

STORIE SENZA APPRODO DI MIGRANTI ITALIANI

Fabio Montella

Storie narrate



Storie narrate

Fabio Montella

Storie senza approdo
di migranti italiani



Copyright © 2021, Biblioteca Clueb
ISBN 978-88-31365-37-6

Biblioteca Clueb
via Marsala, 31 – 40126 Bologna
info@bibliotecaclueb.it – www.bibliotecaclueb.it



Sommario

- 9 Per una storia dei fallimenti migratori
- 20 L'emigrazione transoceanica: il 1888 come anno di svolta
- 34 Il Brasile di fine Ottocento, tra sogno e (dura) realtà
- 48 Compagnie di navigazione e agenti d'emigrazione
- 59 L'emigrante
- 69 Traversate che si trasformavano in odissee
- 99 Le responsabilità degli italiani
- 106 Le responsabilità dei brasiliani
- 112 Una postilla: l'ultimo viaggio
- 114 Note
-
- 119 La disastrosa traversata del Carlo R., *di Luigi Buscalioni*
- 233 Note
-
- 237 L'odissea del piroscafo Remo, *di Remo Malavasi*
- 302 Note
-
- 303 Proposte per combattere ed arrestare le epidemie a bordo dei bastimenti, con riguardo speciale al colera, *di B. Liberti*
-
- 307 Bibliografia e fonti

«Ora, qual è la causa prima di questo ec-
cidio,
il quale non teme statistiche che lo denun-
cino,
né giornali che lo deplorino,
né filantropi che piangano,
perché i morti non parlano,
mentre l'ignoranza più grassa
garantisce della indiscrezione dei vivi?
È il soverchio ammassamento,
che fa dei piroscafi nazionali
non trasporti di passeggeri,
ma trasporti di carne umana. [...]
Che poi la merce così trasportata
presenti qualche avaria, poco importa;
l'essenziale è che il carico sia a bordo».
(Macola, 1894)

«Il mare ci ricorda che non siamo i primi
[...]
Ricorda chi sei, ricorda che capirai
Nei porti le luci son anime che incontrerai
Se poi non ti ascolti, il viaggio dura poco
Ma stringimi la mano che poi spicchiamo il
volo»¹.
(*Nuove strade*, 2020)

Per una storia dei fallimenti migratori

La vicenda che coinvolse quattro piroscafi respinti dal Brasile nel 1893 e costretti a rientrare in patria perché il Paese d'approdo non fu in grado di affrontare quella che oggi chiameremmo emergenza umanitaria, ci narra di un fallimento collettivo, che costò la vita ad almeno 509 emigranti italiani, in gran parte bambini.

Fu uno fallimento – il più grave, ovviamente – per chi morì; ma lo fu anche per tutti gli altri emigranti imbarcati, che videro frustrato il loro progetto di vita dopo un viaggio estenuante di andata e ritorno; fu un fallimento per le compagnie di navigazione e per gli agenti di emigrazione, che dopo avere esaltato questi viaggi senza mai rendere esplicita la portata dei rischi che implicavano, furono chiamati a rendere conto del loro operato davanti all'opinione pubblica e, soprattutto, alla giustizia; fu un fallimento per il Paese d'approdo, che avrebbe dovuto accogliere e curare le persone che aveva attratto con false promesse, e involgiato a partire pagando i costi del biglietto, e che invece le aveva respinte con le navi militari.

Fu infine un doppio smacco per l'élite al governo dell'Italia liberale, che si era scarsamente interessata alla condizione dei propri emigranti e pochissimo aveva fatto per garantire, sui piroscafi, le condizioni igienico-sanitarie minimamente accettabili; uno smacco doppio perché, negli stessi giorni in cui le quattro navi battenti bandiera italiana venivano respinte, il piroscavo francese *Aquitaine*, partito il

23 agosto 1893 da Genova, veniva ammesso a «libera pratica» nei porti brasiliani. Gli italiani che avevano preferito il vapore francese a quelli italiani, erano dunque riusciti a sbarcare: una vera e propria ferita per la «dignità» del Regno (Consiglio del contenzioso diplomatico, [1894], 12).

La vicenda sintetizza insomma il *default* di un intero sistema. Si tratta del classico granello di sabbia negli ingranaggi, che se non costrinse la macchina dell'emigrazione a fermarsi, almeno la obbligò a una revisione, per quanto parziale. Le autorità nazionali furono costrette a riflettere su ciò che era accaduto a bordo e che si sarebbe potuto, e soprattutto dovuto, evitare in futuro; o almeno questa fu l'intenzione dei medici di bordo, i cui scritti, apparsi poco dopo la traversata, contenevano progetti e suggerimenti per migliorare l'igiene dei bastimenti; che poi questi suggerimenti siano stati accolti è, come vedremo, un altro paio di maniche.

Documenti d'archivio² e fonti bibliografiche poco note³ ci consentiranno di seguire le vicende dei quattro bastimenti italiani, che rappresentano il simbolo delle molte navi che non riuscirono a portare a termine il tragitto via mare, prima tappa (la più ardua, ma non l'unica) nel lungo viaggio che portò milioni di nostri connazionali a cercare altrove le condizioni per condurre una vita dignitosa.

Sui piroscafi *Remo*⁴, *Carlo R.*⁵, *Andrea Doria*⁶ e *Vincenzo Florio*⁷ partirono circa 5.800 persone⁸, tra membri dell'equipaggio, passeggeri di prima e seconda classe ed emigranti della famigerata terza classe. Quasi il 10% di loro morì durante la traversata. Il fatto che finora si conosca pochissimo dei dettagli di queste vicende, che si ignorino i nomi di chi perse la vita o anche soltanto il loro numero approssimativo⁹, la dice lunga sulla scarsa attenzione che è stata prestata a queste e ad altre simili tragedie.

Dopo una fase di grande fermento negli studi sull'emigrazione in Italia, l'interesse si è affievolito con il cambio

di ruolo svolto dal Paese all'interno delle grandi direttrici migratorie (Golini, Amato, 2009, 45-60). Il passaggio da nazione che forniva braccia a società che ha bisogno di immigrati sembra essere stato accompagnato da una progressiva smobilitazione degli storici. Oggi sono relativamente pochi, in Italia, ad occuparsi di migrazioni, il che è paradossale, se si pensa a quanto siano attuali le vicende dei respingimenti di quel lontano (eppure così vicino) 1893; e quanto potrebbero indurci a riflettere, in un presente nel quale i fallimenti migratori sono all'ordine del giorno e le responsabilità altrettanto diffuse.

Come ha osservato Augusta Molinari, una delle studiose che più hanno indagato su questi temi, in una prospettiva storica attenta all'attualità, in passato le perdite di vite umane durante le traversate «erano un fatto eccezionale», a differenza di oggi che sono diventate la norma (Molinari, 2009c, 529).

In realtà, è ancora tutta da scrivere la storia delle traversate fallite dagli italiani. La bibliografia, a questo riguardo, appare estremamente lacunosa, ma dall'incrocio di fonti di diversa natura ci siamo convinti che furono molte più di quanto normalmente si creda e si sia ripetuto. Su queste vicende cadde infatti, da subito, un oblio, spiegabile forse solo con il fatto che era meglio non approfondire troppo queste vicende di «non-migrazione», nel periodo della fuga all'estero degli italiani.

Prima e dopo le quattro sfortunate traversate al centro di questo libro, diverse altre navi furono respinte dai Paesi di approdo e molte altre non completarono la traversata per vari motivi. Si potrebbe intanto cominciare a restituire contorno e senso a queste vicende, che hanno riguardato certamente una minoranza, ma che nondimeno possono gettare luce sul senso e sulle dinamiche dell'emigrazione, su vari aspetti delle traversate, sulle reali condizioni di viaggio, sulle responsabilità. Questi nostri connazionali