

AS TRAVESSIAS DAS HISTÓRICAS MIGRAÇÕES ITALIANAS:

entre fatos e narrações

The Crossing of Italian "historical" migration between lived experience and narration

Augusta
MOLINARI

Università di Genova
augusta.molinari@unige.it

RESUMO

O caminho da emigração é um objeto de investigação histórica imprecisa: é uma história de homens, de navios, de interesses econômicos e políticos. Para os emigrantes é, sobretudo, um momento de espera e de interrupções entre a vida que deixaram para trás e aquela nova que encontrarão nos países de destino. Para os intelectuais, a travessia para fins de conhecimento (literário, científico, sociológico) e a viagem é um lugar por excelência para observar os fluxos migratórios e deixar um relato. A travessia dos migrantes entre o século XIX e o século XX pode se tornar um observatório interessante para verificar as tramas, em geral dramáticas, entre os projetos migratórios das classes mais baixas e as dinâmicas de exploração do trabalho das mesmas seja na Itália ou nas Américas. As enfermarias dos navios, sobretudo nas viagens de volta dos Estados Unidos estão repletas de emigrantes que foram forçadamente repatriados por serem portadores de doenças como a tuberculose ou por serem considerados doentes mentais. Para aqueles que no momento do desembarque eram "deportados" de volta à Itália por serem considerados doentes mentais, não existia apenas a derrota do projeto migratório, mas corriam o risco de terminarem suas próprias vidas em um manicômio.

Palavras-chave: Históricas migrações italianas; viagem transoceânica; doenças dos emigrantes.

ABSTRACT

The crossings of Italian "historical" migrations between lived experience and narration. The emigration journey is a shifty subject of historical investigation. It's a story of men and women, of ships, and of economic-political interests. To migrants, it is above all a moment of anticipation and suspension between the life they have left behind and the new one they will find in their respective countries of destination. To intellectuals, who experience the crossing as a form of knowledge – literary, scientific, sociological – the journey is the vantage point par excellence from which to observe migration flows and narrate them. The migrants' crossings between the Nineteenth and Twentieth centuries, may become an interesting observatory to verify the often dramatic interlacing between the projects of people belonging to the lower orders and the dynamics of exploitation of which they were the objects both in Italy and the Americas. The sickbays, especially on ships returning from the United States, were packed with emigrants forcibly repatriated because affected by either tuberculosis or mental diseases. For those who were rejected and sent back to Italy – oftentimes at disembarkation – on account of mental illness, this meant not only the failure of the migration project but also the risk of spending the rest of their lives in a lunatic asylum.

Keywords: Italian historical migrations; trans-Atlantic journey; the emigration journey as narration; psycho-physical check up of emigrants.

A viagem de emigração como narração

A viagem de emigração permanece até os dias de hoje, não obstante os interesses que os fenômenos migratórios provocaram no espaço historiográfico, um dos aspectos menos estudados das históricas migrações italianas (MOLINARI, 1998; 2005; 2009; 2014). As razões desta lacuna são muitas e, apenas em parte, atribuíveis à escassa atenção dedicada pelos históricos sobre este argumento. É a natureza de “caminho” e não de “lugar” que faz da viagem de emigração mais um sujeito literário que um sujeito de investigação histórica (FRANZINA, 2003; MOLINARI, 2014). Isto acontece não tanto porque da viagem de emigração existam relatos de viajantes “ilustres”, de Charles Dickens a Robert Louis; Stevenson a Edmondo De Amicis, além de uma ampla literatura popular e de divulgação científica (BLENGINO, 1990; MARTELLI, 1994) mas, sobretudo pela importância que a viagem representa no âmbito das experiências migratórias. Para os emigrantes, diferentemente do literato, a viagem não é um “caminho” mas apenas o parêntesis de um “caminho”. É com a chegada ao país de destino que a viagem assume a característica de uma etapa do percurso migratório.

O papel de parêntesis espaço/temporal entre a formulação de um projeto migratório e a sua realização faz da viagem transoceânica um objeto de investigação difícil de definir. É um aspecto importante da história do transporte marítimo, da história econômica, da história das elites políticas, econômicas, culturais. Mas é uma história de navios, mais que de emigrantes. De interesses econômicos, mais do que de histórias de vidas (TONIZZI, 2000; MOLINARI, 2001, p. 237-250). Não é certamente casual que seja tão árduo documentar como teria sido a vida dos emigrantes no percurso da travessia. Entre os fatores que contribuem para tornar a viagem pouco “visível” no âmbito historiográfico existe o desinteresse do Estado e das instituições em relação ao destino dos migrantes. Pelo menos até os primeiros anos do século XX são poucas as marcas da viagem transoceânica que permaneceram nos documentos de arquivos.¹

No entanto, é sobretudo o caráter de “sem lugar” (AUGÉ, 1993) que a viagem representa para os emigrantes uma experiência difícil para ser documentada. No curso da travessia a vida daqueles emigrantes parecem “vidas suspensas”: deixaram para trás uma vida e não sabem como será aquela que encontrarão no país de destino. A experiência da viagem é a espera de um novo destino de vida que apenas a realização da meta migratória a tornará praticável. Aquilo que acontece a bordo dos navios é relativo diante da realização do projeto migratório. A viagem pelo mar e a vida a bordo provocam estupor, geralmente medo (FRANZINA, 1992). Contudo, é a longa e até extenuante espera da chegada, mais que os acontecimentos da travessia que definem a condição e as vivências dos emigrantes no curso da viagem. O que acontece a bordo pode ser bonito ou feio, às vezes pode parecer algo terrível como a morte, mas é vivido como um acontecimento casual e marginal com respeito à finalidade da viagem. E só quando, às vezes acontece, de que a meta não seja

alcançada, é que a viagem se torna uma experiência única no percurso migratório. A razão de ficar doente ou morrer a bordo ou, para tantos inconvenientes que podem acontecer seja nos portos de embarque seja no decurso da travessia (MORICOLA, 2000; MOLINARI, 2014). Há quem não consegue embarcar porque não passa no exame médico no embarque, quem é defraudado pelos agentes de emigração e não encontra o navio para embarcar, quem é roubado nas pousadas das periferias, quem embarca em navios velhos e em péssimas condições que não podem chegar ao destino. É a excepcionalidade que faz com que a viagem adquira características de um evento. Uma excepcionalidade que, em geral, marca o fim de um percurso migratório ou se transforma num evento fúnebre que a pejudica (STELLA, 2004; CAMPANINI, 2010).

Não é por acaso que as travessias da emigração italiana de massa tenham sido narradas principalmente por aqueles que não eram protagonistas mas por testemunhas. Setores diversos de céticos intelectuais interpretando o título de uma das mais notáveis narrações de viagem, aquela de Robert Louis Stevenson, eram *emigrantes por deleite* (MOCHI, 1987). Ou, daqueles pertencentes ao mesmo grupo de céticos intelectuais, que se tornavam *emigrantes por profissão*: médicos de bordo, geógrafos, antropólogos. A diferença do que acontece para o emigrante, a viagem, para quem o faz como testemunha é o “lugar” por excelência dos fenômenos migratórios. Nestas narrações o navio aparece como um observatório social onde se entrelaçam olhares diferentes: a piedade do tipo filantrópico, a curiosidade antropológica por submundos pouco conhecidos, a denúncia pelas condições de exploração nos países de imigração, as diferentes opiniões de céticos dirigentes sobre os fenômenos migratórios, o gosto do risco e da aventura de quem empreende a viagem. A viagem é o centro de grande parte da literatura italiana da primeira metade do século XX, sobretudo daquela de conhecimento popular. Grande parte desta produção toma os estereótipos negativos da viagem de emigração propostos pela cultura da época (MARTELLI, 1994). A travessia é representada como uma etapa de um êxodo cujos protagonistas são agricultores pobres, ignorantes e maltrapilhos. Uma representação da viagem não inteiramente realista, mas de certa forma reconfortante para aqueles que consideram os fluxos transoceânicos um meio para retirar do país as classes mais baixas consideradas socialmente perigosas (SANFILIPPO, 2015).

Nos anos da “grande migração” a bordo dos navios estão principalmente agricultores, mas não faltam artesãos e pertencentes aos setores de trabalho pré-industrial que buscam melhores oportunidades de vida se inserindo no mercado internacional do trabalho (CORTI, 2013). É em geral, a miséria que impulsiona os emigrantes a ultrapassar o Oceano, mas isto não faz deles sujeitos de assuntos semelhantes às classes marginais e “perigosas” (CAMPESI, 2013). Os emigrantes são em geral pobres, mas raramente miseráveis. Quem vive em condições de miséria extrema e de marginalidade social não só não tem meios suficientes para custear as despesas da viagem mas tem também dificuldade para elaborar um projeto migratório. A representação do emigrante como sujeito social que pesa sobre o destino do país favorece uma chave de interpretação de êxodo dos fluxos transoceânicos.

A viagem se torna um momento definitivo de separação.

O relato literário retoma e reforça, nas descrições da travessia, os aspectos traumáticos do êxodo e contribui para a representação dos fluxos transoceânicos como um drama social doloroso mas necessário. Deste drama o navio se torna o palco e a viagem a trama. No relato a viagem assume valores e significados que estão, em geral, distantes daquela que era a experiência dos migrantes. Para muitos deles a viagem não tinha características particulares excepcionais, sobretudo porque podia se tornar uma prática quase habitual. Como foi documentado anteriormente pela historiografia (CORTI; SANFILIPPO, 2009), os fluxos transoceânicos previam uma mobilidade entre duas margens muito elevadas e não foram poucos os emigrantes que ultrapassaram o Oceano até mais vezes em um ano. Nestes casos, a viagem não representava certamente uma experiência “memorável”.

Um exemplo da familiaridade das históricas migrações italianas com a travessia transoceânica é a história de um agricultor da Ligúria possível de ser reconstruída por meio dos traços autobiográficos conservados no Arquivo Lígure de Escritos Popular.² Andrea Gagliardo, um pequeno proprietário de terras em um vale oriental da Ligúria, fez quatorze vezes a travessia: a primeira vez em 1847, a última em 1888 (MOLINARI, 2005). Na memória autobiográfica da sua experiência migratória, Gagliardo limita a pequenos trechos telegráficos a descrição da travessia: “1847. Brigantino Bettuglia de Gênova a Nova York. 57 dias. 1861. Vapor Etna de Liverpool a Nova York. 17 dias”.³

Que a travessia seja percebida pelos emigrantes não como um “lugar” mas como o “parêntesis” de um caminho que ainda deve iniciar, está documentado pela correspondência epistolar. Limitando a observação aos mais importantes relatos editados nas cartas, dada a vastidão dos materiais deste tipo disponíveis nos arquivos públicos e privados, é possível observar como está limitado na correspondência o espaço que ocupa a descrição da travessia. Entre as mais de cem cartas de agricultores da região do Abruzzo publicadas em 1913 por Filippo Lussana, *Cartas de iletrados*, (LUSSANA, 1913) apenas em uma delas aparece a descrição da viagem transoceânica. Também no volume de Emilio Franzina, *Merica! Merica!* (FRANZINA, 1979) que recolhe cartas de agricultores da região do Vêneto emigrados ao Brasil na segunda metade do século XIX, as referências à travessia são em geral limitadas a poucas e breves anotações. É somente quando são particularmente difíceis que as viagens aparecem nas correspondências familiares. A descrição da travessia nas cartas aparece, geralmente, como um discurso inicial que precede a narração da chegada ao destino:

Após transcorrido longo e borrascoso mar, chegamos na América. Onde se acreditava encontrar as delícias da terra, isto é, trabalhar pouco e ganhar muito, mas ao invés disso não é assim, pelo contrário, aqui se trabalha muito e se ganha pouco e também se come mal porque a comida não tem substância como aquela da Itália (FRANZINA, 1979, p. 154).

Um espaço maior, mesmo que limitado em relação ao contexto das cartas, a viagem

ocupa na coleção das epístolas dos imigrantes da região do Ticino na Austrália sob os cuidados de Giorgio Cheda (CHEDA, 1979). As dificuldades encontradas por estes emigrantes para chegar ao país de destino não eram nada comparadas àquelas de quem emigrava à América. Até chegar ao porto de embarque podia ser uma viagem longa e cansativa. Numa carta datada de 1859, escrita logo após o embarque em Liverpool, um emigrante retrata dia por dia as etapas da viagem até chegar em Liverpool. Uma viagem que durou cerca de vinte dias, em parte à pé e depois utilizando todos os meios de transporte disponíveis: trem, carruagem, barco a vapor, trenó. Com paradas em várias cidades: Locarno, Bellinzona, Lucerna, Basilea, Paris, Dieppe, Londres. Assim descreve a sua passagem pelos Alpes:

9 de janeiro: parti com a carruagem até Airolo. De Airolo na alta montanha até o hotel com o trenó em Goschenen e daqui até Fluelen com uma carruagem. De Fluelen a Lucerna num transporte a vapor (CHEDA, 1979, p. 50).

Embora menos longa e aventureira do que aquela dos emigrantes do Ticino à Austrália, a viagem dos emigrantes italianos para chegar até os portos de embarque também era muito cansativa e cheia de obstáculos. Eram necessárias longas esperas pelo embarque, em precárias pensões ou nos bancos dos portos. As viagens mais cansativas, no entanto, foram aquelas em que os emigrantes muitas vezes tiveram que se submeter após o desembarque a longos caminhos até o destino. Uma viagem que podia durar até um mês e que, sobretudo no caso daqueles que tinham como destino a Argentina e o Brasil, acontecia em geral em meios improvisados. Muitos dos emigrantes não esperavam, após ter atravessado o Oceano, continuar ainda a viagem. Era algo “demasiado” em relação ao “caminho” já tão longo e cansativo. Não por acaso, é destas viagens, mais que sobre a travessia que se encontra, em geral, nos trechos da correspondência epistolar. Numa das cartas coletadas por Franzina um emigrante relata com riqueza de particularidades a sua longa viagem, após o desembarque no Brasil. A viagem transoceânica durou trinta dias e aquela para chegar ao local de destino bem mais longa e cansativa. Durou quarenta dias e com os mais diferentes meios de transporte através das florestas e áreas de pantanais. Alguns emigrantes que tinham sobrevivido à travessia transoceânica, não conseguiram suportar as dificuldades desta viagem (FRANZINA, 1979, p. 90).

Nas cartas dos emigrantes a travessia transoceânica perde aquelas características traumáticas que ao contrário assume na narrativa literária. Mesmo quando aparecem relatos detalhados, a viagem parece como uma aventura, por vezes tão perigosa e difícil, raramente como uma experiência dramática de separação. Quem atravessa o Oceano parece considerar o evento migratório como uma separação temporânea do próprio país mais do que como um “êxodo” rumo a terras longínquas.

Somente quando, por circunstâncias diversas, a viagem se torna “lugar” da memória então pode ser “narrada” como uma etapa de um percurso migratório. Não por acaso a viagem se torna geralmente um “relato” nas fases finais da experiência migratória. Como estão documentados nos estudos de Emilio Franzina, são muitas as autobiografias popu-

lares, editadas e inéditas, nas quais aparece a narração da viagem (FRANZINA, 1992; 2003). Estes textos mesmo diferindo das produções literárias sobre a emigração, refletem em geral os estereótipos. É preciso observar que se trata de escritos do tipo autobiográfico. Quem escreve a própria autobiografia, mesmo que seja um emigrante apenas alfabetizado e não um letrado de profissão, o faz apenas para dar uma “representação” do percurso de vida previsto pelo leitor. Aquele que Philippe Lejeune definiu como o “pacto autobiográfico” entre o autor e o leitor (LEJEUNE, 1990). Este tipo de produção oferece elementos importantes para documentar a experiência da viagem transoceânica, mas confirma a natureza da viagem como sujeito literário mais do que como objeto de investigação histórica.

O interesse dos históricos para os aspectos subjetivos da experiência migratória fez emergir dos arquivos familiares muitas autobiografias inéditas e lhes favoreceram muito a publicação. Embora seja agora muito vasta a produção autobiográfica disponível para documentar a viagem transoceânica, trata-se, porém, de um tipo de documentação que mantém um caráter de excepcionalidade. Não são poucos os emigrantes que deixaram uma marca escrita da sua experiência. São, porém, um número bem pequeno em comparação com a massa daqueles que por mais de um século atravessaram o Oceano. E isto não só pelas dificuldades que passavam, em geral apenas alfabetizados eram sujeitos a praticar formas de redação mais aplicadas de uma correspondência epistolar, sobretudo porque comumente faltava aos emigrantes o estímulo a deixarem por escrito memória sobre si mesmos. A maior parte deles não consideram ter vivido experiências “memoráveis”. Quem deixou uma memória autobiográfica é porque, ou espontaneamente ou por estímulos externos, conquistou a consciência de que também a vida das pessoas comuns “merece” ser contada.

Ao determinar o valor da viagem como “lugar” de memória entram em jogo diversos fatores. Certamente a prioridade das motivações individuais, e na mesma intensidade as condições nas quais a viagem se dá. Se, por exemplo, são frequentes as autobiografias populares do início do século XX as descrições da viagem como “Odisséia” (STELLA, 2004) é porque permanecem desde então, pouco seguras e certamente não confortáveis as condições da viagem. A frequência dos naufrágios, as péssimas condições higiênicas e sanitárias que em geral acontecia a viagem, fazem dela uma experiência “memorável”. Mesmo que possa haver nestas narrações um excesso de *phatos* devido à influência mais ou menos direta dos estereótipos literários sobre a viagem de emigração, permanece o fato de que ultrapassar o Oceano apresenta por mais de meio século uma experiência não privada de riscos para os emigrantes.

Comércios e navios entre duas margens

O comércio de emigração se insere numa rede portuária e de transportes que é transnacional desde o início do século XIX. Ainda no início do século XX são principalmente as companhias inglesas (*Prince Line, Dominion Line, Cunard Line, Anchor Line, White Star*

Line) e alemãs (*Hamburg America Line*, *Lloyd Bremen* que fazem escala nos maiores portos italianos) (TAYLOR, 1971; GLAZIER; DE ROSA, 1986; NUGENT, 1992). O regime de monopólio no qual se encontrava a única grande companhia italiana, a *Navigazione Generale Italia*, surgida em 1881, da fusão dos dois grupos de armadores Florio e Rubattino, não representou um sério obstáculo para os interesses das companhias estrangeiras. Ainda nos anos 1912 – 1913, quando os fluxos migratórios atingem as pontas mais altas, pouco menos da metade do transporte marítimo dos emigrantes foi desenvolvido por companhias alemãs e inglesas.

A historiografia, sobretudo aquela italiana, demonstrou uma escassa atenção para os acontecimentos do transporte de emigração. Paradoxalmente de um fenômeno de mobilidade que reflete as dinâmicas no mercado de trabalho internacional foi esquecida a análise do segmento que representa a base do desenvolvimento: a rede dos transportes e os interesses a ela interligados. Isto levou a uma desvalorização do papel desenvolvido pelo mercado dos transportes marítimos para determinar a direção e a frequência dos fluxos. Uma maior atenção aos eventos internacionais do transporte de emigração teria consentido, por exemplo, para verificar mais precocemente os ligames de continuidade que foram estabelecidos entre a emigração continental e aquela transoceânica, entre os primeiros fluxos rumo às Américas e o êxodo de massa do final do século XIX. O embarque dos portos europeus é geralmente o sinal de uma mudança do projeto migratório. Quando se verificam determinadas condições (abertura de novos mercados de trabalho, falências de projetos migratórios individuais, ativação de redes de chamadas das Américas) as migrações de temporadas de trabalho se transformam em fluxos migratórios transoceânicos (CORTI; ALBERA, 2000).

No âmbito da historiografia italiana as problemáticas do transporte de emigração foram inseridas no contexto da história da classe dos armadores de navios e das suas estratégias empreendedoras (DORIA, 1990). A prevalência desse tipo de abordagem deixou pouco espaço para avaliação dos efeitos que o desenvolvimento do transporte transoceânico teve sobre a história social da emigração. Não é por acaso que até os dias de hoje se tem pouco conhecimento sobre o que acontecia nos portos de embarque e no decurso da viagem.

Entre os portos italianos é o porto de Gênova que administrou por quase um século o maior volume do tráfico de emigração. Aqui o percentual de embarcações para as Américas já era considerado alto no período da pré-unificação. Os fluxos dos fenômenos migratórios são em parte atribuídos à situação precária das áreas da região da Ligúria, mesmo que tenha sido provável que os embarques em Gênova tenham sido feitos por emigrantes provenientes de outras regiões. No período de 1833 a 1850 são cerca de 14.000, com base nos dados fornecidos pelos registros do Escritório de Saúde Marítima do Porto, os emigrantes que partem de Gênova para as Américas. As metas de destino destes fluxos eram principalmente as regiões de La Plata – Argentina (68%), em seguida os Estados Unidos (16,5%) e o Brasil (8%). De 1876 a 1901, 61% da emigração transoceânica italiana embarcou

no Porto de Gênova. Nos anos que se seguiram os fluxos migratórios tiveram prevalência na região sul da Itália com destino aos Estados Unidos e o Porto de Nápoles assumiu o primado no tráfico de emigração. Em 1901 o Porto de Nápoles já havia duplicado o número de embarque de emigrantes em relação ao Porto de Gênova. A partir de 1905 ficam mais consistentes também os tráficos migratórios do Porto de Palermo e com percentuais menos relevantes também no Porto de Messina. O Porto de Gênova, no entanto, deu continuidade e manteve um percentual consistente de embarques: 34% de 1902 até 1924 (MOLINARI, 2001).

A diminuição do número do tráfico de emigração no início do século XX não influenciou o desenvolvimento das atividades marítimas no Porto de Gênova. Aliás, foi de fato na passagem do século XIX para o século XX que se verificou um particular aumento na economia portuária seja em relação ao tráfico de mercadorias seja de passageiros. A classe dos armadores de navios tinha de fato encontrado no transporte de emigração uma fonte de financiamento que os permitiu se consolidarem, nos últimos vinte anos do século XIX a sua posição no âmbito dos setores emergentes do capitalismo italiano: aquele da indústria siderúrgica e os setores de mecânica naval (CASTRONOVO, 1990). Alguns grupos de armadores genoveses tinham sido capazes de explorar totalmente o círculo de interesses que tinha surgido nos setores da indústria e as aspirações expansionistas da velha esquerda. Quem se beneficiou das subvenções estatais da marinha mercantil, antes no ano 1877 e depois em 1882 foram, sobretudo, a classe dos armadores genoveses. Os mais conservadores nas estratégias empresariais e os mais ávidos defensores do transporte à vela. Como ficou documentado nos atos da *Comissão de inquérito da marinha mercantil* (1881-1882), foi graças às concessões feitas pelo governo à *Associação marítima ligure* que os armadores genoveses conseguiram se inserir no mercado de transporte de emigração (TONIZZII, 2000). As subvenções asseguravam à economia marítima financiamentos regulares e consistentes. Com a proteção do Estado as companhias de navegações genovesas adquiriram maior estabilidade financeira e dessa forma iniciam uma transformação das estruturas empresariais com a participação de um mercado diversificado, industrial e financeiro.

A "modernização" das classes de armadores genoveses encontra um elemento de forte incentivo em razão da ausência de incentivos, até 1901, de uma lei orgânica sobre a emigração (SORI, 1979). Desprovido de um tipo de proteção, o transporte dos emigrantes torna-se um investimento rentável para as empresas. Diante da crescente demanda de transporte, o tráfico de emigração procura se adaptar utilizando embarcações antigas e ultrapassadas. Observa a esse respeito, em 1895, Giovanni Cantù, responsável pelos serviços sanitários do Porto de Gênova:

A marinha italiana não estava sem bons meios de transporte a vapor. O problema é que a nossa emigração, composta de pessoas simples, fáceis de monopolizar para tirar o maior proveito possível se submetia ao transporte material ruim, como se os emigrantes fossem mercadoria inferior (CANTÙ, 1895).

Sobre as rotas de emigração são utilizados, ainda nos primeiros anos do século XX, “carroças do mar”, velhas embarcações desprovidas dos requisitos essenciais de segurança e de higiene. Não eram poucos os emigrantes que morriam durante a viagem ou que eram recusados nos portos de chegada porque gravemente doentes. A viagem transoceânica era uma experiência de alto risco. Podiam sofrer naufrágio ou desembarcarem numa cidade diferente daquela de destino. O que acontecia com maior frequência era a contaminação de doenças contagiosas por causa das péssimas condições de superlotação e sujeira na qual se dava a travessia (MOLINARI, 1988).

A inserção dos grupos de armadores e da economia marítima italiana no contexto do tráfico de emigração se revela desde o início marcado por uma estratégia bem clara: conciliar o máximo de lucro com o mínimo de investimento. Não por acaso que o desenvolvimento das companhias de navegação genovesas, as primeiras a praticarem o transporte transoceânico dos emigrantes, feito em conjunto com as políticas de emigração gratuita, foram promovidas e subsidiadas em boa parte do século XIX pelos países da América do Sul (BRUNELLO, 1994; VANGELISTA, 1997). O que permitiu que a classe dos grupos de armadores genoveses praticasse com sucesso o tráfico de emigração foi a lentidão que ocorreu na passagem das embarcações à vela para aquelas à vapor. Diferentemente de outras frotas de embarcações à vela, por exemplo, aquela salernitana (FRASCANI, 2001), a frota ligure já nos primeiros anos do século XIX ampliou as suas rotas do Mediterrâneo ao Atlântico. Conseguiu, portanto, enfrentar a crescente demanda de transportes transoceânicos. Os armadores ligúrios não tinham necessidade de investir grandes capitais para se inserir no tráfico de emigração. Foi suficiente possuir um veleiro de médias dimensões para fazer investimentos substanciais (DORIA, 1990).

Sem quadro legislativo de proteção e controle dos fluxos migratórios, os grupos de armadores genoveses operam frequentemente como “agentes” de emigração. Por meio das redes de intermediários acumulam emigrantes para os governos da América do Sul e administram o tráfico dos bilhetes “pré-pagos”. Em 1870 a sociedade Lavarello faz um acordo, acima de qualquer acordo diplomático, com o presidente argentino Mitre para incluir os agricultores e dar início à colonização. A Argentina é um território privilegiado para as companhias ligúrias. Aqui existem relações comerciais consolidadas com a Ligúria e uma rede de relações políticas e diplomáticas que passam através das Câmaras de comércio italianas, sobretudo aquela de Buenos Aires (SCARZANELLA, 1983; BERTAGNA, 2009). Em 1869 com a contribuição dos emigrantes ligúrios na Argentina é constituída a “Sociedade de navegação ítalo-platense” que dispõe de três embarcações para a linha Gênova – Rio de Janeiro – Montevidéu – Buenos Aires (MOLINARI, 2005).

Os proventos que as sociedades de armadores genoveses trazem do tráfico de emigração favorecem processos de concentração que incentivam a formação dos primeiros grupos de empreendedores e marcam o fim da figura dos armadores mercantis. Em 1871 nascem em Gênova duas grandes companhias: a *Lloyd italiano* que no período de poucos

anos, dispõe de uma frota de cinco grandes navios a vapor e a *Gio. Batta Lavarello e Compagnia*, que na época monopolizou grande parte do tráfico de emigração para a América do Sul. Existiram também outros importantes grupos de Armadores: aquele de Raffaele Rubattino, de Erasmo Piaggio, de Edilio Raggio (MOLINARI, 2001).

São as mudanças que acometiam o mercado internacional do trabalho que aceleravam o declínio das classes de armadores ligúrios. A forte demanda de mão de obra que vinha dos Estados Unidos modificou a composição, as dimensões, as diretrizes dos fluxos transoceânicos. As novas exigências do transporte marítimo exigiam o abandono da navegação à vela e a modernização das frotas. Das cento e trinta sociedades de armadores existentes em Gênova em 1873, poucas conseguiram sobreviver à transição do velho ao novo século. O declínio dos fluxos migratórios da América do Sul por um lado; a dificuldade de adequar as frotas aos modelos de transporte internacional por outro; se acentua a fragilidade dos grupos de armadores genoveses. Só através da fusão com a parlemítana *Sociedade Florio* o grupo de armadores que dirigem a *Sociedade Rubattino*, conseguem manter uma posição de destaque no tráfico de emigração.

A formação em 1881 da *Navegação Geral Italiana*, onde convergem os capitais das sociedades Florio e Rubattino, abre o caminho de um processo de concentração dos interesses do setor que assumirá dimensões sempre maiores com o passar do tempo. Em 1885 a N.G.I. adquire as frotas das companhias Raggio e Piaggio e passa a dispor de 81% da frota a vapor do compartimento de Gênova. No período de 1890 a 1895 se observa em Gênova um fortalecimento do mercado financeiro internacional e os setores mais avançados do capitalismo industrial. Os antigos grupos de armadores da Ligúria estão presentes com homens e capitais no grupo da N.G.I, mas, no interior da companhia desenvolvem papéis mais periféricos. São os anos nos quais o Porto de Gênova registra um aumento de 50% do tráfico de emigração e, junto, o aumento do pedido de transportes para a primeira guerra da África. Fator decisivo que se verifica nos últimos anos é o aumento da contribuição do capital alemão na Itália e em especial no Porto de Gênova. A sociedade *La Veloce*, fundada em 1887, se torna em 1889 propriedade de alguns bancos alemães. Em 1889 com o capital do Banco Comercial foi constituída a *Itália sociedade de navegações a vapor* para o transporte de emigrantes à América do Sul. Em 1898 aumenta a participação alemã junto à N.G.I. e à *Veloce* sendo estipulado um acordo entre estas duas sociedades e a *Hamburg America Line* para a atuação junto ao tráfico de emigração de Gênova a Buenos Aires. Por parte da N.G.I. continuam a sobrepular as velhas sociedades, sejam as genovesas sejam as napolitanas e sicilianas e a ficar com 90% das subvenções estatais da marinha mercantil (MOLINARI, 2009).

O tráfico de emigração assume assim no final do século a função de “volante” da economia nacional, porque neste setor se concentram os interesses dos maiores monopólios industriais e financeiros da época: a indústria de construção naval e a siderurgia (CASTRO-NOVO, 1990). Como já havia acontecido com o transporte à vela e nas primeiras fases

da passagem ao transporte à vapor, as favoráveis condições nas quais se encontravam as classes de armadores italianos, sem vínculos legislativos na administração do transporte dos emigrantes e “protegida” pelas subvenções estatais, dotados de estratégias empresariais voltadas a obter o máximo de lucro com o mínimo de investimento. A estabilidade das taxas de fretamento, garantida pelo fluxo constante de emigrantes, resulta numa posição vantajosa que atrasa o progresso tecnológico da frota. Um exemplo disso é a política que se seguiu pela N.G.I. O aumento crescente de compra de ações feitas por outras empresas e sociedades mantém rotas de emigração que não são capazes de competir com empresas estrangeiras. Ainda em 1897 a idade média dos navios da N.G.I. adeptas ao transporte dos emigrantes era de 23 anos. Um oficial da marinha que viajou por muitos anos nas rotas de emigração fala das condições destes navios como “embarcações-cemitério”. Assim o descreve numa publicação de 1903:

Vê-se ainda algumas carcaças de velhos, lentos, instáveis e inseguros navios, sem nenhuma garantia de higiene à bordo para exercer o tráfico da nossa emigração às Américas, na verdade, alguns destes navios lembram embarcações medievais repletas de escravos (GABRIELLI, 1903, p. 15).

Só na véspera da Grande Guerra, quando começaram a ser ativados os dispositivos de proteção previstos pela lei de 1901 sobre o transporte marítimo dos emigrantes (serviços de inspeção de portos de emigração, comissários e viajantes) e é previsto o uso de um dispositivo de controle sobre o estado de navegação próprio para o transporte de emigração, dá-se início à progressiva modernização das frotas. São, no entanto, sobretudo as medidas de controle de “qualidade” dos fluxos migratórios implementados pelos Estados Unidos que aceleraram, na primeira década do século XX, a retirada das velhas rotas transoceânicas com frequência sem os requisitos higiênico-sanitários.

Os navios dos loucos

Ainda nos primeiros vinte anos do século XX, as companhias de navegação, sobretudo aquelas italianas, utilizavam para o transporte de emigrantes, navios pouco idôneos para fazer roteiros transoceânicos: velhos, com meios de segurança precários, com velocidade limitada (MOLINARI, 1988). Além disso, o número dos emigrantes embarcados era superior em relação aos espaços disponíveis no navio. As condições de superlotação e a sujeira dos dormitórios assim foram descritas por um médico de “bordo”:

A temperatura não é apenas um fator que torna a atmosfera dos dormitórios sem condições de respirar, ocorre também o vapor da água e o ácido do gás carbônico expelido pela respiração, os produtos tóxicos causados pela secreção dos corpos, das roupas das crianças e adultos que por medo ou preguiça urinam e defecam pelos ângulos dos locais onde estão alojados. A impressão de desgosto e repugnância que se sente descendo ao porão onde haviam dormido os emigrantes era tal que experimentada uma só vez, não dá para esquecer jamais (CANTU, 1895, p. 13).

Que nos anos da Grande migração a viagem transoceânica ocorresse de tal modo a

colocar em risco a sobrevivência dos emigrantes não representava de certo um problema para o Estado italiano. Basta pensar que, a respeito dos requisitos de higiene e segurança previstos na lei de 1901, os navios habilitados ao transporte dos emigrantes não haviam feito grandes adaptações em relação ao Código da Marinha Mercantil de 1879. Como se o Estado não tivesse percebido as dimensões de massa provocadas pelos fenômenos migratórios nos anos transcorridos entre o século XIX e o século XX. No convés superior do navio a lei prevê um mínimo de 0,45 metros cúbicos de espaço para cada emigrante. E nos dormitórios uma escotilha e uma latrina para cada duzentos leitos (MOLINARI, 2009).

A burocratização, após a primeira lei orgânica sobre a emigração (1901) (OSTUNI, 2001) dos procedimentos de controle sanitário dos emigrantes seja no embarque seja no curso da travessia produziu uma quantidade imponente de “papéis” da qual emerge um quadro sombrio da viagem transoceânica. Trata-se, sobretudo, de diários sanitários de bordo, registros e relatórios enviados pelos médicos ao Ministério do Interior e à Direção Geral da Saúde Pública. Uma variedade de fontes que, além de fornecer um quadro sobre as condições higiênicas e sanitárias da viagem transoceânica, oferece elementos úteis para documentar os prejuízos físicos e psicológicos causados pelas experiências migratórias (MOLINARI, 2002). Não são poucos os emigrantes que embarcavam já doentes, numerosos aqueles que adoeciam durante a travessia, muitos aqueles que retornavam à pátria porque gravemente doentes.

Embora a figura do emigrante tenha um valor no aspecto social do tipo biológico – enquanto força de trabalho, o emigrante não pode ser apenas um “corpo sadio” (DALLAGO, 1999) – o tema da saúde foi raramente abordado pelos históricos da emigração. É também por isso que a documentação sanitária das viagens transoceânicas não aparecem com particular interesse por parte de quem relata.

Seja nas viagens de ida seja nas viagens de volta, os navios assumem em geral a característica de verdadeiros “hospitais flutuantes”. Nas viagens de ida, sobretudo, as doenças contagiosas e epidêmicas colocavam em risco a saúde dos emigrantes. Escreve a este respeito, em dezembro de 1906, um médico de bordo:

As condições sanitárias da viagem de ida foram pouco satisfatórias: além dos 1.401 emigrantes tive 48 internados na enfermaria de bordo, dos quais apenas três se recuperaram durante a travessia, 44 desembarcaram doentes e um deles teve um destino fatal. A causa do alto percentual de doentes deve ser atribuída ao fato de ter ocorrido quase contemporaneamente três diferentes tipos de doenças infecto contagiosas: varíola, varicela e sarampo.⁴

Em 1907, segundo os dados fornecidos pelo Comissariado Geral da emigração, nas viagens para a América do Sul, num total de 47 mortos, 24 eram crianças de 0 a 10 anos, 19 dos quais mortos por sarampo; nas viagens de volta tiveram 72 mortes, mais da metade eram crianças e bebês, vítimas de epidemias de sarampo (COMMISSARIATO GENERALE DELL'EMIGRAZIONE, 1926).

É sobretudo nas viagens de regresso que os navios assumem o caráter de “hospitais flutuantes”. Não são poucos os emigrantes gravemente doentes que retornam à pátria para morrer. Nas viagens de retorno dos Estados Unidos a tuberculose pulmonar e as doenças mentais são as mais frequentes e que fornecem dados estatísticos mais elevados. Naquelas de retorno da América do Sul é particularmente alto o número de pessoas afetadas por conjuntivite. De forma notável, ainda que menos elevada em relação às viagens de retorno dos Estados Unidos, é o percentual de doentes que apresentam formas de alienação mental.

No período de 1903-1925 foram 7.749 nas viagens de retorno dos Estados Unidos, os emigrantes contagiados por tuberculose, mais de dois mil classificados como doentes mentais. No mesmo período cerca de três mil emigrantes que retornaram da América do Sul estavam doentes de conjuntivite (MOLINARI, 2014).

Assim, o médico de bordo da embarcação Calabria descrevia, em 1910, a situação sanitária do migrante na viagem de retorno de Nova York: “Entre os recusados estavam os tuberculosos, os reumáticos crônicos e infectados por malária. Na viagem de retorno a embarcação não parecia outra coisa senão uma grande enfermaria”.⁵

A maior rigidez dos controles sanitários no desembarque junto aos portos dos Estados Unidos faz com que ali, mais do que nos países da América do Sul, muitos emigrantes sejam “deportados” ao país de origem porque foram considerados doentes mentais. Conforme a análise dos diários de bordo e dos jornais sanitários, se pode verificar como, entre o ano 1901 e 1920, o diagnóstico de *insanidade mental* foi a principal causa de repatriação forçada ou de recusa no desembarque dos emigrantes italianos. Em 1909, por exemplo, num total de 400 emigrantes que retornaram doentes dos Estados Unidos, 340 foram classificados como doentes mentais (MONTANO, 1910).

De 1902 a 1920, as doenças mentais estão em segundo lugar, depois da tuberculose, nas estatísticas sanitárias relatadas pelo Comissariado de emigração (MOLINARI, 2010). Grande parte dos emigrantes que retornavam à pátria como doentes mentais foram “recusados”.

Nos Estados Unidos os emigrantes que não tinham a possibilidade de manter as despesas médicas e procuravam as estruturas assistenciais e sanitárias corriam o risco de serem repatriados. A legislação sobre a imigração continha normas que previam o impedimento de ingresso no país para os sujeitos “mentalmente perturbados”. Em 1882 foi aprovado o primeiro decreto federal que proibia o desembarque das pessoas confusas ou com retardo mental. Para os transgressores é estabelecido o repatriamento forçado. Sempre com base nesta norma o migrante que, no período de um ano desde a sua chegada aos Estados Unidos, recorresse às estruturas de assistência psiquiátrica, era “deportado” ao país de origem. Um decreto sobre a imigração em 1903 proíbe o desembarque aos epiléticos e àqueles que haviam sido hospitalizados por doenças mentais nos últimos cinco anos. Em 1907 este decreto se integra com outras normas restritivas. É impedido o ingresso nos Estados

Unidos daquele que, no momento do desembarque, apresentasse comportamento inadequado para o trabalho. Um decreto de 1917 especifica quais são as doenças mentais que impediam o ingresso no país. São considerados “recusados” os psicopatas, os alcoólatras, os esquizofrênicos, os “perturbados” (CAMPESI, 2013).

Dos migrantes “recusados” ou repatriados por doença mental apenas uma mínima parte, ao ingressar na Itália, eram internados em manicômios. A partir de 1904, com a primeira lei orgânica sobre o funcionamento dos manicômios, foram previstos procedimentos de assistência e de controle sobre os emigrantes repatriados com diagnóstico de doença mental. Tratava-se, porém, de normativas difíceis de aplicar por causa da falta de estrutura de assistência aos emigrantes nos portos italianos (MOLINARI, 2002). Das histórias clínicas publicadas em algumas revistas de psiquiatria pode-se verificar como a internação nos manicômios não acontecia em geral logo após o desembarque, mas após período significativamente longo do ingresso do emigrante no país de origem.

O respigar das principais revistas de psiquiatria e de neuropsiquiatria da virada do século XIX para o século XX, evidenciam a falta de ambientes de cuidados médico-psiquiátricos para a propagação de transtornos mentais entre os emigrantes.

Não é o sofrimento mental dos emigrantes que preocupava a medicina do tempo, mas sim, o medo do retorno de pessoas consideradas socialmente perigosas. Parece significativo, a este respeito, alguns artigos publicados pela “Revista de emigração”.⁶ Em um deles, Antonio D’Ormea, diretor do manicômio em Pesaro, destaca a dificuldade em aplicar medidas de controle sobre o regresso dos migrantes “recusados” pelos Estados Unidos porque mentalmente doentes: “Os médicos dos portos de desembarque dos quais me aproximei para saber notícias de imigrantes desfavorecidos nem mesmo conheciam o número de doentes. Os manicômios onde eles estão indo para a sua terra são muitos e não leva em consideração a distinção especial de emigrantes” (D’ORMEA, 1909, p. 6).

Nas viagens de volta dos Estados Unidos, os médicos de bordo apenas se limitavam a confirmarem o diagnóstico de *insanidade mental* que aparecia na ordem de expulsão. Acontecia de forma que os controles serviam apenas para verificar o estado de aptidão física do emigrante para o trabalho que era classificado pelo médico como doente mental. Bastava um mal estar físico causado pelo cansaço da viagem ou um estado de confusão por conta dos procedimentos de controle burocráticos nos portos de desembarque, para que o imigrante fosse classificado como louco e “recusado”. Uma prática que fazia parte da rotina das viagens de emigração. Como confirmam as sintéticas anotações dos médicos de bordo sobre os emigrantes “recusados”. Se lê em um relatório sanitário de 1908:

Dos 100 italianos recusados no porto de Nova York como alienados, 10 já eram alienados quando estavam na sua pátria, 45 tinham apresentado sinais de irritação durante a viagem, 4 estavam alcoolizados, 30 pareciam estranhos aos médicos porque gesticulavam, 5 porque tinham declarado ter parentes distantes internados em manicômio.⁷

Não estão disponíveis informações precisas para documentar sobre o que acontecia aos emigrantes que retornavam à Itália com problemas de saúde mental. Provavelmente aqueles que conseguiam reencontrar suas famílias poderiam evitar ao menos temporariamente a internação no manicômio. Diferente era a situação daqueles que não podiam contar com a ajuda dos familiares. Neste caso, os médicos de porto procuravam as autoridades de Segurança Pública que providenciavam a internação dos emigrantes no manicômio.

Uma abordagem diferente da que dominou a psiquiatria daquele tempo, nasceu de duas pesquisas sobre a relação entre migração e doença mental publicada em "O manicômio moderno", a revista do manicômio de Nocera Inferiore (Solomon, 2004). De uma das pesquisas é autor Francesco Lener, *As doenças mentais e os fluxos migratórios na Itália meridional* (1908 e 1909); da outra, *Emigração e loucura* (1908), Giuseppe Tolone, um médico do manicômio de Girifalco, (Cosenza) (LENER; 1908; LENER de 1909; TOLONE, 1908). Em ambos os trabalhos, embora mais significativo aquele de F. Lener, a doença mental foi considerada um efeito da exploração econômica e do isolamento social dos migrantes seja no próprio país seja no exterior. Lerner estuda os migrantes internados em Nocera Inferiore de 1905 a 1907, num total de 87 e publica suas histórias clínicas. São pessoas do sexo masculino, provenientes dos Estados Unidos, em sua maioria camponeses com faixa etária entre dezenove e cinquenta e cinco anos. A maior parte deles desenvolveram trabalhos desqualificados e forçados como: pedreiros, mineiros, operários, porteiros. Os pacientes pesquisados representam 53% das pessoas admitidas no manicômio no período de três anos. Um fato em si indicativo, como observado por Lener, sobre o papel das experiências migratórias como fator preponderante para o desenvolvimento da doença mental. Diagnósticos que aparecem com maior frequência são os de delírio alcoólico e loucura precoce. Lener observa, ao avaliar as causas que predispõem a doença mental: "São três os fatores que dão maior contribuição para fenômenos patológicos mentais entre os emigrantes: alcoolismo, sífilis, o trabalho" (LENER, 1908, p 210).

Das breves histórias clínicas de casos apresentados por Lener emerge uma uniformidade de experiências e "destinos" migratórios: o trabalho não qualificado e pesado, o isolamento social, solidão aliviada pelo uso do álcool. Os pacientes são homens que enfrentaram sozinhos a experiência migratória. Muitos realizaram trabalhos manuais em áreas do nordeste dos Estados Unidos, Nova Jersey e Pensilvânia. Dos 87 pacientes emigrantes, apenas três parecem ter tido oportunidades de emprego que lhes permitiu acumular um pequeno capital. Quase todos relataram abuso de bebidas alcoólicas, para um número significativo (20), acompanha a infecção sífilítica. História exemplar de I.D., um agricultor que emigrou com a idade de dezessete anos:

Esteve na América do Norte por cinco anos. Fez uso abusivo de álcool e foi contagiado por sífilis. Trabalhou nas mineradoras. Foi internado no manicômio cinco dias após seu repatriamento. Herança negativa (LENER, 1908, p. 231).

Mesmo que breves, estas histórias mostram a vida de isolamento e solidão. Estes emi-

grantes não pareciam ter encontrado no país de destino, parentes ou concidadãos companheiros. E, talvez, pela dificuldade de fazer um projeto de migração, eles mantiveram pouco contato com a família e com os parentes que ficaram em casa. Apenas dois deles relataram que foram acolhidos pelos parentes. Na maioria dos casos, a internação no manicômio ocorria pouco tempo depois da repatriação. Quem veio para casa sem recursos econômicos e com transtornos mentais, tornou-se um “fardo” para a família. A experiência migratória estabelece uma ruptura de laços e redes sociais que só o sucesso de um projeto de migração pode, em parte, amenizar.

Nem sempre era fácil individualizar os emigrantes entre os internados no manicômio. Isso impediu a compreensão da relação entre o desenvolvimento de experiências de doenças e migração. Um problema destacado por Giuseppe Tolone, em uma pesquisa sobre os imigrantes admitidos no manicômio de Girifalco (Cosenza) nos anos 1903-1906:

Suponho com validade que o número de emigrantes internados é maior do que o que encontrei. Mas, infelizmente, muitas vezes você sabe pouco ou nada dos hospitalizados. Muitos são levados para o manicômio por pessoas que conhecem pouco sobre eles e nada se extrai dos documentos mutilados que carregam consigo (TOLONE, 1908, p. 34).

Tolone fornece informações sobre as vivências migratórias dos pacientes: “Os 56 casos são todos de regressantes da América do Norte, como aparece na anamnese médica das tabelas nosológicas individuais. Alguns enlouqueceram durante a viagem de ida e foram então devolvidos para casa; outros logo após terem chegado ao destino, foram internados em hospitais psiquiátricos e, em seguida, repatriados” (TOLONE, 1908, p. 45). Como já foi observado por Lener no manicômio de Nocera Inferiore, também naquele de Girifalco os emigrantes representam uma grande proporção de pacientes nos primeiros anos do século XX: 24% no período de 1903-1906. Os pacientes eram todos homens com idades entre dezenove e quarenta e cinco anos. Ao contrário dos migrantes internados em Nocera Inferiore, quase todos eram camponeses, os de Girifalco eram principalmente artesãos: sapateiros, carpinteiros, alfaiates. Grande foi o número de emigrantes que foram recusados no desembarque ou sofreram formas de repatriação forçada.

As histórias clínicas coletadas por Tolone reconstituem fragmentos de uma humanidade particularmente pobre e oprimida. A experiência intrínseca e traumática da migração, seja como um rompimento de laços afetivos e sociais, seja como a incerteza do próprio destino, aparece com particular eficácia em algumas histórias clínicas. Entre estas, aquela de um jovem que, em 1903, parte para os Estados Unidos:

Venancio C. 19 anos, solteiro, sapateiro. Ele foi para Baltimore em busca de trabalho, mas durante a viagem com medo de ser recusado por aquelas autoridades por falta de uma pessoa que o acompanhasse, deu sinais de insanidade, que lhe impediram o desembarque e, por isso, foi repatriado. Pela família, que foi a Nápoles para encontrá-lo, foi trazido imediatamente para cá. Sempre triste e solitário. Diagnóstico: frenose depressiva. Herança negativa (TOLONE, 1908, p. 34).

Foram muitos os casos em que o fracasso de um projeto migratório no desembarque provocou uma reação mental que desencadeou uma doença. Dos 53 emigrantes examinados por Tolone, muitos foram “recusados” na chegada. Algumas histórias clínicas documentam o trauma psicológico de quem via falhar um projeto migratório já na chegada. É o caso de um alfaiate, casado e pai de três filhos, que emigra em 1905 para os Estados Unidos:

Em novembro passado Domenico G. foi para Nova York, mas chegando lá lhe foi proibido o desembarque não se sabe por qual razão. Quando voltou para casa, começou a se mostrar apático ao trabalho, depois recusou-se a sair de casa, comia pouco. Foi, por isso, internado em um manicômio. O paciente foi acolhido em um estado extremo de depressão. É apático, inerte, muitas vezes rasga as suas roupas. Diagnóstico: estado melancólico. Herança negativa (TOLONE, 1908, p. 41).

Giuseppe Tolone, como Francis Lener, considera a saúde mental dos migrantes uma consequência de traumas econômicos e sociais. Apenas aqueles que encontram “redes” de apoio nos países de destino podem sobreviver sem cair na miséria e na loucura: “Os mais fortes são aqueles que se deparam com situações que os tornam fortes. São aqueles com mais sorte” (TOLONE, 1908, p. 37).

Dos traumas físicos e psíquicos experimentados pelas massas de emigrantes nos anos de maior desenvolvimento dos fluxos transoceânicos, poucos traços permanecem. Além de alguma breve e apressada certificação da doença relatada em diários sanitários de bordo e revistas médicas do início do século XX. Naquele tempo, como agora, o migrante é sobretudo um “corpo” que, quando adocece, torna-se um “fardo”, tanto para a sociedade de destino como para aquela de origem. O manicômio desenvolveu, historicamente, a função de “depósito” de pessoas consideradas organismos socialmente inúteis (BASAGLIA, 1968). No caso dos emigrantes, como documentam os artigos publicados em “O manicômio moderno”, a função de segregação e de alienação vivida pela pessoa no manicômio assume uma característica particularmente punitiva. O emigrante, ao contrário de outros internos, depois de entrar no manicômio deixa para trás duas vidas: aquela que encontrou e aquela que, em vão, procurou em outro lugar.

As dimensões que assumem nos países de destino a tuberculose, a conjuntivite e a doença mental não podem deixar de levantar questões sobre a natureza da patologia social de massa dessas doenças. Mesmo se na ocorrência dos estudos não seja possível provar a existência de uma relação direta entre o surgimento da doença e o contexto de vida e de trabalho dos imigrantes, não parece difícil supor que essa relação existe. Conforme documentado pelos diários de saúde de bordo e alguns registros médicos, a maioria daqueles que retornavam nos “navios-hospitais” tinha atrás de si um caminho migratório de exploração e de marginalização. Os emigrantes que ficaram doentes nos países de destino não tinham, em geral, dificuldades para receber assistência e cuidados.

Que, nas viagens de regresso, os navios eram muitas vezes semelhantes a “hospitais

flutuantes” é o cinismo implícito no “registro” sanitário do sofrimento de quem documentava. Sintética, mas eficaz, a este respeito, a conclusão dos relatórios de saúde de uma viagem de regresso dos Estados Unidos:

A saúde dos repatriados deixou muito a desejar: muitos caquéticos, anêmicos, verdadeiras nulidades fisiológicas. Os repatriados da América do Norte ou são acometidos de doenças crônicas, especialmente no aparato respiratório e cardiovascular, ou são convalescentes frágeis, inválidos, e muitos com neuroses. Ou seja, poucos os bons (MOLINARI, 1988, p. 173).

Referências

AUGÉ, M. *Non luoghi*. Introduzione ad un’antropologia della surmodernità. Milano: Feltrinelli, 1993.

BASAGLIA, F. *L’istituzione negata*. Torino: Einaudi, 1968.

BERTAGNA, F. *La stampa italiana in Argentina*. Roma: Dozelli, 2009.

BLENGINO, V. *Oltre l’Oceano*. Gli immigrati italiani in Argentina. Roma: Edizioni Associate, 1990.

BRUNELLO, P. Pionieri. *Gli italiani in Brasile e il mito della frontiera*. Roma: Donzelli, 1994.

CAMPANINI, M. *La traversata*. Racconto e rappresentazione del viaggio di emigrazione oltreoceano. Storie, memorie, voci. Lucca: Fondazione Paolo Cresci, 2010.

CAMPESI, G. *La detenzione amministrativa degli stranieri*. Storia, diritto, politica. Roma: Carocci, 2013.

CANTÙ, V. L’igiene a bordo dei piroscafi addetti al trasporto degli emigranti. *Rivista di igiene e di sanità pubblica*, n. 17, 1895.

CASTRONOVO, V. *L’industria italiana dall’Ottocento a oggi*. Milano: Mondadori, 1990.

CHEDA, G. *L’emigrazione ticinese in Australia*. Locarno: Armando Editore, 1979.

COMMISSARIATO GENERALE DELL’EMIGRAZIONE. *Annuario statistico dell’emigrazione italiana 1901-1926*. Roma: 1926

CORTI, P.; ALBERA, D. (ed). *La montagna mediterranea una fabbrica di uomini?* Mobilità e migrazioni in una prospettiva comparata. Cuneo: Gribauda, 2000.

CORTI, P.; SANFILIPPO, M. (ed). *Migrazioni*. Storia d'Italia. Annali. Torino: Einaudi, 2009.

CORTI, P. *Temi e problemi di storia delle migrazioni italiane*. Viterbo: Sette Città, 2013.

D'ORMEA, A. Per la profilassi psichica dei nostri emigranti. *Rivista di Emigrazione*, n. 2, p. 1-7, 1909.

DALLAGO, A. *Non-persone*. L'esclusione dei migranti in una società globale. Milano: Feltrinelli, 1999.

DORIA, G. *Debiti e Navi*. Genova: Marietti, 1990.

FRANZINA, E. *L'immaginario degli emigranti*. Miti e raffigurazioni dell'esperienza italiana all'estero tra due secoli. Treviso: Pagus, 1992.

FRANZINA, E. *Merica! Merica! Emigrazione e colonizzazione nelle lettere dei contadini veneti in America Latina (1876-1902)*. Milano: Feltrinelli, 1979.

FRANZINA, E. *Traversate*. Le grandi migrazioni transatlantiche e I racconti italiani del viaggio per mare. Foligno: Editoriale Umbra, 2003.

FRASCANI, P. (ed.) *A vela e a vapore*. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento. Roma: Donzelli, 2001.

GABRIELLI, P. *La nostra marina mercantile*. Napoli: Tipografia Gennaro Errico e figli, 1903.

GLAZIER, I.; DE ROSA, L. *Migration across Time and Nations: Population Mobility in Historical Context*. New York: Holmes & Meyer, 1986.

L'EMIGRAZIONE italiana (1870-1970). Roma: Pubblicazioni degli archivi di stato, 2002.

LEJEUNE, P. H. *Il patto autobiografico*. Bologna: Il Mulino, 1990.

LENER, F. Le malattie mentali e le correnti migratorie nell'Italia meridionale. *Il Manicomio Moderno*, n. 20, p. 183-248, 1908.

LENER, F. Le malattie mentali e le correnti migratorie nell'Italia meridionale. *Il Manicomio Moderno*, n. 21, p. 177-186, 1909.

LUSSANA, F. *Lettere di illetterati*. Note di psicologia sociale. Bologna: Zanichelli, 1913.

MARTELLI, S. *Letteratura contaminata*. Storia, parole, immagini tra Ottocento e Novecento. Salerno: Laveglia, 1994.

MOCHI, G (ed.), R. L. *Stevenson*. Emigranti per diletto seguito da Attraverso le pianure. Torino: Einaudi, 1987.

MOLINARI, A. Emigrazione e follia nel primo Novecento. *Rivista sperimentale di Freniatria*, n. 3, v. 84, p. 47-65, 2010.

MOLINARI, A. La salute degli emigranti. In: BEVILACQUA, P.; DE CLEMENTI, A.; FRANZINA, E. (ed.). *Storia dell'emigrazione italiana*. Arrivi. Roma: Donzelli, 2002. vol. II, p. 377-395.

MOLINARI, A. *Le navi di Lazzaro*. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica italiana: il viaggio per mare. Milano: FrancoAngeli, 1988.

MOLINARI, A. *Les migrations italiennes au début du XXe Siècle*. Le voyage transocéanique entra événement et récit. Torino-Paris: L'Harmattan, 2014.

MOLINARI, A. Porti, trasporti, compagnie. In: BEVILACQUA, P.; DE CLEMENTI, A.; FRANZINA, E. (ed.). *Storia dell'emigrazione italiana*. Partenze. Roma: Donzelli, 2001. v. 1, p. 237-256.

MOLINARI, A. Traversare. In: CORTI, P.; SANFILIPPO, M. (ed.). *Migrazioni*. Storia d'Italia. Annali. Torino: Einaudi, 2009. p. 529-548.

MOLINARI, A. *Traversate*. Vita e viaggi dell'emigrazione transoceanica italiana. Milano: Ed. Selene, 2005.

MONTANO, A. Statistica degli emigranti ricoverati nelle infermerie di bordo nell'anno 1909. *Bollettino dell'emigrazione*, n. 26, p. 11-30, 1910.

MORICOLA, G. (ed.). *Il viaggio degli emigranti in America Latina tra Ottocento e Novecento*. Napoli: Guida Ed., 2000.

NUGENT, W. *Crossing: The Great Transatlantic Migrations (1870-1914)*. Bloomington: Indiana University Press, 1992.

OSTUNI, M. R. Leggi e politiche di governo nell'Italia liberale e fascista. In: BEVILACQUA, P.; DE CLEMENTI, A.; FRANZINA, E. *Storia dell'emigrazione italiana*. Partenze. Roma: Donzelli, 2001. vol. I, p. 309-321.

- SALOMONE, G. *Il manicomio di Nocera Inferiore*. Napoli: Idelson – Gnocchi, 2004.
- SANFILIPPO, M. (ed.). *Migrazioni*. Storia d'Italia. Annali. Torino: Einaidi, 2009.
- SANFILIPPO, M. *Nuovi problemi di Storia delle migrazioni italiane*. Viterbo: Sette Città, 2015.
- SCARSANELLA, E. *Italiani d'Argentina*. Venezia: Marsilio, 1983.
- SORI, E. *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*. Bologna: Il Mulino, 1979.
- STELLA, G. *Odissee. Italiani sulle rotte del sogno e del dolore*. Milano: Rizzoli, 2004.
- TAYLOR, P. H. *The distant Magnet*. European Emigration to the U.S.A. New York: Haper, 1971.
- TOLONE, G. Emigrazione e pazzia. *Il Manicomio Moderno*, n. 20, p. 29-66, 1908.
- TONIZZI, M. E. *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*. Milano: Franco Angeli, 2000.
- VANGELISTA, C. *Dal vecchio al nuovo continente. L'immigrazione in America Latina*. Torino: Paravia, 1997.

Notas

1 Para um quadro da documentação sobre a emigração transoceânica italiana nos arquivos públicos e privados: Ministério para os bens e atividades culturais (L'EMIGRAZIONE, 2002).

2 Para a história do Arquivo e para um catálogo dos materiais de escritos populares: www.alsp.unige.

3 Cópia digitalizada do diário/memória de Andrea Gagliardo está guardada no *Arquivo ligure dos escritos populares* da Universidade de Gênova.

4 Arquivo central do estado (de agora em diante ACS); Ministério do Interior; Direção Geral de Saúde Pública. *Relações sanitárias (1882-1915)*, p. 992.

5 ACS (Arquivo Central do Estado), DGSP (Direção Geral de Saúde Pública), (1882 – 1915), p. 95, *Relações sanitárias. Relações sanitárias da embarcação Calábria*.

6 A "Revista de Emigração" nasce em 1908 e é mantida, também financeiramente, pelos ambientes econômicos humanitários sobre imigração. É editada em Pesaro. Entre os colaboradores: P. Ascoli, diretor da Escola Superior de Comércio, A. Alberti, diretor do manicômio de Pesaro, A. Cabrini, responsável pelo Ofício de emigração da Sociedade Humanitária, os médicos e acadêmicos A. Mosso e P. Cogliolo, N. Colajanni, U. Conti, responsável do Instituto de estudos coloniais, e o economista G. Mortara.

7 ACS, DGSP, b. 52, *Relações sanitárias (1901 – 1912)*, *Relações sanitárias da embarcação "Città di Torino"*.

Augusta Molinari. Professora Titular de História Contemporânea – Facoltà di Scienze della Formazione dell’Università di Genova. Corso Andrea Podestà, 2, 16121 - Genova, Itália.

Tradução de Paulo Fernando Zaganin Rosa. Doutor em Letras (área de Literatura e Vida Social), pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Assis.

Recebido em 27/10/2016

Aprovado em 07/11/2016