

A pobre e generosa família da Bem-aventurada Assunta Marchetti

Gennaro Mauro Colonna

Camaione, 2024

Resumo

O estudo, abordando o fenômeno migratório do final do século XIX, trata das viagens ao Brasil de um grupo de missionários da Congregação Scalabriniana. 130 anos se passaram desde a primeira viagem de Dom Giuseppe Marchetti em 1894; Passaram-se apenas 10 anos desde a beatificação da sua irmã Assunta Marchetti, mas sabemos muito pouco sobre o percurso destas veneráveis figuras. Este trabalho pretende descobrir algo mais sobre aquelas viagens que, apesar dos esforços feitos para este modesto estudo, ainda permanecem misteriosas nos detalhes da travessia oceânica numa era de transição da navegação à vela para a navegação mista vela-vapor. Os missionários que partiram de uma pequena cidade da região de Camaione pertenciam em sua maioria à família Marchetti; a investigação tem como objetivo reconstituir as viagens exploratórias de Dom Giuseppe Marchetti e a da partida definitiva para o Brasil e das pessoas que com ele partiram em outubro de 1895. Parte do trabalho concentra-se no conhecimento do navio utilizado para a travessia oceânica e na compreensão das dificuldades sofridas pelo grande número de emigrantes italianos nessas viagens. Nas conclusões, tenta-se uma comparação entre aquelas antigas migrações “de plantão” e as caóticas do nosso tempo.

Introdução

O objetivo deste trabalho é reconstruir a viagem feita pela Bem-Aventurada Madre Assunta Marchetti junto com sua mãe, seus irmãos e irmãs de Lombrici, aldeia de Camaione na província de Lucca, até São Paulo no Brasil em 1895. Esta figura missionária de Camaione, estudado para a causa de beatificação pela postuladora Irma c.s. Leocádia Mezzomo, foi descrita em profundidade pela Irmã Laura Bondi¹, uma pessoa muito erudita que teve o prazer e a honra de conhecer, e nada mais poderia acrescentar às suas palavras senão tratar da travessia oceânica da qual temos um tanto fragmentada e sem informações. sem suporte documental. Dei-me, portanto, a tarefa de procurar fontes que pudessem documentar, com a maior precisão possível, os métodos da sua viagem.

O trabalho será desenvolvido de acordo com a seguinte estrutura:

1. pesquisa, uso de fontes e dados associados (Arquivo Nacional do Brasil);
 2. descrição da família de Madre Assunta Marchetti (Arquivo de Registro Histórico do Município de Camaione, Registro de Almas da Paróquia de Lombrici, Registros Paroquiais de Capezzano Pianore, Camaione e Compignano);
 3. composição do Grupo Missionário Marchetti (da lista de passageiros do navio);
 4. breve histórico da embarcação na viagem ao Brasil (Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, Lloyd's Missing Vessels 1883-1885², HEC (Heritage & Education Centre)³, Italian Register for the Classification of Vessels);
 5. descrição da viagem ao Brasil;
- Por último no
6. conclusões

Tentarei fazer uma breve comparação entre as migrações dos séculos XIX e XX com as de hoje.

¹ Laura, Bondi. “Cenni sulla vita e sull’opera dei servi di Dio Giuseppe e Assunta Marchetti, personaggi legati al fenomeno migratorio camaioiese di fine ‘800” in *Campus Maior – Rivista di Studi Camaioresi -Istituto Storico Lucchese Sezione di Camaione*, 1998-1999. Massarosa:TMO, 1999.

² Lloyd's Register Foundation is a Registered Charity (Reg. no. 1145988) and limited company (Reg. no. 7905861) registered in England and Wales, and owner of Lloyd's Register Group Limited.

³ Todos os dados relativos ao vaporizador “Fortunata R.” foram retiradas da documentação gentilmente cedida pelo HEC (Heritage & Education Centre) que é reconhecida como Copyright ©Heritage & Education Centre, 2024 e, naturalmente, agradecimentos do autor destas notas.

Entre os muitos aspectos interessantes da investigação, voltada à compreensão dos métodos de travessia oceânica, do navio utilizado e da reconstrução das condições de viagem dos migrantes ao Brasil no final do século XIX, a do conhecimento da família Marchetti parecia para mim ter um significado especial.

Encontrar-me diante de uma família pobre, mas com uma generosidade inquestionável, me emocionou muito e é raro ver o esforço dos Marchettis pelos mais desfavorecidos. Acompanhar os emigrantes durante a viagem, cuidar dos órfãos dos emigrantes italianos assim que chegaram ao Brasil com a criação de um orfanato pelo padre Giuseppe Marchetti, representou apenas o início de um empreendimento, já milagroso por si só, que levou a cuidar de todas as crianças órfãs ou abandonadas, cumprindo a missão scalabriniana.

1. Pesquisa, uso de fontes e dados associados

Os movimentos migratórios provenientes de Itália no final do século XIX, embora amplamente documentados em locais específicos, como o do CISEI (Cento Estudos de Informação sobre a Emigração Italiana), não nos permitem encontrar as pessoas que, como os Marchettis, emigraram individualmente e não com programas de acordos entre Estados.

A migração para as solicitações do Brasil baseou-se no trabalho de agências específicas que organizaram as viagens dos migrantes. Com base nesses acordos, foi garantida aos emigrantes passagem gratuita na terceira classe do navio da Itália para o Brasil. Como ainda acontece hoje, havia chacais dispostos a aproveitar a sua confusão para aproveitar as necessidades dos pobres e fazer enriquecimentos ilícitos.

Para pesquisar os dados de interesse utilizei o Arquivo Nacional do Ministério de gestão e da inovação em serviços públicos onde é possível consultar os documentos de imigração à chegada aos portos. A busca gratuita nas bases de dados pode ser realizada nos fundos e coleções ou, selecionando no item “favoritos”, em:

- Hospedaria de Imigrantes;
 - Agência Central de Imigrantes;
 - Direção Central do Serviço do Povoamento;
 - Hospedaria da Ilha das Flores;
 - Hospedaria dos Imigrantes em Pinheiro;
 - Porto Rio de Janeiro
- Relação Vapores Entrada Porto Santos;
- Relação Vapores Entrada Porto Rio de Janeiro; e outros itens que não dizem respeito a este trabalho.

No que diz respeito às características dos navios utilizados pelos Marchetti nas suas viagens, baseei-me nos documentos da Lloyd's Register Foundation⁴ e do Registo Italiano de Navios.

Para outras verificações, de carácter historiográfico, utilizei a literatura produzida sobre o fenómeno da emigração no final do século XIX; cada fonte será relatada nas notas de rodapé.

2. A família da Beata Madre Assunta Marchetti

Para a composição da família Marchetti de Lombrici, aldeia de Camaiore (Lucca), utilizei as informações do Arquivo Histórico do Município de Camaiore, auxiliado neste pelo Gabinete de Cultura e, sobretudo, pela total disponibilidade da Conservatória do Registo Civil que, em cumprimento da legislação em vigor, disponibilizou pessoal autorizado para consultar o arquivo de dados pessoais⁵ e fornecer os dados solicitados..

As seguintes informações foram extraídas do “Registro de Ficha Familiar de S. Lucia-Lombrici” onde, nas fichas nº 125 e 127, constam os dados da família Marchetti. O chefe da família era MARCHETTI Angelo, filho de Antonio e D'Alessandro Mariangela, nascido em Camaiore em 17 de setembro de 1849, moleiro de profissão, casado com GHILARDUCCI Carola, filha de Giò Domenico e Lenci Francesca, nascida em Viareggio em 18 de abril de 1850 que cuidava da casa. Os dois se casaram em 26 de janeiro de 1868. Angelo faleceu em 26 de abril de 1893.

O primogênito foi Agostino que nasceu em 1868 no dia 8 de julho e seguiu os passos do pai como moleiro. Casou-se com Caterina D'Alessandro em 9 de abril de 1893.

O segundo filho, Giuseppe, nasceu em 3 de outubro de 1869 e decidiu ser padre. “Ele emigrou para a América” parece estar lido nas notas.

A terceira a nascer foi Assunta em 15 de agosto de 1871, dia da Assunção. No “Registro de Batismo da Paróquia de Lombrici”⁶ aparece como Maria Assunta Caterina. Esta é a Bem-aventurada Madre Assunta Marchetti que se tornou freira e seguiu seu irmão Giuseppe até o Brasil.

⁴ Lloyd's Register Foundation is a Registered Charity (Reg. no. 1145988) and limited company (Reg. no. 7905861) registered in England and Wales, and owner of Lloyd's Register Group Limited. Copyright ©Heritage & Education Centre, 2024

⁵ Um sincero agradecimento à Dra. Michela Pucci pela colaboração pessoal e à Dra. Patrizia Manfredi que me prestou assistência e produziu os dados solicitados.

⁶ Tenho que agradecer ao meu amigo Luca Santini que dedicou seu tempo para verificar o Lombrici Soul Registry.

A quarta a nascer, novamente em Lombrici, foi Angela, nascida em 19 de janeiro de 1874; casou-se com Pardini Oreste em 29 de julho de 1894.

A quinta nasceu em Lombrici em 4 de agosto de 1875 e recebeu o nome de Teresa; ela se casou com Angeli Attilio em 30 de junho de 1895.

O sexto filho nasceu com o nome de Giò Antonio Vincenzo Pio em 22 de agosto de 1877 e casou-se com Moriconi Luisa em 5 de outubro de 1897.

O sétimo filho foi Vincenzo, nascido em 27 de fevereiro de 1879 e falecido com poucos dias de idade, em 5 de março de 1879.

O oitavo nascimento, o último em Lombrici, trouxe à luz Maria Albina Pia, conhecida como Elvira, em 9 de julho de 1880.

Em 1880, a família Marchetti mudou-se de Lombrici para a Fabbrica di Pianore.

Foi então a vez de Filomena que nasceu na Fabbrica di Pianore em 17 de novembro de 1884 e faleceu em 23 de setembro de 1885.

O nome do décimo não é muito claro. Pareceria a segunda Filomena que relata Madre Assunta nas suas anotações; o nome que aparece é Maria Barbara Cecilia Filomena nascida em 22 de novembro de 1886.

Finalmente, a última filha de Angelo e Carola Ghilarducci foi Maria Luisa, nascida na Fabbrica di Pianore em 10 de julho de 1891.



Figura 1: Família de Angelo Marchetti (retirado de Campus Maior Rivista di Studi Caimaioresi 1998-1999 n. 10-11 e reformulado pelo autor)

A lista de registro continua relatando os nomes daqueles que “ampliaram” sua família após casamentos e novos nascimentos.

No número 14 da lista está Altemura Caterina, filha de Michele e do falecido Dati Ottonela, nascida em Radicchi em 21 de novembro de 1864, esposa de Agostino, casada em 9 de abril de 1893. Na época do casamento Caterina tinha, portanto, 29 anos e Agostino tinha 25 anos..

No número 15 está Marchetti Giò Domenico Giuseppe Angelo, filho de Agostino e Caterina Altemura, nascido em Fabbrica di Pianore em 15 de setembro de 1893.

No número 16 está registrada Marchetti Maria Assunta Bianca, nascida em 2 de março de 1895, filha de Agostino e Caterina Altemura.

No número 17 encontramos Marchetti Giuseppe, filho de Agostino, nascido em 24 de janeiro de 1897 e falecido em 4 de fevereiro de 1897.

No número 18 está Moriconi Luisa, filha de Giuseppe e Angeli Barbara, nascida em Camaione em 24 de janeiro de 1879 e que se casou com "Marchetti Pio" em 9 de março de 1897, que corresponde a Marchetti Giò Antonio Vincenzo Pio.

No número 19 está Marchetti Giuseppe di Agostino, nascido em Camaione em 26 de junho de 1898.

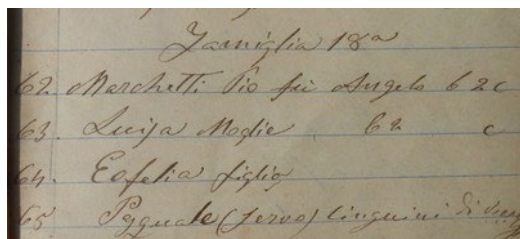
Marchetti Ofelia di Giò [e Moriconi Luisa], nascido em Lombrici em 18 de abril de 1899, está registrado com o número 20.

No número 21 encontramos uma Marchetti Assunta filha de Agostino [e Caterina D'Alessandro] nascida em Camaione em 30 de setembro de 1899

A lista de família termina no número 22 onde está registrada Marchetti Maria, filha de Giò [e Moriconi Luisa] nascida em Camaione em 8 de setembro de 1901.

A mudança da família Marchetti em 1880 para a Fabbrica di Pianore é comprovada pela ausência do nome de Maria Albina Pia, conhecida como Elvira no registo de baptismo de Lombrici. A partir do referido Registro de Batismo pude reconstruir o nome exato de cada um dos filhos de Angelo e Carola Ghilarducci.

O valor formal dos registos populacionais demonstra como a unidade familiar era, à época, efectivamente a célula elementar de um Estado; a tradição de repetir muitos nomes “por respeito” aos pais, avós, irmãos, irmãs, etc. impôs o acréscimo da paternidade e da maternidade de cada indivíduo para efeito de identificação unívoca (a completude da informação desapareceu nas décadas de 70 e 80 do século passado para “não discriminar” os nascidos de pais desconhecidos). A Ficha de Família, prova de uma família patriarcal clássica do final do século XIX, permite comparar os dados pessoais dos membros individuais com os dados constantes da lista de passageiros do navio “Fortunata R.” costumava emigrar para o Brasil e afirmar com certeza quem da família saiu e quem ficou na Itália.



Um caso particular está ligado a Marchetti Pio que partiu para o Brasil, seu nome está presente na lista dos "Fortunata R.", encontramos-no no registro familiar de 1900 da Freguesia de Lombrici como "Família 18ª" ocupando a lista lugares de 63 a 65 - composto por

Marchetti Pio fu Angelo, Luisa Moglie [Luisa Moricone],

Eofelia Figlia, Pasquale (servo) Cinquini di

Vincenzo.

Isto significa que nem todos os emigrantes conseguiram adaptar-se e muitos deles regressaram a Itália. Para Pio, romanticamente, poder-se-ia pensar que, tendo em conta os seus dezoito anos, teria tido uma namorada cujo telefonema o levou a regressar, no entanto, a hipótese mais provável é que Agostino, o novo chefe da família após a morte de seu pai, Angelo, encarregou Pio de acompanhar e ajudar sua mãe e irmãs na criação do orfanato fundado por Giuseppe. Seria necessário ter acesso à correspondência entre a parte da família que foi em missão ao Brasil e a que permaneceu na Itália para tentar entender o plano de Pio.

Restando apenas aos que partiram para o Brasil, excluindo Carola Ghilarducci que foi batizada em Viareggio, encontramos a anotação do batismo de Giuseppe no n. 349 do registro de batizados:

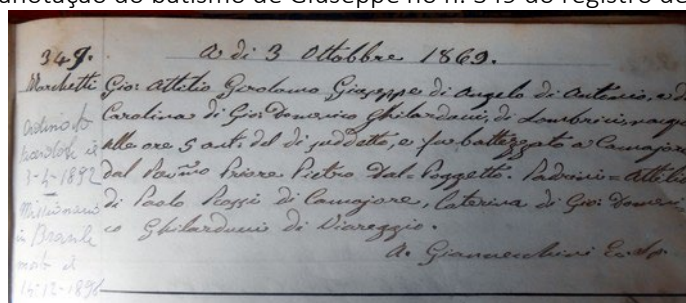


Figura 3: Anotação do batismo de Giuseppe Marchetti

Da leitura do registo de 3 de Outubro de 1869 descobrimos o nome completo imposto:

“a di 3 Ottobre 1869

Marchetti Gio: [Giovanni] Attilio Girolamo Giuseppe di Angelo di Antonio, e di Carolina di Gio:

Domenico Ghilarducci di Lombrici, nacque alle ore 5 antim. Del di suddetto, e fu battezzato a

Camaione dal Rev.mo Priore Pietro Dal Poggetto. Padrini = Attilio di Paolo Rossi di Camaione, Caterina

di Gio: Domenico Ghilarducci di Viareggio [sotto firmato] ‘ a. Giannecchini Ec. Sp.’ ”.

Uma nota posterior relata: “Ordenado Padre em 3-4-1892” e também “Missionário no Brasil falecido em 14-12-1896”.

O registro batismal da Beata Assunta Marchetti traz o número 378.

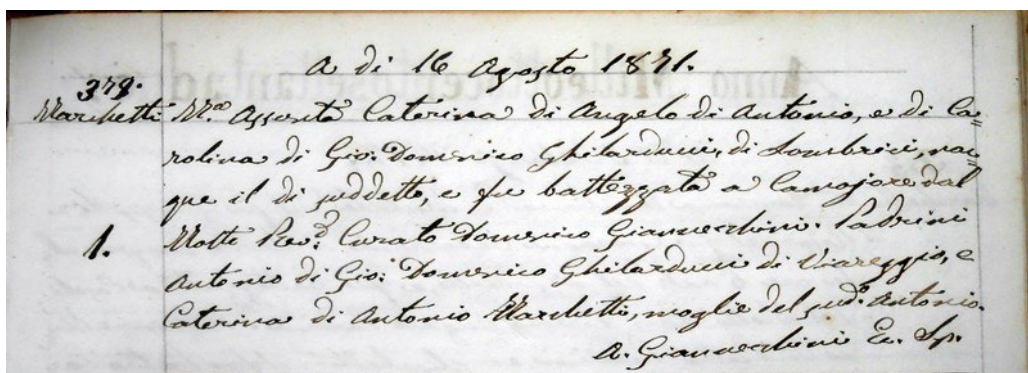


Figura 4: Nota sobre o batismo de Maria Assunta Caterina Marchetti

"a di 16 Agosto 1871.

Marchetti M.^a [Maria] Assunta Caterina di Angelo di Antonio, e di Carolina di Gio: Domenico Ghilarducci di Lombrici, nacque il dì suddetto, e fu battezzata a Camaiore dal Molto Rev.mo Curato Domenico Gianneccchini. Padrini Antonio di Gio: Domenico Ghilarducci i Viareggio, e Caterina di Antonio Marchetti, moglie del pred. Antonio.

[assinado abaixo] ' a. Gianneccchini Ec. Sp.' "

Uma nota ao lado mostra o número "1" que não consigo explicar; talvez a hora do nascimento à 1h do dia 15 de agosto de 1871 e do batismo no dia seguinte a 16 de agosto? Há um pequeno desalinhamento entre o Registro que faz com que ela nasça no dia 15 de agosto e a Igreja que permite que ela nasça no Batismo no dia 16 de agosto.

Pio foi batizado em Camaiore conforme consta do certificado n. 466:

"a di 22 Agosto 1877.

Marchetti Gio: [Giovanni] Amtonio Vincenzo Pio di Angelo di Antonio, e di Carolina di Gio: Domenico Ghilarducci di Lombrici, nacque alle ore 4½ pom. del dì quod: e fu battezzato a Camaiore per commissione dal Rev. Can. Nicolas Santucci. Comare fu Rosa Romanini moglie di Pietro Tabarrani di Lombrici.

[sotto firmato] ' a. Gianneccchini Ec. Sp.' "

As outras Marchettis que viajam ao Brasil são Elvira, Filomena 2 e Maria Luisa. Nenhum dos três está presente no Registro de Batismo de Lombrici.

No cartório "Elvira" está inscrita como "M.^a Albina Pia chamada Elvira" mas não encontrei a sua certidão de baptismo que procurei, como me pareceu lógico, na Freguesia de Capezzano Pianore, pois a família tinha mudou-se para Fabbica di Pianore: Infelizmente, os registros de 1880 estão faltando.

A personagem definida como "Filomena 2", nascida Maria Barbara Cecilia Filomena, consta do número 38 do registo de baptizados de Capezzano Pianore (LU), em cuja jurisdição paroquial pertencia Fabbica di Pianore. Foi batizada em 23 de novembro de 1886 como Filomena Maria Bárbara Cecília "filha de Angelo di Antonio e Carolina di Gio: Domenico Ghilarducci, cônjuges legítimos da Paróquia de Camaiore, nasceu no vigésimo segundo dia do corrente [mês de novembro], e no dia seguinte foi batizada nesta Fonte Sagrada por o abaixo-assinado. Rosa, esposa de Pietro Dati e filha de Agostino Romanini, foi a madrinha. [assinado] P. Benedetto Reitor".

No número 55 do referido registro consta o batismo de Marchetti Maria Luisa:

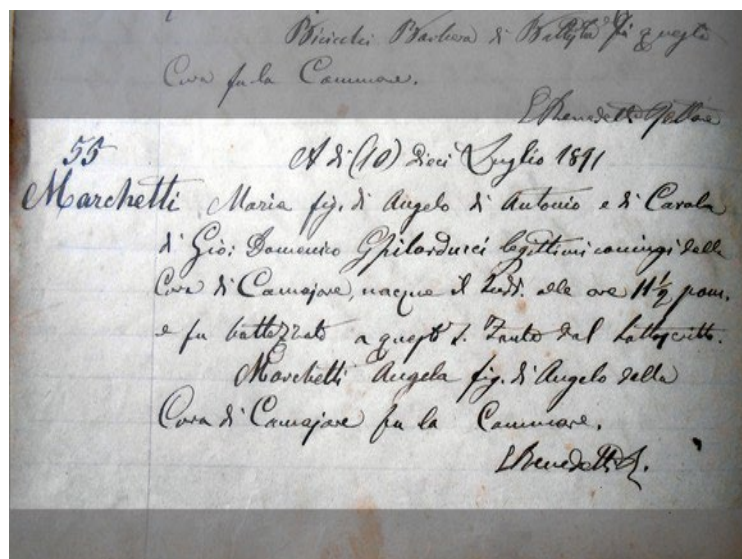


Figura 5: Batismo de Maria, última nascida na família de Angelo Marchetti

A "commare", ou madrinha, era sua irmã Angela (que por sua vez foi batizada em 18 de janeiro de 1874 como Maria Francesca Teresa Angela).

3. O Grupo Missionário Marchetti

Antes de passar a expor as provas documentais do percurso do Grupo Missionário Marchetti, considero útil recordar como começou a sua aventura humanitária.

As viagens de Dom Giuseppe Marchetti

Dom Giuseppe Marchetti solicitou e obteve permissão para viajar a Gênova para prestar assistência aos emigrantes que saíam daquele porto. Enquanto acompanhava seus aldeões de Compignano a Gênova, de partida para o Brasil, Dom Giuseppe conheceu o Padre Pietro Maldotti que, depois de ter lutado para estabelecer uma capelania no porto de Gênova, ali retornou para cumprir a tarefa que lhe foi confiada por Monsenhor Scalabrini ao assumir a Missão no Porto⁷. Para o jovem Marchetti o encontro foi tão marcante que sentiu o chamado a ser Missionário.

Impressionado com o que viu, pediu a Monsenhor Scalabrini permissão para viajar naqueles navios que transportavam carga humana como capelão de bordo. O Bispo, que anos antes já havia iniciado o projeto missionário para o Brasil tanto que

«No dia 12 de julho de 1888, Mons. Scalabrini recebeu a profissão quinquenal dos primeiros missionários e entregou o crucifixo às dez primeiras partidas: Pe. Felice Morelli, Pe. Francesco estava esperando por eles Zaboglio; Pe. Domenico Mantese e Pe. Giuseppe Molinari, que deveriam se juntar a Pe. Pietro Colbachini no Paraná (Brasil); Pe. Marcellino Moroni d'Agnadello, Pe. Giuseppe Venditti, Pe. Remigio Pezzotti e Pe. Vincenzo Spada (que mais tarde se tornou sacerdote), com destino ao estado brasileiro do Espírito Santo.»⁸

atendeu ao pedido do padre e Dom Giuseppe fez sua primeira viagem exploratória no navio "Maranhão" que foi o novo nome assumido pelo navio a vapor "Giulio Cesare".

Creio que há uma certa confusão em relação às viagens realizadas por Dom Giuseppe.

Enquanto no "*Storia della Congregazione Scalabriniana*"⁹ lemos que depois de ser aceito como missionário externo por Monsenhor Scalabrini «[...]Fez sua primeira viagem no vapor "Maranhão" em outubro-novembro de 1894 [...]», no site Scalabrinianos, na página dedicada ao Venerável Padre Giuseppe Marchetti¹⁰, em vez

⁷ P. Antonio, Perotti. "Appunti cronologici e note storiche" in *Scalabrini e le migrazioni V.II*. p. 61. Roma: Istituto Storico Scalabrini, 2004.

⁸ Mario, Francesconi. *Storia breve della Congregazione Scalabriniana (1888-1975)*. p. 15. Roma: Centro Studi Emigrazione, 1975.

⁹ AA.VV. "Le prime missioni in Brasile(1888 • 1905)" in *Storia della Congregazione Scalabriniana Vol. III Cap. V*. a cura di P. Mario Francesconi, C.S. . p.48. Roma: Centro Studi Emigrazione, 1973

¹⁰ Scalabriniane. Venerabile Padre Giuseppe Marchetti. Vedi <https://www.scalabriniane.org/pe-giuseppe-marchetti/>

disso, lemos isso «Em outubro de 1894, Padre Giuseppe Marchetti fez sua primeira viagem como missionário, capelão, a bordo do navio Giulio Cesare.» Para os fins do ministério que o Padre Marchetti desempenhou, qualquer esclarecimento seria inútil, mas para fins históricos, especialmente se se pretende reconstruir a história das suas viagens, a precisão é fundamental. Tendo que realizar pesquisas de arquivo, por si só complicadas, que remontam a notícias originadas em 1894, toda a informação disponível é utilizada para esse fim; informações que, ao mesmo tempo, podem revelar-se muito úteis ou enganosas. Diante de notícias conflitantes, é necessário explorar essas contradições para atingir o objetivo. E vou direto ao ponto.

Com base nos resultados da minha pesquisa, posso afirmar sem dúvida que o Padre Marchetti fez duas viagens antes de fazer uma terceira e definitiva com o seu Grupo Missionário? Eu diria que não! Depois tenho que usar as contradições entre as fontes, as discrepâncias nos tempos dos acontecimentos e nos acontecimentos da época, para tentar chegar a uma verdade possível e documentada.

Por exemplo, quando nas citadas páginas do Venerável Padre Giuseppe Marchetti li que «Em dezembro do mesmo ano [1894] fez sua segunda viagem ao Brasil no navio Maranhão» encontro contradições com as afirmações da História da Congregação que, em vez disso, relata que «Portanto, no final de 1894, Pe. Marchetti empreendeu a segunda viagem, novamente como capelão de bordo, desta vez no "Giulio Cesare".» que, por assim dizer, dependem dos vários relatos boca a boca ora uma, ora outra versão.

A minha versão é que o Padre Marchetti no "Piroscapo Giulio Cesare" - não confundir com o "Transatlântico Giulio Cesare" previsto em 1913 mas que, devido à Primeira Guerra Mundial, só foi lançado em 1920 - nunca pôs os pés no Brasil pela simples razão de que as últimas viagens do "Giulio Cesare" ao Brasil datam de 11 de agosto de 1893 e, após essa data, tendo sido vendido, o mesmo vapor continuou a operar com o nome "Maranhão". Daqui resulta que, dado que a primeira viagem foi feita por Don Giuseppe em 1894, não fiz pesquisas exaustivas sobre o "Giulio Cesare", embora, por uma questão de escrúpulo, verifiquei a lista de passageiros do "Giulio Cesare" preservada no arquivo BR_RJANRIO_OL_0_RPV_PRJ_05053_d0001de0001 relativo à viagem de 11 de agosto de 1893 e padre Giuseppe está ausente.

A travessia do "Maranhão" em 11/09/1894 está relacionada à primeira viagem de Marchetti, excluindo a que fez de Compignano a Gênova para acompanhar seus aldeões na captura do navio. O navio a vapor "Maranhão" chegou ao porto de Santos (Brasil) em 9 de novembro de 1894.

Presidência da República
Arquivo Nacional

**DIVISÃO DE POLÍCIA MARÍTIMA, AÉREA E DE
FRONTEIRAS - DPMF**

RELAÇÕES DE PASSAGEIROS EM VAPORES

PORTO DO RIO DE JANEIRO

NOTAÇÃO: BR.AN.RIO.OL.0.RPV.PRJ. 5272

VAPOR: MARANHÃO

DATA: 09.11.1894

PROCEDÊNCIA: GENOVA

NÚMERO DE FOLHAS: 23

FOLHAS EM BRANCO: 23v (verso)

NO ME DO VAPOR CONFIRMADO NO
CARIMBO DA FOLHA 23.

Com base nestas informações, e calculando com base nos tempos médios de viagem necessários para a travessia (cerca de 3 semanas), creio que o bom Padre não poderia ter estado na Itália antes da semana de 3 a 9 de dezembro de 1894. A partir de nesta data, sem prejuízo dos tempos técnicos necessários ao navio para outra viagem, e que poderíamos considerar dentro de uma semana, devemos situar a segunda viagem do Padre Marchetti.

Ora, supondo que o vapor "Maranhão" pudesse ter partido para o Brasil na semana seguinte (17 a 23 de dezembro) significa que poderia ter chegado ao porto, em Santos ou no Rio de Janeiro, na primeira semana do novo ano de 1895. Ou, se considerarmos as operações técnicas do navio e os tempos de carregamento da nova carga humana realizados com maior rapidez, a chegada ao porto do Brasil não poderia ter

ocorrido, em qualquer caso, antes da última semana de primeira viagem de Giuseppe Marchetti dezembro de 1894.

O comunicado divulgado no site "Scalabriniane" que «Durante a viagem, após a cerimônia fúnebre de uma mãe que deixa um filho pequeno nos braços de um pai que ameaçou atirar-se ao mar. Padre Giuseppe cuida do filho órfão e cuida dele. Assim, "Deus plantou no seu coração ardente" o desejo de construir um orfanato para acolher os pequenos indefesos. Em fevereiro de 1895, em solo paulista, lançou a pedra fundamental do Orfanato Cristóvão Colombo.»¹¹, certamente plausível, mas

¹¹ Scalabriniane. Venerabile Padre Giuseppe Marchetti. Vedi <https://www.scalabriniane.org/pe-giuseppe-marchetti/>

deve ser verificado com documentos. Ora, como o escrito se refere à “primeira viagem”, no “Maranhão” durante aquela viagem, como mostra o referido documento de arquivo, o Capitão Ferrea constatou a morte de três passageiros: 443 (uma mulher), 793 (um pai) e passageiro 1111 (uma criança); ao embarcar “Carlo”, marido da falecida, está inscrito no nº. 442 e sua esposa no nº. 443 mas não há crianças registradas na partida. A passageira 443 deveria ser uma jovem esposa que, talvez, tenha sentido falta do marido durante o nascimento do bebê a bordo? Possível. O homem, desesperado, contou com a ajuda de Dom Giuseppe que o convenceu a confiar-lhe a criança e que lhe encontraria um lugar seguro e digno. O homem confiou e o jovem padre cumpriu a promessa.

Infelizmente, a procura de dados relativos à “segunda viagem”, embora meticulosa, não produziu resultados úteis. O escrúpulo de pesquisar documentos do mês de Dezembro, ainda anteriores à última semana, colocou-me perante um caso de homonímia tendo encontrado registado, em 19 de Dezembro de 1894, no “San Gottardo”, no número 872 com passaporte nº. 1972, um Marchetti Giuseppe de 26 anos que, com certeza, não pode ser nosso tanto por motivos temporais (ver acima) como porque sua esposa Rosa está incluída na lista... Mas o fracasso não me fez desistir e se «Em fevereiro de 1895, em solo paulista, lançou a pedra fundamental do Orfanato Cristóvão Colombo.»¹² então o padre Marchetti deve ter chegado antes dessa data. A única entrada compatível, e que verifiquei, é a do vapor “Maranhão” em Santos em 22 de janeiro de 1895 (documento de arquivo BR_RJANRIO_BS_0_RPV_ENT_000028_d0001de0001 de 22 de janeiro de 1895), mas o documento não registra nenhum Marchetti Giuseppe. Só por teimosia e sem sucesso examinei os documentos até os lançamentos de março de 1895.

No período 1894-1895, porém, existem lacunas documentais que provavelmente se devem ao clima de protesto e anti-italiano que se desenvolveu no Brasil e que levou à grave crise política e ao risco de guerra entre os dois países. O enviado do rei Umberto, ministro plenipotenciário De Martino, resolveu a crise em 1896, também sob pressão dos navios da Marinha Real enviados a Santos. Além disso, no mesmo período, eclodiu na região uma epidemia de febre amarela que provocou a morte de muitos marinheiros italianos e, como sabemos, também do próprio Padre Giuseppe, em 14 de Dezembro de 1896 (acontecimento que a paróquia de Lombrici prontamente registou em seus registros, veja a figura 3). Devido ao caos que reinava na região brasileira de Santos e Rio de Janeiro naquela época, é altamente provável que faltasse a compilação regular das entradas nos portos; a prova está na recuperação regular de documentos a partir de maio de 1896.

Portanto a única certeza está no documento de arquivo

- [BR RJANRIO OL.O.RPV, PRJ.5272 - relação de passageiros do vapor maranhão \(rv 59\) – Dossiê](#)

Procedência: Hamburgo relativo à “primeira viagem” de Don Giuseppe Marchetti.

As verificações realizadas no acervo BR RJANRIO OB do Arquivo Nacional¹³ que contém na série BR RJANRIO OB.O.EPE no dossiê da subsérie AGI 79 (sequência completa: BR RJANRIO OB.O.EPE.AGI.79) em que está inserido o nome de Giuseppe Marchetti confirme os dados do passageiro lista de navio. O documento da *Agência Central de Imigração* mostra-o na página 77 com o número 3.919 chegando em 9 de novembro de 1894 no navio *Maranhão*.

Este é certamente o nosso Padre Marchetti porque a coluna “*pessoas de família*” (familiares) está marcada com 1 (ou seja, ele estava viajando sozinho). Encontrei confirmação em dois outros documentos encontrados nos mesmos arquivos.

O primeiro, BR_RJANRIO.OL.O.RPV.PRJ.5272, faz parte da base de dados dbo.Migrantes_Vapor do Arquivo Nacional.

¹² Ibidem

¹³ Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos: SIAN. Sistema de Informações do Arquivo Nacional



Figura 7: Acervo onde Giuseppe Marchetti está listado

A ficha reproduzida ao lado contém um único dado adicional: o número 1053 que, na verdade, foi mal copiado porque na lista de passageiros do navio o número real é 1050.

Figura 8: Cartão para Giuseppe Marchetti

CÓDIGO DE REFERÊNCIA							
BR RJANRIO OL 0 RPV PRJ 5272							
DADOS IMIGRANTE							
NOME	Nº ORDEM	PARENTESCO	IDADE (ano)				
Giuseppe Marchetti	1053	Nada consta					
IDADE (mes)	IDADE (intervalo)	SEXO	NAÇÃO/NACIONALIDADE				
		Masculino	Italiana				
ESTADO CIVIL	PROFISSÃO	RELIGIÃO	INSTRUÇÃO				
Nada consta	Nada consta	Nada consta	Nada consta				
DADOS DA VIAGEM							
DATA DE CHEGADA	PORTO DE ENTRADA		NAVIO		CLASSE		
09/11/1894	Gênova		Maranhão				
PROCEDÊNCIA	DESTINO						
Itália	Rio de Janeiro						
ACOMPANHANTES							
PRENOME	SOBRENOME	Nº ORDEM	PARENTESCO	IDADE (ano)	IDADE (mês)	IDADE (intervalo)	
Registros não encontrados							
OBSERVAÇÕES							

Para fechar o círculo e confirmar os dados, pude conferir no segundo documento BR RJANRIO OL 0 RPV PRJ 05272_d0001de0001.pdf, ou seja, a lista de passageiros do "Maranhão", onde consta o número da posição na lista de passageiros do navio a vapor "Maranhão", vindo de Hamburgo com escala em Gênova, onde embarcou Dom Giuseppe Marchetti, é distintamente 1050 como atesta a imagem reproduzida abaixo.

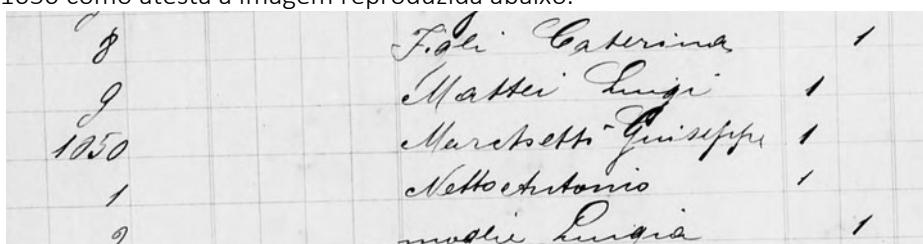


Figura 9: Da lista de passageiros do "Maranhão" de 9 de novembro de 1894

Sem mais dúvidas posso afirmar que Dom Giuseppe Marchetti fez sua primeira viagem exploratória a bordo do vaporizador de 1ª classe "Maranhão", de 2.228 toneladas, número de série 248, sob o comando do Capitão Filippo Ferrea, do médico de bordo Adolfo Maroni, bem como relatado no Notaço: BR.AN.RIO.OL.0.RPV.PRJ.5272 entrando no porto do Rio em 9 de novembro de 1894.



O Vapor "Maranhão", conforme atesta o carimbo de fechamento do documento, fazia parte da frota da Compagnia La Ligure Brasileira de Gênova.

Assim que Dom Giuseppe desembarcou e encontrou alojamento para a criança, surgiu a ideia de fundar um orfanato para filhos de emigrantes. O mistério da "segunda viagem" permanece sem solução.

Figura 10: anúncio de La Ligure-Brasiliana de Angelo Fiorita

Infelizmente não consegui saber exatamente quando e como ele retornou à Itália após a primeira viagem. Provavelmente, de acordo com o que é relatado na *Storia della Congregazione Scalabriniana*¹⁴, talvez tenha voltado no mesmo vapor "Maranhão"; de fato, na carta entregue

pelo Cônsul a Dom Marchetti para Dom Scalabrini - que informa ser datada de 11 de novembro de 1894 - é literal: "[...] Eu não posso continuar. O capitão do "Maranhão" onde está a bordo o excelente Don Marchetti já está esperando os embarques há meia hora e tenho que terminar, bem no momento mais lindo."¹⁵. Levando-se em conta as escalas que o navio ainda teria que fazer para desembarcar os emigrantes em outros portos brasileiros, poderia ter chegado à Itália, presumivelmente em Gênova, na primeira semana de

¹⁴ AA.VV. *Storia della Congregazione Scalabriniana* a cura di P. Mario Francesconi, C.S., "Le prime missioni in Brasile(1888 • 1905)" Vol. III Cap. V. p.48. Roma: Centro Studi Emigrazione, 1973

¹⁵ Ibidem. Nota 1 Carta de Gherardo Pio de Sabóia para G. B. Scalabrini, Rio de Janeiro, 11.11.1894 (Arch. G.S., 35(6/2)).

dezembro do ano de 1894. Entrega da carta consular ao seu bispo Scalabrini, talvez ele lhe tenha contado os acontecimentos ocorridos no navio, pedindo-lhe que fosse designado para a inauguração do orfanato “Cristóvão Colombo” em missão permanente em São Paulo.

Diz-se que ele fez uma segunda viagem? Claro, caso contrário, como ele poderia ter lançado a pedra fundamental do orfanato em fevereiro de 1895? Mas, como já foi mencionado, essa viagem permanece um mistério do ponto de vista documental. A outra viagem segura, tendo obtido a garantia de poder ativar a Missão no Brasil, é a que fez com seu Grupo Missionário Marchetti.

A jornada do Grupo Missionário Marchetti

A figura ao lado mostra um exemplo do contrato de passagem do “S.S. Fortunata R.” (o R. significa Raggio) com o Governo da Província de San Paolo. O documento [br_rjanrio_bs_0_rpv_ent_000293_d0001de0001.pdf](#) contém dados relativos ao “Grupo Missionário” liderado pelo Padre Giuseppe Marchetti:

Figura 11: frontispício da lista de passageiros do vapor “Fortunata R.” chegou a

Santos em 18 de novembro de 1895.¹⁶

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO NACIONAL
SPMAF (SP) – SANTOS Cód.: BS
RELAÇÕES DE PASSAGEIROS EM VAPORES
ENTRADA
NOTAÇÃO: BS. RPV. ENT. 000293
VAPOR: FORTUNATA R.
DATA: 18/11/1895
PROCEDÊNCIA: GÊNOVA
NÚMERO DE FOLHAS: 27
FOLHAS EM BRANCO: 23v, 24v, 27v

A primeira página do documento está reproduzida ao lado.

O documento, composto por 40 (quarenta) páginas, contém a relação dos passageiros do S.S. LUCKY R. (Fortunata Raggio).

A busca por nomes é complicada pelo fato de que, como os nomes são escritos à mão, não é possível fazer uma busca automática. Você precisa percorrer a lista página por página e pesquisar o nome desejado. Durante a pesquisa me deparei com um fato curioso: a lista mostra quatro pessoas com o sobrenome Scalabrini como emigrantes (lista número

1450 Scalabrini Emilio, 1451 Scalabrini Giuditta, esposa, 1452

Figura 12: frontispício da lista de passageiros Scalabrini Fortunata, filha, 1453

Scalabrini Raimondo, filho. do vapor “Fortunata R.” em Santos, em 18 de novembro de 1895.



A singularidade, como é fácil imaginar, consiste no facto de viajar naquele navio um grupo de missionários "scalabrinianos", o Gruppo Missionari Marchetti (GMM) ao qual é dedicado este trabalho (o nome Gruppo Missionari Marchetti é meu e espero não cair em mal-entendidos, visto que não tenho muito conhecimento em assuntos religiosos).

Embora a coincidência me parecesse um bom presságio para a pesquisa do GMM, composto pelo Padre Marchetti Giuseppe, Ghilarducci Carola (mãe de Giuseppe), Marchetti Maria Assunta Caterina (freira e irmã do padre), Larini Angela e Franceschini Maria, a decepção foi grande por não encontrarem seus nomes. Chegando agora à lista número 1.817, correspondente a Zasoni Pietro (criança de 2 anos), e no final da página, fechada com a assinatura do Comendador G. Cafiero datada de 18 de novembro de 1895, nem mesmo a sombra do Padre Marchetti.

Onde eu estava errando? É possível que o esforço despendido na procura desse documento não tenha produzido o resultado esperado? No entanto, a página estava claramente concluída. A confirmação se deu pelas intenções do Comandante que, ao fechar o documento, relatou o resumo: Imigrantes 1.817, Pagantes 117, [ilegível] 8, [linha de fechamento] para Total de 1.942 pessoas a bordo.

A ansiedade de encontrar “meus nomes” reinou suprema e agiu como uma péssima conselheira! Na verdade, bastou ir um pouco mais longe, prestando atenção naquele “Paganti 117”.

Na verdade, é relatado na página 24 do projecto de documento “Vapor: inscrito em 18/11/1895 – Saída: Passageiros” e, logo abaixo, manuscrito em bela caligrafia, “Piroscafo Fortunata R.”. Um pouco mais adiante, sempre com a mesma caligrafia, você pode lê-lo em italiano “Lista de passageiros pagos desembarcando em Santos”.

Deixando a página 24 em branco, uma nova lista de passageiros da Agenzia Italia que desembarcam em Santos começa na página 25. Por fim, na página 26 os esforços são recompensados, ou quase. Quase porque,

como veremos, não há certeza se os nomes que julgo pertencerem ao GMM correspondem realmente ao Padre Giuseppe Marchetti e seus seguidores.

Na lista de pagadores encontro no. 63 Na coluna Idade aparece “Marchetto Giuseppe”, 25 – que na verdade era a idade de Giuseppe na época – e nas Observações aparece um C.II que,

16Imagens cortesia do Arquivo Nacional do Brasil retiradas do SIAN, Sistema de Informação do Arquivo Nacional

presumivelmente, indicava a viagem de 2ª Classe. No entanto, o grupo também contém no. 64, Marchetto Pio, de 11 anos, no. 65, Marchetto Mario de 3 anos, no. 66 a Marchetto Filomena de 7 anos, no. 67 um Marchetto Carola de 45 anos, no número 68 há um Marchetto Assunta e a lista dos “Marchettos” termina no n. 69 com Marchetto Elvira de 16 anos.

Eu me senti confuso. Pelo que me disseram, sabia que a viagem tinha sido empreendida por Giuseppe, Carola e Assunta; Eu sabia que Franceschini Maria e Larini Angela haviam partido como missionários com eles, mas os outros nomes foram completamente inesperados. Ao ler as muitas listas compiladas pelos navios que transportavam imigrantes na época, percebi que o método consistia em agrupar nas listas aqueles pertencentes ao mesmo grupo familiar. É possível que toda a família tenha se mudado para o Brasil durante a viagem com Fortunata Raggio? Se sim, o que aconteceu com o marido de Carola? Teria ele permanecido na Itália com seu outro filho mais velho, Agostino?

Embora ainda não tivesse certeza, havia encontrado, pelo menos, uma coincidência com a composição da família Marchetti descrita por Assunta nas páginas 15 e 16 do livreto. *Beata Madre Assunta Marchetti*:

“ Meus pais se chamavam Angelo e Carolina. [...] Eu tinha dois irmãos mais velhos: Agostino e Giuseppe. A nossa família cresceu depois do meu nascimento, com o nascimento da Ângela, da Teresa, do Pio, do Vincenzo, da Elvira, da Filomena e da Maria Luísa. Destes, dois morreram ainda jovens: Vincenzo que viveu apenas 1 mês e Filomena que viveu 14 meses. Mas tivemos dois Philomenes...”¹⁶

Resumindo, a família era formada por Angelo Marchetti (Chefe de família), Carola Ghilarducci (esposa) e onze filhos: Agostino (primogênito), Giuseppe (segundo), Assunta (terceira), Angela (quarta), Teresa (quinta), Pio (sexto), Vincenzo (sétimo), Elvira (oitavo), Filomena 1 (nono), Filomena 2 (décimo), Maria Luisa (décimo primeiro).

Lendo a lista da unidade familiar, parecia que restavam sete deles na Itália:

- Angelo (o pai) porque não está no navio; Agostino (filho mais velho) porque não está no navio; Ângela (quarta filha) porque não está no navio; Vincenzo porque morreu quando tinha um mês; Filomena 1 porque faleceu aos 14 meses; Teresa (quinta filha) porque não está no navio; Maria Luisa (última filha) porque não está no navio.

Conseqüentemente, cinco deles deveriam ter viajado no “Fortunata Raggio”: Padre Giuseppe, Carola sua mãe, Irmã Assunta sua irmã, Irmã Maria Franceschini e Irmã Angela Larini. Em vez disso, a lista de passageiros contém sete pessoas: Padre Giuseppe (25 anos); Pio (11 anos); Mário (3 anos); Filomena (7 anos); Carola, aliás Carolina (45 anos); Assunta (24 anos); Elvira (16 anos) e, obviamente, os dois noviços Franceschini e Larini.

Consideremos os erros de transcrição: o primeiro erro diz respeito ao sobrenome “Marchetto” que teria substituído o correto de “Marchetti”; os outros dizem respeito a nomes próprios. Devido às muitas coincidências, só podem ser as pessoas que procuro. A hipótese de que o transcritor pode ter confundido sistematicamente o “i” com o “o” não pode ser ignorada. Coincidentemente, como Marchetti é relatado como “Marchetto”, Mario Marchetti poderia ser MariA Marchetti.

O mesmo vale para LarinA em vez de Larini e para Franceschini MariO em vez de Maria.

¹⁶ Fondazione Migrantes. AA.VV. *Beata Madre Assunta Marchetti*. Collana Testimoni delle migrazioni. Todi: Tau Editrice, 2014.

Figura 13: frontispício da lista de passageiros do vapor “Fortunata R.” chegou a Santos em 18 nov. 1895 retirado do arquivo documento BR RJANRIO BS O RPV ENT 000293_d0001de0001.pdf.

Dados os muitos erros, tendo verificado a composição da família Marchetti conforme consta dos arquivos pessoais e registros paroquiais, acreditei ter elementos concordantes mais do que suficientes para supor que os nomes relatados na lista Fortunata Raggio eram na verdade os de nossos falecidos heróis Missionários para Brasil.

Na tabela abaixo proponho um resumo dos membros da família Marchetti entre os que permaneceram na Itália e os que partiram como missionários para o Brasil à luz dos dados pessoais.

N.	Nome	Anno nascita	Relazione parentela	Italia	Brasile	Anni nel 1895	Fortunata R. Età Presenza	Annotazioni
1	Marchetti Angelo	9/1849	C. famiglia	X		†		Morto 1893
2	Ghilarducci Carola	4/1850	Moglie		X	45	45	SI
3	Marchetti Agostino	7/1868	Figlio 1	X				Sposato 9 aprile 1893
4	“ Giuseppe	10/1869	Figlio 2		X	26	25	SI Padre Giuseppe
5	“ Maria Assunta Caterina	8/1871	Figlia 3		X	24	24	SI Beata Madre Assunta
6	“ Angela	1/1874	Figlia 4	X				Sposò il 29 luglio 1894
7	“ Teresa	8/1875	Figlia 5	X				Sposò il 30 giugno 1895
8	“ Pio	8/1877	Figlio 6		X	18	11	SI Sposò nel 1897 Moriconi Luisa
9	“ Vincenzo	2/1879	Figlio 7			‡		Morto a 3/1879
10	“ Elvira	7/1880	Figlia 8		X	15	16	SI
11	“ Filomena 1	11/1884	Figlia 9			‡		Morta 9/1885
12	“ Filomena 2	11/1886	Figlia 10		X	9	7	SI
13	“ Maria Luisa	7/1891	Figlia 11		X	4	3	SI Riportato come Mario a bordo

Quadro 1: quadro resumo da família Marchetti

Sem dúvida, a família Marchetti teve que enfrentar o drama da separação, mas nisso foi apoiada por uma fé profunda em tornar-se migrantes entre os migrantes. A dor que devem ter sentido ao separar-se terá sido compensada pela alegria de poder viver os ensinamentos do Cristianismo com plena consciência e plenitude. Eles não passaram fome nem para enriquecer; foram trazer conforto, viver e compartilhar a compaixão de Cristo.

Por outro lado, Carola ao decidir partir com o filho padre e a filha freira, após a morte do marido Ângelo, dois anos antes, deixou os outros filhos "assentados", eufemismo que já foi usado para indicar casamento: Agostino, Ângela e Teresa. agora cada um tinha sua própria família...

No entanto, algo não combina comigo! Na tabela destaquei a linha que diz respeito ao Pio porque é em torno dele que giram as minhas dúvidas. Na verdade, como é possível que no "Fortunata R." Pio parece ser uma criança de 11 anos apesar de ter nascido em 27 de agosto de 1877? Na época da viagem ele teria 18 anos, e não os 11 anos indicados na lista de passageiros. Além disso, se Pio foi para o Brasil em 1895, como se casou com Luisa Moriconi em 5 de outubro de 1897? Só posso fazer algumas suposições, e são as seguintes:

- provavelmente para Pio foi cometido um erro de transcrição informando 11 anos em vez de 17 (mesmo que na realidade ele tivesse completado 18 anos em agosto de 1895);
- foi declarada uma idade inferior à real para obter um bilhete reduzido? Compreensível, já que foram disponibilizados quatro tipos de bilhetes para as passagens: tarifa inteira, meia tarifa, quarto de tarifa, grátis;
- supondo que seja o mesmo Pio, e estou inclinado a essa ideia, isso significa que Pio só ficou no Brasil por um curto período, pouco mais de um ano? O retorno à Itália pode ter ocorrido após a morte de seu irmão, padre Giuseppe (14 de dezembro de 1896). A notícia certa é que ele se casou com Luisa Moriconi em 1897.

A pesquisa nos registos paroquiais, para validar a hipótese e esperar encontrar mais alguma informação, deu alguns resultados positivos tendo apurado que Pio regressou a Itália como disse anteriormente (ver figura 2), mas não encontrei nada que documente a sua vinda de volta.

A curiosidade de saber como se desenrolou a vida de Elvira, Filomena e Maria Luisa, as outras três filhas de Carola que a seguiram até o Brasil, é grande, mas o risco de se tornar chato é alto.

E as outras duas figuras femininas que se tornaram missionárias e partiram com elas, quem são? Não encontrei nenhum vestígio deles nos registos de Camaione.

Sempre contando com possíveis erros de digitação, encontro Franceschini Maria listada na lista de passageiros pagantes no nº. 32 em C.II como Franceschini Mario de 22 anos e, como anteriormente, presumo que haja um erro de transcrição no nome.

Acredita-se que o mesmo tipo de erro tenha sido cometido por Larini Angela, que está na posição nº. 48 em C.II, mas como Larina Angela de 20 anos. Na realidade, os números que saíram de Compignano, segundo minha pesquisa, deveriam ter sido três; aos dois já conhecidos, devemos acrescentar também Larini Rosa, de 46 anos, que encontrei no nº. 49 da lista de "Fortunata R." imediatamente a seguir a Ângela que, como referido, ocupa o nº. 48. Definitivamente não é coincidência! Viajando com Larini Angela estava Larini Rosa, de 46 anos, que era mãe de Angela.

NUMERO	NOME E COGNOME	TA	PIAZZE	PASSAPORTO	AGENZIA	DESTINAZIONE	SEMPRE
1	Marchetti, Maria	11				Santos	
2	Franceschini, Maria	1					
3	Larini, Angela	2					
4	Marchetti, Maria	11					
5	Franceschini, Maria	1					
6	Larini, Angela	2					
7	Marchetti, Maria	11					
8	Franceschini, Maria	1					
9	Larini, Angela	2					
10	Marchetti, Maria	11					
11	Franceschini, Maria	1					
12	Larini, Angela	2					
13	Marchetti, Maria	11					
14	Franceschini, Maria	1					
15	Larini, Angela	2					
16	Marchetti, Maria	11					
17	Franceschini, Maria	1					
18	Larini, Angela	2					
19	Marchetti, Maria	11					
20	Franceschini, Maria	1					
21	Larini, Angela	2					
22	Marchetti, Maria	11					
23	Franceschini, Maria	1					
24	Larini, Angela	2					
25	Marchetti, Maria	11					
26	Franceschini, Maria	1					
27	Larini, Angela	2					
28	Marchetti, Maria	11					
29	Franceschini, Maria	1					
30	Larini, Angela	2					
31	Marchetti, Maria	11					
32	Franceschini, Maria	1					
33	Larini, Angela	2					
34	Marchetti, Maria	11					
35	Franceschini, Maria	1					
36	Larini, Angela	2					
37	Marchetti, Maria	11					
38	Franceschini, Maria	1					
39	Larini, Angela	2					
40	Marchetti, Maria	11					
41	Franceschini, Maria	1					
42	Larini, Angela	2					
43	Marchetti, Maria	11					
44	Franceschini, Maria	1					
45	Larini, Angela	2					
46	Marchetti, Maria	11					
47	Franceschini, Maria	1					
48	Larini, Angela	2					
49	Marchetti, Maria	11					
50	Franceschini, Maria	1					
51	Larini, Angela	2					
52	Marchetti, Maria	11					
53	Franceschini, Maria	1					
54	Larini, Angela	2					
55	Marchetti, Maria	11					
56	Franceschini, Maria	1					
57	Larini, Angela	2					
58	Marchetti, Maria	11					
59	Franceschini, Maria	1					
60	Larini, Angela	2					
61	Marchetti, Maria	11					
62	Franceschini, Maria	1					
63	Larini, Angela	2					
64	Marchetti, Maria	11					
65	Franceschini, Maria	1					
66	Larini, Angela	2					
67	Marchetti, Maria	11					
68	Franceschini, Maria	1					
69	Larini, Angela	2					
70	Marchetti, Maria	11					
71	Franceschini, Maria	1					
72	Larini, Angela	2					
73	Marchetti, Maria	11					
74	Franceschini, Maria	1					
75	Larini, Angela	2					
76	Marchetti, Maria	11					
77	Franceschini, Maria	1					
78	Larini, Angela	2					
79	Marchetti, Maria	11					
80	Franceschini, Maria	1					
81	Larini, Angela	2					
82	Marchetti, Maria	11					
83	Franceschini, Maria	1					
84	Larini, Angela	2					
85	Marchetti, Maria	11					
86	Franceschini, Maria	1					
87	Larini, Angela	2					
88	Marchetti, Maria	11					
89	Franceschini, Maria	1					
90	Larini, Angela	2					
91	Marchetti, Maria	11					
92	Franceschini, Maria	1					
93	Larini, Angela	2					
94	Marchetti, Maria	11					
95	Franceschini, Maria	1					
96	Larini, Angela	2					
97	Marchetti, Maria	11					
98	Franceschini, Maria	1					
99	Larini, Angela	2					
100	Marchetti, Maria	11					

Figura 14: ...da lista de passageiros do navio "Fortunata R." chegou a Santos em 18 de novembro de 1895 com os membros da missão destacados em vermelho: Marchetti (7), Franceschini (1), Larini (2)¹⁷

Depois de pedir algumas informações à Irmã Leocádia, ela me contou que ambas, Maria e Ângela, vieram de Compignano, hoje uma fração do município de Massarosa, e foram de grande ajuda. Padre Franco Cadorin, pároco de Quiesa, de quem hoje depende a comunidade de Compignano, ao ser consultado por mim, tomou providências, com disponibilidade e prontidão, para que os dados solicitados relativos a Franceschini e Larini fossem procurados e enviados, e que utilizo a seguir¹⁹.

"Em relação a Maria Franceschini foi possível encontrar:

- o batismo de Maria Franceschini (cujo nome completo era Maria Stella Regina), batizada em Quiesa em 14/03/1873, filha de Paolino Franceschini e Cesira Franceschini; padrinho Raffaello Franceschini, madrinha Cesira Brunetti.
- o casamento dos pais de Maria, que se casaram em Compignano em 18/10/1863; pela certidão de casamento consta que Paolino Franceschini era filho de Michele e Rosa Bandiera, filha de Giovanni, enquanto Cesira Franceschini era filha de Giacomo e Giulia Larini, filha de Andrea.
- a composição da família no ano de 1876; a família era composta pelos pais Paolino e Cesira e pelos filhos Maria Emma, Vincenzo, Alfonso, Camillo, Maria Stella (Maria), Pio." Algumas dificuldades surgiram em relação às notícias sobre Larini Angela:

"Em relação a Angela Larini só foi possível encontrar a composição da família nos anos de 1875 e 1876.

Em 1876 a família era composta por:

- Angelo Larini e Beatrice, avós paternos de Angela
- Michele Larini e Rosa, pais de Angela
- Angela (aqui chamada de Angelina)
- Francesco, Mariuccia e Pietro Larini, irmãos de seu pai Michele e, portanto, tios de Angela
- Marianna, esposa do citado Francesco Larini, e Narciso Andrea, filho de Francesco e Marianna (portanto primo de Ângela).

Em 1875, porém, Ângela está ausente da lista, portanto o período de seu nascimento cai entre estes dois anos de 1875-76. Infelizmente não foi possível encontrar a sua certidão de batismo para obter a sua data de nascimento devido a lacunas nos registos paroquiais de Compignano."

As lacunas denunciadas por Alessio, pelo que pude constatar na minha investigação, dependem de factores múltiplos e concomitantes como falta de partes dos registos, mau estado de conservação mas também variações nas atribuições territoriais das "almas"

¹⁷ Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos: SIAN. Sistema de Informações do Arquivo Nacional 19
Agradeço a Alessio Sargentini que aceitou realizar a pesquisa no arquivo paroquial de Compignano.

Pela coincidência de muitos elementos, presumo, portanto, que o Grupo Marchetti seja o que consta da lista do navio "S.S. Fortunata R.". Ora, com base no já citado registro de passageiros do "Fortunata Raggio", a saída de Gênova ocorreu em 27 de outubro de 1895 e a chegada ao Brasil no porto de Santos em 18 de novembro de 1895 - o que contrasta com o relatado na referida obra intitulado *Beata Madre Assunta Marchetti* onde encontro isso escrito "Chegamos ao Rio de Janeiro no dia 17 de novembro, vinte dias depois de deixarmos a Itália..." enquanto a reconstrução a partir dos registros do navio implica a chegada ao Rio de Janeiro para desembarque dos demais passageiros apenas no dia 23 de novembro. Eu poderia dar mais detalhes sobre isso, mas me limitarei a dizer que os navios seguiram para Santos, que fica mais ao sul do Rio, aproveitando as condições favoráveis de mar e vento, para depois subirem pela costa do Brasil e descarregarem os passageiros para os portos de destino dos quais o Rio de Janeiro era o mais próximo do Norte.

Segundo minha reconstrução o GMM chegou a Santos em 18 de novembro de 1895, demorou mais dois dias porque "... depois seguimos viagem para São Paulo. Chegamos ao Ipiranga na tarde do dia 20 de novembro."¹⁸. Provavelmente Madre Assunta inverteu as datas, visto que o Ipiranga, hoje um bairro muito central de São Paulo, a cerca de 54 quilômetros de distância em linha reta do porto de Santos, é fácil imaginar que no final do século XIX São Paulo não era a megalópole que é hoje; Porém, o Ipiranga já era na época o coração histórico de onde o imperador Pedro I proclamou a independência do Brasil. A *Entrada* no porto de Santos, anotada no registro da "Fortunata R." a 18 de novembro de 1895, nos levaria a crer que era plausível que demorassem dois dias para chegar ao Ipiranga, tanto pela distância real, muito maior do que em linha reta, quanto pelos meios de transporte e estradas disponíveis no local. daquela vez.

Dedicarei o próximo capítulo a conhecer o navio a vapor que transportou os missionários organizados pelo padre Giuseppe Marchetti ao Brasil porque é importante saber como o navio foi feito para entender melhor as dificuldades e os sacrifícios que os migrantes enfrentaram nessa jornada de esperança rumo do Novo Mundo, a esperança de encontrar ali melhores condições de vida do que aquelas que deixaram para trás quando emigraram da Itália.

Não me deterei nas causas daquela emigração em massa que, já presente na Itália nos últimos anos, assumiu proporções tais na década de 1880 a 1890 que levou o governo Crispi a apresentar um projeto sobre a emigração italiana em 1887, na esperança de desacelerá-lo. O tema, abordado por muitos trabalhos de estudiosos renomados no assunto, é deixado de fora aqui.

Posso sugerir, para quem quiser saber mais sobre o fenômeno migratório, *Storia dell'Emigrazione Italiana* na excelente edição de dois volumes de Donzelli¹⁹.

Como é fácil imaginar, os interesses de muitas pessoas giravam em torno do movimento de migrantes - nascidos de necessidades pessoais e facilitados pelo pedido dos estados brasileiros de trabalhadores para substituir aqueles que estavam desaparecidos após a abolição da escravatura que, certamente, eles não agíamos por caridade cristã. O governo brasileiro devia estar bem ciente do perigo de alguém se aproveitar das "armas" chamadas ao Brasil, tanto que regulamentou o fenômeno com o Decreto nº 528, de 28 de junho de 1890^{20,21}. Contudo, é legítima a dúvida de que foram encontradas brechas no decreto para lucrar às custas dos emigrantes. A concessão de terras por órgãos governamentais a agentes que asseguravam o fluxo de trabalhadores fez com que os novos trabalhadores tivessem que ser convencidos a emigrar para o Brasil. Angelo Fiorita, por exemplo, além de organizar viagens com a Compagnia La Ligure-Brasiliana, conseguiu a concessão de 30 mil hectares de terra... deve ter tido uma força incrível para cultivar toda aquela terra! Tanto que no final não aguentou mais para... convencer-se... a ceder a concessão à Companhia Metropolitana, sediada no Rio de Janeiro, que a comprou da Fiorita.

¹⁸ Fondazione Migrantes. AA.VV. Beata Madre Assunta Marchetti. Collana Testimoni delle migrazioni. Todi: Tau Editrice, 2014.

¹⁹ AA.VV. *Storia dell'emigrazione italiana, Vol. I Partenze* a cura di Pietro Bevilacqua. Roma: Donzelli Editore, 2001.

²⁰ Câmara dos Deputados. *Legislação Informatizada - Decreto nº 528, de 28 de Junho de 1890 - Publicação Original*.

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-528-28-junho-1890-506935-publicacaooriginal-pe.html>

²¹ -pe.html

Para detalhes sobre a emigração para o Brasil, consulte o excelente trabalho de Paulo Cesar Gonçalves²².

²² Paulo Cesar, Gonçalves. *Mercadores de Braços Riqueza e Acumulação na Organização da Emigração Européia para o Novo Mundo*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008.

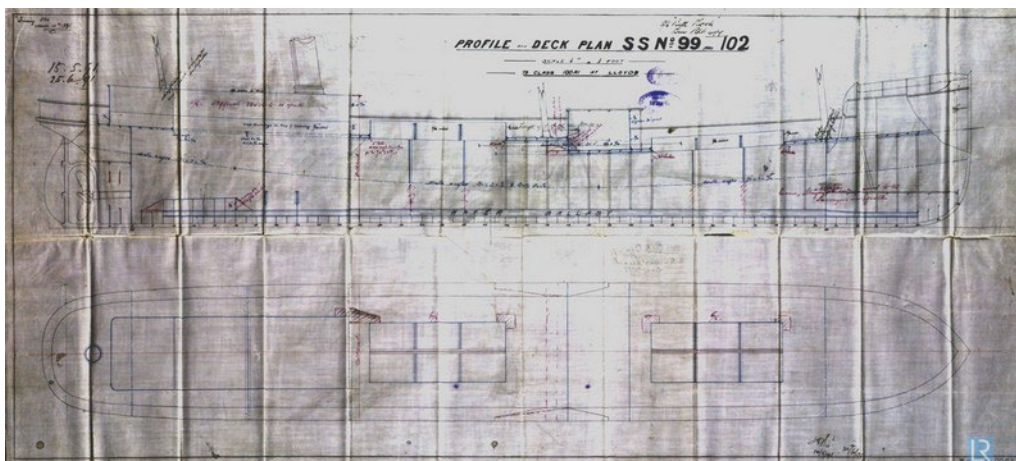
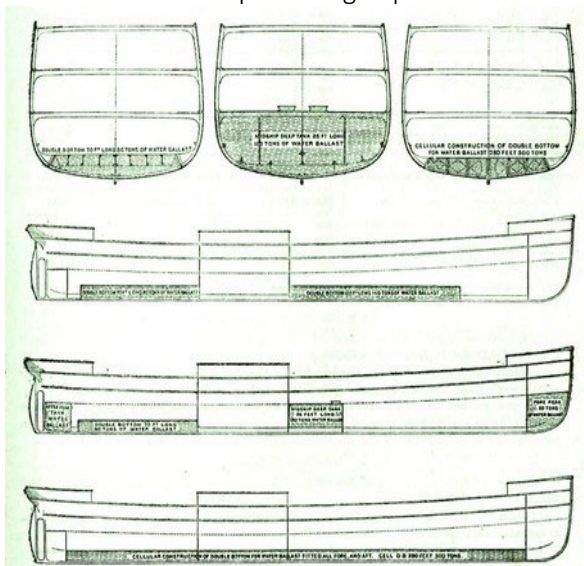


Figura 16: O casco do "S.S. Bell Rock" - "S.S. Fortunata R."

A figura não permite obter as medidas do navio mas dá uma ideia de como foi feito.

As medidas exatas registradas pelo Lloyd's Register dizem que o comprimento era de 103,78 metros, sua largura era de 12,83 metros e seu calado era de 8,47 metros. Unidade motorizada com motor de dupla expansão com diâmetros de pistão de 1117,6 mm e 2133,6 mm respectivamente e curso de 1371,6 mm. Foram utilizados tanques de água para lastreamento:



- tanque profundo a meia-nau com 25 pés de comprimento e lastro de 180 toneladas de água
- construção celular do fundo duplo para água de lastro com 280 pés de comprimento e 500 toneladas
- fundo duplo de 70 pés de comprimento para 80 toneladas de água de lastro
- fundo duplo com 100 pés de comprimento para 140 toneladas de água de lastro
- piso de proa com 20 toneladas de água de lastro

As caixas d'água estão indicadas em verde.

Figura 17: Planos de lastro do casco do "S.S. Bell Rock" - "S.S. Fortunata R."

A reposição da água consumida durante a travessia foi assegurada pela produção dos condensadores da caldeira que forneciam cerca de 2.000 galões por dia equivalentes a aproximadamente 9 metros cúbicos.

O navio de convés único foi construído com quilha, longarinas e casco de aço; os pisos de lastro utilizados para carregamento de água doce (ver figura acima). Embora equipado com três mastros,

26 Lloyd's Register Foundation is a Registered Charity (Reg. no. 1145988) and limited company (Reg. no. 7905861) registered in England and Wales, and owner of Lloyd's Register Group Limited. Copyright ©Heritage &

Education Centre, 2024

não consigo fornecer qualquer indicação da área total da vela. Após a viagem inaugural à Austrália e alguns anos ao serviço do armador D.P. Garbutt, o "S.S. Bell Rock" foi vendido à companhia marítima da família Raggio que, após uma *remodelação* da unidade que consistiu essencialmente na substituição do motor por outro da *Dickinson, John & Sons, Sunderland*, baptizou-o com o nome do matriarca da família Fortunata.

Na nova configuração o motor passou de expansão dupla para tripla com ganho de potência de 266 CV que elevou a potência motriz para 813 CV; o deslocamento passou de 3.258 toneladas para 3.532 toneladas. As melhorias introduzidas contribuíram para tornar a navegação do vapor mais segura, mas certamente não para oferecer mais espaço aos passageiros que, pelo contrário, provavelmente o viram diminuir.

FOR-FOU			LLOYD'S REGISTER.				NAVIRES A VAPEUR.				1893-94	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Nom du Navire, Matricule, Gréement, etc.	Capitaine. Ex-nom, s'il y a lieu.	Visites Périodiques. Nombres des Ponts.	Signaux.	Détails de la Classification.	Cote.	Construit.	Armateurs.	Dimensions d'après le Dessin. Superstructures, etc.	Port d'Armement.	Machine.	Nombre & Diam. des Cylindres.	Grav. des Plans.
279 Fortunata R.	IronSteamer	3532	100A1	CF	1883 D.P. Garbutt	Ditta C. Raggio	340'5" 42'1" 27'8"	Genoa	C.20Cy. 44"x84"-54"	813H		
135 Menada	ex Gen. No. 3-90	1262										
PHIMP (ex Bell Rock)		2017										
	LDK (Iron) & Sparck (Iron) & Ter B.											

Figura 18: De "S.S. Bell Rock" para "S.S. Fortunata R."²⁵

Pude ler as seguintes notícias, relativas às transferências de propriedade, do recurso online Wrecksite, um simpático site que documenta a descoberta de destroços de navios naufragados²⁶.

Após a utilização direta do armador Garbutt (1883-1887) o navio passou para a Raggio & Co. Società Italiana di Trasporti Marittimi Raggio & Co, Gênova como "S.S. Fortunata R." (1887-1898); posteriormente passou sob a bandeira da Società Commerciale Italiana di Navigazione, Gênova como "S.S. Fortunata" (1898-1915); a mudança final foi para a Società Anonima Ilva, Gênova sempre como "S.S. Fortunata" (1915-1917). Só para curiosidade do leitor, acrescento que na última passagem o navio não teve nenhuma "sorte" tendo sido

afundado em 30 de Abril de 1917 pelo submarino alemão U-62 do Comandante Otto Schultze SW da Irlanda.



As informações sobre o local do naufrágio são bastante conflitantes entre o ponto A com uma posição a 130 milhas WNW de Blaskets (Ilhas Blasket, Condado de Kerry, Irlanda) que pela verificação que fiz o colocaria em torno de 53°N, 14°E e outros no ponto B que relatou que ela torpedeou e afundou 130 milhas W de Fastnet Rock a aproximadamente 51,3°N e 13,2°W.

Figura 19: Prováveis locais do naufrágio do "S.S.

Fortunata" (mapa desenvolvido pelo autor no Google Earth)

Terminada a breve história do "S.S. Bell Rock" também conhecido como "S.S. Fortunata R." é hora de voltar a lidar com a jornada dos Marchettis e como eles poderiam ter vivido a bordo do navio usando as notícias de uma viagem semelhante feita pelo S.S. Bell Rock em 1883.

5. A viagem ao Brasil

Proponho um artigo do jornal na íntegra "*Pacific Commercial Advertiser, November 3, 1883*"²⁷, quando o navio S.S. Bell Rock visitou Honolulu em novembro. Pela matéria, e pela ênfase do jornalista, apesar da falta de precisão nas medidas da embarcação, fica claro que, para a época, ela deve ter sido um prodígio tecnológico.

«O "SS Bell Rock"

Este belo navio com a sua tropa de portugueses pouco depois foi noticiado que os imigrantes estavam ao largo da costa na tarde de quarta-feira, às cinco horas. Ela chegou ao porto por volta das 19h. m. naquela mesma noite e ancorou perto da bóia Big Bell, sendo logo depois trazido para o porto. Partiu de Londres no dia 16 de agosto, fez uma boa passagem para St. Michaels, chegando lá no dia 22. Depois de carregar a carga viva, partiu novamente no dia 30 de agosto, às 16 horas, com 1.411 passageiros, incluindo 530 crianças de doze anos. idade e menos.

Cruzou o equador em Long. 29 W. em 8 de setembro. Houve ventos fortes entre o Rio da Prata e o Estreito de Magalhães. Estes últimos foram registrados no dia 24 de setembro e partiram no dia 26. Houve ventos fortes de lá para Lota, no Chile.

²⁵ Ibidem

²⁶ WRECKSITE. <https://wrecksite.eu/wreck.aspx?140959>

²⁷ *The Pacific commercial advertiser*. [volume] (Honolulu, Hawaiian Islands), 03 Nov. 1883. Chronicling America: Historic American Newspapers. Lib. of Congress. <<https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn82015418/1883-1103/ed-1/seq-3/>>. Considerei a fonte de domínio público conforme indicado em "Using Items from the Library's Website" - <https://www.loc.gov/legal/understanding-copyright/#other> livre com citação da fonte.

Chegou a Lota no dia 2 de outubro, carregou carvão e retomou a viagem no dia 6. Cruzou novamente o Equador a 127 W no dia 22 de outubro às 9h. Teve trocas [de vento] moderadas em direção sudeste e nordeste.

Avistado o Havaí às 22h. No dia 30 e ancorado no porto de Honolulu às 19h. em 31 [outubro].

Houve cinco nascimentos durante a passagem e oito mortes. Dos que morreram, sete eram crianças e o outro era um homem idoso. Houve alguns casos de sarampo na viagem, mas nenhuma morte por essa causa e o navio chegou aqui com todos os passageiros e tripulantes em boas condições e foi internado praticamente assim que o médico do porto chegou a bordo, ontem de manhã.

Bell Rock está sob o comando do capitão James Alexander Dambriek. Ela é um novo navio construído por D. P. Garbutt de Hull. É a primeira linha pioneira construída para o tráfego de carga entre Londres, Austrália e Nova Zelândia. Ele registra 2.980 toneladas e pode transportar 5.000 toneladas de carga morta. Seu comprimento é de 250 pés, largura de 43 e profundidade de retenção de 29 pés. Espera-se que a viagem de Londres a Melbourne seja feita em 40 dias, transportando 4.000 toneladas de carga mais carvão para a viagem. Seus motores também foram construídos por DP Garbutt, seu proprietário e construtor. Têm uma potência nominal de 450 cavalos e uma potência indicada de 2.000. Estão equipados com um inversor fumegante com o qual um homem pode controlá-los mesmo nas navegações mais complexas. Possui duas caldeiras de aço duplas aquecidas por doze queimadores. Seus cilindros de alta e baixa pressão têm 84 e 44 polegadas de diâmetro, respectivamente. O comprimento do curso do pistão é de 54 polegadas e o número de rotações feitas pela hélice em velocidade máxima é de 54 por minuto, o que em águas calmas dá uma velocidade de 12,5 nós por hora. O navio não fez a passagem de Lota que poderia fazer porque o carvão que lhe foi fornecido revelou-se de qualidade bastante inferior para uso a vapor. Era um carvão recolhido localmente, nas propriedades de Madame Carina e não é o mesmo que o carvão para caldeiras a vapor inglês, galês ou de Nova Gales do Sul.

O aparelho de condensação do navio é capaz de produzir grande quantidade de água doce. Durante a viagem, foram fornecidos aproximadamente 2.000 galões por dia. Além dos passageiros imigrantes, trouxe 1.000 toneladas de carga entregues aos Srs. Geo. Também tem na cabine um passageiro na pessoa de um filho do Sr. A. Hoffnung, um jovem de 18 anos, que teve a agradável surpresa de conhecer aqui seu pai, tendo-o deixado mas há algumas semanas em Londres. O Bell Bock seguirá para São Francisco após descarregar sua carga, e lá carregará os grãos. [Com] isso, mais um se somará ao já incomum número de navios a vapor que partem daqui para o litoral no ousado mês de novembro.»²⁸

O artigo permite “participar” emocionalmente dessa viagem, mais de 141 anos depois, revivendo a partir da história jornalística as vicissitudes que o viajante teve que enfrentar. Descubra, sempre desde *Pacific Commercial Advertiser*, November 10, 1883, que “...o Bell Rock recebeu ontem 1.327 cachos de banana. Ele parte para São Francisco esta manhã às 12” é interessante, embora não diga se as bananas serão utilizadas pelos passageiros ou não. Encontramos maior interesse num segundo artigo do mesmo jornal, de alguns dias depois, que relata o seguinte:

«Capitão Dumbreck, SS Bell Rock.

O Comissário Major Wodehouse H. B. M. fez um inquérito na última segunda-feira sobre o caso de assassinato ocorrido a bordo do S. S. Bell Rock durante sua viagem a este porto.

Capitão H. W. Mist e o Exmo. A. S. Cleghorn estava associado ao Comissário como Vereadores.

Os jornalistas não foram autorizados a entrar, pois o comissário considerou a investigação privada. As circunstâncias do assassinato parecem ser as seguintes: Um dos cozinheiros dos imigrantes, natural das Ilhas Filipinas, era viciado em bebida e ficava muito furioso quando bebia.

Ele havia ameaçado diversas vezes matar alguns ingleses antes do final da viagem. No dia do

²⁸ *The Pacific commercial advertiser*. [volume] (Honolulu, Hawaiian Islands), 03 Nov. 1883. Chronicling America: Historic American Newspapers. Lib. of Congress. <<https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn82015418/1883-1110/ed-1/seq-3/>>. Considerei a fonte de domínio público conforme indicado em “Using Items from the Library’s Website” - <https://www.loc.gov/legal/understanding-copyright/#other> livre com citação da fonte..

tiroteio ele estava muito bêbado e ameaçou esfaquear alguém. Relatando isso ao capitão, ele ordenou ao primeiro oficial que o colocasse no estoque.

Quando o primeiro oficial o encontrou, ele estava em um compartimento estreito fora da passagem que passa por um local onde as cinzas dos tetos dos carros são lançadas ao mar. Quem já esteve a bordo do navio compreenderá o quão confinado era o espaço em que ocorreu o encontro.

O policial pediu ao homem sua faca e, como ele negou ter uma, começou a revistá-lo.

Quando o policial se abaixou para revistar o corpo do homem, este puxou a faca da manga e tentou desferir o golpe, ao que o policial agarrou sua mão e, com uma pistola na mão direita, atirou contra seu agressor.

O tiro atingiu a testa do homem, matando-o instantaneamente. Estes e outros detalhes do caso foram testemunhados por nove testemunhas, incluindo o Sr. A. HoS'nung, que estava por perto na altura. O Tribunal, após examinar as provas, decidiu que a culpa não era do suboficial e devolveu-lhe o seu certificado, que é de nível de mestre.»²⁹

O que você acabou de ler é um indicativo de que tudo pode acontecer nessas viagens!

Ao me encontrar escrevendo este pequeno ensaio, não pude deixar de lembrar de ter feito aproximadamente a mesma jornada que o "S.S. Fortunata R." embora, não tendo conseguido encontrar nenhum diário de navegação do navio, devo presumir que as rotas seguidas terão sido diferentes das minhas. Na minha travessia oceânica, a bordo de um navio a vapor em 1987, os inconvenientes foram infinitamente menores que os dos passageiros do "Fortunata R." mas o Atlântico era o mesmo para ambos os navios. A autocitação, pela qual peço desculpas, é fundamental para querer demonstrar o quão difícil é a vida a bordo de um navio com muitas pessoas e em um espaço pequeno. É preciso sublinhar que o tipo de "navegação" de que estamos a falar não é o da publicidade diária que fala de cruzeiros fabulosos, em fabulosos navios-cidade flutuantes, com confortos, piscinas, restaurantes, danças, casinos e assim por diante; o da "Fortunata R." foi uma navegação de grandes riscos e enormes sacrifícios para passageiros e tripulantes.

Detive-me na descrição do "S.S. Bell Rock" e sua primeira viagem à Austrália devido à viagem do "S.S. Fortunata R." rumo ao Brasil ocorreram no mesmo casco, nos mesmos espaços, porém mais restritos, visto que os 1.411 passageiros do S.S. Bell Rock tornou-se 1942 no "Fortunata R.". Ao contrário de se mudar e viver em terra onde você sempre tem a oportunidade de evitar aqueles que não quer conhecer, os espaços confinados de um navio obrigam você a conhecer também aqueles que talvez não gostem de você, mas a quem vale a pena dar uma atenção. sorriso.

Naveguei em direção ao Brasil, na rota dos escravos, com um cruzador de 6.500 toneladas de deslocamento, comprimento de quase 150 metros e largura de quase 18 com calado de quase 5 metros que, pelas dimensões consideravelmente maiores e diferença de tecnologia, fez com que meu navio muito mais seguro e habitável do que o "S.S. Fortunata R." que, além disso, tinha uma densidade populacional imensamente maior que a do meu navio. A bordo do cruzador "Caio Duilio" éramos 600 homens que escolheram ser marinheiros de profissão, incluindo cadetes da Academia Naval em formação, e formamos uma tripulação preparada e disciplinada. No "Fortunata R.", além da tripulação, viviam e navegavam em direção ao Brasil 1.942 passageiros – ou seja, mil novecentas e quarenta e duas pessoas em pouco mais de cem metros de navio! muitos dos quais viam o mar pela primeira vez. Às vezes, as pessoas no mar, além de sofrerem do clássico enjôo, sofrem de sensações próprias mais íntimas como solidão, saudade, pensamentos e preocupações com entes queridos distantes que aumentam a irritação pessoal e sem possibilidade de download; em condições semelhantes, a agressividade pessoal aumenta significativamente e, mesmo que por motivos triviais, é fácil acabar descarregando-a nas pessoas ao seu redor, por isso é preciso saber sorrir para todos.

No "Fortunata R." podemos imaginar que, pelo menos inicialmente, as pessoas tendiam a reunir-se em grupos familiares e eram cautelosas com todos os outros estranhos. É quase certo que as crianças viveram os primeiros dias com a despreocupação da infância, terão encarado a viagem como uma aventura, talvez um jogo adulto do qual participavam. Os adultos, esmagados pela enorme carga de responsabilidade para com a família, embora conscientes do desconhecido que enfrentavam, terão tentado participar no "jogo" com os filhos mas, ao fim de alguns dias de viagem, terão tomado consciência das dificuldades que a vida a bordo lhes

²⁹ Pacific Commercial Advertiser, November 10, 1883

impunha e talvez até tenham deixado de brincar com as crianças. Muitos deles terão sido tomados de medo diante do mar agitado, que nunca falta durante a travessia do Atlântico, terão enjoado e vomitado fel. Terá surgido algum amor entre os jovens, um amor temporário, um amor platônico, ou mesmo carnal, mas ainda vivido sem a intimidade exigida dos sentimentos. E com que futuro então?

Ao contrário de muitos navios em que viajavam pessoas de diferentes nacionalidades, no “Fortunata R.” eram todos italianos, naquele período de migração muito forte em que as pessoas fugiam, em busca de um futuro melhor, de muitas nações europeias. Ainda que a maioria dos que emigraram fossem italianos, espanhóis e portugueses, naqueles navios da morte também estavam alemães e austríacos e, como observei, também muitos russos; uma parte minoritária era representada pelos franceses que, talvez, tenham encontrado uma saída nos seus territórios d'outre mer. Você consegue imaginar a confusão naquela babel de línguas que se compunha em navios de nacionalidades mistas?

O perigo de irromperem brigas, sempre à espreita, talvez por um olhar de soslaio para uma mulher, por uma palavra fora do lugar, pairava sobre as doenças mais insidiosas e ocultas pela falta de higiene e pela sua fácil transmissibilidade no anormal. densidade populacional naquela fatia artificial do mundo que era o navio. O espaço limitado impôs uma massa inimaginável de corpos; a dificuldade de locomoção obrigava a uma convivência em que os gestos e as palavras se amplificavam e podiam facilmente surgir mal-entendidos. Durante o dia, se o tempo permitir, todos terão tentado encontrar um espaço no convés principal para poder respirar ar puro; mas à noite? Amontoados sob o convés, eram obrigados a viver em ambientes com ar viciado e totalmente escuros. Vale lembrar que não havia energia elétrica a bordo e nem conexão com o continente: Guglielmo Marconi realizava seus primeiros experimentos de telegrafia sem fio em 1895, com os primeiros resultados em março de 1899 a 1901. Embora as empresas de navegação estivessem na vanguarda na valorização da incrível invenção de Marconi, como pode ser lido no site “*The Great Ocean Liners*” “1901 foi um ano tranquilo para a Campânia, mas ainda histórico, quando se tornou o primeiro navio a ser equipado com um telégrafo sem fio Marconi. Quatro anos depois, a Campânia voltou a sofrer de azar. Durante a viagem no meio do Atlântico Norte, uma onda violenta atingiu o navio e varreu cinco passageiros da casa do leme para o mar. Eles não puderam ser salvos e outras 29 pessoas ficaram feridas no acidente. Pela primeira vez na história, a Cunard Line perdeu passageiros devido a um acidente.”³⁰; para o serviço regular e comercial muito útil foi necessário esperar até 1907.

Em suma, o do “Fortunata R.” era uma navegação complexa e a vida a bordo, difícil e complicada, teria obrigado todos a conviver lado a lado os longos 20-25 dias de navegação para chegar ao Brasil. As péssimas condições de vida no navio, o facto de estar no meio do oceano à mercê das ondas e sem qualquer rota de fuga, o medo constante daquele ambiente desconhecido, o possível arrependimento pela escolha de emigrar não deram nenhuma rota de fuga, pelo menos até o próximo porto. Enquanto isso, só podiam contar com o bom Deus e o Capitão. A falta de fé em Deus e de confiança no Capitão só alimentava o nervosismo que, às vezes, podia até levar à loucura. Para os agricultores, como os emigrantes em geral ou pelo menos em grande medida, podemos facilmente imaginar as dificuldades daquela viagem anômala e a inércia a que foram forçados.

Na era da transição da navegação pura para a navegação mista à vela e a vapor, não era como se as tripulações estivessem melhor do que os passageiros. Os marinheiros eram pagos quando o navio voltava com pouco dinheiro e sem segurança de ainda ter emprego na próxima viagem. Não encontrando nenhuma informação sobre a composição da tripulação do “Fortunata R.” Sou forçado a levantar a hipótese, por dedução de outras informações e experiências, que deve ter havido pelo menos trinta “convés” e talvez dez “motores”, além do Comandante e pelo menos três outros Oficiais. Na verdade, estando equipado com três mastros para as velas, é bastante provável que houvesse pelo menos uma dezena de marinheiros por mastro: içando e baixando as velas, afrouxando ou aparando em função do vento, etc. é um trabalho muito árduo que só pode ser feito em equipe, com muito trabalho de braços e pernas. A estes “marinheiros brancos tradicionais” juntaram-se agora os novos “marinheiros negros” que eram especialistas em caldeiras e motores. Essas novas figuras exigidas pelo vapor, os foguistas de carvão, os mecânicos de caldeiras, os maquinistas, os ferreiros, eram vistos como estranhos pelos “marinheiros”; um conflito que poderíamos definir como quase de classe, porque “... foram tempos de oportunidade para os jovens ingressarem em novos cargos a bordo de navios a vapor, e de amarga decepção para os marítimos mais velhos que se viam e suas carreiras eclipsadas

³⁰ Canção retirada de “The Great Ocean Liners” sobre <https://thegreatoceanliners.com/articles/campania/>

pelos homens de ferro e aço.”³¹. Claro, porém, não posso excluir que, por razões económicas, o "Fortunata R.", apesar de ter três mastros para velas, possa ter navegado apenas a vapor para poupar tempo e fazer mais viagens, bem como para baixar a quota salarial de marinheiros, reduzindo a tripulação ao essencial. Para dirimir dúvidas seria necessário acessar seu cadastro de incubação, que dificilmente estará disponível por ter sido afundado; Pelo que pude constatar, o Arquivo do Estado de Gênova conserva, porém, os registros do "Maranhão"³² que seriam interessantes de ler para efeitos das viagens de Dom Marchetti.

O navio e a vida do povo estavam inteiramente nas mãos capazes do Capitão e dos seus marinheiros “brancos” e “negros”, bem como confiados à mercê do mar. Para aquele tipo de navio, com a sua impressionante carga humana, espalhou-se a alcunha “*emigrant cuffin*” ou “*caixão para migrantes*” porque não era raro que afundassem.

No navio, pode-se imaginar a acomodação dos passageiros da 3ª classe dividida em compartimentos para mulheres com filhos e famílias e outro para homens. Abaixo do convés, os dormitórios poderiam ter toda uma série de beliches de madeira, em pelo menos dois níveis, e cada cama era também o único depósito das coisas, acho difícil dizer “mercadorias”, que o emigrante carregava junto; em última análise, cada cama teria sido o único lar para seu ocupante durante a viagem. O espaço destinado aos homens terá provavelmente sido mais rústico, com a disponibilização de colchão de palha para dormir e bancos nas laterais do quarto e tábuas no meio para transformar o dormitório em sala de consumo de refeições. Em caso de tempestade, todos teriam regressado ao lugar que lhes fora designado, com um colete salva-vidas perto de si, onde, certamente, alguns teriam rezado, outros teriam encontrado uma saída em lágrimas sufocadas e para todos sem privacidade.



Figura 20: Navegação de um típico navio de emigrantes rumo ao Brasil (imagem retirada de Museu do Instituto Critóvão Colombo)³³

Nas listas que consultei à procura do Padre Giuseppe vi muitas vezes as notas de óbitos a bordo, três, cinco e, precisamente no “Maranhão” houve uma travessia em que foram contabilizados até quinze óbitos; a maneira simples de registrar essas mortes, uma linha preta no nome, retrata o sentimento de precariedade

³¹ The Society for Nautical Research. AA.VV.. “Topmasts” in *Connecting the Oceans: The impact of global steam in the nineteenth century. A conference organized by the Society of Nautical Research and the SS ‘Great Britain’*.

Consulta sobre <https://snr.org.uk/wp-content/uploads/2020/04/Topmasts-special-issue-2.pdf>, giorni diversi.

³² AdS Genova. Fondo 80_Giornali Nautici_202005-2. Giornale di boccaporto del “Maranhao (ex Giulio Cesare)” n. generale 1169 registro 1 dal 11-06.1894 al 29-06-1895 e 1169 registro 2 dal 30-07-1894 al 29-06-1896. Disponibili per il “Giulio Cesare” il Registro parte generale n. 922/21 dal 15-06-1891 l 28-05-1894 e registro parte generale n. 922/1 dal 30-09-1891 al 24-03-1893.

³³ Museu do Instituto Critóvão Colombo. “O primeiro espaço expositivo relembra a grande emigração italiana, êxodo intenso que deixou muitas crianças desamparadas e órfãs, o que levou Pe. José Marchetti a fundar o Orfanato na cidade de São Paulo.” Vedi <https://institutocristovaocolombo.org.br/conheca-o-museu/>

do homem, o apagamento da vida dos registros mundiais. No “Fortunata R.”, na viagem de novembro de 1894, foi constatada a morte de quatro dos 1.817 *imigrantes*: o passageiro nº. 256, Antonio C. uma criança de 5 a 12 anos (assim se anota sua idade) e parte de uma grande família de treze pessoas; nem Matilde D., menina de pouco mais de um ano incluída na lista 537, conseguiu; outro falecido era o passageiro nº. 1472, Pietro S., um homem de quarenta e um anos; outra infeliz que perdeu a vida enquanto navegava foi Graziosa T., de apenas um ano, relatada como passageira nº. 1596.

Das muitas listas dos vários navios que bisbilhotei, posso dizer que as mortes nas viagens do “Fortunata R.” eles sempre foram muito contentes. Em contrapartida, deve-se lembrar que «Contudo, nas viagens de emigração não existia apenas o perigo da cólera. O navio Carlo Raggio, em viagem à América do Sul em 1888, sofreu 18 mortes por fome; 6 anos depois, em 1894, ocorreram 206 mortes no mesmo navio, incluindo 141 por cólera e sarampo. O sarampo foi particularmente feroz quando atacou nestas situações: no navio a vapor Parà, em 1889, uma epidemia de sarampo matou 34 pessoas.»³⁴³⁵ e, portanto, ainda mais os passageiros do “Fortunata R.” eles foram abençoados com boa sorte.

Os emigrantes atordoados, talvez aterrorizados, daquele navio podiam, no entanto, contar com o apoio moral e espiritual oferecido pelo Padre Marchetti e pelas Irmãs que o acompanhavam; os familiares do infeliz falecido tinham o consolo de um rito religioso de despedida e a bênção de seus entes queridos, mas não de um túmulo para rezar ou “bater um papo” com o ente querido falecido. O pequeno padre, de apenas 26 anos, fez o que já havia feito na travessia anterior do

“Maranhão”: “[...] dedicou-se generosamente à assistência aos imigrantes, preparando cinquenta deles para a primeira comunhão, pregando, confessando, regularizando casamentos, intervindo como pacificador nas discussões que frequentemente irrompiam naquela aglomeração desumana.”³⁶ quando uma palavra de conforto em situações difíceis sempre vem como um presente.

Chegar ao porto de Santos em segurança, depois de partir de Génova, no dia 27 de outubro de 1895, foi o fim de um pesadelo para todos e muitos terão beijado a terra onde pisaram. A missa de ação de graças celebrada pelo Padre Marchetti, além de um ato de fé, deve ter sido para eles a libertação definitiva do medo e do cativeiro a que o tempo no mar tinha forçado pro tempore “acorrentou”. O navio, tendo descarregado para Santos os 125 passageiros, incluindo o padre Marchetti e sua comitiva, seguiu para o Rio de Janeiro, onde chegou em 23 de novembro de 1895.

Como a lista de passageiros deve ser preenchida em cada porto de entrada - e talvez todas essas transcrições justifiquem de alguma forma os erros que mencionei em outro lugar - é bastante complicado saber quem desembarcou em Santos e quem desembarcou no Rio de Janeiro, a menos que você transcreve para mais uma vez os nomes dos passageiros de 1942 relatados pelo Comandante Giuseppe Cafiero.

Bordo 18 Novembro 1895	
Emigrantes 1317	
Mortos 117	
Salvados 8	
Total 1942	

a) Resumo geral do passageiro

NOME DOS EMIGRANTES	Parentesco	Nacionalidade	Profissão	Idade	PASSAGENS				TESTE	OBSERVAÇÕES
					Vara	Ida	Volta	Outro		
Rapallo										
Costa					112	14	21	24	170	
					20	9	3	6	41	
					119	149	211	221	740	
					41	3	5	9	79	
					114	141	211	221	740	

b) desembarcou no Rio de Janeiro em 23 de novembro de 1895

Figura 21: Passageiros presentes no “S.S. Fortunata” (17 de outubro – 23 de novembro de 1895)

Porém, comparando os resumos fornecidos por C.te Cafiero, por subtração, podemos reconstruir pelo menos numericamente quantos desembarcaram em Santos e quantos no Rio de Janeiro e outros portos. Note-

³⁴ Sergio, Sabbatani. “Le epidemie sul mare. Odissee di migranti nel XIX secolo” in *Le Infezioni in Medicina*, n. 2, 195-
³⁵, 2015. Bologna: U.O. di Malattie Infettive, Policlinico S. Orsola-Malpighi, 2015

³⁶ AA.VV. Storia della Congregazione Scalabriniana a cura di P. Mario Francesconi, C.S., “Le prime missioni in Brasile (1888 • 1905)” Vol. III Cap. V. p.48. Roma: Centro Studi Emigrazione, 1973

se nas páginas do registo o uso da entrada TESTE (CABEÇAS), pois era a forma de contabilizar a carga humana que as Agências de Emigração cuidavam em nome dos governos: tantas CABEÇAS, tanto dinheiro...

Mas quem eram os agentes?

Um deles, que supervisionou a viagem do navio utilizado pelos Marchettis, foi Angelo Fiorita.

Li um perfil do senhor Angelo Fiorita no site da ASEI³⁷ de onde extraio este trecho:

“Um empresário enriquecido pelo comércio de mercadorias, mas também de pessoas, que em certo sentido deu corpo às ideias individuais e colectivas do emigrante que saiu pobre ou com poucas poupanças para tentar “fazer a América”. Se em termos individuais o objectivo específico era o enriquecimento, do ponto de vista colectivo a questão alargou-se para assumir contornos nacionais que, no contexto histórico do expansionismo europeu no final do século XIX, se tornou um projecto político para o sistema económico e da elite intelectual da Itália recentemente unificada.”

Para cada porto o Comandante da embarcação que executou o serviço deveria compilar uma lista dos transportados, o “*Relação dos emigrantes*”, um resumo dos dados que precisavam ser interpretados.

Lista geral para SANTOS 18 de novembro de 1895	1942	RIO DE JANEIRO				
Pagando desembarques em Santos	-117					
Desembarques de trânsito em Santos	-8					
Desembarques de imigrantes	-98					
	Intero	Mezzo	Un quarto	Gratis		TESTE
Listas totais (permanecendo a bordo após desembarque em Santos)	1719	1082	190	213 216		1701
Passageiros adicionados (para Santos)	23	23	9	3 6		41
TESTE sobre “Fortunata R.”	1742	1105	199	216 222		1742
Desembarques no Rio de Janeiro	78	61	3	5 9		78
Listas totais (pessoas ainda a bordo)	1664	1044	196	211 213		1664

Tabela 2: resumo dos passageiros do “Fortunata R.”

Do documento “Relação dos emigrantes que partem hoje a bordo do Vapor Fortunata R. neste porto, embarcados pelo Senhor Gustavo Gavotti com destino a Santos por ordem dos Senhores Angelo Fiorita e C. de Rio de Janeiro e por conto do Respeitavel Governo da Provincia de São Paulo, em conta do Contracto de 21 de Agosto 1894. Genova, aos, 27 de 10 de 1895” Extraí o número de CABEÇAS - assim foram considerados os passageiros - fiz um pequeno exercício aritmético, proposto na Tabela 2 acima, que resume os passageiros do “S.S. Fortunata R.” partiram de Gênova (1942), os que permaneceram a bordo após desembarque em Santos (1719), após o embarque de 23 novos passageiros em Santos (1742), e os que permaneceram a bordo após desembarque no Rio de Janeiro (1664). Passageiros em vermelho aqueles destinados a outros portos do Brasil: Paranaguá, Rio de Janeiro, Santos, São Sebastião, São Salvador, etc.

Para a lista de passageiros do “S.S. Fortunata R.” consulte os seguintes documentos SIAN.³⁸A busca deve ser feita tanto para o porto do RIO DE JANEIRO:

[BR RJANRIO OL.O.RPV, PRJ.5509 - relação de passageiros do vapor fortunata r \(rv 66\) - Dossiê](#) Procedência: Gênova

2.0 PASSO: [\(BR RJANRIO OL O RPV PRJ 05509 d0001de0001.pdf - 6100.42 Kb\)](#) do que para SANTOS:

[\(BR RJANRIO BS O RPV ENT 000293 d0001de0001.pdf - 42892.8 Kb\)](#)

Não tendo encontrado nenhuma fotografia do navio “S.S. Fortunata R.”, com base em informações coletadas nos registros navais e inspirando-se em uma foto do “S.S. City of Paris”⁴⁰, eu “reconstruí” a imagem abaixo.

³⁷ ASEI, Archivio Storico dell’Emigrazione Italiana. <https://www.asei.eu/it/2019/09/un-principe-mercante-ao-sul-doequador-angelo-fiorita-imigracao-e-negocios-entre-brasil-e-italia1/> . Visitado em 25 de junho 2024.

³⁸ Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos: SIAN. Sistema de Informações do Arquivo Nacional 40 Ocean liner SS Paris (ex City of Paris) of 1888 seen in the mid 1890's in or near New York Harbor. [https://en.wikipedia.org/wiki/SS_City_of_Paris_%281888%29#/media/File:SS_Paris_ex_City_of_Paris_\(1888\).tif](https://en.wikipedia.org/wiki/SS_City_of_Paris_%281888%29#/media/File:SS_Paris_ex_City_of_Paris_(1888).tif)



Figura 22: Impressão artística do “S.S. Fortunata R.” reconstruído pelo autor

A imagem, embora fictícia, corresponde muito bem ao que deve ter sido aquele navio a vapor³⁹⁴⁰e, quindi, è più facile per il lettore immaginarla riempita con 1942 passeggeri in stragrande maggioranza di Terza Classe (1817).

Em 1902, o Ministério dos Negócios Estrangeiros italiano publicou o primeiro Bollettino dell’Emigrazione⁴¹ que ilustrava, para proteger o emigrante, o conteúdo da lei da emigração. O Governo considerou necessária a criação de um Commissariato especial, para proteger os emigrantes com uma lei específica, que impunha regras muito específicas sobre o comportamento dos Agentes, das Companhias de Navegação e também do próprio migrante.

Pode-se argumentar que alguns sinais de “aproveitamento” por parte dos diversos atores que governavam a migração foram percebidos pelas autoridades a ponto de induzi-las a editar a legislação. Por exemplo, na viagem no “Fortunata R.” de 1894, como eram tratados os migrantes, quais eram os seus benefícios durante a viagem, que tipo de assistência lhes era garantida?

Pode parecer banal, mas durante a viagem, que durou 20 a 25 dias, em que tentámos imaginar como dormiam, o que comiam, quanta água tinham? Dar a si mesmo uma resposta não é nada banal nem retórico. As péssimas condições de viagem – tentem imaginar o que implicava a presença de muitas pessoas abaixo do convés, cada uma com os seus cheiros misturados com os dos outros, a temperatura subindo devido aos muitos corpos amontoados uns sobre os outros.. – foram responsáveis por enfermidades e enfermidades reais que, como vimos, muitas vezes levaram à morte e a um “funeral de mar” completamente desconhecido das pessoas da esplanada que tragicamente viram o corpo do seu ente querido atirado ao mar.

A lei de 1902 estabelecia que tipo de regime alimentar deveria ser assegurado a bordo do navio; isto significa, novamente por dedução lógica, que no passado não se sabia o que os migrantes comiam na longa

³⁹ Só depois de mais pesquisas é que encontrei uma imagem, de domínio público, de um navio a vapor de três mastros que valida a minha reconstrução. É um “ Unidentified steamship at anchor, Washington, ca. 1900 (HESTER

⁴⁰)” visitabile sul sito <https://jenikirbyhistory.getarchive.net/media/unidentified-steamship-at-anchorwashington-ca-1900-hester-421-33eb39>. Visitado em 4 de julho de 2024.

⁴¹ Ministero per gli affari esteri, Regio Commissariato per l’emigrazione. *Bollettino dell’emigrazione n. 1*. Roma: Tipografia Nazione di G. Berterio e C., 1902. O volume, disponível digitalmente pelo Google Books, deve ter pertencido ao escritório de advocacia Paolo De Luca de Nápoles e digitalizado pela Universidade de Stanford em 1971.

viagem. A nova regulamentação, que certamente não impôs tratamento de luxo, estabeleceu certas regras para as quais “todo emigrante embarcado em viagens transoceânicas tem direito às rações alimentares fixadas na tabela regulamentar e afixadas em cada navio a vapor”⁴²; para crianças menores de cinco anos a ração foi reduzida para um quarto, meia ração dos cinco aos dez anos e uma ração completa acima dos dez anos. A ração consistia em “... em pão fresco ou biscoitos de primeira qualidade todos os dias; carne fresca ou em conserva durante cinco dias da semana, com ervilha ou feijão; arroz ou macarrão todos os dias; atum, queijo e batatas nos dois dias de vacas magras; café cinco dias por semana; todos os dias, meio litro de vinho: três quartos de litro nos dias em que não é servido café.”

Um bem essencial para a navegação é a disponibilidade de água doce - e acreditem que o racionamento de água é difícil de suportar - por isso a mesma lei estabelecia que todo navio a vapor deveria “... manter caixas de água no convés para os emigrantes beberem; outros devem ser encontrados em todos os quartos abaixo do convés disponíveis aos emigrantes durante a noite ou quando devido ao mau tempo não podem subir ao convés.”⁴³.

Aqui vale a pena recordar o famoso ditado que diz que “entre dizer e fazer existe o mar”, e para os emigrantes o mar estava mesmo ali, e que nunca haverá lei capaz de prever o que poderá acontecer a bordo durante uma travessia oceânica. Um veleiro deve regular a sua navegação com base nos ventos e nas correntes - mesmo que no caso em questão o “Fortunata R.” tanto quanto possível. E em caso de tempestade? Quanto valeram as regras impostas por uma lei? Muito pouco! A lei não escrita do mar prevaleceu.

No navio existe um ditado, pelo menos para os marinheiros, que “depois de Deus só existe o Comandante”. Isto significa que o capitão de um navio nunca é um sádico (ou quase nunca...) que não leva a sério o bem-estar dos seus passageiros e tripulação; porém, cada uma das suas decisões será baseada na prudência, na obtenção da máxima segurança de navegação e depois, em segundo lugar, zelar pelo bem-estar das pessoas; isto significa que a água a bordo terá necessariamente sido racionada, com o objectivo de haver sempre uma reserva a bordo. A reposição de estoques, que no “Fortunata R.” que poderia ser obtido nos condensadores das caldeiras, chegava a no máximo cerca de 9.000 litros por dia e, portanto, cada pessoa poderia ter no máximo 4,5 litros de água por dia para todas as suas necessidades. A compreensível disposição legal que estabelecia a disponibilidade de água para os emigrantes, tanto no convés como abaixo do convés, não poderia ser satisfeita no mar; se toda aquela gente tivesse sacado livremente “dos cofres”, em pouco tempo, a escassez de água seria certa.

Continuando a ler o *Bollettino dell'emigrazione n. 1* há a confirmação de como a “política”, já fora do mundo real em 1902 como hoje, pelo menos teve em consideração os problemas ligados à emigração e às suas viagens, sobretudo, utilizou a clareza linguística na legislação. Se os políticos contemporâneos extraíssem sugestões daquela lei sobre migração, com mais de séculos de existência, provavelmente obteriam uma melhor gestão dos fenómenos migratórios de hoje que, como amplamente demonstrado pela literatura de género, precisam de ser regulamentados e regulamentados, a fim de prevenir, e evitar, novas formas de escravidão.

Na época da viagem do “S.S. Fortunata R.” em direcção ao Brasil, outro navio, em poucas palavras, fazia uma viagem solo ao redor do mundo: o “Spray”¹ do Capitão Joshua Slocum. Slocum, depois de ter construído o “Spray”, equipado como sloop⁴⁴, com 11 metros de comprimento e 4 metros de largura e calado de 1,25 m, saiu de Boston em 24 de abril de 1895. Depois de várias tempestades no Atlântico, o Spray pousou na Fortaleza de Gibraltar em agosto; partiu novamente no dia 25 de agosto, regressando ao Atlântico e rumando para Sudoeste.

O percurso seguido tê-lo-ia levado a passar entre as Ilhas Canárias e a costa africana onde “...os piratas eram numerosos em ambas as costas.”⁴⁵ e era preciso estar alerta; ser pego à noite significaria perder alimentos ou equipamentos essenciais à navegação e caminhar para a morte certa. Os “Fortunata R.” também teriam feito esse mesmo percurso, para aproveitarem o impulso dos ventos alísios, e, podendo encontrar os mesmos piratas, teriam certamente tido a cautela de preparar uma vigília noturna reforçada na ponte, mesmo

⁴² Ministero per gli affari esteri, Regio Commissariato per l'emigrazione. *Bollettino dell'emigrazione n. 1*. p. 63 ver. digitale. Roma: Tipografia Nazione di G. Berterio e C., 1902.

⁴³ Ibidem

⁴⁴ O equipamento SLOOP inclui um mastro com vela grande e vela de proa.

⁴⁵ Capitano Joshua, Slocum. *Solo, intorno al mondo & Viaggio della Libertade*. p.41 Milano: U. Mursia & C., 1969.

que os piratas incautos pudessem ter tirado apenas um pouco da grande miséria que era a carga paga daqueles navios.

Falar da jornada de Joshua Slocum, portanto, equivale a falar da jornada do "Fortunata R." cuja rota eu queria relatar em vermelho no mapa das rotas seguidas pelo "Spray".

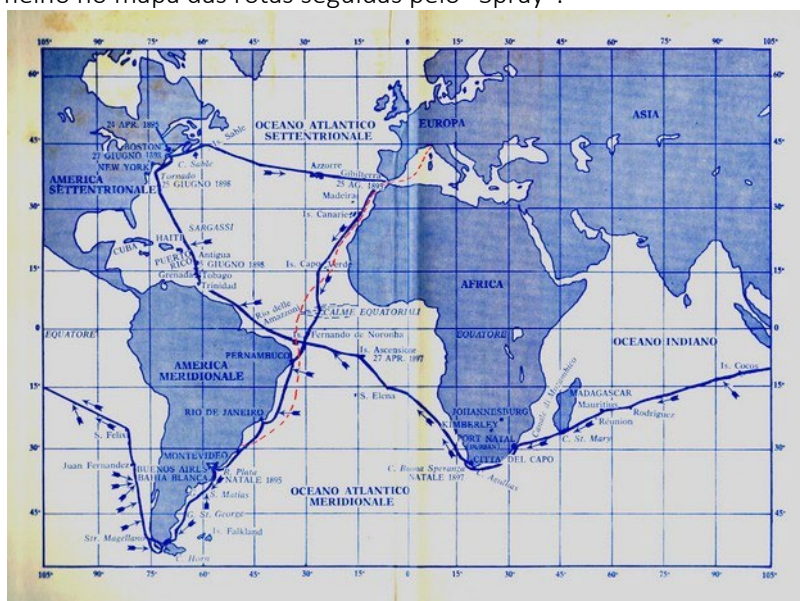


Figura 23: Mapa da rota do Capitão Slocum. Em vermelho o (provável) "Fortunata R."

A navegação nas mesmas águas, os piratas encontrados pelo Spray, as rajadas de vento e as tempestades, as zonas de calma equatorial pouco antes de cruzar o equador, são provas que a navegação das duas embarcações tem em comum. No entanto, enquanto os caprichos do tempo para um marinheiro experiente como Joshua Slocum representavam para si um desafio a ser superado para permanecer vivo, para os migrantes eram tormentos adicionais àqueles a que a dura realidade da vida os havia submetido. em forçá-los, por necessidade, a enfrentar as incógnitas do futuro com essa jornada.

A vantagem de tempo que Slocum tinha sobre a navegação do "Fortunata R.", que partiu apenas no dia 27 de outubro de Gênova, foi gradualmente reduzida mas a pequena chalupa ainda chegou primeiro ao Rio de Janeiro: «...navegando cem milhas por dia, no dia 5 de novembro cheguei ao Rio de Janeiro sem nenhum acontecimento digno de nota, e por volta do meio-dia estava ancorado perto de Villaganon, aguardando a visita ao porto.»⁴⁶.

Certamente, e pelo contrário, na "Fortunata R." devem ter ocorrido muitos acontecimentos dignos de nota durante a longa navegação entre toda aquela humanidade; o fracasso em encontrar os diários de bordo me deixou cheio de curiosidade e dúvidas. No paralelo entre a corrida do "Spray" e a navegação do "Fortunata R.", encontrei uma passagem particularmente significativa nas palavras do Capitão Slocum. Slocum, falando do comportamento dos tubarões que rondavam seu saveiro em busca de presas, diz:

«A precariedade de suas vidas [as presas] parecia pouco importar para essas "caudas amarelas". Sem dúvida todos os seres vivos têm medo da morte. No entanto, algumas das espécies de peixes que observei amontoavam-se como se soubessem que foram criadas para peixes maiores e desejassem causar o mínimo de aborrecimento ao seu apanhador.»⁴⁷.

Não pude deixar de pensar nos emigrantes do "Fortunata R.", e em cada emigrante, amontoados como sardinhas no navio, assustados e prontos para a ganância do cardume de tubarões que os capturara com a isca de uma vida melhor, mas estão prontos para ter sua única vida devorada.

A "Fortunata R." chegou ao porto do Rio no dia 23 de novembro após ter desembarcado parte dos emigrantes em Santos. Quem sabe, pode ter encontrado atracação junto à pequena vela de

⁴⁶ Capitano Joshua, Slocum. *Solo, intorno al mondo & Viaggio della Libertade*. p. 49 Milano: U. Mursia & C., 1969.

⁴⁷ Ibidem. p. 46.

Slocum que "...em antecipação aos mares tempestuosos..." da Patagônia transformou a sua embarcação, aparelhando-a como um yawl⁴⁸.

O "Spray" saiu do porto do Rio de Janeiro em 28 de novembro de 1895 para continuar sua travessia solitária com rota, sempre em direção ao Sudoeste, em direção aos perigos de contornar o Cabo Horn para entrar no Pacífico. A "Fortunata R." continuou navegando em direção a outros portos brasileiros onde poderia deixar o restante da "captura humana" para enfrentar os muitos perigos, dificuldades e incógnitas do Novo Mundo. Um mundo onde a escravidão acabava de ser abolida.

Conclusões

Na introdução antecipei a intenção de fazer nestas conclusões uma breve comparação entre as migrações do século XIX e as subsequentes; naturalmente fiquei particularmente interessado nos atuais. Bom, percebi que, basicamente, do final do século XIX até hoje, quase nada mudou. Pelo contrário! Parece-me que, devido aos efeitos da globalização e das novas comunicações em tempo real, a situação mudou substancialmente para pior, à medida que as ilusões dos migrantes e a exploração dos mesmos aumentaram. As razões para o impulso do povo, tanto do Sul para o Norte como do Leste para o Oeste, continuam as mesmas, mas a mortificação da esperança é ainda mais ardente.

A Itália, país que alimentou fortemente os fluxos migratórios nos séculos XIX e XX, em direção às "Américas" e aos países europeus, não pode aceitar passivamente a imigração regulada pelas "caudas amarelas" do nosso tempo.

Muitos italianos que emigraram do Sul para o Norte de Itália na década de 1960, talvez uma migração menor para alguns, puderam testemunhar o quanto pesava a sua "diversidade" e quanta desconfiança fomentavam nos nativos; pois puderam testemunhar episódios de solidariedade em oposição a formas reais de racismo. No entanto, éramos italianos entre italianos. Imagine em relação aos estrangeiros! Algumas "pessoas sensatas" que tratam acriticamente todos os tipos de imigração da mesma forma, que rotulam como racistas aqueles que expressam opiniões diferentes das suas, alimentando uma corrente de pensamento que gostaria que as portas estivessem abertas a qualquer pessoa. Este tipo de visão "benfeitora" é, sem dúvida, uma interpretação errada do espírito humanitário; o mesmo intérprete, que se considera dotado de uma moralidade superior, reclamará quando a exploração do emigrante conduzir a uma crueldade desumana, como vimos recentemente e que custou a vida a outro homem. O que podemos dizer então quando, dentro dos mesmos grupos de migrantes, actuam bandidos exploradores que impõem condições de vida como verdadeiros escravos aos migrantes, mantendo-os mesmo prisioneiros em condições higiénicas de absoluta incivilidade; ou o que acrescentar sobre horários e métodos de trabalho extenuantes que muitas vezes levam a acidentes fatais. Não é uma fatalidade, mas sim a consequência da imigração ilegal, estamos perante novas formas de escravidão alimentadas pela ganância dos exploradores, que poderão sempre contar com o falso benfeitor que os manterá sob controlo. Testemunhar, impassível, o fluxo indisciplinado que de África empurra milhares de abandonados através do Mediterrâneo, para aquelas chapas metálicas destinadas a afundar à primeira ondulação do mar e que muitas vezes equivale a uma sentença de morte quase certa, tornar-nos-ia todos cúmplices. O mesmo se aplica a rotas terrestres ou corredores como o dos Balcãs. Devemos exigir uma regulação justa dos fluxos, certamente para evitar que exploradores e predadores da pior espécie fujam às suas responsabilidades, mas especialmente para permitir aos imigrantes na nova sociedade uma inserção civil e igualitária através de corredores humanitários, seguindo o exemplo daqueles governados pela *Caritas*.

As pressões migratórias têm sempre origem na necessidade de procurar noutro lado um futuro mais promissor ou devido a restrições ambientais devido a guerras ou outras causas naturais. Mas os Marchettis? O que eles estavam procurando?

A escolha dos Marchetti foi de pura generosidade para com os outros, uma escolha de fé cristã. O desenvolvimento das missões "nas Américas", que no Brasil bem ilustradas na História da Congregação Scalabriniana, teve certamente o objetivo de alimentar a catequese católica - que no próprio Brasil havia mostrado algum afrouxamento, talvez pelas enormes distâncias que separavam comunidades e devido à falta de "operadores" suficientes - mas, como demonstra a criação do "Cristóvão Colombo", na concretude da ação teve apoio social às comunidades italianas que, entre 1893 e 1896, também tiveram que apoiar o boicote contra elas, causado principalmente pela instabilidade institucional em Brasil.

⁴⁸ O armamento um YAWL ou IALLA, envolve a adição de um pequeno mastro à ré do mastro principal com uma pequena vela grande adicional que garante maior flexibilidade no ajuste das velas de acordo com o vento.

A tenacidade de Giuseppe Marchetti em encontrar um lugar para o seu primeiro órfão recolhido no "Maranhão" lançou as bases de um grandioso trabalho social de caridade que o seu Grupo Missionário soube levar adiante, e não sem dificuldade, até ser entregue à realidade Do nosso Tempo. Pensei naquela criança e em como ela era infeliz. Duplamente órfão: primeiro por perder a mãe, e não sabemos (pelo menos não sei) se o pai biológico o reivindicou ou se esqueceu dele; depois, em dezembro de 1896, ele também perdeu o pai adotivo, sem ter tido a oportunidade de agradecer-lhe o que havia feito por ele. A Beata Madre Assunta Marchetti soube lutar para manter e ampliar a intuição do irmão, mas tudo se deveu à pobre e generosa família Marchetti de Lombrici.



Figura 24: Ex Mulino Fabbrica di Pianore.
«Nesta casa amadureceu sua vocação

A construção atual do que já foi a Fabrica di Pianore, ou
o moinho onde trabalham os Marchettis
Apóstolo dos órfãos italianos no Brasil

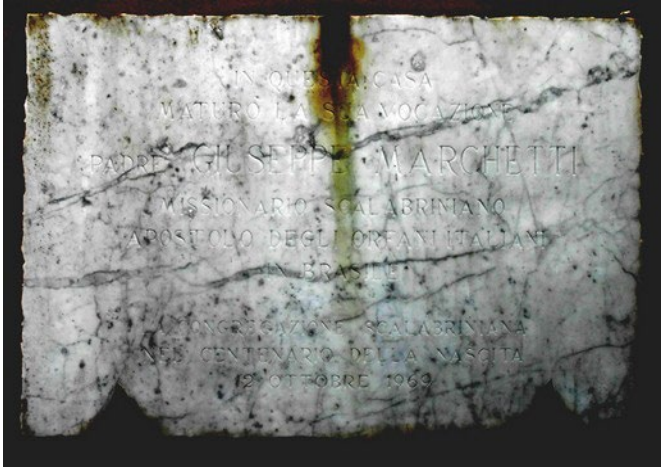


Figura 25: Placa comemorativa do Padre Marchetti.

Padre Giuseppe Marchetti

Missionário Scalabriniano

A Congregação Scalabriniana
no centenário de seu
nascimento
12 de outubro de 1969»

Indice generale

A pobre e generosa família da Beata Madre Assunta Marchetti	1
Sommario - Summary - Resumo	Erro! Indicador não definido.
Introdução	1
1. Pesquisa, uso de fontes e dados associados.....	3
2. A família da Beata Madre Assunta Marchetti	3
3. O Grupo Missionário Marchetti	7
As viagens de Dom Giuseppe Marchetti	7
A jornada do Grupo Missionário Marchetti	11
4. Breve histórico do navio para viagem ao Brasil	18
5. A viagem ao Brasil	20
Conclusões.....	30