

Un ufficiale della Marina in Amazzonia alla ricerca degli emigranti lucani

di Vittorio Cappelli



Il Dogali, nave da guerra



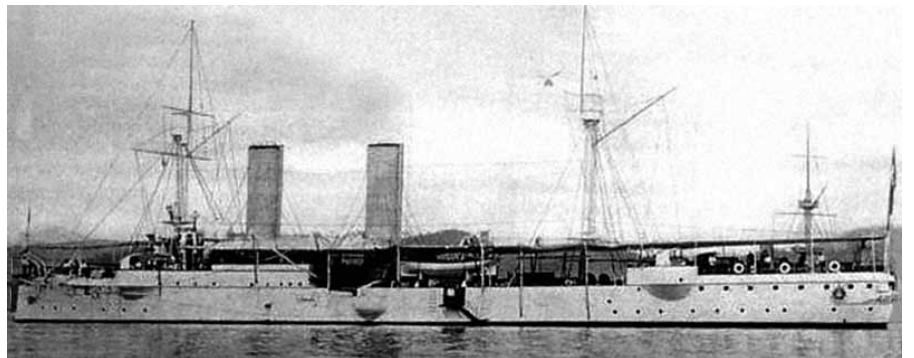
Il capitano Gregorio Ronca sul Dogali



Il capitano di fregata Gregorio Ronca in divisa

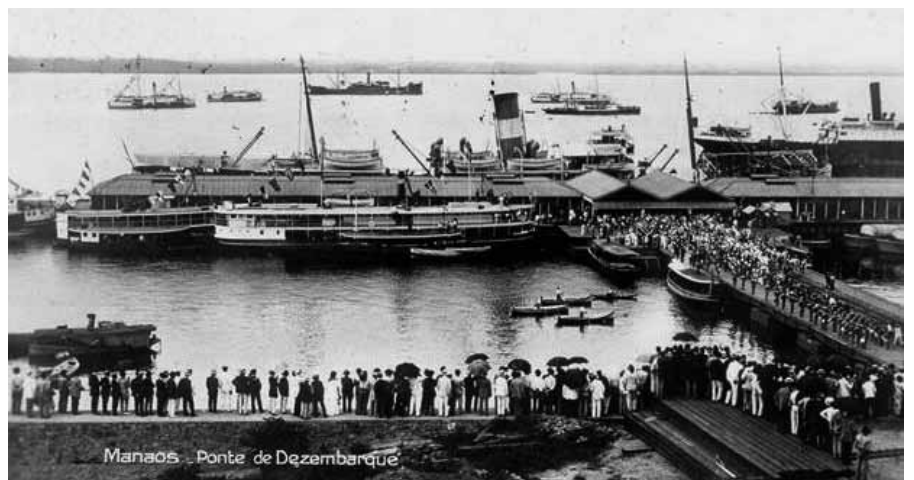
Gregorio Ronca, capitano di fregata della marina militare italiana, in un giorno di primavera del 1904, nel porto di Napoli, ricevette la visita di Sua Maestà il Re Vittorio Emanuele III, a bordo del *Dogali*, una nave oceanica da guerra di 2.200 tonnellate, lunga 76 metri, dotata di cannoni, mitragliatrici e lanciasiluri. Il sovrano voleva salutare il capitano Ronca, che era in procinto di partire, non per un'azione di guerra ma per una missione di pace, da condurre nelle Antille, nelle Guyane e soprattutto nell'Amazzonia, allo scopo di verificare la possibilità di sviluppare in quelle regioni le relazioni commerciali italiane, orientandovi anche l'emigrazione.

Gregorio Ronca, a quell'epoca quarantacinquenne ancora aitante e volitivo, aveva alle spalle una notevole esperienza di ricerca scientifica in campo balistico e un lungo viaggio di circumnavigazione. Quand'era ancora molto giovane, sulla corvetta a vapore *Caracciolo*, era partito da Napoli per il Sudamerica, fermandosi per due mesi e mezzo a Montevideo e poi nel porto peruviano di Callao, per un anno intero, scandagliando le coste del Pacifico. Abbandonate le Americhe, la nave si diresse a Tahiti, poi a Singapore, Sumatra e Ceylon; da qui alle Seychelles e poi ad Aden. Traversato il mar Rosso e



Il Dogali, la nave da guerra guidata sul Rio delle Amazzoni dal capitano Gregorio Ronca

Il Porto fluviale di Manaus in una cartolina spedita a Castelluccio Inferire da Pedro Celani il 21 febbraio 1930



Suez, giunse a Venezia dopo quasi tre anni di viaggio.

Iniziato così alla navigazione transoceanica, Gregorio Ronca, dopo vent'anni di carriera, ricevette l'incarico prestigioso, ma anche assai impegnativo, di risalire l'intero corso del Rio delle Amazzoni, fino alle remote Iquitos e Santa Fe, in territorio peruviano, al termine di un tour esplorativo nelle principali isole dei Caraibi e nelle Guyane. La navigazione fluviale in Amazzonia durò 74 giorni, al termine dei quali furono percorsi, tra andata e ritorno, 4570 miglia, pari a 8.464 chilometri.

Il compito affidato a Ronca era quello di individuare i porti, le regioni e i Paesi che "riuscissero utili alla prosperità nazionale", considerando "il commercio e quella meravigliosa attività migratrice della nostra gente; mercé la quale la nuova Italia ha potuto spargere per il mondo 4 milioni dei suoi figli senza risentirne danni, anzi traendone benefizi". Ronca era convinto di dover soprattutto "studiare gli interessi della emigrazione, perché nel maggior numero dei casi avviene che la espansione del nostro commercio si manifesta dove essa si è stabilita".

Da questo punto di vista, era l'immenso bacino dell'Amazzonia il potente magnete dell'intero viaggio esplorativo, poiché Ronca sapeva perfettamente che "su di esso presto si porterà l'attenzione di tutto il mondo civile". Nel 1904, infatti, si era al culmine del trionfante ciclo economico della *borracha* (il caucciù della foresta amazzonica), che prometteva ulteriori sviluppi, garantiti dall'espansione delle industrie ciclistiche e automobilistiche, sia europee che nordamericane. E l'Italia rischiava di rimaner tagliata fuori da questa grande opportunità, poiché si era appena chiuso, assai malamente, l'esperimento della linea diretta di navigazione Genova-Manaus, istituita dalla Compagnia di Navigazione Ligure-Brasiliana dell'imprenditore Gustavo Gavotti.

È evidente che Ronca era stato incaricato dal governo italiano di individuare nuovi percorsi per evitare che l'Italia perdesse il ruolo, sia pur marginale, che aveva acquisito nell'Amazzonia del caucciù. Si consideri che, a fronte di una strapopolante egemonia britannica, la Germania e l'Italia erano gli unici Paesi europei ad avere una certa presenza nei traffici commerciali del bacino amazzonico.

L'esplorazione di Ronca ha, dunque, scopi pratici e prosaici. Ma il viaggio mette in gioco emozioni profonde e deve affrontare la sfida di rischi e difficoltà di non poco conto. L'attitudine al comando del capitano di fregata mostra, tuttavia, di essere sorretta da una consapevolezza culturale non del tutto comune in un ufficiale della marina. Commentando il paesaggio, agli inizi del viaggio fluviale, nel basso



La sartoria Poli & Malaguti (a sinistra) nell'avenida Eduardo Ribeiro di Manaus (inizi 900)



Inserzione pubblicitaria della 'Camisaria Old England' di José P. Vulciani, immigrato a Manaus da Castelluccio Inferiore



L'interno della 'Camisaria Old England' di José P. Vulciani

corso del Rio delle Amazzoni, egli osserva: "Bella sempre la foresta, ha continui e numerosi mutamenti, che tengono sempre desta l'attenzione e sempre suscitano l'entusiasmo, onde non so dividere l'opinione di Alessandro Humboldt che provava un senso di tristezza dinanzi allo spettacolo di questa natura così viva dove l'uomo solamente non figura. Anzi quelle magnificenze naturali mi hanno sempre ispirato un senso di ammirazione mista ad un sentimento di orgoglio per la sicurezza che in un avvenire prossimo l'uomo avrebbe piegato ai suoi bisogni quella natura ribelle".

Nell'orgoglio di Ronca, a fronte della tristezza del grande naturalista tedesco Alexander von Humboldt, appare evidente la formazione culturale positivista del comandante, che non si lascia catturare del tutto dalla potenza della natura: "al tramonto strane ombre penetrano tra gli alberi e si addensano in una oscurità di mistero che pare nasconda l'infanzia di una nuova civiltà, prossima a fiorire su questo immenso campo vergine riservato alle attività delle prossime generazioni".

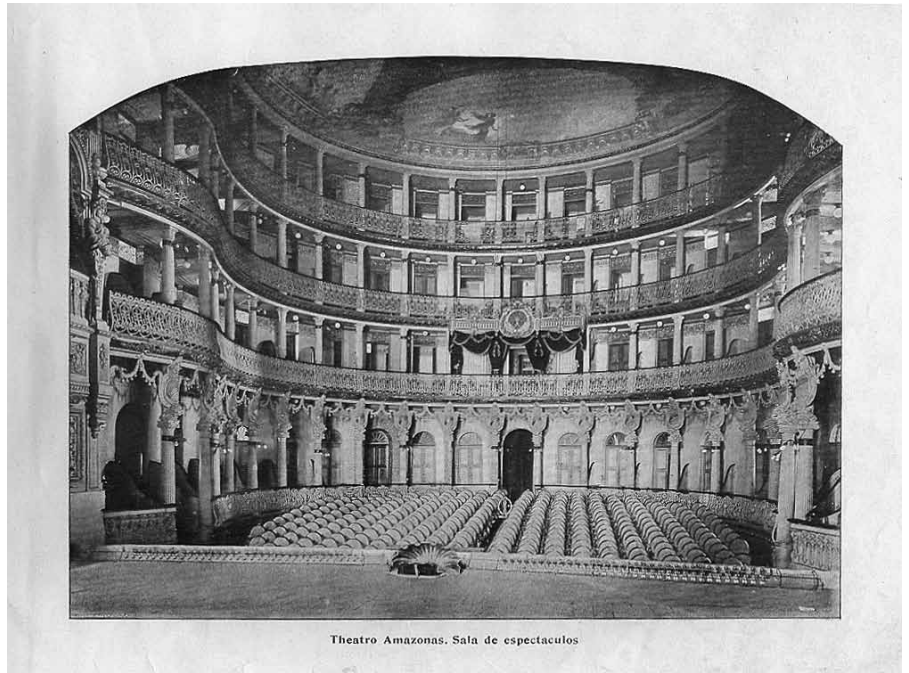
Le "magnifiche sorti e progressive", additate con doloroso sarcasmo nella memorabile invettiva leopardiana (Giacomo Leopardi, *La ginestra*, v. 51), sono fatte proprie con convinzione dal solido ottimismo di Ronca, che le identifica nella civilizzazione occidentale, proprio mentre questa approda financo in Amazzonia.

Tuttavia, la fiducia del comandante Ronca è tutt'altro che cieca e si accompagna pure ad una attenzione non comune ai costi sociali e umani della civilizzazione, nella fattispecie si accompagna ad una seria riflessione sulla vita e i destini delle popolazioni indie, come in questo passaggio della sua cronaca del viaggio amazzonico: "gli Indi selvaggi (...) quando riescano ad avere, cosa non difficile, una carabina, diventano (...) nemici assai temibili per i bianchi. E così si spiegano certe ecatombe di *seringueiros* [raccoglitori di caucciù]; ma per esser giusti bisogna pur dire che quei massacri sono una delle conseguenze delle condizioni generali di un ambiente dove sola legge è la forza. Invero non è raro che, invece di tentare l'educazione degli Indi, i cosiddetti uomini civili organizzino delle scorrerie nella foresta per assaltarne le tribù, rubare le poche robe, catturare i bambini ed uccidere i vecchi e gli adulti che non si riuscirebbe ad addomesticare. (...) Tutti sanno dire quanto si paga un ragazzo od una bambina cacciati in quel modo. Se quindi gl'Indi uccidono combattendo per difendere la loro vita, i loro bambini e le loro robe, od uccidono a tradimento per rappresaglia, la colpa è della gente che si vanta di essere più civile di loro. Del resto sono i mercanti stessi che li armano, scambiando fucili e munizioni con la gomma ed altri prodotti della foresta che anche quei selvaggi raccolgono".

La denuncia è davvero forte ed inequivocabile. E si accompagna pure ad una lucida e preveggenza preoccupazione relativa alla conservazione degli equilibri naturali nel bacino amazzonico. Ma seguiamo il viaggio di risalita del “mare dolce” dell’Amazzonia, soffermandoci sugli scopi dell’impresa. Già a Belém, porta d’ingresso alla navigazione fluviale, Ronca registra le febbrili novità dell’epoca. La città, che cent’anni prima aveva appena 12.000 abitanti, ora ne conta 125.000 e si presenta con i suoi “lunghe moli in ferro e legno” e “i fumaioli di alcune officine meccaniche”. “Dietro i moli si estende una piazza alberata ed una larga strada sulla quale si trovano numerose case di commercio”. Più in là si scorgono “larghe strade in costruzione, spaziosi viali ben alberati, graziosi giardini e larghe e belle piazze” (...) “una vecchia cattedrale, il teatro, un palazzo del governo” (...) “quattro biblioteche, parecchie case bancarie, un museo con giardino botanico” (...) “molte scuole per l’insegnamento elementare e secondario e per le arti e mestieri, delle fabbriche di sapone, cera, biscotti, liquori, candele” (...) “un buon sistema d’illuminazione elettrica e molte case in costruzione”.

Ronca non lo scrive, ma, in questo scenario, decisivo è il ruolo degli italiani, giunti prevalentemente dal Lagonegrese, dal Pollino e dal Vallo di Diano. Lavorando a centinaia come artigiani e commercianti (calzolai, sarti, fabbri, capomastri, operai a giornata, fruttivendoli, ecc.), essi svolgono un ruolo importante nell’avvio del processo di crescita e d’industrializzazione della città. Ed anche nelle sezioni medio-alte della società urbana si registra la presenza robusta degli italiani: dalla costruzione del *Teatro da Paz* (1878), modellato sul Teatro alla Scala di Milano e decorato dagli artisti dell’Accademia di San Luca [Domenico De Angelis (Roma, 1853-1900) e Giovanni Capranesi (Roma, 1852-1921)], alle costruzioni eclettiche dell’ingegnere calabrese Filinto Santoro (Mongrassano, 1863-Napoli, 1927), attivo a Belém dal 1903 al 1913, alle musiche del veneto Ettore Bosio (Venezia, 1862-Belém, 1934), attivo in Brasile dal 1888.

L’unica presenza italiana citata da Ronca, per il momento, è quella dell’agente consolare che gli mette a disposizione un vaporetto, per cercare i canali più adatti alla nave per entrare nel Rio delle Amazzoni. Il viaggio di Ronca deve procedere spedito, per giungere presto ai principali snodi commerciali del basso corso del Rio delle Amazzoni, Santarém e Óbidos. E qui c’è l’occasione di una lieta constatazione per il comandante, che ha da indicare i possibili approdi di nuove correnti migratorie italiane.



Theatro Amazonas. Sala de espectáculos

Manaus, l'interno del Teatro Amazonas (1900 ca)



Salão de Honra do Theatro Amazonas

Manaus, il salone d'onore del Teatro Amazonas, decorato da Domenico De Angelis

A Santarém, una cittadina di poche migliaia di abitanti, con “un buon molo in legno e ferro al quale possono accostare le navi”, il telegrafo e un ufficio doganale, il fiume è ancora largo 22 chilometri. Ronca, al quale “era noto che vi si trovavano parecchi italiani”, accoglie “a bordo la colonia quasi al completo”. Sono tutti entusiasti e arrivano quasi tutti da un paesino lucano: San Costantino, la frazione di Rivello che si affaccia dalle montagne dell’entroterra sul golfo di Policastro (e non San Costantino Albanese,

come equivoca Ronca). Il comandante ha modo così di osservare “un esempio di quel fenomeno per cui, spinte dall’esempio, dalle promesse e dagli incoraggiamenti dei loro compagni, le persone di uno stesso comune, che si decidono ad emigrare, vanno dove il caso spinse il primo dei loro”. Questa catena migratoria lucana ha già una storia alle spalle, cui aveva dato inizio quasi vent’anni prima un calderaio. Tutti si sono dedicati con notevole successo al commercio di ogni sorta di merci.



Manaus, il teatro Amazonas (1897) in una immagine odierna



Il palacete Montenegro, costruito dall'ingegnere calabrese Filinto Santoro a Belém nel 1904 (facciata laterale)

Più avanti, al passo di Óbidos, dove il gran fiume si fa più stretto e profondissimo, nella cittadina omonima, Ronca incontra un'altra comunità italiana, ancor più ricca e numerosa, fatta quasi interamente di parenti ed amici di quella di Santarém, provenienti dunque dalla stessa San Costantino di Rivello. Ronca registra l'attività di "14 case commerciali con un capitale di circa due milioni" di lire, e racconta compiaciuto: "ebbi subito la visita entusiastica della colonia e notai con soddisfazione che venne accompagnata dalle

autorità cittadine e dai notabili del paese, perché tutti i suoi membri sono tenuti in gran conto e molto stimati".

I successi di questa catena migratoria sono visibili ancora oggi nella piccola San Costantino, dove gli edifici più belli e più grandi sono stati costruiti coi frutti di quelle imprese e appartengono ai discendenti di quei migranti; e anche i piccoli portali in pietra delle case più modeste, ormai per lo più abbandonate, recano incise le date di costruzione e talora le iniziali degli emigranti che le realizzarono.

La tappa successiva del viaggio di Ronca è quella di Manaus. Dopo aver imboccato il Rio Negro, il maggior affluente del Rio delle Amazzoni, dal *Dogali* si cominciano a scorgere le grosse navi a vapore ancorate davanti alla città, "tutta ridente pei gai colori delle sue case nuove, sulle quali dominano le guglie della cattedrale e la cupola del teatro". È il giorno di Natale, e dal molo galleggiante del porto di Manaus si staccano, muovendosi verso il *Dogali*, due vaporette, sui quali sventolano numerose bandiere italiane. È una rappresentanza esultante della colonia italiana, che viene accolta sul *Dogali* al suono della marcia reale. Qualche giorno dopo saranno gli immigrati ad accogliere l'equipaggio del *Dogali* in una festa patriottica organizzata in un gran padiglione costruito in mezzo alla foresta.

Il capitano Ronca si sofferma con attenzione sulla città e sugli italiani che vi lavorano. Manaus gli appare attraente, tutta illuminata dalla luce elettrica e percorsa dai tram elettrici. "Le case e gli edifici della città sono in generale di bello aspetto", disposti "su strade larghe e diritte, tagliantesi ad angolo retto. (...) Si notano la cattedrale, il teatro, il palazzo di giustizia, il deposito dell'acqua potabile, il mercato; al mio passaggio erano in costruzione i palazzi del governatore e del parlamento, la prigione, ecc."

Ronca non lo dice, ma in molti di questi edifici – come accadeva anche a Belém – c'è la mano degli italiani: la cattedrale di São Sebastião, costruita da missionari francescani e decorata dai dipinti di Domenico De Angelis; il maestoso *Teatro Amazonas*, frequentato dalle compagnie liriche italiane e decorato dallo stesso De Angelis, che erige anche una scultura monumentale nella piazza antistante; il palazzo del governo, rimasto incompiuto, progettato da Filinto Santoro, ecc..

Il nostro comandante preferisce soffermarsi sui non pochi lavoratori italiani immigrati in città: "La nostra colonia (di 2.000 membri circa) è, relativamente a questa scarsa popolazione [gli abitanti di Manaus sono 45.000], abbastanza numerosa, ma conta poco o nulla, perché è composta in generale da povera gente, senza legame ed unione tra loro, così che quei buoni lavoratori sono semplicemente sfruttati senza formare quel complesso tanto utile per gli interessi loro e dell'Italia. (...) Molti di essi (...) hanno dimenticato financo la loro lingua (...) e la gente del paese li chiama con un nome generico che vuol dire facchino. Vi è però un nucleo di operai che lavora bene e guadagna anche bene, e 60 o 70 persone tra impiegati e commercianti che sono in discreta posizione e potrebbero riunire intorno a loro la colonia, come la rappresentarono nelle feste date al *Dogali*".



Altre fonti rafforzano la rappresentazione di una comunità presente in modo significativo nella piccola impresa, nei commerci, di piccola e grande caratura, ma non nel commercio del caucciù. E se molti mirano a tornare appena possibile in Italia, altri si radicheranno stabilmente, anche oltre il declino del caucciù amazonico. La provenienza degli immigrati italiani è ancora una volta principalmente lucana e nella comunità emerge per numerosità una catena migratoria giunta da Castelluccio Inferiore. L'iniziatore fu probabilmente il castelluccese Vincenzo Scirchio, braccio destro del costruttore calabrese Antonio Jannuzzi, di Fuscaldo, col quale egli giunse a Manaus da Rio de Janeiro, nel 1899, assieme a 400 operai, per costruirvi un grande ospedale.

Castelluccio è un paese lucano del Pollino dove ancora oggi la strada principale è conosciuta come "la via dei brasiliani", avendovi gli emigrati di ritorno costruito le loro case, ornate da pregevoli portalini in pietra. Nel municipio si conserva la targa dedicatoria con le campane e la parte meccanica del grande orologio che i castelluccesi di Manaus inviarono in dono nel 1910 per il campanile della Chiesa Madre di San Nicola di Mira.

Il viaggio amazonico di Ronca ha le sue mete e le sue urgenze, dunque il *Dogali* dopo circa due settimane di sosta, l'8 gennaio lascia Manaus ed inizia la risalita dell'Amazonas/Solimões, in direzione di Iquitos, in territorio peruviano. Quando vi giunge, il comandante sa bene di trovarsi in un'estrema frontiera, dove, tuttavia, ha modo di incontrare ancora una piccola colonia d'italiani: "seppi che erano in tutto una cinquantina, ma che su pel fiume ve n'erano altri di cui qualcheduno in assai buone condizioni finanziarie. Anche quelli di Iquitos facevano in generale buoni affari: i più fortunati tenevano negozi di mercanzie generali, uno esercitava una trattoria (la migliore del paese), altri erano impiegati nei negozi stessi degli Italiani o lavoravano come operai. (...) Tutta la colonia godeva ottima fama ed era molto stimata. Un sol male, ma assai grande, la rodeva: le discordie intestine prodotte da cause futili o, doloroso a dirsi, da regionalismo".

Dopo un'altra settimana, il *Dogali*, risalendo il Marañón, si dirige verso Santa Fe, l'ultima tappa del viaggio, "a 2.285 miglia dal mare, dove mai era arrivata altra nave". Il 30 gennaio 1905 inizia il ritorno, la discesa del fiume, che terminerà il 23 febbraio, dopo 74 giorni di navigazione fluviale.

Le conclusioni di Ronca circa i possibili sviluppi dell'emigrazione italiana in Amazonia sono inequivocabili: assolutamente da evitarsi è la raccolta del caucciù, col rischio della schiavizzazione pratica-



San Costantino di Rivello, edificio costruito nel primo '900 da Carmine Regina, emigrato a Faro, sul Rio delle Amazzoni



Castelluccio inferiore, il campanile della Chiesa Madre di San Nicola di Mira prima del recente restauro

ta dai ricchi e spregiudicati *seringueiros* (raccoltori); il percorso da seguire, invece, è quello degli emigranti lucani di San Costantino "che si stabilirono ad Óbidos ed a Santarém", trasformandosi in commercianti "grazie ai buoni guadagni ed alle loro abituali virtù di sobrietà e di parsimonia". Più in generale, in Amazonia, "essendovi tutto in formazione", è assai ricercato il lavoro operaio. "Quindi i muratori, i fabbricanti di mattoni, i fornai, i coltellinai, gli arrotini, i pittori, i calafati, gli imballatori, i garzoni, i funaioli, trovano immediato, facile e remunerativo impiego; come pure avviene per i cuochi, i domestici, i caffettieri, i pasticciere, i trattori, i barbieri; e finalmente la navigazione fluviale rende molto ricercati gli operai meccanici e i macchinisti".

Perché si aprano nuove strade all'emigrazione italiana nell'immenso bacino amazonico, bisogna – secondo Ronca



Castelluccio inferiore, l'orologio donato nel 1910 dagli emigrati di Manaus per il campanile della Chiesa Madre

– evitare di ripetere gli errori commessi dalla Compagnia di Navigazione Ligure-Brasileana, è necessario superare le divisioni campaniliste, purtroppo frequenti tra gli immigrati italiani, e occorre infine seguire l'esempio tracciato dai coraggiosi immigrati lucani.

PER SAPERNE DI PIÙ

CAPPELLI, Vittorio. "La presenza italiana in Amazonia e nel nord-est del Brasile tra Otto e Novecento", in *Italiani in Brasile. Rotte migratorie e percorsi culturali*, a cura di V. Cappelli e A. Hecker, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2010.

DE MAIO, Mimma. *Il navigatore-scienziato Gregorio Ronca, un irpino da non dimenticare*, Accademia Solofra, ivi, 1986.

DERENJI, Jussara da Silveira. *Óbidos, Caderno de Arquitetura*, 1, Universidade Federal do Pará, Belém, 1997.

DERENJI, Jussara da Silveira. *Arquitetura nortista. A presença italiana no início do século XX*, SEC, Manaus, 1998.

EMMI, Marília Ferreira. *Italianos na Amazônia. Pioneirismo econômico e identidade (1870-1950)*, prefazione di Vittorio Cappelli, Editora Universitaria Ufpa, Belém, 2008.

MESQUITA, Otoni. *Manaus. História e arquitetura (1852-1910)*, Valer Editora, Manaus, 2006.

RONCA, Alessandro. *La campagna della Regia Nave Dogali nelle Antille, nelle Gujane ed in Amazonia, vista attraverso il 'libro dei visitatori', 1904-1905* (www.solofratorica.it/dogali.htm).

RONCA, Gregorio. "Dalle Antille alle Gujane e all'Amazonia", in *Rivista Marittima*, Roma, 1906 e in *Annali della Società Geografica*, Roma, 1908.

SOUZA, Márcio. *História da Amazônia*, Valer Editora, Manaus, 2009.