

FRANCESCO SURDICH

## DA GENOVA ALLE AMERICHE: IL VIAGGIO DEGLI EMIGRANTI

*Ma chi l'ha detto che in terza classe  
che in terza classe si viaggia male  
questa cuccetta sembra un letto a due piazze  
ci si sta meglio che in ospedale.  
E gira e gira l'elica  
e gira gira che piove e nevic  
per noi ragazzi di terza classe  
che per non morire si va in America.*

FRANCESCO DE GREGORI, *Titanic*

«Succede spesso che i passeggeri di navi sarde mi rivolgano delle lamentele; essi si lamentano del modo in cui vengono trattati a bordo sia per quanto riguarda il vitto che l'alloggio, sebbene i prezzi pagati per il passaggio sembrano consentire agli armatori di procurare loro durante la traversata un'alimentazione sana e decentemente abbondante; la scarsa adeguatezza della sistemazione interna, l'assenza di un falso ponte adatto per ricever i passeggeri costringono i capitani a farli dormire in mezzo al carico: essi si installano alla meglio in mezzo ai barili di derrate che compongono il carico; questo disturbo, che non presenterebbe grossi inconvenienti per una traversata breve, può avere gravi conseguenze per un viaggio di tre o quattro mesi; senza contare la stanchezza che ciò deve comportare per i passeggeri, le esalazioni malsane della stiva di una nave che possono avere un'influenza perniciosa sulla loro salute» (GIULIANI BALESTRINO, 1989, I, p. 110).

In questi termini il console del governo sardo a Buenos Aires, Antonio Demoyer, richiamava l'attenzione del suo Ministro degli Affari Esteri, in un rapporto, inviato il 25 dicembre 1853, sulle condizioni nelle quali gli emigranti diretti in Argentina effettuavano la traversata dell'Atlantico sulle navi a vela impiegate allora lungo quella rotta, denunciando uno stato di

cose che non sarebbe affatto migliorato con l'intensificarsi di questo genere di viaggi se, oltre trent'anni dopo, riproponendo un'esperienza già vissuta e raccontata da Charles Dickens da New York a Liverpool nel 1842 e da Robert Louis Stevenson da Glasgow a New York nel 1879 (STEVENSON, 1987), Edmondo De Amicis, che nel 1884 si imbarcò a Genova su una nave dell'armatore Matteo Bruzzo, la *Nord America*<sup>1</sup>, diretta a Buenos Aires carica di milleseicento emigranti (sarebbe tornato a bordo della *Sirio*), avrebbe a sua volta fatto presente:

«Ma lo spettacolo – ricordava infatti nel resoconto di questa sua esperienza pubblicato nel 1889<sup>2</sup> – eran le terze classi, dove la maggior parte degli emigranti, presi dal mal di mare, giacevano alla rinfusa, buttati attraverso alle panche, in atteggiamento di malati o di morti, coi visi sudici e i capelli rabbuffati, in mezzo a un grande arruffio di coperte e di stracci. Si vedevan delle famiglie strette in gruppi compassionevoli, con quell'aria d'abbandono e di smarrimento, che è propria della famiglia senza tetto [...]. Anche quelli che non soffrivano avevan l'aria abbattuta, e più l'aspetto di deportati che d'emigranti. Pareva che la prima esperienza della vita inerte e disagiata del bastimento avesse smorzato in quasi tutti il coraggio e le speranze con cui erano partiti [...]. E il peggio era sotto, nel grande dormitorio, di cui s'apriva la boccaporta vicino al cassero di poppa: affacciandovisi, si vedevano nella mezza oscurità corpi sopra corpi; [...] e veniva su di là, come da uno spedale sotterraneo, un concerto di lamenti, di rantoli e di tossi, da metter la tentazione di sbarcare a Marsiglia» (DE AMICIS, 1983, pp. 10-11).

Non dissimile è il quadro presentato a questo riguardo qualche anno dopo dal conte Ferruccio Macola, allora direttore della *Gazzetta di Venezia*, che riportò le sue impressioni di un viaggio in Brasile, effettuato a bordo del piroscampo *Washington* carico di emigranti, per «sviscerare nelle forme più pratiche il problema della emigrazione, visitando il Brasile» (MACOLA, 1894, p. 3):

---

<sup>1</sup> Non si imbarcò sulla *Galileo*, come per altro scrive lo stesso De Amicis.

<sup>2</sup> «Tre giorni fa – scriveva De Amicis al suo editore, Emilio Treves, nel giugno del 1888 – ho rimesso le mani alle mie note di viaggio *oceaniche*, e mi sono riaccesso da capo a piedi: da tre giorni lavoro a una nuova idea, a un *Giornale di bordo* da Genova a Buenos Aires; la vita di bordo in tutti i suoi particolari pittoreschi, drammatici e comici: ho un tesoro di *documenti* che sarebbe pazzia sciupare. Sarà un volume di circa 300 pagine. Conto darterlo per novembre» (CONTORBIA, 1981, p. 36).

«Scesi nel corridoio [ricordiamo che erano partiti da Genova sette giorni prima]. Dio mio! Quale tanfo! C'era da perdere il respiro. Figuratevi cinquecento persone ammassate in uno spazio di altrettanti metri cubi d'aria, con una ventilazione insufficiente nelle condizioni normali, più insufficiente allora, perché gli *boblots* (i finestrini) a murata del corridoio inferiore erano rasenti alla linea d'acqua, e gli altri col mare agitato non si potevano aprire. L'aria entrava solamente dai boccaporti aiutata da qualche mobile tromba a vento di tela, che le raffiche sbattevano violentemente, strozzando a tratto l'orificio benefico che portava quel refrigerio di frescura (...). – Io inorridivo, mentre il sudore mi colava da tutti i pori, allargati quasi istantaneamente in quella temperatura asfissiante e corrotta (...).

Si fece il giro delle corsie. Che orrore! Ci tenevamo ben stretti alle traversine di legno, perché il suolo imbrattato un po' quà un po' là di materie ignobili, rendeva pericoloso qualunque movimento.

Non mi sono mai spiegato, come tante creature umane, potessero vivere là dentro, qualche volta venti, qualche volta trenta e più notti, respirando le esalazioni più pestifere in un'aria umida, vischiosa, corrotta dai gas acidi sviluppati dal cibo mal digerito e rigettato e dagli odori insopportabili degli escrementi depositati in tutti i cantì» (MACOLA, 1894, pp. 91-93).

Le conseguenze di questo stato di cose trovano un eloquente riscontro in un elenco di morti verificatasi a bordo di diverse navi che trasportavano emigranti redatto sul frontespizio della foderina di un fascicolo del Ministero della Marina conservato nell'Archivio centrale dello Stato di Roma, segnalato da Mario Missori, in cui si può leggere:

«Piroscavo Giava, partito da Genova l'8 ottobre 1889. Morte di passeggeri; malattia di molti perché gli oggetti di cucina non erano ben stagnati – piroscavo Frisia, partito il 16 novembre 1889 pel Brasile. Si ebbero a lamentare nella traversata 27 morti per asfissia a causa dell'agglomeramento delle cuccette del 2° corridoio vicino alla macchina. Si ebbero anche 300 ammalati – piroscavo Cachar, partito il 28 dicembre 1888 pel Brasile. Si deplorano 34 vittime per asfissia a causa dello agglomeramento delle cuccette ed anche per fame, essendo i viveri deficienti – piroscavo Carlo Raggio, partito il 18 dicembre 1888 con 1581 emigranti. Si ebbero 18 vittime per fame – piroscavo Matteo Bruzzo, partito nel dicembre 1888 pel Brasile. Morirono diversi emigranti per difetto di viveri» (MISSORI, 1973, pp. 97-98).

Le cause di tutto ciò venivano attribuite, in una circostanziata relazione trasmessa il 15 giugno 1896 al prefetto di Genova dall'ispettore di Pubblica sicurezza operante in quel porto, Natale Malnate, membro di una

commissione istituita dal Ministero della Marina mercantile nel porto di Genova per suggerire e proporre modifiche al regolamento sanitario per le fasi di imbarco e di sbarco dei passeggeri, al «difettoso regolamento marittimo» allora in vigore, che permetteva «l'agglomerazione degli emigranti nei corridoi posticci e mal ventilati, in ragione di una piazza sanitaria (due persone inferiori agli anni dodici) in media per ognuno, di metri cubi 2,25 d'aria»; mentre nel Regolamento sanitario del 9 ottobre 1889 «per gli alloggi di terra sono prescritti metri cubi 25 d'aria per ogni persona»:

«Ove a tali tristi condizioni d'igiene di bordo – puntualizzava ulteriormente il Malnate – si aggiunga che la speculazione pel trasporto per mare dei nostri emigranti gratuiti al Brasile si fa ogni giorno più esosa, per sfrenata concorrenza al ribasso dei noli, facilmente si può comprendere quale sia il trattamento igienico che si dà ai nostri emigranti costretti a rimanere agglomerati per circa trenta giorni e più su dette navi di minima velocità, con scarsità di viveri e in numero di oltre 1.400 per ogni viaggio» (MOLINARI, 1988, p. 40).

I più colpiti e indifesi in questi frangenti erano i bambini che, come faceva sapere al suo giornale il corrispondente della *Provincia di Mantova*, Alessandro D'Atri, scrivendo il 31 agosto 1887 a bordo della nave diretta in Brasile, venivano abbandonati «sul legno come tanti attrezzi di cucina (...), come tanti polli in cerca del chicco di grano e della pietà del passeggero» dai genitori che, inesperti dei viaggi e soggetti al mal di mare, non erano in grado di badare neppure a se stessi, per cui contraevano facilmente malattie come il catarro bronchiale, l'oftalmia, il morbillo, la difterite, il vaiuolo, le affezioni gastriche e le dermatiti «per l'agglomeramento, per la poca pulizia e per la mancanza di latte o di altro alimento» (GANDINI, 1981, p. 144).

Uno stato di cose la cui responsabilità andava attribuita prima di tutto, come sottolineava Edoardo Pantano, relatore, nel 1901, della commissione parlamentare sul disegno di legge governativo e sulla proposta di legge di iniziativa parlamentare sull'emigrazione, «agli armatori ed ai noleggiatori italiani, i quali si offrono ora agli Stati importatori di emigranti a prezzi così vili che le altre bandiere rifiuterebbero: prezzi di cui alcuni continuano pur troppo! a rifarsi largamente sui carichi di carne umana che accumulano, pigiano, nutriscono e trattano sulle loro vecchie carcasse, con minore senso di previdenza e di pietà che se fossero bestie»<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> *Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislazione XIX, seconda Sessione, 1898-1899, documenti n. 41 e 41 bis A.*

Infatti, come ha ricordato Augusta Molinari in un suo saggio intitolato in maniera significativa *Le navi di Lazzaro*<sup>4</sup>, per la mancanza, per l'appunto, di un'adeguata legislazione al riguardo che venne emanata soltanto nel 1901 con la prima legge organica sull'emigrazione, per tutta l'epoca nella quale questo fenomeno raggiunse in Italia la quantità più consistente di espatrii annui, «il trasporto per mare di masse povere su mezzi inadeguati dal punto di vista dell'igiene e della sicurezza personale, si presentò come uno scenario drammatico di miseria e di disperazione», rendendo la nave un «luogo patogeno per eccellenza, universo concentrazionario e spazio di segregazione e di sofferenza» (MOLINARI, 1988, p. 15), al punto che i medici di bordo coniarono il termine «puzza da emigrante» per definire l'atmosfera mefitica degli alloggi degli emigranti, sporchi, umidi e bui, oltre che infestati da cimici e pidocchi.

Va ricordato a questo proposito che le cuccette, dotate di un materasso di lana o di crine, di un guanciaie e di una coperta, erano ricavate nei corridoi e venivano aerate attraverso i boccaporti e le trombe a vento in lamiera di ferro che però dovevano venire chiuse in caso di brutto tempo. Le loro dimensioni inoltre non potevano consentire agli emigranti di stare dritti in piedi, in quanto, secondo l'articolo 551 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Marina mercantile del 20 novembre 1879, esse potevano avere un'altezza di 65 centimetri:

«Chi non ha visto un dormitorio di emigranti in azione, diciamo, non sa che cosa diventi dopo qualche giorno cotesto letto – denunciava un medico di bordo –. L'emigrante vi si sdraia vestito e calzato, ne fa deposito di fagotti e valigie; i bambini vi lasciano orine e feci; i più vi vomitano; tutti in una maniera o nell'altra l'hanno ridotto, dopo qualche giorno, una cuccia da cane. A viaggio compiuto, quando non lo si cambia, ciò che accade spesso, è lì come fu lasciato, con sudiciume e insetti, pronto a ricevere il nuovo partente» (ROSATI, 1908, p. 91).

Presentando una dettagliata relazione sulle condizioni igieniche esistenti sui piroscafi addetti all'emigrazione al primo Congresso medico regionale ligure svoltosi nel 1895, il medico del porto di Genova, Vittorio Cantù che, per lo zelo dimostrato nell'esecuzione delle pratiche sanitarie di bordo, subì diversi processi penali e venne messo sotto accusa per scarsa professionalità, faceva rilevare:

---

<sup>4</sup> Ma vedi anche MOLINARI, 2005; e ROSOLI, 1986.

«La temperatura non è il solo fattore che rende irrespirabile l'atmosfera dei dormitori, vi concorre il vapore acqueo e l'acido carbonico della respirazione, i prodotti tossici volatili che svolgono dalle secrezioni dei corpi, dagli indumenti dei bambini e talora degli adulti, che per tema o per pigrizia, non esitano a emettere urine e feci negli angoli del locale ove stanno alloggiati con i loro compagni. L'impressione di disgustosa ripugnanza che si riceve scendendo in una stiva dove hanno dormito degli emigranti è tale che, provata una sola volta, non si dimentica più» (MOLINARI, 1988, pp. 17-18).

Alla base di tutto stava la mancanza di spazio e, di conseguenza, l'eccessivo affollamento, come faceva notare un ufficiale di bordo, Luigi Armani, che – ci ricorda Vanni Blengino (BLENGINO, 1987, p. 90) – aveva compiuto numerosi viaggi sulle navi che trasportavano emigranti e che nel 1887 faceva presente:

«Chiunque abbia compiuto anche una sola volta la traversata da Genova al Plata ha avuto campo di osservare come sono alloggiati a bordo i passeggeri di terza classe: in circostanze normali di tempo e di clima si trovano nel ponte, se non lo spazio necessario, almeno quello indispensabile per mantenersi e circolare alla meglio: quando però incominciano a soffrire il mare, è indescrivibile l'aspetto che presentano da ogni lato i vari spazi limitati loro assegnati, dove agglomerati di persone si urtano, si pigiano, si lamentano: quando poi al grosso mare che impedisce di rimanere sul ponte, si uniscono i vapori equatoriali, non sono certo effluvi di fiori tropicali quelli che emanano da quei pochi finestrini, da quei soli spiragli, che le circostanze permettono di tenere aperti» (ARMANI, 1887, p. 9).

Sarà il caso di ricordare a questo riguardo anche il problema della conservazione e distribuzione dell'acqua potabile, che veniva tenuta in casse di ferro, rivestite internamente di cemento, materiale che, a causa del rullio del bastimento e del progressivo abbassamento del livello dell'acqua nel serbatoio, spesso si sgretolava: in questo modo l'acqua diventava torbida acquisendo un colore rosso mattone a contatto col ferro ossidato e in queste condizioni veniva consumata dagli emigranti, dal momento che le navi non erano in genere provviste di distillatori provocando spesso malattie gastroenteriche. E, nonostante che la tabella dei viveri prevista dai regolamenti fosse molto dettagliata per quel che concerne la qualità e la quantità degli alimenti (prevedeva infatti pane fresco o biscotto di prima qualità; riso o pasta tutti i giorni; carne fresca o in conserva con piselli o fagioli per cinque giorni della settimana; tonno, formaggio e patate nei giorni di magro – martedì e venerdì –; caffè per cinque giorni della settimana; mez-

zo litro di vino ogni giorno e tre quarti di litro nei due giorni nei quali non veniva distribuito il caffè: CABRINI, 1911, p. 20) nella realtà il cibo distribuito lasciava spesso a desiderare, come ricorda un abitante di Cavezzo, un comune della provincia di Modena, Cesare Malavasi, nel resoconto di un viaggio da Genova al Brasile effettuato nel 1894 sul piroscafo *Remo*, nel quale precisa che al mattino invece del caffè veniva servita dell'acqua calda; che il rancio consisteva in maccheroni «impropriamente chiamati al brodo» e in fette di carne della dimensione di ostie, oppure in minima quantità di riso «buono a nulla» e in carne salata bollita, per cui tutte le «porcherie» che mangiavano provocavano diarree e dissenterie, con «dolori tali da far raccapricciare» (MALAVASI, 1892, pp. 24-25).

Anche in una serie di interviste rielaborate sotto forma di un romanzo pubblicato a puntate all'inizio del Novecento da un settimanale socialista alessandrino, *L'Idea Nuova*, col titolo *Reduci dall'America* e col significativo sottotitolo *Miserie di emigranti*, un tale Giorgio, che aveva compiuto un viaggio in terza classe con gli emigranti diretti in Argentina, racconta, per esempio, che per colazione veniva servita una bevanda nerastra spacciata per caffè, ricavata invece dalla tostatura della cicoria, accompagnata da «certe gallette che Cristoforo Colombo aveva forse dimenticate nella stiva d'una delle tre storiche caravelle»; mentre a pranzo si mangiavano sempre le stesse cose: zuppa e carne, pane e una tazza di vino che poco sapeva di uva, ed a cena sempre verdure miste con pesce o formaggio e di nuovo caffè, lo stesso della mattina (GRASSANO, 2002, p. 178).

Soprattutto, però, come faceva rilevare in una sua relazione, pubblicata nel 1907 sul *Bollettino dell'Emigrazione*, un tenente colonnello medico della Marina, erano particolarmente umilianti ed antigieniche la distribuzione e le modalità della consumazione del cibo perché i pasti venivano consumati nelle cuccette o sul ponte, dal momento che i regolamenti non prevedevano l'allestimento di refettori o di locali attrezzati per la ristorazione:

«Lo stomaco il più agguerrito contro tutte le peripezie della vita di mare, non può immaginare i dormitori dei nostri emigranti ridotti almeno due volte al giorno a sala da pranzo, senza provarne delle contrazioni più che giustificate, ed il meno esigente degli igienisti non troverebbe parole sufficienti per stigmatizzare l'offesa grave fatta a tutte le norme più elementari della scienza col disporre le tavole da pranzo in locali già di per sé tanto angusti, con una ventilazione appena sufficiente, scarsi di luce naturale, dove sono ammassate dalle ore 19 alle 6 delle persone che non si spogliano per tutta una traversata, che non mutano mai la biancheria, che a stento qualche volta si riesce a in-

durre a prendere una doccia o un bagno, e che per incuria e per mancanza di comodità non si lavano che raramente le mani, quasi mai il viso; locali dove molti depositano l'alvo, moltissimi urinano, e quelli tormentati dal mare lasciano le tracce delle loro sofferenze» (AVAGLIANO, 1976, p. 102).

Le difficili condizioni di vita a bordo, ancora più insopportabili per i tanti che soffrivano di «mal di mare»<sup>5</sup>, erano caratterizzate inoltre, dopo il momento traumatico e doloroso della partenza, dalla monotonia di trovarsi sospesi per giorni e giorni «tra cielo e terra», come precisa un apposito capitolo di una delle tante guide di viaggio pubblicate in quegli anni per gli emigranti (FACCENNA, 1916, pp. 22-30). Una monotonia mitigata solo da qualche sporadica occasione di distrazione, per cui, come ricorda sempre Giorgio nell'intervista pubblicata su *L'Idea Nuova*, «ogni minimo diversivo – una passata di delfini, un gabbiano che col battere ritmico delle grandi ali tagli l'immacolato azzurro, un bianco drappo di vela o la tenue colonna di fumo, che all'orizzonte denunzi un piroscifo – è accolto e festeggiato come notizia a lungo attesa e gioconda»; mentre «alcuni passavano tutto il santo giorno inebetendosi alla tombola, e per un soldo si accapigliavano così brutalmente che se avessero avuto a scannarsi; altri più aristocratici, seduti per terra, con un mazzo di carte sporche da non più distinguere, giuocavano il sette e mezzo, pochi centesimi per posta «ed appena tre o quattro leggevano qualche vecchio numero di giornale italiano» (GRASSANO, 2003, p. 179).

Oltre ai giornali, i viaggiatori, come precisa Bernardino Frescura, prolifico autore di guide «utili a chi volesse espatriare», nel resoconto di un viaggio compiuto fra il 1907 e il 1908 su una nave della Navigazione Generale Italiana, la *Sardegna*, che trasportava in Argentina un carico di emigranti, erano soliti leggere i *Reali di Spagna*, il *Libro dei Sogni*, le *Sette*

---

<sup>5</sup> Gli effetti provocati dal «mal di mare» sono raccontati in maniera assai efficace alla madre ed al fratello in una lettera inviata il 24 febbraio 1926 da Angelo Calosso, figlio di un muratore e di una camiciaia nato a Finale Ligure nel 1899: «Avevo sentito parlare di Oceano in burrasca ma non mi figuravo che fosse così. Si vedevano quelle ondate irregolari che pareva di essere in mezzo a tante collinette mobili. Discesi in cabina e anche qui il spettacolo non era attraente; pei corridoi pareva di essere in una casa di matti, da una parte si vedeva uno che cercava di arrivare fino al cesso per fare i ... gattini ma fatti pochi passi li lasciava lì; dall'altra vedevo qualche d'un altro (o uomo o donna) in posizione di sparo e cercava di sparare faceva sforzi ma non ci riusciva perché aveva già esaurito le munizioni. Si vedevano di quelli (e donne specialmente) che erano esauriti di forze e sembravano svenuti» (LERCARI, 2002, p. 71).

*Trombe, il Bertoldo, Bertoldino e Cacasenno, il Guerrino detto il Meschino, il Segretario Galante*; e parecchi «si elevavano sino ai romanzi di Carolina Invernizio, a quelli di Victor Hugo e di Dumas, di Verne e di Salgari, ecc.» (FRESCURA, 1908, p. 53). Ma altre occasioni di distrazione erano, oltre le conversazioni, i corteggiamenti più o meno fortunati, gli spettacoli più o meno improvvisati, i cori, le danze, ecc., perfino le messe celebrate nei giorni festivi ed il canto delle litanie verso sera nel caso sulla nave fosse presente un sacerdote.

In una situazione del genere «ogni menomo pettegolezzo», come faceva notare nel 1890 Ferdinando Resasco nei ricordi di un viaggio al Plata compiuto l'anno precedente a bordo della *Duchessa di Genova* assieme ad «un migliaio circa di emigranti», acquistava «intensità, forza di propagazione e prodigiosa dilatazione»; ogni incidente assumeva «proporzioni piramidali»; «ogni bruscolo» sembrava «un trave» e «ogni bagatella un fenomeno»:

«Due emigranti che si sono un po' bisticciati – precisava infatti – diventano due cannibali che si son divorati l'un l'altro le budella. Un pesce che fu visto metter la testa sopr'acqua diventa inevitabilmente una balena. Si rompe una chicchera: è rovinata tutta la stoviglieria. Avete un po' di febbre, vi fanno morto» (RESASCO, 1890, p. 95).

Così, secondo Giuseppe Modrich che all'inizio del 1890 si recò da Genova a Montevideo a bordo dell'*Aquila*, dedicando poi le sue note di viaggio a Edmondo De Amicis:

«tra una sensazione e l'altra, tra un'ora di noia e un'altra di gaudio, tra una risata e una partita a scacchi, tra la *flirtation* e la lettura, tra la visita alla macchina e quattro chiacchiere col comandante, tra lunghe ore di sconforto e lunghe ore di nervosità, tra notti insonni spaventevoli e altre di riposo profondo, passano i giorni e le settimane» (MODRICH, 1890, p. 28).

Una delle poche occasioni nelle quali ai passeggeri era possibile trascorrere una giornata diversa dal solito era legata alla festa del passaggio della linea equatoriale, che non a caso viene ricordata in tutti i resoconti di queste traversate<sup>6</sup> ed alla quale Edmondo De Amicis dedica un intero ca-

---

<sup>6</sup> Ne parla, nel suo diario di viaggio redatto su un taccuino di 67 pagine, anche Giovanni Soldi, il primogenito di una famiglia benestante ovadese, che il 5 ottobre 1897 si imbarcò su un piroscafo tedesco a vela e vapore, il *Totmes*, per il porto di Lima, riferendo an-

pitolo della sua relazione per ricordare che si trattava di «una festa per tutti, specialmente per la distribuzione straordinaria (...) di tre litri di vino per *rancio*», oltre che «per l'annuncio dei fuochi d'artificio per la sera» e per l'ordine, impartito dal comandante, «di aprir la stiva e di lasciar pigliare bagagli», per cui tutti potevano «rifornirsi di roba e rimestare un poco i propri cenci, conciatì in modo miserando dall'umidità della zona tropicale» (DE AMICIS, 1983, p. 130).

Prevalenti rimanevano però le paure ed i rischi della traversata, che trasformavano il viaggio transoceanico in uno straordinario condensato di angosce e di speranze, a cominciare già dal momento dell'arrivo al porto di imbarco, come ricordava un vecchio tirolese, Giovanni Battista Raffaelli, emigrato in Brasile, raccontando alla nipote Maria Luisa le scene che si erano verificate quando un cospicuo gruppo di Trentini era giunto al porto di Marsiglia vedendo per la prima volta il mare:

«Il panico si impossessò di quasi tutta la gente. Momenti di dubbi ed aprensioni minacciavano il coraggio di proseguire il viaggio. Assalita dall'emozione naturale e contagiosa del momento, non poté resistere alle lacrime. Le donne si gettavano nelle braccia dei loro mariti ed abbracciavano disperatamente i loro figli tra pianti e lamenti» (GROSSELLI, 1986, p. 252).

Per quel che riguarda la traversata, che si configurava «come una metafora del passaggio e del cambio di status esistenziale, professionale, mentale e culturale che affrontavano gli emigranti» perché rappresentava «il momento in cui si sono già tagliati, anche se solo fisicamente, i collegamen-

---

che quanto gli aveva raccontato un amico marinaio su come questo evento veniva solitamente festeggiato «sui grossi postali germanici», dove «il giorno che si passa l'Equatore si fa veramente una festa di carnevale»: «Vi è sempre una squadra di 10 o 12 suonatori i quali tengono concerto. Sopra coperta a poppa si stende una gran tela cerata in modo da formare una gran vasca d'acqua. Sul castello di poppa e su quello di mezzo si formano i palchi pei spettatori e per la musica a modo anfiteatro, quindi il Dottore di bordo in costume di Nettuno con diverso seguito di *policemama* fra cui è anche un barbiere in costume con tutti i suoi arnesi: gran secchio d'acqua, gran rasoio di legno, va in cerca di tutti i passeggeri che già furono avvisati di mettersi in costume dimesso. Vengono condotti in presenza del Capitano il quale fa da giudice. Quivi vien loro fatta la barba dal barbiere imbulifandoli tutti di sapone, e quindi vengono presi e buttati nella gran vasca ove vengono completamente bagnati con grosse ociringhe. Anche alle signore vien fatta la stessa operazione però si lega loro in fondo ai piedi la veste. In tal modo si fa il battesimo fra le risate generali ed il suono della musica. Finito il battesimo, tutti in coro si fa un gran ballo in famiglia» (CROCI, 2005, pp. 29-30).

ti con il proprio mondo e la propria comunità e non si è ancora stabilito un contatto con la terra di destinazione» (una sorta quindi di limbo «nel quale incertezza e indeterminazione si intrecciano con aspettative e timori, e la condizione materiale del ritrovarsi a navigare accerchiati da una sterminata distesa d'acqua senza alcuna possibilità di ancoraggio assurge ad archetipo della condizione del migrante della separazione dunque priva di saldi punti di riferimento che non siano il paese, il villaggio, la comunità di appartenenza e la famiglia», CROCI, 2005, p. 25), Gio Batta Mizzan, salpato con la famiglia da Genova nel dicembre 1877 per il Rio Grande do Sul, faceva sapere da Santa Maria Boca do Monte ai parenti rimasti in Italia:

«...partiti che siamo di Gibilterra il nostro vapore andava a gonfie vele giorni bonissimi tempo placito infino ai 23 dicembre, ma il giorno 23 era bonissima giornata quando la circa le 4 e  $\frac{1}{2}$  pomeridiane che stavamo tutti a cena in Cuperta pacifichi, quando ad un tratto si sentì una voce che strilla e fogo e fogo e non vedendo che Cielo e acqua ad un tratto siamo tutti scoloriti tutti siamo divenuti di mille colori da per tutto si sentiva a piangere chi piglia in brazio il figlio chi abbrazia la moglie chi butava ordegni in mare chi recitava le litanie della madona chi stava in ginocchio colle mani giunte...» (FRANZINA, 1994, p. 81).

Fra le paure ed i rischi il più temuto, come ci attestano anche le numerose tavolette votive per grazia ricevuta presenti nei santuari, era naturalmente il naufragio, da sempre l'incubo principale di quanti andavano per mare, alimentato per di più, nell'immaginario collettivo, dalle tradizioni popolari: basterà ricordare, a questo proposito, ben prima della ballata dedicata all'affondamento del *Sirio*, che naufragò il 4 agosto 1906 mentre si trovava presso Capo Palos con a bordo 118 membri dell'equipaggio, settecento passeggeri di prima e seconda classe e 733 di terza classe, l'ampia diffusione che conobbe la canzone in cui la protagonista, dopo essersi riuscita a procurare le sospirate cento lire per potersi recare in America, muore in mare nel bastimento che si inabissa (NEILL, 1981). Ma, accanto alle ballate, vanno ricordate anche le quantità di immagini, descrizioni e illustrazioni dedicate ai più clamorosi casi di naufragio dall'industria editoriale, fra cui spiccano le copertine delle riviste illustrate di più larga diffusione, come l'*Illustrazione Italiana*, l'*Illustrazione Popolare* e la *Domenica del Corriere*.

Un tema questo largamente presente pure nella letteratura di avventure marine (ricordiamo a questo proposito che Emilio Treves inaugurò la sua fortunata «Biblioteca di viaggi» con *I naufraghi delle isole Auckland* di

Edward Raynal) con particolare riguardo ai libri per l'infanzia e per ragazzi e perfino in una commedia in tre atti del 1907 del giornalista Vincenzo Morello, meglio noto come Rastignac, la *Flotta degli emigranti*, che si apre col riferimento ad un naufragio, quello del piroscafo *Medusa*, costato la vita a settecento passeggeri di terza classe, offrendo il pretesto ai protagonisti, appartenenti tutti all'*establishment* politico-economico o membri del Parlamento, per pronunciarsi sui compiti dello Stato rispetto all'emigrazione ed al trasporto transatlantico. D'altra parte, come ci ricorda Emilio Franzina, «la morte per acqua [...], come succede in tante pagine della letteratura non solo italiana, attira irresistibilmente la curiosità morbosa o quanto meno l'attenzione, qua e là spasmodica, degli stessi pubblici borghesi, crescenti consumatori di carta stampata e divoratori di notizie ad effetto secondo quanto avrebbe intuito, nelle sue *Riflessioni sul naufragio del Titanic*, Joseph Conrad, dopo quasi mezzo secolo, però, di esibizioni iconografiche e feuilletonistiche sul tema» (FRANZINA, 1992, p. 38).

Un repertorio di immagini, di sensazioni e di emozioni ricco di elementi esotici e fantastici, ma, nello stesso tempo, intriso di paure e di sorprese, di pericoli reali e di condizioni di viaggio particolarmente disagiate, che, prima di diventare una componente topica di una produzione narrativa di largo consumo, ampiamente presente nelle pagine dei giornali popolari e dei romanzi d'appendice, si era materializzato e diffuso anche attraverso le testimonianze degli stessi emigranti, come nel caso, segnalato pure questo da Emilio Franzina, di una lettera scritta il 5 febbraio 1843 da un intagliatore originario di Arabba. Questi, che si era imbarcato ad Amburgo sulla nave *Ebon* diretta in America, impressionato ed al tempo stesso attratto dalla vista continua di pesci e cetacei di enormi proporzioni e dall'avvistamento di vulcani e di isole inattese, segnala in maniera suggestiva i rischi di un elemento misteriosamente e leggendariamente mostruoso come il mare:

«Il mare – scrive infatti Antonio Lezuo – sono senza fondo che non sono timore dali scoli laqua sembra inchiostro per la sua infinita fondeza le onde come montagne con una spuma bianca in cima [...] non sono [...] come che si vede in un mare de mediteraneo o adriatico per la sua gran quantita daqua batono una con laltra [...] grebani o crode così sembra l'onde quando sono alte di novo discende [...] e fondano un buco simile alla alteza che aveva e prende fuga e salise de altra parte e scontra daltre e fano grande rumore e spiuma ed il bastimento asende e disende [...] imagnatevi o miei cari che vista spaventosa per trovarse di novo nel profondo circondato da dete» (FRANZINA, 1998, p. 30).

Tornando ancora una volta a riflettere su queste esperienze e su queste testimonianze in un suo recente volumetto sulle grandi migrazioni transatlantiche ed i resoconti italiani del viaggio per mare, Emilio Franzina, auspicando un recupero della memoria quanto mai opportuno ed indispensabile in un periodo di sempre più becera intolleranza, richiamava molto opportunamente l'attenzione sulle più recenti vicende di cronaca che ci rammentano «altre storie di traversate ed anzi di terribili traversie marine toccate in sorte (...) a uomini e donne che hanno per meta (...) un'Italia in larga parte (...) imbarbarita e dimentica, parrebbe, di una storia che fu anche sua» (FRANZINA, 2003, p. 8)<sup>7</sup>.

## BIBLIOGRAFIA

- ARMANI L., *L'emigrazione italiana nell'America del Sud*, Roma, 1887.
- AVAGLIANO L. (a cura di), *L'emigrazione italiana. Testi e documenti*, Napoli, 1976.
- BLENGINO V., *Oltre l'Oceano. Un progetto di identità: gli immigranti italiani in Argentina (1837-1930)*, Roma, 1987.
- CABRINI A., *Emigrazione ed emigranti. Manuale*, Bologna, 1911.
- CONTORBIA F. (a cura di), *Edmondo De Amicis. Mostra bio-bibliografica e iconografica*, Onglia, 1981.
- CROCI F., «Vale un Perù». *Lettere e diari di emigranti italiani in America Latina tra Ottocento e Novecento*, in *Migrazioni liguri e italiane in America Latina e loro influenze culturali*, a cura della Fondazione Casa America, Genova, 2005, pp. 21-36.
- DE AMICIS E., *Sull'Oceano*, BERTONE G. (a cura di), Genova-Ivrea, 1983.
- FACCENNA F., *Per i nostri emigranti. Al di là dell'Oceano*, Tivoli, 1916.
- FRANZINA E., *L'immaginario degli emigranti. Miti e raffigurazioni dell'esperienza italiana all'estero fra i due secoli*, Paese (Treviso), 1992.
- ID., *Merica! Merica! Emigrazione e colonizzazione nelle lettere dei contadini veneti e friulani in America Latina, 1876-1902*, Verona, 1994.

---

<sup>7</sup> Questa relazione ha ripreso ed integrato quanto avevamo già scritto sull'argomento per il catalogo di una mostra sul naufragio del vapore *Sirio* allestita a Genova-Pontedecimo nella Casa Beata Chiara dal 2 al 24 ottobre 2004 (SURDICH, 2004).

- FRANZINA E., *Le traversate e il sogno: viaggi per mare degli emigranti attraverso le fonti memorialistiche*, in MARTELLI S. (a cura di), *Il sogno italo-americano. Realtà e immaginario dell'emigrazione negli Stati Uniti*, Napoli, 1998.
- ID., *Traversate. Le grandi migrazioni transatlantiche e i racconti italiani del viaggio per mare*, Foligno, 2003.
- FRESCURA B., *Sull'Oceano cogli emigranti: impressioni e ricordi*, Genova, s.e., 1908.
- GANDINI M., *Questione sociale ed emigrazione nel mantovano, 1873-1896*, Mantova, 1984.
- GIULIANI BALESTRINO M.C., *L'Argentina degli Italiani*, Roma, 1989.
- LERCARI D., *La "Patria" e la "Merica". Epistolari di Emigranti Liguri*, in CONTI P., FRANCHINI G., GIBELLI A. (a cura di), *Storie di gente comune nell'Archivio Ligure della Scrittura Popolare*, Acqui Terme, 2002, pp. 55-79.
- GRASSANO A., *Aspetti dell'emigrazione italiana in Argentina in un settimanale socialista alexandrino «L'Idea Nuova» (1897-1922)*, in *Miscellanea di Storia delle esplorazioni*, XXVIII, Genova, 2003, pp. 175-187.
- GROSSELLI R.M., *Vincere o morire. Contadini trentini (veneti e lombardi) nelle foreste brasiliane*, Trento, 1986.
- MACOLA F., *L'Europa alla conquista dell'America Latina*, Venezia, 1894.
- MALAVASI C., *L'odissea del piroscifo Remo, ovvero il disastroso viaggio di 15.000 emigranti respinti dal Brasile*, Mirandola, s.e., 1892.
- MISSORI M., *Le condizioni degli emigrati alla fine del XIX secolo in alcuni documenti delle autorità marittime*, in «Affari sociali internazionali», I (1973), n. 3, pp. 93-133.
- MODRICH G., *Repubblica Argentina. Note di viaggio da Buenos Aires alla Terra del Fuoco*, Milano, 1890.
- MOLINARI A., *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica italiana: il viaggio per mare*, Milano, 1988.
- ID., *Traversate. Vita e viaggi dell'emigrazione transoceanica*, Milano, 2005.
- NEILL E., *Note sull'emigrazione nella canzone popolare*, in «Movimento operaio e socialista», n.s., IV (1981), pp. 109-115.
- RESASCO F., *Alle rive del Plata*, Milano, 1890.
- ROSATI T., *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai*, Milano, 1908.
- ROSOLI G., *L'assistenza sanitaria all'emigrazione italiana di massa verso le Americhe (1880-1915)*, in «Sanità Scienza e Storia», 2, 1986, pp. 179-218.
- STEVENSON R.L., *Emigrante per diletto seguito da Attraverso le pianure*, in MOCHI G. (a cura di), Torino, 1987.
- SURDICH F., *La rotta per l'America: le caratteristiche del viaggio ed i pericoli della traversata*, in IMARISIO E. (a cura di), *Il naufragio del vapore «Sirio» nell'anno 1906*, Genova, 2004.