Palumbo, Gianni (2024). *L'Utopia tra le nebbie della memoria. Appunti di un naufragio*. Melito di Napoli: Marotta&Cafiero. 479 pp.

Dopo avere occupato le cronache coeve ma essere stato trascurato a lungo dagli studi, il naufragio del piroscafo *Utopia* – avvenuto il 17 marzo 1891 all'imbocco del porto di Gibilterra e costato la vita a oltre cinquecento persone, in larghissima misura emigranti dall'Italia meridionale diretti a New York – ha suscitato un nuovo interesse in anni recenti, dovuto almeno in parte ai tentativi – più consoni ai giornalisti che agli storici (cfr., per esempio, Gian Antonio Stella, *Odissee. Italiani sulle rotte del sogno e del dolore*, Milano: Rizzoli, 2004) – di stabilire analogie sensazionalistiche, improbabili e astoriche tra questo evento luttuoso e le odierne tragedie del mare che fanno ripetutamente vittime tra i profughi che cercano di attraversare il Mediterraneo su imbarcazioni di fortuna e non certo su navi di linea, per quanto mal attrezzate. Così ai lavori di Marino Valentini (*Il naufragio dell'Utopia. Il Titanic degli abruzzesi dimenticati*, Chieti: Tabula Fati, 2013), Duilio Paiano (*Utopia. Il naufragio della speranza*, Foggia: Edizioni del Rosone, 2017), Pina Mafodda (*Utopia. Il naufragio tra cronaca e storia (17/3/1891)*, Cerro al Volturno: Volturnia Edizioni, 2021) e Roberto Lopes (*1891. Il naufragio del piroscafo Utopia*, Palermo: Istituto Poligrafico Europeo, 2023) si aggiunge ora la corposa monografia di Gianni Palumbo.

Il volume è il frutto del profondo e accurato scavo di un'ingente quantità di materiale documentario inedito, reperito so-

prattutto presso gli Archivi di Stato di Palermo e Napoli, i Gibraltar National Archives e l'Archivio della Cattedrale Cattolica di Gibilterra, di cui è riprodotta un'ampia campionatura nella terza parte del libro, più che altro una lunga appendice (pp. 291-441) anziché un capitolo vero e proprio. Tuttavia, la trattazione tende a privilegiare un approccio descrittivo e compilativo rispetto a un taglio analitico. Inoltre, una maggiore sintesi nella presentazione di una vicenda indubbiamente complessa e dalle molteplici implicazioni avrebbe comunque aiutato il lettore a districarsi in una cospicua mole di considerazioni e documenti dell'epoca.

Nella prima parte del libro Palumbo richiama le motivazioni dei flussi transoceanici italiani alla fine dell'Ottocento, con particolare attenzione all'opera di stimolo degli agenti di emigrazione. Si sofferma sull'esperienza degli italiani negli Stati Uniti e sulle condizioni che trovavano nella società di adozione, sulla falsariga della *Guida dell'emigrante agli Stati Uniti del Nord-America* di Roberto Marzo, pubblicata l'anno successivo all'affondamento dell'*Utopia* e trascritto integralmente nel testo (pp. 76-113). Segnala, infine, i principali disastri marittimi civili, avvenuti tra la conclusione dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, prima e dopo il disastro dell'*Utopia*, fino al naufragio del *Titanic* nel 1912.

La seconda parte costituisce la sezione più interessante del lavoro. Palumbo traccia la storia dell'armatore, la Anchor Line dei fratelli Henderson, e dell'*Utopia*, varata nel 1874 e poi ristrutturata nel 1890 per potenziare il trasporto dei passeggeri di terza classe a scapito della seconda classe, che venne cancellata. Descrive in dettaglio l'ultimo viaggio del piroscafo, iniziato a Trieste il 25 febbraio, proseguito con gli scali a Fiume, Palermo e Napoli e conclusosi con l'affondamento a Gibilterra, il 17 marzo, a causa della collisione con la corazzata inglese *Anson*, il cui rostro squarciò la fiancata dell'*Utopia* facendola inabissare.

Particolarmente originali risultano gli sforzi per conteggiare il numero effettivo delle persone che si trovavano a bordo della nave e soprattutto la ricostruzione delle inchieste sull'accaduto per appurare le responsabilità del disastro. Per quanto riguarda la prima questione, Palumbo non arriva a una cifra certa, ma stima in modo persuasivo che l'*Utopia* stesse trasportando circa 950 individui, compreso l'equipaggio e alcuni clandestini, cioè molti più delle 896 persone registrate dalle fonti ufficiali. Per il secondo aspetto, l'autore esamina l'indagine del coroner di Gibilterra, il processo presso la Marine Court britannica e la causa intentata contro la Anchor Line dai sopravvissuti e dagli

eredi delle vittime davanti al tribunale civile di Napoli. Il coroner attribuì il disastro a ragioni accidentali quali il maltempo che imperversava sul porto e la conseguente scarsa visibilità. La Marine Court, che pure aveva inizialmente posto il capitano della nave – John McKeague – in stato di fermo, finì comunque per scagionarlo. Concluse, infatti, che il comandante, pur avendo commesso un grave errore di giudizio nel compiere la manovra di ingresso nel porto, non era colpevole di imperizia, negligenza o dolo. Radicalmente diverso fu il verdetto del tribunale di Napoli al termine di un processo che all'epoca fece notizia, non tanto per il numero dei morti nel naufragio, quanto per il rilievo degli avvocati che ne furono inizialmente protagonisti: Francesco Crispi, ex presidente del Consiglio in procinto di riassumere la carica, tra i difensori dell'armatore, e il deputato Emanuele Gianturco, insigne esponente della Scuola napoletana di diritto, per le parti civili. La sentenza del tribunale di Napoli, poi confermata in appello, stabilì in solido la responsabilità di McKeague e della Anchor Line per imprudenza e negligenza, a causa dell'inadeguatezza dei mezzi di salvataggio presenti a bordo e dell'insufficienza di carbone alla partenza da Napoli che aveva costretto il piroscafo a fare scalo a Gibilterra per rifornirsene prima di affrontare la traversata atlantica.

Palumbo intende salvaguardare il ricordo delle vittime. Di qui la certosina ricostruzione della lista dei passeggeri, ovviamente al netto dei clandestini. Al tempo stesso l'autore denuncia lo scarso rispetto della vita e della dignità personale dei membri dei ceti popolari, quali erano gli emigranti che viaggiavano in terza classe, come attestato dall'entità estremamente contenuta dei risarcimenti accordati, al termine di un ulteriore contenzioso giudiziario terminato solo nel 1899. Il disprezzo stigmatizzato da Palumbo era un'altra versione del «prezzo del sangue», gli umilianti indennizzi versati dal governo federale statunitense ai familiari degli italiani che, in quegli stessi anni, venivano linciati negli Stati del Sud (Patrizia Salvetti, *Corda e sapone. Storie di linciaggi degli italiani negli Stati Uniti*, Roma: Donzelli, 2003, pp. xxxiii, 79-82). Stefano LUCONI