



Figura 1 Il Conte Rosso incrocia il Conte Biancamano all'ingresso nel Mediterraneo dopo la traversata oceanica. A bordo, Balbo e i suoi aviatori tornano in Italia dopo la trasvolata atlantica Italia-Brasile. 1931.
Fondo fotografico Stefano Cagna, Archivio ligure della scrittura popolare di Genova

Medici, passeggeri e migranti a bordo dei grandi transatlantici tra le due guerre mondiali

Carlo Stiaccini
Università di Genova

Nel pomeriggio di ieri, nella piccola ma attivissima cittadina scozzese di Dalmuir presso Glasgow, dai cantieri della ditta William Beardmore & Co. Ltd., è stato varato felicemente lo scafo del nuovo transatlantico *Conte Biancamano*, costruito per conto del Lloyd sabaudo di Genova. Alle 14 precise, ultimate le operazioni per il varo, la tradizionale bottiglia di Champagne si è infranta sullo scafo, mentre gli operai toglievano gli ultimi puntelli e la nave, salutata dalle sirene del cantiere e dagli evviva delle maestranze, scendeva superbamente in mare.¹

Con questo trafiletto apparso nelle pagine interne, il quotidiano genovese *Il Lavoro* informava i lettori del varo del *Conte Biancamano*: evento che nella primavera 1925 aveva interessato la stampa italiana ma forse più ancora quella britannica per le caratteristiche tecniche che il transatlantico avrebbe potuto vantare. In questo caso, le maggiori attenzioni del giornale, per tradizione vicino alle istanze sociali e sindacali dei portuali genovesi, erano rivolte alle maestranze che avevano realizzato quella che sarebbe stata - dal novembre successivo - l'ammiraglia della flotta italiana, si può immaginare con l'auspicio che di lì a pochi anni anche i cantieri italiani avrebbero potuto ricevere altrettante importanti commesse. Il terzo piroscafo della serie dei *Conti* si inseriva in un mercato del trasporto passeggeri transoceano caratterizzato dalla presenza di unità concorrenti nazionali ed estere di qualità che avrebbero spinto il Lloyd sabaudo a mettere in cantiere, di lì a pochi anni, il quarto *Conte*, sulla

¹ «Il felice varo del 'Conte Biancamano' del Lloyd Sabaudo». *Il Lavoro*, 24 aprile 1925, 5.



scia di una politica industriale di prestigio molto cara al governo fascista, ma non priva di ripercussioni all'interno del mondo del trasporto marittimo nazionale (Savoretti 2013, 135). Nei fatti, gli addetti ai lavori e il comparto armatoriale, all'indomani della creazione dell'Istituto per il Credito navale, avrebbero più volte richiamato l'attenzione del Governo sulla oggettiva sproporzione tra gli investimenti dedicati alla costruzione di grandi navi passeggeri e lo scarso interesse verso la marina da carico. Una differenza accentuata dagli incentivi rivolti allo smantellamento di vecchi vettori non più confacenti al messaggio di grandezza promosso dal regime, senza alcuna considerazione economica né visione strategica. A questo proposito basti ricordare come alla metà degli anni Trenta, in occasione delle sciagurate avventure coloniali, il regime si sarebbe adoperato per acquistare navi in Germania, in certi casi più ant唧ate di quelle dismesse qualche anno prima, per poter far fronte alle esigenze di trasporto militare verso l'Africa (Giordano 1950, 30-2). Una politica poco lungimirante e di facciata, quindi, funzionale alla costruzione del consenso e mossa dall'idea che solo le grandi navi impegnate sulla rotta atlantica avrebbero rappresentato il simbolo del potere e dell'ambizione del regime.

I moderni transatlantici che negli anni Venti e Trenta collegano l'Italia con le Americhe offrono un servizio chiaramente migliore ai passeggeri rispetto a quanto potevano fare le navi di inizio Novecento, anche a seguito di agevolazioni e investimenti che il regime fascista sostiene per poter propagandare i successi ottenuti dalla Marina mercantile, ma non solo. Il Lloyd sabaudo spicca, infatti, per intraprendenza e solidità finanziaria (Eliseo, *infra*): tra le compagnie è quella con un'organizzazione amministrativa tra le più moderne ed efficienti; le navi che mette in linea sono molto indovinate, dal punto di vista tecnico e per scelta di tipo (Ogliari, Radogna 1984, 1355) ma

soprattutto può contare su un'organizzazione pubblicitaria e una rete di agenzie all'estero altamente performanti, tanto da essere prese a modello dalle altre compagnie (Eliseo, Piccione 2001, 71).

Negli anni tra le due guerre, i quattro *Conti - Rosso, Verde, Biancamano e Grande* – entrano a far parte della narrazione legata alle imprese compiute da grandi navi sul mare e in parallelo dall'aviazione nelle trasvolate oceaniche, realizzate dalle squadriglie aeree guidate da Italo Balbo. Navi e aerei sono, non a caso, soggetti privilegiati nell'arte visiva e nella cartellonistica del tempo. Si pensi, per esempio, all'opera iconica intitolata *Il grande nocchiere*,² realizzata alla fine degli anni Trenta da Ernesto Thayaht, raffigurante Mussolini in posa monumentale al timone di una nave, metafora del leader in atteggiamento ieratico che guida sul mare la nazione attraverso le turbolenze della storia, sorvolato da una squadriglia di idrovolanti. Ricordo evidente delle imprese aviatorie, in direzione del Brasile nel 1930-31 e verso gli Stati Uniti nel 1933, nelle quali i vettori del Lloyd sabaudo (poi Italia flotte riunite), erano stati coinvolti e utilizzati per il trasporto di giornalisti, autorità e parenti degli aviatori (Ratti Veneziani 2012, 284-8). Nel febbraio 1931 l'impresa tecnologica e mediatica compiuta dagli idrovolanti S.55, partiti dall'Italia e ammarati nella baia di Rio de Janeiro, poteva essere riletta in quella compiuta sull'Oceano in quegli anni dal *Conte Rosso*, visto che per primo, nel suo essere espressione massima di innovazione e modernità, aveva aperto la corsa alla conquista tecnologica dei mari e in quella circostanza aveva riportato in Italia Balbo e i suoi aviatori. Al *Conte Biancamano* era invece toccato di accompagnare autorità e parenti dall'Italia a Gibilterra per accogliere il *Conte Rosso* all'ingresso nel Mediterraneo dopo la traversata oceanica, come racconta una fotografia scattata nell'occasione da uno dei fotografi al seguito

² Ernesto Michahelles, in arte Thayaht, *Il grande nocchiere*, 1939. Wolfsonian: Musei di Nervi.

della squadra di Balbo. La conquista dei mari, e in seguito quella dei cieli, incarnando le aspirazioni di molti italiani fuori dall'Italia, erano state accompagnate da campagne pubblicitarie fra le più curate e costose di sempre e finirono per intrecciarsi in una medesima trama narrativa che, almeno fino allo scoppio del conflitto, funse da efficace strumento per la creazione di un diffuso immaginario di potenza legato alla navigazione marina e aerea (Caffarena, Stiaccini 2013).

Lo studio dei Giornali nautici compilati dai comandanti delle navi, comunemente chiamati diari di bordo e ancora oggi conservati a Genova, ha chiarito l'importanza di tali documenti nella ricostruzione delle vicende legate al viaggio per mare, messo in rilievo il rapporto tra comandanti e scrittura, e più in generale chiarito il mutamento nei temi prevalenti rispetto al periodo precedente il primo conflitto mondiale: crescenti episodi di contrabbando e di diserzione da parte dell'equipaggio come espediente per raggiungere gratuitamente i porti americani, rilevante presenza di clandestini in fuga dall'Italia, progressivo allineamento dei comandanti al regime e ambigui atteggiamenti di questi nei confronti della cosiddetta emigrazione razziale e di quella politica, soprattutto nel momento in cui i capitani delle navi mercantili diventano a tutti gli effetti spie del regime, con l'obbligo, impartito dal Ministero dell'interno, di compilare relazioni riservate sugli atteggiamenti e i comportamenti dei passeggeri a bordo, nonché sulle notizie raccolte a riguardo del Governo e più in generale dell'Italia, nei porti esteri raggiunti dalle navi.³

Esistono documenti meno noti dei diari di bordo, fino a oggi inediti e mai utilizzati per la ricostruzione delle

vicende legate al trasporto marittimo, perlomeno tra le due guerre, conservati a Roma presso l'Archivio centrale dello Stato.⁴ Si tratta dei cosiddetti Giornali sanitari, documenti compilati dai medici di bordo, secondo direttive contenute in una legge di sanità marittima del 1859 e in successive disposizioni contenute nel Codice della marina mercantile e in leggi, decreti e regolamenti posteriori al 1887. In quelli presi in esame, i medici imbarcati sul *Biancamano*, tra le disposizioni, hanno l'obbligo di comunicare alle autorità sanitarie dei porti notizie riguardanti malattie contagiose o anche solo il sospetto di malattie trasmissibili presenti nei porti toccati in precedenza dalla nave; vietare l'imbarco a persone malate o affette da malattie trasmissibili, segnalare le persone transitate negli ambulatori e negli ospedali di bordo, compilando vere e proprie cartelle cliniche di uomini, donne e bambini costretti al ricovero durante la navigazione; annotare gli incidenti accorsi ai passeggeri e all'equipaggio, nonché gli infortuni e i decessi sul mare, più sporadicamente le nascite. Ai medici era altresì richiesto di appuntare sul loro giornale i luoghi e la durata di ogni approdo, il numero di passeggeri, italiani e stranieri, imbarcati e sbarcati a ogni scalo, le condizioni meteo-marine e le operazioni relative alla pulizia e al mantenimento dell'igiene a bordo, la disinfezione dei locali e gli interventi di manutenzione sulla nave tra un viaggio e l'altro. Tutta una serie di informazioni oggi assai preziose per quantità e qualità e che permettono di far emergere la vita a bordo e le condizioni di salute dei passeggeri che in quegli anni attraversano l'Oceano.⁵

I Giornali sanitari relativi al *Conte Biancamano* sopravvissuti al tempo sono 46, contenenti 92 viaggi e coprono

³ L'Archivio di Stato di Genova conserva un fondo molto consistente di giornali appartenuti a navi immatricolate nel porto di Genova nel periodo 1883-1956, compresi quelli prodotti dal *Biancamano*. Si veda a questo riguardo Stiaccini 2019 e Pientrangeli, *infra*.

⁴ I Giornali sanitari relativi al periodo 1900-19 sono stati oggetto di analisi in Molinari 2020.

⁵ I Giornali sanitari conservati presso l'Archivio centrale dello Stato fanno parte della serie Ministero dell'Interno, Direzione Generale Sanità, Giornali sanitari (1896-1934) (ACS, MIDGS, *Giornali sanitari*).

REGNO D'ITALIA
Ministero dell'Interno
DIREZIONE GENERALE DELLA SANITÀ PUBBLICA



CERTIFICATO SANITARIO rilasciato dal sottoscritto MEDICO DI BORDO FIDUCIARIO GOVERNATIVO da valere per la ammissione a pratica nel porto di *Genua* il (1) 24 - 5 - 34 pel PIROSCAFO "CONTE BIANCAMANO" di bandiera italiana della Compagnia "ITALIA"
Capitano: Sig.^r *Giuseppe Rizzi*
Medico di bordo: Dott.^r *Giovanni Battista Galeazzi*

Viaggio da *Genua* a *B. Aires* cominciato a *B. Aires* il 8 - 5 - 34
Il sottoscritto Dottor *Giovanni Battista Galeazzi* autorizzato a imbarcare in qualità di medico di bordo, con decreto *7 luglio 1910 (573)* del Ministero dell'Interno in data *30 novembre 1912* ha preso imbarco sulla nominata nave, assumendovi la direzione del servizio sanitario, nel porto di *Genua* il 18 - 4 - 1934

A) NOTIZIE SULLE CONDIZIONI IGIENICO-SANITARIE DELLA NAVE:

1.^o - Casse d'acqua potabile: n.^o 17 ; per mc. 2064 ; l'acqua esistente a bordo fu caricata nel porto di *Rio Janerio*

2.^o - Frigorifero: (se esiste e come funziona) *c'è e funziona bene*

3.^o - Ospedale per malattie | comuni: ubicazione E posti n.^o 28 U 16 D
| infettive: id. E id. 10 V 20 D

4.^o - Farmacia o armadio farmaceutico: *- farmacia*

5.^o - Apparecchio per disinfezione a vapore, tipo: *Geneser - uno a pronta uso - troppo raro*

6.^o - (eventualmente) Apparecchio per derattizzazione e mezzi di disinsettazione:
e quali sono: *Lampada Esculapi - Punto Tyen*

7.^o - Porto nel quale fu eseguita l'ultima derattizzazione e data:
come da certificato del _____

8.^o - Porto nel quale fu eseguita l'ultima disinsettazione e data: *14 gennaio 1934*
nel porto di *Genua*

(1) Data dell'arrivo.

Figura 2

Certificato sanitario del piroscafo *Conte Biancamano*, a firma del medico Giovanni Battista Galeazzi, per l'ammissione nel porto di Genova al termine del viaggio iniziato a Buenos Aires. Il paragrafo A dettaglia le condizioni igienico-sanitarie, incluso il carico di acqua potabile, la presenza di un frigorifero (e il suo corretto funzionamento), l'ospedale, la farmacia, il dispositivo per disinfezione a vapore e i sistemi di derattizzazione, 24 maggio 1934. ACS, MIDGS, *Giornali sanitari*, b. 40

l'arco cronologico 1926-34. Salvo il viaggio inaugurale e con diverse lacune nel biennio 1931-32, si tratta quindi del periodo che va dall'entrata in servizio sulla rotta per gli Stati Uniti fino a quello di disarmo successivo alla crociera nel Mediterraneo del giugno 1934, prima dell'impiego della nave per tutto l'anno successivo nel trasporto truppe in Africa orientale (Valenti 2011, 118). I giornali non contengono altresì informazioni sulle crociere nel Mediterraneo che il *Biancamano* era solito fare, come quelle effettuate nel biennio 1932-33 dedicate agli iscritti all'Opera nazionale dopolavoro, di cui si hanno notizie anche grazie al materiale pubblicitario prodotto e ancora oggi disponibile (Valenti 2011, 112-17). I primi 19 Giornali - compilati tra il 5 gennaio 1926 e il 3 dicembre 1927 - contengono resoconti di viaggi sulla rotta Genova-New York: il comandante è Giuseppe Turchi, il medico Giovanni Valenzi, tranne che nel viaggio iniziato il 19 luglio 1927 dove Turchi è sostituito al comando dal capitano Vittorio Olivari per ragioni che non conosciamo. In quegli anni rotte e scali sono consolidati e - salvo due viaggi di ritorno da New York, nei mesi di gennaio e febbraio 1927, quando il *Biancamano* fa scalo a Horta, Madera e Algeri - gli scali ricorrenti all'andata e al ritorno sono Napoli e Gibilterra.⁶

Nel marzo 1928, per la prima volta, il *Biancamano* viene spostato sulla rotta sudamericana e compie un viaggio Genova-Buenos Aires. Una parentesi, prima di ritornare sulla rotta per New York, dove rimarrà dal mese di ottobre 1928 fino a maggio 1931. Dall'estate 1932, in previsione dell'entrata in servizio del *Rex* sulla linea nordamericana, il *Biancamano* riprende i viaggi tra Genova e i porti dell'America Latina. Il cambio di destinazione permette di cogliere nei quotidiani dell'epoca la popolarità e la considerazione che le comunità italiane all'estero avevano nei

confronti del transatlantico. Grazie ai Giornali sanitari è possibile ricostruire 18 viaggi tra Genova, Villafranca (Villefranche), Barcellona, Dakar, Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, compiuti tra il 2 marzo 1933 e il 23 maggio 1934.⁷ I giornali locali, destinati alle comunità italiane in Brasile, Uruguay e Argentina, permettono invece di avere contezza di quanto alcune navi fossero davvero entrate nell'immaginario collettivo. Il *Fanfulla*, quotidiano etnico pubblicato nella città di São Paulo, con una tiratura quasi pari a quella delle maggiori testate brasiliane (Trento 2006), il 25 settembre 1932 dedica un lungo articolo al *Biancamano*, dopo che nelle edizioni del 7, 21, 22 e 23 settembre aveva dato ampio spazio pubblicitario all'imminente viaggio verso l'America Latina del transatlantico:

I progressi della Marina Mercantile Italiana nel ramo trasporto passeggeri sono in questi giorni affermati nell'America del Sud, con la venuta, in questi mari, del 'Conte Biancamano'. Il magnifico transatlantico della Compagnia Italia è per celerità, per grandiosità, per comodità di installazioni, per 'comfort' e per lusso, uno dei più belli che traversano l'Atlantico. Lungo 200 metri e largo 23, con tonnellaggio di oltre 24.000 tonnellate e una velocità superiore ai 21 nodi all'ora il 'Biancamano' ha magnifici saloni, passeggiate comodissime, appartamenti di lusso, cabine di prima e seconda classe comodissime e speciali adattamenti per la terza classe. A bordo vi son tutte le comodità e tutti gli agi. E chi viaggia è come se vivesse in un grande albergo, in una capitale. Tutto vi è infatti organizzato per rendere piacevole il viaggio: servizi accuratissimi, una cucina eccellente, musica, cinematografo, comunicazioni radiotelegrafiche e radiotelefoniche,

⁶ ACS, MIDGS, *Giornali sanitari*, bb. 2, 2bis, 9.

⁷ ACS, MIDGS, *Giornali sanitari*, bb. 36bis, 40.

una biblioteca fornitissima, giochi e feste concorrono a fare delizioso il soggiorno. A mettere il piede sul ‘Biancamano’, è come arrivare in anticipo in Italia. E chi vi farà un viaggio porterà vivo il ricordo delle belle ore trascorsi e preferirà questo vapore ad altri. La compagnia ‘Italia’ destinando il ‘Biancamano’ alla linea del Sud America ha fatto cosa ottima. È così che si fa onore al progresso italiano e che si afferma la forza e la capacità tecnica e artistica del nostro Paese.⁸

Uno spot davvero ben confezionato, sebbene inserito nel giornale lontano dalle pagine solitamente dedicate agli annunci pubblicitari, e destinato agli oltre duecentomila italiani residenti allora nella capitale paulista. L’articolo fa intendere come l’Italia di quegli anni riuscisse a proiettarsi oltre i suoi confini attraverso alcuni simboli di modernità e come i transatlantici potessero contribuire a forgiare giudizi compiacenti sulle politiche del regime e sulle dinamiche legate all’espansione culturale all’interno della comunità italo-brasiliana, soprattutto nei confronti degli immigrati italiani di prima e seconda generazione, arrivati in Brasile a bordo di imbarcazioni spesso prive dei requisiti minimi di sicurezza e igiene, dopo viaggi a dir poco avventurosi.

Già a partire dal 1929 si erano alternati al comando del *Biancamano* diversi capitani: nel maggio 1929 Giorgio Cavallini aveva sostituito Giuseppe Turchi, rimpiazzato due mesi dopo da Ettore Zitelli. Tutti affiancati dal medico Giovanni Valenzi, almeno fino a quando la nave era rimasta impegnata sulla rotta verso gli Stati Uniti.⁹ Dal 1932 comandanti e medici si avvicendano in modo più serrato: Rizzi e Tarantini al comando sono affiancati da tre medici diversi: Giulio Aicardi, Domenico Fasicolo e Giovanni Battista Galeazzi.

L’analisi sistematica dei Giornali sanitari permette di andare oltre le semplici annotazioni riguardanti gli ufficiali a bordo di grado più elevato e delineare un quadro più complesso dei fenomeni di mobilità tra le due sponde dell’Oceano. Intanto non si tratta di un flusso unidirezionale ma di un sistema circolare organizzato, visto che il *Biancamano*, nei viaggi tra il 1926 e il 1934 trasporta dall’Europa all’America 57.711 passeggeri e ne riporta indietro 53.296; tra questi un buon numero di passeggeri di terza classe (26.443 nei viaggi di andata e 26.368 in quelli di ritorno), unici a essere definiti ancora ‘emigranti’ nella modulistica prestampata contenuta nei Giornali. Per i viaggiatori di terza classe è uso in quegli anni utilizzare un termine sopravvissuto al tempo, proprio di un fenomeno di etichettamento sociale e segno di pregiudizio discriminatorio, che all’estero non risparmia neppure i passeggeri di seconda classe, visto che le autorità statunitensi adottano per molti passeggeri di quella classe le stesse procedure di identificazione, e la medesima rigidità, riservate a quelli della classe più economica. Non sono pochi, infatti, i passeggeri di seconda classe costretti a raggiungere il centro per immigrati di Ellis Island, prima di poter sbarcare a New York. Sono gli stessi medici a riferire nelle relazioni il numero di passeggeri diretti sull’isolotto alla foce dell’Hudson speranzosi di riuscire a passare indenni controlli e test psicoattitudinali incomprensibili ai più, all’interno di luoghi frequentati da migliaia di persone al giorno, pensati e progettati alla stregua della catena di montaggio, dove ritmi, dimensioni del tempo e modi di viverlo, percezioni dello spazio antropologico e sociale si rivelavano assai diversi da quelli lasciati in Italia (Gibelli 2008, 37).

Analizzando il numero di passeggeri per ciascun viaggio, si osservano concentrazioni più elevate nei mesi

⁸ «Le affermazioni italiane. Il ‘Conte Biancamano’». *Fanfulla*, 25 settembre 1932, 2. Sui giornali etnici brasiliani ha lavorato Angelo Trento, qui si segnala, tra gli altri, Trento 2000.

⁹ I dati sono tratti dai Giornali sanitari del *Conte Biancamano* conservati in ACS, MIDGS, *Giornali sanitari*, bb. 2-40.

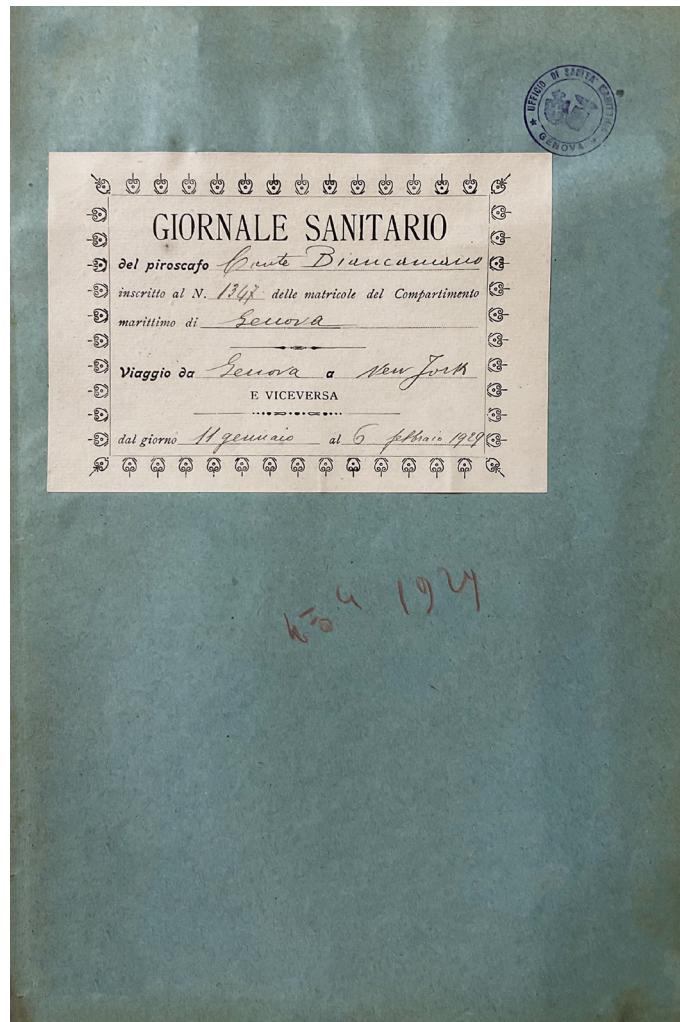
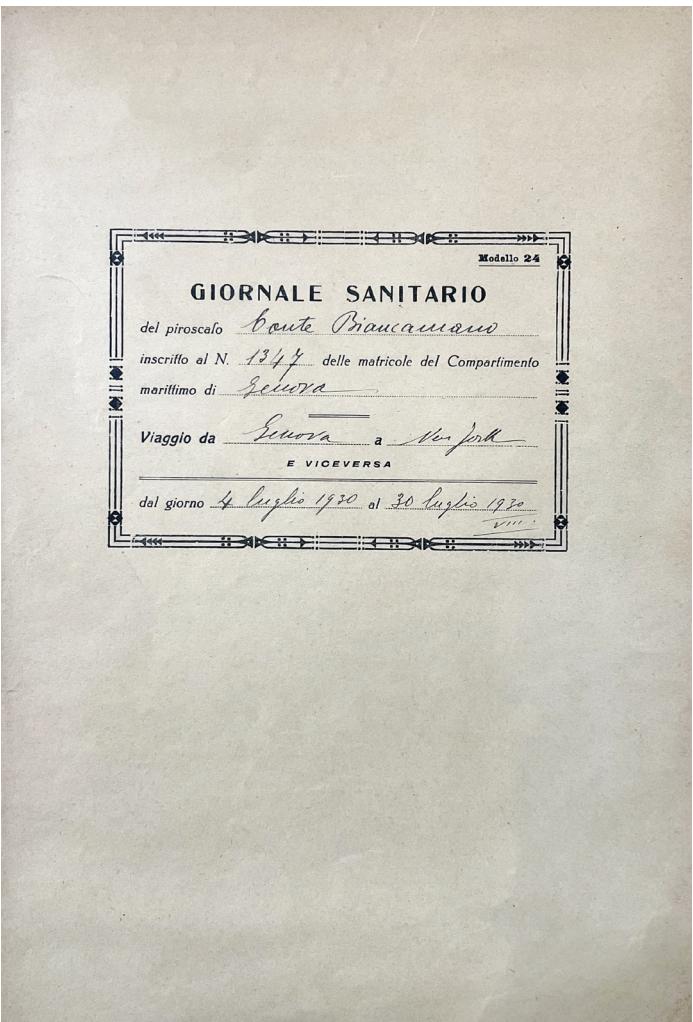


Figura 3a-b Giornali sanitari dei viaggi Genova-New York (4-30 luglio 1930 e 11 gennaio-6 febbraio 1929). ACS, MIDGS, Giornali sanitari, bb. 26 e 40

primaverili (marzo-aprile) e autunnali (settembre-novembre). Tali periodi corrispondono alle finestre ottimali per la traversata atlantica, per le condizioni meteo-marine ma soprattutto per una maggiore disponibilità lavorativa nelle Americhe. Non è un caso che le stagioni dei raccolti o l'inizio dei cicli lavorativi nelle fabbriche nordamericane coincidano con l'intensificarsi delle partenze. La durata media di ogni tratta si aggira tra i 10 e i 14 giorni. La rapidità con cui il *Conte Biancamano* riesce a completare il tragitto e tornare a Genova è notevole per l'epoca così come la frequenza dei viaggi. La composizione dei passeggeri di terza classe, grazie agli appunti dei medici di bordo, fa emergere una prevedibile maggioranza di italiani, ma anche una presenza non trascurabile di stranieri, in particolare sulla rotta per Buenos Aires, dove il rapporto tra italiani e stranieri si avvicina all'1:1. Al contrario, sulla rotta per New York il rapporto è più sbilanciato, con circa 0,39 stranieri ogni italiano; dato, questo, che riflette la concorrenza tra diversi vettori europei su quella rotta. La presenza di bambini a bordo, divisi nelle tabelle riepilogative tra chi aveva meno o più di cinque anni, è stabilmente alta, quasi mai sotto il dieci per cento dei passeggeri, spesso persino maggiore nei viaggi di ritorno, segno di una mobilità che non si limita alla sola prassi del ricongiungimento familiare. I passeggeri imbarcati vanno, per la destinazione nordamericana, da un minimo di 824 a un massimo di 1.876; negli altri casi da 413 a 1.763. Il numero dell'equipaggio, infine, varia non sempre solo in base al numero di passeggeri e mediamente è più basso su una rotta rispetto all'altra: da 508 a 545 su quella per New York e da 386 a 409 su quella per Buenos Aires.

Lo spoglio sistematico dei Giornali sanitari fa emergere alcuni temi al centro della storiografia recente e tra questi quello del ricorso alle cure mediche da parte delle donne durante i viaggi per mare. Colpisce, infatti, la scarsità di

informazioni sulle donne reperibili nelle relazioni sanitarie di bordo e riflette una certa loro invisibilità sociale. Anche se ammalate, le passeggiere ricorrono raramente ed eccezionalmente a cure mediche, con comportamenti motivati forse dalla poca familiarità ai controlli sanitari, certamente dalla difficoltà di superare radicate forme di pudore, senz'altro dal fatto che le condizioni di salute di madri, mogli, sorelle e figlie non sono determinanti per la realizzazione del progetto migratorio familiare. Sono, infatti, gli uomini che devono arrivare a destinazione in buone condizioni psicofisiche per poter diventare «corpi al lavoro» nei paesi di immigrazione (Molinari 2020). Le donne portate negli ambulatori di bordo sono solitamente quelle in avanzato stato di gravidanza e prossime al parto o più frequentemente quelle che affrontano gravidanze a rischio, e non sempre queste ultime sopravvivono al viaggio. La presenza di un numero maggiore di uomini a bordo non giustifica la profonda asimmetria di potere e di sguardo a cui le donne sono sottoposte durante il viaggio, in particolare nei momenti della sorveglianza sanitaria e non è insolito assistere, a terra o a bordo, a resistenze femminili di fronte alla visita medica: rifiuti, pianti, legittime richieste di maggiore riservatezza e comprensibili gesti di difesa del corpo.

Altro dato di interesse la presenza non irrilevante, quasi esclusivamente nei viaggi di ritorno da New York, di cartelle cliniche di passeggeri respinti perché affetti da malattie mentali e di «deportati» perché «feeble minded» (debolì di mente).

La gestione degli ingressi negli Stati Uniti, ancora alla fine degli anni Venti e poi per tutti i Trenta risente chiaramente delle leggi restrittive introdotte tra il 1917 e il 1924, e forse più vistosamente di stereotipi cristallizzati nella società americana, almeno a partire dalla fine del secolo precedente, che hanno a che fare con il controllo biopolitico, il razzismo scientifico e la discriminazione

di classe.¹⁰ Il migrante italiano, e in particolare quello di origine meridionale, diviene insieme ad altri gruppi etnici stereotipo della marginalità e della devianza. Chi ha studiato questo fenomeno sociale ha sottolineato come la psichiatria abbia trasformato in paradigma scientifico un pregiudizio culturale: si riteneva, infatti, che i meridionali che sbucavano a New York fossero soggetti potenzialmente inclini a manifestare disturbi psichici dovuti alla mancanza di strumenti necessari per affrontare i cambiamenti imposti dal progresso. Secondo le teorie del tempo, ciò li avrebbe spinti inizialmente a compiere crimini nei paesi di origine e in un secondo tempo a emigrare, perché incapaci di affrontare il contesto sociale in cui erano nati e cresciuti (Frigessi Castelnuovo, Riso 1982, 57-70). In quegli anni, la scienza psichiatrica insiste dunque sulla predisposizione alla pazzia in alcuni soggetti, spalancando le porte a forme di discriminazione su basi etniche e razziali che portano a un forte irrigidimento dei controlli nel porto di New York, dove la legge impediva l'ingresso a stranieri considerati «idioti, imbecilli, deboli di mente, epilettici, colpiti da pazzia nei cinque anni precedenti lo sbarco»; allo stesso modo vietava l'ingresso ai mendicanti e agli indigenti. I passeggeri del *Biancamano* selezionati allo sbarco sono portati nel campo di concentramento allestito sull'isolotto di Ellis Island e sottoposti a controlli con metodi che riflettono studi compiuti da Henry H. Goddard e da altri psicologi americani, e che di fatto avvalorano la tesi dell'esistenza di razze mentalmente inferiori. Senza considerare che le barriere linguistiche, la stanchezza dovuta al viaggio per mare, lo straniamento e le differenze culturali rendevano i controlli inutili e privi di significato, impedendo di fatto a diversi passeggeri di entrare negli Stati Uniti.

Diversamente non si spiegherebbe la presenza di un numero così consistente di persone ritenute «pazze» nei

viaggi sulla rotta nordamericana rispetto a quella sudamerica, dove il fenomeno, almeno dai dati ricavati dai Giornali sanitari, sembrerebbe essere quasi assente. I medici di bordo del *Biancamano*, a partire dal dottor Valenzi, sembrano assecondare questa prassi, gestendo durante la navigazione le persone respinte all'arrivo a New York o espulse dal territorio americano, segnalando con inospitabile zelo i casi alle autorità competenti una volta giunta la nave a Napoli, primo approdo italiano nei viaggi di ritorno, anche quando i soggetti coinvolti non manifestavano alcun sintomo durante la navigazione tra quelli segnalati dai medici americani. Secondo i dati forniti dal Commissariato generale dell'emigrazione, nel periodo compreso tra il 1903 e il 1925, circa tremila passeggeri cosiddetti «alienati» sono costretti a far rientro in Italia dagli Stati Uniti, molti dei quali senza aver mai messo piede in America (CGE 1926, 1607-10).

Le relazioni dei comandanti e quelle dei medici relativi a quegli anni rivelano come nei viaggi di ritorno le infermerie e gli ospedali di bordo accogliessero un numero più elevato di passeggeri sospettati di avere malattie mentali rispetto a quelli osservati nei viaggi di andata (Stiaccini 2019, 121). Negli stessi anni anche in Italia gli aspetti legati alla salute dei rimpatriati sono fatti propri da una tradizione antiemigrazionista che li utilizza per dimostrare come le ondate di rientri possano addirittura contagiare il corpo sociale nazionale. Chi intraprende queste battaglie solitamente fa leva su quelle che erano considerate le malattie professionali proprie dell'emigrazione italiana, alcune delle quali ben visibili a bordo dei piroscafi: tracoma, tubercolosi e appunto la demenza. Al contrario, non pochi studi, anche coevi, basandosi su dati statistici dimostravano come i numerosi rientri in Italia in realtà non rompessero nessun equilibrio, nonostante diversi bilanci parziali, viziati da pregiudizio, cercassero di affermare il contrario.

¹⁰ Su questi temi la lettura di riferimento è Hollingshead, Redlich 1958.

PORTO e DATA	STATO SANITARIO DEL PORTO e misure sanitarie subite	PASSEGGIERI			EQUIPAGGIO			Malati esistenti a bordo		
		imbarcati N. ^a	sbarcati N. ^a	totale alla partenza N. ^a	imbarcati N. ^a	sbarcati N. ^a	totale alla partenza N. ^a	malattie comuni N. ^a	malattie infettive N. ^a	
A) di partenza										
<i>B. elin</i> <i>8/5/1934</i>		<i>569</i>	-	<i>405</i>	<i>1</i>	<i>404</i>				
B) di scalo										
<i>1. Montevideo</i> <i>9/5/1934</i>		<i>45</i>	<i>13</i>							
<i>2. Santos</i> <i>11/5/1934</i>		<i>79</i>	<i>35</i>							
<i>3. Rio de J.</i> <i>12/5/1934</i>		<i>60</i>	<i>42</i>							
<i>4. Balcar</i> <i>18/5/1934</i>		<i>111</i>	<i>1</i>							
<i>5. Buenos Aires</i> <i>23/5/1934</i>		<i>163</i>		<i>9</i>	<i>395</i>					
<i>6. Montevideo</i> <i>24/5/1934</i>		<i>62</i>		<i>395</i>						
<i>7. Genova</i> <i>24/5/1934</i>		<i>518</i>		<i>395</i>						
8										
9										
10										

C) NOTIZIE SULLO STATO SANITARIO DELLA NAVE:

sudore - sbruffi rosate - colpi erette -
dolori



Figura 6 Giornale sanitario relativo al viaggio Genova-New York (11-21 gennaio 1929; 26 gennaio-6 febbraio 1929). Il documento riporta il numero di passeggeri distinti per classe, uomini, donne e bambini. ACS, MIDGS, *Giornali sanitari*, b. 19

Il fascismo prova a demolire gli stereotipi xenofobi e antitaliani e a invertire sentimenti italofobi radicati negli Stati Uniti enfatizzando il valore dell'italianità e, a partire dal 1927, promuovendo iniziative che incentivino partenze dall'Italia qualificate a scapito di quelle ritenute non qualificate che avevano caratterizzato il fenomeno di mobilità fino ad allora. Parallelamente il regime sostituisce il Commissariato generale dell'emigrazione con la Direzione generale degli italiani all'estero, con l'obiettivo di avere maggiore controllo delle comunità italiane all'estero e trasformarle in strumenti della propria politica (Pretelli 2004). Tra le armi introdotte dal regime anche l'inforntata di nuovi funzionari diplomatici che proprio a partire dal 1927 è assegnata alle sedi all'estero. Si trattava - a leggere le dichiarazioni più vicine al regime - di «giovani dotati di una sana cultura, competenti, distinti di carattere, affabili di modi, fedelissimi al Regime» (Pretelli, Ferro 2005, 122).

I principali mezzi di comunicazione di massa di allora, a partire da stampa, cinema e radio sono potenti strumenti al servizio del progetto (Luconi, 2000). A questi il regime ne affianca altri, magari meno evidenti ma non per questo meno efficaci, come i nuovi grandi transatlantici che si rivelano straordinari dispositivi di intrattenimento e comunicazione politica, strumenti di propaganda tutt'altro che influenti in grado di promuovere, almeno nell'immaginario delle comunità italiane all'estero, l'idea di una nazione davvero nuova e più forte di quella che avevano conosciuto qualche decennio addietro.

Il racconto di un solo viaggio, scelto tra i tanti, restituisce i temi fin qui sollevati e fa apparire il *Biancamano* come vero e proprio laboratorio sociale, all'interno del quale fenomeni strutturali, come le migrazioni e le innovazioni tecnologiche, si intrecciano e riflettono valori emergenti e retaggi del passato, tensioni e conflitti sociali, nuovi modelli culturali e stili di vita. In uno dei primi viaggi da Genova agli Stati Uniti, il medico di bordo Giovanni Valenzi racconta il viaggio per mare e l'insolita

lunga sosta nel porto di New York, durante la quale il salone delle feste del *Biancamano* è scelto come palcoscenico del concerto di Arturo Toscanini, direttore della New York Philharmonic Orchestra, volto di copertina del *Time* e simbolo indiscusso dell'eccellenza italiana nel mondo. La nave di punta del Lloyd sabaudo era salpata da Genova poco dopo mezzogiorno del 5 gennaio 1926.¹¹ Al mattino, come consuetudine, i passeggeri erano stati sottoposti alle visite mediche, presso la stazione di Ponte dei Mille da parte della commissione medica incaricata. I passeggeri da «bonificare» - si legge nella relazione di Valenzi -, vale a dire quelli che non rispettano le norme igieniche minime per essere ammessi a bordo, sono inviati alla Casa dell'Emigrante, una struttura di accoglienza non distante dalla stazione marittima. Alle nove si inizia con i passeggeri di terza classe, seguono alle 10 quelli di seconda, ultimi quelli di prima classe. Considerato che il medico preposto alle visite era uno, e che i soli passeggeri di terza classe erano 94, la visita non poteva durare più di un minuto e mezzo a persona. Dei 264 passeggeri imbarcati solo uno non riuscì a superare le visite per «sospetto tracoma», una infezione batterica congiuntiva trasmissibile, frequente tra i passeggeri di terza classe e causa di respingimento nel porto di arrivo. Nel viaggio tra Genova e Napoli un uomo italiano di 35 anni «colto da un violento accesso di delirio persecutorio» avrebbe tentato di ferire, con un rasoio, la moglie e qualche passeggero intervenuto, prima di essere consegnato alle autorità di pubblica sicurezza del porto campano. A Napoli salgono 560 passeggeri di cui 273 in terza classe e tra i nove passeggeri respinti per non aver superato la visita medica sei sono sospettati di essere affetti da tracoma. In navigazione verso New York vengono eseguite visite ambulatoriali di routine ai passeggeri, tutti uomini, e all'equipaggio, e conseguente produzione di relazioni dettagliate e

puntuale per mettere al riparo il medico da eventuali contestazioni da parte delle autorità sanitarie americane.

Il *Biancamano* arriva a New York alle 23:55 del 15 gennaio 1926, dopo aver percorso 4.606 miglia in 10 giorni, otto ore e 32 minuti, a una media oraria di 18,532 miglia. Il giorno successivo, all'ancora davanti alla stazione di quarantena, la nave riceve le visite mediche di rito, per stabilire chi tra i passeggeri possa scendere e chi invece debba essere portato a Ellis Island: nessun passeggero di prima classe, sette di seconda e 114 di terza sono accompagnati sull'isolotto per ulteriori accertamenti medico-sanitari. Terminata la visita la nave riceve «libera pratica» dalle autorità e può raggiungere il molo assegnato, nella circostanza Pier 95, uno dei numerosi approdi lungo la costa ovest di Manhattan utilizzato dalle grandi navi provenienti dall'Europa. Dal giorno successivo iniziano i lavori di sistemazione del transatlantico: nello scritto del medico di bordo si legge: «Pulizia dei locali adibiti ai passeggeri (lavaggi pavimenti e paratie - Pitturazione ove occorre - lavaggi della coperta con soluzione potassica, dei refettori, tavole ecc.), cambio della biancheria nelle cucette. Pulizia e disinfezione di tutti i locali sanitari (infermeria - ambulatori - cuccette - alla stufa sterilizzatrice le biancherie usate)». Di un certo interesse anche le notizie relative alla situazione sanitaria nella città di New York raccolte nelle due settimane precedenti l'arrivo in porto del *Biancamano*. Gli appunti del medico restituiscano un quadro della situazione sanitaria e delle malattie meritevoli di attenzione, con relativo numero di casi e di decessi: quattro decessi per meningite cerebrospinale; 310 casi di difterite con 16 decessi; 2.359 casi di morbillo con 16 decessi; due casi e due decessi per poliomielite; 321 casi di scarlattina con 4 decessi; 23 febbri tifoide con 6 decessi. Dati, questi, su una popolazione stimata in 6.200.000 e nessuna evidenza di malattie infettive registrate in porto.

¹¹ Le informazioni sul viaggio sono tratte dalla relazione sanitaria contenuta in ACS, MIDGS, Giornali sanitari, b. 2.

Si arriva così al concerto di Toscanini, con folta partecipazione di giornalisti e ampia risonanza mediatica anche in Italia. Il *Corriere della Sera* concede ampio spazio all'evento con un lungo articolo e con una dettagliata ricostruzione del ricevimento d'onore organizzato a bordo del *Biancamano* dall'ambasciatore Giacomo De Martino con la presenza del console generale Emilio Axerio e di alte personalità italiane e americane. Presenti a bordo anche le associazioni italiane di New York e molti rappresentanti della comunità italiana.¹² Concerto e ricevimento d'onore sono solo due esempi di come in quegli anni grandi e lussuose navi siano imbrigliate all'interno di eventi mediatici voluti dal regime per autorappresentarsi e dove la realtà è ridotta a spettacolo grazie alla disponibilità di personaggi e artisti di spicco e moderni e affascinanti mezzi di trasporto. Per certi aspetti anche i transatlantici che raggiungono i porti americani diventano, insieme alle sedi dopolavoristiche e alle Case d'Italia, strumenti politici deputati alla tutela delle comunità italiane e al loro indottrinamento politico (Franzina, Sanfilippo 2003). Possiamo quindi immaginare lo stato d'animo di molti tra i partecipanti all'evento e quello degli 890 passeggeri saliti a bordo al termine del concerto di Toscanini per fare ritorno in Europa, o quanto meno di un certo numero di questi, e provare poi a scrutare come sotto il velo della rappresentazione di maniera non tutte quelle comparso, loro malgrado, avessero lo stesso stato d'animo e soprattutto la medesima storia da raccontare. Grazie agli appunti lasciati dal medico di bordo è possibile aggiungere qualche elemento in più e sapere che tra i passeggeri due uomini erano stati imbarcati perché espulsi dagli Stati Uniti. Nel primo caso si tratta di un diciassettenne di Monteleone, paesino allora in provincia di Avellino, oggi di Foggia, «deportato» con diagnosi di «feeble minded».

La cartella clinica contiene dettagli sulla sua biografia e sulla presunta malattia:

Il padre e la madre sono al Canada - scrive il medico Valenzi - nulla si può sapere del gentilizio. Risponde sbadatamente, con favella inceppata espressione del viso stupita o sorridente; non ricorda le date (per esempio quella di nascita), non fu mai a scuola, non conosce certe parole comuni (per esempio contadino); in complesso presenta un'insufficienza mentale grave, con grande ritardo di percezione, poca attenzione, processi associativi lentissimi, funzioni vegetative normali. Fisicamente è in buone condizioni, di carattere tranquillo, durante la traversata non presentò convulsioni, tenne un contegno piuttosto indifferente apatico.¹³

All'arrivo a Napoli il caso è segnalato alle autorità competenti. Più complessa e scabrosa la seconda vicenda, quella riguardante un trentenne di Ascoli Satriano, piccolo borgo della provincia di Foggia, accusato di «reati contro il costume e tentata corruzione di minorenne commessi entro cinque anni dall'arrivo in America». La relazione del medico contiene numerosi interessanti elementi di dettaglio, solo in parte richiesti dalle norme. Grazie al dottor Valenzi sappiamo che il trentenne aveva genitori «vivi e sani», quattro fratelli e tre sorelle «sembra senza tare patologiche». Da bambino non si ricordano problemi di salute, «frequentò con profitto le scuole fino alla quinta elementare. Studiò la musica, fino a conseguire nel 1914 a Napoli il diploma di maestro di banda». Soldato durante la Grande guerra riferiva al medico fatti luoghi e date con estrema precisione, compresa l'esperienza di prigione iniziata dopo la rotta di Caporetto e durata quattordici mesi. Sopravvissuto alla guerra, lascia l'Italia nel

¹² «I concerti di Toscanini in America». *Corriere della Sera*, 24 gennaio 1926, 3.

¹³ ACS, MIDGS, Giornali sanitari, b. 2.

giugno 1920 e arriva a Boston, da qui raggiunge per un certo periodo gli zii a New York, prima di trasferirsi a New London, per fare il maestro di musica. Nella cittadina del Connecticut viene arrestato, inizialmente dice di non ricordare nel dettaglio i motivi dell'arresto, poi ammette di aver commesso solo in parte gli atti di cui viene accusato, ossia di aver violentato un'allieva dodicenne del luogo. Compromessa la sua reputazione, aveva deciso di ammettere davanti ai giudici ogni accusa nei suoi confronti. Condannato rimase per un certo periodo in 'manicomio' prima di essere espulso e imbarcato sul *Biancamano*. Per il medico di bordo il soggetto «ragiona perfettamente, è apatico depresso e parla con voce fioca, stentata, con espressione di depressione malinconica» e vista la

vicenda, «per la delicatezza del caso non si è formulata nessuna diagnosi salvo il rilievo del continuo stato depressivo presentato dall'individuo». All'arrivo l'uomo è denunciato alle competenti autorità per i provvedimenti del caso.

Non sorprende che a quasi dieci anni dalla sua conclusione il conflitto mondiale trovasse ancora spazio nelle relazioni dei medici, qui nella ricostruzione di un vissuto traumatico, come possibile causa di sofferenza psichica e disagio mentale. Giovani traumatizzati sopravvissuti al conflitto, le cui storie si intrecciano a quelle dei fenomeni migratori e del trasporto via mare ed entrano inaspettatamente a far parte di vicende che oggi si immaginano distanti da quella catastrofe che fu la Prima guerra mondiale.

Bibliografia

- Commissariato generale dell'emigrazione (CGE) (1926). *Annuario statistico dell'emigrazione italiana dal 1876 al 1925*. Roma: CGE, 1607-10.
- Caffarena, F.; Stiaccini, C. (2013). *Chi vola vale. L'immagine della regia aeronautica nell'archivio del generale Cagna*. Roma: Aeronautica Militare Ufficio Storico.
- Eliseo, M.; Piccione, P. (2001). *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*. Genova: Tormena.
- Franzina, E.; Sanfilippo, M. (2003). *Il fascismo e gli emigrati*. Roma-Bari: Laterza.
- Frigessi Castelnuovo, D.; Risso, M. (1982). *A mezza parete. Emigrazione, nostalgia, malattia mentale*. Torino: Einaudi.
- Gibelli, A. (2008). «Storie migranti». Campodonico, P. (a cura di), *Lamerica! Da Genova a Ellis Island il viaggio per mare negli anni dell'emigrazione italiana*. Genova: Sagep editori, 36-47.
- Giordano, A. (1950). *La Marina Mercantile italiana dal 1900 al 1950*. Genova; Savona: Casa editrice Liguria.
- Hollingshead, A.B.; Redlich, F.C. (1965). *Social Class and Mental Illness*. New York: J. Wiley & Sons, Inc. Trad. it.: *Classi sociali e malattie mentali*, Torino: Einaudi, 1965.
- Luconi, S. (2000). *La "Diplomazia parallela". Il regime fascista e la mobilitazione politica degli italo-americani*. Milano: FrancoAngeli.
- Molinari, A. (2020). «La malattia come violenza di genere nelle migrazioni transoceaniche». *Altreitalie. Rivista internazionale di studi sulle migrazioni italiane nel mondo*, 1, 34-51.
- Ogliari, F.; Radogna, L. (1984). *Storia dei trasporti italiani. Trasporti marittimi di linea*, vol 2. Milano: Cavallotti Editori.
- Pretelli, M. (2004). «La risposta del fascismo agli stereotipi degli italiani all'estero». *Altreitalie*, 1, 48-65.
- Pretelli, M.; Ferro, A. (2005). *Gli italiani negli Stati Uniti del XX secolo*. Roma: CSER-Centro Studi Emigrazione.
- Ratti Veneziani, P.C. (2012). *La trasvolata atlantica Italia-Brasile*. Roma: IBN Editore.
- Savoretti, A. (2013). «La marina mercantile italiana durante il ventennio fascista». *Bollettino d'Archivio. Ufficio Storico della Marina Militare*, 4, 129-65.
- Stiaccini, C. (2019). *Andar per mare. Storie di navi, capitani coraggiosi e migranti tra Otto e Novecento*. Parigi; Torino: L'Harmattan.
- Trento, A. (2000). «L'identità dell'emigrato italiano in Brasile attraverso la stampa etnica: il caso del Fanfulla, 1893-1940». Tosi, L. (a cura di), *Europe, Its Borders and the Others*. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane, 419-37.
- Valenti, P. (2011). *I quattro Conti*. Trieste: Luglio Editore.