

ANNIVERSARI Cento anni fa si inabissava davanti alle coste spagnole il piroscafo Sirio: più di 500 le vittime, quasi tutti poveri emigranti italiani in cerca di fortuna oltreoceano. Ne parliamo con Gian Antonio Stella

■ di Marco Innocente Furina

Quando Felice Serafini si imbarcò il 2 agosto 1906 sul piroscafo Sirio nel porto di Genova la moglie Amalia era incinta del loro nono figlio. I Serafini venivano da un paesino di nome Ardigiano nella provincia di Vicenza, oggi una delle aree più ricche del mondo, allora un posto talmente povero che il medico condotto Luigi Alpago Novello scriveva nel suo diario: «Per una famiglia contadina la morte di un individuo costretto a letto, e quindi inutile, causava minor dolore, non dico del-

Era partito da Genova per il Sudamerica con a bordo 1.500 nostri connazionali

la perdita di un animale di grossa taglia come un bovino, ma anche di una semplice pecora». Da questa miseria fuggiva Serafini insieme ai suoi otto figli e alla moglie incinta del nono. Tutti i suoi averi li mise in una botte - dove riposò in basso gli attrezzi da lavoro, poi gli utensili della cucina e a seguire le coperte e il vestiario. Dentro questo container dei poveri c'era tutta la vita e la speranza di questo contadino veneto in partenza per il sudamerica. Non poteva sapere che una sorte orribile lo stava aspettando al largo delle coste

Il Sirio, quando in mare morivamo noi



La copertina dell'«Illustrazione italiana» dedicata alla tragedia del Sirio

spagnole. Alle 16.30 del 4 agosto il Sirio finisce contro le secche che si trovano al largo di capo Palos, vicino la costa sud-orientale della Spagna. Dei Serafini si salvò solo il padre e due figli. 500 furono i morti di quella tragedia della nostra emigrazione. Non solo povera gente - il Sirio era un transatlantico di lusso - che viveva in condizioni bestiali ammassata in stanzoni per tutto il mese che impiegava l'imbarcazione a raggiungere la costa americana, ma anche gli occupanti della prima classe perirono in massa presi dal panico. Fra i sopravvissuti di

quel dramma ci fu anche Edmondo de Amicis che ne ricavò spunti per il libro *Cuore*. Queste e altre storie sono narrate in *Odissee e ne L'orda. Quando gli albanesi eravamo noi* i due libri che Gian Antonio Stella ha dedicato all'epopea dell'emigrazione italiana. Con l'editorialista e inviato del *Corriere della Sera* cerchiamo di ricostruire le cause della tragedia del piroscafo Sirio. **Gian Antonio Stella, cosa successe veramente quel 4 agosto del 1906?** «Fu una tragedia della sciattezza. Le

secche erano ben note ma soprattutto risulta che la nave partì senza neanche carte nautiche». **Eppure il Sirio era un transatlantico di lusso.** «Sì, il Sirio non era una carretta del mare. Si trattava di un piroscafo veloce terminato di costruire nei cantieri navali di Glasgow nel marzo del 1883 - quindi al momento dell'incidente aveva già 23 anni - lungo 119 metri, largo poco meno di 13, aveva cabine di lusso per 80 passeggeri in prima classe, per 40 in seconda, più enormi camerette che potevano ospitare fino a 1.200

persone in terza classe». **Come è stato possibile che l'affondamento di un'imbarcazione del genere abbia causato tanti morti?** «Dal 1901 era obbligatorio avere due eliche mentre il Sirio ne aveva solo una. Ma la vera ragione del dramma è un'altra: a bordo c'erano solo poche e sgangherate scialuppe per un massimo di 400 persone, mentre la nave ospitava 1.500 passeggeri. Il *Giornale d'Italia* scrisse: «La tragedia non sarebbe accaduta se fosse stato messo in esecuzione il nuovo regolamento sull'im-

La canzone

La memoria popolare ricorda il naufragio

Tratte dal repertorio dei cantastorie, riportiamo le parole di questa drammatica canzone che racconta il naufragio della nave Sirio avvenuto il 4 agosto del 1906.

E da Genova il Sirio partiva / per l'America al suo destin / ed a bordo cantar si sentivano / ma tutti allegri a varcare il confin. / Il quattro agosto, alle cinque di sera / nessun sapeva del triste destin / urtò il Sirio un terribile scoglio / di tanta gente la misera fin. / Si sentivano le grida strazianti / padri e madri con le onde lottar / abbracciavano i cari lor figli / ma poi sparivano tra le onde del mar. / Fra i passeggeri un vescovo c'era / con nel cuore l'angoscia ed il duol / porgeva a tutti aiuto amoroso / e dava a tutti la benedizione! / Quattro barche da pesca correvano / in aiuto dei nostri fratel / e fra l'onde si batteva il vapore / e in ogni istante la morte trovar. / Io descrivo tra lode ed il pianto / mi dà pena e soffrire mi fa / che del mare la furia angosciante / non ha mai pace e non ha pietà.

migrazione», che obbligava ad avere «paratie stagne e doppio fondo continuo», tutte dotazioni che ancora il Sirio non aveva. Ma la cosa più incredibile resta il comportamento dell'equipaggio. La testimonianza dell'ingegner Maggi, rilasciata al *Corriere della Sera*, inchioda ufficialmente: «Subito il terzo ufficiale fece gettare in mare una delle zattere e si allontanò. I passeggeri, rimasti soli, tentarono di calare in acqua le scialuppe ma per imperizia le capovoltarono e visto il risultato le rimanenti rimasero inutili al loro posto». Non solo le scialuppe non erano sufficienti, ma dopo l'impatto l'equipaggio pensò esclusivamente a salvarsi abbandonando al proprio destino i passeggeri. Le calarono a mare e se ne andarono. La nave sarebbe affondata completamente soltanto 16

giorni dopo. Si sarebbero potuti salvare tutti se i marinai avessero fatto il loro dovere».

Si racconta di scene terribili sul piroscafo.

«Sì, anche la stampa internazionale criticò aspramente il comportamento dell'equipaggio italiano. Ecco quello che narra uno dei passeggeri: «Mentre molte donne si disputavano selvaggiamente i salvagenti, sopraggiunse un gruppo di uomini i quali brutalmente le respinsero prendendo per sé gli apparecchi preziosi. Tutte le donne annegarono».

A proposito di emigrazione, qual era in genere l'accoglienza riservata a nostri connazionali?

«Non buona. Gli italiani erano visti con sospetto. Per lo più si trattava di persone analfabete e senza specializzazioni. I nostri emigranti per lungo tempo sono stati considerati malissimo. C'era un'ostilità diffusa nei loro confronti. Più analfabeti, più violenti, scansafatiche. Solo col passare degli anni siamo riusciti a conquistarci un posto di riguardo nelle società che ci hanno accolto. Un caso a parte i veneti che, considerati più mansueti e lavoratori, hanno goduto di qualche credito. Il Brasile, ma solo dopo l'abolizione della schiavitù, ne favorì l'arrivo».

Alla luce di quei fatti oramai

La tragedia fu aggravata dall'equipaggio che fuggì con tutte le scialuppe

lontani che differenza esiste secondo lei fra quella nostra emigrazione e quella odierna? «L'unica differenza che io nota fra la nostra emigrazione e quella attuale è che gli italiani non hanno mai esportato terrorismo religioso. Per il resto anche i nostri connazionali hanno esportato terrorismo politico, vedi gli anarchici. Per non parlare della criminalità. E abbiamo anche subito gli stessi luoghi comuni: siamo stati accusati di rubare il lavoro; siamo stati accusati di portare le malattie; siamo stati accusati di vivere come animali».

POESIA L'epopea on the road nei versi del poeta trevigiano come un pellegrinaggio verso l'ultima frontiera

Cecchinell, un «anglo-italiano» sulla via dei pionieri

■ di Folco Portinari

Metto subito le mie ridotte carte in tavola: ho appena finito di leggere *Lungo la traccia* (Einaudi, pag. 70, euro 10) e perciò mi affido alla prima impressione, di primo impatto: Luciano Cecchinell (un cognome che sa di maschera, di pseudonimo), l'autore quasi sessantenne di marca trevigiana, è un poeta americano che scrive in italiano o è un poeta italiano che traduce benissimo dall'inglese (mi vengono in mente l'italo-polacco Apollinaire, l'anglo-polacco Conrad, il franco-italiano Ungaretti, Valery...). Ciò per dire che il libro sta fuori dalla struttura poetica corrente oggi da noi, ma anche ieri, in un paese prevalentemente lirico, dove esistono sì poeti «narrativi», da Pascoli a Gozzano a Pavese a Sanguineti a Zanzotto, però come fenomeni singolari e in singoli esercizi, mentre questo di Cecchinell è un racconto organico e ciascuna poesia è un capitolo del racconto che procede nel rispetto della cronologia. Il qual racconto si presenta con una sua qualità palindroma, può essere letto come la relazione, il resoconto di un viaggio ulissideo, un ritorno a casa per ritrovare o riconoscere le proprie radici o, all'inverso, un itinerario non nell'identità ma nella diversità. Rimane comunque una struttura narrativa compatta prevalente. Il percorso è classico, il medesimo del-

l'epopea (benché l'intonazione non sia epica, malgrado l'adozione diffusa di vocativi, esclamativi, ottativi), da east a west, da Ellis Island a Cambridge nell'Ohio, pianura e montagne, la «Grande Via» dei pionieri, il medesimo percorso dell'antenato emiliano Ildebrando Guglielmo Maldotti. Per Cecchinell l'anno è il 1984 e Ellis Island è l'aeroporto JFK. I mezzi cambiano, sono nel frattempo cambiati, dalla «vagalante canestoga» ai «fluidi diciottoruote». Due Americhe? Solo in apparenza, sì, se c'è ancora odore di carovane, di diligenza, di vita on the road (e di letteratura on the road, ma Ferlinghetti più di Kerouac).

Così impostato il discorso dirò che l'intonazione è nostalgica? No davvero, anche se in tutte le operazioni di ritorno e di memoria un poco, fatalmente, se ne appiccichiamo addosso. Che so, già quelle «tracce» in titolo che mi rimandano agli scouts. Le tracce di chi e di cosa, è

L'autore, quasi sessantenne sembra un americano che scrive in italiano

diversa Corvo Rosso o Toro Seduto, il bisonte o il cavallo, John Wayne o John Ford da Ildebrando Guglielmo Maldotti? Mentre leggo Cecchinell mi è accaduto di rivedere in tv *Patt Garret* e *Billy the Kid*, gran film di Peckinpah, cioè le tracce di un'altra strada americana e pur sempre America, la strada percorsa dal nostro poeta. Non solo, ma sto leggendo una molto interessante antologia negli Oscar Mondadori, *Nuova poesia americana*, curata da Luigi Ballestrini e Paul Vangelisti, e in quelle pagine è possibile scoprire altre probabili tracce, altre affinità. Se ho indugiato su questi elementi è perché ritengo che non abbia senso, quando l'andamento sia narrativo o evocativo, non considerare gli avvenimenti che sostanziano la storia e, in questo caso, il contesto storico-ideologico che la permea. Lui poeta e noi lettori, se siamo una generazione di figli e nipoti di emigranti, con quel che ciò conta di compromissione e di incerta appartenenza, che mi sembra essere il filo sottile del discorso di Cecchinell. Con quel tanto, non poco, di capacità suggestiva che può contagiare noi, privati ormai di eroi dopo Garibaldi, un altro emigrato in America.

Quella proposta fin qui è una possibile lettura. Poi c'è l'altra, con un intervento che mi pare quasi volontaristico da parte del poeta, perché la materia non gli sfugga di mano sentimentalisticamente,

non diventi l'elegia nostalgica, generalmente culturale oltre che familiare. Rimettere le cose in equilibrio, con un elargito diffuso senso di prostrazione, che da dettaglio particolare diventa condizione umana (e qui, in questa dilatazione dal particolare al generale, mi viene in mente il Jahier di *Con me e con gli alpini*, quando i personaggi sono i medesimi, «i figli di coloro che furono / su aspre montagne / a far fieno, a mungere, a cagliare»). Di nuovo e ancora i californiani di Ballerini? Ma anche gli italiani come Zanzotto. Ripeto che l'equilibrio tra il fascino attrattivo dell'*on the road*, il pellegrinaggio verso l'ultima frontiera, e la presente lacerata e malconca realtà locale e globale, è risolto per via stilistica, formale, di «mestiere», con un intervento deciso sulla materia, sul racconto.

Cecchinell mobilita tutte le risorse disponibili della prosodia e della retorica, quali la poesia italiana gli ha offerto da Gatto a Zanzotto (non citati a caso), più gli insegna-

Gli echi e i riferimenti sono comunque tutti italiani: Zanzotto e Gatto

menti americani, per rendere più incerto ed ambiguo, meno banale, il senso del viaggio, e ci riesce bene, anche se è difficile cancellarlo del tutto, visto che una storia lui la racconta. Non foss'altro quel ritmo di blues e di country che fa da sottofondo, quando non è esplicito. O quel rincorrere le sinestese, per esempio, che son sempre d'effetto e che si sovrappongono secondo un metodo di frantumazione sintattica della logica consequenziale; o lo svincolo di significato tra sostantivi aggettivi verbi, così inventandone di nuovi, per cui è più facile leggerlo per segmenti, per ritornare agli elementi «elementari», le parole o le estrapolate immagini, disarticolate dai contesti, sintattici o paratattici che siano. È giusta o possibile questa lettura? Di una poesia «tradotta»? Non lo so, perché alla fine, contrariamente ai sintomi mi pare che permanga una buona dose di coinvolgimento emotivo, non senza una punta nostalgica, com'è naturale per uno che ha due patrie, se non tre. Sennò cosa sono, cosa significano tutti quei vocativi esclamativi ottativi esortativi? O quelle «lucciolle» pasoliniane che aprono e chiudono il libro? Per quanto si sforzi di compensare razionalmente e tecnicamente il *nostos*, Cecchinell non è mai straniero. E questo è il bello della sua poesia, che si batte su due fronti, senza sstraniamento, da americano emigrato a Treviso.

BENI CULTURALI

Proietti un capo che fa per 4

■ Sarà per l'aria da risparmio che tira, ma ai beni culturali hanno sgomberato qualche tavolo. Da ieri e fino al 31 dicembre. Il ministero invece di quattro ha un capo dipartimento: Giuseppe Proietti. Uomo capace, di vecchia scuola dc che aveva scelto a suo tempo il centro sinistra come riferimento, Urbani lo aveva voluto come consulente, stimato, delle missioni di restauro all'estero (Iran, Cina, India...) e a capo della ricerca e innovazione: qui Rutelli lo ha confermato, ma ora Proietti guida anche spettacolo e sport (sostituisce Paolo Carini), le biblioteche e gli archivi (al posto di Salvatore Italia che sapeva del rimpianto e si è dimesso), soprattutto i beni culturali e paesaggistici. Tiene quindi le redini tecniche del dicastero. Nel mentre il ministro ha scoperto che il ministero conta l'esagerazione di oltre 150 commissioni, 12 da eliminare per la palese inutilità, altre sarà bene da sottoporre a verifica. E forse dovrà ammettere ai dirigenti di staff ereditati da Urbani che abbondano, sono troppi e chissà quanto servono. Prevedibile però uno scontro tra archivisti e bibliotecari, settori già «poveri» rispetto agli altri i cui 2 rappresentanti sono stati accorpati in un neo-istituto comitato per la cultura. **ste.mi.**

DOPO GLI SCANDALI

Getty Museum va via il presidente

■ Parlare di moralizzazione è forse eccessivo, ma gli scandali che hanno investito il Getty Museum di Los Angeles si fanno sentire. John Biggs, il presidente del Board (cioè il cda) della fondazione più ricca al mondo nell'arte, quella da cui dipendono il Getty Center e la Getty Villa, a fine ottobre lascia, con otto mesi di anticipo sulla scadenza del mandato che avrebbe potuto essere rinnovato. Con le dimissioni di Biggs, entrato nel board nel 1999, presidente dal 2004, la fondazione Getty vuole voltare pagina: non avrà più dirigenti legati ad acquisti di capolavori trafugati in Italia e, probabilmente, anche in Grecia. Acquisti per i quali l'ex responsabile per le antichità Marion True è sotto processo a Roma mentre si è da poco aperto il processo d'appello all'antiquario Giacomo Medici, già condannato a 10 anni di carcere. Da ricordare che il museo e il ministero per i beni culturali hanno raggiunto un accordo sulla restituzione di numerose opere. Prima di Biggs se n'era andato tra gli altri l'ex amministratore della fondazione, Barry Munitz, accusato di avere sfruttato fonti del Getty a suo vantaggio, di aver sorvolato su acquisti discutibili, di spendere per sé cifre folli, a febbraio si era dimesso restituendo 250mila dollari al Getty e rinunciando a una liquidazione di 1,2 milioni di dollari.