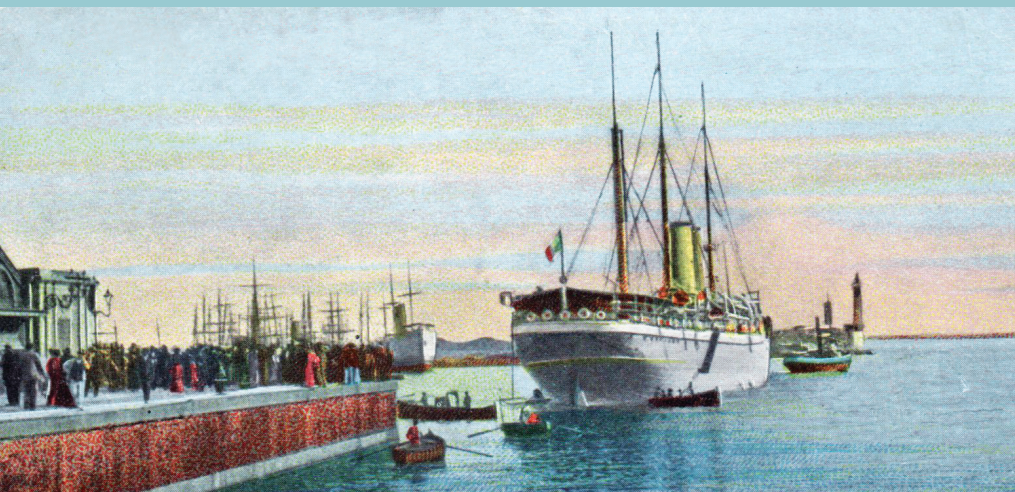


Luigi Buscalioni

LA DISASTROSA TRAVERSATA DEL CARLO R.

Note di viaggio

edizione di Camilla Cattarulla





Studi letterari

NOVA DELPHI ACADEMIA

Il progetto, nato dall'esperienza editoriale Nova Delphi Libri, è finalizzato alla promozione di una maggiore diffusione della ricerca scientifica in campo umanistico. Si rivolge a Dipartimenti universitari, Enti di ricerca, Centri studi, Fondazioni, docenti, ricercatori e ricercatrici strutturati e non, afferenti agli ambiti disciplinari delle scienze umanistiche, storiche, storico-religiose, filosofiche, antropologiche, sociologiche, economiche, della formazione, degli studi di genere e di lingua e letteratura.

informazioni@novadelphi.com
www.novadelphi.it

COMITATO SCIENTIFICO

Enrico ACCIAI, Università degli Studi di Roma Tor Vergata | Giampietro BERTI, Università degli Studi di Padova | Andrea BRAZZODURO, University of Oxford (Inghilterra) | Alessandra BROCCOLINI, Sapienza Università di Roma | Daniela CALABRÒ, Università degli Studi di Salerno | Fabio CAMILLETTI, University of Warwick (Inghilterra) | Federica CANDIDO, Università degli Studi Roma Tre | Valerio CAPPOZZO, University of Mississippi (Stati Uniti) | Andrea CARACASI, Università degli Studi di Padova | Roberto CAROCCI, Università degli Studi Roma Tre | Camilla CATTARULLA, Università degli Studi Roma Tre | Alessandra CHIRICOSTA, Università degli Studi di Roma Tor Vergata | Giorgio DE MARCHIS, Università degli Studi Roma Tre | Marco DE NICOLÒ, Università degli Studi di Cassino | Marco DI MAGGIO, Sapienza Università di Roma | Federica GIARDINI, Università degli Studi Roma Tre | Pasquale IUSO, Università degli Studi di Teramo | Jefferson JARAMILLO MARÍN, Pontificia Universidad Javeriana (Colombia) | Sonia MONTECINO AGUIRRE, Universidad de Chile (Cile) | Sandro LANDUCCI, Università degli Studi di Firenze | Sabrina MARCHETTI, Università degli Studi di Venezia Ca' Foscari | Tito MENZANI, Università degli Studi di Bologna | Marco NOVARINO, Università degli Studi di Torino | Valentina PEDONE, Università degli Studi di Firenze | Mario PESCE, Sapienza Università di Roma | Ana Lía REY, Universidad de Buenos Aires (Argentina) | Fernando Diego RODRÍGUEZ, Universidad de Buenos Aires (Argentina) | Giorgio SACCHETTI, Università degli Studi dell'Aquila | Claudia SANTI, Università della Campania Luigi Vanvitelli | Sean SAYERS, University of Kent (Inghilterra) | Luciano VILLANI, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (Francia) / Università degli Studi dell'Aquila.

Coordinatore: Roberto Carocci

Luigi Buscalioni

LA DISASTROSA TRAVERSATA DEL CARLO R.

Note di viaggio

Edizione, saggio introduttivo e note di **Camilla Cattarulla**

Il volume è stato pubblicato con il contributo
del Dipartimento di Lingue, Letterature e Culture Straniere
dell'Università degli Studi Roma Tre

© 2021 Nova Delphi Libri S.r.l., Roma



Horizon 2020-MSCA-RISE 2019

Testo sottoposto a valutazione:

Double-Blind Peer Review

Sito internet: www.novadelphi.it

www.novadelphi.blogspot.com

ISBN: 979-12-80097-22-4

In copertina:

Il ponte Federico Guglielmo di Genova (cartolina d'epoca)

Realizzazione grafica: Nova Delphi Academia

La disastrosa traversata del *Carlo R.*

Note di viaggio

Epidemie a bordo delle navi degli emigranti
alla fine del XIX secolo:
il viaggio in Brasile del piroscafo *Carlo R.*
narrato da Luigi Buscalioni

di Camilla Cattarulla¹

In un lavoro pubblicato nel 1992 avevo censito e commentato criticamente 105 libri editi in Italia tra il 1870 e il 1914, tutti relativi a viaggi in America latina intrapresi da intellettuali italiani (politici, turisti, religiosi, medici, esploratori, ufficiali, giornalisti, scrittori). Quel lavoro, rimasto poco noto, forse perché confinato nei percorsi di una pubblicazione specialistica rivolta a bibliotecari e documentalisti,² rivelava le ampie possibilità che poteva offrire questa letteratura di viaggio in quanto fonte per lo studio del clima culturale e sociale dell'Italia post-unitaria. Più in particolare, il *corpus* esaminato si era dimostrato utile relativamente a due ambiti disciplinari: lo sviluppo della scienza geografica e la storia dell'emigrazione di massa italiana nell'America del Sud, ambiti che, nondimeno, più di altri avevano concorso anche all'individuazione dei testi. Sono poi tornata in tre occasioni ad avvalermi del materiale reperito per analizzare la questione della presenza o meno di una coscienza nazionale italiana fra gli emigranti in Argentina, l'immagine del *gaucho* e il rapporto dell'intellettuale italiano con l'esotismo latinoamericano.³ Adesso che le crisi economiche e politiche abbattutesi nel XXI secolo su zone del Cono Sud dell'America latina, all'epoca privilegiato dal flusso migratorio, hanno ricordato a tutti che esistono, dall'altra

¹ Il volume si inserisce nel progetto TRANS.ARCH.Horizon 2020-MSCA-RISE 2019 titolato *Archives in Transition: Collective Memories and Subaltern Uses* e coordinato da Camilla Cattarulla per l'Università degli Studi Roma Tre.

² Camilla Cattarulla, *Alla "riscoperta" del nuovo mondo. Bibliografia dei viaggiatori italiani in America latina (1870-1914)*, "Biblioteche oggi", n. 4, luglio-agosto 1992, pp. 419-445 e n. 5, settembre-ottobre 1992, pp. 545-562.

³ Cfr. Camilla Cattarulla, *Intellettuali viaggiatori e immigranti a scuola d'italianità*, "Letterature d'America", XIX-XX, 77-78, 1999-2000, pp. 33-58; Ead., *Entre analogías y estereotipos: representaciones del gaucho argentino en la literatura de viaje italiana (1860-1914)*, in Mariarosaria Colucciello, Giuseppe D'Angelo, Rosaria Minervini (a cura di), *Ensayos americanos*, Penguin Random House, Universidad Católica de Colombia, Bogotá 2018, pp. 147-163; Ead., *Esotismo latinoamericano nella letteratura italiana di viaggio (1870-1914)*, "Letterature d'America", XL, 178, 2020, pp. 39-55.

parte dell'oceano, milioni di discendenti di quegli emigranti, per di più forniti di passaporto italiano; che il voto degli italiani all'estero è diventato un fatto con il quale fare i conti; che il nostro si è scoperto essere un Paese di im-migranti dopo essere stato un Paese di e-migranti, si continua a glissare sulle modalità con cui l'Italia post-unitaria affrontò il problema dell'emigrazione di massa, tematica che anche nei testi scolastici non occupa ancora l'attenzione che merita. Nel frattempo a questo fenomeno sono state applicate nuove categorie di analisi e terminologie, come transnazionale o transatlantico, diaspora, dispatrio e migranti (parola ormai considerata comprensiva dei termini emigrante e immigrante), con l'obiettivo di dimostrare che, così come fenomeni migratori più recenti, anche quello di massa a cavallo tra Ottocento e Novecento avrebbe mantenuto legami privilegiati con la madre patria, aspetto di fatto già confermato da studi passati, come quelli di Emilio Franzina sulle lettere degli emigranti.⁴

È sulla letteratura di viaggio come fonte per la storia del fenomeno migratorio in America latina che voglio tornare a riflettere in questa sede. Si tratta, infatti, di testi che, nonostante talune difficoltà nel loro reperimento (dovute forse al fatto che l'Italia non è mai stata depositaria di una grossa tradizione legata a questo genere, dai più considerato "minore"), continuano a offrire spunti di grande interesse per la comprensione di un fenomeno di così vaste proporzioni e di così lunga durata, quale è stato l'esodo italiano verso l'America latina.⁵

La relazione di viaggio di Luigi Buscalioni,⁶ che qui si presenta, permette l'esame di due aspetti dell'emigrazione di massa in America latina: la traversata transoceanica e il problema delle epidemie infettive che spesso scoppiavano sulle navi con conseguenze tragiche per i passeggeri, in particolare se di terza classe.

4 Emilio Franzina, *Merica! Merica! Emigrazione e colonizzazione nelle lettere dei contadini veneti e friulani in America Latina 1876-1902*, Feltrinelli, Milano 1979.

5 Per maggiori informazioni sulle varie ondate migratorie fra il XIX e il XXI secolo, si veda Chiara Vangelista, Chiara Pagnotta, *Entre cuatro continentes. América Latina y las migraciones, siglos XIX-XXI*, Aracne, Ariccia 2020.

6 Luigi Buscalioni (1863-1954), medico e botanico torinese, ha lavorato presso le università di Catania, Parma, Sassari, Roma e Torino. Di lui si ricorda un viaggio di ricerca condotto nel 1898 in Brasile in occasione del quale risali «i fiumi Tocantins e Araguaia nella regione del Rio delle Amazzoni nel tratto da Belém a San Vincenzo, riportando trentamila esemplari di piante, materiali di morfologia e biologia, in special modo Podosternacee, piante formicarie, parassite, epifite, saprofite e legni.» (*Dizionario Biografico Treccani* online, a.v.). A seguito dell'esperienza brasiliana, aveva pianificato la creazione di un Istituto Botanico Internazionale in Amazzonia, ma il progetto non andò in porto. Buscalioni ha redatto il suo viaggio in Brasile in: *Una escursione botanica nell'Amazzonia*, Società Geografica Italiana, Roma 1901, estratto dal "Bollettino della Società Geografica Italiana", nn. I, III, IV e V, 1901.

In ambito letterario, il viaggio sull'oceano è stato analizzato come un rito di passaggio riconducibile a un meccanismo di morte e rinascita, concetto sul quale anch'io mi sono soffermata principalmente in un lavoro del 2003 dedicato alle autobiografie di emigranti italiani in Argentina e Brasile.⁷ Se la critica letteraria ha rivolto la sua attenzione alla traversata degli emigranti, lo stesso non si può dire per gli studi storici. Le ragioni sono varie e non sempre condivisibili. Augusta Molinari, che pure a tale viaggio ha dedicato lavori importanti esaminandone gli aspetti economici e sanitari,⁸ ne considera alcune a cominciare dall'assenza di materiali d'archivio.⁹ Inoltre, Molinari, pur ricordando (e utilizzando lei stessa) fonti cosiddette "popolari" prodotte da chi in prima persona ha vissuto l'esperienza migratoria (come lettere, diari e autobiografie), insiste sul viaggio in nave come un periodo di «vita sospesa» in quanto sarebbe solo la parentesi di un cammino verso la realizzazione del progetto migratorio. Pertanto, soltanto l'interruzione di tale progetto porterebbe alla descrizione del viaggio da parte dell'emigrante, e ciò giustificherebbe la scarsità di materiali sul tema. Ma se il resoconto della traversata sarebbe dettato, quindi, dall'eccezionalità della situazione, pure va ricordato che «un documento [...] statisticamente infrequente – può essere infinitamente più rivelatore che non mille documenti stereotipati».¹⁰ Così le poche descrizioni del viaggio transoceanico possono aggiungere un tassello in più alla storia economica italiana in generale, e, più in particolare, a quella delle compagnie di navigazione italiane e degli agenti per l'immigrazione, spesso al loro servizio, così come ci raccontano dell'assenza di politiche statali di carattere igienico-sanitario. E naturalmente parlano delle condizioni di estremo disagio vissute dagli emigranti sulle navi dirette nelle Americhe, condizioni che possono dar luogo al propagarsi di malattie infettive. E veniamo così al secondo aspetto, vero fulcro del testo di Buscalioni, il quale, nell'estate del 1893, imbarcato sul piroscafo *Carlo R.* come medico di bordo, si trova ad affrontare situazioni allo stesso tempo avventurose e tragiche dovendosi per l'appunto confrontare

7 Cfr. Camilla Cattarulla, *Di proprio pugno. Autobiografie di emigranti italiani in Argentina e Brasile*, Diabasis, Reggio Emilia 2003, in particolare il cap. secondo.

8 Cfr. Augusta Molinari, *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica italiana: il viaggio per mare*, FrancoAngeli, Milano 1988; Ead., *Traversate. Vite e viaggi dell'emigrazione transoceanica italiana*, Edizioni Selene, Milano 2005. Sul tema v.a. Emilio Franzina, *Traversate. Le grandi migrazioni transatlantiche e i racconti italiani del viaggio per mare*, Editoriale Umbra, Foligno 2003.

9 Augusta Molinari, *Le traversate delle migrazioni storiche italiane tra evento e racconto*, "História", n. 36, 112, 2017, p.1.

10 Carlo Ginzburg, Carlo Poni, *Il nome e il come: scambio ineguale e mercato storiografico*, "Quaderni storici", n. 14, 40 (1), *Questioni di confine*, gennaio-aprile 1979, p. 188.

con un'epidemia di colera scoppiata nel viaggio di andata. In conseguenza di ciò, la nave verrà respinta dal porto di Rio de Janeiro (sua destinazione) e costretta a rientrare in Italia in un viaggio non meno tragico per l'insorgere di una nuova epidemia, questa volta di morbillo. Si tratta di casi per nulla infrequenti in anni in cui non esisteva ancora una legge organica a tutela dell'emigrazione (la prima, come noto, è del 1901 e solo in parte tutelerà gli emigranti), mentre, per contro, i già citati interessi commerciali determinavano l'imbarco di un numero di emigranti enormemente superiore alla capienza della nave e, al contempo, nei porti di imbarco i controlli sanitari erano ridotti al minimo, tanto che sintomi riconducibili a malattie come difterite, morbillo e colera venivano ignorati o minimizzati. Quest'ultimo aspetto è ancor più grave se si considera che nella seconda metà dell'Ottocento in Italia si verificarono spesso epidemie di colera, in particolare a Napoli, nel cui porto le navi per le Americhe, il più delle volte partite da Genova, facevano scalo per imbarcare ulteriori passeggeri. E infatti a questa consuetudine non sfugge il *Carlo R.*, sul quale vengono imbarcati «circa 800 o 900 persone» (p. 30), nonostante nella città campana sia in atto una pandemia colerica.

Il colera, che più di altre affezioni determinava lo scoppio di focolai infettivi sulle navi, è un virus proveniente dal subcontinente indiano che nella prima metà del XIX secolo comincia a diffondersi (via terra con le carovane di nomadi e poi via mare grazie alle rotte del commercio marittimo) anche in Europa, in Africa e (nella seconda metà del secolo, soprattutto con l'arrivo delle navi degli immigranti) nelle Americhe, dando luogo a casi di pandemia. In Italia compare per la prima volta nel 1835 in Piemonte e in Liguria, proveniente da Marsiglia. All'epoca i medici italiani si divisero tra "contagionisti" ed "epidemisti" (o "anticontagionisti"). I primi ne consideravano la diffusione per trasmissione umana, aspetto che implicava come misure di contenimento l'isolamento, il blocco del commercio, la fumigazione della posta, il controllo delle merci in entrata e in uscita e la supervisione degli organi di governo con azioni *ad hoc* (come i cordoni sanitari). I secondi, invece, indicavano nell'aria il mezzo di circolazione del virus. Il suo essere una malattia da contagio implicava come conseguenza un grosso danno economico in quanto si sospendevano tutte le attività; invece, il considerare l'aria come mezzo di diffusione determinava la possibilità di intervenire con opere pubbliche tese al miglioramento delle condizioni igienico-sanitarie (come la costruzione di fogne e l'attivazione di acquedotti), con possibilità di incentivare anche l'imprenditoria.¹¹

11 Sul colera in Italia si veda Eugenia Tognotti, *Il Mostro Asiatico. Storia del colera in Italia*, Laterza, Roma-Bari 2000.

Comunque sia, il colera non ferma le partenze per le Americhe. Luigi Buscalioni durante le operazioni di pre-imbarco mette in rilievo le deficienze del sistema organizzativo e il ruolo secondario svolto dal medico e ricorda le proteste di coloro ai quali, per ragioni di salute o perché donne in avanzato stato di gravidanza, lui stesso aveva impedito di salire a bordo. Alle rimostranze si unisce un agente dell'immigrazione, così descritto dal medico:

uno di quegli esosi incettatori di persone, che dopo di aver predicato per le città e per le campagne *mirabilia* sul conto del Brasile e dopo aver indotto centinaia di poveri illusi ad abbandonare il campo o l'officina per recarsi in America in traccia di più che problematici guadagni, vengono a bordo per contare le reclute o a meglio dire le vittime che hanno fatto, godendo essi di una percentuale per ogni persona che riesce a imbarcare. Non parrà quindi strano se il mio tomo unì pure le sue proteste a quelle degli emigranti, facendo anche pressione sui membri della Capitaneria affinché venissero imbarcati anche coloro che io avevo respinto (p. 38).¹²

L'imbarco di un numero eccessivo di passeggeri determinato da quella che Buscalioni definisce «la tratta dei bianchi» (p. 39), da subito provoca a bordo difficoltà che riguardano l'occupazione degli spazi e il razionamento del cibo, peraltro piuttosto scadente. Così sul *Carlo R.*, salpato da Napoli il 31 luglio 1893, dopo neanche due giorni di navigazione si verifica il primo caso di colera con la morte di una bambina: «il mare aveva richiesto la sua prima vittima!» (p. 43), scrive Buscalioni. E nonostante tutte le precauzioni messe in atto dal medico (disinfestazione della stiva e dell'infermeria, sterilizzazione dei vestiti della madre, indumenti e materassi adoperati dalla bambina gettati in mare), il colera non tarda a ripresentarsi due giorni dopo, tanto che ben presto «si può dire che non vi era quasi più emigrante che non presentasse sintomi più o meno marcati di colera» (p. 45). Fin dai primi casi Buscalioni invita il Comandante a tornare in Italia, ma questi rifiuta adducendo come motivazioni il fatto di aver ricevuto dall'armatore l'ordine di recarsi in Brasile e che anche il codice mercantile obbligava al ritorno solo in presenza di un certo numero di morti fra l'equipaggio. Qui, ancora una volta, Buscalioni segnala la scarsa autonomia accordata al medico di bordo, il quale si trova a dover operare sacrificando gli obblighi professionali alle esigenze delle compagnie di navigazione. Va comunque ricordato che il 29 settembre 1895 un Regio Decreto istituirà il Regolamento di Sanità Marittima, conferendo al medico di bordo compiti di con-

12 Sulle speculazioni economiche legate all'emigrazione di massa, cfr. Giuseppe Moricola, *L'albero della cuccagna. L'affare emigrazione nel grande esodo tra '800 e '900*, Aracne, Ariccia 2016.

trollo delle malattie infettive e di vigilanza non solo sull'igiene dei passeggeri, ma anche sull'ambiente navale e su tutte le attività che si svolgevano a bordo.

Intanto sul *Carlo R.* i morti aumentano. Scrive Buscalioni: «per un po' di tempo si ebbe una media di un paio di decessi al giorno, ben presto questi aumentarono a 6, 7 e 8 per raggiungere, pochi giorni prima del nostro arrivo all'Isola Grande, la cifra massima di 16 nelle ventiquattro ore» (p. 45). Alla fine, in un viaggio di 26 giorni da Genova a Rio de Janeiro, si conteranno 102 morti, tutti sepolti in mare secondo un rito che non era sconosciuto al codice della navigazione ma che implica anche significati più profondi. In effetti, nei testi classici l'acqua assume caratteri simbolici che rinviano alla morte e alla nascita (o rinascita). Tale simbologia si è poi trasferita nelle società tradizionali e offre particolari spunti di analisi in presenza del viaggio migratorio quando il mare (l'oceano) si configura come la soglia da attraversare verso una nuova vita. Sebastiano Martelli, analizzando opere narrative e poetiche italiane a tema migratorio, ha individuato il viaggio e il ponte come elementi metaforici fondamentali nel meccanismo vita/morte. Afferma Martelli:

La «crisi della presenza» provocata nei familiari dalla morte del congiunto potrà essere superata solo quando attraverso molteplici eventi rituali e simbolici si sarà creato il «ponte», quel cordone ombelicale che collega il morto ai viventi colpiti dal lutto. [...] Lo spazio infinito dell'oceano segna profondamente l'esperienza dell'emigrazione: la paura dell'ignoto, il rischio di perdersi, l'angoscia «di non avere sepoltura e di restare spirito vagante per l'eternità», la impossibilità di realizzare quel ponte e, quindi, una domesticazione della morte stessa attraverso il conforto, il pianto, i riti religiosi, la vicinanza dei familiari e della comunità di appartenenza. Una «angoscia territoriale» che l'oceano amplifica in una dimensione del tutto nuova nelle centinaia di migliaia di contadini che lo varcano e che nasce dalla «consapevolezza di sentirsi proiettati in un altrove spaziale, ma anche temporale, mentale, culturale». La morte sull'oceano e la sepoltura nelle sue acque costituiscono l'acme di quella «angoscia territoriale», che attanaglia l'emigrante ma che si proietta nella comunità d'origine.¹³

Quindi, non solo la morte sull'oceano, che viene ad annullare il progetto migratorio, ma anche l'assenza dei consueti e conosciuti riti della sepoltura – detto in altri termini l'assenza del «ponte» – provo-

13 Sebastiano Martelli, *L'acqua confine del mondo. La traversata dell'oceano nella letteratura italiana dell'emigrazione tra Ottocento e Novecento*, in *I riti del fuoco e dell'acqua. Nel folklore religioso, nel lavoro e nella tradizione orale*, a cura di Assunta Achilli, Davide Bertolini, EDUP, Roma 2004, p. 341. Martelli indica *Sull'Oceano* (1889) di Edmondo De Amicis come un testo dove pure, durante la sepoltura in mare di un passeggero, compaiono aspetti di carattere antropologico riconducibili a una tradizione orale. In proposito cfr. in *Sull'Oceano* il capitolo "Il morto".

cano nell'emigrante l'acuirsi della «angoscia territoriale». E non è un caso che la sepoltura in mare avvenga sempre di notte e, di norma, in assenza di eventuali famigliari o di passeggeri, riducendosi, così, a una questione "tecnica", come ben descrive Buscalioni, con un linguaggio non esente da toni poetici:

L'angosciosa funzione si compieva nel cuor della notte, quando a bordo regnava profondo il silenzio, interrotto solo dal cadenzato fremito delle macchine e dell'elica in movimento.

Piano piano, direi quasi furtivamente, gli infermieri portavano i cadaveri sulla deserta tolda e poi, a un cenno dell'ufficiale di guardia, li lasciavano cadere in mare assicurati a qualche peso, nel momento in cui il timone del piroscafo bruscamente deviato da un lato faceva cambiare la rotta della nave affinché i morti non venissero impigliati nelle pale dell'elica e sconciamente dilaniati. Oh non dimenticherò mai quella commovente scena di cadaveri lanciati nelle inesplorate voragini dell'oceano, e quel rumore vibrato delle onde squarciate improvvisamente per rinserirsi di nuovo sulla preda inghiottita che lenta lenta scendeva nei fondi abissi, se non la sorprendevo il morso dei voraci abitanti del mare (p. 50).¹⁴

Ma a cosa si deve il propagare delle epidemie a bordo delle navi? Alcune cause sono già state citate: spazi di terza classe ristretti per troppi passeggeri, poca areazione, scarse condizioni di igiene (general e personali) anche per quanto riguarda i rifornimenti d'acqua (spesso inquinata perché contenuta in barili sporchi), cibo malsano se non addirittura avariato. E poi vi sono i topi a bordo, la mancanza di ghiaccio (utile contro il vomito e per impedire la putrefazione delle carni macellate), il pane mal cotto. Tutto ciò forse basterebbe già a giustificare la presenza sulle navi di malattie come il colera. Ma per Buscalioni c'è di più. Subentra, infatti, il suo punto di vista esterno che non sembrerebbe esente da preconcetti. L'Autore ammantava le proprie considerazioni di una certa scientificità e di un atteggiamento da moderno ermeneuta, appoggiandosi a testi di viaggiatori e studi sull'emigrazione precedenti al suo resocon-

¹⁴ Come già segnalato, il colera non è l'unica malattia che può diffondersi sulle navi degli emigranti. Anche la difterite, la rosolia o il morbillo, che colpivano prevalentemente i bambini, potevano determinare morti e successive sepolture in mare. Angelo Tosi, macchinista sul piroscafo *Giava*, vettore sulla rotta tra l'Italia e l'America latina, nel diario del suo secondo viaggio (nel 1888, da Genova a Callao e ritorno), scrive: «Pochi giorni dopo aver lasciato S. Vincenzo, si sviluppano malattie nei bambini cioè rosolia e difterite e quasi ogni giorno si ha un decesso e spesso anche più; però tutto questo accade senza che la maggior parte dei passeggeri se ne accorgano, perché i malati passano all'ospedale e appena morti vengono messi in un sacco e portati nelle lance di salvataggio sul ponte di guardia nascondendoli ad ogni sguardo. A tutti è tomba l'Oceano! È una nota lugubre!...», Angelo Tosi, *Sul mare con i migranti. Diari di viaggio (1887-1888)*, a cura di Carlo Stiaccini, Stefano Termanini Editore, Genova 2018, p. 67.

to di viaggio: così, segnala che la mortalità a bordo non ha nulla di straordinario se paragonata al numero di decessi verificatisi in occasione di epidemie di colera in alcuni comuni italiani, dove le condizioni igieniche erano senz'altro migliori; che la malattia ha fra le sue caratteristiche la tendenza a rimanere circoscritta (e ciò giustificherebbe l'assenza di contagio in prima e seconda classe e fra l'equipaggio); e, infine, che all'inizio il colera ha colpito solamente i napoletani per poi estendersi agli italiani settentrionali e ai tirolesi. Per Buscalioni: «Ciò dimostra che la pulizia personale è una certa qual garanzia contro il terribile vibrione del Koch, essendo provato che gli emigranti napoletani e calabresi, in generale, sono molto più sudici di quelli piemontesi, lombardi e tedeschi» (p. 51). Il suo accanimento nei confronti degli italiani meridionali, più volte manifestato, è il segnale di come la nave diventi anche il palcoscenico di pregiudizi e ideologie corrispondenti al clima sociale, politico e culturale di fine Ottocento con l'ormai aperta "questione meridionale", espressione che indicava la percezione di una persistente arretratezza nello sviluppo socio-economico delle regioni meridionali rispetto a quelle settentrionali; e a ciò corrispondevano anche profonde differenze quanto a tradizioni, abitudini e moralità. Va però aggiunto che forse per Buscalioni non si tratta solo di pregiudizi dettati da una mentalità anti-meridionale ormai diffusa. Come già detto siamo a fine Ottocento, ovvero nell'epoca del positivismo, dell'igienismo, dell'eugenetica e di un generale scientificismo su cui si stanno facendo molti passi avanti. I turbamenti di Buscalioni, il suo insistere sull'igiene collegando la pulizia personale alle malattie infettive potrebbero derivare da questa nuova sensibilità. Un medico di bordo di inizio Novecento forse non sarebbe stato tanto amareggiato. Invece Buscalioni si pone come esponente della nuova modernità scientifica e in quanto tale sa che certe situazioni possono e devono essere cambiate.

Tornando al viaggio transoceanico, in prossimità delle coste brasiliane, il colera sul *Carlo R.* sparisce quasi improvvisamente. Per Buscalioni, la scomparsa del morbo è dovuta al clima freddo e, soprattutto, all'immunità acquisita dai passeggeri dal momento che i sopravvissuti avevano tutti superato un attacco più o meno violento della malattia. Scrive il medico:

È noto difatti che la malattia, come in genere la maggior parte delle infezioni, colpisce ben difficilmente due volte di seguito una persona, ed è pure cosa saputa che le epidemie di colera, le quali si sviluppano fra le carovane, in breve tempo assumono una gravità eccezionale, per spegnersi di lì a poco non trovando un terreno, per così dire, vergine cui attecchire (p. 52).

Il Comandante del *Carlo R.* decide di recarsi all'Isola Grande (Ilha Grande) dove si trova il lazzaretto brasiliano. La speranza è che la nave possa trascorrere lì il periodo di quarantena prima di poter far sbarcare gli emigranti. Ma le autorità sanitarie brasiliane obbligano il *Carlo R.* a mantenersi prima fuori dal porto e poi nei pressi dell'Isola dei Fiori (Ilha das Flores). Dopo pochi giorni viene comunicato che il governo brasiliano ha deciso di respingere la nave senza permettere alcuno sbarco; verranno forniti comunque, e non senza difficoltà, acqua, cibo e medicine per il viaggio di ritorno in Italia. E per non lasciar adito a dubbi, vengono anche sparati alcuni colpi di cannone verso la nave. Commenta Buscalioni:

E qui mi sia concesso di dire francamente che il Brasile ha agito in modo semi-barbaro, non potendo una nazione civile rifiutarsi di accogliere migliaia di emigranti provenienti da remote contrade, solo perché sono decimati da una malattia infettiva, mentre è in grado di mettere a loro disposizione dei lazzaretti, come quelli dell'Isola Grande, lontani da ogni comunicazione con la terra ferma. [...] Il Brasile si è dunque addossata una grave responsabilità e ha fatto conoscere che la civiltà sua può stare a pari di quella che avevamo noi in pieno Medio Evo (p. 79).

Va comunque segnalato che il 16 agosto 1893 il governo del Brasile aveva emanato un avviso in base al quale si proibiva l'entrata nei porti brasiliani di navi provenienti da Spagna e Italia, nelle cui città d'imbarco si sospettava la presenza di epidemie coleriche. Un'informazione di cui Buscalioni non era ovviamente al corrente essendo il *Carlo R.* a quella data già salpato da Napoli.

Ma se il colera è sparito, non per questo la situazione sul piroscafo migliora. Durante il viaggio di ritorno scoppia infatti un'epidemia di morbillo che porterà il numero totale dei morti a 202. E le peripezie non sono finite. Per il *Carlo R.* la prima destinazione italiana è l'Asinara. Infatti, fin dal 1885, in occasione di una forte epidemia di colera che aveva colpito Napoli, l'isola sarda era stata fatta espropriare dal governo di Francesco Crispi per trasformarla nella sede di un lazzaretto (con relativo ospedale) e di un carcere. Così, alle navi di emigranti costrette al rientro in Italia, prima di poter attraccare ai porti di partenza era fatto obbligo sostare all'Asinara per la quarantena. Sull'isola, oltre al *Carlo R.*, si ritrovano anche, sempre provenienti dal Brasile, il *Remo*, reduce da 96 sepolture in mare per colera e difterite, il *Vincenzo Florio*, che aveva avuto pochissimi morti, e l'*Andrea Doria*, dove invece si erano verificati oltre 150 decessi. Forse dell'ordine e personale sanitario devono quindi gestire oltre cinquemila passeggeri, attività non facile, perché, come registra Buscalioni, non erano infrequenti conflitti tra gli ormai ex-emigranti, in particolare durante la disinfezione delle navi, e tentativi di fughe notturne

dalla quarantena. Come risultato si ebbe che anche fra i pochi soldati di stanza sull'isola vi furono casi di colera e lo stesso Buscalioni finisce per ammalarsi. Si decide, così, di chiedere l'invio di ulteriori contingenti militari: «Venne inviato, magari con un po' di ritardo, un bastimento da guerra, l'*Affondatore*, il quale non appena giunse fece l'effetto di una doccia fredda, calmando i nervi sovraeccitati dei passeggeri, cosicché si poté mettere ai ferri i più rivoltosi per consegnarli forse più tardi alla Autorità giudiziaria» (p. 99).

Terminata la quarantena, il *Carlo R.* tornerà a Napoli, e da lì a Genova, per sbarcare il carico di passeggeri, ma la vicenda non finisce qui. Verrà infatti aperta un'inchiesta che, dopo una lunga istruttoria, nel 1899 porterà al rinvio a giudizio del Comandante Scipione Cremonini, del Commissario Luigi Berlingieri, di un capo stiva, di un infermiere e dello stesso Buscalioni (quest'ultimo come atto dovuto). Dopo undici udienze, Cremonini subirà una pena di tre mesi di carcere e pene superiori avranno il capo stiva e l'infermiere, mentre l'armatore Gustavo Gavotti sarà condannato a risarcire le parti lese (alcuni passeggeri che avevano presentato denuncia per il trattamento ricevuto); Buscalioni e Berlingieri, invece, verranno assolti.¹⁵

Quanto al *Carlo R.*, il piroscafo non sarà più utilizzato sulla rotta per le Americhe, bensì, con il nome *Raggio*, verrà destinato al solo trasporto di merci. Nel 1897 passerà a una nuova Compagnia, la Società Commerciale di Navigazione, trasportando carbone dall'Europa del nord all'Italia fino a quando, con il nome *Hercules*, nel corso della Prima guerra mondiale, il 23 maggio 1916 verrà silurato nel mar Ligure. Per concludere, testi come quelli di Buscalioni costituiscono testimonianze di prima mano su come era governato il viaggio migratorio verso le Americhe alla fine del XIX secolo. In questo senso, Buscalioni si inserisce in una linea della letteratura di viaggio italiana post-unitaria che esprime la denuncia delle pessime condizioni in cui erano costretti gli emigranti sulle navi dirette nelle Americhe. Fra i testi ascrivibili a questa linea ve ne sono alcuni citati anche da Buscalioni, come *Sull'Oceano* (1889) di Edmondo De Amicis, *La traversata del Cachar. Episodi dell'emigrazione al Chili* (1891) di Teodoro Ansermino (altro medico di bordo),¹⁶ *L'Europa alla conquista dell'America Latina* (1894) di Ferruccio Macola. E ve ne sono altri,

15 Cfr. Flavio Testi, *Le epidemie a bordo durante gli anni dell'emigrazione italiana in America*, "Ameglia Informa", settembre 2020.

16 Di Teodoro Ansermino si vedano anche stralci del giornale sanitario di bordo relativi al viaggio, da Genova a Buenos Aires e ritorno, effettuato nel 1889 dal piroscafo *Giava* e pubblicati in Mario Missori, *Le condizioni degli emigrati alla fine del XIX secolo in alcuni documenti delle autorità marittime*, "Affari Sociali Internazionali", n. 3, 1973, pp. 103-128.

tutti a descrivere la vita di bordo mantenendo le distanze di classe e di rango. A questi, fa eccezione *L'odissea del piroscafo Remo ovvero Il disastroso viaggio di 1500 emigranti respinti dal Brasile* (1894) perché redatto proprio da uno degli emigranti di terza classe, Cesare Malavasi, imbarcato su quel piroscafo costretto alla quarantena all'Asinara nello stesso periodo del *Carlo R.*¹⁷

Non è dato sapere quale fortuna editoriale abbia avuto il libro di Buscalioni, per il quale il medico si augura che possa essere di aiuto e monito nella gestione della rotta transatlantica. Certo è che il successo editoriale dell'opera di De Amicis – ristampata dieci volte nelle prime due settimane¹⁸ – ha senz'altro favorito l'interesse dell'opinione pubblica per le condizioni di viaggio della terza classe, interesse alimentato anche dalla pubblicistica dell'epoca. È però altrettanto certo che episodi come quelli narrati da Buscalioni non costituivano un'anomalia e continuarono a ripetersi.¹⁹ Solo un processo molto lento di riorganizzazione del fenomeno dell'emigrazione di massa (processo avviato dalla Legge sull'Immigrazione del 1901) migliorerà in parte le condizioni di un viaggio che a lungo ha trasformato queste navi in “vascelli della morte” e che ancora nel 1916 il pubblicista Alessandro Varaldo definisce le «navi di Lazzaro».²⁰

17 Su questo viaggio del *Remo* cfr. Fabio Montella, *Morti gettati in mare, sfrattatori e soprusi in una tragedia dell'emigrazione italiana del 1893*, “Clionet. Per un senso del tempo e dei luoghi”, 3, 2019, in <https://rivista.clionet.it/vol3/societa-e-cultura/migrazioni/montella-morti-gettati-in-mare-sfrattatori-e-soprusi-in-una-tragedia-dell-emigrazione-italiana-del-1893> (ultima consultazione 19/12/2020).

18 L'editore Treves mise in moto una macchina pubblicitaria interrotta, per così dire, nel 1890 quando di *Sull'Oceano* uscì un'edizione di lusso con le illustrazioni di Arnaldo Ferraguti, appositamente inviato dall'editore a ripercorrere lo stesso viaggio di De Amicis, e sulla stessa nave, per ottenere immagini il più possibile vicine alla realtà.

19 Per un elenco dei casi più noti di epidemie a bordo o di morti per fame o mancanza d'aria si veda Gianfausto Rosoli, *L'assistenza sanitaria all'emigrazione italiana di massa verso le Americhe (1880-1915)*, “Sanità Scienza e Storia”, n. 2, 1986, pp. 196-197. Va poi ricordato che anche i naufragi non erano così rari. Il più famoso è quello del piroscafo *Sirio*, orgoglio della Navigazione Generale Italiana, che nel 1906 naufragò al largo delle coste spagnole di Cartagena, con oltre 300 vittime, molti emigranti.

20 «Oggi, a differenza di un tempo, i bagni, le lavature, le strigliature sono più frequenti, le visite più severe, le indagini più accurate e il servizio procede più preciso, ma la nave di Lazzaro è sempre lì con l'apparenza negriera e gli occhi dei miserabili che attendono sono sempre in massima parte spauriti per quanto già rassegnati all'ignoto», Alessandro Varaldo, *Il porto di Genova*, Genova 1916, cit. in Molinari, *Traversate*, cit., p. 71.

La disastrosa traversata del Carlo R. Note di viaggio

Epidemie a bordo delle navi degli emigranti alla fine del XIX secolo: il viaggio in Brasile del piroscafo Carlo R. narrato da Luigi Buscalioni
di Camilla Cattarulla

pag. 9

Nota a questa edizione

21

Introduzione

23

Capitolo I: Pratiche per ottenere un viaggio all'America del Sud. – Brutte notizie dal Brasile. – Il *Carlo R.* e le sue metamorfosi. – Il lato buono e il lato cattivo di un piroscafo.

24

Capitolo II: Le nostre apprensioni per il colera a Napoli. – L'apparecchio a disinfezione. – Giornali di bordo in via di moltiplicazione. – La gravità delle visite mediche sui piroscafi. – L'imbarco dei passeggeri. – Recriminazioni inutili. – Una visita inaspettata. – Si parte.

30

Capitolo III: Le disgrazie dei miei sigari. – Il *Carlo Rolla* comincia a *rullare*. – Alla Capitaneria di Napoli. – Una rivista a vapore. – Esiste il colera? – Gli incettatori di carne umana. – Un medico di bordo in urto con la Capitaneria. – Un mondo in miniatura. – I passeggeri di classe. – Diretti al Brasile.

35

Capitolo IV: Daltonismo igienico. – La storia maestra della vita. – Il medico in condotta e il medico di bordo. – Il mal di mare. – Un primo caso di morbo asiatico? – Il colera è a bordo! – I medici di bordo esautorati. – Si improvvisano infermerie. – Sedici morti al giorno! – Le morti fulminanti.

40

Capitolo V: Un po' di storia clinica – Le mosche e i vibroni del Koch. – Statistica demografica. – Un'infermeria trasformata in campo di battaglia. – I topi antropofagi. – Funerali in pieno Atlantico. – Influenza dell'età e del sesso. – Mortalità in rapporto al sudiciume. – Scomparsa del colera. – Il freddo e l'immunità acquisita.

46

Capitolo VI: La terapia. – Lo zolfo e gli altri disinfettanti. – Cagioni che hanno contribuito a diffondere la malattia. – Malumori fra gli emigranti. – Meno ingordigia e più pulizia. – L'acqua è salata. – Disordini per aver acqua pulita. – Negozianti di acqua. – Infermieri che muoiono o che disertano. – Alcoolismo pericoloso. – Personale inetto.

53

Capitolo VII: Medicina e chirurgia di bordo. – Anche il coltello! – Una levatrice poco fortunata. – Uno strano battesimo. – Si partorisce in coperta. – Casi imbarazzanti. – La cura con i vapori di zolfo. – Ammalati veri e falsi. – Il sale di Seignette in testa. – Belve umane. – Medico e veterinario. – Mancano i rimedi.

59

Capitolo VIII: Un imitatore di Conrad Sprengel. – Il Comandante Cremonini. – Ufficiale e cuoco puniti. – Beppe. – Caccia ai colerosi e ai vestiti con i vermi. – Un capo stiva che tiene alto il prestigio dell'arte medica.	64
Capitolo IX: Vita di bordo. – Una tolda divisa in minuscole repubbliche. – Conviti preadamitici. – Monotonia dell'ambiente di bordo. – Un cretino e un poeta da strapazzo. – Da Napoli a Gibilterra. – Lo Stretto. – I delfini. – Le onde del Gulf Stream. – Da Capo Spartel alle Canarie. – Las Palmas. – Il Picco di Tenerife. – Gli alisei. – Fauna e flora tropicale. – Meteorologia equatoriale. – Il passaggio della Linea. – L'emisfero australe. – Una rottura in macchina. – Rio de Janeiro. – Passaporti erronei. – Una storia pietosa.	68
Capitolo X: L'Isola Grande. – Una sanità in fuga. – Segnali incomprensibili. – In rotta verso l'Isola dei Fiori. – Respinti! – Il Brasile è responsabile. – Lazzaretti per burla. – Strangolate! – Una barca senza nocchiero. – Acido fluoridrico! – Un bue in mare. – A cannonate! – Arriva l'acqua. – Un complotto sventato. – Tentativo di diserzione. – Si parte.	76
Capitolo XI: Siamo scortati. – S. Fernando di Noronha. – Il pennello di S. Pietro. – Tempesta in miniatura. – S. Vincenzo. – <i>La testa di Buonaparte</i> . – Una Sanità meno paurosa e più cortese. – L'anniversario della presa di Roma. – Morbillo. – Casi gravi. – Un'infermeria sprovvista di viveri. – Altri malanni. – Un errore medico. – 50 bottiglie di vino. – I primi sintomi.	83
Capitolo XII: Una conoscenza di Bombay. – Al lazzaretto dell'Asinara. – Canili o letti. – Una diagnosi incerta. – 140 centigrammi di calomelano. – Le Suore di Carità. – Arriva il Remo. – Colerosi nella mia camera. – In convalescenza. – Un sequestro arbitrario. – La lettera B. – Il <i>Vincenzo Florio</i> e l' <i>Andrea Doria</i> . – Partenza del <i>Carlo R</i> .	89
Capitolo XIII: L'Asinara. – Il penitenziario. – Il primo lazzaretto italiano. – Molta apparenza e poca sostanza. – I bottini mobili. – Un ospedale non molto invidiabile. – Gli stabilimenti della Sanità. – È proibito l'ingresso. – Ammalati e sani. – Colerosi e pseudo colerosi. – Bacilli virgola.	93
Capitolo XIV: La disinfezione dei piroscafi. – I figurini della moda. – Si minaccia di far fuoco. – Disordini a bordo. – <i>L'Affondatore</i> . – Un telegramma in ritardo. – Nuova malattia. – Isolamento forzato. – Quante difficoltà per un bagno! – Un provveditore di viveri che non provvede. – La storia di alcune bottiglie. – L'arrivo dei parenti. – In fin di vita! – Bugie giornalistiche. – Gli amori delle mosche. – Parto per non morire affamato.	97
Capitolo XV: La <i>Nuova Maria</i> . – Si va per bordate. – Una passeggiata comica. – A Sassari. – Terza ricaduta. – Attraverso la Sardegna. – <i>L'Egitto</i> . – Le Terme di Civitavecchia. – L'arrivo della madre. – Alla volta di Torino. – Finalmente!	103
Conclusione	105