

EMIGRAZIONE Speranzadiandateeritorni

un anno di eventi

a cura di SILVIA MARTINI e FABRIZIO CECCHET



Autorità Portuale di Genova

*Un ringraziamento particolare a tutti gli autori,
alle istituzioni, agli enti pubblici e privati
alle aziende e ai collezionisti
che hanno reso disponibile il materiale
per redarre questo volume.*

*Progetto e Coordinamento Editoriale: Silvia Martini
Coordinamento & Grafica: Fabrizio Cecchet
Traduzioni: Terrence Agneessens
Copyright 2005: Autorità Portuale di Genova*

*Riproduzione vietata. Nessuna parte del libro può essere
riprodotta senza l'autorizzazione degli autori.*

ISBN 88-901246-2-8

“Bisogna incominciare a perdere la memoria,
anche solo a pezzi e bocconi,
per rendersi conto che è proprio questa memoria a fare la nostra vita.
Una vita senza memoria non sarebbe una vita,
così come un'intelligenza senza possibilità di esprimersi
non sarebbe un'intelligenza.
La nostra memoria è la nostra coerenza, la ragione, l'azione, il sentimento.
Senza di lei, siamo niente”.

Louis Bunuel

Nota

Questo volume è ben lungi dall'essere una risposta esaustiva circa la storia dell'emigrazione italiana dell'Ottocento e del primo Novecento.

Quanto il *fenomeno emigrazione* possa essere letto attraverso registri e punti di vista differenti lo abbiamo mostrato nel corso degli eventi 2004 in occasione di *Genova Capitale della Cultura*.

Non tutto fu possibile in quell'occasione, ma la voglia di indagare per altre vie, che ci era rimasta da allora, si è trasformata nell'impegno di indicare al lettore altri spunti per continuare a parlare dell'emigrazione italiana passata, veicolo imprescindibile per capire meglio le problematiche, ormai planetarie, dei continui flussi dei *migrantes* di oggi.

I curatori



Autorità Portuale di Genova

L'inaugurazione del CISEI si svolge
sotto l'Alto Patronato della



PRESIDENZA DELLA REPUBBLICA

Con il contributo :



Parte Prima

EMIGRAZIONE COME STORIA

- L'Emigrazione per mare nel nostro Paese
- Trent'anni di emigrazione nei "Bollettini del C.A.P." dal 1906 al 1935

GLI EVENTI CORRELATI

- Le Rotte Difficili
- Migrazione Italiane
- Cammini di donne

Parte Seconda

EMIGRAZIONE COME IMMAGINE

- Il cinema italiano e l'emigrazione
- Cinema musulmano e immigrazione
- Emigranti italiani negli Stati Uniti nell' '800 e '900 e stranieri in Italia oggi
- Fumetto: linguaggio migrante
- Arte dalla Liguria alle Americhe, dalle Americhe alla Liguria
- L'avventura americana di Antonio Jannuzzi
- Il Sogno, i Sogni
- Arte e Grafica nella banda stagnata tra '800 e '900
- La migrazione grafica

GLI EVENTI CORRELATI

- The Italian Americans
- Ricerche fotografiche "In Porto"
- Rimorchiatori Riuniti
- Finestre sulle Americhe
- Un piccolo Stato nella Grande Storia
- L'Avventura Necessaria
- One Way
- Hamburg Genova New York
- Genova, porto di mare, città d'accoglienza

Parte Terza

EMIGRAZIONE COME MUSICA

- Cross Pollination

GLI EVENTI CORRELATI

- Traversata
- I Musicisti sull'Oceano
- Per terre assai lontane
- Naviganti ...

Parte Quarta

EMIGRAZIONE COME TEATRO

GLI EVENTI CORRELATI

- Partenze
- Con le spalle al mare
- Una strada lastricata d'oro
- Eden

Parte Quinta

EMIGRAZIONE MULTIMEDIALE

- Il Centro Internazionale di Studi sull'Emigrazione Italiana
- La Consolle Informatica del CISEI

Un ambito traguardo **Giovanni Novi**

Il 4 luglio 2005 rappresenta per l'Autorità Portuale di Genova un ambito traguardo. Per raggiungerlo siamo partiti da lontano. Giuliano Gallanti, che mi ha preceduto alla guida dell'ente, aveva intuito ormai quattro anni orsono la forza del progetto sull'emigrazione promuovendone la nascita e dedicandovi energie e risorse.

Quando ho raccolto il testimone dal mio predecessore ho accolto con entusiasmo e convinzione anche la scommessa di arricchire la mission di Autorità Portuale di una sezione dedicata a promuovere cultura e conoscenza della storia del nostro porto.

I risultati sono sotto gli occhi di tutti. Il CISEI è oggi una realtà che sta decollando, riconosciuta a livello nazionale e internazionale, e grazie all'Autorità Portuale il programma di Genova Capitale Europea della Cultura 2004 si è arricchito di numerose iniziative riconducibili al tema emigrazione.

L'inaugurazione del CISEI rappresenta quindi un primo passo per rinnovare l'impegno di Autorità Portuale nel valorizzare e conservare la memoria del nostro porto di cui l'emigrazione rappresenta parte indispensabile.

Giovanni G. Novi

Presidente Autorità Portuale di Genova

- 1 Genova, la parte rinascimentale di Palazzo San Giorgio (1571), adibito a stazione di caricamento merci, in primo piano, un carro che trasporta della merce in sacchi.
[1890-1900, Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari, Firenze]



Memoria di tutti Fabio Capocaccia

Città di mare, porto di emigranti. Genova lo è da sempre. Ma per più di un secolo, dall'Unità d'Italia in poi, le banchine genovesi e l'area portuale sono stati tutto un brulicare di uomini, donne, bambini, bagagli, in attesa di prendere il mare, destinazione le promesse Americhe. La città e il porto ne conservano ancora segni tangibili.

L'espansione tardo ottocentesca dello scalo trasformò il vecchio ponte Federico Guglielmo, pontile d'attracco per i primi transatlantici, in una struttura molto simile all'odierna stazione marittima, articolata, capace di accogliere i flussi migratori che quotidianamente arrivavano a Genova dal Nord Europa e da tutto lo stivale – dal Veneto alla Sicilia – per affrontare la traversata transoceanica. E Genova, che fino ad allora era stata essenzialmente porta tramite cui transitava ogni genere di merce, fu costretta a convertire in parte la propria vocazione commerciale a quel nuovo e strano traffico.

Fu così che nel giro di una manciata d'anni in città fu tutto un fiorire di compagnie di navigazione, agenzie di emigrazione, ricoveri per emigranti, osterie.

E' a questa memoria, dimenticata dalle cronache dei libri di storia, che l'Autorità Portuale ha deciso di dedicare un omaggio.

Nel 2004, anno in cui Genova è stata Capitale europea della Cultura, il porto ha contribuito al programma della città curandone la sezione monografica dedicata all'emigrazione. E' così che i genovesi hanno trovato, all'interno del calendario degli eventi, una ventina di iniziative curate da Autorità Portuale tra convegni, mostre fotografiche, rassegne cinematografiche, concerti, spettacoli teatrali: uno spaccato quasi completo dell'attività umana vista sotto la luce a volte drammatica di una scelta spesso obbligata, intensamente vissuta in tutti gli aspetti della cultura e del sociale.

Il risultato ottenuto – oltre naturalmente al successo riscosso dai singoli eventi – è un tributo quasi doveroso ad un capitolo significativo della nostra storia: ovvero aver ricondotto l'attenzione della comunità e dei media ad un tema che fino ad oggi era stato rimosso dall'immaginario collettivo della città e del Paese.

- 2 Ritratto di un folto gruppo di emigranti
[1920 ca., Touring Club Italiano/Gestione Archivi Alinari, Milano]



Oggi credo di poter dire, senza forzature, che Genova ha acquisito un ruolo centrale nella cultura emergente in tema di emigrazione: sarebbe un delitto se l'attenzione suscitata dagli eventi del 2004 non trovasse riscontro in più impegnative iniziative di carattere strutturale, in grado di assicurare nel tempo la conservazione, ma anche lo sviluppo, del ricco e variegato patrimonio legato a questo tema. L'apertura del Centro Internazionale di Studi sull'Emigrazione Italiana (CISEI) risponde a questa esigenza e si propone come punto di riferimento in Italia – o al di qua dell'Atlantico - per istituzioni, studiosi e appassionati della materia.

Il CISEI può rappresentare per l'Italia ciò che Ellis Island è per gli Stati Uniti.

Potrebbe apparire un obiettivo ambizioso, ma i numeri della storia ci danno ragione e testimoniano che nel primo periodo delle grandi migrazioni transoceaniche di massa Genova è stato primo porto in Italia per le partenze degli emigranti diretti nelle Americhe. Basti pensare che tra il 1876 e il 1901 gli emigranti imbarcati dal nostro scalo raggiunsero addirittura quota due milioni a cui si aggiungono 1,7 milioni tra il 1902 e il 1925. Quasi quattro milioni di uomini e di donne che in meno di mezzo secolo hanno scelto la strada del mare lasciando sul percorso poche ma significative tracce.

Questo inestimabile scampolo di memoria di lettere, di diari, di oggetti, non può rimanere confinato agli archivi familiari con tutti i rischi evidenti di dispersione, ma dovrebbe – e questo è il compito del CISEI – diventare patrimonio comune della nostra civiltà.

Quanti hanno creduto ed hanno lavorato con noi a questo progetto dall'inizio sanno quanto sia stato difficile avviarlo. Ma oggi si può dire che cominciano a intravedersi la prime fondamenta per un edificio che può e deve crescere.

Con il contributo di tutti perché diventi memoria di tutti.

Fabio Capocaccia

Coordinatore Comitato Promotore CISEI

- 3 Commercianti e industriali di Belo Horizonte in Brasile; operai della fabbrica di ceramica Horizontina gestita dalla società Savassi, Antonini & C.ia [1930-1935, Bonfioli I., Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari, Firenze]

Memoria di tutti Fabio Capocaccia



EMIGRAZIONE

L'emigrazione per mare nel nostro Paese

Cenni storici **Claudio Mollica**

Trent'anni di emigrazione nei "Bollettini del C.A.P."

dal 1906 al 1935 **Silvia Martini**

S T O R I A

- 4 Arrivo in porto di una nave di emigranti
[Archivio Centro Studi Emigrazione - Roma]

4



L'emigrazione per mare nel nostro Paese

CENNI STORICI

Claudio Mollica

Negli anni che vanno dal 1876, anno del censimento ufficiale dell'emigrazione italiana alla fine della seconda guerra mondiale, milioni di persone si accalcarono sulle banchine dei tre principali porti italiani, Genova, Napoli e Palermo, diretti verso il nuovo mondo alla ricerca di un futuro migliore.

Le gravi carestie ed il conseguente abbandono delle campagne, la seconda rivoluzione industriale negli Stati Uniti, le incertezze e le angosce determinate dall'insorgere di un primo conflitto mondiale e le disastrose conseguenze sull'economia nazionale scaturite dalla fine della seconda guerra mondiale, alimentarono per quasi un secolo tra le popolazioni più indigenti il desiderio di dare una svolta alla propria esistenza e di tentare la fortuna nei Paesi europei più industrializzati e nei nuovi continenti.

Il fenomeno dell'emigrazione di massa dal nostro Paese, può suddividersi in quattro grandi periodi che vanno:

- I. dal 1876 al 1900;
- II. dai primi del Novecento alla prima guerra mondiale;
- III. in coincidenza con il periodo tra le due guerre;
- IV. dal secondo dopoguerra alla fine degli anni sessanta.

La portata di quel fenomeno che non fu solo italiano, contribuì non poco allo sviluppo sociale ed economico dei Paesi che lo

An analysis of the Italian migratory phenomenon that also takes into account the most diverse aspects of the problem: from exploitation of emigrants and economic speculation to development of shipyards – with a growth rate that matches the expansion of the migratory phenomenon – and the role of the Coast Guard and the government officers on board the emigrant ships.

Inside, an interview with Admiral Gino Melosi, class of 1917, who describes his life on board as the government officer.

The essay concludes with a set of sheets about the leading shipping companies of the migratory adventure along with the first important survey of ships based on data from the Coast Guard Archives in the port of Genoa.

“subirono”. Questo sviluppo fu ancora più veloce in quelle nazioni che avviarono un graduale e ragionato processo di assimilazione di quelle moltitudini che, benché nostalgiche della propria terra, scelsero di far parte della comunità ospitante malgrado i limiti e le restrizioni imposte dai governi ed, in alcuni casi, gli atteggiamenti xenofobi di chi da queste ondate di disperati in cerca di lavoro si sentiva minacciato.

Da un punto di vista statistico il fenomeno troverà pubblico riconoscimento solo nel 1876 (Censimento Bosio, Segretario Generale della Giunta centrale di statistica nel 1871)¹. La maggior parte degli emigranti in quella prima fase fu costituita da contadini residenti al di fuori delle città.

Dice a proposito Emilio Franzina² che nelle Americhe non vanno milioni di italiani ma milioni di paesani. Una seconda categoria è costituita da professionisti, artigiani, operai che ha come meta il rimpatrio una volta accumulate piccole fortune. Una terza classe di emigranti è costituita da gente “senza arte né parte” (suonatori d’organetto, figurinai, venditori ambulanti etc.).

L’esodo comincia a Nord perché quella parte d’Italia è già collegata con i porti delle Americhe: piemontesi e liguri seguiti poi da lombardi, veneti e friulani. E Genova è il porto italiano a gestire per quasi un secolo la mole più consistente del traffico di emigrazione. Nel periodo che va dal 1833 al 1850 sono già circa 14.000 gli emigranti che partono da Genova per le Americhe e dal 1876 al 1901 in quel

porto si imbarca il 61% dell’emigrazione transoceanica italiana.

Nel primo periodo in particolare (1876 – 1900), le istituzioni si trovarono impreparate ad affrontare questa ondata di emigranti intravedendo forse nel fenomeno una valvola di sfogo naturale che avrebbe, se non risolto, almeno attenuato il problema della disoccupazione e, quindi, del pericolo dell’insorgere di nuove turbative nel tessuto sociale e nell’ordine pubblico. D’altro canto il fenomeno secondo alcuni avrebbe contribuito a determinare una sorta di naturale selezione tra masse povere ed analfabete e la parte “migliore” della società.

¹ *Storia dell’Emigrazione Italiana*, a cura di P.Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, 2002 Donzelli Editore, pag. 64

² *Il Grande Esodo, Storia delle migrazioni italiane nel mondo*, Ludovico Incisa di Camerana, Edizione Corbaccio pag. 116

Mentre le popolazioni delle città portuali del tutto impreparate ad accogliere tali moltitudini, da una prima sostanziale indifferenza se non fastidio per le immaginabili conseguenze sul piano igienico sanitario e dell'ordine sociale, intravidero nel fenomeno un'occasione di arricchimento se non, in taluni casi, di vero e proprio sfruttamento di questi disperati che tentavano la sorte all'estero.

Quando il fenomeno dell'emigrazione comincia ad assumere proporzioni sempre più imponenti, alcuni soggetti e categorie che operano nelle città portuali di partenza fiutano il grande affare.

Le speculazioni sul fenomeno nascono in particolare nel momento in cui le compagnie di navigazione sono indotte per allargare il bacino di reclutamento, a rivolgersi ad "agenzie di emigrazione" che hanno spesso la propria sede principale nelle città costiere e nei porti in cui si manifestano tassi di espatrio consistenti (a Genova Colajanni, Lurens, Gondrand, Rocco Piaggio e Raggio). A partire dalla fine degli anni settanta dell'Ottocento, le agenzie iniziano a dotarsi di propri rappresentanti sul territorio che svolgono operazioni di reclutamento tra i contadini e i senza lavoro dell'entroterra.

Cresce dunque il numero degli *intermediari* tra gli emigranti e le compagnie di navigazione (nel 1892 se ne contano più di cinquemila)³ e ciò determinerà per ragioni di ordine economico situazioni di conflittualità tra chi commissiona il lavoro di reclutamento - le

compagnie di navigazione che operano praticamente in condizioni di monopolio - e gli agenti di ogni grado con la inevitabile conseguenza che a rimetterci sarà sempre l'emigrante su cui si tende a scaricare i costi di tale operazione di intermediazione.

Bisognerà infatti attendere l'anno 1897 (R.D. n. 178 del 20 maggio '97) perché il legislatore di allora vari una legge sul trasporto passeggeri che nella parte dedicata all'emigrazione detti norme, a tutela del "viaggiatore emigrante" e che poi, rimaneggiata ed arricchita, costituirà la base per il primo Regolamento organico dedicato al fenomeno dell'emigrazione (cfr. R.D. 10 luglio 1901, n° 375). Con l'entrata in vigore della legge n.23 del 3 gennaio 1901, scompare la forma tradizionale di intermediazione tramite agenzia e le funzioni di contrattazione e di arruolamento vengono riservate direttamente alle compagnie di navigazione (vettori) previa autorizzazione ministeriale. Dopo il 1901, le operazioni di ingaggio e di vendita dei biglietti d'imbarco potranno essere eseguite solo da quei soggetti proprietari di piroscafi che abbiano conseguito la "patente di vettore di emigranti". La stessa legge poi imponeva requisiti minimi di sicurezza *per le navi impiegate che adesso dovevano avere la doppia elica ed una velocità non inferiore a dieci nodi*, fermi restando gli altri parametri stabiliti con R.D. n.178 del 1897 che disciplinava il trasporto passeggeri a bordo di navi.

Naturalmente per la vastità del compito, le

5 Riva Trigoso (Sestri Levante - Ge) Varo del vapore "Virginia", 1906
[Archivio Storico Fincantieri - Genova]

L'emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

poche compagnie autorizzate (circa venti), dovranno organizzarsi sul territorio attraverso una rete di "rappresentanti di vettore" attingendo spesso alle figure degli ex sub agenti che possono assicurare buoni risultati forti della esperienza maturata negli anni.

Si fanno avanti così nuove "figure" di intermediazione, agenti e procacciatori che fino al varo della prima legge organica sull'emigrazione, animeranno la scena in modo non sempre del tutto corretto, invogliando soprattutto il ceto contadino a lasciare la campagna "svendendo" le terre per imbarcarsi in vere e proprie avventure dall'incerto futuro. Ma in numerose occasioni la delusione sarà forte: i paradisi promessi e le facili ricchezze dureranno lo spazio del viaggio ed all'arrivo le difficoltà incontrate saranno tali da indurre taluni al rientro in patria con la beffa di dover lavorare duro per racimolare la cifra necessaria all'acquisto del biglietto di passaggio. Per altri ancora la "terra promessa" sarà una pericolante banchina che introduce direttamente nel nulla della boscaglia e la terra fertile e coltivabile un puro miraggio. I più sfortunati, raggirati e truffati in patria, finiranno in "campi di lavoro" piuttosto simili a campi di detenzione a causa dell'isolamento dai centri abitati e delle dure condizioni di vita che indurranno taluni studiosi a parlare con riguardo anche alle forme di reclutamento, di "tratta degli emigranti"⁴. Clamoroso fu il caso di un gruppo di emigranti trentini di Fornace e Civezzano partiti da Genova nel 1877 per il Brasile che

furono "dirottati" inconsapevolmente nelle Antille poiché l'Armatore, a loro insaputa, aveva sottoscritto un impegno con le Autorità di Haiti⁵

³ Storia dell'Emigrazione Italiana, a cura di P.Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, 2002 Donzelli Editore, pag. 297

⁴ Storia dell'Emigrazione Italiana, a cura di P.Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, 2002 Donzelli Editore pag. 293

⁵ Gian Antonio Stella Odisee, Italiani sulle rotte del sogno e del dolore, Rizzoli Editore, pag.18



Lo sviluppo della cantieristica navale.

La prospettiva di guadagno nonché la previsione di contributi statali per gli armatori che si impegnavano in tali linee, determinò un forte impulso all'acquisto di navi a propulsione meccanica (soprattutto triplice e quadruplica espansione)⁶ usate in quanto quelle nazionali erano in prevalenza rappresentate da golette e brigantini a vela⁷ che ancora nel 1900 rappresentavano circa il 60% dell'intera flotta⁸. A sottolineare l'arretratezza della flotta italiana è sufficiente un dato : nel ventennio compreso tra il 1862 ed il 1882, in termini di tonnellaggio netto, le navi a vapore rappresentano solo il 10,58% della flotta⁸.

In particolare gli armatori genovesi si accorgeranno che quei piroscafi con tempi di partenza e arrivo programmabili, consentiranno di avviare una vera e propria navigazione di linea e quindi abbandoneranno i velieri e correranno all'acquisto di piroscafi di seconda mano per lo più di costruzione inglese. Nel 1883 i piroscafi di costruzione britannica costituivano il 91,77% della flotta a vapore italiana⁹.

I cantieri tornano quindi a realizzare bastimenti di piccolo tonnellaggio per i traffici di cabotaggio nel Mediterraneo. Nel 1900, la percentuale del "vapore" rispetto alla "vela" della marina mercantile italiana sale al 39,87% del tonnellaggio netto complessivo, ancora ben lontana da quel 71,98% vantato dalla più potente marina europea dell'epoca, quella inglese¹⁰.

Lo sviluppo della cantieristica navale mercantile va quindi di pari passo con l'espandersi del fenomeno dell'emigrazione. Gli aiuti di Stato alla cantieristica, si affiancano al sistema delle convenzioni già in atto dai tempi delle marine napoletane e sarde. I ceti armatoriali genovesi beneficeranno di sovvenzioni statali nel 1877 e nel 1882 che gli consentiranno di ben inserirsi nel mercato del trasporto di emigrazione con indubbi positivi riflessi sulla siderurgia e la navalmeccanica della regione. Le sovvenzioni statali assicurano alle compagnie finanziamenti regolari e consistenti. Tuttavia, in assenza di leggi a tutela dell'emigrazione, le stesse compagnie non saranno indotte ad impegnarsi in un'opera di svecchiamento delle flotte sociali ed, in conseguenza, il traffico per mare continuerà a svolgersi utilizzando navi vecchie e poco accoglienti. E' il caso della politica condotta dalla Navigazione Generale Italiana che per lungo tempo manterrà il monopolio del trasporto passeggeri ed emigranti oltre oceano, senza preoccuparsi di operare uno svecchiamento della flotta sovvenzionata e optando piuttosto per l'acquisto di navi usate provenienti dall'estero. Il trasporto di emigranti diventa quindi - dice la prof.ssa Augusta Molinari - un investimento particolarmente vantaggioso per le compagnie.

Tale politica si rifletterà sulla diminuzione dell'attività cantieristica: si passa dai 94 cantieri attivi del 1865 ai 32 del 1905¹¹.

Nei primi decenni del nuovo secolo, la cantieristica nazionale, soprattutto quella ligure, si cimenta nella realizzazione di nuove costruzioni sull'onda del "gigantismo" dell'epoca: si sfonda il tetto delle ventimila tonnellate di s.l., si superano i 150 metri di lunghezza e i 20 nodi di velocità, si pone particolare cura agli arredi ed alla ricerca di materiali pregiati per rendere più confortevole il viaggio in prima classe di una clientela sempre più mondana ed esclusiva. Giovamento ne trae anche la c.d. "terza classe", costituita dagli emigranti che benché confinati sottocoperta in cameroni con letti a castello, vedono probabilmente migliorare il livello del vitto e ridursi i tempi di permanenza a bordo per l'aumentata velocità delle navi.

Una battuta d'arresto nel numero dei viaggi d'oltreoceano si registra ovviamente a cavallo dei due conflitti mondiali a causa sia delle restrizioni legislative imposte da alcuni Paesi d'immigrazione – gli Stati Uniti dal 1921 al 1924 varano il Quota Act con il quale stabiliscono le quote di persone da ammettere – che della grave crisi economica. Un ruolo non certo secondario giocò pure in Italia la politica anti-emigratoria perseguita dal fascismo allo scopo anche di trattenere le giovani leve destinate poi ad indossare l'uniforme.

Ma è con il "Rex" costruito nel 1931 ed entrato in servizio nell'agosto dello stesso anno che si da lustro e vanto internazionale al made in Italy

sui mari di tutto il mondo.

Alle 11,30 di giovedì 10 agosto 1933, il "Rex" salpa da Genova diretto a New York: attraversa l'Oceano Atlantico in 4 giorni, 13 ore e cinquantaquattro minuti alla media di 28,92 nodi stabilendo anche il record di velocità sulle 24 ore di 29,61 nodi.

Per quella impresa, la nave verrà insignita del *North Atlantic Blue Riband Challenge Trophy* e sarà la prima ad issare fisicamente il guidone blu lungo 29 metri (uno per ogni nodo di velocità) più comunemente conosciuto come "Nastro Azzurro"¹².

⁶ Le macchine a espansione frazionata dette anche a multipla espansione, sono formate da più cilindri messi in serie nei quali il vapore passa successivamente da uno all'altro. Vantaggi pratici: consente pressioni di ammissione più alta, minori scambi di calore tra il vapore e le pareti di ogni cilindro; diminuiscono le perdite per spazio nocivo. Ciò si traduce in minori consumi di carbone per la navigazione e, quindi, in minore necessità di grandi spazi per il carbone e, a parità di carico, in maggiore autonomia. (Elaborato dall'Ing. Luciano FERRARO)

⁷ Goletta: vascello ad almeno due alberi, la cui velatura principale non comprende vele quadre ma soltanto vele di straglio. Nella goletta, l'albero di maestra ha almeno la stessa altezza, ma è talvolta anche più alto dell'albero di trinchetto. Brigantino a palo: brigantino in cui è inserito a poppa dell'albero di maestra un terzo albero dotato di vele auriche che, non munito di pennoni, ha solo due vele, la randa e la controranda; l'albero di maestra torna ad essere un albero attrezzato solo con vele quadre e l'albero di mezzana semplificato che consente di ridurre l'equipaggio, rispetto alle tradizionali navi inglesi, di quattro/cinque membri.

⁸ Maria Stella Rollandi, *Lavonare sul mare*, Ed Brigati 2003, pag.11

⁹ Maria Stella Rollandi, *cit.*, pag.34

¹⁰ Maria Stella Rollandi, *cit.*, pag.28

¹¹ Maria Stella Rollandi, *cit.*, pag.32

¹² Notizie tratte da un articolo di Luciano Garibaldi dal titolo *C'era una volta un Rex* sulla rivista *Yacht Digest* n.120 – Agosto – Settembre.

Malgrado il duro colpo inferto dal secondo conflitto mondiale all'economia del nostro Paese, la cantieristica ed il mondo armatoriale riescono faticosamente ma con determinazione a risalire la china riproponendosi sulle linee d'oltreoceano con unità riadattate come il "*Vulcania*" e il "*Saturnia*", il "*Conte Biancamano*" e il "*Conte Grande*" o navi nuove come il "*Cristoforo Colombo*" e l' "*Andrea Doria*".

In particolare, i flussi migratori si concentrano sulle rotte per l'Argentina, il Brasile, l'Uruguay, l'Australia, il Canada ed il Venezuela. Agli inizi degli anni sessanta l'esodo transatlantico italiano poteva considerarsi concluso.

La comparsa, infine, delle prime linee aeree di collegamento con il continente americano e australiano, decreta la fine dell'emigrazione per mare e delle rotte marittime dedicate.

Le leggi sull'emigrazione.

Come già anticipato, il fenomeno dell'emigrazione nel nostro Paese viene ufficialmente censito per la prima volta nel 1876, ma il viaggio per mare attraverso l'Atlantico di chi emigra in cerca di migliori fortune è fenomeno che si sviluppa anche prima dell'unità d'Italia e sussiste in larga misura, mosso da svariate motivazioni e ancorché non ufficialmente rilevato, sin dagli anni '30 dell'Ottocento.

La navigazione transoceanica avverrà in quegli anni a bordo di navi a vela – golette, brigantini-

golette, brigantini a palo, navi a palo – per poi cedere il passo, nella seconda metà del XIX secolo, alla navigazione a vapore dei più moderni "piroscafi".

Il trasporto emigranti avviene, inizialmente, su navi destinate al trasporto misto (merci e bestiame) le cui stive, in assenza di una specifica regolamentazione, vengono adattate all'uso in ragione della "stazza" netta - cioè del volume complessivo degli spazi utilizzabili per il carico – piuttosto che di rigorosi criteri di carattere igienico e sanitario.

Un primo provvedimento dedicato al tema più generale dell'emigrazione è il R.D. 30 dicembre del 1888, n. 5866 che si preoccupa di stabilire le condizioni minime di vita dell'emigrante a bordo dei piroscafi.

Bisognerà tuttavia attendere quasi dieci anni per avere un "Regolamento" che, partendo dalla disciplina delle "condizioni speciali richieste nelle navi addette al trasporto dei passeggeri", dedichi una intera parte alle "Disposizioni per la tutela degli emigranti" (cfr. parte 6^a della II Sezione del R.D. 20 maggio 1897, n. 178).

La prima vera legge organica sull'emigrazione che ne disciplina, in modo puntuale, i vari aspetti, è la n.23 del 31 gennaio 1901 ed il suo Regolamento di esecuzione varato con R.D. n. 375 il 10 luglio 1901, appena sei mesi dopo la pubblicazione della legge, che sostanzialmente parafrasa, arricchendolo di contenuti, il vigente Regolamento sul trasporto passeggeri del 1897. La legge n.23 del 31 gennaio 1901, istituisce

6 Illustrazioni tratte da: S. Bellabarba e E. Guerrieri, *Vele Italiane della costa occidentale dal Medioevo al '900*, Editore Hoepli, pag. 234

7 Alloggiamenti di 3ª classe su un *postale* impiegato sulla rotta Liverpool-New York nella prima metà dell' '800 da: *Illustrated London News*, in *L'attraversata dell'Atlantico*, C.D.E. Gruppo Mondadori, pag 147

L'emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

un organismo centrale, il Commissariato generale dell'emigrazione alle dipendenze del Ministero degli Affari Esteri, che riassume in se le diverse competenze di altri Dicasteri in materia.

La legge n.23 effettivamente regolamenta l'intero comparto stabilendo norme a tutela degli emigranti attraverso:

- l'abolizione di quelle figure di intermediazione (agenti, sub-agenti di emigrazione) con le compagnie e gli armatori che, in un primo tempo, avevano dato vita a fenomeni di speculazione e sfruttamento a danno dei viaggiatori;
- la fissazione di spazi vitali "più umani" per

emigrante e di strumenti di garanzia intesi a stabilire per il viaggiatore certezze sulle rotte seguite e sulla durata del viaggio con l'imposizione di velocità minime ai bastimenti;

- l'assistenza nei porti ed una maggiore tutela a favore delle donne e dei fanciulli emigranti.

L'istituzione del Commissario Generale dell'emigrazione (Cge) raggruppava in sé svariate competenze sino allora disperse fra diversi Ministeri.

In particolare il Cge si occupava dell'assistenza agli emigranti, nei porti, in viaggio e, all'estero, della tutela delle donne e dei fanciulli emigranti, della repressione dell'emigrazione clandestina, della raccolta e diffusione di ogni

6



BRIGANTINO A PALO

NAVE A PALO

GOLETTA A PALO

7



utile informazione all'emigrante e partecipava alla nomina dei rappresentanti dei vettori esercitando la sorveglianza sulle loro attività.

Proprio a causa dell'accentramento delle suddette competenze in capo ad un unico organismo, la Cge subì l'attacco di "poteri forti" (Ministero dell'Interno, della Marina e degli stessi Esteri) che cercarono, molte volte riuscendovi, di limitarne i poteri¹³.

Infatti, nei primi anni l'attività della Cge si limitò a gestire i servizi di vigilanza e di tutela all'interno, già svolti da altre Amministrazioni.

Inadeguato invece, risultò, anche a causa dell'esiguo numero di addetti destinati alla tutela degli emigranti, l'operato del Cge all'estero e ciò anche per le "frizioni" che si svilupparono tra gli addetti all'emigrazione e i consoli che temevano di trovarsi in "concorrenza" con i primi.

La legge n°23 del 1901 rimase per molti anni il punto di riferimento per la materia dell'emigrazione fino al 1919, quando si giunse al varo di un vero e proprio Testo Unico con R.D. del 13 novembre, n° 2205 che ridimensiona, in parte, il ruolo del Commissariato generale, istituito soppresso poi con R.D.L. 28 aprile 1927, n° 628.

Le funzioni ed i poteri differiti dalla legge al Cge, vengono affidati alla Direzione generale degli italiani all'estero.

Il servizio dei "commissari governativi" a bordo delle navi che trasportano emigranti in Paesi transoceanici, viene quindi riorganizzato con

D.P.R. 18 maggio 1948, n° 1697.

Ma quali sono le principali novità introdotte dalla legge n.23/1901?

- statuisce il principio della libertà di emigrare per il cittadino "nei limiti del diritto vigente";
- contempla la facoltà per il Ministro degli Affari Esteri d'intesa con il Ministro dell'Interno, di sospendere il flusso verso determinate regioni per motivi di ordine pubblico e di grave nocumento per la vita, la libertà e gli averi dell'emigrante;
- prevede sanzioni per chi violi le norme poste a tutela dei minori di anni quindici ed induca alla prostituzione le donne minorenni;
- definisce *il concetto di emigrante* ovvero *il viaggiatore di terza classe* che ha compiuto dieci anni e che ".....si rechi in paese posto al di là del Canale di Suez escluse le colonie e i protettorati italiani, o in paese posto al di là dello Stretto di Gibilterra, escluse le coste d'Europa, viaggiando in terza classe o in classe che il commissariato dell'emigrazione dichiara equivalente alla terza classe";

l'emigrazione sopradescritta è considerata "permanente";

"temporanea" invece è ogni altra forma di emigrazione.

- istituisce il *Commissariato generale dell'emigrazione* "sotto la dipendenza del ministro degli affari esteri" ed un Consiglio dell'emigrazione con compiti consultivi per

le questioni più rilevanti e per la trattazione degli affari di competenza di più Ministeri;

- viene concepita la figura dell'*Ispettore dell'emigrazione*, investito anche della qualità di ufficiale di pubblica sicurezza e proveniente dai ruoli dell'amministrazione dell'Interno per i porti di Genova, Napoli e Palermo, nominato dal Ministero degli affari esteri di concerto con quello dell'interno. L'Ispettore oltre ad esercitare le funzioni previste dal regolamento, "vigilerà alla tutela e visita del bagaglio degli emigranti sia in partenza sia al ritorno";
- la legge poi prevede l'istituzione nei luoghi nazionali di massimo flusso di emigrante, di comitati mandamentali o comunali presieduti dal pretore o in sua mancanza, dal sindaco, mentre all'estero, uffici di protezione, d'informazione e d'avviamento al lavoro a cura del ministro degli esteri;
- *il medico di bordo*, proveniente dal corpo dei medici della marina militare, avrà un ruolo centrale per la vigilanza "...nell'interesse della emigrazione..." e la sua retribuzione avverrà attingendo ad un *Fondo per l'emigrazione* tra i cui contribuenti figurerà il vettore;
- *le operazioni d'ingaggio e di vendita dei biglietti d'imbarco*, potranno essere eseguite solo da quei soggetti proprietari di piroscafi – compagnie nazionali e forestiere di

navigazione, armatori nazionali e forestieri, noleggiatori nazionali e stranieri – che abbiano conseguito la patente di vettore di emigranti rilasciata, a determinate condizioni, dal Commissariato che deciderà anche sui prezzi dei noli che i vettori si propongano di percepire dai soli emigranti forniti di passaporto; al di fuori del prezzo pattuito, è fatto divieto al vettore di richiedere all'emigrante compensi di qualsiasi natura;

- altre norme a tutela dell'emigrante sono quelle che prevedono che *le spese di vitto e alloggio* per l'attesa dell'imbarco, siano a carico del vettore dal giorno precedente a quello dell'effettiva partenza della nave e l'obbligo per lo stesso soggetto di trasportare "...per il prezzo di due lire al giorno, compreso il vitto, gli indigenti italiani che per qualsiasi motivo rimpatriano per disposizione e con richiesta di un regio agente diplomatico o consolare, in numero di dieci per i piroscafi che hanno meno di mille tonnellate di stazza...".

¹³ *Storia dell'Emigrazione Italiana*, a cura di P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, 2002 Donzelli Editore, pag.313

- le eventuali azioni intentate dall'emigrante per *controversie* insorte con i vettori riconducibili alla mancata applicazione della legge, dovranno essere rivolte al prefetto della provincia, all'ispettore di emigrazione o al comitato del luogo e a decidere sarà chiamata una commissione arbitrale a livello provinciale, successivamente ridotta al numero di quattro in territorio nazionale in corrispondenza ai principali porti d'imbarco, con legge 2 agosto 1913, n° 1075;
- viene istituito un *Fondo per l'emigrazione* su cui confluiranno i versamenti dei vettori nella misura di "... otto lire per ogni posto intero di emigrante, quattro per ogni mezzo posto e due per ogni quarto di posto...."

Tra le disposizioni generali è, altresì, previsto che il ministro degli affari esteri possa destinare ispettori viaggianti all'estero e nei principali centri di emigrazione italiana.

Le sanzioni penali previste dalla legge per illeciti perpetrati, contemplano per i casi più gravi, l'arresto fino a sei mesi e, nella misura minima, l'ammenda fino a mille lire, con la previsione della trasmissione al ministro degli affari esteri di copia delle ordinanze e delle sentenze "... per i provvedimenti di sua competenza, rispetto alla patente..."

La legge, infine, detta le linee guida che dovranno ispirare il legislatore nella stesura del *Regolamento* di attuazione della legge tra le

quali degne di rilievo sono quelle che prevedono:

- la determinazione dei "... requisiti di capacità e di moralità dei vettori e dei loro rappresentanti...";
- entro due anni dall'applicazione della legge, l'elevazione dello spazio assegnato per ciascun emigrante nei dormitori dei piroscafi addetti al servizio dell'emigrazione;
- la fissazione della velocità normale di navigazione che non dovrà essere inferiore, nella media, alle dieci miglia nautiche all'ora;
- la disciplina di "...tutto ciò che concerne l'igiene e la sicurezza dell'emigrazione".

Le Capitanerie di Porto a confronto con il grande esodo.

Il fenomeno della grande emigrazione italiana, per la "pressione" che esercitò nei più importanti porti del Regno e per il vettore di trasporto utilizzato, non poteva, quindi, non coinvolgere l'Amministrazione della Marina nella sua duplice componente civile e militare di allora. Undici anni prima dell'inizio del "grande esodo" che alcuni studiosi datano con l'anno 1876, nasce il Corpo delle Capitanerie di Porto - nella sua configurazione più simile a quella odierna - con Regio Decreto 20 luglio 1865, n. 2438, con la fusione dei due organi ai quali era stata affidata la disciplina di tutte le attività marittime e portuali, il Corpo di Stato Maggiore dei Porti ed i Consoli di Marina; corpo militare il primo, con attribuzioni di

8 Dall'alto in basso: Marinaio in porto in tenuta invernale (1880-1910); Applicato di Porto in gran tenuta estiva - Berretto per le tenute invernali di applicati e marinai in porto (18760-1880); Tenente Generale in gran tenuta invernale (1919).

Da: Flli Del Giudice, *La Marina Militare dal 1861 ad oggi*, Ermanno Albetrelli Editore.

L'emigrazione per mare nel nostro paese **Claudio Mollica**

carattere essenzialmente tecnico limitate all'ambito portuale, corpo civile il secondo con attribuzioni principalmente amministrative.

Le neo istituite Capitanerie di Porto si trovarono così investite di una varietà di attribuzioni impegnative per numero e portata ma legate da un comune denominatore: il fatto tecnico della navigazione nel suo duplice aspetto mercantile e militare.

Il personale era costituito da Capitani di Porto di I, II e III classe, Ufficiali di Porto di I, II e III classe e Applicati di Porto.

I Capitani di Porto erano a capo dei Compartimenti Marittimi, gli Ufficiali di Porto a capo dei Circondari, mentre gli Applicati di Porto costituivano il grado iniziale della carriera.

In quel periodo, il Ministero della Marina fu tuttavia oggetto in sede parlamentare di proposte di drastico ridimensionamento e ciò in particolare a seguito di un acceso dibattito sviluppatosi dopo gli esiti della battaglia di LISSA del 20 luglio 1866.

Seguirono, quindi, serie difficoltà finanziarie per i tagli apportati al bilancio da Quintino Sella, superate solo grazie all'abilità ed all'impegno degli uomini posti ai vertici del Ministero della Marina.

Nel 1881 la Marina Militare inaugurava a Livorno la sua Accademia Navale per la formazione dei quadri degli Ufficiali, nata dalla fusione della Regia Accademia di Napoli e della Regia Scuola di Genova.

8



Nel 1910, si giunge all'istituzione dell'Ispettorato del Corpo delle Capitanerie, posto alle dirette dipendenze del Ministro e del sotto segretario alla Marina con specifici compiti di vigilanza coordinamento e controllo sugli Uffici marittimi periferici e con l'attribuzione delle mansioni derivanti dall'applicazione del T.U. del codice per la Marina Mercantile.

Le delicate e complesse funzioni, attribuite al corpo, indussero il governo e l'Alto Comando Militare a riconsiderare, anche per ragioni di equità e di opportunità, la posizione giuridico militare degli appartenenti al Corpo stesso.¹⁴

Nel 1915 si riconobbe quindi il servizio prestato presso le Capitanerie di Porto, come compiuto sotto le insegne ed il personale fu autorizzato a portare le stellette militari, condizione che fu definitivamente consacrata con R.D.L. n° 2349 del 27 novembre 1919.

Nel 1923 il Corpo delle Capitanerie veniva incluso tra gli altri Corpi Militari della Regia Marina (R.D. n° 2068 del 10 settembre 1923).

Le Capitanerie di Porto non potevano, quindi, per ovvie ragioni, restare estranee al fenomeno dell'emigrazione che vedeva come luoghi di raduno di grandi moltitudini, le banchine dei principali porti nazionali e come vettore di trasporto transoceanico obbligato, quello marittimo.

L'art. 71 del R.D. 20 maggio 1897 n. 178 che stabiliva "le condizioni speciali richieste nelle

navi addette al trasporto dei passeggeri" - regolamento, in parte, tuttora vigente - prevedeva l'invio di un delegato dell'autorità consolare o dell'autorità marittima all'arrivo in porto di piroscafi con emigranti che non avevano imbarcato un commissario governativo, affinché verificasse prima dello sbarco dei passeggeri l'osservanza delle prescrizioni di legge vigenti per quel tipo di trasporto e ciò sul piano dell'igiene, della sicurezza e della bontà del trasporto medesimo. Questa inchiesta si concludeva con la redazione di apposito processo verbale.

Ma è il Regolamento del 1901 dedicato al trasporto passeggeri su piroscafi in servizio d'emigrazione, che attribuisce al Corpo delle Capitanerie di Porto:

- *funzioni di carattere amministrativo*: gli armatori, come già anticipato, che aspiravano a conseguire la "patente" per trasporto emigranti, dovevano conseguire una certificazione da parte dell'Autorità Marittima; la stessa vedimava anche il giornale di viaggio tenuto dal medico militare e raccoglieva prima della partenza della nave, la "nota" indicante la quantità e la qualità dei viveri presenti a bordo;
- *l'obbligo di eseguire visite a bordo* (speciali, preliminari e definitive) intese all'accertamento dei requisiti di "navigabilità, velocità, sicurezza, ordinamento interno e corredo prescritti dalle leggi e dal presente regolamento", a cura di apposite Commissioni che

9 Stemma dell'Ispettorato di Sanità della Marina Militare

10 Ufficiali sulla banchina in attesa di una Missione Diplomatica estera, Napoli 1902.
Da: M.Macciò, *Il Corpo delle Capitanerie al servizio della Nazione*, Ministero della Marina Mercantile, Roma 1965

L'emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

erano presiedute nei due primi livelli (speciale e preliminare), rispettivamente dal Capitano di Porto (l'attuale Capo di Compartimento Marittimo) e dall'Ufficiale di Porto (ora Capo di Circondario Marittimo);

- *la vigilanza, la polizia e la sicurezza della navigazione a bordo* che si traduceva nell'accertamento della regolare tenuta del corredo degli attrezzi (le moderne dotazioni individuali e collettive di salvataggio), degli apparecchi per disinfezione a vapore, dei rivestimenti di materiale refrattario nelle paratie in ferro a contatto con i locali macchine e caldaie, degli artifizii antincendio, delle dimensioni minime che devono avere gli spazi vitali assegnati ad ogni emigrante e delle caratteristiche tecniche e dimensionali delle scale e delle cuccette anche ai fini della prevenzione da infortuni a bordo; infine, nell'espletamento di attività d'indagine nel caso di accertati ed ingiustificati ritardi nella tabella di marcia dei piroscafi impegnati nel servizio emigrazione "intesa a constatare ...se le eventuali maggiori fermate nei porti di scalo o la maggiore durata del viaggio, siano giustificate da cause di forza maggiore".

La figura del Commissario governativo a bordo delle navi addette al servizio emigrazione.

Tale figura è preesistente alla legge n. 23 del 1901. Infatti, il Regolamento che stabilisce condizioni speciali per il trasporto passeggeri e di cui al R.D. 20 maggio 1897, n. 178, prevede, nella parte sesta della II Sezione, che: "Sui piroscafi addetti a viaggi di lunga navigazione che trasportano più di 300 emigranti potrà essere imbarcato, con l'ufficio di commissario governativo, un funzionario scelto fra gli impiegati delle capitanerie di porto o fra gli ufficiali dei corpi della regia marina in attività di servizio od in posizione ausiliaria".

9



10



¹⁴ M. Macciò, *Il corpo delle Capitanerie al servizio della nazione*, a cura del Ministero della Marina Mercantile pag. 21

Il Regolamento varato in attuazione alla Legge n. 23, nella Sezione dedicata al Servizio sanitario a bordo, prevede che in *circostanze eccezionali*, in luogo del medico militare possa prendere imbarco un medico civile di nazionalità italiana e che in tal caso il servizio di vigilanza a bordo venga affidato ad un Ufficiale di porto designato dal Ministero della marina, ovvero ad uno speciale delegato scelto dal commissario generale fra i funzionari da lui dipendenti, col titolo di *commissario viaggiante*.

Le suddette funzioni vanno dalla tenuta di un giornale di viaggio su cui annotare anche gli orari di arrivo e partenza nei vari scali, alla formazione, d'intesa con il capitano della nave, di un regolamento interno per determinare gli orari delle principali attività di vita a bordo degli emigranti (la sveglia, la pulizia dei locali, il consumo dei pasti, la ricreazione, le visite mediche, il silenzio, l'immissione di acqua dolce nelle vasche).

E' il *medico militare*, o il commissario, che deve accertarsi "... pure che il capitano abbia formato le tabelle indicanti il posto di destinazione per ciascuno dell'equipaggio, compresi gli ufficiali, per i seguenti casi:

- caduta di un uomo a mare;
- urto con altra nave;
- investimento a terra “.

Tra i compiti del medico militare, o del commissario, ci sarà anche quello di dover

curare che i membri d'equipaggio addetti al servizio, non usino “modi violenti od inurbani verso gli emigranti” o ancora “che i salvagente anulari siano sempre al loro posto, collocati ed assicurati in modo da potersi gettare facilmente in mare in caso di disgrazia” e che “il corredo delle cuccette ivi comprese le cinture di sicurezza, sia sempre completo e tenuto colla massima pulizia e che gli emigranti vengano addestrati nell'uso delle cinture stesse”.

Il *medico militare* o commissario, dovrà altresì accertare:

“che le imbarcazioni siano sempre mantenute stagne all'acqua, armate di tutto il necessario per correre così a vela come a remi e sgombrare da qualsiasi oggetto non appartenente all'armamento”;

“che in caso di tempo cattivo tutte le precauzioni siano prese affinché non accadano disgrazie e siano stabiliti, occorrendo, dei guardamani lungo la coperta per aiuto di chi debba transitarvi”;

“che tutte le parti mobili dell'opera morta siano a posto, perché nessuno possa essere asportato dal mare, che le cappe dei boccaporti siano convenientemente collocate perché l'acqua non filtri nei locali dei corridoi; che le scale siano mantenute nelle condizioni prescritte dal precedente art. 101 e che si faccia regolare uso delle tende da inverno, e delle tende e cortine da estate, per difendere gli emigranti dalla pioggia e dal sole”;

- 11** Riva Trigoso (Sestri Levante - Ge). In attesa del varo del piroscafo "*Principessa Jolanda*", 1907
[Archivio Storico Fincantieri - Genova]

L'emigrazione per mare nel nostro paese **Claudio Mollica**

11



Al medico militare o commissario, vengono anche riconosciuti poteri sanzionatori in materia di polizia della navigazione a bordo e di verifica ed accertamento dei reclami avanzati dagli emigranti.

Nei porti di destinazione all'arrivo, egli si reca dall'autorità consolare per la vidimazione del giornale di viaggio e la consegna di un succinto rapporto del viaggio compiuto.

In particolare, al ritorno in un porto nazionale il medico militare o commissario, consegna alla capitaneria di porto il giornale di viaggio e all'ispettore dell'emigrazione un rapporto speciale sull'andamento del servizio durante l'intero viaggio e il giornale dei reclami nonché i ricorsi presentatigli dagli emigranti ed i verbali di contravvenzione redatti.

Si ha motivo, tuttavia, di ritenere che nel breve periodo non si dette pratica attuazione a tutte le misure previste nel regolamento del 1901, né tantomeno alla piena attuazione, da parte delle Autorità, delle attività ispettive e di vigilanza previste dalla legge. E ciò spiegherebbe il varo di una riscrittura del Regolamento che il legislatore operò nel 1919 che nella sostanza ripropone il precedente testo del '901 riveduto e corretto.

L'Ammiraglio Ispettore (CP) in ausiliaria, Gino Melosi, classe 1917, vive a Livorno e da giovane Capitano di porto ha vissuto in prima persona questa particolare e qualificante esperienza, imbarcando per circa 4 anni su navi di diversa bandiera, in servizio di

emigrazione in partenza da porti italiani.

In un'intervista rilasciata nel mese di marzo e che riportiamo in sintesi nelle pagine che seguono, l'alto Ufficiale descrive con grande lucidità e ricchezza di particolari la sua esperienza di vita a bordo in qualità di Commissario Governativo.

Il primo viaggio in "servizio di emigrazione" compiuto dall'allora Capitano di Porto Melosi, fu a bordo della Motonave "Surriento" di bandiera italiana dal 23 maggio al 6 agosto del 1949, impegnata nella tratta Italia-Australia : oltre 22 miglia percorse in poco più di settanta giorni partendo dal Mediterraneo fino all'estremo limite dell'Oceano Indiano, per risalire all'emisfero Nord attraverso la Grande Barriera Corallina ed il mare di Giava.

L'impatto con il comando di bordo non è dei migliori : la presenza del Commissario governativo è avvertita, a volte, con ipocrita cortesia ed un certo malcelato fastidio per le supposte "ingerenze" del funzionario governativo che gli derivano, invece, dalla legge e fanno parte del proprio mandato. Al ristorante in prima classe, il posto a tavola, secondo il "protocollo", è alla destra del Comandante ma ciò non accade nel primo giorno di viaggio ed il Commissario Melosi , per protesta, ordina al capo cameriere che la cena gli venga servita in cabina : il giorno seguente, la situazione è ripristinata come prevede la regola.

Altro significativo episodio che accade in corso di navigazione , racconta l'amm. Melosi e che denuncia il grado di "sensibilità" del bordo

12 Commissario governativo a bordo della nave “Conte Biancamano”.
da: www.controappunto.org

L'emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

verso le leggi e i regolamenti, è quello ad un passeggero della terza classe che fa amicizia con una signora della prima classe la quale lo invita a fare un bagno in piscina, prerogativa questa riservata solo ai passeggeri di prima ; il 1°Commissario di bordo accortosi del fatto, provvede quindi a richiamare con durezza del tutto spropositata, il passeggero di terza classe perché “ritornasse nei ranghi”.

A seguito dell'indignata reazione verbale del passeggero nei confronti del Commissario di bordo, il Comandante decide di rinchiudere per punizione il malcapitato in camera di sicurezza, concepita quest'ultima per la detenzione di alienati mentali e del tutto inadeguata alle condizioni climatiche della traversata. Infatti, dopo alcuni giorni di detenzione, il passeggero colto da malore, sviene e solo allora il comando di bordo decide di avvertire dell'accaduto il Commissario Melosi che formula le proprie rimostranze per la tardività della notizia e per la durezza del trattamento inflitto al passeggero.

Nelle occasioni sociali a bordo, anche l'ordine nell'uso dell' uniforme da parte dell'equipaggio diviene occasione di richiamo per il Commissario governativo . Nel corso dell'intervista, Melosi confesserà in tono scherzoso: “Questa prima esperienza di imbarco in qualità di Cg sulla *Surriento*, mi fu molto preziosa: in pratica mi consentì di “capire tutto” del servizio emigrazione”.

Il viaggio della M/N “*Surriento*” avviene in un periodo storico particolare, quello della “ricostruzione”. Dopo gli sfasci della guerra, si

assiste ad un incoraggiante ripresa dei traffici marittimi ed i dati rilevati nel Canale di Suez e registrati dal Commissario governativo Melosi nella propria “relazione di fine viaggio”, lo testimoniano : un aumento quasi doppio del transito di navi rispetto a quello registrato nel '47 per numero di passaggi e per tonnellaggio. Il Cg Melosi sviluppa poi alcune pregevoli ed interessanti considerazioni sulla politica di immigrazione del governo australiano in un “paese che, grande pressappoco quanto il Nord-America con circa sette milioni e mezzo di abitanti, non ha neppure un abitante per chilometro quadrato”. Da un atteggiamento inizialmente improntato a favorire l'ingresso in linea preferenziale ad immigrati di razza bianca e di origine anglosassone – la c.d. “*white policy*” – il governo australiano nel dopoguerra vive una fase di ripensamento dovuta anche alla consapevolezza del progressivo invecchiamento della popolazione e del declino degli indici di natalità tanto da indurre a stabilire una quota di ingressi di 70 mila persone all'anno quando,

12



in realtà, secondo stime della stessa stampa australiana, ci sarebbe posto nella parte abitabile del continente per almeno 20 milioni di persone e senza disagi economici.

Esperienza indimenticabile è poi quella maturata da Melosi nel viaggio Italia-Australia e ritorno, compiuto a bordo della T/N "Queen Frederica" di bandiera greca dal 16 dicembre 1958 al mese di febbraio 1959.

La nave in partenza da Genova, viene preliminarmente sottoposta a visita dalla prevista "Commissione" per la verifica della conformità alle norme che disciplinano il trasporto passeggeri ed emigranti, visita alla quale il Cg ha diritto a presenziare pur non facendone parte.

Giunta a Suez ad una velocità media di 20 nodi, la Turbonave riparte da quel porto con 1500 passeggeri a bordo più 300 membri di equipaggio.

Il Capitano di porto Melosi descrive nel *giornale di viaggio* le fasi salienti di quella navigazione: si va dallo svolgimento delle periodiche esercitazioni di emergenza (abbandono nave, incendio a bordo, uomo in mare) che per legge devono coinvolgere anche i passeggeri, alla registrazione dei dati tecnico-nautici della traversata, alle frequenti ispezioni nei locali comuni destinati alla terza classe e nell'infermeria di bordo, alla descrizione di eventi straordinari (piccoli focolai d'incendio subito soffocati, risse a bordo, diserzione di alcuni membri di equipaggio una volta giunti in Australia) e della tradizionale festa a bordo sul *ponte sole* in occasione del *passaggio*

dell'equatore.

Anche nel corso del viaggio sulla "Queen Frederica" in servizio di emigrazione, non mancano episodi dolorosi come quello del decesso di un bambino ungherese di un anno di età affetto da polmonite: i genitori avvanzeranno richiesta al Comandante della nave perché la salma venga sbarcata al prossimo porto di arrivo (Colombo) ; la richiesta non verrà accolta in quanto la nave non dispone di celle frigorifere ad hoc e il 29 dicembre 1958 alle ore 01,10 - racconta Melosi - la salma del piccolo viene gettata a mare alla presenza dei genitori, del comandante, del commissario governativo, dell'escorter officer, del medico italiano e di altri ufficiali. Pur essendo una prassi abbastanza consolidata quella della sepoltura a mare, soprattutto su navi di vecchia concezione, accade dopo qualcosa di strano. Racconta l'Ammiraglio Melosi che a distanza di qualche giorno dal funerale, il barometro scende rapidamente sino a mm.741 ed il mare s'ingrossa e si abbatte in coperta con violenza : la nave si trova a circa 160 miglia di distanza da un ciclone tropicale. La maggior parte dei passeggeri a causa del violento rollio subito dalla nave, lascia le proprie cabine e preferisce dormire nei corridoi e nei saloni.

Il barometro continua a scendere (740 mm.) e la nave alle 09,00 del 4 gennaio si trova a circa 80-100 miglia dal centro del ciclone. Solo nel primo pomeriggio la situazione tende a migliorare e si fa il computo dei danni e dei ritardi subiti : rotture varie ed infiltrazioni d'acqua un pò dappertutto ; grave infortunio al

13 la M/n “*Surriento*”

14 la M/n “*Queen Frederica*”

panettiere di bordo investito da un grosso armadio ed altri quattro passeggeri lievemente feriti o contusi. A causa del ciclone, la nave ha perduto 30 ore sull’orario previsto per l’arrivo a Fremantle.

La stampa locale dedicherà ampio spazio alle difficoltà incontrate ed al pericoloso corso dalla “*Queen Frederica*” a causa del ciclone.

Ma episodi di ben altro tenore caratterizzeranno la vita a bordo : durante le serate danzanti, frequenti sono i diverbi tra passeggeri per futili motivi che qualche volta degenerano in rissa ad iniziativa, in quel viaggio, quasi sempre di giovani di nazionalità jugoslava, annota il Commissario Melosi ; così come non mancano le lamentele per gli schiamazzi nel cuore della notte conseguenti alle frequenti “visite” di passeggeri e membri dell’equipaggio in cabine occupate da donne . A tal proposito, l’ammiraglio Melosi riferendosi a voci di corridoio, ricorda che nel corso di questi lunghi viaggi non era infrequente che talune signore, anche sposate, cedessero al corteggiamento dei tanti spasimanti presenti a bordo. In alcuni casi, erano gli ufficiali di bordo, Commissario governativo incluso, “vittime” delle *avances* delle intraprendenti signore della prima classe. Era pertanto necessario, ricorda l’ammiraglio Melosi, che il Commissario governativo, per il suo particolare *status* , per la sua credibilità e per i poteri e il prestigio che la legge gli riconosceva, mantenesse ancor più un contegno ineccepibile e al di sopra delle parti.

All’arrivo nel porto di Sydney il 15 gennaio,

L’emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

Melosi presenta al Console d’Italia il giornale di viaggio per l’apposizione del prescritto visto . La *Queen Frederica* ha trasportato complessivamente 1515 passeggeri dei quali 1497 di terza classe.

Con un certo giustificato stupore, il Commissario Melosi riporta sul giornale di viaggio, che prima della partenza da Fremantle per Aden, la locale Autorità doganale ha fatto richiesta al comando di bordo, di visionare la macchina fotografica personale dello stesso Melosi per sincerarsi che la stessa fosse ancora a bordo prima della partenza.

Alla fine del viaggio, il Commissario governativo doveva quindi compilare :

13



14



- il *giornale di viaggio* che descrive in modo diffuso e particolareggiato, ogni giorno di navigazione;
- nei porti intermedi di approdo, un primo *rapporto* di carattere generale sulle tratte percorse all'Autorità Marittima e, all'estero, al Console d'Italia;
- la *Relazione di viaggio* a conclusione dello stesso, alla Direzione Generale dell'Emigrazione presso il Ministero degli Affari Esteri ed in particolare una prima descrizione relativa al movimento di passeggeri ed emigranti italiani e stranieri nei viaggi di andata e ritorno.

Alla relazione doveva essere allegata: *la cartella n.1 sulle condizioni tecnico-nautiche e di conforto della nave* (velocità massima, media e minima sviluppata, stabilità e vibrazioni dello scafo, funzionamento dell'apparato motore, sistemazioni riguardanti la sicurezza della vita umana in mare, andamento delle esercitazioni di emergenza periodiche, stato igienico della nave, aerazione, illuminazione e temperatura dei vari ambienti, turno di distribuzioni dei pasti, organizzazione del tempo libero); *la cartella n.2 riguardante il personale di bordo* (giudizio sull'andamento dei servizi di bordo e sul rendimento del personale con particolare riferimento al personale addetto alla terza classe, sulle relazioni col Comando e con gli altri Ufficiali, sulla disciplina e moralità a bordo, furti, violenze e reclami); *la cartella n.3 sullo stato sanitario*.

L'*allegato n.1* alla relazione di viaggio era dedicato alle condizioni di vita degli italiani nei paesi d'immigrazione, che comportava una attenta valutazione del grado di assimilazione del Paese ospitante nei confronti della

comunità italiana immigrata e dell'atteggiamento di quest'ultima verso chi li ospita; *l'allegato n.2* consisteva invece in una breve relazione speciale riguardante gli emigranti stranieri, distinta per ciascuna nazionalità.

Infine, un *modulo riassuntivo* su cui il Commissario governativo doveva riportare le osservazioni e le proposte riepilogative in ordine al personale ed al materiale, nonché ad ogni altra circostanza riferentisi al servizio di emigrazione: nel viaggio sulla "*Queen Frederica*", il Melosi ebbe a lamentare la penuria di organico a bordo tra il personale di camera in ragione del rilevante numero di passeggeri, carenza che non consentì di attuare quella vigilanza necessaria a prevenire il verificarsi di episodi di intemperanze da parte di alcuni passeggeri, alcuni degenerati in rissa. Nella stessa relazione il Commissario sottolinea come fosse "*eccessiva la tariffa dei servizi del barbiere di bordo di terza classe: nove scellini per il taglio dei capelli*" e come invece accurata "*l'assistenza fornita dai funzionari del C.I.M.E agli emigranti*" che avevano provveduto a tenere quotidianamente lezioni di lingua inglese, a proiettare documentari sui vari aspetti della vita in Australia; l'assistenza religiosa era invece assicurata con la presenza di due sacerdoti cattolici e di uno greco-ortodosso.

Di fatto, sottolinea l'Amm. Melosi, nell'espletamento delle sue funzioni – il cui obiettivo era sostanzialmente quello di accertare in corso di navigazione il rispetto di quanto stabilito dalle pertinenti leggi e regolamenti sul trasporto degli emigranti – il Commissario governativo si avvaleva di diverse figure e, soprattutto, del Capitano d'arme che rappresentava il suo principale tramite con il comando nave; il

medico alle 18,00 ore di bordo, faceva giungere sulla scrivania del Cg, un rapporto giornaliero sulla situazione sanitaria di bordo così come l'Ufficiale di rotta comunicava alle ore 12,00 il *punto nave* e le altre informazioni tecnico nautiche necessarie al Cg per redigere il *Giornale* e la *Relazione di viaggio*.

Altro viaggio significativo nei ricordi dell'Ammiraglio Melosi, fu quello a bordo della T/N "Galileo Galilei" di bandiera italiana della Società Lloyd Triestino in viaggio tra l'Italia e l'Australia e ritorno dal 22 aprile al 17 giugno 1963. La nave, una delle migliori e confortevoli unità per il servizio di emigrazione e non solo in Italia, parte con 641 passeggeri di turistica dei quali 97 italiani.

Il Giornale di viaggio, come sempre, descrive la vita a bordo durante la traversata: i ritmi sono scanditi dal regolamento interno, concordato con il Commissario, che fissa orari e modalità per le diverse attività in corso di navigazione, dalla fruizione dei pasti, alla tenuta del registro dei chiedenti visita medica, all'utilizzo della piscina, alle altre iniziative culturali e d'intrattenimento. Gli episodi, quelli di sempre: festa per l'"attraversamento" dell'equatore, etilismo di qualche passeggero che ha alzato troppo il gomito, scomparsa di denaro e oggetti di valore da una cabina. A bordo si continua a celebrare la vita e la morte: anche in questo viaggio un bambino italiano di nove anni dopo tre giorni di navigazione decede per probabile emorragia meningea. La salma questa volta su richiesta della madre, viene sottoposta a specifico trattamento ed immessa in un'apposita cella frigorifera per essere trasportata fino a Melbourne.

All'arrivo in quella città il 13 maggio 1963, è tale

L'emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

l'accoglienza da parte della comunità di origine italiana che "...è necessario disporre un particolare servizio di guardia allo scalandrone, con l'ausilio della polizia australiana...".

Il 15 maggio in corso di navigazione, il maggiore di porto Melosi è promosso al grado superiore di tenente colonnello.

Il viaggio si conclude il 17 di giugno di quell'anno con l'arrivo nel porto di Genova dopo aver percorso 11.514 miglia dal porto di Sydney in 511 ore e 45 minuti alla velocità media di 22,50 nodi.

Alla partenza, dei 931 italiani con biglietto di classe turistica diretti in Australia nelle città di Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney e Brisbane, 495 sono operai, 113 agricoltori, 3 professionisti e 320 familiari. Di loro, 61 provengono dal Veneto, 68 dalla Campania, 39 dalla Puglia, 250 dalla Sicilia, 385 dalla Calabria. Nel viaggio di ritorno, una famiglia pugliese composta da tre persone in stato di indigenza e senza parenti in Australia che possono assumersi le spese del viaggio in ragione di 1500 lire al giorno per ciascun adulto e di 750 per la bambina, fa rientro in patria con biglietti consolari.

15



Censimento degli archivi della Capitaneria di Porto di Genova.

E' tuttora in corso il censimento degli archivi della Capitaneria di Porto di Genova inteso al reperimento di documenti di rilevanza storica utili allo studio della storia sull'emigrazione italiana.

Attraverso i Registri delle Matricole delle Navi a Vapore, è stato possibile ricostruire un primo elenco delle navi piroscafo impiegate per il trasporto degli emigranti; in particolare è stato possibile accertare che delle suddette navi 32 erano state adibite espressamente al servizio di "lunga navigazione" e 37 al "servizio emigrazione".

Dall'esame dei "ruoli d'equipaggio" di un campione rappresentativo delle navi finora censite, è stato possibile trarre informazioni sulla composizione degli equipaggi e sugli atti di stato civile redatti in corso di navigazione (atti di nascita, matrimonio, testamenti, scomparsa in mare, morte).

Sono state finora censite 114 navi piroscafo di cui all'allegato elenco in appendice; 54 delle centoquattordici navi censite, sono state realizzate in cantieri navali stranieri, per lo più britannici, tra il 1870 ed il 1928 ;59 invece sono quelle realizzate in cantieri italiani di cui 42 in Liguria .

Dei 114 piroscafi suddetti, 86 sono stati costruiti in acciaio, 26 in ferro e 2 in ferro e legno.

Per ciò che concerne l'apparato motore, 56 navi risultano dotate di macchine a vapore a triplice

espansione, 54 munite di doppia elica e 7 a quattro eliche e 35 con velocità accertata superiore ai dieci nodi, limite minimo previsto per legge; si va dai quasi dieci nodi dell' "Assunta" ai circa 29 del "Rex":

La lunghezza fuori tutto dei piroscafi di cui al citato elenco, varia dagli 84 metri del p/fo "L'Italia" (attrezzato come brigantino a due alberi) e i 275 metri del "Michelangelo".

Il tonnellaggio di stazza lorda è compreso tra le 1755 de "L'Italia" e le 51000 tonnellate del "Rex".

Tra i motivi di cancellazione riportati sui Registri, ventinove unità risultano naufragate di cui venti affondate per atto di guerra durante il primo ed il secondo conflitto mondiale e nove, subirono naufragio a causa di sinistri marittimi (incagli, collisioni, avarie) e di avverse condizioni meteorologiche.

Tra i naufragi che ebbero una grande eco nell'opinione pubblica non solo italiana, ricordiamo in particolare l'affondamento del "Sirio" avvenuto il 4 agosto 1906 che finì sulle secche a largo di Alicante in cui perirono 219 persone e quello, ancora più tragico, del "Principessa Mafalda" occorso il 25 ottobre 1927 a circa 70 miglia a largo delle isole Abrolos in navigazione verso Buenos Aires, in seguito allo sfilamento dell'asse porta elica di sinistra ed al successivo imbarco d'acqua: nel naufragio morirono 314 tra passeggeri e membri dell'equipaggio.

Il numero complessivo di tali eventi dannosi,

16 Copertina di una Matricola dei Bastimenti a Vapore. [Archivio della Capitaneria di Porto di Genova].

17 Ruolo di Equipaggio, 1914. [Archivio della Capitaneria di Porto di Genova].

L'emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

16



17



ad eccezione dei naufragi per atto di guerra, sotto il profilo della “bontà” delle costruzioni navali dell'epoca, pur non essendo particolarmente significativo, rievoca il problema della sicurezza della navigazione che si ripropose, in tutta la sua drammaticità, all'indomani dell'affondamento del *'Titanic'* (12 aprile 1912) considerato “inaffondabile” per la presenza di 16 compartimenti trasversali stagni che tuttavia non si estendevano in modo soddisfacente verso l'alto in quanto le paratie stesse non erano sormontate da un ponte stagno al di sopra della linea di galleggiamento. Nel 1914 viene convocata a Londra “La Conferenza internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare” che tuttavia non entrò mai in vigore in Italia perché l'Europa, nel frattempo, veniva sconvolta dal primo conflitto mondiale.

Va comunque sottolineato che i primi 74 piroscafi censiti tra il 1883 e il 1914 iscritti nei registri di Genova, furono costruiti in data antecedente al *'Titanic'*, avevano dimensioni più contenute ed erano stati realizzati con criteri costruttivi tradizionali che non contemplavano la creazione di compartimenti stagni. Ciò malgrado, ressero bene alle difficili condizioni meteorologiche che si potevano incontrare in quelle rotte, percorse centinaia di volte, in direzione del nord e del sud America. In particolare, le navi dirette nel Nord America, dopo aver lasciato i porti italiani di emigrazione, facevano scalo solitamente a Barcellona, Lisbona, Halifax, per poi puntare verso New York con sosta, nella navigazione a

vela, in Atlantico nelle isole Azzorre per fare rifornimento di acqua e viveri freschi.

In tale traversata, i rischi più frequenti erano rappresentati, durante la stagione invernale, dalle condizioni avverse del mare (stato del mare 7/8), in primavera dalla possibilità di imbattersi in iceberg alla deriva ed in estate dalla presenza di nebbie in prossimità della costa americana.

Ma le rotte più frequentate dai nostri piroscafi, nel periodo in esame (1876-1914), erano quelle del III° quadrante (compreso tra 180° e 270°) con destinazione Sud America e, soprattutto, la regione del Rio de la Plata.

Durante la suddetta navigazione, era frequente trovare, da Lisbona alle Canarie, mare molto agitato (stato del mare 6) proveniente dal IV° quadrante (compreso tra 270° e 360°) con conseguente accentuato rollio. Dalle Canarie in poi predominanti erano i venti Alisei, venti regolari che spirano dai tropici all'Equatore che si generano nelle zone anticicloniche.

Nella traversata Atlantica, frequenti erano i piovoschi e si poteva incontrare nebbia da Rio a Montevideo.

Infine, nella stagione invernale nell'emisfero australe, era possibile imbattersi nel “Pampero”, vento instabile a raffiche, freddo e umido, che spira da ovest e origina dalle “pampas” del Sud America, frequente da giugno a settembre soprattutto nella regione del Rio de la Plata, a volte accompagnato da piogge e temporali.

SCALA BEAUFORT DELLA FORZA DEL VENTO

Forza	Termine descrittivo	Velocità (Km/h)	Velocità (kts)
0	Calma	0-1	0-1
1	Bava di Vento	1-5	1-3
2	Brezza Leggera	6-11	4-6
3	Brezza Tesa	12-19	7-10
4	Vento Moderato	20-28	11-16
5	Vento teso	29-38	17-21
6	Vento Fresco	39-49	22-27
7	Vento Forte	50-61	28-33
8	Burrasca	62-74	34-40
9	Burrasca forte	75-88	41-47
10	Tempesta	89-102	48-55
11	Fortunale	103-117	56-63
12	Uragano	Oltre 118	Oltre 64

SCALA DOUGLAS DELLA FORZA DEL MARE

Stato	Termine descrittivo del mare	Altezza delle onde (m)
0	Calmo	0
1	Quasi calmo	0-0,10
2	Poco mosso	0,10-0,50
3	Mosso	0,50-1,25
4	Molto mosso	1,25-2,50
5	Agitato	2,50-4
6	Molto agitato	4-6
7	Grosso	6-9
8	Molto grosso	9-14
9	Tempestoso	Oltre 14

Cenni sulle società d'armamento delle navi in servizio di emigrazione¹⁵

Compagnia di Navigazione La Veloce 1884-1923

Un grande numero di navi iscritte nelle matricole della Proprietà Navale di Genova, tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX risultano di proprietà della Compagnia di Navigazione La Veloce, fondata nel 1884. Le navi provenivano principalmente dalla flotta del capitano Giobatta Lavarello, flotta contrassegnata dai fumaioli di color giallo sui quali era disegnata una stella rossa. L'oggetto sociale della società era, per i primi anni di vita, il trasporto di merci e passeggeri (prevalentemente emigranti) in Sud America. Solo a partire dal 1901 aprì una linea verso il Nord America mantenendo sempre Genova quale quartier generale. Le navi utilizzate da La Veloce erano all'avanguardia per l'epoca in quanto a stazza (tra le 6 e le 10 mila tonnellate) e gruppi propulsori con possibilità di raggiungere la velocità di 16 nodi; tra queste ricordiamo il "Savoia", il "Nord America", il "Piemonte" e il "Città di Milano".

Nel 1923 la Compagnia di Navigazione La Veloce fu incorporata nella Navigazione Generale Italiana.

Navigazione Generale Italiana N.G.I. (Società riunite Florio e Ribattino) 1881-1932

La Navigazione Generale Italiana nasce a Genova nel settembre 1881 e in breve volgere di tempo, diventa la più importante società armatoriale Italiana. Acquistò, a più riprese, i piroscafi di Edilio Raggio ed Erasmo Piaggio e una serie di già affermate società quali La Veloce, l'Italia - Società di Navigazione a Vapore e il Lloyd Italiano formando, infine, la Transoceanica - Società Italiana di Navigazione e facendo confluire, tra l'altro, le navi delle flotte dell'Italia, della Sicula Americana e dei Fratelli Peirce.

Fu a partire dal primo dopoguerra che la N.G.I. decise di cimentarsi nell'impegnativo percorso dell'emigrazione e dei traffici oltreoceano con la costruzione di navi quali il "DUILIO", il "Giulio Cesare", il "Roma", l'"Augustus" e il "Rex".

¹⁵ Le fonti relative alle notizie sulla storia delle società di navigazione qui riportate sono prevalentemente: *Transatlantici: storia delle grandi navi passeggeri italiane*, M. Eliseo e P. Piccione, 2001 Tormena Editore; *Padiglione del Mare e della Navigazione, Catalogo Scientifico*, P. Campodonico, 2002 Tormena Editore; G. Sbisà, *I colossi del Mare, Storia della Società di Navigazione Italiana*, 2004, Fratelli Frilli Editore. Quando non indicato diversamente, le immagini relative alle compagnie di navigazione sono tratte da <http://planeta.terra.com>.

18 Manifesto pubblicitario d'epoca de "La Veloce".

19 Stemma della Società "Navigazione Generale Italiana".

20 Manifesto pubblicitario d'epoca del "Lloyd Sabauda".

L'emigrazione per mare nel nostro paese **Claudio Mollica**

Lloyd Sabauda 1906-1932

La società Lloyd Sabauda fu fondata a Torino il 21 giugno del 1906 e fu fortemente voluta dalla Famiglia Reale Italiana che partecipò addirittura al capitale sociale; la città di Torino fu scelta quale sede legale della società mentre la direzione di armamento venne stabilita a Genova. Le prime unità della flotta Lloyd Sabauda, di manifattura britannica, furono destinate alla linea del Sud America, mentre i restanti piroscafi di caratteristiche più orientate al traffico di emigrazione vennero progettate per la rotta del Nord Atlantico con meta New York. Fu nel periodo tra le due guerre mondiali e con precisione tra il 1920 e il 1930 che il Lloyd Sabauda ebbe il suo periodo di maggiore splendore con l'ampliamento della propria flotta e la costruzione di navi di lusso all'avanguardia per l'epoca come quella serie di piroscafi che fece attribuire alla società il nome di "la compagnia dei cinque Conti".



Società Italiana di Servizi Marittimi 1913

La Sitmar, Società Italiana di Servizi Marittimi, fu costituita nel 1913 per far fronte alle crescenti esigenze di contatti e traffici con le coste nord Africane e l'Oriente. La Società Italiana di Servizi Marittimi si pose come obiettivo quello di avere una nave passeggeri che per lusso, confort e velocità non avesse nulla da invidiare alle altre unità destinate a queste rotte, obiettivo che si raggiunse con la realizzazione del piroscafo "*Neptunia*".

21



La Transatlantica Italiana

Nel 1897 Giulio Gavotti fonda la "La Ligure Brasiliana – Società di Navigazione", con lo scopo di gestire un collegamento transatlantico tra il porto ligure e gli scali brasiliani. Nel 1913 questa società passa sotto il controllo della tedesca "Hamburg American Line" e, solo un anno dopo, il 28 luglio 1914, la fusione delle due società da origine alla compagnia Transatlantica Italiana, Società Anonima di Navigazione.

Al momento della costituzione della nuova impresa, la compagnia poteva contare su due esemplari della flotta de La Ligure Brasiliana ossia, i piroscafi "*Garibaldi*" e "*Conte di Cavour*", due commesse in costruzione presso il cantiere di Riva Trigoso ("*Dante Alighieri*" e "*Giuseppe Verdi*"), i primi impiegati sulle rotte per il sud America e i secondi su New York.

Nel 1916 La Transatlantica Italiana passò nelle mani della Società Nazionale di Navigazione di Genova, una delle consociate del Gruppo Ansaldo.

- 21** Manifesto pubblicitario d'epoca della "Sitmar".
- 22** Manifesto pubblicitario d'epoca della "Transatlantica".
- 23** Manifesto pubblicitario d'epoca del "Lloyd Triestino".

L'emigrazione per mare nel nostro paese **Claudio Mollica**

Lloyd Triestino 1900-1932

L'antico Lloyd Triestino fu fondato nel 1836 nell'Impero austro-ungarico con la denominazione di Lloyd Austriaco (The Austrian Lloyd). Il Lloyd Triestino è una delle più vecchie compagnie di navigazione del mondo ed ha sede in Trieste. Alla fine della Prima Guerra Mondiale, il Lloyd Triestino cambiò di nazionalità così come la città dove aveva sede: Trieste. Nel 1925, sotto la bandiera italiana e di esempio per tutta la flotta mercantile nazionale, il Lloyd mise in servizio le prime 4 motonavi con motore diesel e sei anni più tardi (1931) pose in servizio la più lussuosa nave di passeggeri del Lloyd, la motonave "Victoria". Nel decennio 1930-1940 il Lloyd Triestino incrementò così tanto la sua flotta da diventare la più grande compagnia di navigazione con ben 45 navi operanti con 14 linee in diciannove rotte sui collegamenti tra il Mediterraneo dell'Est con l'India e l'Estremo Oriente con l'Africa. Alla fine della Seconda Guerra Mondiale la flotta del Lloyd Triestino fu ridotta a sole cinque navi ma nel 1956 l'instancabile compagnia italiana aveva di nuovo 36 unità. Dopo un lungo periodo di controllo statale (Italia, Finmare-IRI), la metà delle azioni del Lloyd Triestino passò nelle mani della compagnia multinazionale Evergreen di Formosa (Taiwan). Oggi il Lloyd ha una grande flotta di navi cabotaggio o mercantili per il trasporto merci ma non si dedica più al trasporto passeggeri, come aveva invece fatto nel suo glorioso passato.

22



23



La Giacomo Costa fu Andrea

Nel 1854 Giacomo Costa fonda, a Genova, la ditta Costa il cui business principale era il traffico e il commercio dell'olio d'oliva. E' a partire dalla prima Guerra Mondiale che la Famiglia Costa inizia a espandere i propri commerci dotandosi prima di piroscafi per l'approvvigionamento della materia prima e poi di una flotta che fece di loro i leader nel commercio internazionale con investimenti e partecipazioni in diversi settori della produzione fino al 1947 senza mai operare con navi passeggeri.

La rapida ricostruzione del dopoguerra aprì le prospettive di crescita della società amatoriale inaugurando il 24 febbraio 1947 le prime linee passeggeri con le navi "Maria C.", "Luisa C." e "Giovanna C.", seguite dalla "Anna C." nel 1948, con rotte prevalentemente verso il Sud America. Successivamente, passato di moda l'utilizzo dei transatlantici, la Linea C fu trasformata in una compagnia di navi da crociera che, dal 1975 in poi, si configurò nel settore come una delle più grandi del mondo occidentale. Recentemente la Linea C fu acquistata dal gigantesco gruppo internazionale Carnival Crociere, rimanendo ancora, comunque, una delle più grandi compagnie di navi passeggeri del mondo.

24



Italia Società di Navigazione - Flotte Riunite

L'Italia, Società di Navigazione - Flotte Riunite (Cosulich, Lloyd Sabaudò e Navigazione Generale Italiana), già nota all'estero come Italian Line, cominciò ufficialmente ad esistere il 2 gennaio 1932 con un atto del notaio genovese Paolo Cassanello ed un capitale sociale di 720 milioni di lire. Questa società nasce su esplicita richiesta dell'allora capo del Governo, Benito Mussolini, al fine di gestire in maniera centralizzata gli affari commerciali mercantili nazionali. La carica di presidente fu affidata a Luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi, una persona di chiara fama che ben rappresentava la nuova 'statalizzazione' delle flotte ed era in buoni rapporti con Mussolini. In questa maniera nacque la famosa compagnia statale Italia Società di Navigazione. Il Governo ordinò inoltre che tutte le navi dell'Italia Società di Navigazione presentassero i fumaioli bianchi con i colori della bandiera italiana dipinti sui loro alti estremi, cioè il rosso, il bianco ed il verde. Questi fumaioli erano davvero una bella immagine della marineria italiana.

Nave ammiraglia della nuova società, e quindi dell'intera flotta commerciale Italiana, diventa il "Rex" per volere sempre di Mussolini e Flotte Riunite Cosulich, Lloyd Sabaudò & Navigazione Generale; quest'ultima compagnia diven-

24 Il logotipo della Linea "C" di Giacomo Costa [archivio Storico Costa]

25 Manifesto pubblicitario d'epoca della "Italia - Società di Navigazione".

ta poi la Società di Navigazione Anonima Italia. La parte industriale della società, inerente la costruzione e la gestione delle navi mercantili fu chiamata "Finmare"; la Società Italia, la Tirrenia, l'Adriatica e il Lloyd Triestino finirono sotto il suo controllo.

Quando l'Italia Società di Navigazione fu costituita, i due famosi transatlantici Rex e Conte di Savoia esistevano già; il primo fatto costruire su ordine della Navigazione Generale Italiana ed il secondo per il Lloyd Sabauda.

La compagnia Italia Società di Navigazione riuscì a sopravvivere ai disastri della Seconda Guerra Mondiale a causa dei quali fu distrutto più del novanta per cento della flotta mercantile italiana. Ma fu grazie alla costruzione di quattro nuove navi e al recupero di altre confiscate per motivi bellici che la società riuscì a mettere nuovamente in piedi i suoi traffici. ■

25



L'emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- AA.VV., *Storia dell'Emigrazione Italiana-Arrivi*, Donzelli Editore 2002;
- AA.VV., *Storia dell'Emigrazione Italiana-Partenze*, Donzelli Editore 2002;
- Campodonico P., *Padiglione del mare e della navigazione, catalogo scientifico*, Tormenta Editore 2002;
- Corti P., *Storia delle migrazioni internazionali*, Editori Laterza 2003;
- Eliseo M., Piccione P., *Transatlantici, storia delle grandi navi passeggeri italiane*, Tormenta Editore 2001;
- Incisa di Camerana L., *Il grande Esodo, Storia delle migrazioni italiane nel mondo - collana storica diretta da Sergio Romano*, Casa Editrice Corbaccio 2003;
- Molinari A., *Le navi di Lazzaro, Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica italiana: il viaggio per mare*, Franco Angeli Libri 1988;
- Rollandi M.S., *Lavorare sul mare, Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Brigati Editore 2003;
- Sbisà G., *I colossi del mare, Storia della Società di Navigazione Italia*, Fratelli Frilli Editori 2004;
- Stella G.A., *L'orda, quando gli albanesi eravamo noi*, Biblioteca Universale Rizzoli 2003;
- Stella G.A., *Odissee, italiani sulle rotte del sogno e del dolore*, Rizzoli 2004;

L'emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

NOME	CANTIERE COSTRUTTORE ANNO COSTRUZIONE
EUROPA	WIGHAM RICHARSON E C. 1873
SUD AMERICA	WIGHAM RICHARSON E C. 1873
SCRIVIA	BLACKWOOD E GORDON 1882
POLCEVERA	BLACKWOOD E GORDON 1883
UMBERTO I	ARC. MAC WILLAN E SON 1878
SINGAPORE	CH. MITCHELL 1874
MANILLA	PALMER E C. 1874
L' ITALIA	DUDGEON 1870
LETIMBRO	BLACKWOOD E GORDON 1883
SIRIO	R. NAPIER E SONS 1883
ENTECLA	BLACKWOOD 1883
ORIONE	R. NAPIER E SONS 1883
NORD AMERICA	JOHN ELDER 1882
PERSEO	R. NAPIER E SONS 1883
STURA	RAYLTON DIXON E C. 1882
BORMIDA	BURREL E SON 1884
REGINA MARGHERITA	ARC. MAC WILLAN E SON 1884
BISAGNO	BURREL E SON 1884
NORD AMERICA	JOHN ELDER 1882
ROSARIO	WIGHAM RICHARSON E C. 1886
ADELAIDE L.	WIGHAM RICHARSON E C. 1889
COLOMBO	LESTE E C. 1873
CITTA' DI GENOVA	WIGHAM RICHARSON E C. 1888
AQUILA	WIGHAM RICHARSON E C. 1889
SUD AMERICA	CAIRD AND C. DI GREENOCK 1868
MONTEVIDEO	CAIRD E C. 1869
GIULIO CESARE	GIO. ANSALDO E C. 1891
CITTA' DI GENOVA (EX M.BRUZZO)	FORGES ET CHANTIERS DE LA MEDITERRANEE 1882
DUCHESSA DI GENOVA	NAPIER E SONS 1884
RE UMBERTO	GIO. ANSALDO E C. 1892
CONCORDIA	EDIN / WHITY E C. 1883
ALBANIA (EX CITTA DI MILANO)	N.ODERO E C. 1897
COSTANTINOPOLI (EX CITTA DI TORINO)	N.ODERO E C. 1898
MARIA	N.R.
TOSCANA	N. ODERO E C. 1900
LIGURIA	GIO. ANSALDO E C. 1900
RAVENNA	N. ODERO E C. 1901
LOMBARDIA	GIO. ANSALDO E C. 1901
SICILIA	SOC. ESERCIZIO BACINI 1900
SARDEGNA	SOC. ESERCIZIO BACINI 1901

L'emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

PRIMO PROPRIETARIO ANNO DI PRIMA ISCRIZIONE	LUNG	DESTINAZIONE D'USO	TSL
SOC. GIOBATTA LAVARELLO E C. - 1883	95	SERVIZIO EMIGRAZIONE	2201
SOC. GIOBATTA LAVARELLO E C. - 1883	95	N.R.	2209
SOC. ITAL. MARITTIMI RAGGIO E C. - 1883	91	N.R.	2391
SOC. ITAL. MARITTIMI RAGGIO E C. - 1883	91	N.R.	2169
LA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1883	107	N.R.	2821
SOC. NAVIG. A VAPORE N.G.I. - 1883	119	N.R.	3685
SOC. NAVIG. A VAPORE N.G.I. - 1883	123	N.R.	3910
ROCCO PIAGGIO E FIGLI - 1883	84	N.R.	1755
SOC. ITAL. MARITTIMI RAGGIO E C. - 1883	91	N.R.	2171
LA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1883	116	N.R.	3634
SOC. ITAL. MARITTIMI RAGGIO E C. - 1883	91	N.R.	2258
LA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1883	116	N.R.	3634
BRUZZO CAV. MATTEO FU LORENZO - 1883	127	N.R.	4125
SOC. ITAL. MARITTIMI RAGGIO E C. - 1884	116	N.R.	3966
SOC. ITAL. MARITTIMI RAGGIO E C. - 1884	91	N.R.	2179
SOC. ITAL. MARITTIMI RAGGIO E C. - 1884	91	N.R.	2303
PIAGGIO CA. ERASMO FU ROCCO - 1884	120	N.R.	3577
SOC. ITAL. MARITTIMI RAGGIO E C. - 1884	91	N.R.	2314
SOC.ANON.LAVELOCE NAVITAL.A VAPORE - 1886	127	N.R.	4825
FRATELLI LAVARELLO - 1887	86	N.R.	1956
SOC. NAV. IT. ELLI LAVARELLO FU GIOBATTA - 1889	94	N.R.	1916
CAV.UFF.CRESTA GIAC.DEL VIVENTE CAV. VITTOR. - 1889	104	N.R.	2393
SOC.ANON. LAVELOCE NAVITAL. A VAPORE - 1889	90	N.R.	1935
SOC. NAV. IT. ELLI LAVARELLO FU GIOBATTA - 1889	103	N.R.	2627
GREENOCK ' 68 CAIRD AND C. DI GREENOCK - 1890	106	N.R.	3185
GIOVANBATTISTA LAVARELLO - 1891	106	N.R.	3197
LIGURE BRASILIANA - 1891	101	N.R.	2973
SOC.ANON. LAVELOCE NAVITAL. A VAPORE - 1891	119	N.R.	3918
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1891	122	N.R.	4304
REPETTO GIOB.ANTON. VULGO STEF.DI GIUS - 1892	101	N.R.	2966
ROCCO PIAGGIO E FIGLI - 1895	89	N.R.	2110
SOC. ANON. LA VELOCE NAVITAL A VAPORE - 1897	110	SERVIZIO EMIGRAZIONE	4040
SOC. ANON. LA VELOCE NAVITAL A VAPORE - 1898	110	SERVIZIO EMIGRAZIONE	4040
LAVARELLO GIOBATTA FU PROSPERO - 1900	99	N.R.	2878
SOC. ITAL. DI NAVIGAZIONE A VAPORE - 1901	110	N.R.	4113
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1901	122	N.R.	4869
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1901	110	N.R.	4100
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1901	122	N.R.	4814
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1901	127	N.R.	5201
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1902	127	N.R.	5337

L'emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

NOME	CANTIERE COSTRUTTORE ANNO COSTRUZIONE
CITTA' DI NAPOLI	LEO FORESTER E C. 1871
UMBRIA	- 1902
ASSUNTA	CANT. NAVALE DI MUGGIANO 1902
VINCENZO FLORIO	N.ODERO E C. 1880
SIENA	N. ODERO FU ALESSANDRO 1909
BOLOGNA	HARLAND ET WOLFF 1909
VENEZUELA(EX MENDOZA)	W.G. ARMSTRONG WHIT WORTH E C. 1905
BRASILE	OFFICINE E CANTIERI LIGURI ANCONETANI 1905
BRASILE	FRATELLI ORLANDO E C. 1905
CORDOVA	LONDON AND GLASGOW SHIP AND ENG CY 1906
GARIBALDI (EX VIRGINIA)	SOC. ESERCIZIO BACINI 1906
RE D'ITALIA	JAMES LAING E SONS 1907
EUROPA	WIGHAM RICHARSON E C. 1873
REGINA D'ITALIA	JAMES LAING E SONS 1907
PRINCIPE DI PIEMONTE	JAMES LAING E SONS 1907
TOMASO DI SAVOIA	BARCLAY CURLE E C. 1907
DUCA DEGLI ABRUZZI	CANT.NAVALI RIUNITI 1907
ANCONA	WORKMAN / CLARK E C. 1908
PRINCIPE DI UDINE	BARCLAY CURLE E C. 1908
REGINA ELENA	CANT. NAVALI RIUNITI 1907
TAORMINA	D. E W. HENDERSON E C. 1908
VERONA	WORKMAN / CLARK E C. 1908
RE VITTORIO	N. ODERO E C. 1907
DUCA DI GENOVA	CANT.NAVALI RIUNITI 1908
PRINCIPESSA MAFALDA	SOC. ESERCIZIO BACINI 1908
PRINCIPE UMBERTO	CANT. NAVALI PALERMO 1909
AMERICA	CANT. NAVALE DI MUGGIANO 1908
ITALIA	N. ODERO E C. 1909
DUCA D' AOSTA	1909
CAVOUR (EX FLORIDA)	SOC. ESERCIZIO BACINI 1905
INDIANA	SOC. ESERCIZIO BACINI 1905
LUISIANA	SOC. ESERCIZIO BACINI 1906
DANTE ALIGHIERI	SOC. ESERCIZIO BACINI 1915
GIUSEPPE VERDI	SOC. ESERCIZIO BACINI 1915
CITTA' DI GENOVA	A.G. VULCAN 1903
CONTE ROSSO	WILLIAM BEARDMORE & C. LTD 1922
PINCIO	SIR JAMES LAING AND SON 1912
CESARE BATTISTI	JO ANSALDO & C. 1922

L'emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

PRIMO PROPRIETARIO ANNO DI PRIMA ISCRIZIONE	LUNG	DESTINAZIONE D'USO	TSL
FRATELLI BRUZZO - 1902	127	N.R.	4019
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1902	122	N.R.	4809
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1902	103	SERVIZIO EMIGRAZIONE	4026
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA- 1904	103	N.R.	2751
SOC. ITAL. DI NAVIGAZIONE A VAPORE - 1905	116	N.R.	4373
SOC. ITAL. DI NAVIGAZIONE A VAPORE- 1905	116	SERVIZIO EMIGRAZIONE	4675
LLOYD ITALIANO -1905	133	SERVIZIO EMIGRAZIONE	7027
SOC.ANON. LA VELOCE NAV. ITAL. A VAPORE -1905	120	N.R.	5029
SOC.ANON. LA VELOCE NAV.ITAL. A VAPORE - 1906	120	N.R.	4985
LLOYD ITALIANO - 1906	125	N.R.	4933
LLOYD ITALIANO - 1906	116	SERVIZIO EMIGRAZIONE	5278
LLOYD SABAUDO -1907	134	SERVIZIO EMIGRAZIONE	6364
SOC.ANON. LA VELOCE NAV.ITAL A VAPORE - 1907	138	N.R.	7910
LLOYD SABAUDO - 1907	134	SERVIZIO EMIGRAZIONE	6368
LLOYD SABAUDO - 1907	134	N.R.	6365
LLOYD SABAUDO -1907	140	SERVIZIO EMIGRAZIONE	7691
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA- 1908	145	SERVIZIO EMIGRAZIONE	7976
SOC. ANON. LA VELOCE NAV.ITAL A VAPORE - 1908	152	N.R.	8209
LLOYD SABAUDO - 1908	140	SERVIZIO EMIGRAZIONE	7803
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1908	145	N.R.	7940
SOC. NAVIG. A VAPORE N.G.I. - 1908	152	SERVIZIO EMIGRAZIONE	8298
SOC. ANON. LA VELOCE NAV.ITAL A VAPORE - 1908	152	N.R.	8260
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1908	145	SERVIZIO EMIGRAZIONE	7976
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1908	145	N.R.	7797
LLOYD ITALIANO - 1909	147	SERVIZIO EMIGRAZIONE	9209
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1909	145	N.R.	7929
SOC. ANON. LA VELOCE NAV.ITAL A VAPORE - 1909	154	SERVIZIO EMIGRAZIONE	8996
SOC.ANON. LA VELOCE NAV.ITAL. A VAPORE -1909	120	N.R.	5017
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1911	145	SERVIZIO EMIGRAZIONE	8168
LIGURE BRASILIANA - 1911	116	N.R.	5156
LLOYD ITALIANO- 1911	120	N.R.	4941
LLOYD ITALIANO- 1911	120	N.R.	4982
TRASATLANTICA ITALIANA, SOCIETA' - 1915	153	SERVIZIO EMIGRAZIONE	9737
ANONIMA NAVIGAZIONE - 1915	154	SERVIZIO EMIGRAZIONE	9756
SOCIETA' INDUSTRIALE PER TRASPORTI MARITTIMI - 1921	142,65	SERVIZIO EMIGRAZIONE	7728,06
LLOYD SABAUDO - 1922	179,3	SERVIZIO EMIGRAZIONE	1747,64
LLOYD LATINO - 1922	133,29	SERVIZIO EMIGRAZIONE	6091,618
TRANSATLANTICA ITALIANA SOC. ANON. DI NAVIG. - 1922	136,28	SERVIZIO EMIGRAZIONE	8330,71

L'emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

NOME	CANTIERE COSTRUTTORE ANNO COSTRUZIONE
GIULIO CESARE	WANKRINIER WIGHAM RICHARD ON TYNE 1922
MONTENEGRO	JO ANSALDO & C. 1898
BULGARIA	JO ANSALDO & C. 1898
MILANO	CANTIERI NAVALI RIUNITI 1913
CONTE VERDE	WILLIAM BEARDMORE & C. LTD 1922
PRINCIPESSA GIOVANNA	FRANCO TOSI 1923
DUILIO	JO ANSALDO 1915
PRINCIPESSA MARIA	FRANCO TOSI 1923
NAZARIO SAURO	JO ANSALDO & C. 1922
ACQUILEIA	CANTIERE SAN ROCCO 1914
ITALIA	M. OVERSEL 1905
BRASILE	ELLI ORLANDO 1905
AMMIRAGLIO BETTOLO	JO ANSALDO & C. 1923
GENOVA	CANTIERE SAN ROCCO 1914
LEONARDO DA VINCI	ANSALDO STABILIMENTI MECCANICI 1925
CONTE BIANCAMANO	WILLIAM BEARDMORE & C. LTD 1925
NEPTUNIA	BREMER VULCAN 1912
ERITREA	BLYTH S.B. & D.D.C. L.T.D. 1918
TRIPOLITANIA	SWAN HUNTER E W. RICHARDSON 1918
ROMA	SOCIETA' ANONIMA ANSALDO 1924
GIUSEPPE MAZZINI	ANSALDO SAN GIORGIO 1926
FRANCESCO CRISPI	ANSALDO SAN GIORGIO 1926
AUGUSTUS	ANSALDO S.A. 1926
CONTE GRANDE	CANTIERE SAN MARCO 1926
VIRGILIO	CANTIERI ED OFFICINE MERIDIONALI 1926
AUSONIA	SOCIETA' ANONIMA ANSALDO GENOVA 1927
COLOMBO	PALMER'S SHIP BUILD. & YRON COMPANY LIMITED 1915
REX	ANSALDO S.A. 1931
CONTE DI SAVOIA	CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO 1931
VICTORIA	CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO 1931
EUGENIO C.	THE BURTONSLAND SHIP BUILDING LTD 1928
ENRICO COSTA	THE BURTONSLAND SHIP BUILDING LTD 1928
CRISTOFORO COLOMBO	CANTIERI NAVALI ANSALDO 1953
FEDERICO C.	CANTIERI NAVALI ANSALDO 1957
LEONARDO DA VINCI	CANTIERI NAVALI ANSALDO 1958
MICHELANGELO	CANTIERI NAVALI ANSALDO 1962

L'emigrazione per mare nel nostro paese Claudio Mollica

PRIMO PROPRIETARIO ANNO DI PRIMA ISCRIZIONE	LUNG	DESTINAZIONE D'USO	TSL
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA 17,25 K			
TRANSOCEANICA 3,75 K	193,24	SERVIZIO EMIGRAZIONE	21900,09
LAVELOCE 3 K			
SOCIETA' ITALIANA DI SERVIZI MARITIMI - 1923	98,03	LUNGA NAVIGAZIONE	2621,82
SOCIETA' ITALIANA DI SERVIZI MARITIMI - 1923	98	LUNGA NAVIGAZIONE	2543,76
SOCIETA' ITALIANA DI SERVIZI MARITIMI - 1923	110,2	LUNGA NAVIGAZIONE	4027,73
LLOYD SABAUDO - 1923	180,52	SERVIZIO EMIGRAZIONE	18765,02
LLOYD SABAUDO - 1923	140,1	SERVIZIO EMIGRAZIONE	8955,03
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA 8 K			
SOCIETA' RIUNITE ILARIO RUBATTINO 8 K	193,75	SERVIZIO EMIGRAZIONE	23635,6
LLOYD ITALIANO 8 K			
LLOYD SABAUDO - 1923	140,4	SERVIZIO EMIGRAZIONE	8917,77
TRANSATLANTICA ITALIANA SOC. ANON. DI NAVIG. - 1924	136,28	SERVIZIO EMIGRAZIONE	8750
MARITTIMA ITALIANA - SOCIETA' DI NAVIGAZIONE - 1924	125,3	LUNGA NAVIGAZIONE	7038,8
SOCIETA' ITALIANA DI SERVIZI MARITTIMI - 1924	120,06	BREVE NAVIGAZIONE	5202,56
SOCIETA' ITALIANA DI SERVIZI MARITTIMI - 1924	126	BREVE NAVIGAZIONE	5076,13
SOCIETA' TRANSATLANTICA ITALIANA AN. DI NAVIG. - 1924	136,28	SERVIZIO EMIGRAZIONE	8159,05
MARITTIMA ITALIANA - SOCIETA' DI NAVIGAZIONE - 1924	125,3	LUNGA NAVIGAZIONE	7038,81
TRANSATLANTICA ITALIANA SOC. AN. DI NAVIG. - 1925	136,29	SERVIZIO EMIGRAZIONE	7515,44
SOCIETA' ANONIMA LLOYD SABAUDO - 1925	198,4	SERVIZIO EMIGRAZIONE	23254,56
SOCIETA' DI SERVIZI MARITTIMI - 1925	139,3	LUNGA NAVIGAZIONE	8535,59
OLIVARI DAVIDE FU BIAGGIO - 1926	90,14	LUNGA NAVIGAZIONE	2573,07
COMPAGNIA ITALIANA TRANSATLANTICA (CITRA) - 1926	89,76	LUNGA NAVIGAZIONE	2722,31
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1926	215,05	SERVIZIO EMIGRAZIONE	30815,81
TRANSATLANTICA ITALIANA SOC. ANON. DI NAVIG. - 1926	136,29	LUNGA NAVIGAZIONE	7669,05
TRANSATLANTICA ITALIANA SOC. ANON. DI NAVIG. - 1926	136,28	LUNGA NAVIGAZIONE	7600,47
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1927	216,65	N.R.	30417,79
LLOYD SABAUDO - 1928	198,80	N.R.	23861,21
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA - 1928	154,25	N.R.	11717,80
SOCIETA' ITALIANA DI SERVIZI MARITTIMI - 1928	165,84	N.R.	12994,55
NAV. GEN. IT., S. RIUN. FLORIO, RUBATTINO & LLOYD IT.-1929	163,45	N.R.	11760,19
S.A. ITALIA (FL. RIUN. COSULICH, LLOYD SABAUDO, NAV. GEN.)-1932	268,20	N.R.	51061,67
S.A. ITALIA (FL. RIUN. COSULICH, LLOYD SABAUDO, NAV. GEN.)-1932	248,29	N.R.	48502,18
LLOYD TRIESTINO - 1933	164,65	N.R.	13098,01
GIACOMO COSTA FU ANDREA - 1934	116,07	N.R.	4077,91
GIACOMO COSTA FU ANDREA - 1934	116,07	N.R.	4080,17
ITALIA SOCIETA' PER AZIONI DI NAVIGAZIONE - 1954	213,55	N.R.	29429,41
LLOYD TIRRENICO - 1958	184,59	N.R.	20416,01
ITALIA SOCIETA' PER AZIONI DI NAVIGAZIONE - 1960	233,43	N.R.	33340,01
ITALIA SOCIETA' PER AZIONI DI NAVIGAZIONE - 1965	275,81	N.R.	45911,25

Trent'anni di emigrazione nei Bollettini del Consorzio Autonomo del Porto di Genova dal 1906 al 1935

Silvia Martini

Genova - A partire dai primi anni del Novecento il Bollettino del Consorzio è la voce ufficiale del porto di Genova. All'interno dei tomi che il Consorzio edita ogni anno gli impiegati dell'epoca registrano con minuzia tutto ciò che accade sulle banchine e dentro palazzo. Separando la parte ufficiale che racconta di traffici, compagnie di navigazione, delibere e regolamenti da quella non ufficiale dove invece compaiono elaborate relazioni sulle cronache dell'epoca, i resoconti delle visite ufficiali allo scalo portuale, i ricevimenti ospitati a Palazzo San Giorgio e ancora commemorazioni, sentenze arbitrali, etc.

Nei bollettini del Cap vi è traccia di qualsiasi evento, più o meno di rilievo, che abbia avuto come teatro il porto di Genova dal 1904 al 1963.

E l'emigrazione in partenza da Genova verso Stati Uniti e Sud America non fa certo eccezione. Solo un po' in sordina, citata il più delle volte a corollario delle realizzazione di grandi opere portuali, dei dati di traffico, oppure dei programmi di espansione di questa o quella compagnia di navigazione. In questo breve saggio abbiamo preso in esame trent'anni di bollettini del CAP, dal 1906 al 1935, sperando di ricostruire fedelmente come il Consorzio Autonomo del Porto visse il fenomeno migratorio attraverso la sua voce ufficiale in un periodo in cui l'emigrazione verso il nuovo mondo era ancora fenomeno da grandi numeri.

Il movimento di persone tra passeggeri ed emigranti

Nonostante l'indifferenza delle cronache portuali nei confronti dell'emigrazione in partenza dal nostro scalo, all'inizio degli anni Venti le tabelle statistiche contenute nei bollettini cominciano a dividere il traffico in movimento emigranti e movimento passeggeri e a citare spesso l'emigrazione come uno tra i motori della rivoluzione strutturale che fino agli anni Trenta cambierà radicalmente il volto di una parte fondamentale del porto.

“Il movimento complessivo dei passeggeri ed emigranti – si legge nel bollettino del 1926 che riassume i dati relativi all'anno precedente – durante l'anno 1925 ha raggiunto il numero di 136.064 fra arrivati e partiti, cioè 29.557 in più che nel 1924. Una lieve diminuzione si verifica negli arrivi che ascendono a 54.410 contro 61.709 dell'anno precedente, cioè 7.299 in meno; si nota invece un sensibile aumento nelle partenze, dovuto alla ripresa dell'emigrazione per il Sud America e l'Australia; i passeggeri ed emigranti partiti risultano 81.654 con un aumento di 36.856 sul 19.924”.

Il saldo del terzo trimestre del 1926 – come del resto i due precedenti - è nettamente a favore dei primi: emigranti partiti 12.825 contro 5.078 semplici passeggeri.

La tabella fornisce un altro dato importante: su 12.825 emigranti, 7.886 risultano essere partiti alla volta dell'Argentina, 1999 verso il

26

Genova, barche a vela e navi attraccate nel porto.

[1890-1900 ca., Rive Robert, Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari - Collezione Blatt, Firenze]

The bulletins of the port of Genoa's Autonomous Consortium (CAP) contain news of all events, big or small, that took place in the port of Genoa from 1904 to 1963. And emigration from Genoa to the United States and South American is certainly no exception. The statistical tables in the bulletins gradually

divide traffic into emigrant and passenger movements and often mention emigration as one of the driving forces behind the structural revolution that would radically change the look of a fundamental part of the port between the Twenties and Forties.

26





Brasile, 1638 per gli Stati Uniti d'America, 408 per il Centro America, 621 per l'Australia e 273 per altri paesi.

Nel 1926 il movimento passeggeri ha raggiunto complessivamente, tra arrivati e partiti, il numero di 149.583 con un aumento di n. 13.519 sul movimento del 1925. La parte maggiore dell'aumento si è avuta nei passeggeri transoceanici in partenza con n. 12.016 in più, mentre per quelli in arrivo si registra un aumento di n. 1.685. *“Il rilievo più saliente e più confortante della statistica passeggeri – informa il Bollettino del Consorzio del 1927 – è la constatazione che in questa industria di trasporto la bandiera Italiana detiene, non soltanto il primato assoluto, ma si può dire quasi il monopolio. Infatti, sul totale di n. 118.417 passeggeri transoceanici, ben 107.622 sono stati trasportati dalla bandiera nazionale che ha pure accolti 28.147 su 31166 passeggeri mediterranei. Il fatto si spiega facilmente dalla disponibilità per la Marina Mercantile Italiana di una potente e modernissima flotta.*

Il resoconto sul traffico passeggeri complessivo per il 1926 prosegue con una interessante nota su provenienza e destinazione dei passeggeri che sottolinea come l'Argentina fosse negli anni Venti fosse meta privilegiata per l'emigrazione italiana e in particolare per quella ligure.

“Per quanto ha riferimento ai paesi di provenienza e di destinazione si nota, per gli arrivi,

un aumento nei passeggeri provenienti dal Plata e dal Centro America, mentre per quelli giunti dagli Stati Uniti si registra una lieve diminuzione. In partenza si osserva aumento in tutte le destinazioni, salvo che per l'Australia. Aumenti più sensibili si ebbero per il Plata cui fanno seguito il Brasile e gli Stati Uniti.”

Nel 1927 gli emigranti partiti sono 66.462, quelli arrivati 23.961 mentre il totale dei passeggeri ammonta a 125.605 persone. Tra le destinazioni – poste in evidenza nei dati relativi al IV trimestre dell'anno - continua a prevalere il Plata con 13.730 emigranti partiti da Genova e là destinati. Seguono a distanza il Brasile con 2.043, gli Stati Uniti con 1.160 e il Centro America con 528.

Nel 1929 il traffico passeggeri continua a crescere ma non quello degli emigranti che comincia lentamente a diminuire.

“I passeggeri imbarcati e sbarcati a Genova – testimonia - ammontano complessivamente a 179.967 con un aumento di 13.564 rispetto al movimento dell'anno precedente. Nel riparto dei transoceanici gli spostamenti, in confronto dell'anno precedente, non furono sensibili, si ebbero cioè, 2.663 passeggeri in arrivo e di n. 6.079 in partenza”.

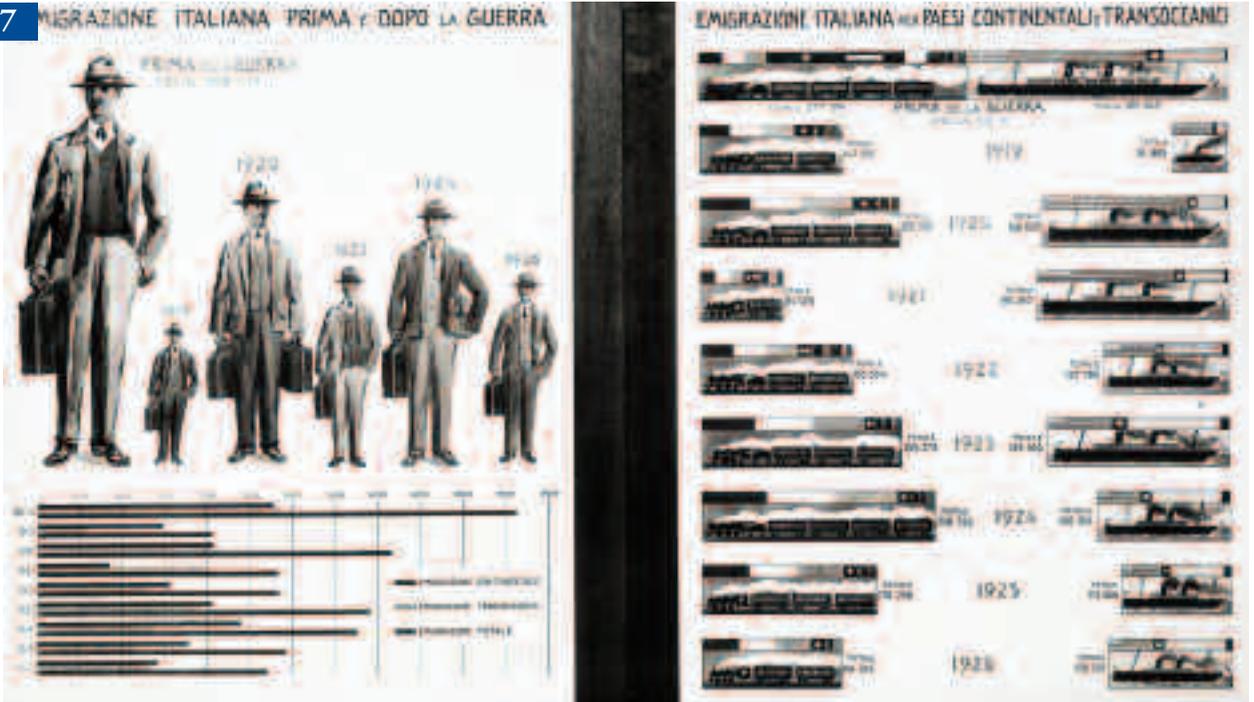
Tra la fine degli anni Venti e i primi anni Trenta il numero degli emigranti in partenza diminuisce sensibilmente.

Una serie di fattori concomitanti, tra cui le politiche restrittive del governo in materia di

- 27 L'emigrazione italiana prima e dopo la guerra e per paesi continentali e transoceanici. Grafici esposti in occasione della Mostra Geografica dell'Espansione Italiana all'Estero, Milano 1926. [1926 ca. Dario Gatti Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari, Firenze]
- 28 Carta geografica che segnala l'intensità della popolazione italiana all'estero nel 1926. (c.s.) [1926 ca. Dario Gatti Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari, Firenze]

Trent'anni di Emigrazione nei "Bollettini del C.R.P." 1906-1935 Silvia Martini

27 EMIGRAZIONE ITALIANA PRIMA E DOPO LA GUERRA



28 INTENSITA' DELLA POPOLAZIONE ITALIANA ALL'ESTERO NEL 1926





emigrazione, causano una brusca diminuzione del flusso migratorio mentre cominciano a cambiare le destinazioni. Scende il numero di coloro che emigrano verso il Sud e il Nord America mentre si comincia a guardare con più interesse al pianeta Australia nonostante il governo australiano non accolga con favore l'immigrazione.

Il Bollettino del 1934 conferma una tendenza che tenderà a stabilizzarsi, registrando un calo annuale del traffico passeggeri rispetto al 1933 e prevedendo una flessione ulteriore per il 1935 che spiega così. *"Il noleggiato, da parte dello Stato, di alcuni bastimenti passeggeri, avendo diradato le partenze su alcune linee transoceaniche, determinerà probabilmente una nuova flessione nei prossimi mesi;"*

Navi e rotte in crescita

Sembra di vederlo il transatlantico Roma che nel 1926 *"scende vittorioso sul Mar Ligure"*, come titola la sezione dedicata ai colossi italiani del mare nella parte ufficiale del bollettino di quell'anno. Commissionato da Navigazione Generale Italiana ad Ansaldo, il Roma rappresenta per l'epoca un caso di gigantismo navale.

Con le sue 33.000 tonnellate di stazza lorda occupa negli anni Venti del secolo l'ottavo posto nella classifica mondiale dei transatlantici più grandi. Per rendere il senso delle dimensioni l'anonimo cronista dei bollettini lo paragona nientemeno che alla Basilica di

San Pietro e al Colosseo. *"Lungo metri 215,25, il Roma è di 4 metri superiore alla chiesa di San Pietro, la cui navata centrale, compreso il portico, misura m. 211,50. Alto 29 metri dalla chiglia al ponte di comando, esso raggiunge su per giù l'altezza stessa delle mura del Colosseo."*

La descrizione continua con dovizia di particolari che farebbero invidia alla più completa delle odierne cartelle stampa: il cronista snocciola il progetto nei dettagli, le modalità di costruzione, la velocità, gli arredi. Ma quante persone avrebbe potuto traghettare il Roma al di là dell'Atlantico.

Oltre 2100, compreso l'equipaggio. Il cronista fa subito cenno ai passeggeri più fortunati e in relazione alla traversata scrive: *"l'insieme degli adattamenti del nuovo transatlantico offrirà dunque, in sintesi, una visione dell'arte italiana dei grandi secoli, adattata appena alle necessità della vita di bordo; cosicché al viaggiatore che dall'America s'imbarcherà per l'Italia, il piroscafo sul quale viaggerà, offrirà in qualche modo una preparazione a godere, attraverso lo studio dei modelli che lo circonda durante la traversata, la bellezza dell'arte nostra"*.

Di emigranti, merce principale trasportata da Genova e New York in quegli anni dalla maggior parte dei transatlantici in servizio tra l'Italia e gli Usa, poche tracce.

Ma i viaggiatori di seconda classe e gli emigranti italiani e stranieri (soprattutto di provenienza nord europea) che scelgono Genova

Trent'anni di Emigrazione nei "Bollettini del C.A.P." 1906-1935 Silvia Martini

per partire alla volta delle Americhe sono decine di migliaia.

Tanti da costringere il porto a ripensare lo spazio dedicato ai passeggeri, che non è più adeguato ad accogliere e a garantire condizioni di permanenza dignitose a chi parte per mare.

I piroscafi che partono regolarmente alla volta delle Americhe dai porti italiani sono molti: il decreto del Ministero degli Affari Esteri che individua i "noli massimi di terza classe per il trasporto degli emigranti durante il primo quadrimestre del 1933" ne cita 27 tutti appartenenti a tre compagnie: Italia di Navigazione, Cosulich e Transp. Maritimes. A proposito di transatlantici di nuova generazione, il bollettino del 1933 registra un nuovo record: quello relativo alla traversata atlantica del Conte di Savoia.

"Il conte di Savoia – scrive il cronista - è riuscito a stabilire nello scorso maggio un nuovo record di velocità nella traversata dell'Atlantico con partenza da Genova. Esso ha doppiato il faro di Ambrose, davanti a Nuova York, alle 10 del 22 maggio, impiegando così da Genova 5 giorni e 20 ore e da Gibilterra 4 giorni e 19 ore."

E ancora *"Benché il Capitano del Conte di Savoia non tentasse di stabilire il record, la nave lo ha stabilito lo stesso, anticipando di un giorno il suo arrivo a New York. Quando la magnifica nave ha risalito la baia, le navi del porto l'hanno salutata con le sirene, mentre nella piazza della Batteria veniva celebrato il Marittime Day e si commemorava la prima traversata a vapore del Savannah, di 150 tonnellate, avvenuta 114 anni fa e durata, da Liverpool a Savannah, nella Georgia, 29 giorni."*



I bollettini degli anni Trenta magnificano la superiorità tecnologica e la grande qualità dei servizi dei transatlantici italiani. Sempre nel 1933 il cronista registra che *“la stampa così italiana che estera ha posto in rilievo come i grandiosi superespressi italiani Rex e Conte di Savoia della Soc. Italia abbiano recentemente battuto un record particolarmente importante, quello dei passeggeri trasportati dall’America all’Europa...E’ particolarmente significativo e giusto motivo di soddisfazione per gli italiani che spetti quest’anno a navi italiane il primato nel numero dei passeggeri trasportati da New York verso l’Europa in un solo viaggio”*.

Nel 1935 le linee di collegamento tra Genova e il resto del mondo sono un centinaio, testimoniando la vocazione genovese ad essere porta di emigrazione (spesso anche di ritorno).

La Società Italia fornisce un regolare servizio con le Americhe. La linea Genova - New York è coperta dai Transatlantici Rex e Conte di Savoia che impiegano 7 giorni e dal Roma e Conte Biancamano che invece ne impiegano 10. Buenos Ayres è collegata a Genova dall’Augustus e dal Conte Grande che impiegano 15 giorni, da Principessa Maria, principessa Giovanna, Monte Piana e Belvedere in 23 giorni. Valparaiso è collegata a Genova, sempre grazie alla Società Italia, con i transatlantici Orazio e Virgilio che impiegano 31 giorni. A coprire la rotta Genova – Belem sono i transatlantici Carnaro, Urania e Amazzonia che raggiungono il Brasile il 20 giorni di navigazione.

Le Compagnie di Navigazione

L’impulso che l’emigrazione diede allo sviluppo del volume d’affari delle compagnie di navigazione consentì agli armatori di investire capitali nel potenziamento delle proprie flotte ma anche in infrastrutture e servizi nei porti del mondo. Il Bollettino del Consorzio del 1927 racconta di come Navigazione Generale Italiana intervenne nei porti di Buenos Ayres e di New York, due tra gli approdi strategici dell’epoca per lo sbarco degli emigranti provenienti da tutto il mondo. *“Lo sviluppo della marina mercantile italiana e la potenza cui sono assunte le nostre maggiori Società di navigazione – recita la cronaca del Bollettino del 1927 nella sua parte “non ufficiale” – hanno reso ad esse necessario l’effettuare in alcuni grandi porti esteri, continuamente toccati dalle loro linee, notevoli impianti per lo scarico dei piroscafi, per i rifornimenti e per la sosta delle merci”*.

Dopo la descrizione tecnica dell’organizzazione del maggior porto argentino il cronista ricorda che NGI gestisce alcune linee che collegano Genova e il Sud America e le elenca:

- “a) Linea celerissima di gran lusso (Genova, Barcellona, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres e viceversa;*
- b) Linea celere di lusso (Genova – Napoli o Genova – Barcellona, oppure Napoli – Genova – Barcellona, Rio de Janeiro,*

30 Rappresentazioni del Porto di Genova nel 1538, nel 1837 e nel secolo XVIII.
[Bollettini del C.A.P. - Archivio Storico Autorità Portuale di Genova]

Trent'anni di Emigrazione nei "Bollettini del C.A.P." 1906-1935 Silvia Martini

Santos, Montevideo Buenos Ayres e v.v.);
c) *Linea celere postale (Genova, Napoli, Messina, Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Ayres e viceversa)*

Complessivamente – conclude il cronista – sui piroscafi della società si è effettuato, negli anni dal 1923 e 1925 il seguente movimento, da e per i vari porti italiani ed esteri toccati dai suoi piroscafi:

	Passeggeri trasportati (di cabina e III classe)	Merci trasportate (tramps e piroscafi di linea)
1923	117.742	699.700
1924	106.637	588.200
1925	100.257	517.073

[Tabella p. 220

Bollettino Consorzio Autonomo del Porto 1927]"

Negli anni Venti Navigazione Generale Italiana riusciva a totalizzare da sola oltre 100.000 passeggeri l'anno trasportati oltre l'Atlantico. Ciò richiedeva ovviamente uno sforzo organizzativo anche in termini di strutture che il cronista dell'epoca riassume di seguito a proposito dello scalo di New York.

“L'organizzazione portuaria della NGI a New York è costituita dai due grandi piers, n.96 e n. 97 alle 56 ° e 57° strade, le cui caratteristiche sono le seguenti: il pier n. 97 ha due piani: il piano superiore è adibito specialmente allo sbarco e imbarco dei passeggeri e dei bagagli;



esso dispone di una grande sala d'aspetto per i passeggeri di cabina, di servizi igienici, doganali e degli Uffici di direzione del pier. La parte inferiore è adibita all'imbarco e allo sbarco delle merci. Una grande terrazza prospetta l'Hudson, in modo da permettere al pubblico di assistere all'arrivo ed alla partenza dei piroscafi. E ancora "I piers si trovano in una delle migliori posizioni dell'Hudson, a poca distanza dalle due grandi stazioni di New York, la Pennsylvania Station e la Grand Central Station e da quello che è considerato il centro vitale della metropoli".

La posizione delle banchine del porto di New York destinate alla Navigazione Generale Italiana erano in posizione strategica, vicine a strade e ferrovie nonché al centro della città. Così anche in Argentina Il Bollettino del CAP del 1927 testimonia anche dei programmi di Navigazione Generale Italiana circa la propria flotta e la sua vocazione: sempre più passeggeri e sempre meno carico.

"Con la vendita dei piroscafi Fiume, Sile ed Adige, è stata proseguita la liquidazione delle flotta da carico. Il 21 Settembre scorso entrò in servizio il nuovo grande Transatlantico Roma nel cantiere di Baia sono state varate le due motonavi gemelle Orazio e Virgilio, miste di circa 11.000 tonnellate di stazza lorda che entreranno in servizio nella seconda metà del 1927". Prosegue notando però che *"Con la costruzione del Roma e dell'Augustus non è certo compiuto il programma di rinnovamento del materiale della Compagnia. Entro il 1929*

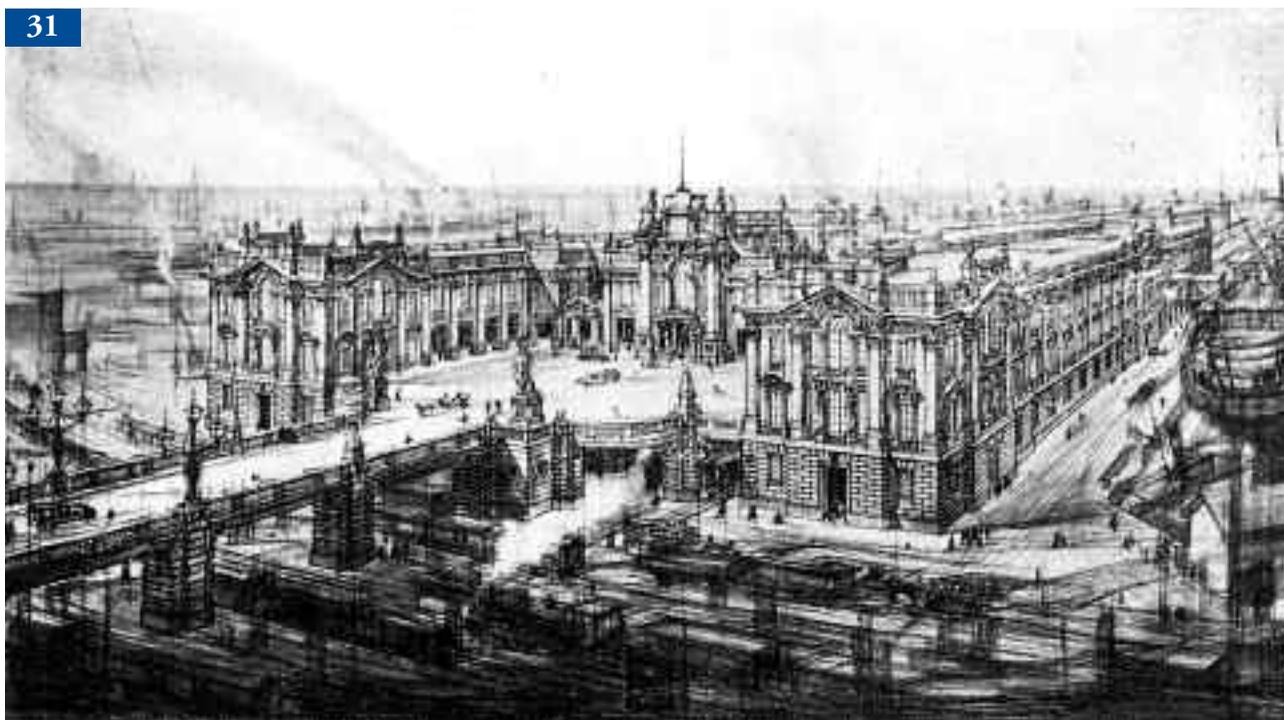
i piroscafi America, Taormina, Re Vittorio, Principessa Mafalda, Duca degli abruzzesi, Duca d'Aosta avranno raggiunto i 20 anni di servizio e occorrerà quindi prepararne la sostituzione".

Navigazione Generale pensa al futuro: collabora agli studi promossi da Mussolini per il Rex e per il Dux e lavora insieme ad altre Compagnie per partecipare alla realizzazione di navi sempre più confortevoli e veloci.

Come ben racconta il Bollettino nel 1932 partecipa alla creazione della Società Italia.

"Il 2 gennaio corr., nel locale palazzo della N.G.I. ha avuto luogo a rogito del notaio Paolo Cassanello, la costituzione della Società Italia (Flotte riunite Cosulich, Lloyd Sabauda, Navigazione Generale) mediante apporti, da parte della Navigazione Generale Italiana e del Lloyd Sabauda, delle flotte, della organizzazione e di altri elementi patrimoniali riguardanti l'esercizio della navigazione, nonché con l'apporto da parte del Lloyd Sabauda e di un gruppo finanziario che fa capo alla Banca Commerciale Italiana, della grande maggioranza delle azioni della società Cosulich. Questa società possiede a sua volta la grande maggioranza delle azioni del Lloyd Triestino, che è in corso di rinnovamento mediante gli apporti della flotta, della organizzazione e di altre attività marittime accessorie della S.I.T.M.A.R. e mediante l'assorbimento della Marina Italiana."

31



Il bollettino del 1932 registra così la nascita della Società Italia che tanta parte avrà nella storia della navigazione del Novecento. Celebra inoltre la prima partenza da Genova della neonata compagnia.

“Il giorno 8 corr. Alle ore 10 è salpato per l’America del Nord il grande espresso “Conte Biancamano”. E’ questa la prima partenza da Genova per New York sotto il nome augusto di Italia la nuova potente società che assomma le flotte riunite della Cosulich, del Lloyd Sabauo e della Navigazione Generale Italiana e che sotto la guida illuminata di S.A.R. luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi, amministra circa un terzo della flotta mercantile italiana.”

La nuova Stazione Marittima sul Ponte dei Mille: evoluzione di un progetto

Già il bollettino del 1924 racconta la moderna evoluzione della Stazione Marittima Passeggeri costruita sul Ponte dei Mille. *“Entro il prossimo Luglio dell’anno corrente – è scritto nella parte non ufficiale del volume – verranno appaltati i lavori di costruzione della nuova Stazione Marittima al Ponte dei Mille, sulla base del progetto redatto dall’ing. Lodovico Biondi quando era capo dell’Ufficio tecnico consortile, progetto che è stato recentemente approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici”.*

Il progetto è grandioso ed è proprio tra le righe che ne descrivono la struttura che il porto si accorge dell'emigrazione che quotidianamente lo attraversa.

“Il complesso di questa grandiosa costruzione – prosegue il cronista – coprirà la superficie di 15.000 metri quadrati, di cui mq 3000 circa rappresentano l'area occupata dal viadotto. Il servizio dei passeggeri si svolgerà facendo accostare di norma i piroscafi in partenza al lato di levante del Ponte dei Mille, e quelli in arrivo dal lato ponente. Ai passeggeri di classe saranno destinati i locali che trovansi al piano del piazzale sopraelevato (primo piano dell'edificio), agli emigranti il pianterreno. Per questi ultimi verrà, a cura del Commissariato dell'emigrazione, costruito in contiguità della rampa Rubattino un adatto stabilimento di disinfezione, così che da esso gli emigranti si possano avviare al piano di calata della Stazione donde, dopo le visite e le verifiche dei documenti, si inoltreranno agli scalandroni di imbarco.”

Eccoli finalmente gli emigranti nel porto di Genova. Come in ogni porto del mondo e purtroppo in ogni tempo, trattati a guisa di passeggeri di ultima classe, confinati a piano terra, con un accesso separato agli imbarchi da quello dei “passeggeri di classe”.

“I passeggeri di classe in partenza, giunti al piazzale centrale troveranno sale d'aspetto, sale di visita, servizi di verifica di passaporti, di posta, di svincolo dei bagagli giunti per

ferrovia, di telegrafo, servizio sanitario, ecc. e per mezzo di ampi anditi si avvieranno ai corridoi sopraelevati, (di cui la parte esterna verso la testata è costruita da qualche ann e temporaneamente adibita ad altri usi) e di qui per mezzo di ponti metallici, spostabili meccanicamente per adattarli a ciascun piroscafo monteranno a bordo.”

Il tempo stringe. Il bollettino informa infine che “la Stazione di Ponte dei Mille potrà presumibilmente essere compiuta entro tre anni” per un costo complessivo di 11 milioni.

Ma la partenza e l'arrivo di passeggeri ed emigranti a Ponte dei Mille (prima Ponte Federico Guglielmo) è avvenuta fino ad oggi – per stessa ammissione del cronista – in condizioni a dir poco disagiati. Tanto che il Consorzio autonomo del porto, le società di navigazione e l'Ispettorato dell'Emigrazione hanno convenuto di gestire la transizione attivando servizi al passeggero all'interno della parte di stazione già rinnovata.

In particolare il cronista sottolinea che “...è stata convenientemente ampliata una sala di visita sanitaria e di verifica dei passaporti per le partenze, munita di facili accessi sì che vi possono comodamente affluire i passeggeri si classe che gli emigranti, divisi gli uni dagli altri sino al momento delle dette operazioni” e conclude “...il servizio viaggiatori in arrivo e partenza da Ponte dei Mille, è divenuto tale da soddisfare ogni moderna esigenza; col progressivo compimento dei lavori di costruzione della

32/35 Immagini del nuovo spazio passeggeri del Porto di Genova
 [Bollettini del C.A.P. - Archivio Storico Autorità Portuale di Genova]

Trent'anni di Emigrazione nei "Bollettini del C.A.P." 1906-1935 Silvia Martini

Stazione cui il Regio Commissario dà ogni maggiore impulso, può dirsi che esso diverrà veramente degno del grande scalo ligure, e tale da far fronte alle necessità del vasto movimento dei passeggeri, che, nonostante le recenti restrizioni portate all'immigrazione nel Nord America continueranno ad essere in numero superiore ai centotrentamila annuali".

Il progetto della nuova stazione di imbarco e sbarco per i passeggeri e gli emigranti compare nei bollettini che seguono per aggiornare il lettore sullo stato dei lavori.

Il bollettino del 1925 dedica un'ampia sezione della parte non ufficiale a riprendere le linee di indirizzo espresse nella descrizione del progetto dell'anno precedente.

Chi scrive sottolinea l'urgenza di realizzare la nuova stazione di imbarco per passeggeri ed emigranti anche alla luce della politica governativa in tema di emigrazione. *"si pensi anche all'importanza che oggi il governo dà ai*

32



33



34



35



problemi emigratori, connessi ad una accresciuta dignità di nostri emigranti."

E ancora scrive *"Di qui la necessità impellente di provvedere alla costruzione di un nuovo, grande edificio; di riunirvi tutti i servizi attinenti alle pertinenze ad agli arrivi dei piroscafi per passeggeri; di rendere il ponte dei Mille capace dell'accosto dei più lunghi transatlantici; di organizzare l'importante e delicato servizio dell'imbarco e sbarco dei passeggeri di classe e degli emigranti e quello dei bagagli, che non poche proteste aveva in passato sollevate in patria e fuori"*.

Nella sua parte finale, il documento contiene una sezione intitolata "Circolazione dei passeggeri e bagagli" dove si descrive il percorso che passeggeri ed emigranti, distintamente, dovranno seguire per arrivare all'imbarco. *"Dal piazzale delle vetture gli emigranti hanno accesso alla sala riservata nell'edificio di levante, indi sfilano a piccoli gruppi diretti alla sala ove depositano il bagaglio, e procedendo alla sala di visita sanitaria. Usciti da questa e ripreso il bagaglio, attraverso le gallerie e le passerelle, oppure discendendo dalla prossima scala sul piano di calata percorrendo i porticati si imbarcano. Incidentalmente si osserva alla sala visite doganale si è data una forma allungata, allo scopo di disporre due banchi di visite longitudinalmente. Tra i banchi dovrebbero restare gli agenti di dogana e del dazio consumo ed all'esterno i passeggeri. Questa disposizione*

permette di poter separare i bagagli degli emigranti da quelli dei viaggiatori di classe designando a ciascuna classe un lato della sala."

Dopo due anni, nel 1926, il bollettino informa che è stata ultimata la struttura del fabbricato Ovest e che sono in via di completamento le facciate, i serramenti l'impianto di riscaldamento, le pavimentazioni interne.

Il cronista del Bollettino del 1929 è ottimista e intravede una conclusione rapida per i lavori. *"Quest'anno ha visto anche accelerati i lavori per il compimento della grandiosa Stazione Passeggeri a Ponte dei Mille. Tutta l'ala di Ponente è da tempo completamente arredata ed in esercizio, il corpo centrale è pressoché ultimato anche nei suoi rifinimenti interni; dal 15 Ottobre i è inoltre iniziata la costruzione dell'ala di levante, che sorgerà sull'area dell'antica stazione quest'anno demolita. E' anche ultimata la piattaforma centrale, sopraelevata di 7 metri sul piano di calata e che costituirà il piazzale dal quale si staccherà il grande viadotto destinato a congiungere la Stazione alla Piazza Principe, presso il monumento al Duca di Galliera, al di sopra dei fasci dei binari e della nuova grande arteria che unirà Via Milano a Via Carlo Alberto. Si prevede che per l'Ottobre del 1929 la Stazione sarà completa e risulterà, per comodità ed eleganza, superiore a qualsiasi altra stazione marittima"*.

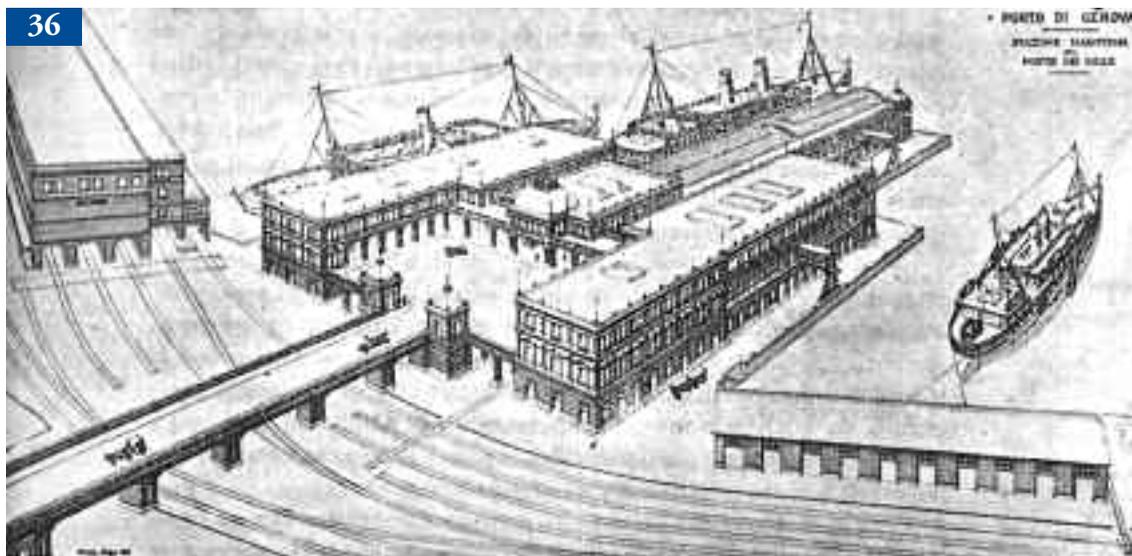
Trent'anni di Emigrazione nei "Bollettini del C.A.P." 1906-1935 Silvia Martini

Nel 1930 la Stazione Marittima di ponte dei Mille è quasi ultimata così come i lavori di adattamento del porto per i supertransatlantici. Il Bollettino del 1930 ne dà un ampio resoconto, sia nella parte istituzionale che in quella non ufficiale.

“La Stazione Marittima è compiuta da tempo ed è in esercizio l’ala di ponente. E’ anche ultimato il corpo centrale, tranne nei finimenti interni, come pure è quasi a termine, per la parte muraria, l’ala di levante. Sono ultimati nelle strutture principali anche il grande piazzale antistante il corpo centrale e, per la parte a carico del Consorzio, anche il viadotto che lo unisce alla città...E’ stata inoltre

iniziata la costruzione, lungo i due fianchi di tutto il fabbricato ed in corrispondenza delle banchine, dei terrazzi (simili a quelli esistenti sull’ala di ponente) che permetteranno lo sbarco dei passeggeri da bordo dei transatlantici direttamente al primo piano della Stazione e l’opera sarà compiuta entro il marzo prossimo”.

Nel 1933 è pronta anche una parte della succursale della stazione passeggeri, posizionata a ponte Doria, che sarà destinata ad accogliere i passeggeri sbarcati dai nuovi transatlantici. ■



Palazzo San Giorgio
5 e 6 aprile 2004

Le rotte difficili i percorsi dei fenomeni migratori tra storia e attualità

Le grandi migrazioni transoceaniche di ieri, dal vecchio al nuovo continente, a confronto con le migrazioni di oggi, dai Paesi in via di sviluppo verso il miraggio Europa.

Due fenomeni a confronto che sono stati analizzati in un convegno internazionale dedicato alla



37

storia dell'emigrazione, tra memoria e attualità, attraverso sei sezioni - storia, letteratura, musica, cinema, giornalismo e politica - decine di esperienze a confronto con nomi di spicco e personalità note a livello internazionale.

Un momento di riflessione e approfondimento da cui ha preso il via il calendario delle manifestazioni curate da Autorità Portuale legate all'emigrazione.

Old and new emigration phenomena analysed during a conference attended by important names in the fields of literature, music, journalism, politics and society

1816

E' l'anno su cui gran parte degli storici concordano per fissare la prima emigrazione, cosiddetta *old emigration*.
Le autorità austriache del Lombardo-Veneto registrano lungo le riviere bresciane e veronesi un consistente aumento dell'emigrazione all'estero

1817

In Germania la Chiesa luterana e quella riformata si uniscono

1818

Il chimico Berzelius studia il peso atomico degli elementi

37 Emigranti italiani in viaggio verso l'America
[Archivio Centro Studi Emigrazione - Roma]

38 Riva Trigoso (Sestri Levante - Ge) Preparativi al varo della "Principessa Mafalda"
[Archivio Storico Fincantieri - Genova]

38



1819

Bolivar è eletto presidente della *Grande* Colombia
La Germania fonda l'Unione Tedesca del Commercio e dell'Industria
Gli Stati Uniti acquistano la Florida dalla Spagna

1820

Insurrezioni carbonare in Sicilia e nel
Regno di Napoli a carattere separatista
Inizia la conquista del West americano

1821

Vittorio Emanuele I abdica in favore di suo fratello
Carlo Felice, la reggenza è data a Carlo Alberto
Il Perù diventa indipendente
Muore Napoleone

Il programma dei lavori

I Sessione

Intervento Introduttivo

Giovanni G. Novi
Presidente Autorità Portuale di Genova
Alessandro Carena
Segretario Generale Autorità Portuale di Genova

Presentazione del

CENTRO INTERNAZIONALE STUDI EMIGRAZIONE ITALIANA

*a cura dei rappresentanti del Consiglio del
Comitato Promotore*

Fabio Capocaccia
Segretario Generale Autorità Portuale di Genova
Paolo Odone
Presidente Camera di Commercio di Genova
Giuseppe Pericu
Sindaco di Genova
Gianni Plinio
Vice Presidente Regione Liguria
Alessandro Repetto
Presidente Provincia di Genova
Davide Viziano
Presidente Genova 2004 SrL

Presentazione dei

CONTENUTI SCIENTIFICI DEL PROGETTO CISEI E DELLA CONSOLLE INFORMATICA

Antonio Gibelli
Università di Genova
Silvia Martini
Giornalista Autorità Portuale di Genova
Sono intervenuti:
Elisabetta Ariotti
Soprintendenza Archivistica per la Liguria
Alfonso Assini
Archivio di Stato di Genova
Claudio Mollica
Direzione Marittima della Liguria

II Sessione

LE POLITICHE PER L'EMIGRAZIONE TRA PASSATO E PRESENTE:

*la rete nazionale di musei/centri studi per lo
studio dell'emigrazione italiana.*

Coordinatori:

Luca Borzani
Assessore alla Città Educativa e Istituzioni Museali
Fabio Capocaccia
Segretario Generale Autorità Portuale di Genova
Gianni Plinio
Vice Presidente Regione Liguria

Sono intervenuti:

Tarcisio Bertone
Arcivescovo di Genova
Giuliano Gallanti
già Presidente Autorità Portuale di Genova
Gian Antonio Stella
Giornalista e scrittore

INAUGURAZIONE DELLA CONSOLLE INFORMATICA SULL'EMIGRAZIONE



III Sessione

L'EMIGRAZIONE RACCONTATA DAI POETI
DI IERI E DI OGGI

Il Cinema

Coordinatori:

Lorenzo Coveri

Università di Genova

Ferdinando Fasce

Università di Genova

Sono intervenuti:

Vincenzo Marra

Regista

Intervistati da:

Umberto Rossi

Gruppo Ligure Critici Cinematografici (SNCC)

Renato Venturelli

Gruppo Ligure Critici Cinematografici (SNCC)

I Narratori

Coordinatori:

Federico Croci

Università di Genova

Francesco Surdich

Università di Genova

Sono intervenuti:

Giorgio Bertone

Scrittore

IV Sessione

CRONACHE DI ANDATE E RITORNI
SPERATI:

TRA PROFUGHI DI GUERRA E DI POVERTÀ

Coordinatori:

Augusta Molinari

Università di Genova

Chiara Vangelista

Università di Torino

Sono intervenuti:

Mariella Ferrante

Direttore Italian Network

Viviana Corigliano

Cronista NewsItaliaPress

Ennio Remondino

Giornalista Inviato RAI

V Sessione

LA TESTIMONIANZA DEL PASSATO: UNA
LEZIONE PER L'OGGI

Coordinatori:

Valeria Gennaro Lerda

Università di Genova

Adele Maiello

Università di Genova

Sono intervenuti:

Emilio Franzina

Storico

Marc Margarit

Biblioteca Ancetres Italiens, Parigi

Maddalena Tirabassi

Fondazione Giovanni Agnelli



Palazzo San Giorgio
1 e 2 ottobre 2004

Migrazioni Italiane tra culture nazionali e transnazionalismo

Il Comitato Nazionale Italia nel Mondo, costituito con decreto del Ministero per i Beni e le Attività Culturali nel marzo del 2000, ha organizzato il convegno per fare il punto sulle sue attività di ricerca.



Al simposio hanno partecipato i massimi esperti dei fenomeni migratori italiani e stranieri

A conference with participation by experts from Italy and around the world, sets the stage for the activities of the Italy in the World National Committee, established by the Ministry of Cultural Heritage on 15 March 2000.

1822

Inizia l'operazione di insediamento degli ex-schiavi americani in Liberia

1823

Monroe si schiera contro qualsiasi intervento degli stati europei sul continente americano (l'America agli Americani!)

1824

La Spagna è definitivamente sconfitta in sud America

39 Coltivatori italiani di carciofi
[dalla mostra *From Italy to California 'La Nostra Strada' Italian American Experience in San Joaquin County*]

40 Partenza della "Australia" dal porto di Genova, 1956
[p.g.c. FAST/Foto Archivio Storico Trevigiano]

40



1825

Proclamazione della repubblica di Bolivia (ex Perù meridionale)

1826

Fallisce il progetto di una grande confederazione sudamericana ideato da Bolivar

1827

Ohm scopre la legge fisica che porterà il suo nome
Gran Bretagna, Francia e Russia appoggiano la lotta di autonomia greca contro la Turchia

Il programma dei lavori

IL PROBLEMA STORICO DELLE MIGRAZIONI INTERNAZIONALI

Chair

Paola Corti

Sono intervenuti:

Matteo Sanfilippo

Annamaria Martellone

Discussant

Fernando J. Devoto

GENOVA E LA LIGURIA NELLA STORIA DELLE MIGRAZIONI OLTREOCEANICHE

Chair

Antonio Gibelli

Sono intervenuti:

Francesco Surdich

Augusta Molinari

Discussant

Ferdinando Fasce

IMMAGINI DELL'EMIGRAZIONE

Manuela Fugenzi

Italo Moscati

LE VIE DELL'OCEANO:

L'EMIGRAZIONE E LE POPOLAZIONI DI ORIGINE ITALIANA ALL'ESTERO

Chair

Fraser Ottanelli

Sono intervenuti:

Susanna Garroni: **GLI ITALIANI IN USA**

Emilio Franzina: **GLI ITALIANI IN AMERICA
LATINA**

Bruno Ramirez: **GLI ITALIANI IN CANADA**

Discussant

Rudolph J. Vecoli

MIGRAZIONI CONTINENTALI

Chair

Patrizia Audenino

Sono intervenuti:

Eric Vial: **EMIGRAZIONE ITALIANA IN
FRANCIA**

Luciano Trincia: **EMIGRAZIONE DI
LAVORATORI ITALIANI IN AREA
AUSTROTEDESCA**

Lucio Sponza: **ITALIANI NEL REGNO
UNITO**

Discussant

Ercole Sori

**MIGRAZIONI, IDENTITÀ IN TRANSIZIONE E
PROSPETTIVE TRANSNAZIONALI NELLA
STORIA E NEI LIBRI DI STORIA**

Tavola Rotonda

Introduzione

Carmine Donzelli

Sono intervenuti:

Piero Bevilacqua

Maddalena Tirabassi

**IMMAGINI, MEMORIE E CULTURE
DELL'EMIGRAZIONE ITALIANA NEL MONDO**

Tavola Rotonda Conclusiva

Introduzione

Emilio Franzina

Sono intervenuti:

Vanni Blengino

Sebastiano Martelli

1828

La Russia dichiara guerra alla Turchia
L'Uruguay, annesso al Brasile nel 1817,
diventa stato indipendente

1829

I cattolici irlandesi ottengono un
alleggerimento fiscale da parte
del Parlamento inglese

1830

Fondata a Ginevra la Società per la Pace
Ultimata in Inghilterra la ferrovia Liverpool-Manchester
La Francia conquista l'Algeria ma subisce la rivoluzione di Luglio

41 Genova, Partenza di emigranti dal Ponte Federico Guglielmo.
[Archivio Autorità Portuale di Genova]

41



1831

Henry costruisce il primo motore elettrico
Emigrati, disertori e avventurieri formano
la Legione Straniera

1832

A Marsiglia Giuseppe Mazzini fonda la "Giovine Italia"
Dopo la rivolta di Varsavia (1830) la Polonia è decretata
provincia Russa; i combattenti emigrano a Parigi

1833

Cominciano a circolare in Brasile
le idee della Giovine Italia

Palazzo San Giorgio
22 e 23 ottobre 2004

Cammini di Donne da Genova al Mondo dal Mondo a Genova

L'avventura migratoria femminile, un fenomeno nel fenomeno.
Per leggerlo ed interpretarlo il convegno ha tracciato un quadro, sia storico, sia contemporaneo, grazie all'intervento dei maggiori esperti dell'argomento.



Organizzato dalle associazioni femminili Progetto Donna, CIF, Laboratorio Politico delle Donne, Circolo Aldo Moro, Donne e Società, Lyceum, ha avuto la collaborazione di alcune facoltà dell'Università di Genova.

Women migratory phenomena, whose routes were often separated from the men's movements, are the subject of a conference organised by various women associations to reconstruct their history and current trends

1834

Mazzini organizza, senza successo, una spedizione in Savoia

1835

Colt costruisce la pistola a tamburo
Entra in funzione la Giovine Italia di Rio De Janeiro

1836

Nel corso della *Great Trek* (Grande Migrazione) in Sudafrica 10.000 Boeri fondano lo Stato Libero dell'Orange

I Sessione

Presidente Coordinatore

Anna Maria Pastorino

Presidente Nazionale del C.I.F.

Relazione Introduttiva

IL FENOMENO DELL'EMIGRAZIONE

FEMMINILE NEL SECOLO SCORSO:

DATI E SPECIFICITÀ

Andreina De Clementi

Università di Napoli

Sono intervenuti:

DONNE IN MOVIMENTO E

ASSOCIAZIONISMO FEMMINILE

NEL PRIMO NOVECENTO

Fiorenza Taricone

Università di Cassino

LE IMMIGRATE ITALIANE IN AMERICA

NEGLI SCRITTI DI JANE ADDAMS

(1893-1916)

Bruna Bianchi

Ca'Foscari, Venezia

FIGURE DI RELIGIOSE LIGURI

ED EMIGRAZIONE

Maria Teresa Garutti Bellenzier

Responsabile Progetto Donna, Genova

II Sessione

Presidente Coordinatore

Giulietta Ruggeri

Presidente Laboratorio Politico di Donne

Relazione

SOMIGLIANZE E DIFFERENZE TRA

L'EMIGRAZIONE EUROPEA DI IERI E

L'IMMIGRAZIONE EXTRAEUROPEA DI OGGI

Alessandro Dal Lago

Università di Genova

SPECIFICITÀ DELL'IMMIGRAZIONE IN ITALIA
NEL QUADRO EUROPEO

Samia Kouider

Sociologa, Algeria

LA REALTÀ DELLE DONNE ECUADORIANE A
GENOVA

Blanca De La Quadra

Presidente Associazione Multietnica

TESTIMONIANZE DI IMMIGRATE DA ALTRI PAESI
ITALIANE CHE SONO RITORNATE

III Sessione

Presidente Coordinatore

Rina Caminati

Responsabile Donna e Società

Relazione

INTEGRAZIONE E CITTADINANZA. ALCUNI

SPUNTI PER LA RIFLESSIONE

Emanuela Abbatecola

Università di Genova

*Interventi*IL CENTRO DI DOCUMENTAZIONE MEDI
UN ANNO DOPO

Andrea Torre

Responsabile del Centro Medi

LE PARI OPPORTUNITÀ: UN PROGETTO DA
COSTRUIRE "CON" LE DONNE ALLA

RICERCA DI UN PERCORSO PARTECIPATO

Roberta Morgano

Assessore alle Pari Opportunità Comune di Genova

AZIONI E PROGETTI PER L'ACCOGLIENZA E
L'INTEGRAZIONE SOCIALE*Intervento della Provincia di Genova**Conclusioni*

Maria Pia Bozzo Ferraris

Responsabile Circolo Aldo Moro

1837



Samuel Finley Breese Morse
brevetta un sistema pratico
di telegrafo.

1838



In Gran Bretagna gli operai fondano la
"Anti-Corn-Law League"

1839



Daguerre inventa la macchina fotografica

EMIGRAZIONE

Il cinema italiano e l'emigrazione Renato Venturelli

**Cinema mussulmano e immigrazione:
due o tre cose che so di loro** Umberto Rossi

**Emigranti italiani negli Stati Uniti, nell' Ottocento e nel Novecento
e stranieri in Italia oggi** Allon Schoenner

Fumetto: linguaggio migrante Ferruccio Giromini

Arte dalla Liguria alle Americhe, dalle Americhe alla Liguria Franco Ragazzi

L'avventura americana di Antonio Jannuzzi Giovanna Rosso Del Brenna

Il Sogno, i Sogni Mauro Bocci

Arte e grafica nella banda stagnata tra Ottocento e Novecento Daniela Lauria

Migrazione grafica Fabrizio Cecchet

IMMAGINE

- 43** Tre donne con bambini ritratte sul ponte di una nave diretta a Buenos Aires. Due delle donne sedute in basso si portano le mani al volto in segno di disperazione. La cartolina fu inviata da alcuni emigranti italiani a Mario Castagneri il 2 maggio 1926.
[1926, Mario Castagneri, Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari - Archivio Castagneri, Firenze]

43



Il cinema italiano e l'emigrazione

Renato Venturelli

Nel mio intervento vorrei ricordare sinteticamente il modo in cui il cinema italiano si è occupato dell'emigrazione – e, in particolare, di quella all'estero – facendo però subito una premessa. I film che sono stati realizzati nell'arco di un secolo hanno infatti testimoniato i diversi flussi migratori verso l'Argentina, la Francia, e poi verso i Paesi Bassi, la Germania, l'Australia, permettendoci così di avere una sorta di storia dell'emigrazione italiana attraverso il cinema. Al tempo stesso, però, questi film testimoniano innanzi tutto lo sguardo dell'Italia sull'argomento, e quindi ci parlano del modo in cui lo si voleva rappresentare, sia per quanto riguarda l'influsso sul pubblico italiano, sia tenendo presente che molti di questi film andavano all'estero e quindi venivano visti anche da comunità di emigranti.

Il problema, quindi, riguarda il modo in cui il cinema ha rappresentato l'emigrazione, ma anche come *non* lo ha rappresentato, perché uno dei punti significativi è costituito in alcuni periodi proprio dai silenzi, dalle censure e dalle omissioni. Per molto tempo quello dell'emigrazione è stato infatti un argomento non amato, e quindi ostacolato in varie maniere. Del resto, se andiamo a controllare la filmografia, ci accorgiamo che quando era più forte il fenomeno migratorio, più rari erano i film; mentre quando l'emigrazione italiana all'estero è iniziata a calare, o comunque a porsi in termini meno drammatici, i film sono diventati più abbondanti: e questo per una serie di motivi facilmente intuibili, che poi

vedremo.

Il primo esempio che vorrei fare riguarda il periodo del cinema muto, vale a dire l'epoca in cui il picco migratorio era molto alto, poiché siamo nei decenni compresi tra l'inizio del Novecento e tutti gli anni Venti (in Italia il sonoro arriva nel 1930, con *La canzone dell'amore* di Gennaro Righelli). Ebbene, nel periodo muto i film sull'emigrazione che possiamo citare sono pochi. Può essere però significativo il fatto che i più importanti si concentrino in un periodo preciso, e cioè intorno al 1915. In quell'anno esce infatti *L'emigrante*, con Ermete Zacconi, e sempre nel 1915 troviamo *Gli emigranti* dell'Ambrosio, mentre nel 1916 arriva *Dagli Appennini alle Ande*, tratto dall'episodio del *Cuore* di De Amicis. Tra l'altro, si può ricordare come si collochi in quest'epoca anche uno dei più celebri e riusciti tra i film statunitense sulla comunità italiana, *The Italian* (1915). Ora, questi lavori risalgono ad un momento di grande forza dell'industria cinematografica nazionale, quando era uscito da poco *Cabiria* e il cinema italiano aveva quindi una buona penetrazione commerciale all'estero. In particolare, per quanto concerne il nostro discorso, sappiamo che veniva esportato in paesi dove c'erano forti comunità italiane. Negli Stati Uniti, tra l'altro, basta sfogliare i giornali newyorkesi per rendersi conto che moltissimi film italiani popolari uscirono regolarmente fino a tutti gli anni '50, spesso concentrati in sale che si rivolgevano ad un pubblico di italo-americani.

Una delle ipotesi che possiamo avanzare per l'improvvisa attenzione del 1915-16 è che si trattava degli anni della mobilitazione bellica e quindi di un momento in cui anche il film sull'emigrazione poteva funzionare come ricompattamento di una identità nazionale. Tra l'altro sappiamo che *Dagli Appennini alle Ande* è un titolo molto significativo per tutta la comunità italiana in Argentina e più in generale nell'America Latina.

Dopo questi episodi, però, non avremo praticamente più film rilevanti sull'argomento per tutto il periodo del muto, anche perché negli anni Venti il cinema italiano conoscerà un periodo di forte crisi. Questo silenzio può però avere ulteriori significati, perché sappiamo che il fascismo non amava che il cinema parlasse dell'emigrazione. Passando a considerare il ventennio, il motivo per cui abbiamo relativamente pochi film è perciò probabilmente abbastanza preciso: il regime non voleva trasmettere l'immagine dell'italiano costretto ad emigrare all'estero, perché lesiva dell'orgoglio nazionale e della reputazione dello stesso regime. Negli anni Trenta, a parte alcuni casi particolari che riguardano gli italiani in Africa, e che quindi rientrano in un discorso propagandistico del tutto opposto (basato cioè sull'espansione dell'Italia fascista e non sulla fuga dei suoi abitanti disoccupati), esiste però un film che è per così dire programmatico e va quindi collocato in una posizione di assoluto rilievo. Si tratta di *Passaporto rosso*, realizzato nel 1934 da Guido Brignone a partire da una sceneggiatura di Gian Gaspare Napolitano: un

Italian cinema put the spotlight on emigration, in particular on emigration abroad, through a series of films made during a century marked by various migratory flows to Argentina, France and then to the Netherlands, Germany and Australia, providing us with a kind of history of Italian emigration through movies. However, at the same time, these films are first and foremost testimonials to Italy's focus on the subject. They tell us how emigration was to be represented in terms of its influence on the Italian public, also considering that many of these films were shown abroad and thus were also seen by emigrant communities. Therefore, the problem not only concerns how cinema represented emigration, but also how it didn't represent it, because the main points, during certain periods, also involved silence, censorship and omissions.

Intervento tenuto in occasione del convegno "Le Rotte Difficili" Genova 5-6/04/2004

44



film, tra l'altro, che ha anche momenti piuttosto belli, soprattutto nella sua prima parte, dove si parla dell'epopea degli emigranti descrivendo le loro sofferenze, denunciando le condizioni in cui venivano costretti a lavorare in Argentina, mostrando le scene drammatiche di un'epidemia nei campi di lavoro. E' una parte dal taglio avventuroso, dove però lo slancio epico viene minato internamente dalla condizione degli emigrati; nella seconda metà, quando i protagonisti iniziano ad affermarsi e ad imborghesirsi nel mondo italo-argentino, il film diventa invece più statico e rigido, meno interessante.

Il percorso che traccia *Passaporto rosso* è ad ogni modo esemplare. L'inizio si svolge alla fine dell'Ottocento, in periodo di elezioni, quando il protagonista rovescia le urne elettorali ed è quindi costretto a scappare per la sua ribellione contro il parlamentarismo e contro la politica, viste come forma di ingiustizia, di corruzione e di oppressione sociale. L'emigrazione come fuga dall'Italia viene così collegata alle condizioni politiche di fine Ottocento più che a quelle economiche e sociali. Arrivato in Argentina, il nostro eroe protofascista attraversa quindi un ulteriore periodo drammatico, lavorando in fattorie isolate insieme agli altri italiani, quasi ridotti in uno stato di schiavitù. A poco a poco, riesce però ad affermarsi e ad arricchirsi, finché interviene l'altro snodo importante dal punto di vista storico e politico: la prima guerra mondiale. A questo punto il figlio, che essendo nato in Argentina è cresciuto sentendosi pienamente argentino e rifiutando

l'origine italiana, si ritrova costretto con la prima guerra mondiale a sentire il richiamo della patria: dietro istigazione del padre, finisce perciò per partire per l'Italia e per morire al fronte. Il finale oleografico del film sarà dedicato a sua figlia, una bambina della terza generazione che all'inizio degli anni Venti verrà in Italia a ricevere la medaglia per il padre morto in guerra. In questo modo si delinea l'impianto esemplare del film: l'emigrazione nasce per colpa delle elezioni, della politica, del parlamentarismo di fine Ottocento; la prima guerra mondiale permette il ricompattamento nazionale al di qua e al di là dell'Atlantico; il definitivo ricongiungimento e riconoscimento della nazione italiana nel mondo avviene all'inizio degli anni Venti con l'affermazione del fascismo.

Passaporto rosso, ripeto, costituisce però uno dei rari esempi degli anni Trenta, anche se ne costituisce un esemplare manifesto ideologico. Passando alla terza fase, quella del dopoguerra, ci si dovrebbe aspettare finalmente una maggiore libertà nell'affrontare l'argomento; invece, vediamo che per una quindicina di anni il tema dell'emigrazione continua ad essere parzialmente ignorato. Certo, abbiamo subito un titolo come *Emigrantes* di Aldo Fabrizi (1949), che lo affronta nell'ottica patetico-comico-sentimentale che caratterizza il suo autore; oppure Come scopersi l'America (1949), al servizio di Macario e della sua comicità stralunata. Ma l'unico film importante, e per la verità uno dei titoli fondamentali in assoluto, è *Il cammino della speranza* di

45 Cow-Boy italiano in Argentina
[Archivio Centro Studi Emigrazione, Roma]

Il cinema italiano e l'emigrazione Renato Venturelli

Pietro Germi, realizzato nel '49 e uscito nel '50. Non a caso, però, *Il cammino della speranza* incontra parecchi problemi, sia in sede di censura, sia per quanto riguarda i contributi ministeriali, che gli vennero inizialmente negati nonostante ne avesse largamente diritto. Dal nostro punto di vista, l'interesse forse maggiore sta nel fatto che questo film sull'emigrazione si svolge interamente in Italia, in quanto è basato sul viaggio che un gruppo di siciliani compie per raggiungere la Francia. Ma questo tragitto, condotto attraverso tutte le varie regioni italiane, dimostra come gli emigranti fossero innanzitutto stranieri in patria. Il finale positivo che Germi aveva imposto, nonostante uno degli sceneggiatori – Federico Fellini – volesse invece che nessun emigrante riuscisse ad arrivare in Francia, finisce per essere un lieto fine relativo, in quanto si tratta in realtà di una conclusione molto amara. In effetti, i protagonisti che riescono ad arrivare a destinazione, lo fanno dopo essere stati praticamente respinti da tutte le regioni italiane che hanno attraversato: e se alla fine trovano una speranza di vita e una solidarietà, è solo dal momento in cui finalmente escono dall'Italia.

Fino al termine del decennio, *Il cammino della speranza* rimarrà in pratica l'unico titolo sull'emigrazione di rilievo. Va però ricordato come negli anni Cinquanta la figura dell'emigrante affiori alcune volte nel cinema popolare, soprattutto nei melodrammi, in un modo particolare: non seguito nelle sue vicissitudini, ma come assenza. Da questo punto di vista possiamo dire che tali film

vengono a rappresentare in parte l'ottica stessa con cui lo spettatore vedeva l'emigrante: per un pubblico italiano che all'epoca viaggiava pochissimo, l'emigrante era innanzi tutto qualcuno che spariva, e di conseguenza il film e il racconto erano basati su questo vuoto, su questa mancanza.

Il discorso cambia invece radicalmente sul finire degli anni Cinquanta, quando si viene a creare per quindici anni il periodo di maggiore produzione di film sull'argomento.

Questo a che cosa può essere dovuto? Innanzitutto, direi, a una maggiore libertà nel poter affrontare temi scomodi e nel realizzare film di denuncia: in quel periodo, la società

45



italiana comincia a liberalizzarsi, si lascia alle spalle il periodo della guerra fredda, entra nella fase del boom economico e della politica di centrosinistra. Un secondo motivo, a mio parere, è molto più banalmente interno al cinema: il sistema produttivo che fino agli anni Cinquanta ruotava prevalentemente attorno alle riprese in studio, inizia in modo sempre più massiccio a rivolgersi all'esterno, andando a cercare anche all'estero set capaci di attrarre l'attenzione del pubblico in chiave spettacolare. In questo modo, le produzioni cominciano a recarsi sempre più spesso in paesi stranieri e a incontrare quindi facilmente anche testimonianze della presenza italiana all'estero o ad usare comunque tale presenza come spunto narrativo. Un terzo motivo può essere dovuto al fatto che la crescita economica, sociale e politica dell'Italia permetteva di affrontare l'argomento con un nuovo spirito e una nuova ottica: e questo, secondo me, ha delle conseguenze interessanti anche sul piano drammaturgico, perché innesca una serie di situazioni molto più articolate.

In questo periodo, tra l'altro, viene affrontato in modo più diretto ed esplicito anche il tema dell'emigrazione interna: ad esempio, *Rocco e i suoi fratelli* di Luchino Visconti è del 1960, mentre *Mafioso* di Alberto Lattuada è uno dei primi film che nel '62 ci parla già di ritorni, in quanto riguarda un siciliano emigrato a Milano che torna in Sicilia e si sente in buona parte ormai estraneo a quelle che sono le sue radici. Per quanto riguarda il nostro discorso, però, è proprio a partire dal 1959 che comincia ad

uscire una serie di film importanti, pronti tra l'altro a cogliere tempestivamente i più recenti flussi migratori. Si parte così con *I magliari* (1959) che testimonia l'emigrazione in Germania, iniziata come fenomeno di massa proprio attorno alla metà degli anni Cinquanta. Subito dopo abbiamo un film molto bello come *La ragazza in vetrina* di Luciano Emmer che ebbe a sua volta parecchi guai con la censura. Ricorderete che l'emigrazione in Belgio era stata oggetto di forti tensioni politiche fin dagli accordi governativi del periodo immediatamente post-bellico, e che poi, dopo la tragedia Marcinelle, il problema delle condizioni di vita e di lavoro dei minatori italiani in Belgio era esploso con particolare violenza. Il film, a dire il vero, si occupa in modo più particolare della vita dei lavoratori italiani in Olanda, anche perché in questo modo può portare alla massima tensione due problemi contemporanei dell'emigrazione nel Nord Europa: quello delle condizioni discriminate di vita e di lavoro; e quello dell'improvviso contatto con società più libere ed evolute sul piano del costume (lo snodo narrativo della vicenda riguarda appunto il rapporto con una delle "ragazze in vetrina" di Amsterdam). Gli ostacoli incontrati furono però tali che Emmer abbandonò da quel momento il cinema per oltre trent'anni: e non tutti i problemi con la censura erano dovuti alla scabrosità del rapporto con la prostituta (in realtà trattato con delicatezza), ma riguardavano lo stesso tema dell'emigrazione. Basti pensare che, in quello stesso periodo, un

46 Coloni italiani in Sudamerica
[Archivio CISEI, Genova]

47 Buenos Aires, Argentina, mensa per emigranti
[Archivio Centro Studi Emigrazione, Roma]

Il cinema italiano e l'emigrazione Renato Venturelli

46



regista belga, Paul Meyer, realizzò su incarico governativo un film sugli italiani in Belgio (*Già vola il fiore magro*, 1960) che venne rifiutato dalla committenza per il modo critico e poco rassicurante in cui affrontava l'argomento: il regista fu tra l'altro condannato a rimborsare di tasca propria le spese di produzione e ha poi impiegato decenni per poter "riscattare" il film. Un esempio lampante di come il tema dell'emigrazione fosse all'epoca particolarmente rischioso non solo per l'Italia, ma anche per i paesi che si trovavano ad ospitare gli italiani.

E' proprio a questo punto, però, che inizia la stagione più ricca di film dal nostro punto di vista: una stagione che arriva fino alla metà degli anni Settanta e si nutre in molti casi degli umori della commedia all'italiana, giunta proprio in quel periodo al suo momento di massimo fulgore. In questo periodo, Alberto Sordi diventa un vero e proprio simbolo di un'italianità che si espande all'estero, certamente con alterne fortune, ma anche secondo un'ottica ormai nuova, dove convivono senso di inferiorità e di superiorità tipiche del genere. Ecco così Sordi recarsi in Svezia (*Il diavolo*, 1962, diretto da quel Gian Luigi Polidoro che nel 1961 aveva già realizzato *Le svedesi*: Rodolfo Sonogo sostiene che improvvisò il copione recandosi direttamente sul posto con la troupe), in Inghilterra (*Fumo di Londra*, 1966), negli Stati Uniti (*Un italiano in America*, 1967; *Anastasia mio fratello*, 1973), in Africa (*Riusciranno i nostri eroi a ritrovare l'amico misteriosamente scomparso in Africa*,

47



1968) o in Australia (*Bello, onesto, emigrato Australia sposerebbe compaesana illibata*, 1972), di volta in volta affrontando il tema da diverse angolazioni, quasi sempre interessanti al di là del livello diseguale dei singoli titoli. Negli anni '60, un film ingiustamente sottovalutato è *Il gaucho* (1964) di Dino Risi, dove un gruppo di cinematografari romani va in Argentina per un festival e si confronta con i diversi problemi degli emigrati italiani, guardando anche alla distanza che separa chi è riuscito ad affermarsi da chi invece non è riuscito ad evitare l'emarginazione nemmeno nella nuova patria. La stagione più intensa arriverà fino alla metà degli anni '70, culminando in un film di forte impatto come *Pane e cioccolata* (1974), ma testimoniando in molti casi un fenomeno molto più banale: andando in giro per il mondo, gli eroi della commedia all'italiana incontrano spesso comunità di connazionali che in vario modo confermano e rafforzano i cardini del genere, in una sorta di espansione planetaria dell'italianità da commedia.

A metà degli anni Settanta - qui adesso stringo molto perché vedo che vi saranno altri interventi - l'esplosione del filone "migratorio" si blocca di colpo, in parte perché si è esaurito il grande flusso di emigrazione, ma forse anche perché si sta esaurendo un tipo di spinta e di interesse sociale del cinema italiano. Nel periodo successivo vi sono ancora alcuni film significativi, ma in modo molto più sporadico. Penso, ad esempio, a *Spaghetti house* di Giulio Paradisi dove c'è il mondo dei camerieri italiani a Londra; oppure a quel tentativo fin troppo

enfatico di mitologia dell'emigrazione italiana che è *Good morning Babilonia* (1987) dei fratelli Taviani. La metà degli anni Settanta comincia però ad essere anche caratterizzata da un fenomeno destinato a trovare poi altre conferme nei decenni successivi: quello cioè dei registi di origine italiana che realizzano nei loro nuovi paesi film sulle proprie radici. Negli Stati Uniti è un'intera generazione ad imporsi all'improvviso con i film di Martin Scorsese o Francis Coppola, ma a poco a poco arriveranno anche testimonianze sempre più numerose dal Canada, dall'Argentina, dall'Australia o dalla Germania.

Con gli anni Novanta avremo poi una vera e propria inversione di tendenza nella produzione italiana, perché irrompe al cinema la questione dell'immigrazione straniera in Italia e quindi del confronto con diverse culture che si affacciano sul nostro territorio. In particolare, con alcuni titoli come *Il toro* di Mazzacurati, e *Lamerica* di Amelio, tutti e due del '94, si viene a creare una situazione piuttosto interessante. Entrambi i film riguardano infatti un viaggio nell'est europeo, uno in Albania l'altro in Ungheria, e questo percorso in avanti verso mondi fino ad allora poco conosciuti corrisponde ad un viaggio all'indietro nelle radici dell'Italia e del cinema italiano: in un caso, quello di Mazzacurati, incontrando Lattuada o il Comencini di *Tutti a casa*; nel caso di Amelio, il riferimento più evidente è invece quello a Roberto Rossellini. Per quanto riguarda i film più recenti, essendo a questo punto arrivato Vincenzo Marra,

48 Vaccari al lavoro nella tenuta di Ferdinando Maria Perrone
[Archivio Fondazione Ansaldo, Genova]

Il cinema italiano e l'emigrazione Renato Venturelli

possiamo parlarne direttamente con lui: in particolare, del suo *Tornando a casa*, dove alcuni pescatori napoletani si devono spingere sempre più a sud per trovare acque pescose e vengono respinti dai tunisini; in questo film, il mare viene ad essere non più il luogo di un transito verso un altrove in cui si va a cominciare una nuova vita, ma il luogo di una condizione di esilio che non conduce da nessuna parte e riporta sempre al dramma di partenza. Prima di chiudere, vorrei però ricordare un paio di film girati a Genova negli ultimi anni, film che testimoniano due modi diversi di vedere la città e l'emigrazione da parte di registi non genovesi. In *Exit Genua* (1991), dello svizzero Thomas Koerfer, abbiamo un giovane rapinatore che insieme alla sua ragazza scappa dalla Svizzera e nella sua fuga arriva a Genova, dove si svolge la seconda parte del

racconto: il dato curioso è che si tratta di una Genova interamente abitata da stranieri, dove i fuggiaschi incontrano pochissimi italiani e trovano invece ospitalità rifugiandosi presso le comunità africane del centro storico. L'altro titolo, molto recente, è invece *Gli indesiderabili* (2003) di Pasquale Scimeca. In questo caso, si tratta di un film ambientato nei primi anni Cinquanta ed imperniato sul rientro in Italia di italiani espulsi dagli Stati Uniti nel dopoguerra, appunto come "indesiderabili". Da qui una piccola epica mafiosa vissuta dalla parte degli eterni sconfitti della storia, rievocando la vita di uomini che negli Stati Uniti svolgevano attività criminali perché la malavita costituiva l'unica loro prospettiva di sopravvivenza, e che dopo il rimpatrio si ritrovano vecchi e alla deriva in un'Italia per loro straniera, senza essere mai stati di fatto né americani né italiani. ■

48



Cinema mussulmano e immigrazione: due o tre cose che so di loro

Umberto Rossi

L'obiettivo di quest'intervento è offrire qualche informazione sul rapporto fra cinema ed emigrazione in una particolare area geopolitica. Una zona che possiamo definire, con grande approssimazione, del cinema islamico, ma che, più precisamente, coinvolge un arco di paesi che va dal Mediterraneo al Medio Oriente, una vasta regione che allinea le nazioni del Maghreb, Israele, Iran. Una vasta fetta di mondo che c'interessa per molte ragioni, comprese quelle di carattere sociologico, economico, sociale e politico.

Iniziamo dalle fonti culturali a cui fa riferimento gran parte del cinema rivolto all'emigrazione prodotto in questa parte del mondo. Un elemento molto forte è riconducibile al legame con l'Italia, sono le esperienze dei molti registi che hanno studiato a Roma, al *Centro Sperimentale di Cinematografia*, parlano la nostra lingua e sono stati fortemente influenzati dalla lezione neorealista.

Verrebbe da dire che, se i film iraniani hanno oggi un grande successo di critica nel mondo, lo devono al fatto di essere, per buona parte, seguaci, continuatori e sviluppatori del filone estetico culturale e morale (come ricordava Roberto Rossellini) che ha segnato il nostro cinema fra il 1945 (*Roma, città aperta* di Roberto Rossellini) e il 1956 (*Il tetto* di Vittorio De Sica).

Il primo film cui è possibile far risalire il filone moderno del cinema sull'emigrazione, in ambiente islamico, è *Al-Makhdu'un* (Gli ingannati, 1972), prodotto dall'Ente

Cinematografico Siriano e diretto dall'egiziano Tewfik Şāleh. Com'è stato scritto “è un'opera che affronta il dramma del popolo palestinese e racconta una storia destinata ad essere ripresa più volte da altre cinematografie. Nel caso specifico si tratta del tentativo d'emigrazione clandestina di tre palestinesi che cercano lavoro entrando clandestinamente nel ricco Kuwait. Sullo sfondo vi è la guerra dei sei giorni (1967), fra Egitto ed Israele con l'occupazione militare delle terre palestinesi. In un bianco e nero asciutto, e in uno stile che poco o nulla concede alla spettacolarità, la pellicola racconta sostanzialmente la storia di un fallimento: i tre disperati si nascondono, infatti, nei mezzi pesanti che attraversano il deserto; ma a causa di una serie d'intoppi restano troppo a lungo sotto i raggi cocenti del sole. Nella parte finale l'opera si carica di tensione sino all'inverosimile, la macchina da presa indugia a lungo sui primi piani dei disperati (gli "ingannati" del titolo) e l'eloquenza delle immagini è assoluta. Tratto da un celebre romanzo palestinese di Ghassan Kanafani, il film è stato prodotto da un organismo istituzionale siriano ed è una delle opere più rappresentative del regista egiziano”⁽¹⁾.

Questo titolo colpì la critica allorché fu presentato al Festival di Mosca del 1973 e diede un grande impulso al tema dell'immigrazione nei paesi dell'area. Uno dei motivi d'interesse va ricercato nella capacità dell'autor di legare due temi fondamentali: i problemi economici e il razzismo. Per quanto riguarda quest'ultimo argomento, spesso si

tende a considerarlo in termini di conflitto fra *primo* e *secondo* o *terzo* mondo. In realtà la discriminazione interetnica è un fenomeno a vasta diffusione, come dimostra il cinema iraniano d'oggi. Il film di Tewfik Şāleh offre un primo approccio su questo versante, visto che i carnefici dei palestinesi sono i kuwaitiani, vale a dire altre persone di religione islamica.

Veniamo ora all'odierno cinema di Teheran. Diciamo subito che stiamo parlando di una fra le più forti e interessanti cinematografie contemporanee, ma anche di un movimento creativo e culturale la cui sopravvivenza è messa in serio pericolo dal mutare delle condizioni politiche. La vittoria dei partiti integralisti alle elezioni del 2004 e la quasi cancellazione dell'opposizione moderata, potrebbero avere come prima vittima proprio il cinema. Questo perché gli autori più importanti non hanno mai nascosto una forte antipatia verso l'integralismo komeinista. La loro sorte è stata legata a lungo alla protezione e alla fortuna del presidente progressista Mohammad Khatami. La sconfitta del movimento riformista ad opera dei seguaci del potente capo del Consiglio dei Guardiani della Rivoluzione, il conservatore Ali Khamenei, ha segnato uno smacco pesante, reso più cocente dal progressivo abbandono di posizioni riformatrici da parte di Mohammad Khatami.

Per quanto riguarda il cinema sarà sufficiente ricordare un solo episodio, riferito a Mohsen Makhmalbaf, una delle voci più autorevoli del

nuovo cinema iraniano, fondatore di un'importante casa di produzione (*Makhmalbaf Film House*) e patriarca di una famiglia di cineasti avanzati: la moglie Marziyeh Meshkini (*Piccoli ladri*, 2004 e *Il giorno in cui sono diventata donna*, 2000), le figlie Samira (*Alle cinque della sera*, 2003; *11 Settembre 2001*, 2002; *Lavagne*, 2000 e *La mela*, 1998) e Hana (*La gioia della follia*, 2003), il figlio Maysam (montatore e fotografo dei film *di famiglia*). Questo cineasta, oltre ad essere uno dei grandi autori contemporanei, ha una biografia di tutto rispetto. Nasce come militante islamico e, durante il regno dello scià Muhammad Reza

This provides a great deal of information about the relationship between cinema and emigration in a particular geopolitical area. An area that we can define, albeit approximately, as part of Islamic cinema but that, more precisely, involves a number of countries ranging from the Mediterranean to the Middle East. A vast region that includes the countries of the Maghreb, Israel and Iran. A wide area of the world that arouses our curiosity for sociological, economic, social and political reasons... and many others.

Intervento tenuto in occasione del convegno "Le Rotte Difficili" Genova 5-6/04/2004

Pahlevi, subisce una dura condanna per aver accoltellato un poliziotto nel tentativo d'impossessarsi della sua pistola.

La rivoluzione komeinista lo libera dal carcere e ne fa una figura di punta del nuovo regime. E' un idillio che dura poco, scopertasi una vocazione cinematografica, si afferma come uno dei cineasti di punta. E' in questa veste che progetta una scuola in cui non si studia solo la storia e la tecnica del film, ma ci si dedica anche a materie apparentemente bizzarre come il ciclismo o il pattinaggio. Per portare avanti il progetto si rivolge al ministero della cultura, chiedendo un finanziamento, in compenso s'impegna a garantire che, entro 10 anni, *forgerà almeno 500 giovani cineasti*. La risposta del Ministero è contenuta in poche righe: "*Di Mohsen Makhmalbaf all'Iran ne basta e avanza uno*".

Non è un mistero che la situazione dei cineasti iraniani si faccia, mese dopo mese, sempre più difficile. Molti pensano di emigrare, alcuni vivono già in Canada o in Francia, quasi tutti lavorano solo grazie a finanziamenti esteri, soprattutto francesi. Sono varie le opere realizzate da questi autori che affrontano temi legati all'emigrazione. Una di queste, che s'intitola "*Djomeh*" (2000), l'ha diretta l'esordiente Hassan Yektapanah e racconta di un giovane pastore afgano che emigra in Iran in cerca di lavoro e finisce a fare il garzone-pastore. S'innamora di una ragazza che gestisce col padre un piccolo negozietto e cerca di farle la corte, andando a comprare il pane più volte nella giornata. Quando il suo

padrone s'infuria, perché la casa è piena di pagnotte, il servo gli confessa il suo amore per la ragazza e gli chiede di contattarne il padre per combinare il matrimonio.

Apparentemente il padrone acconsente, ma il giorno dopo lo licenzia. Un afgano, sostiene, non può pretendere d'essere pari ad un iraniano.

Questo elemento di razzismo nei confronti degli afgani o, persino, degli iraniani di pelle scura, trapela anche verso quella parte di cittadini che vivono sulle sponde del Golfo Persico e hanno caratteri fisionomici più marcatamente neri. Lo ha ricordato, anni or sono, *Bashu* (Bashu, il piccolo straniero, 1989) di Beizai Bahram che ha per protagonista un bambino, scampato alla guerra Iran - Iraq (1980 - 1988), e trattato come un paria dai connazionali che dovrebbero aiutarlo e proteggerlo. Ecco allora emergere nuovamente quel *razzismo interno*, di cui abbiamo trovato testimonianza ne *Gli ingannati*.

È un tema che emerge anche nel cinema del Maghreb in cui, spesso, alcuni fra i carnefici degli emigrati sono altri mussulmani, solo un po' meno poveri. Un esempio lo offre *Heremakono* (Aspettando la felicità, 2002) del mauritano Abderrahmane Sissako. E' il ritratto di alcuni personaggi che sostano, dopo un lungo e tormentoso viaggio attraverso il deserto, in un villaggio vicino al mare aspettando un'occasione per imbarcarsi verso un ipotetico Eldorado europeo. Alcuni di questi disgraziati arrivano dal Sudan e

49 Buenos Aires, Argentina. Il negozio di un emigrante italiano
[Archivio Centro Studi Emigrazione, Roma]

50 Emigranti italiani in California
[dalla mostra *From Italy to California*, cit.]

Cinema mussulmano e immigrazione: due o tre cose che so di loro Umberto Rossi

hanno attraversato il Sahara in condizioni terribili, sottoposti a continui ricatti. Ora attendono una nave, una barca, qualsiasi cosa in grado di portarli oltre mare. *Aspettano la felicità*, ma nel frattempo sono taglieggiati dai *locali*, anch'essi islamici, che affittano un posto letto, in camere sovraffollate e fatiscenti, a prezzi altissimi e, se si tratta di donne, chiedono prestazioni sessuali. E' un ritratto terribile, sia dei miseri sogni di questi *dannati della terra*, sia delle condizioni in cui vivono i mauritani. I sogni destinati ad essere frustrati: l'unico che riuscirà ad arrivare fino in Spagna, sarà immediatamente espulso e questa è una sorte persino favorevole, visto che i suoi compagni sono annegati nel tentativo di passare il mare, sono morti durante la traversata del deserto o sono finiti in prigione perché non avevano più denaro per corrompere la polizia.

Questo film offre un esempio di come il cinema di quest'area sia impegnato a denunciare, ancora una volta con uno stile denso di richiami neorealisti, la complessità dei temi legati ai drammi dell'emigrazione.

Molti critici hanno citato, a proposito di questo filone, *Il cammino della speranza* (1950) di Pietro Germi, opera che ha avuto, nel 1990, un rifacimento, non dichiarato, firmato dallo svizzero Xavier Koller. Questa nuova produzione s'intitola *Reise der Hoffnung* (Il viaggio della speranza) e ha vinto il Premio Oscar quale miglior film in lingua non inglese. Entrambi titoli raccontano di un gruppo di disperati - italiani in un caso, turchi

49



50



nell'altro – che tentano, finendo tragicamente, di raggiungere un paese occidentale (Francia e Svizzera) per trovare lavoro e sfuggire alla miseria della loro terra.

Ritornando al cinema islamico rivolto ai problemi dell'immigrazione, sottolineiamo ancora come tenda a muoversi su due linee: una è quella delle ragioni economiche e sociali, che spingono questa gente a cercare fortuna fuori dalla loro patria, l'altra è l'intolleranza razziale interna alle varie nazioni. Sulla base del primo tracciato i registi descrivono le condizioni disperate in cui vivono i più poveri e, partendo da qui, spiegano come, quando e perché uomini e donne decidono di abbandonare la loro terra per cercare fortuna altrove. È questo un tema centrale, che ha forti legami con il neorealismo. N'è una variante, progressista – nazionalista, la posizione degli autori che, partendo dalle difficoltà dell'oggi, invitano a non abbandonarsi alla chimera dell'emigrazione, ma a rimanere e lottare per migliorare le condizioni dei paesi in cui si è nati. Sono molti i registi che si muovono su questa linea, come *Tarfaya* (2004) del marocchino Daoud Aoulad-Syad dove il personaggio cardine del film, un funzionario di polizia lungimirante e umano, incarna proprio questo *potere di dissuasione morale* e un po' *nazionalista*, verso i molti che approdano nel piccolo borgo di Tarfaya nell'attesa di compiere il salto verso l'Europa. Posizione opposta quella degli autori che, invece, sono convinti che in patria non ci sia

più nulla da fare, per cui la sola soluzione è andare via. Appartengono a questo filone i numerosissimi titoli, soprattutto di produzione francese, rivolti ai problemi d'integrazione degli immigrati nella nuova patria. Un particolare tipo di film, all'interno di questo *genere*, è quello che ruota attorno al contrasto interfamiliare fra le generazioni. Ne sono protagoniste, in modo particolare le giovani che non hanno conosciuto, se non nei racconti dei genitori, Algeria, Marocco, Tunisia, ma che hanno un'esperienza diretta delle periferie di Marsiglia o di quelle di Parigi. Sono soprattutto giovani donne lacerate da norme, linguaggi, modi di vestire imposti entro la cerchia familiare, norme che cozzano con la realtà con cui si devono misurare non appena superano la porta di casa. C'è un film del marocchino Philippe Faucon, *Samia* (2000), in cui una ragazza d'origine algerina, che vive a Marsiglia, è costretta a cambiarsi d'abito nel portone di casa, eliminando pantaloni lunghi e maglioni informi in favore di minigonna e magliette aderenti con scritte pubblicitarie, manovra inversa quando rientra a casa. Un dato interessante nel film è che si ripete in molte altre opere, ad esercitare il *controllo* sulla protagonista non è un padre tradizionalista o un mullah particolarmente bigotto, ma la madre, che, spesso, la picchia e vive la ribellione della giovane come un'offesa a tutto ciò lei ha vissuto.

Su questo tema il cinema iraniano ha costruito molte opere di grande interesse

culturale e sociale e, qualche volta, anche d'alto valore stilistico.

Vale la pena di citare almeno un titolo: *Arous-e atash* (La sposa del fuoco, 2000) di Khosrow Sinai. Il film ruota attorno ad una sorta di Giulietta iraniana che vorrebbe sposare un insegnante della facoltà di medicina, a Teheran, dove sta studiando. I suoi parenti non vogliono che ciò accada perché l'hanno già promessa ad un cugino; per questo la chiudono in casa, sotto stretta sorveglianza di zia e futura suocera. Dopo vari tentativi di fuga dalla prigione familiare in cui è rinchiusa, la ragazza accetta l'odiato matrimonio, ma si uccide la notte delle nozze, contemporaneamente, la zia, che ha capito le ragioni della nipote, pugnala il promesso sposo proprio mentre sta correndo verso il talamo nuziale. E' un melodramma dalla struttura narrativa non troppo originale, ma nobilitato da una sincera denuncia di uno dei più gravi disastri sociali che affliggono quel paese. In altre parole chi esercita una forte repressione sulle donne sono le nonne, le madri e le parenti femmine anziane, non tanto i padri o i nonni. Qualche osservatore sostiene che si comportano in questo modo perché i maschi hanno delegato frusta e schiaffoni alle femmine. Questo è vero in parte, ma non deve nascondere un fatto non meno importante: lo *zoccolo duro* dell'integralismo e il conservatorismo dei costumi alberga più nei cuori delle donne che non in quello dei loro compagni.

Rivelatore, a questo proposito, un recente film

africano dedicato al dramma dell'escissione sessuale femminile, una terribile mutilazione pseudo religiosa che comporta la resezione del clitoride e di altre parti esterne del sesso delle bambine, in modo che non provino piacere quando fanno l'amore e non inducano gli uomini a pratiche contrarie alla morale religiosa. Una giustificazione scientificamente immotivata e del tutto inumana, ma praticata in molti paesi, 38 nella sola Unione Africana, in maggioranza musulmani. S'intitola *Moolaade*, lo ha diretto il senegalese Ousmane Sembene e ha vinto il premio della sezione *Un Certain Regard* al festival di Cannes 2004. Il regista simboleggia la lotta di milioni di donne raccontando la storia di un villaggio in cui una madre, che ha avuto gravi problemi di salute dopo essere stata mutilata, sfida i maggiorenti religiosi e politici, assumendo sotto la sua protezione le giovani che rifiutano questa pratica vergognosa. Il film ha un andamento semplice, come spesso accade nel cinema di questo continente, e una forte suggestione civile.

Ritornando al tema dell'emigrazione vista all'interno del mondo dei migranti che risiedono nei paesi occidentali, ricordiamo il filone nato nel seno della cinematografia germanica ed alimentato da turchi, di cittadinanza tedesca, di seconda o terza generazione. Ancora una volta prendiamo un titolo come esempio. *Gegen die Wand* (La sposa turca, 2004) di Fitih Akin ha vinto, meritatamente il Festival di Berlino 2004, ed è una bella e drammatica storia d'amore fra

una ragazza turco - tedesca che sposa un compatriota alcolizzato e depresso solo per evadere dalla famiglia tradizionalista. La cosa finirà male per entrambi con la separazione definitiva e il ritorno in patria. L'opera evita con accuratezza gli stereotipi cari, spesso in buona fede, al cinema tedesco - turco, per presentarci un quadro psicologicamente complesso di due persone che, prima ancora che tentare di evadere dalla loro condizione etnica, cercano di dare un significato alla propria vita. E' la storia di un fallimento parziale, ma è anche il quadro di un mondo e di una società che, sotto i lustrini, offre ben poco a quanti devono viverla. Ha un taglio realista e inventivo ad un tempo, sorregge bene l'andamento della storia e illumina magistralmente il percorso dei personaggi.

Un altro esempio, questa volta più antico, lo offre *40 Quadratmeter Deutschland* (40 m² di Germania, 1986) di Tevfik Baser. Il titolo rimanda alle dimensioni di un appartamento, alla periferia di Amburgo, in cui vive, segregata, la moglie in cinta di un immigrato turco. Lei non può uscire perchè il marito chiude sempre la porta a chiave, quando esce per andare al lavoro o con gli amici, raccontandole che *fuori c'è l'inferno*. Il suo unico contatto, visivo, è con un tedesco che vede dalla finestra e col quale scambia solo segni perchè parlano lingue diverse e anche l'idioma può diventare una prigione. Il film ha un finale drammatico: la donna uccide il marito e tenta di andare via, ma quando arriva sul portone si ferma perchè il mondo che sta fuori è per lei sconosciuto,

pauroso, terribile.

Un'altra cinematografia che ha approfondito questi temi, anche se spesso con toni vicini alla commedia è quella britannica. Prendiamo, ad esempio un paio di titoli che hanno avuto un discreto successo anche in Italia, entrambi firmati dalla regista e produttrice inglese, ma d'origine indiana, Gurinder Chadha. Il primo è *Bend It Like Beckham* (2002), presentato in Italia con il titolo *Sognando Beckham*, in luogo del più preciso *Crossala come Beckham*. Il secondo è *Bride & Prejudice* (Matrimoni e pregiudizi, 2004). Quest'autrice segue un modello di cinema che muove sulla scia di quel vero e proprio capostipite che è stato *My Beautiful Laundrette* (1985) di Stephen Frears, la cui trama è stata efficacemente riassunta nel Dizionario dei film a cura di Morando Morandini: *rampollo di una ricca famiglia pachistana a Londra mette su una lavanderia e si prende come socio un coetaneo, inglese e povero, che è anche il suo amante. Il rapporto padrone-servo complica le cose*. In poche parole un approccio che non trascura le note sociali, ma punta soprattutto sui caratteri, un certo umorismo e le relazioni sentimentali e affettive. È la stessa pasta di cui sono composti i film di Gurinder Chadha, in cui c'è sempre qualche ragazza in lotta con la famiglia per poter praticare lo sport che preferisce (*Sognando Beckham*) o sposare l'uomo che ama, il quale, ovviamente, non è del suo stesso ceppo etnico. Tutto finirà per il meglio e i protagonisti vivranno felici e contenti. Qui, inoltre, la mano scivola verso l'eccessiva dolcezza, la

51 Prima comunione a Linden, California
[dalla mostra *From Italy to California*, cit.]

Cinema mussulmano e immigrazione: due o tre cose che so di loro Umberto Rossi

commedia fra premio sul dramma, il buonismo trionfa. A differenza del cinema tedesco, in questo caso i conflitti interrazziali sono visti con ottica più serena e sono destinati, nella sostanza, alla composizione. È quanto avviene, con abbondanti differenze stilistiche e culturali, anche nell'ultimo film di Ken Loach *Con Ae Fond Kiss...* (Un bacio appassionato, 2004) dove non mancano le frecciate politiche, le prese di posizione nette, l'acuta radiografia della società e degli ambienti, ma tutto questo è messo in secondo piano, davanti alla solarità della storia d'amore fra Casim, dj pakistano di seconda generazione, e Roisin, insegnante di musica in una scuola cattolica. Lo scenario è quello di una media borghesia scozzese e pakistana scandalizzate dalla relazione fra i due giovani. L'impatto sulla famiglia dell'uomo,

capeggiata da un padre mussulmano osservante, è particolarmente dirompente. L'abilità del regista emerge là dove descrive ambienti e personaggi con precisione, senza forzature e con una grande umanità. Sono poche le sbavature - la sorella rivoluzionaria, il prete integralista - dove il film scivola sulle perorazioni eccessivamente oratorie. Un altro punto di forza è nello sviluppo di una storia che commuove senza ruffianeria, non teme di parlare e mostrare l'amore in modo diretto, ma senza compiacimento od opportunismo erotico. Vi ritroviamo per intero la lezione del primo Ken Loach documentarista, unita ad uno sguardo sul mondo limpido, impegnato, ma non partigiano.

Un discorso a parte merita il cinema israeliano, culturalmente e religiosamente diverso, ma

51



interessante quale altro aspetto dei problemi legati alle migrazioni nell'area mediterranea. Affrontandolo ci allontaniamo consapevolmente dal terreno che abbiamo scelto, ma lo facciamo sia per gli stretti legami che questa cinematografia ha con l'area mediterranea, sia perché in essa vi sono alcuni esempi di film molto interessanti sotto il punto di vista dei rapporti fra cinema ed emigrazione.

Diciamo subito che, in questo caso, ci si muove più sul versante francese, tedesco, inglese e non sulle strade preferite dai paesi islamici. La cosa è più che ovvia viste le profonde differenze culturali e religiose fra questi due mondi, ma trova una giustificazione in più nella composizione del paese, nato da milioni d'emigrati provenienti dall'Europa, l'America e l'Africa. Ecco due film particolarmente indicativi. *Hatuna Meuberet* (Matrimonio tardivo, 2002) di Dover Koshashvili è interamente immerso nell'emigrazione georgiana in Israele, una comunità che ha ricostruito una sorta di *piccola Georgia* all'interno dello stato ebraico. Parlano, mangiano, si vestono, ascoltano musica, vivono come fossero ancora nel Caucaso. È facile immaginare che cosa accade quando un giovane e aitante rampollo di questa comunità s'innamora di una donna divorziata, più vecchia di lui, madre di una bambina d'otto anni e, per giunta, ebrea – marocchina! Il conflitto è particolarmente aspro e si traduce in uno scontro di mentalità, costumi, razzismi che nessuna comunità di religione può sanare. Qualche cosa di simile accade in *Ve Lakachta*

Lecha Isha (Prendere moglie, 2004) di Ronit e Shlomi Elkabetz. Si parte da una situazione di forte contrasto: in una famiglia ebrea d'origine marocchina la moglie non riesce a convivere con il bigottismo del marito, le pretese tradizionaliste della suocera, la malcelata disapprovazione dei vicini per la sua voglia di vivere da donna emancipata. Siamo nel 1979, l'anno degli accordi di Camp David fra il governo israeliano e quello egiziano. Nulla di realmente esterno incide sulla vita di questo microcosmo nei cui conflitti hanno peso più le indelicatezze, la mancanza di segni visibili d'affetto che non le pur difficili condizioni economiche o il clima politico. È un film sul contrasto fra modernità e conservazione, fra desideri femminili e rigida struttura tradizionale, ma è anche un bel testo sulla complessità dei flussi migratori confluiti nella costituzione dello Stato d'Israele.

Quello che siamo venuti tracciando è solo uno sguardo d'insieme di un panorama molto vasto. È un primo approccio che consente alcune, sommarie considerazioni, la maggiore delle quali riguarda la tendenza delle cinematografie islamiche ad affrontare i problemi delle migrazioni avendo ben presenti due fattori: le condizioni economiche e gli scontri razziali all'interno di una stessa fede religiosa.

Il cinema che guarda più ad occidente punta, invece, sui conflitti fra le culture stanziali e quelle dei migranti, mettendo in secondo piano, ma non trascurando, le condizioni economiche. ■

52 Emigranti savonesi in Sud America
[Archivio familiare]

Cinema mussulmano e immigrazione: due o tre cose che so di loro Umberto Rossi

52



Emigranti italiani negli Stati Uniti, nell' e stranieri in Italia oggi

Allon Schoener

La mostra, *The Italian Americans... per terre assai lontane*, realizzata a Genova, in occasione di Genova 2004, capitale Europea della Cultura, ha illustrato la storia dell'emigrazione degli italiani in America e della trasformazione ed integrazione dei loro lavori nella borghesia americana.

L'emigrazione italiana di massa verso gli Stati Uniti è iniziata dopo l'Unità d'Italia del 1861. Molti italiani abbandonarono i campi e le famiglie per raggiungere l'America. Piemonte, Lombardia, Calabria, Campania, Sicilia e Veneto furono le regioni più colpite dagli esodi, ma tutte le altre regioni vennero comunque pesantemente coinvolte dal fenomeno. Dalla Liguria, i primi ad emigrare furono i contadini e gli artigiani, guardando alla California come meta.

Due le cause principali di attrazione verso gli Stati Uniti: l'emigrazione era infatti vista da un lato come rimedio alla miseria dei contadini, dall'altro come sogno di una nuova vita. Tra il 1871 e il 1975 5,250,000 italiani si sono diretti negli Stati Uniti. Genova, Trieste e Napoli sono stati i porti italiani da cui è salpata la maggior parte delle navi di emigranti.

Nel 1902, un bastimento è salpato da Genova arrivando a New York in 16 giorni. A testimonianza, un emigrante ha detto

che: "per la maggior parte del viaggio dovettero stare tutti sottocoperta, nella zona più affollata... Le condizioni sanitarie e alimentari erano intollerabili."

All'arrivo negli Stati Uniti, gli immigranti si trovarono di fronte ad una terra che offriva possibilità di guadagno e pensarono che avrebbero trovato "l'oro nella strada." In realtà dovettero adattarsi a duri lavori, a misere residenze, al pregiudizio degli stranieri, dovendo inoltre imparare una nuova lingua.

Nella galleria di Palazzo San Giorgio l'immagine della vita italiana in America è stata illustrata nelle sezioni:

- Una Nuova Vita nel Nuovo Mondo
- Successi e Delusioni
- Gli Emigranti e i loro Figli
- Dalla "Little Italy" alla Prima Pagina.

In mostra è risultata evidente la trasformazione dei poveri italiani in borghesia americana.

Come si trovarono gli italiani in America alla fine dell'Ottocento e ai primi del Novecento? E come si trovano oggi? Molti hanno avuto successo e sono diventati famosi: Alan Alda (attore di cinema - *Mash*), Yogi Berra (della squadra baseball Yankees di New York), Frank Capra

Ottocento e nel Novecento

(regista di cinema - *Mr. Smith va a Washington*), Frances Ford Coppola (il produttore e regista di cinema - *The Godfather*), Mario Cuomo (ex-governatore dello stato di New York), Robert De Niro (attore di cinema - *The Godfather*, *Taxi Driver* e numerosi altri), Antonio Bartlett Giamatti (il presidente dell'Università di Yale), Richard Grasso (ex-capo di Borsa di New York), Rudolph Giuliani (ex-sindaco di New York) Lee Iacocca (ex-presidente di Ford Auto), Fiorello La Guardia (il più famoso sindaco di New York), Madonna (l'attrice e stella di pop), Gian Carlo Menotti (compositore), Al Pacino (attore di cinema - *The Godfather*) Frank Sinatra (stella di pop), Gay Talese (attore), Arturo Toscanini (il direttore d'orchestra) e molti altri.

Oggi *'The Sopranos'* è il programma di televisione più popolare in America; e tuttavia non mi piace in quanto di tutti gli italiani viene data un'immagine di mafia.

In questo momento in Italia sono molte le persone interessate al tema dell'emigrazione e degli immigranti, non solamente degli italiani verso gli Stati Uniti ma anche degli stranieri verso l'Italia.

Nel 2000 secondo il Ministero dell'Interno sono stati 1,388,153 gli stranieri registrati in Italia, rappresentanti ben 135 paesi. Tra cui ad esempio: Albania, 142,066;

Emigrants were drawn to the United States for two main reasons: on one hand, emigration was considered the solution to the hardship of farmers and, on the other, as the dream of a new life. Between 1871 and 1875, 5,250,000 Italians journeyed to the United States. Most of the emigrant ships departed from the Italian ports of Genoa, Trieste and Naples.

Upon arriving in the United States, immigrants found themselves in a land of great opportunity, a place they thought they would find "money growing on trees." On the contrary, they had to get used to hard work, miserable living accommodations and prejudice against foreigners, while also having to learn a new language.

Today, in Italy, many people are interested in the topics of emigration and immigrants, not only of Italians to the United States but also of foreigners to Italy: as a consequence, we must look beyond the concept of immigration in Liguria, in Italy, in Europe or in the United States, because we live in an era of global migration.

Presentazione del Prof. Allon Schoener in occasione dell'inaugurazione della Mostra 'The Italian Americans ...' a Palazzo San Giorgio

Bangladesh, 20,826; Egitto, 32,841; Francia, 26,354; Germania, 37,269; Jugoslavia, 36,823; Marocco, 115,59; Stati Uniti, 47,418; e Tunisia, 45,680.

Nel 1999 il Ministero dell'Interno ha reso noto che 34,725 stranieri sono stati registrati in Liguria.

Troviamo stranieri in tutte le regioni d'Italia, nelle strade, nelle piazze, nei ristoranti, nelle fabbriche, nelle scuole e su internet. A Firenze, in Piazza Santa Maria Novella si ritrovano le numerose donne di servizio filippine. A Roma, in Trastevere, ho scoperto che il capo cuoco del mio ristorante preferito viene dal Bangladesh. Nelle strade di Milano ho visto Africani vendere gioielli, pelli ed ombrelli. Non conosco le strade di Genova, ma immagino che la situazione sia uguale. Bologna ha un website 'la città multietnica' e ci sono molti altri website 'stranieri in Italia', con informazioni per gli stranieri.

In questo momento non si può parlare solamente dell'immigrazione in Liguria o in Italia o in Europa o negli Stati Uniti, perché viviamo in un'era di migrazione globale.

Il Rapporto delle Nazioni Unite sulle Emigrazioni per l'anno 2000, parla di circa 150.000.000 di migranti che, su scala internazionale, vivono al di fuori del proprio

paese nativo; questa cifra corrisponde al 2,5 % della popolazione mondiale.

Sappiamo che nel corso della storia, i popoli si sono sempre spostati da un posto all'altro; le principali religioni del mondo si fondano sul paradigma che include espulsione, fuga, migrazione e nuovo insediamento. Oggi, le popolazioni di tutti i continenti sono condizionate dalla dinamica delle nostre società, sempre più cosmopolite. Gli uomini si spostano per ragioni politiche, economiche e socio-culturali.

Tra il 1985 e il 1990, mentre la crescita della popolazione mondiale è aumentata di circa l'1,7 % l'anno, la crescita annuale del numero di emigranti è stata superiore: ha raggiunto il 2,59 %. Il fenomeno della migrazione internazionale ha un impatto sui paesi di destinazione, e ciò è particolarmente visibile nei centri urbani. Si può prendere atto di questo fenomeno in città come Amsterdam, Berlino, Londra, Parigi e Roma, dove sempre più sono presenti persone per la maggior parte originarie dell'Asia, dell'Africa, dei Caraibi o della America Latina.

La migrazione del popolo, nuovo o vecchio? Stranieri e immigranti non sono cose nuove nella storia dell'Italia. Nelle culture dell'Italia preistorica sono quattro: gli Etruschi, la cultura di Golasecca, la cultura altoatesina e la cultura della tombe a fossa.

In seguito i Greci hanno colonizzato il Sud. Roma, nel periodo storico delle origini della città, era composta da una confederazione di villaggi. Macchiaveli attribuiva la grandezza di Roma Imperiale al flusso costante di nuove genti. Nel 'Discorso III, 9' ha scritto: "per questa ragione una Repubblica ha una vita più piena e gode di maggior fortuna di un Principato, perché è più atta ad adattarsi alle diverse circostanze grazie alle diversità esistenti tra i suoi cittadini (...)". L'antica Roma, in particolar modo nel periodo dell'Impero, si avvantaggiò dell'apporto costante che gli veniva in uomini, materie prime, prodotti ed idee dalle diverse regioni geografiche dell'area in cui si estendeva e anche da oltre i suoi limiti. In Italia dopo l'Impero Romano in era Medievale e dopo il Rinascimento furono molti gli stranieri che si stabilirono al nord e al sud: Arabi, Francesi, Slavi, Spagnoli, Tedeschi ed altri. Con Garibaldi l'Italia ha poi raggiunto una unificazione politica, sebbene sussistesse ancora una divisione di popoli.

Oggi, in Italia l'emigrazione italiana e degli stranieri è un tema molto attuale. Vengono realizzati numerosi convegni, mostre e nuovi musei dell'emigrazione come a Perugia in Umbria e a Briatico in Calabria. L'anno scorso al Vittoriano a Roma è stata organizzata l'esposizione *'Tante patrie Una patria - L'identità*

Italiana nel mondo attraverso l'emigrazione'. A Genova al Padiglione del Mare e della Navigazione c'è la ricostruzione di un brigantino-goletta dell'ultimo quarto dell'Ottocento come le navi che hanno trasportato gli emigranti attraverso l'Atlantico.

Il nuovo Centro Internazionale Studi Emigrazione Italiana di Genova sarà un museo ed un archivio della memoria storica e dell'emigrazione italiana nel mondo.

In altri paesi troviamo nuovi musei e musei in preparazione.

A New York - Ellis Island rappresenta la multietnicità degli Stati Uniti. A Bremerhaven in Germania stanno realizzando un museo che racconterà la storia dell'emigrazione dell'Ottocento e del Novecento dell'Europa. A San Diego in California nascerà un museo dell'emigrazione, chiamato 'Il mondo in movimento: Il museo dell'emigrazione della Nuova America.'

Questi musei sono molto importanti in quanto da un lato sono testimonianza di storia e cultura, e dall'altro contribuiscono all'economia delle città d'origine in quanto capaci di generare turismo.

Spero che il nuovo Centro Internazionale Studi Emigrazione Italiana di Genova

possa essere non solo un museo dell'emigrazione degli italiani verso l'America, l'Australia e l'Africa, ma anche un museo che racconti la storia degli emigranti/immigrati di tutti i popoli dalla preistoria ad oggi: Arabi, Altoatesini, Celti, Cumani, Etruschi, Francesi, Greci, Latini, Sabini, Sardi, Siciliani, Slavi, Spagnoli, Tedeschi, soffermandosi anche sugli stranieri di oggi. Ripeto infatti che l'emigrazione non è un fenomeno esclusivamente italiano, ma è un fenomeno globale.

Nessun museo come questo esiste ancora in Italia. ■

- 53 L'emigrato lucchese Peter Bianchi ritratto dietro il bancone del suo negozio di generi alimentari aperti in America [1920-1930 ca. Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari, Firenze]

Emigranti Italiani ... Stranieri in Italia Allon Schoener

53



Fumetto: linguaggio migrante

Ferruccio Giromini

Non si è ancora sopita tra gli studiosi l'annosa diatriba sulla primogenitura ufficiale del linguaggio del fumetto. Chi fa risalire il tutto addirittura ai graffiti preistorici, ai geroglifici egiziani, ai bassorilievi della Colonna Traiana, agli incunaboli di immagini sacre xilografate denominati *Biblia Pauperum*; chi suggerisce le serie settecentesche di litografie satiriche firmate dai britannici Hogarth, Rowlandson, Gillray, Cruikshank; chi attribuisce la messa a punto definitiva delle *histoires en images* al ginevrino Rodolphe Töpffer, fin dal 1827; chi cita invece Caran d'Ache, chi Wilhelm Busch, chi Ally Sloper; chi cerca antenati tra le *stampe popolari* italiane, le *images d'Epinal* francesi, i *Bilderbogen* germanici, i *lubki* russi; chi infine mantiene la convinzione americanocentrica che i primi fumetti degni di tanto nome appaiano a New York negli ultimissimi anni dell'Ottocento. Materia da studiosi, essenzialmente, puntigli da storici, sottigliezze da accademici.

Comunque sia nato, bisogna però riconoscere che il fumetto è poi esploso come mezzo di comunicazione di massa, in maniera definitiva, proprio nel ribollente *melting pot* statunitense ed esattamente fondendo in sé tutte le varie caratteristiche del racconto popolare disegnato europeo. La storia dei primi (o secondi, terzi...) vagiti di questo linguaggio, che narra con le parole e con i disegni, appare assolutamente inscindibile dalla storia dell'emigrazione di uomini e d'idee dal Vecchio al Nuovo Mondo; è una storia di innovazione innestata sulla tradizione; è una

storia di meticciami linguistici, culturali, estetici e anche etnici.

Nell'Ottocento i nuovi sistemi di comunicazione spettacolarizzata, se così possiamo chiamarli, rappresentano nel Vecchio Continente un effetto secondario della Rivoluzione Industriale. Grazie all'industria-lizzazione, difatti, l'Europa contadina comincia in modi irreversibili a cambiar faccia ed abitudini sociali; ed è inevitabile che, di fronte ad un progressivo allargamento del mercato e del consumo, muti pure la produzione culturale. Così anche le illustrazioni dei libri e dei primi giornali si svecchiano: provando l'esigenza di ritmi più dinamici, semplificano il segno e liberano i contorni da tanti tratteggi; guardando al teatro, spezzettano le sequenze dell'azione in una successione di scenette; prendendo gusto alla sperimentazione, si permettono nuove aggressività anche di contenuto.

Così la nuova sensibilità espressiva, legata al racconto veloce ed allegro per immagini, segue i flussi migratori in partenza dall'Europa e traversa l'Atlantico approdando nel Nuovo Mondo. Anzi, i giovani Stati Uniti l'accolgono con un entusiasmo quasi adolescenziale e fin da subito ne fanno un linguaggio su misura per le proprie esigenze interne di comunicazione. Quando infatti i giornali quotidiani, dopo il 1880, varano l'edizione della domenica, tra gli editori (e in particolar modo tra i due rivali magnati della stampa: Joseph Pulitzer e William Randolph Hearst) si scatena una lotta senza esclusione di colpi per

54 Lettera di un emigrante su una cartolina postale di San Francisco
Archivio ALSP-Genova]

55 Immagine tratta da "One Way" Nuova Litosivori Editore - Chiavari (Ge)

The beginnings of "comic language" appear to be inseparably linked to the history of the emigration of both men and ideas from the Old to the New World; a history of innovation rooted in tradition and of linguistic, cultural, aesthetic and even ethnic hybridization. The large coloured sheets of the Sunday supplements, a good fifty years prior to the advent of television, that cost less than the cinema, were a fantastic pastime, and especially for children, and logically so. But not just for kids. In a sector that basically lacked any type of competition, this "cinema of the poor" brought the entire family, adults and children, rich and poor, around the printed sheet. Those paper stories also acted as an elementary English book for the masses, a large portion of which were illiterate: adults and children became "schoolmates", learning while having fun, and laughing at themselves; exciting forms and colours were a feast for the eyes, while also providing the opportunity to acquire a taste for funny and clever narrative inventions.

55



54



rendere sempre più accattivante il loro prodotto, specialmente nei confronti delle ondate successive di immigrati semianalfabeti. E' così che Pulitzer, proprietario del "New York World", ha l'intuizione di allegare al numero festivo del giornale un supplemento illustrato, contenente anche tavole umoristiche che vengono definite *Sunday Funnies*: piccoli divertimenti domenicali. E subito anche Hearst lo segue agguerrito sullo stesso terreno. Nel 1895 Richard Felton Outcault inizia a pubblicare sul "New York World" *At the Circus in Hogan's Alley*, una serie di tavole umoristiche ambientata in un vicolo sporco ed affollato della città dei poveri. (Attenzione alla toponomastica: il "vicolo di Hogan" è chiaramente locato nella zona irlandese del grande agglomerato urbano). Ben presto tra i molteplici personaggi della serie s'impone uno strambo ragazzino: brutto, calvo, scalzo, con le orecchie a sventola, vestito solo di un'informe camicia da notte. Proprio su quel camicione (dal 1896 sgargiantemente giallo, in seguito ad un esperimento di stampa su una pionieristica rotativa a colori) appaiono scritti i saporosi commenti e messaggi che il monello, presumibilmente sordomuto, lancia ai suoi lettori. Più tardi, grazie all'inventiva del suo autore, arriveranno la suddivisione della tavola in più vignette e pure i testi racchiusi nei cosiddetti *speech balloons*, gonfi di fiato proprio come "palloncini". E *Yellow Kid*, "il ragazzino giallo", entra nella storia come capostipite ufficiale del fumetto nell'epoca della diffusione di massa.

Alla fine del 1897, sul supplemento illustrato del "New York American Journal", che il suo editore Hearst definisce senza modestia "uno splendore multicolore in confronto al quale l'arcobaleno sembra un tubo di piombo", appare *The Katzenjammer Kids*. L'oriundo tedesco Rudolph Dirks, ispiratosi ai bambini terribili *Max und Moritz* di Busch, vi racconta i feroci scherzi dei fratelli Hans e Fritz ai danni dei tronfi adulti che abitano con loro un'esotica isoletta. Lo spasso nasce dallo schema del tutto ripetitivo delle storielle (tiro birbone-danno-punizione finale) e più che mai dai dialoghi scritti in un inglese pesantemente storpiato alla germanica. La stessa denominazione *Katzenjammer*, letteralmente "lamento del gatto", allude a un modo gergale di definire gli immigrati di fresca data in America, che durante la traversata dell'Atlantico avevano vomitato emettendo appunto suoni simili a gemiti felini.

La storia dei pionieristici *Katzenjammer Kids*, prima serie a fumetti a riscuotere un successo di pubblico assolutamente strepitoso, fa scuola anche dal punto di vista legale, in un campo così vergine che le sue regole sono ancora tutte da inventare. Quando infatti nel 1913 il loro autore Rudolph Dirks, allettato da un ingaggio migliore, si trasferisce armi e bagagli al "World" di Pulitzer, il suo primo editore Hearst gli intenta subito causa; e a questo punto, con una sentenza salomonica che rimarrà esemplare, il titolo della serie *Katzenjammer Kids* rimane al primo editore, che la fa disegnare da un nuovo autore, Harold

Knerr, anch'egli di fresca provenienza dalla Germania, mentre Dirks può portarsi dietro i suoi personaggi cambiandone però la denominazione in *The Captain and the Kids*. Le due serie proseguono parallelamente per decine di anni, ognuna col suo titolo ma con i medesimi simpatici interpreti di carta. La versione di Knerr si distingue per un disegno in genere più accurato, mentre quella di Dirks ha dalla sua una maggiore inventiva. Ma in entrambi i casi il capitano, i ragazzi, il professore, la grassa matrona, personaggi straordinariamente ricchi di possibilità comiche e perciò longevi, nelle loro (piccole) trasformazioni hanno saputo incarnare con enorme popolarità il prototipo del fumetto per famiglie. Tradotti in Italia, sul "Corriere dei Piccoli" vengono felicemente ribattezzati Bibì, *Bibò e il Capitan Cocoricò* (e la cicciona sempre col mattarello in mano è la mitica Tordella), ma nella traduzione in versetti ottonari perdono la gustosa caratterizzazione di immigrati mal parlanti la lingua della loro nuova "terra promessa".

In America, comunque, la concorrenza tra gli editori dei quotidiani fa bene al fumetto, rendendo i primi eroi di carta ricercati oggetti di controversie. In una situazione di liberismo sfrenato anche l'autore di *Yellow Kid*, il richiestissimo Outcault, cedendo ogni volta al miglior offerente passa da Pulitzer a Hearst, poi torna in casa Pulitzer e infine emigra sul "New York Herald" di James Gordon Bennett. Tante disavventure legali dimostrano in modo lampante almeno una cosa: in pochi anni,

ancora ai suoi primi passi, la paginona di giornale riempita di disegni buffi è già diventata un investimento particolarmente redditizio. In realtà i sempre più popolari fumetti, che piano piano slittano il nome da *funnies* a *comics*, si stanno rivelando un affare economico, perché rappresentano uno spettacolo a tutti gli effetti.

I paginoni colorati dei supplementi domenicali, cinquant'anni abbondanti prima dell'avvento della televisione, e ad un prezzo più accessibile di quello del cinematografo, costituiscono uno splendido passatempo specialmente per i bambini, come appare logico. Ma non soltanto per loro. In pressoché

56



assoluta mancanza di concorrenza, questo “cinema dei poveri” riunisce attorno al foglio di carta stampata l’intera famiglia, grandi e piccini, tanto nelle classi ricche quanto in quelle povere. Queste ultime, anzi, hanno un motivo in più per divorare le storielle comiche disegnate: all’interno delle sintetiche nuvolette, redatte in leggibile stampatello maiuscolo, appaiono di volta in volta poche frasi che spiegano il senso dell’immagine, ma nel contempo i testi si capiscono più facilmente proprio facendo ricorso all’immagine, e quindi rappresentano un ottimo coadiuvante all’apprendimento della lettura dell’inglese. Se a ciò aggiungiamo che gran parte della popolazione degli Stati Uniti è ancora costituita da recenti immigrati dall’Europa che hanno ben poca dimestichezza con l’inglese parlato, e figuriamoci con quello scritto, capiremo per esempio le ragioni della nutrita presenza nei *comics* di personaggi che parlano in modi irresistibilmente sgrammaticati, e di protagonisti bambini o poveri e sfortunati.

E’ evidente che così l’immedesimazione dei lettori risulta molto facilitata.

Alcuni altri pionieri del fumetto americano comprovano ampiamente il fatto. A cominciare da *Happy Hooligan*, nato nel 1900 dall’estro di Frederick Burr Opper, che già al suo primo presentarsi offre due indicazioni interessanti su di sé: è un cuorcontento (nome) ed è di origine irlandese (cognome). Noto poi anche in Italia come *Fortunello*, il protagonista di questa serie è in realtà un rozzo senzate

con in testa un barattolo vuoto di pomodoro per cappello, a cui ne capitano di tutti i colori. Clown candido e triste, tanto sprovveduto da sembrare quasi un minorato, passa per un possibile ispiratore dell’immortale vagabondo di Charlie Chaplin; come lui, in effetti, muove al riso proprio perché le sue sfortune sono *entertainment*, mentre nella realtà metterebbe tristezza. Invece fa ridere, perché le disgrazie degli altri hanno l’indubbio potere di consolarci delle nostre. È insomma un prodotto pensato per poveri disgraziati. E meno male che è ottimista, così anche la morale è salva.

Una delle serie più fuori del comune nella secolare storia dei fumetti è senza alcun dubbio *The Upside-Downs*, realizzata da Gustave Verbeck per il solito “New York Herald”. Uscita dal 1903 al 1905 sotto il titolo completo *The Upside-Downs of Little Lady Lovekins and Old Man Muffaroo* (più o meno: “i sottosopra, i rivolgenti, gli andirivieni della piccola dama Famigliola e del vecchio signor Pasticciacci”) presenta sei riquadri per ogni episodio: disegnati in uno strano modo che sembra nascondere sempre qualcosa, di solito iniziano raccontando il sopraggiungere di qualche guaio, in cui facilmente si caccia l’agitata signorina. Arrivati alla sesta vignetta, veniamo invitati a capovolgere la pagina e a continuarne la lettura alla rovescia. E scopriamo infatti che la storia continua con altri sei momenti, leggibili ora al contrario, in cui il cappello di lui diventa la gonna di lei, i capelli scomposti di lei i baffoni ispidi di lui, e

così via. Un sistema certo macchinoso, ma miracolosamente efficace, per completare in modo speculare un racconto in cui alla fine tutto può ricomporsi e tornare all'ordine precostituito. La proposta, tanto insolita quanto stupefacente, è rimasta unica ed irripetibile nella memoria storica del fumetto. L'altra originale serie di Gustave Verbeck – autore di origine fiamminga che evidentemente non sa rinunciare alle inquietudini peculiari del Vecchio Continente, e meno che meno allo strano onirismo delle sue lande piatte (non a caso sfontatrici di grandi sognatori, da Hyeronimus Bosch a René Magritte) – si intitola *The Terrors of the Tiny Tads* ed esce stampata ad un solo colore (di solito verde o marrone) sulle pagine interne dei supplementi domenicali del “New York Herald”. Ne sono protagonisti alcuni piccoli spauriti ragazzini, che si trovano come intrappolati in un vasto paese d'incubo abitato e percorso da creature sempre piuttosto mostruose. Queste infatti, impersonando alla lettera giochi di parole modellati nella lingua inglese, si presentano come ibridi spesso raccapriccianti. L'inconsueta galleria di “terrors” attrae e respinge al contempo, ma in definitiva è troppo provocatoria per resistere a lungo nel gradimento del grosso pubblico. Anch'essa resta comunque indimenticabile. Tra il 1906 e il 1907, il “Chicago Sunday Tribune” propone la pubblicazione di un autore molto anomalo. Si tratta di Lyonel Feininger, che, nato nel 1871 a New York da famiglia tedesca, dopo studi artistici e musicali

Fumetto: linguaggio migrante Ferruccio Giromini

in Germania e in Francia, si cimenta nella realizzazione di *comics* esattamente come attività artistica d'avanguardia. Ma è un autore molto (forse troppo) intelligente. Le sue due serie *The Kin-der Kids* e *Wee Willie Winkie's World*, incentrate la prima su un gruppo di monellacci giramondo e la seconda su un piccolino sognatore che vive la realtà in continua metamorfosi fantastica attorno a sé, contengono una tale quantità di invenzioni formali ed una qualità innovativa tanto assoluta da spaventare il lettore medio. La loro durata sul mercato sarà infatti piuttosto breve. Nei decenni successivi Feininger, di nuovo da questa parte dell'Atlantico, si dedicherà alla

57



pittura con il gruppo del *Blaue Reiter*, insegnerà alla Bauhaus di Gropius, collaborerà con Klee e Kandinskij, sarà perseguitato dai nazisti come artista “degenerato”; e i suoi lontani fumetti, ormai introvabili perché difficilmente collezionati a suo tempo, resteranno sconosciuti al grosso pubblico ma sapranno influenzare ancora in tempi recenti gli autori più colti e curiosi.

L’alta concentrazione di autori oriundi imprime dunque un marchio indelebilmemente “interetnico” all’infanzia del fumetto americano. Questo nasce e cresce come linguaggio incontrovertibilmente “migrante”. Di fatto, nell’Europa del primo Novecento i racconti per immagini mantengono in genere caratteristiche perlopiù ottocentesche. La società europea, più tradizionale, non è ancora sottoposta alle accelerazioni di mercato e di gusto che invece stanno già caratterizzando gli ambienti americani. Invece questi, con la loro giovanile irruenza, cominciano ad aprire nuove strade; e anzi, da allora, ormai anche ad indicarle al resto del mondo. Ad esempio, già con la crisi di Wall Street del 1907, quando si prefigura un disastroso crollo finanziario per l’economia di tutti gli Stati Uniti (e ormai sappiamo che la rovina è solo rimandata al 1929), il pubblico americano comincia ad interessarsi più di prima ai temi sociali. Si leggono perciò più giornali, e gli editori studiano altre formule per venderne sempre più. Tra queste, ben presto si fa largo un’idea di facile realizzazione e poco costo, ma di sicuri risultati: inserire i *comics* sui quotidiani tutti i

giorni, e non più solo la domenica. Tuttavia, in cerca di una collocazione all’interno del normale fascicolo feriale, questa non può togliere troppo spazio alle notizie, né può ricorrere ai colori. Nasce così, accanto a quella che ormai si chiama in gergo “tavola domenicale” (*sunday page*), la più piccola e agile “striscia giornaliera” (*daily strip*). E questa piccola rivoluzione, che moltiplica per sette la frequenza di rapporto tra lettori e fumetti, non sarà senza conseguenze per i *comics* neppure dal punto di vista dei contenuti. Il loro linguaggio si fa infatti vieppiù colloquiale, confidenziale; si possono cominciare a trattare temi quotidiani, familiari; e addirittura si mettono i primi germi della grande mutazione ventura dai temi umoristici a quelli avventurosi. Il linguaggio del fumetto evolverà dunque verso una sequela di incarnazioni e reincarnazioni successive, che oggi non è ancora terminata. Una storia lunga e complessa, che ovviamente qui non si può nemmeno condensare. Ma per rimanere tra i soli *comics* delle origini (i più legati alla cultura incrociata delle masse emigrate, quella stessa che dà origine anche al primo cinema), citiamo ancora un terzetto di autori piuttosto significativi per l’evoluzione del profumetto. Il primo è Charles William Kahles. Di origine tedesca, a partire dal 1898 realizza molte serie differenti per il “New York World” di Pulitzer, per la maggior parte naturalmente comiche. Tra queste, *Clumsy Claude*, uscita tra il 1906 e il 1912, in cui il “maldestro Claude” fa ridere con gli artifici classici delle cadute rovinose o

delle goffaggini comunque distruttive. Ma, accanto al divertimento caricaturale, il disegno denota già una resa sempre più realistica degli ambienti, preludio ai grandi cambiamenti dei *comics* nei decenni successivi. Tuttavia il personaggio più longevo e fortunato di Charles W. Kahles è *Hairbreadth Harry*. Nato nel 1906, viene portato avanti dall'autore fino alla sua morte, nel 1931, e gli sopravvive ancora di qualche anno. Le peripezie del bel giovanotto, generoso difensore di vedove ed orfanelle, si segnalano però in particolare per una grande innovazione: la suspense. Le sue storie sono le prime ad apparire spezzate in puntate, lasciando i lettori col fiato sospeso da una domenica all'altra. Non a caso lo stesso soprannome del protagonista significa "per-un-pelo". Da qui deriva il suo grande successo popolare, specie negli anni Dieci; ma ancora negli anni Venti viene eletto a protagonista di ben sei film.

L'irlandese George McManus, ex-disegnatore di moda, è l'autore della *family strip* senza dubbio più famosa: *Bringing Up Father* ("l'educazione di papà", in Italia tradotta dal "Corriere dei Piccoli" come *Arcibaldo e Petronilla* e da "Topolino" come *Zenobaldo e Domitilla*). La serie comincia ad uscire nel 1913 sull'"American Journal" e viene continuata anche dopo la morte dell'autore, avvenuta nel 1954. Racconta di come l'improvvisa ricchezza proveniente da una vincita miliardaria non cambi il fondo semplice dell'immigrato irlandese Jiggs, mentre trasforma la moglie Maggie e la

giovane figlia in due insopportabili *parvenues* con grandi ambizioni mondane. Raffinata satira del matriarcato americano, la serie è anche un nitido esempio di grafica *art déco* e una continua passerella di moda raffinata. Ma è soprattutto una rassegna straordinariamente ironica di snobismi e *rozzezze*, presentati con umorismo inesauribile ed inventiva surreale. Harry Hershfield è infine il creatore del personaggio *Abie the Agent*, il cui vero nome è Abraham Mendel Kabibble. Di evidenti ascendenze ebraiche, questo piccolo agente di commercio di New York viene utilizzato dal suo autore per affrontare con allegra serietà le problematiche degli affari e della politica dal

58



punto di vista delle minoranze etniche. Ospite fin dal 1910 delle *strip* di *Desperate Desmond*, Abie può vantare una serie propria a partire dal 1914. Definito “il primo fumetto adulto d’America”, anticipa temi e motivi che diverranno noti al grande pubblico solo molti decenni più tardi, con l’acre umorismo di matrice *yiddish* di Woody Allen e Mel Brooks. Hershfield è anche tra i primissimi a far pensare i personaggi, evidenziandone le congetture dentro nuvolette con i contorni “mossi”. Inoltre i suoi protagonisti sono riconoscibili subito in quanto grandi fumatori, sempre circondati di densi anelli di fumo tondi tondi.

Le curiosità da raccontare sarebbero infinite

altre, ma lo spazio non lo consente. Qui l’importante era mettere a fuoco la temperie multiculturale della culla dei *comics* nella babele degli Stati Uniti tra Otto e Novecento, quando quelle storielle di carta servirono anche da sillabario d’inglese per masse in gran parte analfabete: adulti e bambini compagni di banco ad imparare divertendosi, ridendo anche di se stessi, e beandosi intanto la vista con forme e colori eccitanti, e coltivandosi intanto il gusto con trovate narrative tanto geniali quanto spassose. Una piccola piega curiosa di un capitolo di storia noto in genere per tutt’altre sue caratteristiche. ■



59 Immagine tratta da *"One Way"*, cit.

60 Rio de Janeiro, L'Avenida Central in costruzione, vista da sud
[Foto Marc Ferrez - Genova, Collezione Privata]

Fumetto: linguaggio migrante Ferruccio Giromini

60



Arte dalla Liguria alle Americhe, dalle Americhe alla Liguria

Franco Ragazzi

Uno sguardo sulla realtà del Chiavarese

Le vicende dell'emigrazione ligure nelle Americhe non sono soltanto racconti di viaggi, separazioni laceranti, fatiche, cronache e testimonianze che riguardano la storia della società ripercorrendo le dimensioni del lavoro, dell'economia, della realizzazione di grandi fortune o di drammatici insuccessi, ma anche di relazioni riferite alle arti e alla cultura. E' il caso di artisti liguri chiamati ad operare nel Nuovo Mondo, così come di artisti nati nelle Americhe da famiglie emigrate che hanno conseguito la fama nei loro paesi e, qualche volta, anche in Italia.

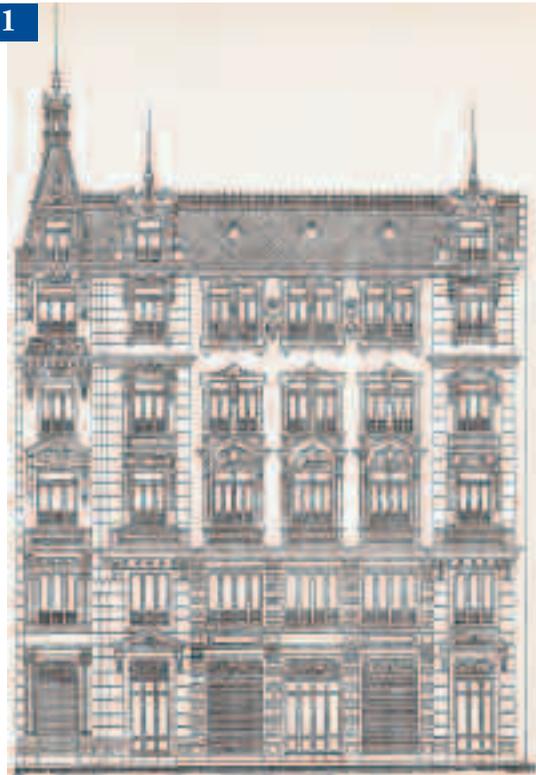
Conduciamo questa campionatura ristretta alla prima metà del Novecento limitandoci, da un lato, alla realtà del chiavarese, territorio di antica emigrazione in cui si avverte in maniera tangibile la presenza del fenomeno sia nell'economia (si pensi alla storia del Banco di Chiavari), sia nel gusto, nella cultura (è il caso delle ville con torretta e giardino costruite dagli "americani" all'inizio del Novecento) ed anche in notevoli opere d'arte realizzate attraverso munifiche donazioni, dall'altro a quella dell'Argentina, seconda patria per molti emigrati dal Levante anche se, come vedremo, non mancheranno cenni ad altre "patrie" della presenza ligure nelle Americhe.

Fra gli artisti liguri destinati ad una straordinaria fortuna in Sud America il più

This small sampling from the first half of the 1900s is limited, on one hand, to Chiavari, a land of old emigration where a tangible presence of the phenomenon permeates the economy and the culture and, on the other, to Argentina, the second "homeland" for many emigrants from Levante, even though others in the Americas where Ligurians are present are also mentioned.

*Articolo di presentazione in occasione della mostra "Finestre sulle Americhe"
Genova 6-29/ 8/2004*

61



noto è sicuramente lo scultore Luigi Brizzolaro (Chiavari 1868-Genova 1937) il quale si dedica alla scultura fin da giovane lavorando nella bottega del padre ebanista. All'età di vent'anni si trasferisce a Genova dove studia con Giovanni Scanzi all'Accademia Ligustica di Belle Arti. Si distingue all'Esposizione colombiana del 1892 e con la realizzazione nel 1898 del Monumento a Vittorio Emanuele II a Chiavari.

A Genova e in Liguria sarà molto apprezzato nella scultura monumentale e funeraria.

In collaborazione con l'architetto lombardo, ma chiavarese d'adozione, Gaetano Moretti (Milano 1860-Chiavari 1938), vince il concorso internazionale per il monumento da erigersi a Buenos Aires per il centenario dell'Indipendenza dell'Argentina (25 maggio 1910) aggiudicandosi il primo premio di 10.000 pesos d'oro. Il bozzetto elaboratissimo (realizzato solo in parte) si presenta come un'alta torre che prevede al suo interno un salone adorno di mosaici e marmi preziosi, oltre a scalee e a numerosi gruppi statuari.

La cooperazione con il Moretti continuerà anche a Chiavari con la facciata di San Giovanni Battista (1935).

Il successo conseguito per la Plaza de Mayo gli apre le porte della committenza sudamericana. Nel 1920 è a San Paolo del Brasile dove partecipa al concorso per il monumento commemorativo dell'Indipen-

denza brasiliana, realizza il Mausoleo della Famiglia Matarazzo, considerato uno dei più grandi monumenti funebri del mondo, le statue per la Famiglia Carvalho, diversi monumenti funebri, alcune sculture per il Museo dell'Indipendenza e per il Parco dell'Avenida Paulista. Per il centenario dell'indipendenza brasiliana la colonia italiana di San Paolo gli affida l'incarico per il complesso monumentale a Carlos Gomes inaugurato il 12 ottobre 1922 con grandissimi festeggiamenti. L'anno dopo vince anche il concorso per l'enorme monumento alla Repubblica brasiliana da erigersi a Rio de Janeiro, mentre nel 1931 esegue il Mausoleo del Generale Emilio Fernandez nel Cimitero di Caracas.

Quasi sconosciuto in Italia ma molto noto in Argentina è lo scultore Antonio Devoto (1906-1989), nato a Chiavari, dove frequenta la locale Scuola d'Arte, ed emigrato in Argentina nel 1923. Qui sviluppa la sua attività artistica attraverso una plastica che risente delle ricerche europee più avanzate e dei suoi studi sulle culture sudamericane. Espone dal 1933 nei maggiori musei argentini e ottiene la cattedra alla "Escuela Nacional de Bellas Artes Manuel Belgrano" di Buenos Aires.

Nasce nell'entroterra di Chiavari, a Varese Ligure, il pittore Fortunato Vincenzo Figone (1901-1982). Emigrato negli Stati Uniti studia alla "California School of Fine Art" di San Francisco, all'Università di Berkeley in California e si perfeziona all'Accademia di Belle Arti di Firenze. La

sua pittura restituisce immagini di un West ancora mitico, scorci della baia di San Francisco, ritratti risolti con attenzione introspettiva, ma riesce anche a trattenere i ricordi della nativa Val di Vara negli angoli di paesaggi e nelle scarne nature morte.

E', invece, argentino il pittore Edelmiro Lescano Ceballos (Córdoba 1900-1983), autentica celebrità popolare nel suo paese (suoi sono alcuni murali degli anni Trenta nel Ministero dell'Economia a Buenos Aires), il quale, costretto ad espatriare durante il periodo peronista, vive il suo esilio a Chiavari dove lascia una traccia della sua presenza pittorica.

Artisti maggiormente significativi per questa ricerca nascono da genitori liguri emigrati.

Vittorio "Tollo" Mazzola nasce al confine fra Perù e Cile (Tucma 1917-Chiavari 1999). Studia architettura in Italia e vive in Perù dal 1947 al 1960 dove dipinge e scolpisce, cosa che continua a fare anche dopo il suo ritorno in Italia, rivivendo il ricordo dei miti Incas in composizioni di carattere geometriche dalle forme arcaiche e dai colori primordiali.

Ritorniamo in Argentina incontrando autentiche glorie nazionali, artisti di origine ligure a cui il paese latino americano ha conferito riconoscimenti, dedicato scuole, musei, intere serie di francobolli illustrati con le loro opere.

Eduardo Sivori (Buenos Aires, 1847-1918) è il "patriarca" della moderna pittura

argentina, attivo a Parigi con un proprio atelier dal 1883 al 1891, gli sarà dedicato il "Museo Municipal de Artes Plásticas"; Eduardo Schiaffino (Buenos Aires, 1858-1935), è il fondatore del "Museo Nacional de Bellas Artes" e della "Sociedad Estímulo de Bellas Artes"; Santiago Eugenio Daneri (Buenos Aires, 1881-1970), insieme a Martin Benito Quinquela (Buenos Aires 1890-1977), pittore argentino abbandonato dalla famiglia in tenera età e adottato dalla famiglia ligure dei Chinchela, il lucchese Alfredo Lazzeri, e ad altri artisti, darà vita al famoso "Grupo de la Boca", pittori uniti dall'interesse verso un espressionismo dai toni popolari impresso dai colori del caratteristico quartiere degli emigrati liguri. Inconfondibilmente di origini liguri è Aldo Parodi, pittore argentino nato nel 1927.

Manuel Musto (Rosario di Santa Fé, 1893-1940) è considerato fra gli iniziatori della tradizione pittorica di Rosario dalla quale nascerà il più famoso artista italo-argentino, Lucio Fontana (Rosario di Santa Fé 1899-Varese 1968). Il Musto, al quale verrà dedicata l'"Escuela Municipal de Artes Plásticas" di Rosario, tornerà in Italia intorno al 1915 per studiare a Firenze, esporre a Firenze e Milano, ritrovare la famiglia originaria di Cogorno. Nel 1926 vince il premio dedicato a Eduardo Sivori. Anche le famiglie di Juan Carlos Castagnino e di Santiago Cogorno sono originarie dell'entroterra chiavarese.

- 62** Progetti edificio Suore N.S. da Ajuda (A.Morales de los Rios architetto, C.Pereira Cotta costruttore)
 Edificio Menge (J.Oberg architetto, Gatel y Solà costruttori)
 Edificio Dos Santos (Antonio Jannuzzi, Irmao & Comp. architetti e costruttori)
 [Genova - Collezione Privata]

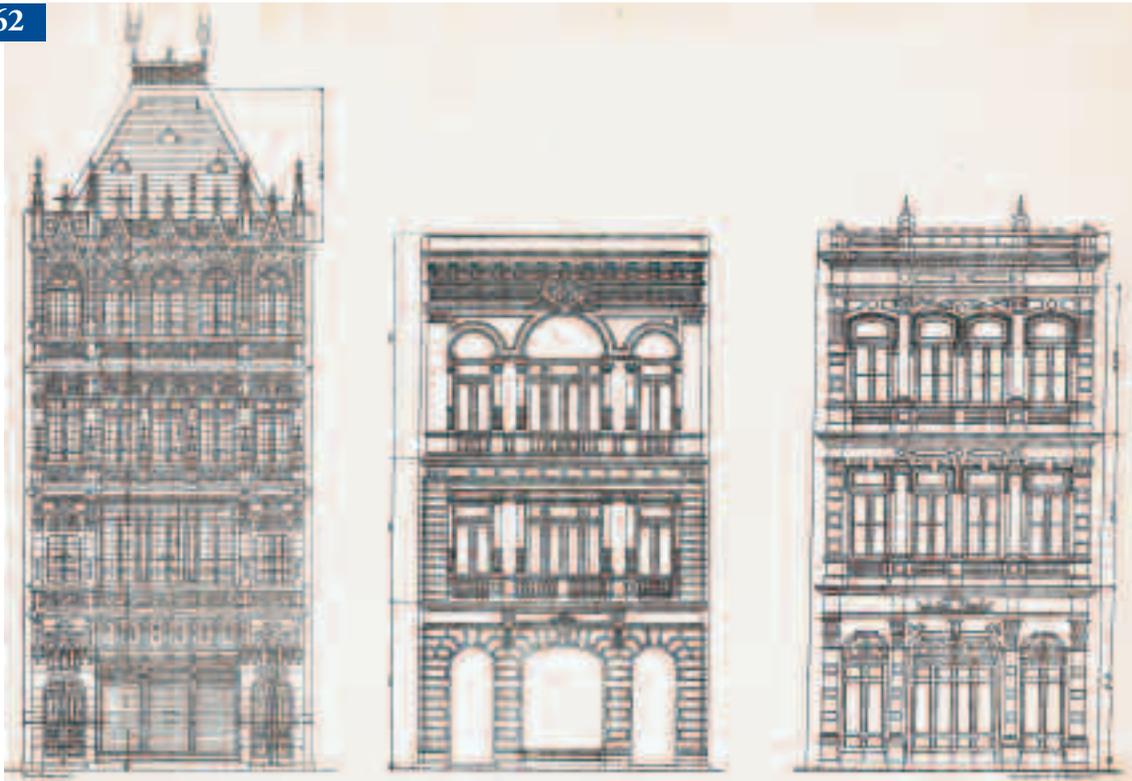
Arte dalla Liguria alle Americhe, dalle Americhe alla Liguria Franco Ragazzi

Juan Carlos Castagnino (Mar del Plata 1908-Buenos Aires 1972), dopo gli studi, si occupa di pittura muralista, diventa assistente di David Alfaro Siqueiros, nel 1933 vince il “Premio Estimulo” per un bozzetto di affresco e realizza lungo tutta la sua vita numerose pitture parietali, così come studia la pittura murale degli antichi maestri: si veda in mostra *Sovre un tema de Miguel Angel*, bozzetto per la pittura murale delle Aerolineas Argentinas. E’ presente in numerose mostre nazionali ed internazionali, ottiene riconoscimenti, le

sue opere sono nei maggiori musei argentini.

Santiago Cogorno (Buenos Aires 1915-Sestri Levante 2001), figlio di emigranti liguri, fin da giovanissimo studia, vive e lavora alternando lunghi periodi fra l'Italia e l'Argentina. In Italia studia a Brera con Aldo Carpi (1933-1938), mentre nei mesi estivi lavora come scalpellino presso un marmista di Chiavari. Allo scoppio della guerra torna in Argentina dove espone al “Salón Nacional de Artes Plasticas” di Buenos Aires (1942) e vince il premio

62



“Estimulo”. Dal 1949 lavora con la Galleria del Milione di Milano, nel 1956 espone alla Biennale di San Paolo e nel Padiglione Argentino della Biennale di Venezia, stringe amicizia con molti artisti fra cui Lucio Fontana e Bruno Cassinari con cui divide i soggiorni estivi nel Tigullio, è premiato al XLVII Sal6n di Buenos Aires (1958) e al Sal6n del Mar del Plata (1961), in Italia espone alla Galleria del Levante di Emilio Bertoni (1962) e al Centro Culturale Olivetti di Ivrea (1963).

La vita di Cogorno 6 è esemplare di molti liguri che, nati nelle Americhe, hanno saputo mantenere vivo il legame con la terra d'origine, facendovi ritorno, senza per6 stabilirvisi definitivamente. Fuggendo cos6 da qualsiasi forma di nostalgia che nella sua arte ha raggiunto esiti nei quali la cultura europea si interseca e dialoga con quella India. In America, Cogorno si 6 occupato di trib6 e culture indie in via di estinzione, ma sarebbe sbagliato ricondurre la sua pittura e, in particolare, la scultura, alla etnografia di molta arte latino-americana. Nell'arte di Santiago Cogorno si avvertono, come osserva Jorge Luis Borges scrivendo della sua scultura, le radici di quella scultura moderna nata dalla riflessione verso l'arte arcaica e le culture d'oltremare. ■

63



63 Progetto del palazzo Eduardo Guinle n.2-4-6, (Antonio Jannuzzi, Irmao & Comp. architetti e costruttori)
[Genova - Collezione Privata]

64 Facciata della fabbrica di pasta italiana Brasil, a Bahia, in Brasile
[1930-1940 ca. Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari, Firenze]

Arte dalla Liguria alle Americhe, dalle Americhe alla Liguria Franco Ragazzi

64



L'avventura americana di Antonio Jannuzzi

Giovanna Rosso Del Brenna

Figlio del capomastro Fioravante Jannuzzi, Antonio (Fuscaldo, 1855-Rio de Janeiro, 1949) emigrò giovanissimo da Fuscaldo, Calabria, con il fratello Giuseppe, dirigendosi prima a Montevideo e quindi, nel 1874, a Rio de Janeiro, dove fondava l'anno seguente l'impresa di costruzioni "Antonio Jannuzzi & Irmão". Meno di dieci anni dopo arrivarono dall'Italia altri due fratelli, Francesco e Camillo (morto nel 1885) e più tardi, nel 1892, il fratello minore Michelangelo. Nel 1898 la ditta partecipava all'Esposizione Generale Italiana di Torino, presentando nella sezione italo-brasiliana oltre cento fotografie di palazzi e edifici industriali realizzati a Rio de Janeiro e dintorni (tra cui il gigantesco Mulino Fluminense nel quartiere di Saude) e veniva premiata con la medaglia d'oro. Il premio valse a Jannuzzi un invito del governo dello stato dell'Amazzonia per l'erezione di un grande ospedale a Manaus; egli organizzò a questo scopo una vera e propria spedizione di più di 250 persone, ma l'iniziativa non venne portata a termine per inadempienze contrattuali.

Nel 1904, quando iniziò - con l'apertura dell'Avenida Central - il rinnovamento urbano della capitale promosso dal governo repubblicano, la "Antonio Jannuzzi, irmão & C.ia" era la principale impresa di costruzioni di Rio de Janeiro; costruì ben 15 palazzi nella nuova arteria, tra cui quelli di Eduardo Guinle (la prima pietra venne

posta il giorno dell'inaugurazione dei lavori), la sede del Jornal do Comercio, il palazzo Docas de Santos su progetto dell'architetto di São Paulo Ramos de Azevedo, e la sede dell'ufficio tecnico della stessa impresa Jannuzzi (terminata, a tempo di record, nel 1905). Nel 1906 la commissione costruttrice dell'Avenida Central commissionava alla ditta anche l'obelisco di granito di 17 metri - ancora esistente - che concludeva trionfalmente l'avenida (e che venne realizzato nelle cave e officine di proprietà Jannuzzi sul Morro da Viuva).

A differenza dei fratelli Giuseppe e Michelangelo, che ritornarono in patria nel primo decennio del Novecento, Antonio Jannuzzi si stabilì definitivamente a Rio de Janeiro, dedicandosi, oltre che alla conduzione della sua impresa - in cui era coadiuvato dal fratello Francesco e dal figlio Antonio - alla pubblicistica. Scrisse, tra l'altro, un importante saggio sulle case operaie e numerosi articoli e lettere aperte per i principali quotidiani della capitale sul problema dei senza tetto e sulla necessità urgente di un programma di edilizia popolare.

Nel 1928, quando venne intervistato nel suo studio nell'Avenida Rio Branco 144 (già Avenida Central) dal corrispondente di Le vie d'Italia e dell'America Latina, era cavaliere del lavoro, membro del Consiglio del Club di Ingegneria, presidente della Società dei Costruttori Civili da lui stesso

- 65 Edificio Serpa, (Antonio Jannuzzi, Irmao & Comp. architetti e costruttori)
 Edificio Costa, (A.Morales de los Rios architetto, Antonio Jannuzzi, Irmao & Comp. costruttori)
 Palazzo Resende, (A.Bandiera architetto; Paolo Schroeder costruttore)
 [Genova - Collezione Privata]

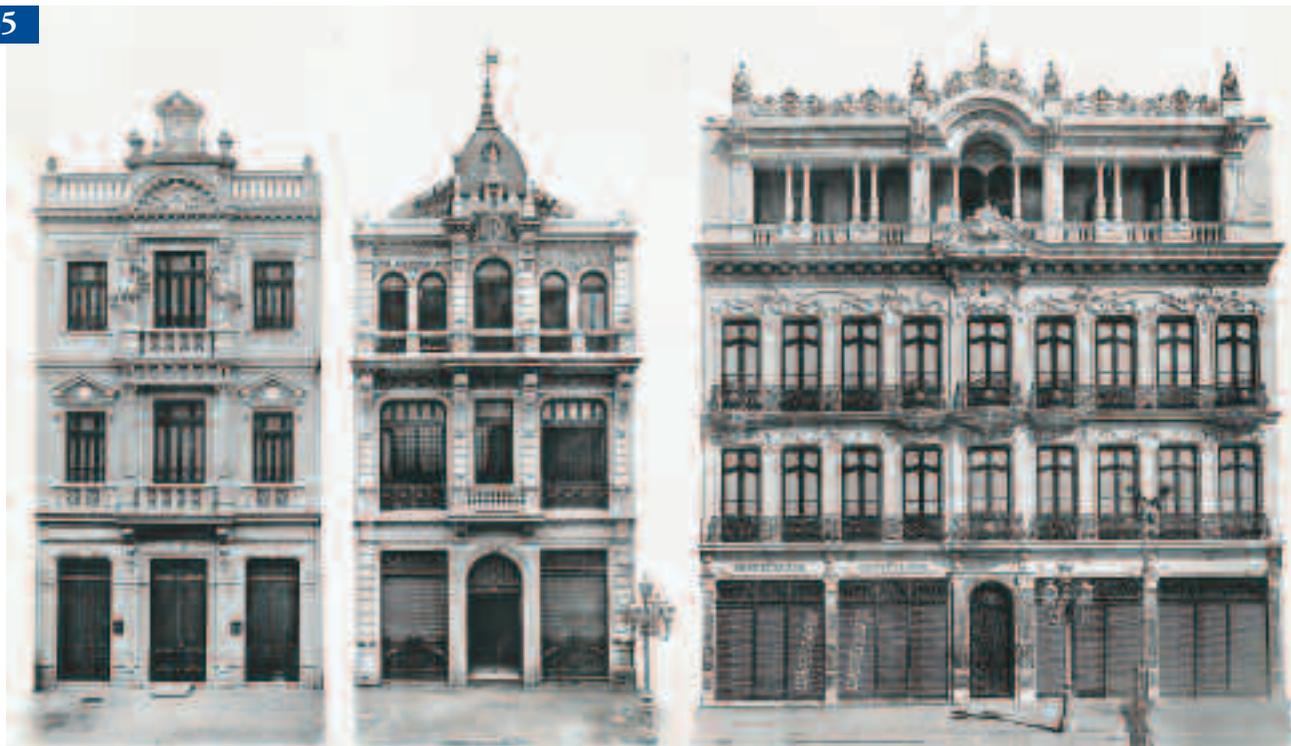
fondata (attuale SINDUSCON), e presidente della Società Italiana di Beneficenza e Mutuo Soccorso, di cui aveva costruito la sede e nella quale, valendosi del suo prestigio, aveva riunito il comitato della Dante Alighieri, il gruppo dei Fuscaldesi, i Reduci e il Fascio.

La sua è una delle tante storie di emigranti “fortunati” – architetti, costruttori, scultori, decoratori – che ci proponiamo di ricostruire in un prossimo futuro, valendoci della ricca documentazione, spesso inedita o dimenticata, custodita in archivi e raccolte italiane e latino-americane. ■

The American adventure of Antonio Jannuzzi is one of the many stories of “lucky” emigrants - architects, builders, sculptors and decorators - that the author proposes to reconstruct in a near future, utilising a wide range of what is often unpublished or forgotten documentation on file in Italian and Latin American archives and collections.

*Articolo di presentazione in occasione della mostra “Finestre sulle Americhe”
 Genova 6-29/ 8/2004*

65



- 66** Palazzo della ditta Teodor Wille, Arno Cierth architetto,
Antonio Jannuzzi, Irmao & Comp. Costruttori (Foto Marc Ferrez)
[Genova - Collezione Privata]

L'avventura americana di Antonio Jannuzzi Giovanna Rosso Del Brenna

66



- 67 Sede dell'impresa Jannuzzi e Palazzo Parananguà,
Antonio Jannuzzi, Irmao & Comp. architetti e costruttori (Foto Marc Ferrez)
[Genova - Collezione Privata]

L'avventura americana di Antonio Jannuzzi *Giovanna Rosso Del Brenna*

67



Il Sogno, i Sogni

Mauro Bocci

Emigrazione e turismo di crociera nei manifesti Hapag e Ndl dal 1847

Prima dell'avvento di massificati veicoli di persuasione visiva, quali il cinema pubblicitario e soprattutto la televisione, il manifesto murale, l'affiche, è stato lo strumento di comunicazione privilegiato per offrire evidenza a un prodotto, illustrando e promuovendo tanto le corrive merci d'uso quotidiano quanto più complesse idealizzazioni e astrazioni, non soltanto nella sfera della politica. I sogni di un sempre più diffuso pubblico di consumatori, che dispongono ormai di un crescente tempo libero, i trend di vita (si direbbe oggi) e significative urgenze economico-esistenziali, infine, individuabili con gli strumenti della sociologia emergono con evidenza dalla seconda metà dell'Ottocento, con le grandi Esposizioni mondiali, come ha osservato Walter Benjamin.

Il piccolo mondo compresso della borghesia e ancor più del proletariato tardo-ottocenteschi si andava progressivamente restringendo, quanto più avanzava la civiltà delle masse: in particolare, spazi e dimensioni di vita delle classi medio-basse – dalle abitazioni meno confortevoli e più piccole alla parcellizzazione del lavoro impiegatizio-burocratico come di quello operaio – s'inserivano adesso in una angusta normalità, il più delle volte alienante, che avrebbe informato di sé, in modi talvolta tragici, il XX secolo. Ma, nel tempo stesso,

quel che veniva disperso nella banalità e nella qualità mediocre delle esperienze reali era ritrovato nello spazio altro del sogno e dei sogni, dell'evasione. Per i settori più poveri della società, per i più disagiati, il sogno per eccellenza era l'American Dream, vale a dire l'approdo in un paese delle opportunità, avvertito, probabilmente, come luogo dell'Immaginario, dove cercar fortuna e avventura. A livello un poco più elevato – ma il malessere della massificazione colpiva anche gli strati culturalmente "alti": è anche il senso dell'estetica decadente – il divertimento, lo svago, sostituivano quel sogno americano, lo moltiplicavano anzi in un caleidoscopio di sogni, in chiave di volta in volta ludica e consolatoria, erotica ed esotica, mentre un sentimento quasi feticistico per le merci, per il prodotto, andava imponendosi: il senso di fuga dalla realtà e l'elaborazione di spazi e visioni trasognanti s'intrecciavano con l'aspetto commerciale, con effetti assai fascinosi. Prerogative del cartellone, in quel periodo, furono quelle di costituire una sorta di consiglio per gli acquisti (di oggetti, di servizi, ma anche di beni virtuali, come uno spettacolo teatrale) e, nel tempo stesso, di raccontare se stesso, nella maniera più possibile svincolata da quanto si stava propagandando. Si pensi ad autori come Chéret, Beardsley, Klimt, Mucha e, naturalmente, Toulouse-Lautrec.

Due grandi compagnie di navigazione come la Hapag e la Ndl vivevano per intrinseca

natura il piano del viaggio, del lontano: le loro rotte verso l'America (il sogno) e verso il Mediterraneo, che diventava destinazione turistica dei bonhommes del tempo, intersecavano la speranza del sogno americano, spesso drammaticamente sostenuta da condizioni di vita precarie, e le ragioni, decisamente più frivole, dei fautori di un Grand Tour non più europeo ma coloniale, non più esclusivo ma già consumisticamente "a prezzo fisso". Anche la necessità di vendere un biglietto per un viaggio transatlantico, e a maggior ragione per una crociera, costituiva uno stimolo per i cartellonisti a inventare, a costruire immagini cattivanti. Tanto più interessante e utile appare, a definire un'epoca e anche il rapporto nel tempo fra un tipo d'impresa rilevante a livello nazionale e internazionale e la sua immagine popolare, questo carattere bifronte – emigrazione e turismo di crociera – dell'attività dei due colossi della marina mercantile germanica. Il messaggio iconografico dei manifesti di Hapag e Ndl – a prescindere dalla varietà delle scelte e delle invenzioni estetiche, specie dagli anni Venti-Trenta spesso sorprendenti, che ora ne fanno anche esemplari discretamente quotati nel mercato web dell'affiche – gioca sui due piani (che continueremo a chiamare del sogno e dei sogni) con invidiabile coerenza pubblicitaria.

La memoria che si ha degli inizi della Hapag – verso il 1850 – è essenzialmente pittorica e precede, in una sorta di celebrazione

autoreferenziale, l'utilizzazione, cominciata intorno al 1875, di quelli che sarebbero stati i primi strumenti della comunicazione di massa. Sono i ritratti dei fondatori della marina mercantile tedesca a dare il ricordo di quell'epoca, i primi moderni armatori (Adolph Godeffroy, August Bolten) dagli abiti austeri, tanto diversi da quella giacca color cannella, dalla cravatta di seta gonfia e larga e dal panciotto multicolore ostentati dall'aristocratico console Buddenbrook a Lubecca nella cena di famiglia del 1835 che dà avvio al maestoso capolavoro di Thomas Mann (1901). La marineria tedesca avrebbe comunque condiviso in tutta la loro drammaticità gli effetti della crisi del 1873 – prima manifestazione di congiuntura capitalistica globale – che mise ovunque a dura prova la resistenza finanziaria di un patriziato mercantile il cui sfinimento viene suggellato, sempre nei Buddenbrook, dalla prematura morte, proprio in quegli anni (1876) del giovanissimo Hanno, ultimo rappresentante di quel clan hanseatico. Ma anche quella difficile congiuntura venne affrontata e superata rapidamente; l'introduzione del manifesto nella pubblicità marittima risale a quel periodo, caratterizzato da una forte ma effimera concorrenza interna, dalla conseguente guerra dei prezzi e dalla necessità, dunque, di promuovere al meglio il proprio "prodotto". In quanto settore strategico – non soltanto in Germania: si pensi in proposito ai dibattiti e alle scelte dell'Italia umbertina – la navigazione veniva a identificarsi sia sotto il

profilo economico e dei trasporti sia dal punto di vista bellico con la potenza stessa di una nazione. Non era stato del resto proprio il mare l'infrastruttura che aveva decretato, più ancora dell'irrompere delle giacche nere prussiane sul campo di Waterloo, la sconfitta di Napoleone, imbrigliato dal blocco navale britannico?

Le prime raffigurazioni di postali diretti a New York – dal 1875 alle soglie del Novecento – restituiscono questa idea di potenza e offrono nel tempo stesso usuali rappresentazioni, vagamente oleografiche, di navi che affrontano l'Oceano, con i flutti che lambiscono le prue fra increspature d'onde. Le vele dispiegate sono ancora di supporto al vapore, mentre dalle ciminiere si leva un fil di fumo. L'idea comunicata, in questo caso, era quanto di più concreto e piano si potesse immaginare; tanto che spesso il rapporto tra immagine e testo risulta un poco a scapito della prima.

Il lungo viaggio – che per molti doveva essere destinato a segnare la vita – avveniva su imbarcazioni solide e sicure, emblema della forza di una Germania che sul mare temeva soltanto la concorrenza britannica e che si affermava in Europa, subito dopo la nascita dell'Impero, come forza economica di primissima grandezza. Nel manifesto *Hamburg-Amerika* (1902) del berlinese Hans Bohrdt (1857-1945) – uno dei più assidui e peraltro eclettici cartellonisti al servizio degli armatori hanseatici – la presenza della bandiera tedesca e dell'aquila

imperiale offrivano la sensazione di trovarsi di fronte a una sorta di promozione politica nazionale. Pittore a olio di impianto relativamente tradizionale, Bohrdt fu anche artista di corte del kaiser Guglielmo II, che accompagnò, a cavallo dei due secoli, nei suoi viaggi in Norvegia e in Italia. In lui la passione romanticheggiante per i paesaggi marini si accompagnava con uno stile patriottico di retorica pesantezza, ma estremamente puntuale nel porre in evidenza un'impostazione e un messaggio ricorrente, di spiccato contenuto ideologico.

Già alcuni anni prima, il manifesto per il cinquantenario Hapag (1897) affiancava all'immagine di un vapore come in corsa sul mare la presenza di due solenni figure femminili, prosopopea della Germania e degli Stati Uniti, fra bitte, ancore, timoni e mappamondi. In cima a una colonna, alla quale una delle mirabili donne sembra appoggiarsi, ancora un'aquila realistica e non araldica – così da poter essere il simbolo di entrambi i paesi – ghermiva con l'artiglio le due bandiere. La marineria era d'altro canto divenuta un vettore fondamentale dell'amicizia tedesco-americana: la più consistente comunità non anglosassone degli Usa era fin da allora quella germanica. Singolarmente, il legame Germania-Usa è ribadito in un manifesto del 1936, l'anno dell'Olimpiade di Berlino: Hitler è al potere già da tre anni. Ernst Th. Etbauer disegna, nel manifesto Hapag *Nach New York*, due stilizzate ciminiere, avvolte dai colori

nazionali tedeschi, e sopra le quali svetta il drapeau a stelle e strisce. Se negli anni Trenta gli spazi di libertà, in Germania come in Italia, si restringono fino ai minimi termini, proprio i transatlantici restano veicolo di novità e di cultura; oltretutto, in molti casi, letteralmente, un insostituibile strumento di fuga.

Tornando agli anni d'inizio Novecento, è ancora Bohrdt il cartellonista delle grandi compagnie marittime: piega sul pittoricistico, lavora la superficie del mare con lame di luce, che oggi appaiono piuttosto corrive; offre ornamento vegetale all'immagine di un transatlantico: immancabile una bandiera, in questo caso della Hapag.

Assai rappresentativo, nel 1906, è poi il manifesto del pittore berlinese dedicato ad Amburgo, con "split" di vedute dell'area portuale, con velieri e vapori, di gusto realistico, e incombente, a fianco dello stemma municipale, la statua antichistica del cancelliere Bismark – che presso la città hanseatica era morto nel 1898 – con armatura e durlindana.

La superba sagoma dell'*SS Imperator* (1913), disegnata da A.F. Bishop, è forse l'ultimo e più magniloquente esemplificazione della grandeur e della sicurezza entro la cui cornice si sarebbe svolto il viaggio per mare: la nave era la più grande al mondo. La Grande Guerra, con la sconfitta germanica, avrebbe ridimensionato per quasi due decenni quella pur pacifica idea di

The migratory phenomenon and cruise tourism analysed through the advertising posters of Hapag Lloyd / NDL from 1847 to the first half of the 1900s.

68



potenza navale; fin dal '21, tuttavia, la Hapag poté disporre di una efficiente classe di navi più piccole, che furono tra le preferite, anche per economicità, sulla rotta nordamericana. Ma, curiosamente, nel 1924, un manifesto offre una comparazione di lunghezze fra Statua della Libertà (93 metri), guglia del duomo di Colonia (161 metri) e motonave la Columbus (fotografata in verticale, 236 metri). Il motivo dell'imponenza – attraverso l'incontro, anzi quasi l'equazione, fra il grattacielo e il transatlantico – venne riproposto, all'inizio degli anni Trenta, in una stilizzata e rarefatta grafica di Albert Fuss (1898-1969), che durante quel decennio sarebbe stato uno dei più attivi e originali venditori di coloratissimi sogni esotici. Se il grattacielo di Fuss è evocato da un sistema di linee che pure non lo individua se non attraverso una sorta di *découpage* allusivo, l'abbinamento fra grattacielo e transatlantico si fa più esplicito in *Empire* di Paul Etbauer, del 1932. Le grandi motonavi, se per un verso costituiscono per grandiosità una sorta di termine di paragone con le alte torri della Modernità, dall'altro sono ancora una volta il vettore del sogno. Etbauer "fotografa" nei 448 metri dell'Empire State Building, appena ultimato a Manhattan, non soltanto l'immagine-simbolo della New York d'allora, ma individua in certo modo la metafora di quella ascesa sociale, di quell'innalzarsi economico a nuova vita che appartiene al sogno americano. Anche Franz Kafka deve

aver visto il Nuovo Mondo sotto questa luce, che disperde e rimpicciolisce l'uomo, ma nel tempo stesso ne esalta il titanismo, la volontà di scalare l'Olimpo.

Quando negli anni Sessanta, dopo il lungo intervallo di una guerra devastante per la Germania e il suo sistema marittimo, Hapag e Ndl riprenderanno a pubblicizzare la propria attività nei trasporti di merci e uomini, le ambizioni saranno ben diverse da quelle della Germania guglielmina e weimariana, per non dire di quella nazista. Velocità e sicurezza – supportate dai buoni risultati della tecnica e della tecnologia tedesca – sono in ogni caso motivi costantemente ricorrenti, nei quali si stempera l'antica grandeur d'anteguerra. La stilizzazione, in questa fase, piega addirittura verso l'astratto (se non verso il geometrico-costruttivista), fino all'essenzialità, semplice e diretta, del manifesto di Dirk Möller (1986), con il profilo blu-arancio (i colori della compagnia) di una prua festosamente pavesata e con una lingua di costa che s'intravede lontana. E un senso d'astrazione si percepirà ancora negli anni Ottanta e Novanta in alcuni manifesti fotografici, quasi gradevolissimi poster, accanto a riproduzioni più realistiche e piane delle navi-container.

Il viaggio – e qui il cerchio si chiude anche iconograficamente – non è più cammino della speranza e neppure, all'altro opposto, esclusivo teatro dei sogni della ricca borghesia, . Il caleidoscopio di situazioni e

personaggi del cartoon di Wilfriede Gebhar *Die neue Europe* (1986) individua fin dal titolo (che gioca con il nome della nuova ammiraglia della flotta Hapag) un nuovo sentimento di libertà e di benessere che è ormai diffuso in prospettiva transnazionale e continentale, in un'epoca in cui il viaggio di massa ha sostituito ormai le grandi migrazioni.

Il legame fra le crociere d'inizio secolo e quelle, ancor più confortevoli, delle città galleggianti d'oggi viene riaffermato in un recente manifesto, che riprende le figure femminili di una affiche di cent'anni fa (Felix Schwormstadt, 1904): giovani donne in freschi abiti bianchi belle époque, in ozio su un ponte di nave dove si gioca a minigolf, in uno stile che rammenta un poco la vecchia grafica della *Domenica del Corriere*. Se questo bozzetto fa esplicito riferimento al comfort del turismo in nave, già nel 1905 sono i paesaggi i monumenti e il local color esotico a prendere campo, come nel manifesto in cui alcuni arabi dalla barba bianca discutono animatamente, vicino a due ragazzetti nudi. Personaggi e situazioni orientali tornano negli anni immediatamente successivi: la piramide di Giza e la Sfinge (1906) o la statua di Ramses (1911), la graziosa ragazza turca con anfora in capo contro lo sfondo di Istanbul (1906), cammelli e cammellieri che portano tra le rovine egizie turisti biancovestiti e con casco coloniale (sempre nel 1906), quando il motivo torna, ma con l'accessorio di una carta dell'Europa e del

Mediterraneo che, evidenziando le rotte, mostra l'importanza del ruolo di Genova anche per la marina da diporto tedesca di quegli anni. Il capoluogo ligure, del resto, è presenza costante in questi manifesti fin dal 1895; e, in veduta, appariranno la Lanterna e piazza Caricamento, con la palazzata della Ripa. Gli elementi più caratteristici della vegetazione rivierasca – l'ulivo, l'agave, le rose – evocano poi il paesaggio ligure e i suoi primontori in una affiche di Albert Knab (1912) di lussureggiante cromatismo. Sempre nel 1912, la sagoma della *SS Victoria Luise* si staglia contro un mappamondo, alzando la bandiera tedesca su una ideale linea che attraversa l'Equatore. Non passerà molto che anche quella bandiera comparirà sui campi di battaglia della Grande Guerra: la potente flotta tedesca, per quanto forte, venne compressa da quella inglese in un blocco navale non diverso da quello messo in atto contro Napoleone.

Questo blocco e le conseguenze degli accordi di pace dopo la sconfitta intralceranno la rinascita di una marina mercantile e da diporto, in una Germania dall'inflazione esorbitante, ma dai mezzi di produzione intatti. Ma ben presto gli anni Venti e Trenta scandiranno l'età d'oro del crocierismo tedesco e della sua promozione pubblicitaria, nella quale l'utilizzazione dell'offset va sostituendo la più classica litografia. Emergono personalità interessanti, come quella del già ricordato Fuss, di Ottomar Anton (1896-1975), di Hugo Feldtmann, di Max Sommer, di Oswald Voh. Il primo

realizza una lunga serie di affiche con i soggetti più disparati: abbronzate e sorridenti signore tedesche si alternano a vedute di gusto stilizzato di sgargianti baie meso-americane circondate da isolette con fumanti vulcani e ad altre del Vicino Oriente; particolarmente efficace appare la festosa raffigurazione di un tucano, in occasione di una “esplorazione” amazzonica del '37. Anton veleggia anch'egli verso Cuba e il Messico; sue sono la reclame del dirigibile *Graf Zeppelin* (1932) e un profilo di nave dalla sobria geometria. Feldtmann, da parte sua, predilige l'evocazione delle cose della marineria, per esempio, la prua di una nave vikinga a commento di una crociera nei mari nordici. Il dittico *Norden/Süden* costituisce invece una delle più interessanti invenzioni di questo illustratore: i due manifesti si diversificano per toni cromatici – il disco del sole è rispettivamente bianco e giallo – e per sensazione visiva – caldo-freddo – e hanno sullo fondo le carte geografiche e motivi vedutistici delle rispettive regioni e in primo piano figure in costumi tipici lapponi in un caso e arabo-turcheschi nell'altro.

Oswald Voh, nel '37, evoca con lirismo e semplicità un volo di cicogne per illustrare una crociera fra Scandinavia e Baltico. È uno degli ultimi esempi della pubblicità di navigazione d'anteguerra.

Resterebbe da esplorare con attenzione la dialettica interna – se vi fu – fra totalitarismo nazista e sogni della borghesia tedesca d'epoca: probabilmente, e senza indulgere in

nessun modo in revisionismi di sorta, si giungerebbe ad approfondimenti interessanti e forse inediti. I manifesti Hapag e Ndl possono costituire uno dei materiali di partenza per un'analisi di questo tipo. Detto questo, trascorreranno una decina d'anni, dopo la fine del conflitto scatenato da Hitler, perché la Germania, dopo essersi lodevolmente rimboccata le maniche, possa riproporsi sulla scena mondiale anche come fabbrica dei sogni, non soltanto nel turismo marittimo. Il cinema tedesco, per esempio, rinasce con il successo internazionale di *La ragazza Rosemarie* (1958), storia di una giovane squillo che tenta una difficile ascesa sociale nelle atmosfere del boom economico della Repubblica federale.

E un poco come Rosemarie veste la ragazza con i calzoncini a righini sdraiata sulla nave *Ariadne* – che della protagonista del film potrebbe rappresentare la versione edulcorata e borghese – con la quale Voh riprende un filo non spezzato nel '37.

È l'ulteriore, e non ultimo passaggio nel dialogo per immagini tra un pubblico sempre più vasto e gli eredi di quegli austeri armatori del 1847, che nel tempo avrebbero appagato speranze e sogni oltre la linea dell'orizzonte. ■

69 Genova, veduta dei Trogoli di Santa Brigida
[1915-1920 ca. Fratelli Alinari - Archivi Alinari, Archivio Alinari, Firenze]

Il Sogno, i Sogni Mauro Bocci

69



Arte e Grafica della banda stagnata tra Ottocento e Novecento

Daniela Lauria

La nascita nel ponente ligure dell'industria delle latte litografate fu la naturale conseguenza della fiorente attività frantoiana unita alla nuova tecnica di raffinamento dell'olio che, proprio a partire dalla fine dell'ottocento e i primi anni del novecento, aveva raggiunto un considerevole sviluppo.

L'influenza benefica e positiva si ripercosse in tutta l'attività economica e industriale, ma tale repentino incremento portò come prima conseguenza la necessità di avere al più presto a disposizione recipienti adatti a contenere l'olio per l'esportazione.

A Imperia, quindi, per esigenze impellenti si iniziò a produrre imballaggi a ritmo piuttosto sostenuto per far fronte alle continue richieste.

La prima e più importante azienda che iniziò a fornire latte in banda stagnata litografata fu la "Renzetti D. & C." che iniziò nel 1910 rilevando la "Tardito e Terrizzano" e diventando, nel giro di pochi anni, l'opificio più importante della zona. Alcuni anni dopo fu la volta di un'altra società già attiva a Sampierdarena, "La Solertia" che decise nel 1913 di aprire uno stabilimento a Porto Maurizio.

Nel 1925 si registrò la nascita della "Sasso Latta" con lo scopo di rendere la grande azienda olearia che faceva capo alla famiglia Novaro più indipendente possibile.

Accanto a questi, sono da rilevare alcune aziende più piccole, ma ugualmente importanti tra cui "La Graph" creata nel

1929 da Rocco Guatelli ad Oneglia. Quest'ultima, l'unica ancora presente nel territorio imperiese, in origine, si specializzò in etichette da damigiane e cappellotti, poi in lattine cilindriche e rettangolari, sotto la direzione del figlio Aldo. Nel 1963 cambiò la sua denominazione in Italgraf, oggi guidata dal nipote del fondatore, Riccardo.

Nella collezione della signora Tiziana Guatelli, composta da più di 4000 pezzi, oltre a comprendere le latte di olio dei maggiori stabilimenti liguri, sono presenti, esempi di produzione nazionale e imballaggi destinati ai diversi generi alimentari, a testimonianza della ricchezza e l'originalità di questa fiorente industria. Prima di analizzare la collezione è necessario compiere una breve indagine sulla nascita e sviluppo della latta, la litografia e l'impiego di quest'ultima a decoro degli imballaggi.

La latta, nata dall'unione dell'acciaio con lo stagno, è sempre stata molto importante, rivestendo un ruolo fondamentale per la vita umana.

Il successo si ebbe grazie al suo costo basso, tempi brevi di fabbricazione e riempimento, la sua robustezza e leggerezza, la sua impermeabilità e, infine, la sua capacità di conservare i cibi intatti e inalterati.

La nascita della banda stagnata pare piuttosto incerta ma sicuramente di area tedesca.

70-78 Le immagini in questa pagina e in quelle successive sono tratte dalla Collezione Privata Tiziana Guatelli (p.g.c.)

A fantastic collection consisting of more than 4000 pieces, including the oil tins produced by the most important Ligurian factories, examples of national products and packaging designed for various types of food. The emigrants who yearned for their homeland were not satisfied with the “usual tin”: they wanted it to be beautiful and decorated with prestigious symbols. Thus, the historical brands were created for this reason. In Imperia, during the first few decades of the 1900s, these expatriates did just that, focusing their efforts on lithography as if it were precious paper, and creating oil but also tuna tins with faded but also refined colours. Another particular feature was the wording: in fact, instead of being named after its producer, the oil referred to images of Italy, since the consumers for these tins were the emigrants in America.

70



71



72



Probabilmente a Wunsiedel dove si trovano cospicui giacimenti di stagno.

Il primato tedesco fu soppiantato nel XVIII secolo da quello inglese, nella zona di Newport, che diventò la prima esportatrice mondiale.

La creazione storica della banda stagnata consisteva nella battitura della lamina di ferro e nei successivi bagni di stagno fuso, dopo aver seguito diversi trattamenti, quali lavaggio e fissaggio.

Per quanto riguarda la litografia, questa tecnica nasce dall'invenzione di un boemo, Alois Senefelder, che alla fine del '700 creò un sistema economico per stampare le sue opere letterarie e musicali.

Trasferitosi a Monaco egli notò che la pietra (composta da carbonio, ossigeno e calcio non riproducibile industrialmente) , usata nelle costruzioni in Baviera, era finissima di grana, omogenea e dolce nel suo impasto e la sottopose a esperimenti. Ben presto si accorse che veniva facilmente intaccata dall'acido nitrico conservando in rilievo qualunque residuo di materia grassa vi fosse tracciata.

Ottenne così pietre con carattere a rilievo da cui con una pressa ricavava degli "stamponi" che adattava ai suoi bisogni.

Successivamente, provò ad intaccare le pietre con punte fini d'acciaio e inchiodando i tratti ottenuti scoprì che conservavano tutti i pregi e difetti dell'ori-

ginale.

Da questa serie di passaggi nacque la litografia che merita la definizione di arte industriale.

L'applicazione di questa tecnica alla banda stagnata iniziò già a partire dall'ottocento, attraverso l'impiego di meccanismi rudimentali che si affinarono nel corso degli anni.

Nella seconda metà del XVIII secolo lo strumento impiegato era provvisto di due cilindri, uno dei quali, ricoperto da uno spesso foglio di caucciù era impresso dai disegni su pietra, il secondo, che fungeva da compressore, premeva il foglio di latta contro l'altro in modo che il disegno vi restasse impresso. I disegni, diritti sulla pietra, impressi a rovescio sul caucciù dovevano essere nuovamente raddrizzati sulla lattina. I colori erano quelli della litografia, ma bisognava selezionare i più solidi e non decomponibili sotto l'azione del calore del forno di essiccazione (80 e 90 gradi centigradi) che doveva dare stabilità ai colori.

A lavoro ultimato si procedeva a una tiratura di fine vernice e al passaggio in forno a 120°.

Questo conferiva alla latta una durezza che aveva tutto il carattere di uno smalto.

Nell'ambito dello studio della vasta collezione Guatelli, si sono volute selezionare quelle realizzazioni grafiche che rappresentano una peculiare testimonianza

di una produzione artistica originale. Sono presenti opere di numerosi disegnatori di fama, ma anche realizzazioni legate alla produzione locale spesso di qualità altrettanto rilevante, non dimentichiamo, infatti, che le scatole di latta non rappresentavano solo oggetti di vita domestica, ma rivelavano anche l'esistenza di un tessuto industriale minore.

Le grandi aziende si rivolgevano per l'imballaggio a piccole imprese specializzate sia nella progettazione creativa del disegno a decoro della scatola, che nella sua fabbricazione.

Tale tendenza andò sempre più accentuandosi nella seconda metà dell'ottocento con l'organizzazione delle grandi esposizioni nazionali, rilevante quella di Torino del 1898, nelle quali questi produttori partecipavano mostrando al pubblico i campioni e spesso ricevendo premi e riconoscimenti.

L'esplosione di immagini che caratterizza la fine dell'ottocento aveva alcuni veicoli privilegiati, che erano, poi, strettamente connessi con lo sviluppo industriale e la relativa pubblicità.

Molto importante fu la diffusione del manifesto cromolitografico, esempio di una forma d'arte diretta al grande pubblico, che doveva adeguarsi alla massa e alla mentalità del cittadino medio, ma anche stimolarne il gusto, attraverso novità iconografiche e stilistiche.

La decorazione si sviluppava essenzial-

mente in tre modi: il primo prevedeva l'utilizzo di una immagine già diffusa e nota, addirittura la produzione di un dipinto suggestivo; il secondo riproduceva un'immagine pubblicitaria già ideata per il prodotto, ed il terzo, il più originale, ideazione da parte di un grafico di una nuova forma e decorazione del contenitore di latta.

La qualità di questi maestri si legge soprattutto sui bozzetti presenti nella collezione, consentendo di avere un quadro abbastanza ampio dell'evolversi del gusto di oltre cento anni.

I disegnatori dovevano sempre tenere presente l'identità del pubblico al quale l'oggetto era destinato: se era rivolto ad un pubblico vivace quale ad esempio la media borghesia, cui si devono le fortune del gusto liberty, oppure ad un pubblico che quindi aveva bisogno di essere rassicurato attraverso immagini largamente collaudate.

Mentre per i manifesti si assiste ad un costante rinnovamento, diverso era il caso delle latte.

Molto difficile stabilire una data precisa, anche perché le immagini si potevano ripetere anche a distanza di anni.

Comunque appare chiaro che le più antiche rappresentavano tagli paesaggistici o riferiti alla ditta che li produceva, spesso venivano utilizzati come contorno decorativo o come rappresentazione autonoma putti e bimbi dai volti paffuti e sereni; nel corso degli anni venti primeg-

giano la rappresentazioni di bimbi birichini stilizzati.

Se si sfogliano le pagine di riviste e quotidiani, a partire dalla metà dell'ottocento, si nota come avvenne una progressiva attenzione alla "qualità" e alla complessità del messaggio, con un sempre più frequente inserimento di immagini, alle quali era affidato il compito di esprimere il processo comunicativo, con una conseguente riduzione della parte testuale.

Contemporaneamente, l'imprenditoria ligure si adeguò rapidamente al più generale contesto di comunicazione che investì tutto il territorio italiano e, in particolare quei centri più coinvolti da una crescita commerciale.

Solo a partire dai primi anni del novecento si comincerà a vedere nella grafica di promozione, non solo uno strumento commerciale, ma anche un potente mezzo di comunicazione del gusto e dei nuovi linguaggi dell'arte, che darà la possibilità di raggiungere un pubblico molto vasto.

Si andava rinforzando il legame tra arte e industria: da una parte si giungeva, sempre più, alla qualificazione tecnologica del prodotto, dall'altra quella della sua immagine.

Vista la vastità della collezione si è voluto compiere una suddivisione, separando gli imballaggi di genere alimentare e dome-

stico da quelli destinati all'industria olearia, sezione chiamata, per motivi di comodità e per le sue peculiarità "nostalgie di latta".

All'interno di questi materiali si sono individuati alcuni momenti particolarmente omogenei, sia per quanto riguarda i caratteri iconografici del messaggio pubblicitario, sia per i dati stilistici e le rispondenze da gusto.

Elementi comuni nella produzione grafica a cavallo tra ottocento e novecento furono la linea liberty che doveva semplificare le immagini, ma contemporaneamente conferire eleganza con l'apporto di simboli riferibili alla natura. In questo periodo fece capolino l'uso dell'immagine della donna che doveva suggestionare il consumatore, presentata sotto le vesti di creatura angelica avvolta negli sciolti capelli e nei morbidi capelli, oppure simbolo della belle époque francese, dalla vita sottile e decollete generoso.

A queste nuove immagini si uniformavano le scritte, i cui caratteri corrispondevano armoniosamente alla concezione generale dello stile. La grande stagione della grafica art nouveau si protrarrà ben oltre i termini stessi del movimento e, non sempre, con quelle originali invenzioni di stretta integrazione fra figura, cornice e scritta che sono state il dato vincente della grafica modernista.

Dopo la prima guerra mondiale, il gusto

decò non si distaccò molto da questi canoni, anche se emerge una tendenza che favoriva forme più secche e geometriche e una certa presunzione di lusso ed eleganza, con la ricerca di effetti preziosi.

Ma nel corso degli anni, maturò una nuova idea dell'immagine pubblicitaria, che metteva a frutto la lezione delle avanguardie. In Italia, il futurismo, si distingueva per il suo occuparsi dell'oggetto d'uso e della pubblicità.

Il decoro veniva soppiantato dall'ideologia razionalista che ne ribadiva la sintetica perentorietà.

Le immagini erano plastiche, asciutte ispirate ad una visione architettonica della realtà.

Le stesure erano semplici essenziali, addirittura ridotte ad una sola scritta.

Negli anni trenta, si realizzò una grossa trasformazione del messaggio pubblicitario e della sua impostazione grafica.

L'immagine femminile era ancora presente, ma si trattava di una donna spigliata scattante, improntata ai novi miti di cui si facevano portatori il cinema e le riviste internazionali di moda.

Il tema del dinamismo comportava una semplificazione delle forme, corpi geometrici, onde del mare, che sembravano richiamare il secondo futurismo.

Nel dopoguerra si iniziò a cogliere piuttosto nettamente una definitiva trasformazione del linguaggio pubblicitario,

73



74



75



l'intento, probabilmente, era quello di allontanare, nella spensieratezza il dramma della guerra. Di lì a poco quest'aspetto lascerà spazio a più astratte e sofisticate sintesi grafiche, in cui l'invenzione e la stilizzazione assumeranno un ruolo sempre maggiore simbolo di una specificità e di una più ampia autonomia del linguaggio grafico.

Permane nel corso degli anni quaranta il tipo di immagine figurata che rappresenta donne seducenti, specie con i capelli platinati d'ispirazione hollywoodiana, evidentemente destinata alla fascia meno colta del pubblico.

Nostalgie di latta: imballi per olio d'oliva

Lo studio approfondito della vasta collezione della signora Guatelli ed in particolare quello relativo alla sezione delle lattine per olio d'oliva, risulta fondamentale perché consente di ricostruire uno spaccato importante della storia dell'industria nazionale e del suo stretto legame con l'evoluzione artistiche, e di aggiungere un tassello sulla storia dell'emigrazione italiana in Sud America.

Infatti, accanto alle famiglie piccolo-borghesi che vivevano in perfette tranquillità, c'era anche l'interminabile schiera di diseredati che facevano le file sulle banchine dei porti e s'imbarcavano

alla ricerca della fortuna.

Ma in America mancava l'olio d'oliva, fondamentale ingrediente della cucina italiana, quindi si iniziò ad esportarlo.

Gli emigranti nostalgici della patria, non si accontentano della solita lattina, la volevano bella e decorata con simboli prestigiosi.

Ebbero origine, per queste ragioni le marche storiche.

Ad Imperia, nei primi decenni del novecento, si realizzò il sogno di rivincita di questi espatriati, dedicandosi alla litografia come fosse carta pregiata, creando latte dai colori sfumati ma, anche raffinati, non solo per l'olio ma anche per il tonno.

Si lavorava direttamente sulla pietra litografica scegliendo per i marchi sopra tutto lo stile floreale.

I disegnatori lavoravano o di propria fantasia oppure su precise richieste di clienti anche d'oltreoceano.

Inizialmente si produssero figure semplici: fronde d'ulivo, paesaggi, figure simboliche. Poi apparvero i panorami lontani "Il Vesuvio", "Lanterna di Genova" e i ricordi di casa "Sole Mio" e "Patria Nostra".

Sulle lattine vennero effigiati i personaggi più famosi: i grandi geni, Giotto, Leonardo e Raffaello; i poeti e letterati, Ariosto e Carducci e i personaggi della lirica, Tosca, Otello e Rigoletto.

Molto ricca fu la serie patriottica: Gari-

baldi, Mazzini, Umberto I fino ai membri della famiglia reale, passando attraverso gli avvenimenti che, in quel momento, appassionavano il mondo come la marca “Nobile” che ricordava lo sfortunato viaggio polare del dirigibile italiano.

La particolarità stava, inoltre, nella loro intestazione: l'olio non prendeva, infatti, il nome dal suo produttore, ma si richiamava a immagini che ricordavano in qualche modo l'Italia, poiché le lattine erano destinate agli emigrati d'America.

Tutte avevano i titoli bilingue, la curiosa dicitura “impaccato in Italia” e portavano effigiata la bandiera tricolore. ■

76



77



78



La migrazione grafica

Fabrizio Cecchet

Nessuno lascia la propria terra senza portarsi appresso, oltre che la valigia, il bagaglio della propria cultura, l'hard disc della propria identità e, al ritorno, se esiste un ritorno, il bagaglio dell'identità è più pesante, contaminato dalle esperienze e dalle mille immagini nuove del paese ospitante.

La straordinaria mondializzazione nella trasmissione di immagini e suoni, di qualsiasi tipologia, ci ha portato però gradatamente a confrontare quello che vediamo o sentiamo dal vero, con il ricordo della stessa cosa riprodotta da un media e spesso ci fa sentire delusi dalle reali dimensioni di un'architettura o da un timbro di voce in un concerto dal vivo.

Progressivamente, la crescente globalizzazione commerciale ha insomma finito per intaccare anche culturalmente, appiattendoli, quegli aspetti dell'emigrare o, più semplicemente, del viaggiare, così presenti nell'emigrazione antica: scoperta del nuovo, importazione delle proprie sensibilità e culture, eventuale esportazione di idee e immagini diverse.

Certo l'acquisizione di *panorami* e culture altrui, e la loro rivisitazione, hanno precedenti illustri e, di *Grand Tour* - pur sempre emigranti in cerca di opportunità nuove - sfociati con pantheon, partenoni e ville palladiane ne è piena la storia dell'architettura.

Le recenti difficoltà di approvazione della

The marketing of some food products, that attempted at the beginning of the 1900s to represent a "D.O.C." Italian identity that would be immediately recognised and accepted by the emigrant clientele, became the driving force behind an entire wave of graphic art for creating the Mediterranean look of products grown and packaged in the United States: if the dozens of types of Neapolitan-style macaroni produced in electric macaroni factories at the beginning of the 1900s never bathed in the sun of the Mediterranean, there's no doubt that today the "Salami of Genoa" sold in New York store windows has nothing to do with the small town of Sant'Olcese. But in the era of economic globalisation, this operation has two meanings: a camel, a palm tree and a woman in a "chador" are depicted on the can of couscous in Italian supermarkets to reassure the new immigrant that the product comes from Maghreb and not Venice.

Costituzione europea non possono non essere rimarcate anche come una strana voglia di mantenersi *nazionalisti*, di riscoprire con i mezzi più disparati le nostre origini - archeologiche, religiose, filosofiche - di prendere sorprendentemente - proprio ora - le distanze dal *vicino*, affermandone la diversità pur nella coabitazione.

Eppure il fenomeno migratorio, almeno nella sua accezione storica più lontana, ha rappresentato un formidabile *melting pot* culturale, quella torre di Babele, da cui tutti noi deriviamo, diametralmente opposto alla guerra la quale, spesso, almeno in epoche remote, ha viaggiato sì parallela ai grandi esodi continentali, ma come *naturale* strumento di insediamento.

L'analisi dello spostamento umano lungo il pianeta, sopra tutto sul territorio - perché anche il più lungo viaggio per mare si conclude con l'urlo *Terra* - è la metodologia vincente per leggere la storia del mondo e delle sue culture che, proprio il territorio, orograficamente e geograficamente *organismato ospitante*, ha determinato e determina.

Questo *spostarsi* dell'uomo ha innescato civiltà e arte, ma, mentre le contaminazioni formali e artistiche sui contenitori preistorici e antichi sono oggetto di indagine da parte degli archeologi, esiste tutta una dimensione artistica recente dell'emigrazione e dell'immigrazione non ancora studiata in maniera completa e organica; fa parte di questa dimensione, ad esempio la grafica del *packaging*.

L'emigrato appena arrivato si deve confrontare, oltre che con la civiltà *tout-court*, anche con i messaggi grafici del paese ospitante che, in seguito, elabora secondo il gusto del suo paese nativo; tanto è maggiore, identitaria, la differenza di cultura, tanto maggiori saranno le contaminazioni artistiche e tanto migliori i risultati.

Penso a certe insegne artigianali dipinte su latta o legno dei negozi centroafricani che descrivono attività *immigrate* dall'Europa - barbiere, elettricista, idraulico, meccanico, orologiaio - mediate con immagini dipinte di gusto indigeno che, in maniera pittogrammatica, alleviano l'analfabetismo del cliente descrivendo la bontà del prestatore d'opera; equivalgono dopo più di cent'anni alle insegne di fine Ottocento dei calzolai italiani in America che abbinavano la scritta *repairing* all'immagine delle scarpe, o alle grafiche odierne delle centinaia di pizzerie *Las Vegas* nel meridione italiano e *Bella Napoli* nel mondo intero e, a ritroso nel tempo, anche alle pitture erotiche che fungevano da *menù* nei postriboli di Pompei.

Il marketing di alcuni prodotti alimentari, che si era sforzato di testimoniare un'identità italiana D.O.C. per essere subito riconosciuto e accettato dalla clientela degli emigranti, ha pilotato in seguito tutta una scuola grafica verso confezione dal look mediterraneo di prodotti cresciuti e impacchettati negli Stati Uniti: se le decine di tipologie di *Macaroni* prodotti *neapolitan*

style nelle *electric macaroni factories* agli inizi '900 non hanno mai conosciuto il sole del Mediterraneo, l'odierno *Salame di Genova* che occhieggia dalle vetrine newyorkesi con la sua accattivante tinta arancione semaforo, può ben ignorare l'esistenza del paesino di Sant'Olcese; ma l'operazione è a doppio senso: un cammello, una palma e una donna velata ammiccano felici dalla scatola di cous-cous dei supermercati a rassicurare il nuovo immigrato sulla provenienza maghrebina e non veneta del prodotto.

Andate e ritorni sperati, bisogno di certezze nella lontananza e nella difficoltà di integrazione in un paese straniero; lo sanno bene le insegne in arabo delle macellerie che garantiscono l'adeguatezza delle carni e i *pass* dei rabbini sui prodotti kosher.

La lontananza - almeno nella preoccupazione del cibo, funzione primaria - non conosce *intifada*; il cibo rimane, nelle feste religiose di chiunque, in qualsiasi parte del mondo, elemento clanista, passaporto identitario-culturale per eccellenza, *arbre magique* all'odore di pecorino da portare sul treno per il Belgio, più della musica, più della lingua madre confinata spesso dopo un paio di generazioni ai soli vocaboli che ne designeranno tipologia e cottura; la tradizione orale tralascia il mito per il soffritto della nonna, l'Eneide diventa ricettario; ma non è forse per il cibo che in cinque milioni emigrarono verso gli Stati Uniti?

Solo la celebrazione della morte - altra, fina-

le, funzione primaria - può rappresentare un confronto attraverso l'esportazione delle tipologie dei monumenti funerari, almeno fino a quando i camposanti hanno avuto spazio a sufficienza.

Al contrario dell'abbigliamento, il cibo vuole mantenere almeno per il suo lato più esteriore, il *packaging* appunto, quella identità culturale che si sta assottigliando ogni giorno di più: non sono ammesse contaminazioni (grafiche) per le confezioni di prodotti tipici (non per provenienza, ma nel nostro immaginario) che devono rispettare le ferree regole artistiche del supposto paese d'origine: militar-gotico per le birre, ideogrammi cinesi alfabetizzati per i rotoli primavera rumeni, rassicuranti corsivi materni nel mediterraneo, tecnologici helvetica per le aringhe marinate; e del resto chi andrebbe a mangiare in un ristorante cinese arredato all'Ikea e gestito da un romagnolo?

Grafica e comunicazione alimentare come vettori di viaggio/emigrazione immaginaria per portare sulla nostra tavola i sapori del mondo quindi, ma solo quelli, senza la scomodità di accettarne appieno le culture e, tanto meno, gli abitanti. ■

- 79 Il proprietario della trattoria "Ponte Reale" di Genova assieme ai cuochi e ai camerieri
[1900-1910 ca. A.Casari, Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari - Collezione Malandrini, Firenze]

La migrazione grafica Fabrizio Cecchet

79



Palazzo San Giorgio
9-30 aprile 2004
Commenda di Prè
18 giugno-29 agosto 2004

The Italian Americans per terre assai lontane

Un corpus documentario di oltre duecento immagini che, dal lontano 1880 fino alla fine del '900, tracciano una veduta globale del fenomeno dell'emigrazione italiana in America. La ricerca fotografica è stata condotta da Allon Schoener.



Firmate da autori prestigiosi o del tutto anonime, queste fotografie, provenienti dai più qualificati archivi d'Europa e d'America e da quelli privati di famiglie italo-americane, raccontano e rispondono in qualche modo alla domanda: chi è l'italiano d'America?

Come ha tenuto a precisare l'autore, questa mostra concentra l'attenzione non tanto sugli "eroi popolari", che pure sono ben rappresentati, quanto sulla gente comune.

La miseria in patria, il viaggio, l'arrivo, l'adattamento, l'integrazione delle nuove generazioni: questi, grosso modo, sono i capitoli dell'epopea dell'emigrazione italiana in America. All'interno di queste linee generali è possibile leggere i capisaldi del fenomeno: l'emigrazione come atto di semplice buon senso quasi inevitabile per la sopravvivenza, il mantenimento del nucleo familiare e delle tradizioni e quindi dell'identità etnica, lo sfruttamento della prima generazione e la progressiva integrazione delle generazioni successive, che a loro volta influiscono sulla nuova patria con la propria cultura tramandata e gelosamente conservata.

Questa importante raccolta fotografica è affiancata, nel volume edito da Alinari, da un'antologia di testi i cui autori, emigranti, raccontano le proprie esperienze ed impressioni. Un fenomeno, quello dell'emigrazione, estremamente attuale per l'Italia che ha vissuto, nell'arco degli ultimi due secoli, le due facce dello stesso problema: l'emigrazione e l'immigrazione.

La mostra è stata visitata da oltre diecimila persone; dato il successo è stata prorogata di due mesi.

1840

144

Si scrive il "Deutschland über Alles"
per protesta contro la rivendicazione
francese sul confine renano
La salma di Napoleone è tralata a Les Invalides

1841

L'Inghilterra proibisce il lavoro
femminile nelle miniere

1842

Primo tentativo di sciopero generale in Gran Bretagna

- 80** Famiglia italiana sul ponte di una nave traghetto mentre guarda New York da Ellis Island (part.)
[Lewis Hine, New York Public Library - Courtesy Fratelli Alinari, Firenze]
- 81** Secondino Libro, ragazzo undicenne che lavorava a Lawrence, nella stanza di filatura dell'opificio tessile, 1911
[Lewis Hine, Library of Congress, Washington DC - Courtesy Fratelli Alinari, Firenze]

81



1843

Gioberti si augura per l'Italia una Confederazione di Principi riformatori guidata dal Pontefice

1844

Sulle idee di Owen nascono le prime Cooperative di Consumo. Piccole colonie italiane specializzate nella produzione ortofrutticola si installano nei pressi di Providence, nel Rhode Island.

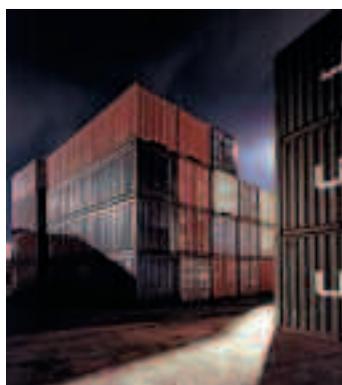
1845

Un milione di morti in Irlanda e quasi due milioni di emigranti a causa della carestia che ha colpito il Paese

Palazzo San Giorgio
9-30 aprile 2004
Commenda di Prè
18 giugno-29 agosto 2004

Ricerche Fotografiche "in porto"

A quante metafore si presta la locuzione "in porto"....: dalla certezza dell'approdo sicuro, dopo la tempesta, alla certezza del progetto realizzato, a conclusione di una ricerca non estranea ai rischi della navigazione.



82

Il "nostro" porto, fotograficamente, è stato saccheggiato, da coloro che ne hanno proposto un'idea che era "la loro", con una ripa maris tempestosa e colorata, estranea al sentire comune, o con un grigiore irriverente rispetto alle invenzioni degli studiosi che ne hanno ridisegnato la fisionomia per i prossimi decenni.

La ricerca di GE NOVA si è sviluppata sulle suggestioni automatiche che la "misura smisurata" del nostro porto incoraggia, misura inaccessibile al cittadino genovese: dal container al serbatoio di idrocarburi, dalla grazia di un rubinetto allo spazio nuovissimo che i lavori della metropolitana hanno lasciato aperto e intatto.

In prospettiva, con i progetti di cui tutta la stampa quotidiana riferisce in questi giorni, a noi fotografi è affidato un compito importante: tentare di "mettere in mostra" il futuro, frammentato.

The research by a group of young photographers was carried out based on suggestions motivated by the "immeasurable measure" of the port of Genoa: from a container and a tank of hydrocarbons to the elegance of a faucet and the brand new space left open and intact by the subway works.

1846

146

E' eletto Papa Giovanni Mastai Ferretti, Pio IX
Crisi dell'agricoltura in Gran Bretagna per
l'abolizione dei dazi sul grano

1847

Hoe costruisce la prima rotativa da stampa
Karl Marx scrive il Manifesto dei Comunisti
Nasce la Repubblica Indipendente della Liberia
con l'insediamento degli schiavi riportati
in patria dall'America a partire dal 1822

1848

Diecimila morti e dodicimila arresti a Parigi per l'insurrezione
operaia contro la chiusura degli Ateliers Nationaux
In Europa, tranne Inghilterra e Russia, scatta la voglia
di rivoluzione

82 Immagini del Porto di Genova [Foto GE NOVA Fotografi Associati]

83 Il negozio della Famiglia Marciano in California
[dalla mostra From Italy to California, cit.]

83



1849

In California, scoppia la "Febbre dell'Oro": dalla Liguria e dalla Toscana nord-occidentale partono in migliaia verso la nuova frontiera

1850

Abolito il diritto di asilo dei conventi (Legge Siccardi)
L'Eco d'Italia, uno dei primi fogli della nostra emigrazione, interviene duramente contro i mendicanti di professione di Borzonasca, detti catenoni, e sui problemi che essi procurano nella comunità italiana di New York che all'epoca è composta da circa 800 persone

Palazzo San Giorgio
9-30 aprile 2004
Commenda di Prè
18 giugno-29 agosto 2004

Rimorchiatori Riuniti "l'archivio storico"

Rimorchiatori Riuniti hanno esposto una ventina di immagini inedite tratte dall'archivio storico della società, operante a Genova a partire dal 1922.



84-85

Alla fine dell'800 il servizio di rimorchio nel porto di Genova era gestito da tanti piccoli proprietari di rimorchiatori.

Nel 1902 essi si unirono nella "Società dei Rimorchiatori Genovesi" che divenne poi, nel 1922, "Rimorchiatori Riuniti" con l'intento di offrire una più ampia flotta e una migliore disponibilità di servizio alle navi che all'epoca scalavano numerose nel porto di Genova.

Da allora la società ha sempre gestito il servizio di rimorchio passando col trascorrere degli anni, dai rimorchiatori a vapore a quelli attuali di grande potenza, tecnologia e con propulsione azimutale.

Rimorchiatori Riuniti exhibited about twenty new pictures taken from the historical archive of the company, which began operating in Genoa in 1922. Since then, the company has always managed the tug service upgrading its equipment over the years from steam-powered tugboats to today's high-powered and technologically advanced craft.

1851

148

La borghesia tedesca sviluppa i settori industriali siderurgici e meccanici.

1852

Parte il piano Haussmann per la nuova urbanizzazione di Parigi
Il ministero Cavour assicura a Genova il primato di scalo nella navigazione transoceanica
Primo censimento nazionale in Uruguay: dei 27.000 stranieri censiti a Montevideo 7.582 sono italiani

84 Il Rimorchiatore a vapore *"Italia"*, 1902

85 Il Rimorchiatore *"Ausonia"*, con fasciame in legno, si avvicina all'imboccatura del porto per ricevere un arrivo, 1926

86 Operazioni di traino sottocosta, s.d.

86



1853

Primo congresso in Piemonte delle Società Operaie di Mutuo Soccorso
In Transvaal (Sudafrica) imponente immigrazione sui nuovi giacimenti auriferi

1854

Barsanti e Matteucci costruiscono il primo motore a scoppio
Giovanni Nemupoceno Neumann istituisce negli USA (Filadelfia) la prima chiesa nazionale italiana
Si inaugura la ferrovia Genova-Torino
Nasce a Firenze la Fratelli Alinari

1855

L'economista genovese Jacopo Virgilio redige la *Guida dell'Australia* ad uso e sostegno dell'emigrazione

Rimorchiatori Riuniti "l'archivio storico"



87

87 Arrivo in porto del “*Rex*” atteso dai rimorchiatori “*Audax*” e “*Tenax*”, 1933

88 Il rimorchiatore “*Bengasi*” in attesa al Molo Giano, storica sede dei Piloti del Porto di Genova, 1911

Rimorchiatori Riuniti “l'archivio storico”

88



Rimorchiatori Riuniti "l'archivio storico"



89

89 L' *"Andrea Doria"* arriva in porto al ponte dei Mille trainata dal rimorchiatore *"Svezia"*, 1952

90 I rimorchiatori *"Tenax"*, *"Audax"* e *"Olanda"* accompagnano in porto il *"Conte Biancamano"*, 1932

Rimorchiatori Riuniti "l'archivio storico"

90



Commenda di Prè
6-29 agosto 2004

Finestre sulle Americhe materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri

Ritengo molto importante per Genova l'apertura di un Centro che si occupi di documentare e conservare la memoria di un'epoca particolarmente significativa per la città, come è stata l'epoca delle grandi emigrazioni. Ancora oggi Genova, che possiede il porto più grande del



Mediterraneo, è fortemente legata a quel periodo nel quale emigranti in cerca di fortuna e provenienti da tutta Italia si imbarcavano sui *vapori alla volta delle meriche*.

Genova è stata nei secoli scorsi il più importante porto per l'emigrazione italiana. I "genovesi" (si intendevano tutti i liguri) sono stati anche i primi emigranti verso le Americhe in anticipo rispetto alla grande migrazione italiana, in alcuni Paesi in particolare (Il Rio della Plata e gli Stati del Pacifico che erano allora raggiungibili solo via mare). Hanno contribuito a costruire le prime flotte in America Latina, hanno diffuso l'arte della marineria in diversi territori, hanno lasciato numerose e significative tracce. Erano uomini che potevano professionalità, spirito d'avventura, capacità di commercio, ma erano anche diffusori (assieme ad altri) di idee politiche e sociali come quelle che animavano gli ideali del Risorgimento italiano, sotto l'influenza di Mazzini e di Garibaldi.

Quella presenza e quegli ideali hanno sicuramente influenzato le vicende storiche di una parte dell'America latina ed hanno contribuito a far nascere stati e nazioni. L'America latina di oggi è anche la conseguenza di quella storia.

E' necessario ricordare quel periodo non solo per conoscere la nostra storia, ma anche per fondare in questa identità il presente e il futuro dei rapporti culturali, economici tra quel continente e il nostro Paese ed anche per comprendere meglio i problemi, le difficoltà, la

1856

Il programma di lavori pubblici di Napoleone III assicura il completo assorbimento in Francia di tutta la mano d'opera disponibile
Si inaugura la ferrovia Genova-Voltri

1857

Carlo Pisacane è ucciso nella spedizione di Sapri

1858

Immigrati irlandesi negli USA fondano la società segreta dei Feniani
Un brigantino carico di emigranti sardi in viaggio verso l'Uruguay, in avaria di fronte a Rio de Janeiro, cerca riparo nel porto della città brasiliana dove gran parte dei passeggeri si ferma e trova lavoro

91 Dinibiho Store Interior - California
[dalla mostra From Italy to California, cit.]

91



1859

Toscana ed Emilia votano l'annessione al Piemonte;
Nizza e Savoia votano per l'annessione alla Francia
Inizia la costruzione del Canale di Suez
Si allagano le risaie del Vercellese e della Lomellina
per sbarrare il passo agli Austriaci

1860

Spedizione dei Mille.
Gli Stati Uniti passano a 33 stati e
31,3 milioni di abitanti
(9,6mln nel 1820)

1861

Roma capitale del Regno d'Italia con a capo Vittorio Emanuele II
In Russia viene abolita la "Servitù della Gleba" per 40milioni
di contadini
Scoppia la guerra civile nordamericana

faticosa ricerca di identità e integrazione delle Comunità straniere presenti oggi nel nostro territorio e in particolare di quelle Latinoamericane. Si potrebbe dire che Genova, mantenuto il carattere di porto di transito, abbia invertito *le rotte* diventando meta di arrivo di flussi migratori trasformando la Città in un tessuto sociale complesso, ricco di stimoli, ma anche di nuove problematiche.

La nascita del Centro Internazionale Studi Emigrazione Italiana permetterà di intensificare i rapporti tra Finporto, Autorità Portuale e Fondazione Casa America e soprattutto le occasioni di collaborazione che già in passato si sono dimostrate molto proficue. Ad agosto del 2004, ad esempio, la collaborazione tra le due istituzioni ha dato vita alla mostra *Finestre sulle Americhe: Materiali per lo studio dell'emigrazione nelle raccolte liguri*, con la quale si è voluto aprire una finestra sullo scenario dell'emigrazione permettendone la visione attraverso alcune significative testimonianze presenti nelle raccolte liguri. Il percorso espositivo è stato caratterizzato da una varietà di materiali (fotografie, documenti, pubblicazioni, manoscritti e opere d'arte) selezionati per testimoniare i profondi legami che uniscono Genova e la Liguria all'America Latina e i diversi apporti delle comunità italiane che vi si stanziarono e che contribuirono allo sviluppo del continente.

Fin dal suo anno di costituzione (2000), Casa America si è posta l'obiettivo di rafforzare i legami esistenti tra l'Italia e il mondo latinoamericano e stringerne di nuovi attraverso la conoscenza reciproca, culturale prima di tutto.

Avvalendosi della collaborazione di enti, organizzazioni e personalità di livello nazionale ed internazionale e disponendo di una pluralità di competenze e professionalità riunite nel Comitato Scientifico, Casa America orienta le proprie attività verso la migliore conoscenza dell'America Latina e delle sue diversità, dedicando ampio spazio alla scoperta dei Paesi latinoamericani e dei loro protagonisti. L'America Latina di oggi è una realtà significativa che può offrire occasioni di incontro economico e nuove suggestioni culturali, sociali e politiche. Le attività che la Fondazione organizza sono molteplici quali, ad esempio, conferenze, incontri, tavole rotonde, istituzione di borse di ricerca internazionali, mostre, presentazioni di libri, proiezioni, recital musicali, alternando momenti di approfondimento storico-sociale-scientifico-artistico a momenti più divulgativi, coinvolgendo in questo modo un pubblico di specialisti e ricercatori, ma anche di curiosi e appassionati del mondo latinoamericano e della cultura in senso più ampio.

L'anno in cui Genova è stata Capitale Europea della Cultura, è stato particolarmente intenso

e ha permesso alla Città di promuovere una nuova immagine di sé stessa nel mondo e ridefinire la sua identità culturale. Anche Casa America ha portato il suo contributo all'interno dello scenario culturale dei programmi di Genova 2004.

Un tema affrontato in diverse occasioni, anche alla luce dei molteplici stimoli pervenuti in Fondazione, è stato quello della presenza e dell'inserimento dei Latinoamericani nella società Genovese. Riunendo i rappresentanti delle associazioni latinoamericane, le autorità locali e i cittadini, presentando ricerche scientifiche Casa America ha offerto momenti di riflessione collettiva per discutere delle principali problematiche relative all'integrazione dei nuovi cittadini.

Ciò che Casa America si propone per il futuro è di continuare ad essere un punto di riferimento per gli studi e gli scambi tra Italia e America Latina, per i latinoamericani presenti a Genova e per tutti coloro che nei confronti delle culture latinoamericane nutrono un particolare interesse e vogliono approfondirlo.

Roberto Speciale

Presidente Fondazione Casa America

The purpose of the exhibition "Windows on the Americas" is to offer the first and completely temporary sampling of what are mainly the visible vestiges of the emigration experience in public and private collections of Genoa and Liguria. Curators highlighted the most interesting of the available materials that would also provide motivation for future and more in-depth analyses.

Genuine testimonials of the commitment with which the Italian communities, between the 1800s and 1900s, documented themselves in their countries of adoption, highlighting their role in the economy, culture, arts and, in some case, the political world: such as the monumental catalogues of "Italian labour" submitted to international exhibitions and the plethora of studies on the main figures of the transformation in various professional and business sectors.

Appunti di lavoro

Giovanna Rosso Del Brenna e Franco Sborgi

La mostra “Finestre sulle Americhe” ha voluto essere una prima e del tutto provvisoria campionatura delle tracce – soprattutto visive - lasciate dall’esperienza dell’emigrazione nelle raccolte pubbliche e private di Genova e della Liguria.

Tra i materiali a disposizione ne abbiamo evidenziato alcuni, che ci sembravano di particolare suggestione e che potranno servire di stimolo per futuri approfondimenti e nuove indagini.

Le testimonianze dell’impegno con cui le comunità italiane, tra Ottocento e Novecento, hanno documentato se stesse nei paesi di adozione, esaltando il ruolo svolto nell’economia, nella cultura, nelle arti e in alcuni casi nella politica: come i monumentali cataloghi del “lavoro degli italiani” inviati alle esposizioni internazionali e il fiorire di studi sui protagonisti del rinnovamento nei diversi rami professionali e imprenditoriali;

I modi con cui sono stati alimentati dai nuovi gruppi emergenti i rapporti e gli scambi con l’Italia, sia attraverso iniziative commerciali - quali la presenza di produzioni specifiche destinate all’esportazione nelle Americhe, che veicolano un immaginario strettamente legato ai miti storici e culturali della madre patria - sia, soprattutto, attraverso la diffusione nei paesi ospiti di modelli di gusto che si affermano attraverso l’architettura, la scultura

e le altre arti: quando architetti e scultori italiani diventano i principali artefici del nuovo assetto monumentale delle città mediante l’introduzione di nuove tipologie architettoniche e l’esecuzione di grandi monumenti vinti per concorso, di sculture funerarie e di memoria; e schiere di costruttori e capomastri conferiscono a interi quartieri quell’immagine “italiana” che in molti casi è sopravvissuta fino ai nostri giorni.

Le forme contigue e incrociate di rappresentazione in cui vengono a fondersi elementi della madre patria e della cultura ospite: è il caso di artisti italiani a lungo presenti nelle Americhe che assumono caratteri dell’identità locale e di intellettuali americani come Bartolomé Mitre, così appassionati alla cultura italiana da tradurre in versi la Divina Commedia.

1862

Negli USA inizia la costruzione della prima ferrovia del Pacifico da Omaha a San Francisco

1863

Il presidente USA Lincoln legge il suo proclama per la liberazione degli schiavi. In seguito all’arrivo di otto famiglie italiane si forma la colonia agricola di Genova nel Wisconsin

1864

In Francia gli operai conquistano il “Diritto di Associazione” sulla base dei Trade Unions inglesi (1824).
In Svizzera Henri Dunan fonda la Croce Rossa
Alla Martin’s Hall di Londra nasce la I Internazionale Socialista

92 Rio de Janeiro, L'Avenida central in costruzione, vista da nord
[Marc Ferrez - Genova, Collezione Privata]

92



1865

Mendel illustra le Leggi dell'ereditarietà
Finisce la Guerra di Secessione USA
Abraham Lincoln viene assassinato da un fanatico sudista
Martini Trabucati e Paolo Delucchi rispettivamente lombardo e ligure
fondano il Banco Italiano dell'Uruguay

1866

III guerra d'indipendenza, Garibaldi
evacua il Trentino rispondendo "Obbedisco"
Napoleone III consegna all'Italia in Veneto

Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri

LA BIBLIOTECA GEOGRAFICA DEGLI STATI AMERICANI [Biblioteca Universitaria - Genova]

Il prezioso fondo, catalogato nel 1992, contiene 1.100 volumi relativi all'intero continente americano, tra cui il famoso *Gazzettiere Americano* del 1763, e molte opere del sec. XIX e XX, relative a emigrazione, colonie agricole, partecipazione degli stati americani alle esposizioni internazionali etc.

Tra queste meritano particolare attenzione le due monumentali pubblicazioni promosse dalle comunità italiane di Buenos Aires e di São Paulo in occasione dell'Esposizione di Milano del 1906, commemorativa del traforo del Sempione: *Il Brasile e gli Italiani*, Pubblicazione del "Fanfulla", Firenze, 1906 e *Gli Italiani nella Repubblica Argentina all'esposizione di Milano*, Buenos Aires, 1906

IL FONDO BELGRANO [Biblioteca Universitaria - Genova]

Il generale Manuel Belgrano, figlio di un ligure di Oneglia, era stato uno dei protagonisti dell'indipendenza dell'Argentina, per la quale sognava romanticamente un re discendente dagli Incas, con sede del reame a Cuzco.

La "Biblioteca Argentina" a lui dedicata venne donata dal governo argentino alla biblioteca universitaria di Genova nel 1925, allo scopo di "attestare la nobile maturità dei suoi pensatori".

Molti dei testi che la compongono sono di autori italiani o figli di italiani, a riprova del ruolo di organizzatori della cultura e dell'insegnamento da loro svolto nel paese d'adozione



L'ARCHIVIO PERRONE

[Fondazione Ansaldo - Genova]

Donato nel maggio 2000 dagli eredi Perrone, l'archivio concerne sia le vicende famigliari sia le attività imprenditoriali di Ferdinando Maria Perrone, uno dei promotori dell'industrializzazione a Genova, e dei figli Mario e Pio.

Nato a Torino il 10 gennaio 1847, Ferdinando Maria Perrone si trasferisce nel 1884 in Argentina, dove si afferma come imprenditore e rappresentante dell'Ansaldo, società di cui diverrà proprietario nel 1904.

I documenti e le curiosità custodite nelle "scatole nere" del suo archivio personale testimoniano i suoi legami con la comunità italiana di Buenos Aires, e i suoi contatti con il mondo culturale e artistico.

REGIA CASA EMIGRANTI

[Biblioteca Francesco Gallino - Genova Sampierdarena]

Il primo appello per la fondazione di un "asilo per emigranti" a Genova venne indirizzato alla cittadinanza, dal Comitato genovese per l'assistenza agli emigranti diretti alle Americhe, nel 1893 e fu seguito da vari interventi dei prefetti, del Genio Civile, della Giunta Municipale e del Commissariato dell'emigrazione.

Ma il progetto non si concretizzò mai, nonostante la nuova legge sull'emigrazione del 1901 prevedesse esplicitamente l'erezione di ricoveri per gli emigranti nei principali porti italiani.

Abbondavano invece in città strutture (o trappole?) come quella presentata in questo album, in cui – sotto il nome altisonante di "Regia Casa Emigranti" – sono riunite 18 fotografie di luoghi diversi, alcune delle quali evidentemente contraffatte.

Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri

L'AMAZZONIA DELL'ARMATORE E GLI ALBUM DO PARÁ

[Biblioteca Universitaria - Genova]

Il caucciù estratto dalla regione amazzonica raggiunse i prezzi più alti sul mercato internazionale tra il 1870 e il 1912.

Il risultato fu una ricchezza effimera e senza precedenti, che diede l'avvio da parte di governanti e élites locali (esportatori e grandi commercianti) a ambiziosi progetti di modernizzazione dei principali centri urbani e ad attività promozionali allo scopo di attrarre investimenti e mano d'opera: come la pubblicazione di una serie di Album, stampati in Europa, delle città di Manaus e Belém.

Negli stessi anni, la rivista L'Amazzonia - pubblicata a Genova tra il 1897 e il 1901 per iniziativa del commendator Gustavo Gavotti, armatore genovese concessionario della prima linea di navigazione tra il Mediterraneo e il nord del Brasile - svolse una intensa campagna pubblicitaria a favore dell'emigrazione italiana nella regione, tentando di contrastarne l'immagine negativa, associata alle febbri tropicali e soprattutto alla febbre gialla.

Finanziata dai governi di Amazonas e Pará, la linea della Ligure Brasiliana di Gavotti collegava direttamente Genova con Manaus e Belém. Nei pochi anni di attività le sue navi trasportarono artisti, giornalisti, liberi professionisti, sacerdoti, e un piccolo numero di emigranti.

LE VIE D'ITALIA E DELL'AMERICA LATINA

[Biblioteca Civica Berio - Genova]

La rivista ospita reportages su emigranti, commercianti, esportatori e importatori, artisti, architetti, costruttori italiani e sulle imprese e manifatture da questi fondate in America Latina, accompagnati da innumerevoli inserzioni pubblicitarie di compagnie di navigazione, istituti bancari, industrie di ogni genere.

94



94 Concepción (Chile), 1927 Liceo de Hombres
[Genova - Collezione Privata]

Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri

LE "IMPRESSIONI"
DI REGINALD LLOYD SUL BRASILE
[Biblioteca Privata - Genova]

(Impressões do Brazil no Século Vinte. Sua historia, seo povo, commercio, industrias e recursos, Lloyd's Greater Britain Publishing Company, London 1913)

Pubblicata in inglese e in portoghese e finanziata in parte con l'inserimento di fotografie commerciali, l'opera diretta da Reginald Lloyd contiene articoli informatissimi e riccamente illustrati su geografia, clima, fauna, flora, storia, esplorazioni, popolazione, immigrazione e colonizzazione, geologia, archeologia e etnografia, capitale federale, stati, salute e istruzione pubblica, arti, esercito e marina, ferrovie, navigazione, agricoltura, industrie, miniere, caffè, caucciù, mate, cotone, cacao, zucchero, commercio, finanze e "opportunità per il capitale". Numerose "voci" riguardano professionisti, imprenditori e industriali italiani.

L'ALBUM DELL'AVENIDA CENTRAL
DEL FOTOGRAFO MARCO FERREZ
[Collezione Privata - Genova]

(Album da Avenida Central. 8 de março de 1903-15 de novembre de 1906, Rio de Janeiro, s.d)

Realizzata in tempi record da una commissione costruttrice nominata dal governo federale, e finanziata con un prestito inglese destinato alla modernizzazione del porto, l'Avenida Central tagliò da mare a mare l'antico centro coloniale di Rio de Janeiro e comportò l'espropriazione e la demolizione di 590 edifici.

Alla realizzazione delle nuove costruzioni parteciparono tutti i principali professionisti della capitale: tra cui alcuni immigrati italiani, come l'ingegnere romano Raffaele Rebecchi (vincitore del "concorso di facciate" indetto nel 1904) e il costruttore calabrese Antonio Jannuzzi, autore di ben quattordici palazzi dell'Avenida e dell'obelisco, ispirato a quello di Washington, che commemorava la conclusione dei lavori.

L'idea della Commissione di affidare a un fotografo famoso la documentazione completa delle facciate di tutti i palazzi sulla nuova arteria, e di raccoglierla in un album ufficiale, costituisce un caso unico nella storia urbana dell'America Latina del Novecento.

Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri

IL CURRICULUM PERUVIANO
DI UN "ACCADEMICO DI MERITO"
[Accademia Ligustica di Belle Arti -
Genova]

I due diplomi dell'architetto Antonio Leonardi (accademico di merito dal 1859), sono il risultato di una prima ricognizione tra i documenti e i curricula dell'archivio storico dell'Accademia, alla ricerca di opere "americane": gli vennero conferiti dal Presidente della Repubblica del Perù e dal Consiglio Dipartimentale e Provinciale di Lima per il progetto e la direzione lavori del Palazzo dell'Esposizione Nazionale e la ricostruzione del Teatro.

I BOLLETTINI DELLA GUARDIA
[Archivio del Santuario di N.S. della
Guardia - Genova]

Realizzati a partire dal 1880, pubblicano regolarmente lettere, necrologi, storie di emigranti e molte fotografie, inviate al Santuario dai devoti in occasione di eventi familiari quali matrimoni, nozze d'oro, o feste per l'inaugurazione di cappelle, altari e statue dedicati alla Madonna.

Tra i corrispondenti più fedeli c'è Antonio Pedemonte, che ha fondato nei dintorni di Buenos Aires una "Nuova Polcevera".

LE LATTINE STORICHE
DI TIZIANA GUATELLI
[Collezione Guatelli - Imperia]

A partire dai primi anni del 900, in Liguria si concentrarono i più importanti stabilimenti industriali che producevano imballaggi in banda stagnata per l'industria italiana dell'olio. Le immagini litografiche effigiate su ciascun imballaggio testimoniano gli stretti legami tra arte e industria del periodo e rivelano una particolare attenzione al tipo di pubblico a cui l'oggetto era destinato.

ARTE DALLA LIGURIA ALLE
AMERICHE, DALLE AMERICHE
ALLA LIGURIA

[Uno sguardo sulla realtà del Chiavarese]
Le vicende dell'emigrazione ligure nelle Americhe non sono soltanto racconti di viaggi, separazioni laceranti, fatiche, cronache e testimonianze che riguardano la storia della società ripercorrendo le dimensioni del lavoro, dell'economia, della realizzazione di grandi fortune o di drammatici insuccessi, ma anche di relazioni riferite alle arti e alla cultura.

95 Retro di una delle cartoline di Enrico Giusti, 1928
[Genova - Collezione Privata]

Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri / L'album di cartoline di Anna Giusti

L'ALBUM DI CARTOLINE
DI ANNA GIUSTI
[Collezione Privata - Genova]

Anna Giusti vive a Somma Lombardo e colleziona le cartoline, accompagnate da commenti spiritosi, che il fratello Enrico, musicista e impresario teatrale, le invia dal Sudamerica.

Dal 1926 al 1928 la compagnia di Enrico percorre Argentina, Cile, Bolivia, Uruguay, Colombia, Venezuela e Porto Rico esibendosi nelle città principali e nei più remoti municipi dell'interno.

Del repertorio fa parte tra l'altro l'operetta recentissima La Principessa del Circo, acquistata a Milano "per 140.000 lire".

L'ultima cartolina, da Santiago del Cile, è del 1947.

95



Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri / L'album di cartoline di Anna Giusti



Montevideo- Vista parcial
Montevideo, 19-XI-25

Eccomi arrivato a Genova ligure... (ti ricordi di Ferravilla?) Si dice che Cristoforo Colombo vide prima di tutto quel monticello che c'è a destra, e siccome parlava in latino, per confondere in saecula saeculorum i posteri italiani e spagnoli sulla sua origine, esclamò: "Montem video". E per questa ragione mi trovo a Montevideo. Hai capito il doppio senso?



Parque Sarmiento. Rio Cuarto
Rio Cuarto 28-3-926

Cara Annetta: Eccomi in giro. Preparati a fare una grossa collezione di cartoline. Scrivi sempre a Tucumán 1436, perché ho accomodato le cose in questo modo. Ciao. Hai ricevuto le mie lettere e la fotografia?. Tanti baci. Enrico

Mendoza, 4 maggio 1926

Carissima Annetta: Eccomi di nuovo ai piedi delle Ande. Presto passerò loro sulla testa. Ieri l'altro ti ho scritto, rispondendo alla tua lettera di Marzo, e ti ho mandato una fotografia in abito di lavoro. Hai ricevuto, e così pure l'altra da Buenos Aires? Scrivimi sempre all'ultimo indirizzo di Calle Vicenter Lopez 1661, presso sig. Luzzi. Di nuovo ti mando tanti baci e saluti, insieme alla Kiss, mia inseparabile appendice, Ciao, ciao, ciao. Enrico

Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri / L'album di cartoline di Anna Giusti



FC Trasandino
Est. Caracoles 3178 m.
Santiago (Chile) 25 maggio 1926

Carissima Annetta: Sono arrivato ieri sera alla capitale andina. Ho ricevuto 3 Guerini e 0 lettere. Preferivo 3 lettere e 0 Guerini. Perché non scrivi? L'indirizzo è quello di Calle Vicente Lopez, fino a nuovo avviso. Stai bene e scrivi. Sono stanchissimo per il viaggio di 18 ore, e per aver sopportato le più diverse pressioni atmosferiche. Ciao. Scriverò a lungo uno di questi giorni. Ti bacio come sempre. Enrico



Ascensor Valparaiso Chile
s.d.

Anche Valparaiso ha il suo Montmartre

Valparaiso 3-8-926

Carissima Annetta: Sono qui da 3 giorni. Aspetto tue notizie. Ti ho scritto il giorno di S. Anna. Qui si sta bene, in riva al mare, e per ora fa buon tempo. Mandami un po' di versi da musicare. Non ti dico altro perché ti ho detto tutto nell'ultima mia. Il traffico della Cordigliera è stato riattivato, e spero che la corrispondenza non subirà più ritardi. Stai bene, dormi 22 ore solamente, le altre 3 ricordati di me. Un saluto dalla Kiss e un bel bacione dal tuo Enrico.

Indirizzo: Presso il M.° Adolfo Ferrari, Calle Rosas 1210 Santiago de Chile

Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri / L'album di cartoline di Anna Giusti



Calle de Robles. Chillan. Chile
Chillan 4 / XII 926

IV tappa della Via Crucis. Bella cittadina, molta vegetazione, e soprattutto salto storico all'indietro di tutta l'età nostra. Vuoi qualche cosa di più interessante che rivedere i trams a cavalli senza ricorrere alle ricostruzioni cinematografiche? Peccato che fra tre giorni dovrò proseguire il pellegrinaggio. Qui mi sarei fermato volentieri una decina di giorni. Ho trovato anche un bell'hotel, con una bella camera e una cucina tanto buona che dopo il primo pasto mi trovo costretto a purgarmi. Ti scriverò lungamente dopo la purga. Tu scrivimi senza purga. Ciao. Contentati in questi giorni di impressioni istantanee. Baci. Enrico



Concepción
Puente Rio Bio-Bio
s.d.

Ponte sul fiume Bio-Bio prima di arrivare a Concepción. Somiglia a quello di Mestre a Venezia

Linares (Cile) 2/XII/926

Eccomi convertito in perfetto contadino ambulante. Meno male che siamo in ultraprimavera e la vita di campagna non è del tutto insopportabile. Adesso ti convincerai che Somma Lombardo è un paradiso terrestre. Parto posdomani per Chillan e il 7 sarò a Concepción, dove starò settimane. Ciao. Bacioni Enrico



Temuco- Vista panoramica tomada desde el Cerro norte
Temuco 6-I-927

Mia cara Annetta:

Per risparmiarti la descrizione di questa tappa della mia via crucis, te la metto sotto gli occhi al completo. Mentre a Santiago si brucia, qui si sta in piena primavera, quantunque sia estate inoltrata. La campagna è bellissima. Durante il viaggio da Concepción, il giorno 3, ho veduto l'eclisse di sole dal treno, verso le 17. Fu parziale per 860%0, producendo una specie di crepuscolo di un colore grigio mai visto. Più al Sud, a Osorno, è stato annullare quasi totale.

Da Concepción ti ho mandato diverse cartoline. Le prossime verranno da Valdivia e credo saranno interessanti. Ho trovato qui una Banca che fa operazioni sull'Italia, e senza fallo ti manderò un po' di pasta. Ho ricevuto ieri un Guerino e gli articoli del Corriere. Brava! Così mi piace. Da Esterina ho avuto una lunga lettera scritta il 25 novembre. Raccontami come hai passato le feste. Io...lavorando tutto il giorno. Tra Sabato e Domenica 6 recite, e lo stesso per l'ultimo e primo dell'anno. Queste sono le feste nostre. Oggi è l'Epifania, ma qui è stata abolita, quindi è un giorno come gli altri. Colla diminuzione dei Re sono scomparsi anche i Re Magi.

Ti accludo un inno fascista che mi ha regalato l'autore a Concepción. Si presta molto per cantare nelle scuole. Fallo vedere a qualche maestro e ti sarà facile insegnarlo. Bisogna dividere il coro in 3 gruppi. Il I incomincia e canta le prime 3 righe e poi torna da capo. Dopo 4 battute entra il 2° gruppo sempre incominciando dal principio, e dopo altre 4 entra il 3° sempre dal principio, mentre gli altri due gruppi continuano e ricominciano. Quando si vuol finire si uniscono tutti e cantano la chiusa all'unisono. Hai capito?

Preparalo per qualche saggio. Esterina si lamenta che le scrivi poco. Non fare le eclissi epistolari. E tanto meno con me. Stai bene, guardati dal freddo, mangia molto e scrivi spesso, come faccio io. Ciao. Bacioni mastodontici. Tuo Enrico

Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri / L'album di cartoline di Anna Giusti



Nueva Imperial

16-I-927

Cara Annetta: Questa sì che non la trovi sulla carta geografica! E' una specie di Cascina Gobba in Italia. Sono arrivato ieri e scappo (dire parto sarebbe un eufemismo) domani per fare altri 3 giorni a Lantáro (cascina ancora più gobba) e passare poi a Valdivia. (...) La campagna è magnifica. Ricorda la puzza ungherese, forse con un po' meno puzza.



Valdivia

21-1-927

*Carissima Annetta: ti offro la prima impressione di Valdivia, il punto più svizzero di Chile. Il fiume costeggia tutta la cittadina, bianca ed allegra e con pretese. Ora è piena di turisti e fa un fresco delizioso quando non piove, il che accade 300 giorni all'anno. E' la villeggiatura di Giove Pluvio. L'edificio di fronte è la Fabbrica di birra più famosa di Chile. Entrata libera ai forestieri e sbornia gratis. La sbornia è uno dei dieci comandamenti cileni. Ma io sono eretico.
Ciao Enrico*

La Paz, 21 gennaio 1928

Cara Annettissima: E' inutile che cerchi sull'atlante questi nomi. Da Popayán sono venuto qua per 4 giorni. Qui niente università, niente letterati, ma vili commercianti dedicati al saccheggio dei forestieri. Punti di contatto con Popayán e tutti gli altri posti: le pulci, il mangiare catastrofico, l'abbondanza di preti e la vita stracara. Temperatura 30°. Oggi parto per un'altra tappa, dove farà fresco (1600m.). Si chiama Armenia. Starò 6 giorni. Sarà l'ultima o penultima di queste piccole piazze, che si fanno perché l'Impresa guadagna. Figurati la confusione all'arrivo di una Compagnia di 98 persone e 30 tonnellate di cassoni. Però è bene organizzata.

Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri / L'album di cartoline di Anna Giusti



Oruro (Bolivia)

27.V.27

Indigeni boliviani, tipo Aligi

Cochabamba

17/VI/927

Precursori della moda attuale dei vestiti di pelle di bestie feroci



Indios Chiriguanos (Bolivia)

17/VI/927

Alta società boliviana

Certe volte si arriva alle 19 e si lavora alle 21. Sto mettendo in scena "La Principessa del Circo" comprata a Milano, e che è costata 140.000 lire. Un lusso straordinario. Ti manderò qualche fotografia perché vedi la messa in scena della Compagnia Santacruz. Vado a fare la valigia e a preparare il "Viminale" della Kiss. Ciao. Bacionissimi. Enrico

Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri / L'album di cartoline di Anna Giusti



La Paz, vista del Altipiano
La Paz 8-7-927

*Qui hai una bella idea della città.
Vi si giunge scendendo da destra,
dopo aver percorso il filo delle
montagne alte. In fondo è
l'Illimani, 7.200 m.*



La Paz, av. Tarapaca
La Paz 8-7-927

A 50 metri da casa mia

Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri / L'album di cartoline di Anna Giusti



Calle del Comercio/ Armenia
Armenia -25 /1/928

Questa è la Broadway armena. Ti scrivo da una camera dell'Hotel Europa, che di europeo non ha altro che le qualità ladronesche dell'albergatore. In un altro hotel, il cartello porta scritto: "sicurezza assoluta per le valigie degli ospiti". E quando lo scrivono avranno il loro motivo



Primera Calle Real- Armenia
Armenia (Colombia) 25 /1/928

E questa è per Esterina, e rappresenta il Club America, di cui mi hanno nominato socio transeunte e dove passo un paio d'ore giocando al bigliardo e leggendo i giornali. Meno male, se no i 5 giorni sembrerebbero 5 anni. Ciao. Enrico

Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri / L'album di cartoline di Anna Giusti



Avenida Estacion. Ibagué
Ibagué 5/3/928

“Ultima tappa dell’omerico viaggio Cali-Bogotá. La catena di montagne fu varcata ieri a cavallo ed un altro avant’ieri, sotto la pioggia, sopra sentieri fangosi, impraticabili a piedi, spesso non più larghi di 30 cm. Fra una parete e un abisso senza parapetto. Non so più cosa sia la paura. I cavalli ed i muli meritano la medaglia d’oro. Non misero mai il piede in fallo, per 12 ore, perché si ubbidì l’ordine di non toccare le redini sotto pena di rotolare. Tutti salvi, però nessuno farà il bis.”



Paisaje del rio Magdalena.
Bogotá 9/4/928

Questo è il fiume Magdalena, vivaio di cocodrilli, e questi sono i vapori che vanno e vengono dall’Atlantico. Ieri un cocodrillo ha fatto una boccata di un ragazzo di 10 anni, e il padre l’ha potuto strappare, in che stato non lo so

Finestre sulle Americhe Materiali per lo studio dell'emigrazione dalle raccolte liguri / L'album di cartoline di Anna Giusti



Calle de Allen/ Allen Street. San Juan, P.R.
S. Juan de P. Rico 2 ott-928

In questa strada abita tuo fratello, nell'hotel Roma, in principio a sinistra



Avenida Dabán y Bancos/Daban
Ave. And Banks. San Juan, P.R.
S. Juan de P. Rico 2 ott-928

E qui vado a farti lo chèque

Commenda di Prè
6-29 agosto 2004

Un piccolo Stato nella Grande Storia

Repubblica di San Marino: l'emigrazione sammarinese tra evento e racconto



96

Breve storia dell'emigrazione sammarinese

L'emigrazione ha rappresentato uno dei tratti più peculiari e caratteristici della storia contemporanea della Repubblica di San Marino, un piccolo Stato, all'interno del territorio italiano, di appena 61 Km² con 1700 anni di storia e di indipendenza.

Se è vero che molti altri Paesi hanno conosciuto e conoscono flussi migratori di grande portata, è difficile trovare altri esempi, come quello sammarinese, così intenso, così a lungo distribuito nel tempo, così diversificato per luoghi di arrivo.

Emigrare per i Sammarinesi, nei secoli scorsi, era un modo di vivere e di sopravvivere, quasi una consuetudine tramandata di padre in figlio per intere generazioni e, prima di assumere il carattere di esodo di massa, tale da sconvolgere antichi equilibri, l'emigrazione veniva usata come risorsa. I

1867

176

Nobel inventa la dinamite e Carl Marx scrive *Il Capitale*
Il North American Act sancisce l'autonomia del Canada
Gli USA acquistano l'Alaska dalla Russia per 7,2 milioni di dollari
Nasce la Macchina per scrivere. E' una di quelle grandi invenzioni che rivoluzioneranno l'amministrazione e le comunicazioni.
La scrittura manuale di lettere commerciali sparirà nel giro di pochi anni.

1868

Inizio dell'era liberale in Austria che porterà alla formazione del grande capitale
Il presidente argentino Sarmiento promuove l'immigrazione

96 Uno dei numerosi documenti sull'emigrazione sammarinese conservati nel Museo dell'Emigrante [Archivio Centro Studi Permanente sull'Emigrazione della Repubblica di San Marino]

97 Famiglia di emigranti sammarinesi sul piroscafo "Roma"
[Archivio Centro Studi Permanente sull'Emigrazione della Repubblica di San Marino]

97



1869

Nasce negli USA il Knights of Labor, federazione dei lavoratori contro il capitalismo
Breccia di Porta Pia

1870

Roma è unita all'Italia
Il Papa si chiude in Vaticano
Nasce Vladimir Ulianov detto Lenin

1871

Meucci costruisce il primo telefono in seguito perfezionato da Bell/Gray.
Antonio Meucci si era trasferito nel 1845 a Long Island dove aveva aperto una fabbrica di candele. Qui diede ospitalità e lavoro a Garibaldi.
30.000 esecuzioni a Parigi nella rivoluzione proletaria socialista (la Comune)

Un piccolo Stato nella Grande Storia Noemi Ugolini

Sammarinesi regolando il proprio flusso secondo l'andamento stagionale dei lavori agricoli si muovevano lungo itinerari ben conosciuti che già altri Sammarinesi avevano tracciato e secondo calcoli di convenienza ben precisi. Ma è stata però l'età contemporanea e più precisamente il periodo tra gli ultimi decenni dell'Ottocento e del Novecento a toccare l'apice di un fenomeno che per più di un secolo ha portato a vivere fuori San Marino più della metà della popolazione.

L'emigrazione ha rappresentato, quindi, per tutta l'età contemporanea, una costante nella storia della Repubblica. Nell'arco dei secoli ed in misura notevolissima dalla seconda metà dell'Ottocento alla prima metà del Novecento, furono migliaia i cittadini di San Marino che lasciarono la loro terra per trovare altrove, specialmente in Europa e nelle Americhe, il lavoro e il reddito necessari per vivere.

Le cause che contribuirono a determinare le migrazioni sono quasi sempre individuabili nella povertà del suolo ed in un'eccessiva pressione demografica sul territorio.

La particolare conformazione morfologica della Repubblica di San Marino che, specialmente nel XVIII e nel XIX secolo, costituì un fattore determinante per la vita dell'uomo sul territorio, in quanto lasciava poco spazio a forme evolute di sfruttamento agricolo, produceva risorse insufficienti a fornire il mantenimento della popolazione che ormai, a fine secolo, era giunta oltre 9.000 unità.

Il territorio, in questo periodo, era frazionato

in una miriade di piccole proprietà dove spesso si produceva solo per il fabbisogno familiare. Le ricorrenti crisi agrarie, pertanto, costringevano i piccoli proprietari a vendere il proprio podere e a trasformarsi in coloni o disoccupati.

La povertà del suolo, l'impossibilità di trovare in loco un'integrazione all'insufficiente reddito agricolo, la diffusa miseria, la scarsissima attività industriale, un intenso sviluppo demografico, la speranza di migliorare la propria qualità di vita, unite all'incapacità della classe politica di trovare iniziative ed indirizzi capaci di potenziare il sistema produttivo, stimolarono la partenza di numerosi sammarinesi che cercavano di superare o alleviare, almeno momentaneamente, le proprie difficoltà economiche.

Alla fine del XIX secolo l'emigrazione sammarinese si diresse soprattutto verso gli Stati Uniti, l'Argentina e il Brasile. Si trattò di un fenomeno considerevole, infatti, per la prima volta non espatriarono i singoli lavoratori, ma interi nuclei familiari a mostrare che gli equilibri del tradizionale pendolarismo si erano spezzati. Fino a questo momento, nei mesi improduttivi dell'anno compresi tra l'autunno e la primavera, centinaia di uomini scendevano nelle pianure e nelle città sottostanti per ricoprire una pluralità di mestieri diversi, in estate poi, quasi tutti ritornavano al loro paese per effettuare i lavori agricoli. Era una migrazione stagionale che assumeva un'importanza determinante per il mantenimento del precario equilibrio del

98

Alcuni locali del Museo dell'Emigrante

[Centro Studi Permanente sull'Emigrazione della Repubblica di San Marino]

La stanza dedicata alla partenza dove sono conservati oggetti legati al viaggio: documenti necessari per l'espatrio, fotografie e valigie che, soprattutto nella composizione centrale, rievocano il dolore della partenza e del distacco dalla propria terra.

Un piccolo Stato nella Grande Storia Noemi Ugolini

mondo rurale. La piccola proprietà permetteva una produzione agricola ai limiti della sopravvivenza e non avrebbe potuto resistere senza le integrazioni di reddito offerte dai lavoratori stagionali.

Con la prima guerra mondiale, che lasciò gravi tracce in tutti gli stati europei, sia per le spaventose perdite di vite umane e di grosse quantità di beni materiali, sia per le difficoltà ed i problemi enormi che ne derivarono, il processo migratorio si arrestò e cominciò il massiccio forzato rimpatrio di buona parte dei sammarinesi emigrati. Ciò causò una forte crisi occupazionale e una destabilizzazione economica che trascinarono le loro conseguenze per un lungo periodo.

Il Governo cercò di risolvere il problema dell'occupazione creando un "Comitato di soccorso per emigrati rimpatriati" con il compito di sostenere in parte le spese di rimpatrio degli emigrati e quelle necessarie a farli reintegrare nella società. Ma il limitato, se non mancato sviluppo commerciale ed industriale del Paese e la devastante crisi seguita alla prima guerra mondiale non offrirono sufficienti sbocchi lavorativi alla manodopera sammarinese che, poco dopo, si vide di nuovo costretta a cercare altrove risorse integrative ai suoi limitati redditi.

Così appena si delineò un relativo miglioramento della situazione economica europea a partire dagli anni Venti, riprese la via dell'emigrazione.

In questo periodo i Sammarinesi si diressero soprattutto in Francia ed in Belgio perché

Emigration was one of the most peculiar and characteristic features in the contemporary history of the Republic of San Marino, a small country inside Italy, with a surface area of just 61 Km_ and 1700 years of history and independence. If it's true that many other countries experienced major migratory flows, it is difficult to find other examples, like the one in San Marino, that are so intense, so extended over time, and so diversified in terms of final destinations.

98



99 La stanza dedicata all'arrivo; attraverso pannelli illustrativi, grafici e fotografie viene documentato l'arrivo nel paese ospitante; un planisfero interattivo mostra le mete raggiunte dagli emigrati sammarinesi (13.000 ancora oggi vivono lontano dal Titano). I documenti esposti al centro della sala sono testimonianza del forte spirito associazionistico che contraddistingue queste comunità.

Un piccolo Stato nella Grande Storia Noemi Ugolini

l'emigrazione europea verso i paesi oltreoceani (per anni soluzione, almeno in parte, dei problemi economici e sociali del continente), fu drasticamente limitata negli Stati Uniti da provvedimenti che abbassarono i massimali annuali di immigrati e nel Sud America, dalle crisi economiche e politiche che si abbattono su quei paesi e che li spinsero ad una progressiva chiusura verso i lavoratori in entrata.

Anche San Marino conobbe il restringimento quantitativo delle partenze dei suoi concittadini verso gli Stati Uniti a causa dell'imposizione della quota poiché, in un primo momento, i sammarinesi, vennero inclusi nella percentuale italiana.

Nel gennaio 1923 il Segretario di Stato per gli Affari Esteri chiese all'Ambasciatore degli Stati Uniti a Roma che alla Repubblica in quanto "Stato del tutto indipendente dal Regno d'Italia", venisse attribuita una propria quota e nel 1924 arrivarono disposizioni affinché venisse attribuita ad ogni nazione una quota minima di 100 unità per anno fiscale.

Negli anni Venti molte delle cause economiche e sociali che spinsero alle partenze rimasero inalterate ma, a queste, vi si legarono anche motivazioni politiche. Con l'avvento del fascismo in Italia e poi anche a San Marino, si registrò, infatti, un consistente esodo di cittadini, (non solo braccianti e operai) i quali, non intendendo sottostare a quel regime coercitivo di cui non condividevano l'ideologia, cercarono all'estero o in altre regioni italiane riparo da violenze, e minacce,

lasciando grandi vuoti politici.

San Marino e l'Italia, nonostante la sostanziale analogia dei regimi, attuarono due diverse politiche migratorie. Per quanto riguarda l'Italia, il governo fascista iniziò una politica interna contraria agli espatri soprattutto per motivi di orgoglio e di prestigio nazionale. Il governo fascista sammarinese, al contrario, ebbe un atteggiamento favorevole nei confronti del fenomeno migratorio. In apparenza, perché l'emigrante potesse vivere esperienze che lo fortificassero, lo arricchissero, gli aprissero nuovi panorami che, una volta tornato, potesse trasmettere per contribuire allo sviluppo del paese, in realtà per non ridurre le preziose rimesse in valuta pregiata che dall'estero venivano inviate alle famiglie.

Nel 1929 con il crollo della Borsa a Wall Street si ebbe una grave crisi mondiale che fermò considerevoli forme di emigrazione. In questi stessi anni diminuirono gli spostamenti verso la Francia a causa delle difficoltà economiche e politiche che iniziarono ad interessare anche quel Paese. Così, nonostante l'impossibilità dello Stato sammarinese di far fronte ad una situazione di paralisi economica, in questi anni partire fu più difficile ed il flusso migratorio, sia temporaneo che definitivo, tanto continentale che extra-continentale, si abbassò drasticamente e costrinse, ancora una volta, molti cittadini al rimpatrio.

L'unico movimento che si manifestò fu diretto verso le opere di bonifica italiane. Tuttavia anche nel Regno, la grande crisi economica del 1929, e più tardi le sanzioni internazionali

100 La stanza dedicata al mondo del lavoro dove fotografie e lettere testimoniano la durezza dell'impatto dell'emigrato con il mondo del lavoro. Dal grafico presente nella sala risulta chiara la prevalenza da parte dei nostri emigrati di lavori che non richiedono una particolare qualifica ma una grande forza fisica.

101 La stanza dedicata ai mestieri dove sono esposti oggetti appartenenti ai diversi ambiti lavorativi che caratterizzavano la scelta d'impiego dei nostri emigrati. Pannelli di testo descrivono le varie attività: agricoltore e garzone, serve e balie, scalpellino, minatore e muratore.

Un piccolo Stato nella Grande Storia Noemi Ugolini

seguite all'invasione dell'Etiopia, la conseguente politica autartica, il cambio forzoso a quota 90 della lira e la battaglia del grano, accentuarono fortemente la crisi occupazionale accrescendo notevolmente le fila dei braccianti e dei salariati

E' in questo quadro che si inserì la guerra di Etiopia. La conquista dell'impero africano, fece intravedere la possibilità, da parte del governo italiano, di attenuare il profondo disagio delle masse popolari e contadine prospettando l'Etiopia come possibile sbocco di lavoro. Anche lo Stato sammarinese prospettò l'Etiopia come luogo di lavoro e nel 1936 un centinaio di operai comuni e specializzati, scalpellini, muratori, falegnami, partirono in due scaglioni verso l'Africa Orientale (Eritrea e Somalia) per lavorare come terrazzieri e manovali nelle grandi opere stradali che dovevano essere realizzate dall'esercito occupante nei nuovi territori dell'Impero italiano. Alla fine degli anni Trenta e durante la seconda guerra mondiale, si profilò la possibilità di una sbocco migratorio verso la Germania nel quadro della politica dell'Asse Roma-Berlino.

Fino a questo momento la Germania era una terra praticamente sconosciuta per la maggior parte dei migranti sammarinesi e lo dimostra il fatto che dal 1923 al 1938 vi furono solo tre richieste di passaporto per questa destinazione. A partire dal 1939 ebbe inizio, invece, un imponente flusso verso la Germania che si protrasse fino al 1942. Durante questi quattro anni partirono da San Marino con contratti

99



100



101



collettivi e con accordi governativi circa trecento lavoratori con la qualifica di braccianti.

Durante la seconda guerra mondiale la quantità di espatri diminuisce fino ad arrivare al fenomeno contrario, quello dei rientri che, unito al problema dei profughi, crea enormi difficoltà alla Repubblica.

La fine del secondo conflitto segna anche la ripresa dell'emigrazione. Le principali mete sono gli Stati Uniti, usciti dalla guerra come prima potenza economica mondiale, la Francia, la Svizzera ed il Belgio. In questi ultimi tre Stati si richiede soprattutto manodopera nelle miniere e nei cantieri in costruzione, che sono ormai gli unici ad offrire possibilità di lavoro.

Fino agli anni Sessanta l'emigrazione sammarinese conserverà ancora una connotazione prettamente negativa, poiché si parte per cercare un lavoro qualsiasi, un'alternativa alla disoccupazione. Solo alla fine degli anni Sessanta l'emigrazione non ha più il carattere di uno spostamento alla ricerca di un lavoro qualsiasi, ma diventa un fenomeno più circoscritto che interessa una manodopera qualificata.

All'inizio degli anni Settanta si assisterà ad un allargamento della base occupazionale con il turismo che diviene il vero volano della rinascita economica sammarinese. In questi ultimi decenni si riesce, non solo, a riassorbire ogni forma di disoccupazione, ma si creano le coordinate perché molti sammarinesi all'estero tornino in patria.

E ancora oggi quando il fenomeno migratorio

si è sostanzialmente chiuso, più di 13.000 cittadini sammarinesi vivono ancora all'estero, riuniti in 24 Comunità: 10 in Italia, 6 in Argentina, 5 in Francia, 2 negli Stati Uniti, 1 in Belgio. La storia di San Marino ha ereditato dal fenomeno migratorio i suoi caratteri essenziali.

Che cosa sarebbe l'economia sammarinese, senza quel grande fenomeno di accumulazione delle risorse rappresentato dalle rimesse degli emigranti? E quale grandioso interscambio di mestieri, esperienze professionali, tecnologie si è realizzato attraverso il tramite materiale dei flussi migratori? E quanto ha pesato, nel nostro universo simbolico, nella stessa costruzione e definizione della nostra immaginazione, della nostra cultura, in una parola della nostra identità collettiva, il "segno" della nostra emigrazione.

Sulla base di questi interrogativi che non riguardano solo gli studiosi di tematiche migratorie, ma interessano e coinvolgono tutti coloro i quali intendono riscoprire e capire le proprie radici è stato realizzato nel 1997 a San Marino un Museo dell'Emigrante - Centro Studi Permanente sull'Emigrazione per permettere a coloro che vivono in Repubblica e a coloro che risiedono ancora all'estero, di conoscere, senza ritualità e retorica, le vicende migratorie e riconoscersi collettivamente rispetto al passato ma anche al futuro.

Il Museo dell'Emigrante - Centro Studi Permanente sull'Emigrazione della Repubblica di San Marino, inaugurato ufficialmente nel 1997, alla presenza degli Eccellentissimi

Capitani Reggenti ha la sua sede presso un'ala di un antico Monastero e opera alle dipendenze della Segreteria di Stato per gli Affari Esteri. La sua realizzazione è stata possibile grazie alla collaborazione attiva e partecipe di tutta la popolazione. Sono stati resi partecipi le scuole e gli studenti universitari per effettuare interviste ad ex emigrati ed è stato raccolto, nelle diverse case, materiale documentario e iconografico.

La ricerca è stata avviata anche nelle 24 Comunità dei cittadini sammarinesi residenti all'estero. Tutto ciò è stato realizzato con il contributo economico di Enti pubblici e privati ed organizzazioni internazionali in

particolare dell'UNESCO. Il materiale raccolto si divide in tre grandi categorie: oggetti, fonti scritte, fonti orali e fonti iconografiche.

Le finalità di questo Centro sono: raccogliere, schedare e inventariare tutti i documenti relativi all'emigrazione sammarinese - pubblicare ricerche e saggi - organizzare convegni e seminari - tenere contatti e promuovere lo scambio di informazioni con l'AEMI, l'associazione dei centri di studio europei sull'emigrazione della quale il Centro è membro dal 1° gennaio 1977 e con gli altri Centri Studi sull'Emigrazione europei ed extra europei.



Il Centro che è strutturato in due distinte sezioni, spazio espositivo e laboratorio di ricerca storica, promuove l'inserimento nella ricerca di laureandi e laureati attraverso borse di studio. Il personale è a disposizione delle scuole di ogni ordine e grado per incontri informativi nelle classi, per ideare percorsi di ricerca e per attivare progetti speciali inerenti le tematiche sull'emigrazione.

a) *Il percorso espositivo* si snoda lungo otto spazi seguendo un immaginario nastro nel tempo e racconta attraverso brevi testi, immagini, documenti originali ed oggetti (recuperati da numerose donazioni) la storia dell'emigrazione evidenziando le grandi tematiche di questo fenomeno:

La partenza

Il viaggio

Modalità di espatrioL'arrivo

Il lavoro all'estero e mestieri

Il rientro

Sala multimediale

L'emigrazione femminile

Lungo il percorso si trovano dieci grafici tridimensionali, e un pannello murale dei donatori. Il Museo da collezione di oggetti patinati dal tempo si è pian piano trasformato in Museo narrante per trasmettere alle generazioni del domani la memoria delle generazioni di ieri.

Nel 1998 si è classificato fra i primi dieci partecipanti al "Premio per il Museo Europeo dell'anno 1998". (www.museoemigrante.sm)

b) *Il laboratorio di ricerca* nel corso di questi otto anni ha raccolto migliaia di documenti e circa 40.000 dati di espatrio realizzando un grande Archivio Multimediale composto da diversi databases contenenti fonti iconografiche, fonti orali e fonti scritte. Ha curato, inoltre, la realizzazione di mostre temporanee e di una mostra itinerante in cinque lingue su sistema modulare in quadricromia che può inserirsi agevolmente nelle manifestazioni culturali, in piccoli e grandi musei. Ha promosso, inoltre, seminari e convegni sulle tematiche migratorie portando a San Marino studiosi di fama internazionale.

Nel 2002 è stato promosso e curato un convegno dal titolo provocatorio: "Quale futuro per lo studio dell'Emigrazione". Lo scopo principale era quello di realizzare un osservatorio sulle strutture culturali, attive in Italia, che operano nel campo della ricerca storica e socio - antropologica sull'emigrazione: un osservatorio che potesse raccogliere dati ed informazioni sulle attività svolte e, al tempo stesso, promuovere sinergie e collaborazioni tra realtà culturali e sociali differenti. Al Convegno hanno aderito gran parte dei musei e dei centri studi sull'emigrazione ed anche l'istituendo CISEI - Centro Internazionale Studi sull'Emigrazione Italiana presentato dalla dott.ssa Silvia Martini, esperta in comunicazione e rapporti con i media dell'Autorità Portuale di Genova.

Nell'ambito delle proposte scaturite, in particolare quella di attivare una rete di scambi

103 Una famiglia di emigranti sammarinesi davanti al loro esercizio commerciale
[Archivio Centro Studi Permanente sull'Emigrazione della Repubblica di San Marino]

Un piccolo Stato nella Grande Storia Noemi Ugolini

e di collaborazioni fra le strutture presenti, il CISEI ha ospitato nell'agosto 2004 la mostra itinerante "Un piccolo Stato nella grande storia" del Museo dell'Emigrante di San Marino e ha promosso un incontro sul tema delle dinamiche migratorie, al quale ha partecipato anche il Ministro per gli Affari Esteri sammarinese.

Tale circostanza ha segnato l'inizio di un proficuo rapporto di collaborazione per la

realizzazione di progetti nel campo della ricerca storica e socio antropologica sull'emigrazione, attraverso lo scambio sinergico e collaborativo fra realtà culturali e sociali diverse ma accomunate dall'intento di portare avanti strategie culturali comuni.

*Noemi Ugolini Direttore Museo dell'Emigrante
Centro Studi Permanente sull'Emigrazione
Repubblica di San Marino*

103



Cineclub Lumière / Goethe-Institut Genua

17 maggio-9 giugno 2004

25 novembre-14 dicembre 2004

L'Avventura Necessaria

cinema tra emigrazione e immigrazione dall' '800 ai giorni nostri

ITALIA: TERRA DI PARTENZA, TERRA DI ARRIVO



Sezione "Nuovi flussi"

Nel trattare dei temi connessi ai flussi migratori non si può non parlare in termini d'attualità. Uno spettro tematico vario, sempre in espansione, nel quale ha visto cimentarsi una ormai nutrita schiera di autori italiani, alcuni dei quali hanno rivelato particolare sensibilità per questi temi, come Matteo Garrone o Carlo Mazzacurati o ancora - all'estremo - Corso Salani, la cui produzione artistica ne è rimasta profondamente caratterizzata.

Sezione "Retrospettiva Alberto Sordi"

Anche nella filmografia di Sordi sono presenti i temi dell'emigrazione con una quantità di titoli ed una varietà di approcci tali da permettere di compilarne un composito percorso, che se non esaustivo è comunque rappresentativo delle tematiche e situazioni legate alla realtà socio-culturale italiana. Perché se troviamo pellicole che affrontano direttamente l'argomento dell'italiano emigrato, ve ne sono altre che trattano ripetutamente la particolare tematica dell'emigrazione desiderata, della ricerca e del sogno di una terra (nazione, paese) ove potersi creare una nuova vita.

1872

186

Insurrezioni popolari bulgare contro il dominio turco represses nel sangue
Muore Giuseppe Mazzini
Augusto Caminade fonda il giornale *L'operaio*, che viene soppiantato in seguito da *La Patria degli italiani* che nel 1887 tira 11.000 copie e nel 1914 circa 60.000.

1873

Crisi economica USA
Proclamazione della prima
Repubblica Spagnola

1874

Restaurazione della monarchia borbonica
in Spagna con Alfonso XII
Nasce Winston Churchill

- 104** Attività commerciali di emigranti italiani in Canada. [Foto tratte dalla ricerca di Valeria Gennaro Lerda *Italiane e Italiani in Canada, la collettività italiana di Ottawa*]
- 105** Repubblica americana del Guatemala, clienti all'interno della Cantina Venezia di proprietà di Calisto Leoni [1904-1906 ca., Carlo Nagar, Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari, Firenze]

105



1875

La Gran Bretagna diventa il solo azionista del Canale di Suez
La Turchia abolisce la tortura

1876

Varata in Italia la legge sull'obbligo dell'istruzione elementare
Prime misurazioni statistiche sull'emigrazione ad opera di Bodio e dei suoi collaboratori (1876-1878)

1877

A Genova iniziano i lavori di ampliamento delle strutture portuali
In California alcuni emigranti italiani formano la Compagnia Italiana dei Bersaglieri destinata al mantenimento dell'identità culturale
Edison inventa il fonografo

L'Avventura Necessaria Cineclub Lumière / Goethe Institut Genua

Sezione "La traversata atlantica"

Le Americhe sono state meta di flussi migratori di massa in partenza dall'Europa nei due secoli scorsi. La traversata oceanica a bordo di più o meno grandi bastimenti ne è stata inevitabilmente il comune denominatore. Insieme a Napoli, Genova si è trovata coinvolta direttamente in questa epopea migratoria. In tal senso ci è parso imprescindibile accedere alle risorse dell'archivio cinematografico della Fondazione Ansaldo al fine di trovarne testimonianza documentaristica nei materiali d'epoca; ricerca resasi possibile grazie al supporto dell'ordinatore dell'archivio Prof. Marco Salotti, titolare della cattedra di Storia del Cinema presso l'Università di Genova.

Cineclub Lumière

The Lumière Film Club and Goethe Institut of Genoa presented a movie review about migration 40 films, including debates and meetings with actors and directors

Sullo schermo

Il Porto di Genova: una storia in immagini

[Marco Salotti e Maddalena Canale, 2003]

Tra Genova e Fez. Una famiglia in viaggio

[Vincenzo Mancuso, 2002]

Dagli Appennini alle Ande

[Folco Quilici, 1959]

Che Tempi

[Giorgio Bianchi, 1947]

Terra di mezzo

[Matteo Garrone, 1997]

Ospiti

[Matteo Garrone, 1998]

L'articolo 2

[Maurizio Zaccaro, 1993]

Lettere al vento

[Edmond Budina, 2002]

La Leggenda del pianista sull'oceano

[Giuseppe Tornatore, 1998]

Fumo di Londra

[Alberto Sordi, 1966]

Princesa

[Henrique Goldman, 2001]

Un Italiano in America

[Alberto Sordi, 1967]

L'ospite segreto

[Paolo Modugno, 2003]

Occidente

[Corso Salani, 2000]

L'Emigrante

[Charlie Chaplin, 1917]

I Magliari

[Francesco Rosi, 1959]

La ballata dei lavavetri

[Peter Del Monte, 1998]

Vesna va veloce

[Carlo Mazzacurati, 1996]

Titanic Latitudine 41 Nord

[Ray Ward Baker, 1958]

America, America (Il Ribelle dell'Anatolia)

[Elia Kazan, 1964]

Riusciranno i nostri eroi a ritrovare l'amico ...

[Ettore Scola, 1968]

Bello, onesto, emigrato Australia...

[Luigi Zampa, 1971]

ITALIANI IN GERMANIA

Il fenomeno delle migrazioni è stato nel 2004, e sarà nel 2005, uno dei principali temi trattati dalle sedi del Goethe-Institut in Italia, oggetto di una iniziativa intitolata “Culture Migranti – Menschen unterwegs”.

Il progetto trae spunto da un importante anniversario che segna la storia dei rapporti italo-tedeschi: quest'anno ricorre, infatti, il cinquantenario del patto di collocamento di lavoratori italiani, stipulato nel dicembre 1955 tra la Repubblica Federale Tedesca e l'Italia, con il quale si determinò l'assunzione di manodopera italiana da impiegare nelle miniere, nelle fabbriche e nei cantieri tedeschi. Iniziò così l'“avventura necessaria” di centinaia di migliaia di “Gastarbeiter” (lavoratori ospiti) italiani, che aprirono la strada a milioni di lavoratori di altre nazionalità.

E così iniziarono le alterne vicende di altrettante famiglie, a lungo, talvolta eternamente, divise tra Italia e Germania.

Questo anniversario ci invita ad analizzare tali fenomeni migratori con lo sguardo di chi, nel frattempo, ne ha conosciuto l'evoluzione ed ha la consapevolezza che qualunque riflessione sull'argomento non possa avere una prospettiva solo “binazionale”, ma debba anche necessariamente confrontarsi con un fenomeno migratorio più ampiamente europeo, che ha visto molti paesi divenire contemporaneamente terra di partenza e terra di arrivo.

Il Goethe-Institut Genua incominciò ad affrontare il tema già nel 2003, percorrendo inizialmente la ‘via letteraria’ con l'iniziativa “Scrittura oltre i confini”, dedicata ad autori italiani ormai da lungo tempo residenti in Germania, lì attivi e creativi anche in lingua tedesca e particolarmente interessati ai rapporti tra letteratura ed emigrazione.

Nel 2004 l'istituto ha contribuito al progetto “Culture Migranti – Menschen unterwegs” con tre articolate iniziative: una tavola rotonda e una mostra, realizzate in collaborazione con il Centro Culturale Europeo di Genova, e una rassegna cinematografica nata grazie alla collaborazione con l'Autorità Portuale di Genova e il Cineclub Louis et Auguste Lumière.

Nel corso della tavola rotonda esperti italiani e tedeschi hanno analizzato i più recenti flussi migratori tra Italia e Germania, oggetto di grande interesse da parte dei media, individuando il profilo dei nuovi migranti.

La successiva mostra di Roger Wehrli, con fotografie scattate tra il 1996 e il 2003, ha invece narrato per immagini il viaggio “Italia-Germania-Svizzera e ritorno” compiuto infinite volte dagli instancabili emigranti.

La serie di manifestazioni si è conclusa con la rassegna cinematografica “L'avventura necessaria. Cinema tra emigrazione e immigrazione: Italiani in Germania”, scaturita, come già detto, dalla collaborazione con un ‘partner cinematografico’ di antica tradizione

L'Avventura Necessaria Cineclub Lumière / Goethe Institut Genua

per il Goethe-Institut Genua quale il Cineclub Lumière e con un partner imprescindibile per la sua particolare sensibilità per le tematiche legate ai fenomeni migratori quale l'Autorità Portuale.

Questo felice incontro ha prodotto un ciclo di film, in parte documentari, in parte fiction, realizzati da registi italiani e tedeschi, che con stili e sguardi diversi hanno raccontato momenti della storia sociale, politica ed economica dell'Italia, della Germania e, in alcuni casi, della Svizzera. I film narrano di intraprendenti venditori di stoffe e di onesti camerieri a stagione, che sembrano appartenere ad un antico passato, e di tenaci operai, che ancora oggi dalla Sicilia raggiungono il loro posto di lavoro in Germania percorrendo centinaia di chilometri in pullman. Mettono a confronto gli sforzi e le ambizioni della prima generazione di emigranti con le esperienze dei loro figli e nipoti, evidenziando antichi e recenti stereotipi e pregiudizi. Definiscono un passato ed un presente accomunati da grandi speranze, lacerazioni, profondi cambiamenti, sradicamenti e sempre nuovi adattamenti, vissuti da intere famiglie, per intere generazioni.

Ringraziamo l'Autorità Portuale di Genova per aver offerto al nostro istituto l'opportunità di realizzare con la sua collaborazione parte del progetto "Culture Migranti – Menschen unterwegs", e ci auguriamo che la costituzione del Centro

Internazionale di Studi sull'Emigrazione crei un nuovo contesto per altri futuri progetti comuni.

Roberta Canu

Goethe-Institut Genua

Sullo schermo

Siamo Italiani

[Alexander J.Seiler, 1964]

Septemberwind

[Alexander J.Seiler, 2002]

Ricette d'Amore

[Sandra Nettelbeck, 2001]

Pane e Cioccolata

[Franco Brusati, 1974]

Mirabella/Sindelfingen

[Andreas Pichler, 2000]

Spaghetti Connection

[Christiane Mannini, 1999]

I Magliari

[Francesco Rosi, 1959]

106 Emigranti sul ponte
[Archivio Centro Studi Emigrazione - Roma]

L'Avventura Necessaria Cineclub Lumière / Goethe Institut Genua

106



Palazzo San Giorgio 19-31 gennaio 2004

Mostra delle tavole originali a cura de L'Officina delle Nuvole Pensanti
Testi e Sceneggiatura di Piero Fissore

One Way senso unico

Usare il media fumetto per parlare di temi legati al sociale: questo il percorso della Scuola Chiavarese del Fumetto che dopo i racconti dedicati al lavoro dell'associazione "Emergency", alla resistenza, alla lotta per il diritto al voto da parte delle donne, alla pena di morte, si è occupato



ora dell'immigrazione. Lo ha fatto con una storia scritta da Piero Fissore intitolata "One way". One way, senso unico, a rappresentare come troppo spesso ieri, ma ancora oggi, l'emigrazione diventi l'unica alternativa ad una vita stenti e miserie. Il fumetto si compone di 25 tavole; i volumi saranno utilizzati come prezioso strumento didattico sia presso il laboratorio del costituendo Centro Internazionale Studi Emigrazione Italiana. La storia vede lo sviluppo parallelo di due vicende: la prima, ambientata negli anni '20 del secolo scorso, ha come protagonisti due fratelli che, dall'appennino ligure vanno a cercare fortuna a New York. La seconda, ambientata ai giorni nostri, vede una coppia di fratelli arabi approdare drammaticamente sulle coste italiane a bordo di un gommone, i due fratelli italiani avranno destini opposti negli Stati Uniti. Quello che riuscirà ad inserirsi, lo farà dopo essersi scontrato con discriminazioni e pregiudizi razziali, lasceremo i due fratelli arabi su di un treno in viaggio verso la loro meta italiana, affidando loro la speranza per un futuro che non sia inevitabilmente "One way". La mostra delle tavole originali del fumetto ha richiamato molti visitatori così come numerose scuole medie inferiori e superiori che hanno richiesto copia dell'opuscolo per utilizzarlo come strumento didattico.

From italian emigration between the late 1800s and early 1900s to the immigration of non-europeans into Europe in 2000; the 25 pages of One Way exhibition, created by the Chiavari Comics School focus on cultural differences and integration.

1878

Umberto I Re d'Italia

1879

In Francia il marxista Guesde diventa dirigente del Partito Operaio Francese
Nasce Josif V. Dzugasvili, detto Stalin

1880

Il presidente argentino Roca pone termine alle lotte contro gli indiani della Pampa del Sud
Nasce, prima di una lunga serie, a Santiago del Cile la società di Mutuo Soccorso Italia che associa 60 persone

107 Alcune immagini tratte da “One Way”, cit.

108 L’*“Andrea Doria”* impavesata in partenza per gli Stati Uniti, 1952
[Archivio Storico Rimorchiatori Riuniti - Genova]

108



1881

Fusione dei gruppi armatoriali Florio e Rubattino: nasce la Navigazione Generale Italiana
Pogrom contro gli ebrei in Russia

1882

Koch isola i bacilli della tubercolosi e del colera (1884)
La Società Rubattino vende al governo italiano la base marittima di Assab in Africa Orientale: inizia la politica di espansione coloniale italiana
Leo Pinsker rivendica una patria per gli ebrei oppressi mirando a una colonizzazione della Palestina

Palazzo San Giorgio
13-30 ottobre 2004

Hamburg Genova New York emigrazione e turismo nei manifesti Hapag Lloyd

Ho avuto il privilegio riservato a pochi o forse fin troppi italiani di essere stato iscritto all'Anagrafe degli Italiani residenti all'estero (A.I.R.E.), in età contemporanea. Come è facile comprendere questo certificato mi dichiarava legalmente espatriato o meglio EMIGRATO,



per trovare migliore fortuna all'estero.

Una simpatica disposizione amministrativa credo ancora in uso disponeva che al rientro l'emigrato godesse di una serie limitata di vantaggi: tra gli altri il poter riportare le poche o tante masserizie di cui disponga, con qualche esenzione doganale, a fronte del marchio di immigrato, poiché la data di reinscrizione nelle liste del Comune di provenienza decorre dal giorno in cui abbia deciso di rimpatriare.

Uscito quindi dall'Italia appena maggiorenne e dopo un adeguato periodo di lavoro nel Medio Oriente ne rientrai così nel 1980 quale fresco residente a Genova, dove invero ero nato 27 anni prima.

Ebbi così agio di riscoprire la mia città con atteggiamento di turista curioso: il vuoto di alcuni anni e la contemporanea sagra di demolizioni e costruzioni avvenute in città mi fecero perdere l'orientamento tra le case nuove di quei vecchi vicoli che avevo frequentato in adolescenza.

Il mio lavoro di spedizioniere ed agente marittimo mi ricompose riportandomi a ritmi conosciuti in scagni di questo e d'oltre mare.

1883

Abolita in Italia la "Tassa sul macinato"
Nasce a Dovia di Predappia Benito Mussolini
Nasce la Camera di Commercio italiana a Montevideo,
la prima del genere a costituirsi all'estero

1884

Daimler e Forest costruiscono il primo motore a benzina
Il parlamento inglese cerca soluzioni per la questione irlandese
aggravatasi con la costituzione della "Feniani" negli USA (1858)
Esposizione Nazionale a Torino

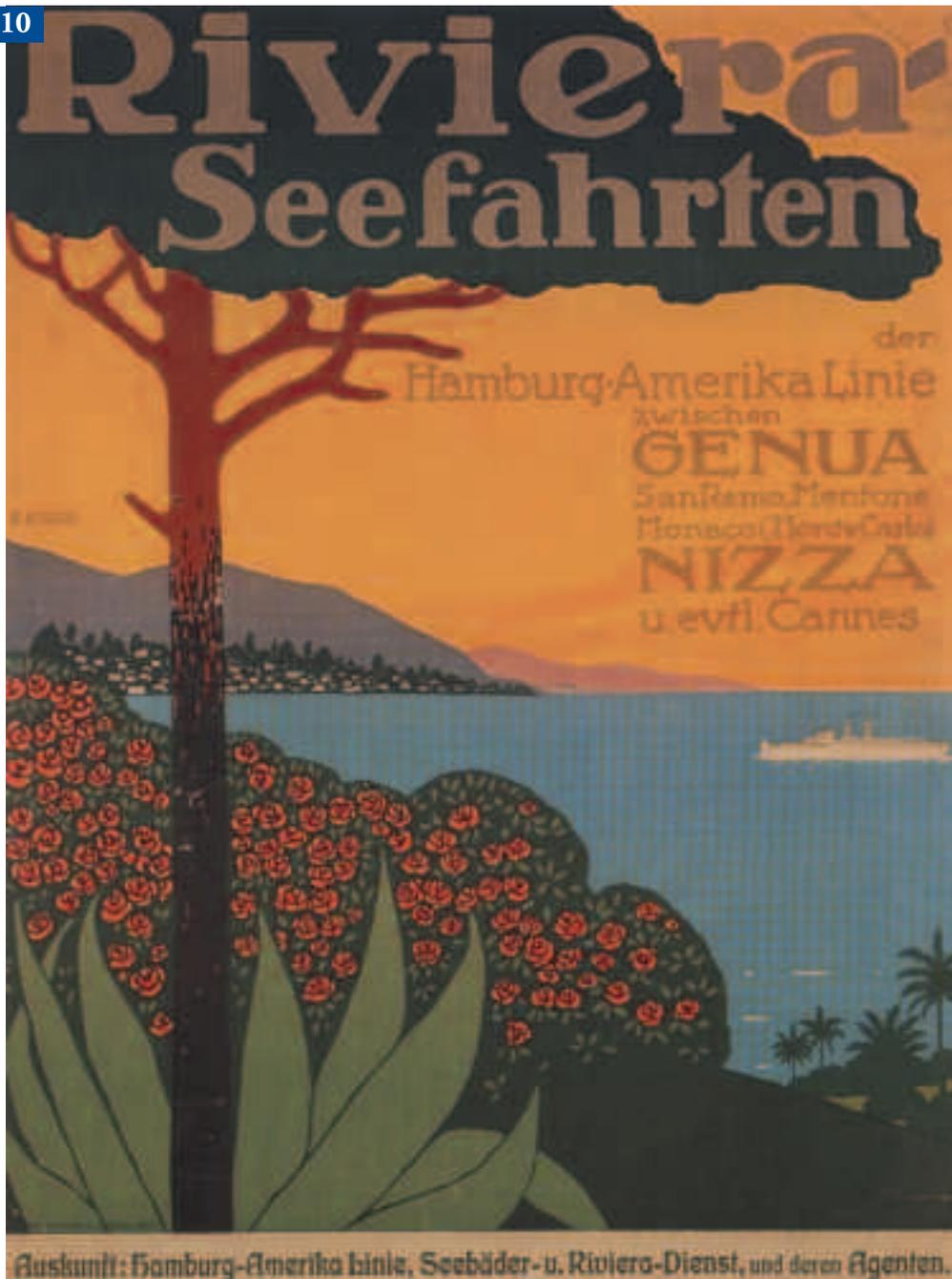
1885

Conferenza di Berlino: le potenze possono
rivendicare i territori africani solo se
effettivamente occupati

109 Prima Convenzione dei “*Figli d’Italia*” Stockton, California, 1925
[dalla mostra *From Italy to California*, cit.]

110 Hans Bohrdt, Servizio di battello veloce per la Riviera
[1902-1906 Courtesy Museo Storico di Amburgo]

110



1886

Nasce l'American Federation of Labor per tutelare gli operai specializzati dagli immigrati non qualificati. A New York, in Blecker Street, viene consacrata una chiesa intitolata a S. Antonio da Padova.

1887

Promulgata in Inghilterra la legge sul “Marchio di Fabbrica” che obbliga ad indicare sulla merce il paese d'origine.

1888

In Brasile viene abolita la schiavitù. Parte per il Nuovo Mondo il primo gruppo di dieci missionari inviati dall'Italia onde avviare l'opera di assistenza agli immigrati.

Hamburg Genova New York Giordano Bruno Guerrini

La vita ed il lavoro trascorsero per venticinque anni tranquilli come spesso ripeto al mio medico, che mi scruta e mi chiede se in realtà io faccia un lavoro stressante. Tutt' affatto !

Le sirene dell' anno 2004 dedicato a Genova Capitale Europea della Cultura mi svegliarono all' improvviso. Volevo regalare alla mia Città una parte del mio vissuto, quell' emigrazione di cui oramai si era perso anche il ricordo degli uomini e dei mezzi usati, le navi. Qui la mia professione mi venne in soccorso ed ebbi l'idea di ricercare una parte della memoria collettiva custodita negli archivi delle città anseatiche, legate a Genova da presenti e antiche frequentazioni e da quel comune viaggio delle popolazioni di cui sapevo i motivi più moderni e volevo conoscere quelli più antichi.

Iniziò così un' impresa durata un anno di lavoro e che mi trascinò dagli archivi del Museo per la Navigazione di Amburgo alle sale austere e ottocentesche dell' edificio Ballin, sede della Compagnia di Navigazione nata dalla fusione delle due più grandi Imprese Marittime mondiali tra la fine dell' Ottocento e la Prima Guerra Mondiale, la Hamburg America Packetfahrt AG ed il Norddeutscher Lloyd, l'odierna Hapag-Lloyd.

Visionando sculture, cimeli, quadri, manifesti, articoli e film d' epoca da esporre

in una mostra dedicata a questo legame tra Nordeuropa, emigrazione e Genova.

A poco a poco mi resi conto di quanta umanità dolente avesse deciso di viaggiare per mare suo malgrado lasciando tracce ben visibili a chi avesse voluto cercarle.

Le prime navi di incerta propulsione (vela o motore) fanno comprendere la durata e perigliosità di un viaggio che inizia molto prima, nelle steppe di Russia o Galizia o nelle terre non dissodate della Carnia e del Meridione d' Italia. Persecuzioni politiche, religiose e sociali, spingono uomini minacciati dalla fame alla ricerca di un sogno da realizzare, oltremare.

I porti di imbarco: Amburgo, Cherbourg, Southampton, Genova, Napoli, sono le prime stazioni di arrivo di un viaggio appena iniziato. Le strutture che gli armatori più avveduti decidono di costruire, come a Veddel vicino Amburgo, con servizi medici e di accoglienza danno le prime sicurezze al grande fiume proletario in marcia verso le Americhe. Il viaggio è ancora lungo e il rischio di essere scartati all' arrivo nell' America del Nord è troppo grande per chi si è lasciato il passato alle spalle e possiede solo la speranza in un futuro migliore. Anche per gli armatori l' utilizzo delle navi in inverno è poco remunerativo, in pochi vogliono rischiare una traversata in condizioni marine avverse. Nasce così l' idea dei servizi mediterranei

che utilizzano al meglio le navi già predisposte per i passeggeri ed il legame tra i porti del Nord e Genova si dipana a sviluppare anche i primi servizi regolari precursori delle crociere sulle Riviere .

Ma il benessere e la ricchezza esistono davvero in Europa anche solo per un club ristretto di privilegiati .Essi si spostano tra le rive dell' Atlantico sulle stesse navi che ai ponti inferiori ospitano gli emigranti. Le toilettes sontuose e gli interni sfarzosi dei saloni nei piroscafi della fine Ottocento, fanno da contraltare agli avvisi accorati alle ragazze in cerca di lavoro oltreoceano, a non farsi irretire dagli organizzatori della tratta delle bianche e a rivolgersi (di nuovo!) alle strutture degli armatori per averne difesa e sostegno.

Con il volgere del secolo e tra le due guerre mondiali i flussi migratori continuano a viaggiare come mondi paralleli sulle grandi navi che oramai offrono crociere vere e proprie . La società affluente può accedere al moderno strumento del viaggio intorno al mondo a prezzo tutto compreso.

Dagli anni 50 del XX secolo la crociera di puro svago soppianta definitivamente i viaggi della speranza e quella intuizione logistica del primo armamento germanico di ottimizzare le navi trascurate d'inverno dagli emigranti, con le crociere nei mari caldi del Mediterraneo, si rivela una molla

Based on a full year of intensive work in the archives of the Hamburg Museum of Navigation, in the halls of the Ballin building, the site of the shipping company created from the merger of the world's two largest maritime companies between the 1800s and World War One, namely Hamburg America Packetfahrt AG and Norddeutscher Lloyd, today's Hapag-Lloyd, the exhibition curator sifted through numerous sculptures, artefacts, paintings, manifests, items and period films to put on display in an exhibition dedicated to this special bond between North Europe, emigration and Genoa. Additional proof of the enormous mass of woeful humanity that reluctantly decided to journey by sea, leaving visible traces for those who would seek them.

Hamburg Genova New York Giordano Bruno Guerrini

dello sviluppo dal dopoguerra ai giorni nostri.

Presentando la mostra al pubblico, in particolare ai ragazzi delle scuole, ho avuto modo di ascoltare ogni tipo di commenti sul materiale esposto.

Un ragazzino delle elementari , con i capelli di un furbissimo rosso tiziano, dopo avermi accompagnato nel giro tra i manifesti e le foto delle cabine di terza classe ha sentenziato “Allora fare l’ emigrante non era un reato come oggi !”

Confesso di avere avuto un attimo di smarrimento e commozione.

Il parallelo tra la storia di quanti, nostri compatrioti o solo uomini e donne emigrati loro malgrado nelle Americhe, e quegli immigranti che il nostro egoismo e quindi i nostri governi non vogliono accettare, apre il discorso (o forse lo chiude ?) sulla gretta disumanità del concetto di immigrazione illegale.

Ben aldilà degli obiettivi scientifici e molto vicino a quelli umani che ne costituiscono l’essenza e la Storia, la riuscita della Mostra sta tutta nella frase di quel ragazzo.

- 111 Otto Goetze, Avviso urgente per una giovane emigrante
[1914 Courtesy Museo Storico di Amburgo]

Hamburg Genova New York Giordano Bruno Guerrini

111



**Dringende Warnung
an auswandernde Mädchen!**

**Nimm keine Stellung
im Auslande an, ohne
sichere Erkundigung!**

**Wende Dich in
Not und Gefahr
an den Kapitän
dieses Schiffes!**

Das Deutsche Nationalkomitee zu internationaler Bekämpfung des Mädchenhandels. Berlin W. Schiller 12. Telefon-Amt W. 91167.

Palazzo San Giorgio
3-18 dicembre 2004

Genova porto di mare città d'accoglienza

Il contributo della Croce Rossa Italiana nella costruzione di una cultura della comprensione fra i popoli e della pace



112

L'iniziativa ha avuto l'obiettivo di valorizzare il ruolo e l'apporto della C.R.I. nella costruzione di una cultura della Pace e di una solidarietà attenta alla dimensione culturale dell'immigrazione, tesa alla sua valorizzazione, per una piena integrazione degli immigrati.

Nel quadro in cui si colloca, essa si è posta l'obiettivo di:

- favorire l'incontro dei Genovesi con le diverse culture di cui gli immigrati sono portatori, dandone un'immagine che le collochi nei concreti contesti di vita;
- valorizzare la ricchezza della diversità e, al tempo stesso, rendere palesi le problematiche di dispiegamento dell'identità e di relazione degli immigrati con le diverse dimensioni della città e con le sue Istituzioni;
- evidenziare il contributo fornito dal Volontariato all'integrazione delle persone immigrate nel tessuto sociale della città.

The purpose of this initiative is to focus on the importance of the role and efforts of the Italian Red Cross in developing a culture of peace and solidarity that concentrated on the cultural dimension of immigration.

1889

200

Esce il romanzo Sull'Oceano di De Amicis
Esposizione Universale di Parigi; l'ing Eiffel costruisce la Torre
A Lima in Perù viene fondato il Banco Italiano di Lima
(il futuro Banco de Credito del Perù)
Nasce a Braunau Adolf Hitler

1890

Terminano i lavori di ampliamento del porto di Genova.
Ponte Federico Guglielmo è destinato all'esclusivo movimento passeggeri
Prima celebrazione del 1° Maggio
Nasce Charles de Gaulle
Esposizione Operaia a Torino

112 Le immagini sono tratte dalla mostra fotografica sulle condizioni di vita e sulle culture delle comunità immigrate, opere del "Team Donna Fotografa" diretto da Giuliana Traverso

113 Il guardaroba della Regia Casa degli Emigranti a Genova
[Archivio Civica Biblioteca Galletto - Genova Sampierdarena]

113



1891

La Germania introduce il concetto di riposo festivo e la tutela dei salari operai
La Russia inizia la costruzione della ferrovia Transiberiana

1892

Genova: fondazione del partito dei Lavoratori Italiani (Partito Socialista Italiano)
Genova: Esposizione Italo-Americana per le Celebrazioni Colombiane
Diesel costruisce il primo motore a gasolio

1893

Si fissa la "Linea Durand" per stabilire i confini tra India e Afghanistan

EMIGRAZIONE

Cross Pollination Guido Festinese

M U S I C A

- 114** Mostra italiana per il cinquantenario dell'emigrazione a San Paolo in Brasile: il padiglione espositivo degli strumenti musicali realizzati dalla ditta Del Vecchio [5/06/1937 Pesce J. Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari - Firenze]

114



Cross Pollination

Guido Festinese

Cross pollination: una “impollinazione incrociata”. Se oggi il cuore pulsante delle musiche della grande famiglia afroamericana (jazz, rock, reggae, blues, son, tango: per nominarne solo alcune) fa risuonare i suoi colpi sincopati ad ogni latitudine del pianeta, e più in profondità di quanto possiamo accorgerci, ad una disamina superficiale, sarà necessario accostare ad alcuni dati storici certi ed ineludibili – il trasferimento coatto di dieci milioni circa di esseri umani dall’Africa alle Americhe nell’era cosiddetta <moderna> - altra messe di dati. Dati che ci porteranno, inevitabilmente, sulle rotte dei grandi transatlantici, le rotte della migrazione.

Il primo fatto, pur nella controversa valutazione storica delle valenze specifiche che contribuirono al tutto è che, almeno a partire dal sedicesimo secolo, dall’altra parte dell’Oceano, nelle Americhe tutte troviamo i germi di una musica “altra” che non era più africana, e non era senz’altro specificatamente “americana”. Il pendolo delle estetiche musicali oscilla fra i due ceppi culturali, di volta in volta, ma resta valido come impianto generale di una musica “ibrida”. Discorso che vale, ad esempio, per l’insorgenza di scuole barocche nell’America latina, con prepotente innesto di trattamenti ritmici “africani”, o, saltando qualche secolo, per il blues dei neri d’America, creazione affatto specifica (e tutt’altro che prosecuzione individuale, secondo una vulgata erronea ancora assai diffusa, del canto di lavoro nelle piantagioni). Stabilita questa pur minima delimitazione di

campo, arriviamo subito al punto della “impollinazione incrociata”. Ci furono tre secoli abbondanti (almeno) di incubazione per la straordinario sboccio di musiche “altre” nelle Americhe, le musiche che hanno costruito una delle spine dorsali culturali del novecento, e che si sono diffuse ovunque grazie alle possibilità della fonofissazione⁽¹⁾, coeva della tarda modernità, e tutt’ora in pieno (imprevedibile) sviluppo tecnologico.

Se consideriamo i tre secoli fra il Cinquecento ed il Settecento come il grande alveo di incubazione delle musiche propriamente afroamericane, capitolo tutt’altro che indagato in profondità a tutt’oggi⁽²⁾, è innegabile che il massiccio, imponente movimento di persone dall’Europa alle Americhe grossomodo ascrivibile al periodo che localizziamo fra la metà dell’Ottocento ed i primi decenni del Novecento non poté non influire sulle sorti definitive di quell’effervescente, tumultuoso insorgere di “altre” musiche che già aveva caratterizzato le vicende delle culture americane. Le grandi navi portarono fisicamente donne e uomini, ma portarono anche strumenti, idee, pratiche musicali, tradizioni, repertori⁽³⁾: ove più massiccio fu il fenomeno dell’emigrazione, alla ricerca di qualche briciola di fortuna nel “nuovo mondo”, lì è il germe di significative “impollinazioni incrociate” sul ceppo grande delle note afroamericane. E’ il caso dell’Italia. E’ tutt’ora in corso di ricostruzione la storia del poderoso concorso di emigranti italiani alla nascita delle nuove musiche “meticce”

sulla matrice originaria afroamericana. Una miriade di ricostruzioni “microstoriche”, centrate quindi sulle vicende individuali, stanno fornendo elementi preziosi per ricostruire l’ordito vivo delle “nuove musiche”, e degli ambienti che accolsero, fra diffidenza, pregiudizio razzista e qualche volta ottima disponibilità gli emigranti musicisti⁽⁴⁾. D’altro canto cominciano ad apparire anche studi più sistematici, in cui obiettivo è inquadrare nel dato macrostorico(la “trama generale” degli eventi) la pluralità degli apporti⁽⁵⁾, sostituendo insomma a una visione di maniera della “nascita del jazz” (la mera, indistinta dialettica neri – bianchi) un più articolato discorso, fatto anche di “zone grigie” da indagare. Zone grigie che riguardano quei duecento milioni di persone che si mossero dall’Europa in cerca di una sorte migliore: una gran fetta di questa umanità speranzosa e desolata erano italiani. Le cronache ci rimandano quella data cruciale, nella storia del jazz, in cui per la prima volta la tumultuosa, aerea vitalità eterofonica del jazz primigenio viene “fissata” su disco: il 1917 della Original Dixieland Jass Band. La data non deve ingannare: si tratta in realtà, già allora, di un fenomeno di revival: e la spia è nell’uso di quell’aggettivo “Original”, che sta a significare che il primo gruppo documentato su disco già agiva nel ricordo di qualcosa che era “stato prima”. Un qualcosa che ha lasciato solo il ricordo, sfumato nell’alone del mito⁽⁶⁾. Nella Original Dixieland due componenti su cinque erano

- (1) Preferiamo questo termine, più corretto semanticamente, a quello invalso di “registrazione”: cfr. Michel Chion, *Musica, media e tecnologie*, Il Saggiatore – Flammarion, 1994.
- (2) E’ il caso della musica antica vocale e strumentale in America latina: gli immensi repertori delle scuole di musica dei gesuiti, ad esempio, attendono ancora compiuta ricognizione, mentre alcune case discografiche (ad esempio la francese Le Chemins du Baroque) cominciano a pubblicare esempi sostanziosi del tutto. E’ di recente pubblicazione (29 gennaio 2005) un intervento monografico su questo tema sulle pagine di *Alias*, supplemento settimanale del *Manifesto*, curato da Vesa Matteo Piludu.
- (3) Negli Stati Uniti dagli anni che precedettero la Prima guerra mondiale, e con un boom negli anni Venti, sino alla crisi del ‘29 si producevano i settantotto giri “Foreign Records” per acquirenti emigranti: dischi venduti soprattutto nei drug stores e per corrispondenza. Materiale oggi prezioso per ricostruire molte musiche “emigrate”.
- (4) Citiamo un caso fra tutti, recente, a mo’ di esempio: il cd con registrazioni storiche del 1929 realizzato nel 2003 dalla fondazione Madonna di Campanile Comune di Frasso Telesino (Bn) per commemorare il cinquantesimo anniversario della morte di Mike Mosiello, trombettista campano , emigrato a New York nel 1897, e diventato una delle migliori trombe dell’ “hot jazz” locale.
- (5) Chi scrive queste note ha curato a riguardo nel 1998 per l’Istituto di cultura di New York il progetto di ricerca Palermo- New Orleans, New Orleans – Palermo. Sulle medesime tematiche sta indagando con brillanti risultati Bruce Raeburn, docente della Loyola University di New Orleans (a suo modo figlio d’arte: suo padre Boyd fu un eccellente compositore e direttore d’orchestra, avendo fra le proprie fila fra gli altri un giovanissimo Dizzy Gillespie).
- (6) Non esistono registrazioni del primissimo jazz di New Orleans: ad esempio è stata tentata solo una ricostruzione a posteriori e congetturale del suono del mitico trombettista Buddy Bolden, il vero padre del jazz.

italiani, dalla Sicilia: Nick La Rocca alla tromba e Antonio Sbarbaro alla batteria. New Orleans, la grande città multietnica e portuale del Sud aveva quindi già sedimentato e metabolizzato nei decenni l'apporto musicale portato dagli italiani. Non si tratta solo di presenze simboliche, da annotarsi come bizzarrerie. E' vero esattamente il contrario. New Orleans nel 1920 era la città degli States che accoglieva il maggior numero di migranti italiani: oltre 200 mila persone, in gran parte arrivate dalla Sicilia, ma anche da altre regioni meridionali, dal Nord Est e dal Nord Ovest d'Italia, Liguria compresa. Persone guardate con sospetto dalle aristocrazie bianche locali, spesso con disprezzo, osteggiate sino alla violenza estrema del linciaggio.

Gran parte dei locali notturni della Louisiana erano gestiti da italiani, o italiani di seconda generazione: luoghi senz'altro aperti al piccolo e grande traffico di malaffare, ma al contempo quasi spazi liberati dalla discriminazione razziale dove potevano trovarsi a suonare fianco a fianco neri e bianchi, a far nascere una musica che, vedremo più avanti, era al contempo "nuova", eppure con le stimmate vive delle culture di provenienza, spesso con un singolare, straordinario portato da "ritorno al futuro", in cui elementi delle culture mediterranee bianche e nere da secoli in contatto ritrovavano una koiné comune dall'altra parte dell'Oceano nel mare accogliente delle note afroamericane⁽⁷⁾.

Il mero dato numerico, il "catalogo" dei cognomi sopravvissuti nella prima genera-

zione di musicisti italiani ed emigrati che contribuirono a traghettare il ragtime nel jazz di New Orleans è decisamente impressionante: fra i nati anteriormente al 1900 nella "città meticciosa" operarono Giuseppe Alessandra, basso tuba, Vincent Barocco, basso tuba e flicorno, Manuel Belasco, flicorno, John Bud Loyacono, basso tuba, Alex Esposito, chitarra, Joe Taranto, chitarra e violino, Johnny Giuffré, basso tuba, Joe Gerosa, chitarra e mandolino, Pete Pellegrini, cornetta, John Manuel Mello, cornetta, Pete Pecopia, cornetta, Leonce Mello, trombone, Arnold Loyacono, piano e tuba, Dominic "Nick" La Rocca, cornetta, Lawrence Veca, cornetta, Joe Giuffré, chitarra e mandolino, Joe Lala, cornetta, Nunzio Scaglione, clarinetto, Joe Barocco, tuba, Angelo Castigliola, trombone, Joe Loyacono, sassofono, Anton Lada, batteria, Paul Cinquemano, trombone, Sal Margiotta, clarinetto, Tony Giardina, clarinetto, Tony Sbarbaro, batteria, Felix Guarino, batteria, Tony Schiro, chitarra, Al Doria, batteria: un trentina circa di cognomi italiani, del centinaio totale di cognomi di musicisti conosciuti! Oltre al dato numerico notevolissimo, quasi decisivo,

(7) Per approfondire questa tematica si può leggere a riguardo "Blacks, Italians, and the Making of New Orleans Jazz", di Garry Boulard, in *The Journal of Ethnic Studies*, 1, XVI, 1988, e "Wait until Dark - Jazz and the Underworld 1880-1940", ad opera di Roland L. Morris, Bowling Green University Press, 1980)

115 La banda Italiana a Stockton, California, 1926
[dalla mostra *From Italy to California*, cit.]

Cross pollination Guido Festinese

diremmo, sbalza dal catalogo un dato qualitativo: gli emigranti italiani suonavano soprattutto ottoni e corde. Come i neri d'America che avevano raccattato gli acciaccati strumenti dimessi dalle bande militari della guerra di Secessione, o "reinventato" nell'uso le maneggevoli corde spagnole (di origine araba e africana!), ritrovando la via di un' Africa quasi svanita dalla memoria⁽⁸⁾.

Si impone, a questo punto, una riflessione su quale potesse essere la tipologia di musiche, di repertori, di tradizioni che si portava dietro dall'Italia chi affrontava mesi di mare alla ventura nel "nuovo mondo", a partire proprio dagli strumenti. Senz'altro non persone di formazione accademica, se è vero, come è documentato dai documenti della Immigration Commission, che oltre la metà di essi era analfabeta. Analfabeta non vuol dire necessariamente a digiuno di pratiche musicali, magari fortemente impregnate di cultura orale, la catena di trasmissione che rimodella nei secoli ciò che chiamiamo "tradizione". L'intero territorio italiano aveva conosciuto, nel periodo napoleonico, l'avvento delle "bande", modellate su quelle militari francesi con gran fasto di ottoni: il padre di Nick La Rocca era stato ad esempio "Caporal trombetta" del Regio esercito italiano. Come il trombettiere Martini, "giacca blu" che si trovò accanto al Generale Custer a Little Big Horn.

Gli ottoni, perfezionati tecnicamente nell'Ottocento, presero il sopravvento sulle ance, e si accoppiarono naturalmente a grancasse e

115



(8) Non accadde lo stesso nell'America centrale, caraibica e meridionale: dove si conservarono, spesso con tratti quasi identici, gli strumenti originali della diaspora africana. Differenza d'esiti dovuta alla diversa modulazione strutturale del sistema schiavistico.

piatti (che poi sono gli antenati diretti della batteria jazz: con un bel ricordo di ricche percussioni africane, peraltro). Sta di fatto, però, che la musica “bandistica” in Italia in pochi decenni perse in gran parte i connotati “marziali” napoleonici, trovando invece un raccordo diretto con il modo di “porgere” le melodie nelle feste liturgiche, soprattutto del Meridione d’Italia. melodie spesso ataviche: luoghi del suono dove non contava tanto l’emissione precisa, ma la fioritura dell’abbellimento, la declinazione di potenza espressiva della note calante, modellata sulle medesime pratiche usate nel canto tradizionale, con ricordi evidenti dei ricami melismatici così frequenti nel bacino del Mediterraneo. Tutt’ora le grandi bande della “Passione” in Sicilia, in Puglia suonano così, in occasione delle feste liturgiche. E ci fu anche uno snodo di raccordo col trionfante mondo dell’Opera, diffuso dalle élite borghesi al popolo anche con questo tramite, le bande: con tutta la famiglia dei flicorni (come abbiamo visto, usatissimi dai musicisti emigrati di New Orleans) a ripercorrere i “tratti” espressivi, i colori delle voci di soprano, contralto, tenore e baritono.

Ricapitolando: gente che forse aveva qualche pratica di lettura, che sapeva usare lo strumento a fini “espressivi” oltre le regole dello spartito⁽⁹⁾, in grado di suonare camminando, in bilico fra mondi musicali diversi: impossibile non trovare una possibilità di intesa immediata con i musicisti neri di New Orleans, e la pratica delle

marchin’ bands, il tono ora allegro e tonante ora mesto e cupo dei funerali della città crogiuolo di razze (decisivo l’apporto francese: di nuovo, le bande). Una storia, anche questa, che attende ulteriori ricerche: ma senz’altro si può mettere il punto fermo che gli italiani emigranti c’entrarono, e molto, con la storia del nascente “jazz”. Torniamo ora al secondo dato “qualitativo”: gli emigranti italiani che avevano gran pratica di plettri e corde. Si impongono qui due ragionamenti. Il primo: senz’altro il Sud d’Italia aveva conosciuto, con il tramite della dominazione araba, un alveo di culture musicali specializzate nell’uso delle corde. Dallo “oud” arabo, tutt’ora strumento usatissimo, deriva il nostro liuto. E da quella famiglia di corde derivò anche la chitarra poi adottata nella Penisola iberica (e anche la dominazione borbonica fece la sua parte, in Italia: ma i califfati di El Andalus, rammentiamo, durarono al di là dei Pirenei fino al 1492, la data della “riconquista” e,

(9) Le storie del jazz rimandano ad esempio l’aneddoto di Joseph “Wingy” Manone, nato nel 1904 a New Orleans da padre siciliano: a scuola di tromba da un colto docente italoamericano, Manone si divertiva a “piegare” le note sfiorando sempre l’intonazione, con inevitabili sbotti d’ira del maestro. Evidentemente aveva nelle orecchie (e nella memoria) altro che gli astratti valori della tecnica classica.

116 Mariano e L'Italian Band
[dalla mostra *From Italy to California*, cit.]

Cross pollination Guido Festinese

guarda caso, del primo viaggio per nave nel nuovo mondo).

Gli anni dell'emigrazione italiana nelle Americhe, oltre a coincidere data su data, luogo fisico su luogo fisico con la nascita del jazz e di altre musiche meticcie (un caso per tutti: il tango argentino e uruguayano⁽¹⁰⁾), furono anche gli anni di una straordinaria diffusione delle pratiche musicali italiane legate alla famiglia delle corde e dei plettri. Diversi fattori ebbero concorso, in quest'altra straordinaria avventura culturale che solo ora comincia ad uscire dalle nebbie indistinte della curiosità e del "folklore", ed acquista valenza universale, paradigmatica⁽¹¹⁾. Quasi come in un'immagine speculare, se le Bande in Italia furono il luogo "pubblico", la "piazza" per eccellenza che formò fiatisti e percussionisti, saloni di barberia, retrobottega, cortili di povere case furono i luoghi di confine, fra pubblico e privato, che videro sbocciare tra la metà dell'ottocento e i primi due decenni del Novecento la musica italiana popolare per corde: sono esattamente gli anni del boom dell'emigrazione, con inevitabile trasferimento di pratiche musicali nelle Americhe. Il padre del trombettista Nick La Rocca era chitarrista, il fratello violinista, la sorella mandolinista. Buddy De Franco, gigante del jazz, ricorda di aver avuto per le mani un mandolino, prima del clarinetto, e l'elenco potrebbe continuare.

La musica per corde e plettri che si suonò per un settantennio abbondante in Italia fu una straordinaria, complesso reticolo di influenze

116



- (10) Non è questa la sede per affrontare un argomento che, da solo, richiederebbe tutto lo spazio di questo capitolo: ci si può limitare, a mo' di esempio, a dare un'idea dei termini specificatamente genovesi e italiani "entrati" di diritto nella lingua speciale del tango, il lunfardo: "Pelandrùn", "Fachatosta", "Pibe", "Bachica", "Capo", "Contamuse". Ecco poi un esempio di genovesi grandi autori di tanghi e milonghe: Adoldo Baglietto, Juan De Dios Filiberto, Teresa Parodi.
- (11) Il chitarrista Beppe Gambetta assieme al mandolinista Carlo Aonzo da alcuni anni ha avviato una documentata e fertile riscoperta di questo patrimonio obliato: gli esiti si possono cogliere, fra le altre cose, nelle incisioni "Serenata" e "Traversata" (che ha dato il titolo ad un fortunato recital proposto a Genova come inizio delle celebrazioni per Genova capitale europea della Cultura).

popolari e colte che inevitabilmente trovò terreno ideale, humus abbondante nel fragoroso melting pot di note delle Americhe. Di sicuro nelle riunioni “da salone di barbieri” poco si badò alla integrità astratta dei repertori, e tutto venne filtrato nella chiave di una morbida (azzardiamo: “swingante”) flessuosità. Che significa romanze e ouvertures e arie d’opera “borghesi” arrangiate e usate per sfide di bravura, ciarde ungheresi, mazurche e valzer, arie buffe da operetta, moltissima musica popolare con i medesimi segni rivelatori già rilevati per l’uso degli ottoni: uso di ritardi ed anticipi sul tempo, modulazioni, quarti di tono, glissandi. Quella musica diventò un fenomeno di massa, con concorsi internazionali riservati alle “orchestre a plettro”, e contrappunto dolente ma inevitabile, migliaia e migliaia di professionisti (o dilettanti) delle corde che presero la via delle Americhe. Ci fu chi spese la vita in viaggio, sui “vapori” e nelle città di attracco, alimentando la leggenda ora obliata degli “Italian String Virtuosi”: basti pensare al genovese Pasquale Taraffo⁽¹²⁾. Ma ci fu anche chi in America fece un viaggio di sola andata, sottobraccio la chitarra o il mandolino, e in evitabilmente fecondò con i propri ricordi di un ‘ “altra” musica la già speziata miscela trovata negli States. Ancora una volta è l’opera certosina di chi è andato a recuperare le vecchie incisioni a settantotto giri degli anni Venti e Trenta del Novecento che ci permette di delineare i contorni di un panorama sonoro effervescente, a quel punto, già massiccia-

mente presente agli inizi del secolo, con orchestre fatte di mandolini, chitarre, mandocelli, contrabbassi. Anzi, già nel primo decennio del secolo troviamo incisioni “italiane”: del 1908 ad esempio sono due “facce” di settantotto giri ad opera della italianissima Troupe Fattorusso. Giovanni Vicari nel 1930 era spesso in sala d’incisione a New York: usava un trio di chitarre, o un trio per mandolino, mandola e chitarra, o il raddoppio del mandolino accompagnato dalla sei corde acustica. Erano valzer, mazurche, tanghi, di una straordinaria, “swingante” carica ritmica. L’anno prima, quella della Grande Depressione aveva inciso nella “Grande Mela” Giovanni Cammarato: repertorio “italiano”, ma tecnica d’arpeggio “fingerpicking” tipicamente afroamericana, preceduto nel ’28 da Giovanni Gioviale, maestro degli abbellimenti a velocità radiante sul mandolino. Altri nomi: Bernardo De Pace, mandolinista napoletano: a riascoltare la sua Medely incisa a New York nel ’27 con

(12) Pasquale Taraffo detto “O Roa”, la ruota, per la straordinaria velocità sul manico della chitarra, cominciò a viaggiare nel 1926: Argentina, Brasile, Stati Uniti. Nel ’34 fu componente della Orchestra di tango di Edoardo Bianco. Morì nel 1937 a Buenos Aires: il suo funerale fu seguito da tutta la comunità degli “italiani d’argentina”. Nella Capitale era considerato “el dios de la guitarra”, e tenne recital anche per quaranta sere consecutive. Parte della sua opera incisa su settantotto giri è stata ristampata recentemente su cd dalla rivista specializzata Il Fronimo.

citazioni da Offenbach, Dvorak e da...”Yankee Doodle” c’è da rimanere stupiti. L’elenco potrebbe continuare: con le misteriose fortune di Mario De Pietro, con l’ancor più misterioso Trio Mandolinistico che incise a New York nel ’28, peraltro “criptando” nei brani riferimenti latino-americani ⁽¹³⁾.

Un dato preme sottolineare, ed è quell’influenza sotterranea, carsica, che le note del Mediterraneo hanno riversato nelle pratiche musicali dei neri d’America, chiudendo, come si diceva, un cerchio di culture che dopo secoli si ritrovavano. Nel 1928 si trovano in sala d’incisione Eddie Lang e Lonnie Johnson, chitarristi. Lonnie Johnson è un nero afroamericano con lo spirito del blues in ogni fibra. Eddie Lang si chiama in realtà Salvatore Massaro, è italiano: scaturiscono dall’incontro una serie prodigiosa e perentoria di duetti fra jazz e blues, di impressionante flessuosità ritmica. Johnson raccontò poi di una “intesa meravigliosa” trovata con il chitarrista italiano. Non fu (solo) un fatto di caratteri compatibili: azzardiamo che lo stile di Salvatore Massaro, con la memoria carsica del Sud d’Italia dei salti d’intervallo, le modulazioni, la “piegatura” delle note, gli anticipi e i ritardi sul tempo “giusto” – ovvero tutti quegli elementi “africani” che la dominazione araba prima e spagnola poi rimisero in circolo - era puro, atavico blues che arrivava dal Mediterraneo, e trovava naturale consonanza nel blues inventato dai neri d’America con il

ricordo svanente dell’Africa. E’ per questo che Joe Venuti, signore dei violinisti jazz, altro italiano d’America illustre si andava a scegliere i contrabbassisti sul molo dove arrivavano le navi dalla Penisola, esigendo che fossero “Right off the boat from Italy”, appena scesi dalla nave che arrivava dall’Italia: loro conoscevano uno dei segreti dell’elasticità ritmica adatta a sostenere il puro suono Dixieland. ■

Today, if the heart of the various types of music of the great Afro-American family (jazz, rock, reggae, blues, tango) is beating out its rhythm around the globe, and more profoundly than we can imagine, some absolute and inevitable historical data must be considered along with the concurrent movement of tens of millions of people from Africa to the Americas during the so-called “modern” era – another enormous quantity of data. Data that will take us, inevitably, along the routes of the great transatlantic liners, in other words the routes of migration.

Teatro della Corte

22 dicembre 2003

Traversata

sulle rotte degli emigranti italiani nelle Americhe

Il concerto che prende il nome di TRAVERSATA è nato a seguito di un'approfondita ricerca sulla scena musicale italiana dell'inizio del XX secolo che ha portato alla riscoperta del mondo affascinante in cui sono vissuti veri e propri geni musicali, alcuni quasi totalmente dimenticati.



117

La musica italiana dei primi del '900 a seguito dell'ondata di emigrazione nelle Americhe si incontra e talvolta si fonde e "contamina" le esperienze musicali dei luoghi dove si trasferisce.

Questo panorama è stato l'oggetto del concerto che dà ai singoli interpreti lo spazio per presentare le esperienze e le musiche degli italiani che vanno in America, degli americani del Sud o del Nord che si incontrano con questi compositori, dell'evoluzione e maturazione delle esperienze strumentali nel corso di queste "emigrazioni".

Si tratta del naturale sviluppo ed ampliamento della ricerca iniziata con il disco "Serenata" sulla musica dei virtuosi italiani degli strumenti a corda e continuata con il nuovo album "Traversata – Italian Music in America": un viaggio musicale oltreoceano negli anni d'oro dei virtuosi itineranti ad opera della "coppia" Gambetta-Aonzo in collaborazione con il mandolinista americano David Grisman.

Il repertorio, ricavato in gran parte da rare incisioni d'epoca recuperate fortunatamente, comprende brani di derivazione classica e folk. Musiche colte e musiche popolari, classici del tempo e composizioni originali convivevano nel repertorio dei virtuosi italiani d'inizio secolo: le riduzioni di celebri arie d'opera erano proposte in concerto accanto a valzer, mazurche, tanghi, serenate, bolero, ciarde.

Un gusto eclettico che attingeva da ogni tradizione e da tutte le latitudini.

Beppe Gambetta (chitarra-arpa) e Carlo Aonzo (mandolino) insieme a Martino Coppo (mandolino, basso), Vincenzo Caglioti (organetto diatonico), Matteo Peirone (basso), Federica Calvino Prina e Steve Player (danza) hanno sapientemente (e volutamente) ricreato nel loro spettacolo l'antica, fantasiosa

1917

212

1918

Gli USA entrano nel primo conflitto mondiale e promulgano la legge sulle quote d'immigrazione
il Literary Test ostacolava l'accesso a chi non sapeva leggere e scrivere e impediva così l'afflusso di nuovi lavoratori sudeuropei e in special modo dal Mezzogiorno d'Italia
Giuseppe Martinelli, lucchese approdato in Brasile a 18 anni, fonda il Lloyd Brasiliano e acquista beni fondiari nonché alcune miniere carbonifere nel sud del Paese

Offensiva italiana sul Piave e a Vittorio Veneto
Polonia, Austria e Ungheria si proclamano repubbliche

Sul palco / On Stage

Chitarra-arpa, voce narrante Beppe GAMBETTA
Mandolino Carlo AONZO
Mandolino, basso Martino COPPO
Organetto diatonico Vincenzo CAGLIOTI
Basso Matteo PEIRONE

Coreografie e danze Federica CALVINO PRINA
& Steve PLAYER



1919

Conferenza di Pace a Versailles
Gli USA varano la legge sul proibizionismo
In Italia si fondano i Fasci di Combattimento
Vogt aggiunge il sonoro alla pellicola cinematografica

1920

La Società delle Nazioni inizia la sua attività a Ginevra
Suffragio femminile in USA
L'Irlanda è divisa nel settore Nord e Sud

1921

Gramsci fonda a Livorno il Partito Comunista d'Italia
Viene inaugurato a Buenos Ayres il Monumento a
Cristoforo Colombo donato dagli italiani
nell'Argentina alla nazione ospite

Traversata

sintesi di stili, le voci, le danze.

Il concerto è stato naturalmente occasione per coinvolgere nello spirito di questa musica romantica e senza frontiere giovani e meno giovani, grazie alla rinnovata interpretazione ed ambientazione:



commenti, aneddoti, racconti sulla vita ed il costume d'inizio secolo, hanno funzionato da cornice e raccordo comunicativo fra i brani dello spettacolo, eseguito dall'ensemble su strumenti d'epoca (e su loro copie) e con abbigliamento in stile.

L'ensemble di Beppe Gambetta e Carlo Aonzo ha entusiasmato la platea del Teatro della Corte che ha accolto "Traversata" con grande calore.

Beppe Gambetta, Carlo Aonzo and Marino Coppo helps us to relive the music of the emigrants with guitars, mandolins and barrel organs accompanied by dancers and singers

1922

Marcia su Roma
Stalin è eletto segretario generale del Partito Comunista Sovietico
Conferenza di Genova: tra URSS, Francia e Inghilterra circa i debiti della ex-monarchia zarista verso gli alleati

1923

Dittatura militare in Spagna del generale Primo De Rivera
Hitler è arrestato dopo un tentativo di putsch a Monaco di Baviera
Tokio e Yokohama sono distrutte da un terremoto

1924

In Francia il "Cartello delle Sinistre" vince le elezioni
Il Ku-Klux-Klan inizia la sua lotta contro i negri, i cattolici, gli ebrei, gli intellettuali e gli antiproibizionisti
La lista fascista conquista il 65% dei voti alle elezioni italiane di aprile



1925

Mussolini diventa dittatore
Il Libano diventa repubblica
Il capo cosacco Reza Khan diventa scià di Persia col nome di Reza Shah Pahlevi

1926

La Germania entra nella Società delle Nazioni
Chiang-Kai-Shek guida l'esercito della Rivoluzione contro i militari del centro-nord cinese
Nobile, Amundsen e Ellsworth sorvolano il Polo

1927

I patti di Tirana sanciscono la tutela italiana sull'Albania
Nasce a Parigi la "Concentrazione Antifascista" degli esuli politici italiani
Arresto di Antonio Gramsci
Vengono giustiziati Nicola Sacco e Bartolomeo Vanzetti

Cisterne di Palazzo Ducale

12 dicembre 2004

I Musicisti sull'Oceano

spettacolo di musica, parole e cocktails

Un secolo di “traversate”, ricordando il titolo di un bel disco di Beppe Gambetta. Un secolo di musica, di musiche, per meglio dire: tante quanto era variegato il bagaglio di culture di chi decideva di imbarcarsi, vedere la fine del grande Oceano e l'inizio di una nuova terra.



118



119

Cento anni cruciali in cui le rotte geografiche hanno conosciuto un proficuo, labirintico melting pot di pentagrammi. L'incontro e lo scontro fra i “nuovi” ritmi afroamericani e la tradizione orale del folk, i balli della Vecchia Europa, i ricordi delle arie d'opera e la frenesia del foxtrot, del peccaminoso tango, dell'elastico boogie woogie.

I risultati, a tendere l'orecchio, li cogliamo ancora oggi. Fanno parte del Dna di un'epoca che s'è chiusa, ma ha passato un sonante testimone al presente.

Perché i musicisti sull'Oceano sono stati uno specchio cosciente e laborioso, giorno dopo giorno, notte dopo notte, dei mutamenti: nella musica, nella cultura, nella società tutta.

E' un percorso, quello dei Musicisti sull'Oceano, che mette in conto speranza e disillusione, amore per le proprie radici e disponibilità ad aprire cuore e mente a quanto di inedito si sarebbe trovato, dall'altra parte del Mondo.

Gli anni compresi fra lo scorcio dell'Ottocento e il 1940, quando il secondo conflitto mondiale azzerava la possibilità delle traversate transoceaniche, marcavano a fondo le differenze di destini individuali: chi ha pochi o scarsissimi mezzi e viaggia in “terza classe” si porta da casa lo strumento che più facilmente riesce a trasportare. Una fotografia d'epoca ci rimanderebbe, dai tavolati degli stanzoni comuni, immagini di fisarmoniche, di mandolini, qualche chitarra, qualche violino. E se

1928

216

Kemal Atatürk introduce l'alfabeto latino nelle scuole turche al posto di quello arabo
Guglielmo Marconi compie il primo collegamento telefonico intercontinentale senza fili

1929

Le automobili immatricolate in USA salgono a 26 mln
Crollo in Borsa a New York - 15 milioni di disoccupati
Telefunken sperimenta la televisione
Stalin diventa dittatore
Mussolini firma i Patti Lateranensi

1930

Crolla a Genova l'Albergo degli Emigranti in Salita Provvidenza
Sono 10 milioni negli USA le donne che esercitano un mestiere o una professione
Schmidt sperimenta il motore a getto
La comunità italiana in Cile ammonta a 20.000 persone

118 La *Havana Jazz* a Genova nel 1933

119 L'Orchestra George Link del tap-dancer genovese Giorgio Linchi (con Romero Alvaro al pianoforte e Natalino Otto alla batteria) nel 1933.

120 Foto tratta da M.Eliseo e P.Piccone, *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane* [p.g.c. Tormena Editore, Genova]

120



1931

Alle elezioni municipali spagnole i Repubblicani riportano una vittoria schiacciante
La Commissione d'Inchiesta della Società delle Nazioni accerta che la Liberia pratica lo schiavismo
L'Inghilterra abbandona la parità aurea

1932

L'Irak entra nella Società delle Nazioni
Libey, Brickwedde e Murphy ottengono l'"acqua pesante"

1933

Hitler prende il potere in Germania e vara le leggi antisemite
Vittoria elettorale della Destra in Spagna
Franklin D. Roosevelt è il nuovo presidente USA
Il proibizionismo è abolito
Fiorello La Guardia viene eletto Sindaco di New York

Sul palco / On stage

da un'idea di Angelo BASTIANINI
Guido FESTINESE
conduttore Giuseppe POLONIO

I Musicisti sull'Oceano

negli spartani spazi riservati agli “emigranti per forza” le note erano quelle delle diverse tradizioni popolari, in “Prima Classe” per il conforto dei benestanti, dei ricchi uomini d'affari, dei possidenti orchestre raffinate proponevano adattamenti da arie d'opera, arrangiamenti di celebri brani



121

classici, le ultime novità di una civiltà musicale “afroamericana” ancora in fieri: il foxtrot, il tango, lo swing trionfante, poi, che diede il nome a un'epoca.

La storia dei “musicisti di bordo” ci riguarda da vicino, e valga per tutto un esempio : nel 1934, quando già in Europa si preparavano sinistri bagliori di guerra fianco a fianco sul transatlantico Conte di Savoia sulla rotta Genova New York c'erano Natalino Otto, batterista e cantante destinato a diventare una delle grandi “voci” italiane, e Romero Alvaro, pianista, violinista e direttore d'orchestra. Due delle migliaia di musicisti abituati ad affrontare l'Oceano, andata e ritorno continui.

Una storia che avrebbe conosciuto, nel secondo dopoguerra, significative novità, quando le note delle orchestre e dei gruppi di bordo cominciarono a risuonare su tutti i ponti, non più solo privilegio dei più abbienti. E' il momento d'oro dei “musicisti sull'Oceano”, e a loro il Louisiana Jazz Club ha dedicato questa serata che ha richiamato a Palazzo Ducale oltre 200 persone.

The Louisiana Jazz Club reconstructed the onboard ambiances and sound atmospheres, presenting musicians who played for years on transatlantic liners and cruise ships

1934

218

Patto di non aggressione tra Germania e Polonia
Ripresa delle relazioni diplomatiche USA-URSS
L'URSS entra nella Società delle Nazioni
Hitler si proclama presidente del Reich
Joliot e Curie studiano la radioattività artificiale

1935

Il Canada vara una serie di leggi a tutela dei lavoratori
L'Italia invade l'Etiopia
Le leggi antisemite di Norimberga peggiorano la situazione ebraica

1936

Vittoria del Fronte Popolare alle elezioni generali spagnole
Il generale Franco è capo del governo nazionalista spagnolo: Inizia la Guerra civile
Konrad inventa la gomma sintetica
Kendall scopre il cortisone

- 121** La Ambassador's Syncopated Orchestra sul Conte Grande.
[p.g.c. A.Mazzoletti, *Il Jazz in Italia*, EDT Editore, Torino].
- 122** Verifica dei bagagli alla Regia Casa dell'Emigrante di Genova.
[Archivio Civica Biblioteca Galletto - Genova Sampierdarena]

I Musicisti sull'Oceano

122



1937

Inizia il conflitto Cino-Nipponico
L'Egitto entra nella Società delle Nazioni
Scioperi e occupazioni nelle fabbriche francesi
Muore al confino Antonio Gramsci

1938

Sciopero generale in Francia
Le truppe tedesche entrano in Austria
17.000 ebrei polacchi domiciliati in Germania sono espatriati
Raschenbach inventa la prima calcolatrice elettronica
Schlack e Carothers inventano il Perlon e il Nylon

1939

Il generale Franco prende il potere in Spagna
La rappresentanza politica italiana è trasferita alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni
La Germania attacca la Polonia, l'URSS invade la Finlandia
Muller perfeziona il DDT

Auditorium Magazzini del Cotone
25 maggio 2004

Sul palco / On stage

Associazione CORO MONTE CAURIOL

Per terre assai lontane canti di emigrazione

Spettacolo teatralmusicale che ha visto protagonista un tema che caratterizzò la storia della nostra regione: l'emigrazione dei Liguri in Argentina agli inizi del Novecento. Lo spettacolo è da un viaggio sonoro che parte dal passato, su di una nave carica di immigrati liguri che cantano e



suonano le loro canzoni (appartenenti alla tradizione ligure) e arrivano, poi, a Buenos Ayres di inizio secolo...

La performance del Cauriol, forte di una regia accattivante che ha amalgamato la parte musicale amalgamata alla parte recitativa si è divisa in tre parti: la prima, dedicata al viaggio dei liguri verso l'Argentina; la seconda, dedicata all'integrazione della nostra cultura con quella del paese latinoamericano; la terza parte, dedicata al tango e all'innovazione totale che gli permise di segnare i primi anni del Novecento.

Ottimo afflusso di pubblico e grande partecipazione per l'interpretazione del Cauriol che ha dimostrato ancora una volta, cantando di emigrazione, la straordinaria duttilità dei suoi coristi.

This chorus, which for years has been involved with seminars and concerts to promote the characteristics of popular music, presented the songs in vogue during the emigration between the late 1800s and early 1900s

1940

220

Nove milioni di lavoratori europei vengono "importati" in Germania per la penuria di mano d'opera
Trotzkij è assassinato in Messico da un agente di Stalin
L'Italia entra in guerra
Si costruisce il primo radar

1941

F.D. Roosevelt proclama le libertà di culto, di parola, dal bisogno e dalla paura
La Germania attacca la Russia
I Giapponesi attaccano Pearl Harbour
Primo volo di un aereo a reazione con turbina a gas

1942

Iniziano i bombardamenti alleati sulle città tedesche
Dai 4 ai 6 milioni di ebrei muoiono nei lager
L'URSS contrattacca la Germania sul Don
Gli USA contrattaccano il Giappone
Enrico Fermi costruisce la pila atomica

123 I coristi del “Coro Monte Cauriol”

124 Operazioni di vaccinazione alla Regia Casa Emigranti a Genova
[Archivio Civica Biblioteca Galletto - Genova Sampierdarena]

124



1943

Picco economico della produzione bellica in USA
10.000 antifascisti italiani vengono inviati al confino,
altri 15.000 sono soggetti al domicilio coatto,
condanne varie per altri 5.000
Gli alleati sbarcano in Sicilia

1944

La Germania bombarda Londra con le V1 e V2
Gli alleati sbarcano ad Anzio
De Gaulle entra a Parigi
Eccidio delle Fosse Ardeatine
Fallito attentato a Hitler

1945

Muiono Roosevelt, Mussolini e Hitler
Genova, Torino e Bologna sono liberate dalla Resistenza
Bomba atomica su Hiroshima e Nagasaki
Conferenza di Yalta
Nasce l'ONU

Commenda di Prè
29 agosto 2004

Sul palco / On stage

Chitarra e voce Armando CORSI
Percussioni Marco FADDA
Fiati Edmondo ROMANO
Voce recitante Ivaldo CASTELLANI

Naviganti ...

Spettacolo teatralmusicale che ha visto protagonista un tema che caratterizzò la storia della nostra regione: l'emigrazione del Liguri in Argentina agli inizi del Novecento.

Lo spettacolo è un viaggio sonoro che parte dal passato, su di una nave carica di emigranti



liguri che cantano e suonano le loro canzoni (appartenenti alla tradizione ligure) e arrivano, poi, a Buenos Aires di inizio secolo.

La performance si è composta di una regia accattivante che ha previsto la parte musicale amalgamata a quella recitativa curata da un attore che ha proposto degli interventi "flash" interpretando il ruolo di un immigrato che racconta le sue sensazioni e le sue considerazioni al proposito.

Lo spettacolo si è composto di tre parti: la prima dedicata al viaggio dei Liguri verso l'Argentina; la seconda dedicata all'integrazione della nostra cultura con quella del paese latinoamericano; la terza dedicata al tango e all'innovazione totale che gli permise di segnare i primi anni del Novecento.

A theatrical-musical show that puts the spotlight on a topic so characteristic of our region's history: the emigration of Ligurians to Argentina at the beginning of the 1900s.

1946

Espulsione dei tedeschi dai territori orientali germanici, dalla Cecoslovacchia e dall'Ungheria
Vittorio Emanuele abdica, nasce la Repubblica
100.000 ebrei premono per l'ingresso in Palestina
Il turbogetto DH108 supera la velocità del suono

1947

Espulsione delle minoranze italiane dalla Jugoslavia
Le Nazioni Unite fondano la IRO per l'assistenza ai profughi internazionali

1948

Massiccia emigrazione ebraica dall'Europa Orientale verso Israele, proclamato Stato
Guerra di Palestina: senza soluzione il problema dei profughi arabi
Dichiarazione ONU sui Diritti dell'Uomo
Luigi Einaudi presidente della Repubblica Italiana

125 Il chitarrista Armando Corsi

126 Genova, Trattoria della Scaletta - Foto Rossi
[Archivio Familiare]

126



1949

Proclamazione della Repubblica Cinese
In India conflitti sanguinosi tra Indù e Musulmani
Attentato allo scia Reza Pahlevi
Nasce la NATO
Primo esperimento atomico sovietico

1950

Inizio della "Guerra Fredda"
Occupazione cinese del Tibet
La legge Mc Carran-Nixon prevede la registrazione di tutte le organizzazioni comuniste
Raccolte 273 mln di firme contro le armi atomiche

1951

L'ONU istituisce l'UNHCR
Joseph Mac Carthy si schiera contro le attività anti-USA
Nasce la Comunità Europea Carbone e Acciaio (CECA)
In dieci anni sbarcheranno in Canada 81.000 donne italiane al di sopra dei 15 anni

EMIGRAZIONE

Per tre mesi si sono avvicinati
sul palcoscenico
registi ed attori raccontando
il dolore, la gioia e la speranza
dell'emigrazione, vecchia e nuova

TEATRO

127 Qui e nelle pagine successive, le immagini sono tratte dallo spettacolo "Partenze"
[fotografo: Pietro Bagnara]

127



Sestri Ponente - Pontone Galleggiante "Maestrale"

8-25 luglio 2004

Partenze uno spettacolo in mezzo al mare

Genova è stata per gli emigranti di tutta Italia città di partenze verso nuovi paesi dove cercare fortuna.

Alessandra Vannucci (coautrice del testo con Laura Sicignano) è andata alla ricerca delle



tracce lasciate da questi viaggiatori di inizio secolo. Ha raccolto lettere, diari, ricordi tramandati di nonno in nipote visitando archivi e biblioteche, ma anche facendosi raccontare dalla gente le loro storie dello zio d'America. Questa ricerca ha portato alla luce frammenti, tessere di un grande mosaico della memoria che si ricostruisce evocativamente in uno spettacolo fatto di piccole grandi storie di persone vere. PARTENZE non è stato uno spettacolo sulla Storia, ma su storie di uomini, che vanno ad intrecciarsi in un grande sogno, quello che i viaggiatori rincorrevano, partendo. Il coraggio, la speranza e la disperazione, l'avventura, ricominciare da zero portandosi dietro una tradizione sradicata, le grandi fortune, i ritorni a casa, le lettere a chi è rimasto, chi ce l'ha fatta e chi non ce l'ha fatta. Quante storie diverse, quanti sentimenti contrastanti.

Tra una parola in italiano e una in genovese si inseriscono forme fantasiose di inglese: la busta diventa "invelopa", il caffè "coffee". Anche i nomi dopo qualche tempo di vita americana subiscono buffe trasformazioni: Giovan Battista, non è più Baciccia, ma Baby. E queste nuove parole, risuonano tra le canzoni antiche che attraversano il mare, i rumori della sala macchine, l'eco dei flutti in tempesta, i sospiri e il ritmico russare delle cabine di terza classe. Ma perché si va in America? Dell'America si ha un'immagine mitica: c'è chi va per fare

1894

1895

226

Yersin e Kitasato isolano il bacillo della peste
Nasce a Milano la prima Camera del Lavoro
In Francia inizia l'affare Dreyfus

Röntgen scopre i raggi X, i fratelli Lumière inventano il cinematografo, Guglielmo Marconi trasmette il primo segnale via radio.
Gli italiani in Argentina costituiscono il gruppo più numeroso tra i titolari di medie e grandi imprese (il 35% contro il 16% dei francesi, il 15,2% degli spagnoli e il 12,4% degli argentini)
Cuba si rivolta contro la Spagna e nel '98 forma la Repubblica, gli Stati Uniti affittano la base navale di Guantanamo
La Compagnia di Navigazione La Veloce istituisce una linea regolare di collegamento mensile fra Genova e La Guaira

Sul palco / On stage

Testo di Laura SICIGNANO
e Alessandra VANNUCCI
Regia di Laura SICIGNANO

Con
Ilaria PARDINI Massimo CAGNINA
Paolo BENVENUTO VEZZOSO
Cecilia VECCHIO Sara CIANFRIGLIA
Maurizio SGUOTTI Stefania MASCHIO
Luca GIORDANA Matteo CHIOATTO



... io ho sentito i vecchi, quando parlavano dell'America dicevano che là i dollari li trovavano appesi alle piante, tanti dicevano che là li seminavano come da noi le patate...

Saranno stati modi di dire, non so, ma da come lo dicevano qualcosa di vero ci sarà stato.

1896

Guerra greco-turca:
la Turchia conquista Creta

1897

Esce il primo numero del quindicinale "L'Amazzonia", dell'armatore Gustavo Gavotti, proprietario della Società di Navigazione Ligure Brasiliana, sui problemi e le prospettive dell'emigrazione
In Polonia Rosa Luxemburg guida il "Partito Socialdemocratico del Regno di Polonia"

1898

100 morti a Milano per la rivolta contro il caro-pane; tumulti anche a Genova
Guerra ispano-americana e disgregamento dell'impero coloniale spagnolo (tranne in Africa)

Sul palco / On stage

Alessandro BANDINI Marco PASQUINICCI
Aldo OTTOBRINO Riccardo CROCI
Paolo RICCHI Ilaria BONORI

Ricerche drammaturgiche Alessandra VANNUCCI
Musiche di scena Enzo MONTEVERDE
Costumie elementi scenici Neva VIALE
Luci Piero NIEGO
Collaborazione all'allestimento Emanuele CONTE
Direzione tecnica Gino RELLI / FUORI SCENA

fortuna, chi per fuggire la nera miseria o la leva. Ma c'è anche chi viene imbarcato a forza sulle navi, perché ai soggetti poco raccomandabili un po' di dura vita di mare fa bene. Le navi sono scuola di vita, il viaggio è rito di passaggio per entrare nella vita adulta.

A bordo ci sono tutte le classi sociali, dai contadini agli armatori, dagli avventurieri, ai ciarlatani girovaghi, dai vinai agli attori... E in una lussuosa cabina di prima classe, si cela Eleonora Duse, misteriosa diva inaccessibile, di cui tutti parlano e che nessuno può vedere, mitica, come l'America, dove anche la divina sta andando, in cerca di successo. Quante storie romanzesche accadute a gente semplice, a volte a bambini, costretti a diventare grandi durante la traversata. Ma non tutti riescono a raggiungere l'agognata meta e alcuni, molti, vengono risucchiati dalle onde in drammatici naufragi.

Il pubblico, accorso numeroso, è partito al tramonto con il battello dall'Expò o da Pegli ed è sbarcato sul pontone gigante che ospita la gru Maestrale (altezza 84 metri, stazza oltre 2300 tonnellate), ormeggiata a Sestri Ponente: ha viaggiato insieme agli attori, ciascuno con la propria valigia. Gli spettatori sono stati a stretto contatto con gli attori, per rivivere l'eco di tante storie, forse anche un po' inventate, in una collocazione inusuale, in un percorso suggestivo e poetico. Passato e futuro si sono saldati in questo viaggio nella memo-

ria che ci ha traghettato verso un'immagine di Genova città moderna e industriale, ma carica di fascino e leggende.

The Cargo Theatre, after a year of archive research activities, created Partenze (Departures), a show that re-creates the feelings of the individuals involved in the migratory phenomena, linking the Genoa of the past with today's modern and industrial city.

Sul palco / On stage

Assistente alla regia Davide RICCARDI
Realizzazione scenografica Valentina ALBINO
e Francesca MARSELLA
Costumi Marisa MANTERO
Datore luci Enzo MONTEVERDE
Fonico Edoardo AMBROSIO

Trucco Laura OGLIASTRO
Ufficio Stampa e P.R. Gabriella PALMA
Segreteria e grafica Gabriella BARRESI
Foto di scena Pietro BAGNARA



Porto Antico Piazza delle Feste
Palazzo San Giorgio
14-18 luglio 2004

Sul palco / On stage

Ideazione e scrittura Fabio Massimo AMOROSO
Musica Andrea NICOLINI
Scene e Costumi Valentina DELLI PONTI
Direttore Tecnico Marco CAMPORA
Fotografia Roberto MERLO

Con le spalle al mare a chi lascia la propria terra, a chi parte per forza, a chi sa ricordare

Abbiamo sfiorato la cultura orale e la storia del mondo popolare e contadino ligure, il folklore e la musica della Genova di fine Ottocento, la storia del suo Porto e la vita degli emigranti che vi si imbarcavano.



128

Metterci con le spalle al mare, usando parole dello storico Marco Porcella: guardare e conoscere a fondo la Liguria, la terra da cui si parte, la società che si lascia.

Abbiamo fatto vivere in prima persona ai visitatori-spettatori il percorso di ricerca e le suggestioni che ci hanno guidato nella creazione della commedia musicale, mostrare senza mediazioni la forza delle storie e degli uomini che ne sono protagonisti attraverso documenti originali, immagini, strumenti multimediali.

Cercare gli uomini, i loro sentimenti, le loro storie, le loro emozioni e raccontarli.

Questo è l'obiettivo su cui si è basato il nostro lavoro di ricerca e la nostra drammaturgia, costruita e scritta in scena prova dopo prova.

Fabio Massimo Amoroso

What are often bizarre memories of our fellow countrymen who departed from 'Merica' are chronicled by the show "With the Back to the Sea" and a multimedia exhibition at Palazzo San Giorgio and "Porto Antico".

1899

Lo zar Nicola II priva la dieta finlandese di qualsiasi potere politico; il russo diventa lingua ufficiale della Finlandia

1900

Gaetano Bresci uccide a Monza Re Umberto
Zeppelin costruisce il primo dirigibile
Rivolta dei Boxer in Cina
A San Paolo del Brasile gli italiani toccano quota 75.000

1901

Viene promulgata in Italia la prima legge organica sull'emigrazione e istituito il Commissariato dell'Emigrazione (Presidente Luigi Bodio)
Censimento governativo USA: l'80% degli italiani negli Stati Uniti sono "urbani". Il 78,7% degli italiani registrati nello Stato di New York risiede nella città mentre a San Francisco il rapporto è rovesciato

Con
Fabio Massimo AMOROSO
Andrea NICOLINI
Gianluca NICOLINI
Roberto CARLONI
Cinzia PARISINI
Fabrizio GIUDICE

128 Foto di scena dallo spettacolo
“Con le spalle al mare” [Foto R.Merlo]

129 La Banda di Castello, s.d.
[Archivio CISEI]

129



1902

A Stockton (California) nasce la Società Italiana dei Giardinieri, per mutuo soccorso e luogo di socialità collettiva
L'Argentina diventa la prima potenza economica dell'America Latina

1903

Si disegnano i confini tra Alaska e Canada
Nasce il Consorzio Autonomo del Porto di Genova, Presidente Stefano Canzio

1904

Sciopero generale in Italia contro il governo Giolitti
Iniziano i lavori di scavo del Canale di Panama
Nasce a San Francisco la Banca d'Italia (poi Bank of America) con un capitale iniziale di 300.000 dollari

Teatro Garage
28-31 ottobre 2004

Sul palco / On stage

Ideazione e scrittura Maria Grazia TIRASSO
Regia Lorenzo COSTA
Assistente alla regia Elena DAPELO
Immagini Gianriccardo SCHERI e Marco CACCIAMANI
Con Isabella BARZOTTI
Chiara BUCCI

Una strada lastricata d'oro

Lo spettacolo del Teatro Cargo parla di emigrazione ma lo fa in modo un po' diverso dal solito. Abitualmente, e giustamente, si ricordano il carico di sofferenza e le problematiche sociali e storiche di questo fenomeno, invero difficili da circoscrivere su un palcoscenico. La



scelta del Teatro Garage, invece, ha concentrato l'attenzione su alcune figure di italiani che hanno fatto fortuna all'estero, talora divenendo veri e propri "miti".

Attraverso gli occhi di una ragazza di oggi e la sua fantasia - forse viziata da Internet, ma ancora piena di curiosità - il Teatro Garage ha portato in scena le storie di personaggi noti come Rodolfo Valentino e Al Capone e meno noti come Zeffirino Poli che da analfabeta divenne milionario nell'America degli anni '30.

The Teatro Garage decided to focus its attention on some Italians who made their fortune abroad, and who sometimes became living "legends": the stories of famous people such as Rodolfo Valentino and Al Capone as well as others not so well known such as Zeffirino Poli, who went from an illiterate to a millionaire in America in the 1930s.

1905

232

33 alberghi per emigranti a Genova (700 posti letto)
Ammutinamento a Odessa dei marinai della Potemkin
In Italia vengono limitate le ore di lavoro e sancito il riposo festivo
Einstein inizia a lavorare sulla teoria della relatività

1906

Nasce la Confederazione Generale del Lavoro (CGL)
Creazione del Commissariato per l'Emigrazione allo scopo di tutelare le condizioni degli emigranti
20.000 perdono la casa per il terremoto e l'incendio di San Francisco

1907

Papa Pio X condanna il modernismo con l'Enciclica Pascendi
Crisi economica negli USA che promulgano una legge per frenare l'immigrazione dal Giappone

130 La consegna dei bagagli nella Regia Casa degli Emigranti a Genova
[Archivio Civica Biblioteca Galletto - Genova Sampierdarena]

Con Isabella BARZOTTI
Chiara BUCCI
Andrea CARRETTI
Lorenzo COSTA

Fabrizio GIACOMAZZI
Marco LAGANÀ
Gianluca MACRÌ
Cristina ZINNARI e Letras DE TANGO

130



1908

Approvata in Inghilterra la pensione di vecchiaia
Secondo il censimento nazionale uruguayano su
309.231 stranieri presenti 62.357 unità sono italiani.

1909

Alfred Dreyfus viene riabilitato
Il censimento municipale di Buenos Ayres stabilisce
che su un totale di 23.919 esercizi commerciali,
10.875 ovvero il 45% sono gestiti da italiani

1910

Il Portogallo concede agli ebrei piena parità di diritti
Il Giappone annette la Corea
La comunità italiana supera le 500.000 di cui 150.000
sono nati da genitori italiani e 350.000 sono immigrati

Teatro Modena
19-20-23-24 novembre 2004

Sul palco / On stage

Scrittura e Interpretazione Fabio ALESSANDRINI,
Riccardo MARANZANA, Jean-Pierre PAGLIARI
Collaborazione alla Regia Claudio DE MAGLIO
Musiche originali paolo SILVESTRI
Progetto luci Alban SAUVÉ
Effetti sonori Olivier Pôt

EDEN *Distants / La conquista del Messico*

"Eden" è un progetto culturale, composto da due spettacoli teatrali della Compagnia Teatro di Fabio, formata da artisti italiani e francesi, con sede a Compiègne, Francia.

"Distants" (siamo Italiani nel mondo), di F. Alessandrini, R. Maranzana, J.P.Pagliari, parla



dell'emigrazione, la nostra e quella degli altri. Questo immenso fenomeno può spesso far pensare a navi, a treni in partenza, a valige o a racconti di incredibili peripezie. Noi abbiamo eliminato le valige, le navi e i racconti. Ci sono rimaste le peripezie. Abbiamo ascoltato chi è partito, ne abbiamo letto i ricordi. La scommessa è stata di restituire il più possibile allo spettatore l'umanità dei veri protagonisti di queste vicende, attraverso un succedersi di azioni simboliche, di situazioni tragicomiche, per provare ad avvicinarci un po' di più a quella frontiera che sta in ognuno di noi. "La Conquista del Messico", di e con Fabio Alessandrini, regia di Riccardo Maranzana, racconta l'epopea delle migrazioni e delle spedizioni successive alla scoperta del Nuovo Mondo. 500 uomini distruggono un impero di 20 milioni di abitanti: un atroce scherzo della Storia, un paradosso, ma soprattutto un pretesto: il Conquistador spagnolo Hernan Cortes e il misterioso imperatore azteco Montezuma siamo noi, oggi, con le nostre contraddizioni, i nostri dubbi. Noi siamo "l'altro", lo sconosciuto, il mistero che ci attira e che temiamo così tanto. Questo viaggio nel tempo somiglia forse alla lezione di storia che l'autore e il regista avrebbero tanto desiderato ricevere da studenti.

Fabio Alessandrini

Two shows presenting different viewpoints of the encounter between cultures. The first focuses on Genoa, a city of emigration that today also hosts numerous immigrants; the second chronicles the stories of the first Europeans who reached the New World immediately after Columbus voyage

1911

234

In Australia e Nuova Zelanda si formano partiti operai sulla scia del Labour Party anglosassone
In Inghilterra Emmeline Pankhurst guida le suffragette alla emancipazione femminile
Amundsen raggiunge il Polo

1912

Benito Mussolini diventa direttore dell' "Avanti!"
Suffragio elettorale universale maschile per gli alfabetizzati

1913

Nasce la Confederazione Sindacale Internazionale
Negli USA Morgan e Rockefeller controllano il 20% del patrimonio nazionale
Le automobili immatricolate negli USA sono 15 milioni
Viene fondata *La Vita Italiana*, rivista di Emigrazione, politica estera e coloniale

131 Il reparto "Pettinatrici" della Regia Casa degli Emigranti a Genova
[Archivio Civica Biblioteca Galletto - Genova Sampierdarena]

Compagnie
TEATRO DI FABIO
THÉÂTRE DE COMPIEGNE

131



1914

Assassinio di Francesco Ferdinando e sua moglie.
Scoppia la Prima Guerra Mondiale
"Settimana Rossa" in Romagna e Marche contro il caro vita
Gli USA hanno 91.9 mln di abitanti di cui 21 mln di immigrati
Si apre il Canale di Panama

1915

Dichiarazione di Guerra italiana all'Austria-Ungheria
450.000 canadesi verranno a combattere in Europa
a fianco dell'Inghilterra

1916

Trattato segreto di spartizione tra Francia e
Inghilterra (Palestina e Iraq alla Inghilterra, Siria e
Libano alla Francia)
Insurrezione di Pasqua a Dublino da parte degli
Indipendentisti Irlandesi

C I S E I

Il Centro Internazionale di Studi sull'Emigrazione Italiana
Appunti di Lavoro Il Comitato Scientifico del CISEI
La Consolle Informatica Raffaele Maurici



Commenda di Prè - Piazza della Commenda - 16126 Genova - emigrazione@porto.genova.it

132 Ritratto di un gruppo di emigranti in attesa dell'imbarco
[1910 ca. Touring Club Italiano/Gestione Archivi Alinari, Milano]]

132



1952

Costituzione di una Commissione ONU per il disarmo, prima bomba all'idrogeno americana e prima bomba atomica inglese
Legge Mc Carran-Walter restrittiva delle norme USA sull'immigrazione
La Provincia di Genova compila un sommario censimento della depressione: tutti i Comuni sono sprovvisti di fognatura,
gran parte delle frazioni mancano di strada, acquedotto, telefono, scuola elementare e alcune non hanno l'energia elettrica

Appunti di lavoro Il Comitato Scientifico

Per conservare e valorizzare la memoria dell'emigrazione, nasce a Genova il Centro Internazionale Studi Emigrazione Italiana (CISEI), voluto dall'Autorità Portuale e realizzato grazie al coordinamento di Finporto.

Il CISEI ha trovato il sostegno di Comune e Provincia di Genova, Regione Liguria, Camera di Commercio e Università di Genova, Curia Arcivescovile, Direzione Marittima della Liguria, Archivio di Stato di Genova, Soprintendenza Archivistica per la Liguria, che hanno costituito il Comitato Promotore, guidato dall'Autorità Portuale di Genova.

Il CISEI ha l'ambizione di raccogliere in sé il patrimonio dell'esperienza di emigrazione partita da Genova, attraverso la costituzione di una serie di sezioni documentali specialistiche.

Primo obiettivo è quello di attuare il recupero dei registri di imbarco dal porto di Genova e renderli disponibili online.

Vi saranno anche sezioni specialistiche dedicate all'esperienza del viaggio, alla vita e al lavoro degli italiani nei Paesi di accoglienza, all'epistolografia e alla diaristica, nonché un fondo fotografico, uno cinematografico ed una biblioteca specializzata.

Contatti proficui sono stati avviati con alcune delle maggiori istituzioni dedicate al tema migratorio, quali ad esempio la

Fondazione Agnelli di Torino e la Fondazione Ansaldo.

Tra Otto e Novecento Genova è la porta verso le Americhe, il ponte che congiunge le due sponde dell'Oceano, la lente di ingrandimento attraverso la quale si può osservare il transito di milioni di emigranti verso il nuovo mondo. Per questo il Centro Studi guarda alla storia del fenomeno in un'ottica che è insieme locale (la città-mondo organizzata attorno al porto dal quale transita il flusso) nazionale (l'emigrazione italiana che alimenta il flusso) e internazionale (i rapporti euroatlantici).

Con questa peculiarità il CISEI intende inserirsi nella rete nazionale dei musei e centri studi dell'emigrazione, dialogare con i porti europei che hanno avuto un ruolo analogo nel flusso migratorio (da Le Havre a Cardiff a Amburgo), intrecciare rapporti con i poli americani dell'espatrio (da New York a Buenos Aires) e con le comunità italiane all'estero. Da queste ultime potrà venire un apporto fondamentale per la raccolta dei materiali documentari, a cominciare dalla corrispondenza degli emigranti, gli album di fotografie, le memorie.

Con il settore dedicato al viaggio degli emigranti nell'ambito del Museo del Mare e della Navigazione, il CISEI costituisce parte integrante del polo dedicato da Genova al tema dell'emigrazione, elemento di primaria importanza nella storia e nell'identità della città.

To fill the gap pertaining to the memory about the emigrants who departed from Genoa's wharves a century ago, the Port Authority, along with various Genoese and Ligurian institutions in addition to the University academic and research world, promoted an International Italian Emigration Study Centre.

The emigration phenomenon left its mark on the history and development of Genoa and its port.

The Port Authority intends on conserving the memory of more than a century of trans-atlantic voyages that began in the Ligurian capital.

The CISEI, the International Italian Emigration Study Centre, established in 2005 for that purpose.

The objective is to create an archive and an on-line database of the information in the embarkation journals from the port of Genoa. There will be also a collection of photographs and films, a specialised library and a collection of diaries and letters

COMITATO PROMOTORE DEL CISEI **Membri del Comitato Scientifico**

Pierangelo CAMPODONICO
(Direttore Musei del Mare e della Navigazione)

Lorenzo COVERI
(Università di Genova)

Federico CROCI
(Università di Genova)

Chiara VANGELISTA
(Università di Genova)

Ferdinando FASCE
(Università di Genova)

Valeria Gennaro LERDA
(Università di Genova)

Antonio GIBELLI
(Università di Genova)

Adele MAIELLO
(Università di Genova)

Silvia MARTINI
(Autorità Portuale di Genova)

Augusta MOLINARI
(Università di Genova)

Mons. Luigi MOLINARI
(Curia Arcivescovile di Genova)

Francesco SURDICH
(Università di Genova).

Appunti di lavoro

Gran parte del flusso migratorio italiano nel corso dell'Ottocento transitò per il porto di Genova. La città ne fu profondamente segnata. Nel periodo tra il 1833 e il 1852 gli imbarchi per le Americhe, allora ammontanti a circa il 10% degli imbarchi locali, furono qualche decina di migliaia. Oltre agli artigiani e ai piccoli commercianti, a alimentare il flusso erano avventurieri, perseguitati politici (siamo nell'età che avvia il Risorgimento nazionale), marittimi intenzionati a sbarcare (o, come si diceva, a "disertare" l'ingaggio) per tentare fortuna nel nuovo mondo: tra tutti il più celebre è Giuseppe Garibaldi, il cui nome compare nelle liste di imbarco degli anni trenta diretto in Argentina, dove conquisterà la sua fama originaria di condottiero. Il transito s'intensificò nella seconda metà del secolo, quando il trasporto di emigranti diventò una lucrosa attività commerciale per le società di navigazione.

Dal 1861 al 1874 l'emigrazione ufficialmente transitata per Genova raggiunse quasi le 200.000 unità.

Nel quinquennio 1881-1885 la media annua degli emigranti imbarcati a Genova fu di 45.000, in quello successivo salì a quasi 100.000, per assestarsi intorno a questa cifra fino alla fine del secolo. Gli emigranti partiti da Genova nel periodo dal 1876 al 1901 furono in totale quasi due milioni (il 61% degli espatri nazionali), nel periodo dal 1902 al 1925 oltre 1,7 milioni (34% del totale nazionale), nel periodo dal 1926 al 1939

poco più di 400.000.

All'inizio del Novecento Genova cominciò a perdere il primato delle partenze in quanto il flusso migratorio, divenuto prevalentemente meridionale, si spostò in gran parte a Napoli, e in misura minore a Palermo. Una parte piuttosto consistente di emigranti italiani diretti in America scelse per l'imbarco porti stranieri, particolarmente francesi, sia perché raggiungere Genova per ferrovia non era facile (da certe aree del Piemonte, Le Havre era una meta più accessibile), sia perché i servizi transoceanici da quei porti furono per un certo periodo più frequenti e efficienti, sia infine perché una quota di espatriati era costituita da clandestini. Nello stesso porto di Genova operarono, per il trasporto di passeggeri, affermate compagnie straniere come la Cunard Line, la White Star Line, l'Hamburg America Line, le quali convogliarono a lungo una quota maggioritaria del flusso, anche dopo la nascita di un'unica grande compagnia nazionale, la Navigazione Generale Italiana, avvenuta nel 1881 in seguito alla fusione dei gruppi armatoriali Florio e Rubattino.

Tra i progetti del CISEI c'è quello di costruire una banca dati comprendente tutte le informazioni possibili sugli emigranti in partenza da Genova.

Elenchi completi delle persone in partenza dal porto sono conservati nell'Archivio di Stato di Genova. Si tratta dei Registri di Spedizione dei Passeggeri dell'Ufficio di

133 Regia Casa Emigranti a Genova, Camion di servizio
(Archivio Civica Biblioteca Galletto - Genova Sampierdarena)

Appunti di lavoro

133



Appunti di lavoro

Sanità, un'antica magistratura della Repubblica di Genova mantenuta attiva fino all'Unità. Tra le sue competenze rientrava anche la vigilanza sui movimenti delle persone nel porto: a tal fine vennero redatti i Registri, conservati a partire dalla fine del XVIII secolo. Di particolare interesse per la costituzione di una prima banca dati sono quelli risalenti agli anni 1833-52, che comprendono circa 240.000 nominativi dai quali occorre scorporare le liste dei partenti per le Americhe (circa il 10 %). Per l'epoca successiva sono stati avviati sondaggi negli archivi dell'Autorità Portuale, della Direzione Marittima della Liguria, della Sanità Marittima e della Polizia di frontiera. Bisognerà ancora esplorare l'Archivio Centrale dello Stato e l'Archivio del Ministero degli Affari Esteri, da cui dipendeva il Commissariato dell'emigrazione. A questo proposito, nel regolamento esecutivo della prima legge organica sull'emigrazione risalente al 1901 si legge che i capitani dei piroscafi avevano l'"obbligo di presentare in tempo utile alla commissione un elenco degli emigranti e dei passeggeri [...] L'elenco, firmato dal capitano, sarà conservato dall'ispettore dell'emigrazione". Purtroppo non ci sono tracce dell'archivio dell'Ispettorato operante nel porto di Genova, dove, oltre ai registri d'imbarco, dovevano essere raccolti anche i reclami inoltrati dagli emigranti e i rapporti sulle loro condizioni, dal momento che nel corso degli anni l'Ispettorato assunse gran parte delle com-

petenze in materia di emigrazione, sopra tutto riguardo alla tutela giuridica degli emigranti.

Un'altra possibilità riguarda gli archivi delle compagnie di navigazione: ogni vettore stabilisce ancora il regolamento del 1901 - era tenuto a conservare il "registro contenente nome e cognome d'ogni emigrante a cui venne, su ciascun piroscafo, procurato imbarco, con indicazione della destinazione e del nolo riscosso". Qualche flebile indizio in questo senso porta all'Archivio Ansaldo, dove sono confluiti alcuni fondi documentali di compagnie ormai non più operanti o assorbite da altri vettori.

La speranza è che la miniera di informazioni contenute nei registri di imbarco non sia andata definitivamente dispersa o distrutta e che dal ventre dei piroscafi possano riemergere - in un modo o nell'altro - i nomi degli emigranti, così da rendere possibile la definizione completa delle loro identità e il confronto con gli elenchi delle banche dati americane, prima fra tutte quella di Ellis Island.

Per raggiungere questo traguardo, sarà fondamentale l'impegno congiunto delle istituzioni archivistiche locali, a cominciare dall'Archivio di Stato e dalla Soprintendenza Archivistica per la Liguria, pienamente coinvolte nel progetto del CISEI, e di quelle nazionali. ■



La Consolle

Informatica del CISEI Raffaele Maurici

In occasione delle manifestazioni di Genova 2004, capitale europea della cultura, l'Autorità Portuale di Genova ha realizzato il progetto di una consolle informatica sul tema dell'Emigrazione italiana in partenza da Genova, che rappresenta un primo nucleo del lavoro di ricostruzione storico-archivistica che sarà al centro dell'attività del Centro Internazionale Studi Emigrazione Italiana (CISEI).

Il progetto mette a disposizione dei visitatori del CISEI una postazione interattiva fissa, liberamente fruibile come punto informativo delle attività del Centro Studi e come strumento di consultazione e di lavoro per coloro che sono interessati ad approfondire il tema dell'emigrazione italiana. Attraverso la consolle informatica è possibile esplorare una ricca varietà di materiali provenienti da archivi cartacei e fotografici, contributi audio e video, nonché documentazione di vario genere.

Il progetto è stato interamente sviluppato sotto la supervisione del Comitato Scientifico del CISEI. Per la sua realizzazione, l'Autorità Portuale di Genova ha dato vita ad un gruppo di lavoro con il compito di individuare e sviluppare i contenuti scientifici della piattaforma informatica, nonché la tecnologia atta a sostenere il progetto. Il gruppo di lavoro è composto, oltre che da rappresentanti dell'Autorità Portuale, da docenti e ricercatori universitari che fanno capo al Comitato Scientifico del CISEI.

Knowledge about emigration must become a cultural heritage for Genoa.

To create a database about Ligurian historical emigration is one of CISEI purposes.

134



134 L'emigrato italiano Antonio Giuffra con la moglie a New York
[Collezione Privata]

135 Operaie al lavoro con la macchina da cucire nel calzaturificio Renzo Bertello di San Paolo in Brasile
[1930-1940 Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari, Firenze]

135



La consolle informatica del CISEI si propone come strumento multifunzionale a supporto delle attività e delle iniziative del CISEI, liberamente accessibile ai visitatori presso la sede del Centro Studi, con adeguato materiale illustrativo e promozionale.

Una sua prima funzionalità consiste nel rappresentare uno **sportello informativo** delle attività del CISEI e di promozione delle iniziative sul tema dell'emigrazione italiana e degli eventi ad esse correlati. L'erogazione di questi servizi informativi sarà fruibile sia in presenza, in appositi locali della sede del CISEI, sia a distanza, attraverso il mirroring (duplicazione dei contenuti) sul sito del CISEI delle news e dei principali contenuti informativi. Attraverso questa funzionalità della consolle, il CISEI si propone come riferimento istituzionale per attività coordinamento e attiva collaborazione sul tema dell'emigrazione italiana con realtà territoriali, istituzioni scolastiche, associazioni e singoli cittadini.

Il servizio di **promozione** della conoscenza del fenomeno dell'emigrazione italiana e della valorizzazione delle iniziative che il CISEI svolge in sinergia operativa con le scuole e le realtà territoriali locali è una funzione di particolare rilievo della consolle informatica; le tecnologie informatiche multimediali permettono infatti la realizzazione di visite virtuali di mostre, convegni e altre iniziative (rassegne musicali, teatrali, ecc.) e la creazione di laboratori didattici virtuali interattivi.

Attraverso queste soluzioni è possibile una ampia valorizzazione delle iniziative sul tema dell'emigrazione italiana, sia nelle fasi iniziali di promozione dell'evento, sia, ad avvenuta conclusione dell'iniziativa, nel garantire una disponibilità permanente dei percorsi espositivi e del materiale elaborato in formato digitale.

La consolle informatica costituisce inoltre uno strumento di accesso alle **banche dati** del CISEI e di altre organizzazioni attive nella catalogazione di dati inerenti l'emigrazione italiana.

La fruibilità dei dati è resa possibile dall'adozione di una metodologia di catalogazione coerente e costituisce un capitolo qualificante del progetto informatico. In tal modo, il CISEI si propone di fornire attività di consulenza scientifica e di promuovere la partecipazione di ricercatori, realtà territoriali, scuole, associazioni e singoli cittadini nella raccolta e nella segnalazione di contributi e materiali per la costituzione di un archivio sul tema dell'emigrazione italiana, costantemente aggiornato e consultabile. La messa a punto di un modello coerente di catalogazione dei dati e di definizione delle parole chiave permetterà la realizzazione di un motore di ricerca condiviso per la consultazione delle banche dati relative all'emigrazione italiana; l'utilizzo di tecnologie informatiche innovative garantirà l'accessibilità dei dati attraverso i numerosi canali dell'attuale sistema di comunicazione.

La consolle informatica ha inoltre finalità di supporto ai servizi di **aggiornamento e formazione** sul tema dell'emigrazione italiana: come strumento di consultazione per la progettazione di corsi di aggiornamento per operatori culturali e insegnanti, di iniziative di formazione sia per giovani, in particolar modo finalizzate alla creazione di operatori specializzati, sia per anziani, focalizzate alla qualificazione del volontariato, come pure di attività rivolte alla promozione della ricerca storico-culturale in ambito locale, principalmente in contesto scolastico e associativo.

La consolle informatica, inoltre, si propone come strumento di fruizione delle **produzioni** del CISEI (stampa, video, multimedia, ecc.), con la pubblicazione di studi relativi al tema dell'emigrazione italiana, di documentazione di specifiche metodologie, di newsletter e pubblicazioni di periodici del centro studi, di materiale illustrativo e promozionale (guide, schede, dépliant, raccolte di cartoline, gadget, ecc.), di videoproduzioni e CD-rom.

La **creazione di una rete di informazione culturale** è infine la finalità più ambiziosa e innovativa del progetto della consolle informatica: attraverso l'uso di tecnologie Web è possibile proporre questo strumento di comunicazione interattiva come punto di riferimento per l'incontro e lo scambio sistematico di studiosi e ricercatori, scuole, realtà territoriali e associazioni e singoli

136



cittadini con l'obiettivo di creare una knowledge community e un ambiente di lavoro cooperativo avente come focus di interesse il tema dell'emigrazione italiana e la sua memoria.

I contenuti consultabili tramite l'attuale consolle informatica si articolano in una serie di studi tematici, un catalogo di storie e testimonianze sia di singoli che di famiglie, e alcune mostre significative in materia di emigrazione. Il percorso espositivo è suddiviso in quattro aree tematiche principali:

L'area tematica **“Imbarchi, transiti, percorsi”** fornisce una descrizione del quadro generale dell'emigrazione italiana con particolare riferimento alle partenze degli emigranti da porto di Genova. La sezione **“Genova, porta per le americhe”** è corredata di dati statistici che permettono di evidenziare l'andamento del fenomeno nel tempo e di quantificare le principali direttive dei flussi migratori in relazione alle diverse destinazioni. La sezione **“Nel ventre dei piroscafi (la banca dati dei partenti)”** illustra il progetto del CISEI finalizzato alla realizzazione di una banca dati comprendente tutte le informazioni possibili sugli emigranti in partenza da Genova. **“L'albergo degli emigranti”** ci introduce in un albergo degli anni venti adibito all'accoglienza degli emigranti in transito per la città di Genova; la visita virtuale all'albergo (dalla sala mensa ai dormitori, dalla sala medica a quella per il controllo dei bagagli) è accompagnata

dalla lettura di alcuni brani tratti dalla memoria scritta di un emigrante friulano, transitato da Genova e ospite dell'albergo nel 1927, nel corso della sua partenza per l'Argentina. **“Un contadino in America”** è la sezione che illustra la storia di emigrante di Antonio Giuffra, nato a Tribogna, nell'Appennino ligure, attraverso i suoi due viaggi in America nel 1888 e nel 1896. Il visitatore potrà seguire la vicenda attraverso il taccuino autobiografico del protagonista e la videoregistrazione dell'intervista a un pronipote che conduce ai luoghi dove Antonio visse. **“Un vinaio verso il Perù”** è la sezione relativa al diario di viaggio di Giovanni Soldi, che emigrò in America latina nel 1897; le pagine autografe del diario, accompagnate dalla trascrizione, possono essere sfogliate a video.

L'area tematica **“Nel nuovo mondo”** fornisce i contributi relativi a due comunità italiane in Nord America. **“Una comunità italiana in California”** offre uno spaccato della comunità italiana a Stockton in California attraverso le immagini della mostra **“From Italy to California. La nostra strada”**. **“Italiane e italiani in Canada”** illustra, attraverso brani di interviste e foto d'epoca, l'esperienza degli italiani immigrati in Canada.

L'area tematica **“Reti di scrittura”** è dedicata alla corrispondenza degli emigranti. **“Scritture migranti”** descrive il progetto ALSP (Archivio Ligure della Scrittura Popolare), un centro di

137 Una schermata della consolle informatica relativa ai flussi migratori italiani dal 1876 al 1915

138 Piccolo gruppo di emigranti carichi di bagagli ripresi in prossimità di un centro di accoglienza [1920 ca., Touring Club Italiano/Gestione Archivi Alinari, Milano]

ricerca del Dipartimento di Storia dell'Università di Genova dedicato alla raccolta e allo studio delle testimonianze scritte di gente comune. “Il viaggio delle parole” illustra un esempio dei materiali a disposizione dell'ALSP. “L'archivio della corrispondenza” permette al visitatore di entrare nell'archivio delle lettere e seguire passo passo la vicenda dei protagonisti con l'aiuto della trascrizione.

L'area tematica “**Da Genova al mondo. Dal mondo a Genova**” è dedicata al confronto tra il passato della nostra emigrazione e gli attuali fenomeni d'immigrazione verso l'Italia.

“Le navi di Lazzaro” ci introduce all'espe-

rienza, spesso ad alto rischio, del viaggio di emigrazione per mare.

“Promuovere l'emigrazione” descrive l'attività di propaganda a favore dell'emigrazione di massa e il dibattito attorno al tema attraverso lettere, opuscoli, foglietti volanti, giornali e riviste. “Il porto delle lingue” permette di verificare le dinamiche dell'apprendimento dell'italiano scritto presso le comunità di immigrati a Genova.

“Tra Europa e America latina” illustra i movimenti migratori tra l'Europa e l'America latina dall'inizio dell'Ottocento sino ai giorni nostri e le migrazioni dall'America latina verso l'Europa, in particolare l'Italia, a partire dall'ultimo terzo del ventesimo secolo. ■

137



*Carissimo Figlio
Tu non mi dia niente*

138



Giovanni G. Novi
Un ambito traguardo
 Fabio Capocaccia
Memoria di tutti

PARTE PRIMA

EMIGRAZIONE COME STORIA

Claudio Mollica	
• L'Emigrazione per mare nel nostro Paese	16
Silvia Martini	
• Trent'anni di emigrazione nei "Bollettini del C.A.P." dal 1906 al 1935	54

GLI EVENTI CORRELATI 68

PARTE SECONDA

EMIGRAZIONE COME IMMAGINE

Renato Venturelli	
• Il cinema italiano e l'emigrazione	80
Umberto Rossi	
• Cinema mussulmano e immigrazione	88
Allon Schoener	
• Emigranti italiani negli Stati Uniti nell' '800 e '900 e stranieri in Italia oggi	98
Ferruccio Giromini	
• Fumetto: linguaggio migrante	104
Franco Ragazzi	
• Arte dalla Liguria alle Americhe, dalle Americhe alla Liguria	114
Giovanna Rosso Del Brenna	
• L'avventura americana di Antonio Jannuzzi	120
Mauro Bocci	
• Il Sogno, i Sogni	124
Daniela Lauria	
• Arte e Grafica nella banda stagnata tra '800 e '900	132
Fabrizio Cécchet	
• La migrazione grafica	140

GLI EVENTI CORRELATI 144

PARTE TERZA

EMIGRAZIONE COME MUSICA

Guido Festinese	
• Cross Pollination	204

GLI EVENTI CORRELATI 212

PARTE QUARTA

EMIGRAZIONE COME TEATRO

GLI EVENTI CORRELATI	226
----------------------	-----

PARTE QUINTA

EMIGRAZIONE MULTIMEDIALE

Comitato Promotore CISEI	
• Il Centro Internazionale di Studi sull'Emigrazione Italiana	238
Raffaele Maurici	
• La Consolle Informatica del CISEI	244



*Passo Ponte Carrega, 62-62A r
16141 Genova - Italy
T +39 010 836 6272
F +39 010 835 8069
www.algraphy.it*

*Finito di stampare
nel mese di giugno 2005*

