

Emigrazione nelle Americhe

Il richiamo del pasto gratis e il naufragio del piroscafo *Utopia*

di Donato Sicuro

Fra le buone notizie che giungevano in Italia dal nuovo mondo, sul finire del XIX sec., ce n'era una che faceva addirittura sognare braccianti e manovali, maestranze e poveri cristi, tutti ben disposti a qualsiasi sacrificio per verificarne la veridicità. Sicché svendevano quel poco che avevano, se lo avevano, o contraevano debiti, pur di partire il prima possibile per le Americhe dove, dagli emigrati già lì da qualche tempo, dato per certo, il **pasto era gratis** ! E chi se lo sarebbe mai aspettato! E se poi lo scrivevano amici e parenti, non c'era da perder tempo! Niente altro, però, che *patatine e pesciolini fritti* serviti nei bar di New York per favorire un consumo smodato di birra. **Non si pagavano!** E questo contava, per riempire la pancia e risparmiare sulle spese, bevendo a piccoli sorsi un solo boccale di birra e ingurgitando a più non posso i cartocci di "*chips end fish*".

- Il "*free lunch*"- come riportavano i cartelli affissi all'ingresso dei bar, era lo specchietto delle allodole, per attirare i poveri contadini e artigiani del Mezzogiorno d'Italia che volevano comunque dare un senso, una diversa direzione a un'esistenza in cui patimenti e angherie non erano più sopportabili per l'assoluta mancanza di prospettive meno angoscianti di un destino inesorabile già scritto nella terra natia.

Le speranze erano tante, le delusioni ancor di più, considerando che il viaggio nelle indistinte Americhe portava i nostri uomini più giovani in terre ancora largamente incognite, dove in molti, soprattutto nell'America del nord, sono riusciti, con le loro intelligenze, i loro mestieri e le loro forze, a rifarsi una vita, dignitosa, rare volte di successo, e mettere insieme il pranzo con la cena non era più il loro *primo comandamento* terreno. In tanti tornarono con qualche soldo da sprecare nell'acquisto di poderi scoscesi e improduttivi e a patire come sempre la fame e la malasorte. Ma anche tanti, soprattutto nell'America latina, incapaci di integrarsi nella nuova società, per malesseri da adattamento e nostalgie, finirono nell'anonimato e a vivere di espedienti o al soldo della malavita o nelle grinfie degli sfruttatori di professione, morendo in miseria, senza nemmeno potersi pagare il viaggio di un vergognoso ritorno.

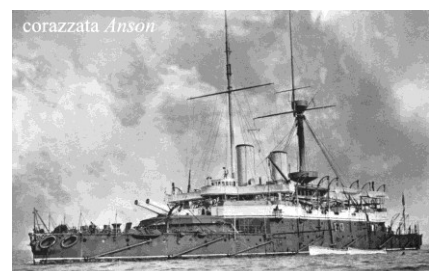
Ci fu pure chi nelle Americhe non riuscì nemmeno ad arrivarci, per gli incidenti navali o i naufragi con centinaia di vittime.

Uno dei più clamorosi e nefasti fu l'affondamento della nave *Utopia*.

Il piroscafo inglese (stazza 2371tn, lunghezza 110 mt., velocità 13 nodi (24,076 Km/h) varato nel 1874 per le traversate transatlantiche, inizialmente fu collaudato per il trasporto di 780 passeggeri: 120 in Prima Classe, 60 in Seconda e 600 in Terza. Dal 1884, per l'aumento straordinario dell'emigrazione verso il continente americano, fu destinato ai viaggi in partenza dai principali porti del Mar Mediterraneo. Per tale motivo fu modificato, per soddisfare le esigenze di mercato, riducendo a 45 i posti della I Classe, abolendo la Seconda e portando a 900 quelli in Terza Classe.

Il 21 febbraio 1891, l'*Utopia* iniziò il suo viaggio, salpando da Trieste, allora ancora città austro-ungarica, con 21 passeggeri a bordo, e con scali a Fiume (22), Messina e Palermo (52), Napoli e Genova. Con sosta a Gibilterra, prima della traversata atlantica.

Dai documenti ufficiali risulta che 800 erano i passeggeri per New York. Numero finale ampiamente più alto, se solo a Napoli salirono a bordo del piroscafo in 819: 3 in I classe e 816 in III (661 uomini, 85 donne, 55 ragazzi, 12 neonati e 3 clandestini). In totale, ma il numero dei clandestini era sicuramente maggiore, partirono ufficialmente dall'Italia 914 persone, più 68 membri dell'equipaggio.



Partito da Napoli il 12 marzo, il piroscafo entrò, verso le 18.00 del 17, per trovar riparo dalla tempesta, nella rada di Gibilterra, dove avrebbe effettuato anche gli ultimi rifornimenti necessari alla traversata.

Complice il buio incipiente e la forza della corrente, il capitano John Mac Keague, non valutò correttamente la distanza fra la sua nave e la corazzata inglese Anson che aveva occupato la banchina, dove solitamente accostava sempre l'Utopia nei suoi precedenti viaggi. La nave spinta dal vento di burrasca, invece di affiancarsi al molo, puntò direttamente verso la prua della Anson. Quello che il capitano Mc Keague non sapeva, così almeno dichiarò ai giudici, era che la corazzata, sott'acqua, era dotata di un rostro di circa 6 metri che nell'urto penetrò nell'Utopia. Erano le 18.36.

Uno squarcio di poco meno di 5 metri si aprì nello scafo. Nel decidere il da farsi, il capitano Mc Keague commise l'errore che risultò poi fatale per uomini e cose. Ordinò l'*indietro tutta!* alle macchine e l'Utopia imbarcò in pochi minuti una gran quantità d'acqua.

C'era ancora la possibilità di evitare in parte la tragedia che già si compiva, arenando la nave. Operazione eseguibile da ogni buon marinaio in situazioni critiche, ove ce ne fosse la possibilità e il tempo. Qualcuno, non si sa per ordine di chi, aveva però spento le caldaie della nave, per evitare che esplodessero a contatto con l'acqua. I marinai, resisi conto delle criticità del momento, si adoperarono subito per calare in mare le 4 scialuppe di salvataggio, per altro insufficienti, come si può arguire. Ma l'intervento risultò tardivo, se non del tutto inutile, perché lo scafo era già inclinato di circa 70° e si stava rapidamente inabissando su un fondale di 17 metri. Molti fra i passeggeri che salirono a spintoni sulle scialuppe caddero in acqua e non sapendo nuotare vennero travolti dai flutti e inghiottiti dai gorgi. Chi era rimasto in coperta, per sua fortuna, in qualche modo riuscì a salvarsi. 562 persone, fra migranti e marinai, perirono sottocoperta. In meno di 20 minuti l'Utopia era affondata.

Ne uscirono vivi in 318: 290 migranti, 2 passeggeri di I Classe e 26 membri dell'equipaggio.

Fu aperta l'inchiesta che sembrava essere rigorosa, veloce ed efficace.

Il comandante Mc Keague fu accusato di imperizia e subito imprigionato, ma anche rapidamente rimesso in libertà, pagando una cauzione di 480 sterline. Il 25 marzo, ascoltati i testimoni, il Tribunale Marittimo di Gibilterra ne confermò l'atto di accusa ed emise una sentenza di colpevolezza per i suoi errori di valutazione, senza tuttavia sospenderlo dal servizio e senza ritirargli la licenza.

In sede civile, il tribunale cercò di stabilire risarcimenti e oneri di rimozione del relitto. Per mesi se ne discusse, ma gli armatori della società *Anchor Line*, difesi in giudizio anche dal nostro Francesco Crispi, già presidente del Consiglio che nel 1888 aveva presentato la legge 5866 a tutela dei migranti italiani, forti della sentenza di Gibilterra che li scagionava, rifiutarono ogni



addebito. Il processo, con il coinvolgimento temporaneo dell'avv. Emanuele Gianturco, di Avigliano(Pz), nel collegio di difesa di vittime e superstiti, andò per le lunghe e nonostante l'impegno profuso dall'on. Felice Cavallotti che, con passione e tenacia, cercò in ogni modo di tutelare gli interessi dei malcapitati. E mancò poco che fra il Regno d'Italia e l'Impero Britannico si arrivasse alla rottura diplomatica. In seguito, il governo di Antonio Di Rudinì riuscì a stabilire in 23 lire(115-120 euro) un primo risarcimento. Il processo, per la parte italiana, si chiuse a Napoli nel 1899, con il riconoscimento di un indennizzo di 1000 £ per ogni vittima e di 290 £ per ogni superstite. Cifre interessanti per l'epoca, ma non si sa se l'importo complessivo di circa mezzo milione di lire sia stato anche parzialmente erogato o totalmente negato.

Dei sopravvissuti italiani 290, compresi una quindicina di ricoverati presso strutture sanitarie di Gibilterra e Spagna, centotrentasette(135,G.U.) ritornarono a Napoli con il piroscafo *Assyria* e alloggiati temporaneamente a spese dello Stato in locande e alberghi nei pressi del porto, fra

questi Russo Giuseppe, fu Luigi di Calvello(Pz), mentre gli altri centocinquantatré(141,G.U.), continuarono il viaggio per New York con il piroscafo inglese *Anglia*, su cui trovarono posto anche 7 lucani(Cecere Canio, di Bella-Cirella Gio.Battista, Gargano Onofrio e Lauria Marchioro, di Pomarico- Durante(Durando) Antonio, Forliano Giuseppe e Forliano Nicola, 15 anni, di Calvello). Non si è mai stabilito il numero preciso delle vittime, per i numerosi clandestini che riuscivano sempre a imbarcarsi e a nascondersi nelle stive delle navi. E sull'Utopia ce ne dovevano essere un centinaio, o forse più, grazie alla compiacenza di capitani, agenti d'emigrazione e procacciatori senza scrupoli, "sensali di carne umana", come lo stesso Crispi li aveva sprezzantemente definiti in Parlamento, che, percorrendo in lungo e in largo le campagne meridionali, dietro lautissimi compensi, promettevano documenti falsi e una vita migliore a giovani renitenti alla leva, a sognatori, a pochi di buono e a tutti quelli che avevano qualcosa da barattare.

Fra le vittime, due rioneresi, i coniugi Marco Santoro, 22 anni, *sartore*, di Matteo e Giulietta D'Angelo, e Filomena Guariniello, 23 anni, *filatrice*, nata al Largo Rupe, 8, di Antonio e Teresa Crocco, di cui non furono trovati né i resti né i documenti di viaggio. "Questi nomi sono stati desunti dall'elenco dei naviganti che nel giorno 12 dello stesso mese partirono da Napoli e non rinvenuti fra i superstiti. ...(omissis)"... Giuseppe Dotto Sacarello, missionario Apostolico e Parroco della Chiesa di Santa Maria nei Cieli (In)Coronata.. Napoli. Di altre numerose vittime non si seppe più nulla. Dopo qualche giorno, solo 26 cadaveri furono ripescati lungo le spiagge di Gibilterra, e 22 lungo le coste spagnole. Le fosse comuni li hanno raccolti in terre straniere, senza un nome a ricordarne le storie.

Il 20 marzo 1893, all'interno del porto di Gibilterra, sul muro di una fortificazione militare, l'Alexandra Battery, il re d'Italia, Umberto I, fece affiggere, di tasca propria, una lapide, per la loro abnegazione e senso del dovere, in ricordo di due marinai britannici periti nelle operazioni di soccorso.

Per i migranti italiani non ci furono commemorazioni pubbliche, nonostante quasi tutte le oltre 500 vittime fossero connazionali del re. Con monumenti, lapidi e stele marmoree sono ancor oggi doverosamente ricordate in alcuni comuni dell'Italia meridionale, fra i quali Fraine e Cupello(Ch), Faeto e Roseto Valfortore(Fg), Buonabitacolo e Ricigliano(Sa) e Monteleone di Val Fortore(Bn).

Per la cronaca, le vittime lucane, solo citate a numero, furono trentadue e originarie di: Pomarico(4), Terranova del Pollino, Rionero in Vulture(2), San Paolo Albanese(12), le più numerose, nessuna traccia delle altre.

L'*Utopia*, piroscafo dal nome che conteneva quanto di meglio e meraviglioso i suoi passeggeri potessero aspirare per realizzare il loro progetto di vita in terre sconosciute, dopo vari incidenti, fu demolita nel 1900.

NB. I titoli sono puramente indicativi. Le immagini possono essere sistemate diversamente o con altro formato. La bibliografia essenziale e i dati personali sono stati acclusi a titolo informativo

Bibliografia essenziale

Atti dello Stato Civile del Comune di Rionero in Vulture(PZ)

Canessa Giuseppe, *La New York giusta*, Rizzoli,1987

Palumbo Gianni, in *Dialoghi Mediterranei*, n.69, 2024

Gazzetta Ufficiale, 20 marzo 1891, n.66 - 6 aprile 1891, n.80

Google libri

Wikipedia

-- Donato Sicuro, 1948, di Rionero, insegnante in pensione.

Info 340 3844040

