

INTERMEVION

cultura e territorio

n. 21 (2015)

INTEMELION

n. 21 (2015)

cultura e territorio

Quaderno annuale di Studi Storici
a cura dell'Accademia di Cultura Intemelina

Direttore: Giuseppe Palmero


Comitato scientifico

Mario Ascheri (Università degli Studi di Roma 3)
Laura Balletto (Università degli Studi di Genova)
Fulvio Cervini (Università degli Studi di Firenze)
Christiane Eluère (Direction des Musées de France L.R.M.F. - Paris)
Werner Forner (Università degli Studi di Siegen - Germania)
Luca Lo Basso (Università degli Studi di Genova)
Philippe Pergola (Laboratoire d'Archéologie Médiévale et Moderne en Méditerranée –
UMR 7298 Université d'Aix-Marseille - MMSH)
Paolo Aldo Rossi (Università degli Studi di Genova)
Fiorenzo Toso (Università degli Studi di Sassari)
Rita Zanolla (Accademia di Cultura Intemelina)


Coordinamento editoriale

Fausto Amalberti (*Editing*)
Graziano Mamone (*Segreteria*)
Beatrice Palmero (*Coordinamento scientifico*)

Recapito postale: Via Ville 30 - 18039 Ventimiglia (IM) - tel. 0184356294

 <http://www.intemelion.it>

ISSN 2280-8426

 redazione@intemelion.it



Pubblicazione realizzata sotto il Patrocinio del Comune di Ventimiglia e della Civica Biblioteca Aprosiana. Con il contributo della “Cumpagnia d’i Ventemigliusi” e dell’Asso Lab StArT AM.

Luigi Iperti

Generazioni a confronto.

Da Penna (Valle Roia) a Marsiglia. Emigrazione e ascesa sociale nella storia del comandante Pierre Jean Albert Iperti

Introduzione

Il capitano di lungo corso Pierre Jean Albert Iperti nacque a Nizza nel 1851, ma le origini dei suoi antenati erano contadine. Il nonno Francesco era nato a Penna, si era sposato a Sospel ed era diventato marinaio vivendo a Villefrance. Uno dei suoi numerosi figli, Amedeo Antonio, aveva continuato il mestiere del marinaio, ed aveva mandato il figlio Pierre alla scuola nautica, da dove aveva tratto le conoscenze che gli avrebbero consentito di percorrere la strada di una brillante carriera come capitano di lungo corso.

Penna, ora Piene Haute (Francia), dove era nato il nonno Francesco, collocata nella media Valle del Roia, si era sviluppata attorno ad un castello costruito su una punta pressoché inaccessibile da cui traeva la sua forza come estremo baluardo della Repubblica di Genova a difesa di Ventimiglia, in età moderna periodicamente contesa dai duchi di Savoia. Quindi comunità molto antica, orgogliosa dei suoi statuti ottenuti nel 1272¹, è dedicata alla coltivazione di una terra montagnosa ed in gran parte arida.

Penna è stato il primo centro abitato della media e bassa Valle Roia, mentre le altre località, ed anche le stesse frazioni della comunità di Penna, si sono andate sviluppando gradualmente dall'anno mille. Dal 1500 in poi abbiamo dati abbastanza attendibili per seguire la crescita. La popolazione di Penna si è incrementata da circa 335 abitanti nel 1562 a circa 500 nel 1613 fino a un massimo di 1528 nel

¹ L. IPERTI, *Penna in Valle Roia (XIII-XVII secolo). Gli antichi statuti, fonti per la storia di una comunità*, in « Intemelion », 18 (2012), pp. 159-194.

censimento del 1871². A questa crescita contribuì in modo sensibile l’immigrazione. Infatti, all’inizio del 1500, esistevano quasi solo cinque o sei ceppi famigliari mentre, nei secoli successivi, se ne aggiunsero numerosi altri. Il fenomeno fu analogo per altre località della Valle come Airole, fondata da tredici famiglie ventimigliesi nel 1498³, Collabassa e Fanghetto, fondate dagli abitanti di Airole⁴.

Eppure, anche durante la fase di crescita e forse anche a causa di questa, e già prima che avesse inizio quella che è stata chiamata la “grande emigrazione” della seconda metà del 1800, si manifestarono i primi segni di emigrazione da parte di abitanti di Penna, come vedremo da alcuni esempi che farò più avanti. Questo è in linea con il modello emigratorio più generale italiano, dove

« i meccanismi collettivi e individuali che ne hanno regolato andamento e destinazioni – nonché i mutamenti nelle società di origine e, a livello più microanalitico, nelle famiglie degli emigranti – sono riscontrabili, *mutatis mutandis*, già nella fase che va dal tardo medioevo all’inizio dell’Ottocento »⁵.

La condizione sociale ed economica dei contadini della comunità di Penna è stata difficile e immutata per secoli. Solo pochi individui hanno avuto la possibilità di cambiare la loro condizione sociale e in modo molto limitato. La proprietà terriera era diffusa e frammentata tra i capi famiglia e, essendo la quantità di prodotto direttamente proporzionale alla capacità lavorativa delle singole persone, non era facile creare e incrementare un proprio capitale.

Alcuni contadini, che disponevano di terre più produttive della media, per avere per esempio maggiori disponibilità di acqua per irrigazione, riuscivano ad accumulare un minimo di risparmio che impiegavano concedendo piccoli prestiti ai contadini più indigenti e, quando questi non erano in condizione di restituire i debiti, si prendevano la loro terra. In questo modo riuscivano ad elevare la loro condizione economica. Però, nella maggior parte dei casi, erano per lo più benestanti di Ventimiglia e Breil che imprestavano denaro e quando il contadino

² L. LIMON, *Penna Vintimili. Olivetta San Michele*, Cuneo 1962, p. 327.

³ L. ROSSI, *Airole 500 anni. La storia di un paese nella cronaca di cinque secoli*, Airole 1998, p. 17.

⁴ *Ibidem*, pp. 473 e 493.

⁵ *Storia dell’emigrazione italiana*, a cura di P. BEVILACQUA, A. DE CLEMENTI, E. FRANZINA, Roma 2009, vol. 2. *Arrivi*, p. 3.

non restituiva il prestito, prendevano le terre date in garanzia. Uno di questi era il capitano Jean-Baptiste Rostagni di Breil, che in una lunghissima lista di creditori inserisce anche Antoine Aiperto de la Pena per un debito di 46 florins 1 gros e 2 patacs⁶.

Altre strade per un progresso sociale ed economico, seppure limitate e difficili da percorrere, erano quelle di intraprendere qualche attività commerciale o artigianale, costruire o operare mulini e frantoi della comunità, trasformarsi in pastori, abbracciare la carriera ecclesiastica o quella delle armi. La realtà storica dimostra come ben pochi individui siano riusciti a emergere economicamente e socialmente, mentre la maggior parte delle famiglie ha mantenuto inalterata, per secoli, la loro condizione di contadini, al limite della sopravvivenza.

La vera alternativa per un progresso sociale ed economico è stata l'emigrazione. Infatti, anche le strade di possibile progresso, che ho appena indicato, il più delle volte, comportavano l'abbandono dei luoghi nati. I contadini emigravano per varie ragioni; perché, oppressi dai debiti, perdevano la propria terra incamerata dai creditori o perché non tutti i figli, diventati grandi, potevano trovare spazio sulla terra dei loro genitori. E nella maggior parte dei casi erano i più intraprendenti quelli che avevano l'ardire di affrontare una nuova vita. Comunque la maggior parte degli emigranti continuava a fare il mestiere del contadino e spesso dovevano trascorrere generazioni perché accedessero cambi sostanziali nelle loro condizioni economiche e sociali.

Anche la comunità di Penna, come tante altre regioni italiane, è stata protagonista, nella seconda metà del 1800, di una massiccia emigrazione, ma, come ho accennato, vi sono tracce documentate di un'emigrazione più sporadica iniziata ben prima. Infatti un caso di emigrazione antica è quello verso Mouans-Sartoux, che potrebbe risalire al 1496. È in quell'anno che Pierre di Grasse, allora signore di Mouans, decise di fare venire sessanta famiglie « Figons »⁷ dai territori della repubblica di Genova, allo scopo di ripopolare il suo territorio.

⁶ CH. BOTTON, *Histoire de Breil et des Breillois*, Breil 1996, p. 282.

⁷ http://www.cumpagniadiventemigliusi.it/Download/Figui_di_Figogna.htm. Il termine figùn, in origine venditore di fichi, significava a Genova, tra '400 e '500, « Rivierasco del Ponente ». Più oltre, tale voce passò a significare, in particolare, « uomo di bassa manovalanza, generalmente proveniente dal Ponente ». Vedere F. TOSO, *Appunti per una storia della parola figùn*, in « Intemelion ». 1 (1995), che ne ha reso un approfondito studio linguistico e F. TOSO, *Le parlate liguri della Provenza*, Ventimiglia 2015.

L'evento trova conferma da varie fonti. Girolamo Rossi⁸ riferisce che nel 1497 alcune famiglie delle diocesi di Ventimiglia e Albenga andarono a ripopolare la città di Auribau in Provenza. Sembra che si trattasse di Auribeau-sur-Siagne che è a 5 km da Mouans e che tutta la regione, verso il 1350, sia stata abbandonata perché colpita dalla peste.

Le due località di Mouans e Sartoux, poi unite in unica comunità, erano regioni agricole dove si coltivavano l'ulivo e la vite come nella comunità di Penna. A ricordo di queste attività economiche troviamo nel suo museo un «mulino a olio» e diversi oggetti relativi all'ulivo e alla vite.

È possibile che un Aipert di Penna facesse parte degli emigranti della diocesi di Ventimiglia, anche se il primo Aipert di cui ho trovato traccia a Mouans-Sartoux è Bartolomeo, citato in un documento del 1604 tra il signore Henry IV e la comunità⁹. In verità la lettura di questo documento dà l'impressione che il Bartolomeo sia residente a Mouans da poco tempo, ma comunque da prima del 1600.

Spesso i contadini emigravano nei paesi vicini per un periodo limitato, per esempio durante la stagione del raccolto, e solo in un secondo tempo in modo definitivo. Il matrimonio rappresentava l'occasione più favorevole, e quella meno traumatica, perché era la sposa a facilitare l'inserimento del marito nel nuovo contesto lavorativo.

La destinazione di preferenza dei movimenti migratori dei penaschi, di cui ho trovato tracce antiche¹⁰, era Nizza ed anche i paesi

⁸ G. ROSSI, *Storia della città di Ventimiglia*, Oneglia 1886², pp. 163 e 170. Rossi cita E. TISSERAND, *Histoire civile et religieuse de la cité de Nice*, Nice 1862, vol. 2, p. 291. Alla fine del 1400 la città di Ventimiglia tendeva a spopolarsi come conseguenza di guerre e assedi e per essersi formato a Ovest della città una zona paludosa. Nello stesso periodo del ripopolamento della città di Auribau in Provenza e precisamente nel 1498, veniva popolata Airole con l'invio di 13 famiglie. Qualche anno dopo, nel 1501, 70 famiglie ventimigliesi andarono a ripopolare Vallauris su iniziativa di Rainero Lascaris dei conti di Ventimiglia, priore della chiesa di S. Michele. A Vallauris portarono il dialetto locale (M. L'ABEÉ ALLIEZ, *Les Isles de Lérins Cannes et les rivages environnants*, Paris 1860, p. 274).

⁹ M. GOURDON, *Mouans et Sartoux. Histoire de deux Communautés*, Mouans-Sartoux 1987.

¹⁰ Un Giovanni Aiperto della Pena, del fu Melchioro, il 6 novembre 1620, andò a sposarsi a Nizza con Maddalena Estevalira. In Archives Départementales des Alpes Maritimes, Etat Civil, Paroisse, Sainte-Réparate, mariages 1618 à 1643. Sappiamo da altra fonte che il padre Melchioro, alla sua morte, aveva lasciato solo debiti a Giovanni e a suo fratello Luca.

del suo entroterra. E naturalmente altre destinazioni erano quelle più prossime alla comunità come Breil-sur-Roya, Saorge, Sospel, Pigna e più recentemente anche Rocchetta nella Val Nervia. A Breil emigrarono molti giovani di Libri, alcuni all'inizio del 1700, ma in maggior parte nella seconda metà del 1800. L'emigrazione temporanea e la vicinanza dei paesi di destinazione consentivano la diffusione di informazioni favorevoli su quella che poteva essere la nuova condizione di vita¹¹.

Chi emigrava nel nizzardo aveva possibilità di progresso economico, sia continuando il mestiere dei padri sia intraprendendo altre attività, perché la regione era sviluppata e richiedeva manodopera per coltivazioni specializzate, come quelle dei fiori, e per attività ausiliarie come falegnami, muratori, persone di servizio per alberghi e ristoranti. Si tratta di quel "professionismo" dell'emigrazione che – già secondo la nota formula coniata da Francesco Coletti – distingueva il modello migratorio di tante realtà italiane e soprattutto quelle di confine¹².

Solo un esempio per documentare il radicamento degli emigranti nella zona e allo stesso tempo il miglioramento delle loro condizioni economiche. Nel cimitero di Vallauris già alla fine del 1800 tre famiglie di Iperti, di origine librasca, di cui una facente parte del mio ramo familiare, avevano costruito la propria tomba mentre, nel Paese di provenienza, nessuno era stato ancora in grado, o aveva sentito il bisogno, di fare qualcosa di analogo. A Vallauris qualcuno aveva continuato a fare il contadino, ma coltivando prodotti più redditizi come i fiori, altri erano diventati stovigliai, lavorando nell'industria della ceramica.

In ogni caso l'emigrazione dalla comunità di Penna fu sempre essenzialmente contadina e non operaia. Un'indiretta dimostrazione risulta dai tragici fatti di Aigue-Mortes, dove tra gli operai piemontesi e toscani che lavoravano alle saline, e che furono massacrati, nessuno proveniva dalla Valle Roia¹³.

¹¹ André Iperti riferisce che l'avo Antonio, dopo alcuni anni di lavoro a Vallauris, avrebbe fatto visita ai suoi a Libri e mostrando le tasche piene di monete d'oro, di marenghi come si diceva allora, avrebbe esclamato « A travaia à tera a Libr nù returni ciù », v. L. IPERTI, *La casa del ponte*, Rifreddo 2012, p. 35.

¹² F. COLETTI, *Dell'emigrazione italiana, in cinquant'anni di storia italiana, 1860-1910*, Milano 1911, p. 197.

¹³ G. NOIRIEL, *Il massacro degli italiani. Aigues-Mortes, 1893. Quando il lavoro lo rubavamo noi*, Milano 2010.

Parlando di emigrazioni dalla comunità di Penna non ho parlato di italiani e di Francia come destinazione perché il nizzardo, anche dopo la riunificazione del 1860, era per gli abitanti di Penna quasi una seconda patria, dove si poteva continuare a parlare italiano. Più in generale, già nel 1851, vi erano in Francia 63.000 italiani, per il 70% distribuiti nel Sud-Est, diventati 72.000 dieci anni dopo (sono raddoppiati a Marsiglia), 110.000 nel 1872 e alla fine del secolo 330.000 quando la Francia diventa la prima destinazione dell'emigrazione italiana. Verso il 1900 il 65% degli italiani sono dislocati tra Mentone e il Rodano (più la Corsica). Nel 1911 il 25% dei marsigliesi sono italiani¹⁴.

La storia di Giacomo

Spesso chi aveva lasciato la comunità di Penna non si fermava nella prima località dove si era trasferito, ma continuava a cambiare cercando nuove opportunità di lavoro. Questo può essere letto in vari modi: la difficoltà di ambientarsi, il freddo accoglimento da parte della nuova comunità in cui si era trovato a vivere, ma io vorrei interpretarlo come valorizzazione di quelle conoscenze che l'emigrante aveva poco per volta assimilato, nella sua ricerca di un miglioramento sostanziale delle sue condizioni di vita.

Le loro vicende umane sono spesso impossibili da ricostruire per mancanza di un'adeguata documentazione. Comunque nelle mie ricerche ho potuto documentare la storia di alcune famiglie di emigranti e seguire la loro crescita economica-sociale lenta ma significativa.

Un caso molto avvincente, di cui parlerò diffusamente in questa memoria, è quello della famiglia del capitano di lungo corso Pierre Jean Albert Iperiti, il cui nonno Francesco, nato contadino a Penna, emigrato sposandosi a Sospel e poi diventando marinaio, aveva avuto figli marinai e alla terza generazione un nipote capitano di lungo corso. L'ascensore sociale dell'emigrazione aveva richiesto un impegno di tre generazioni ed un tempo di tre quarti di secolo.

Ma questa vicenda non è stata unica. A titolo di esempio, o meglio di confronto, vorrei accennare ad un'altra storia di minor impatto, ma ugualmente interessante ed indicativa dei tempi necessari ad un emigrante per trasbordare la sua famiglia dalla condizione di contadino ad una condizione economica e sociale di progresso.

¹⁴ *Storia dell'emigrazione italiana* cit., cap. VIII, *In Francia*, di Eric Vial, pp.133-134.

Con queste storie cerco quindi di documentare, seppure in modo estremamente sintetico, quei processi d'integrazione e di assimilazione che in ogni paese di arrivo comunque si realizzarono per gli immigrati. Processi facilitati considerando che, almeno inizialmente, gli immigrati continuarono la loro antica vita di contadini in un contesto non molto diverso da quello originario.

La prima storia è quella di Giacomo Aipert¹⁵. Il nonno di Giacomo, Giachetti, era nato negli ultimi anni del 1600 e con la moglie Maria Caterina aveva avuto almeno dodici figli, tra cui, Giovanni Battista, padre di Giacomo. Quest'ultimo, nel 1783, all'età di ventotto anni, si era trasferito da Penna a Peillon, una località nell'entroterra di Nizza, a 630 metri sul livello del mare, sposando una donna del luogo, Francesca. Qui, come a Penna, si coltivavano l'ulivo, la vite, i fichi e il grano. A quei tempi Peillon era un borgo molto popolato. Giacomo ebbe cinque figli.

Fu il suo ultimogenito, Giovanni Battista, che, nel 1833, cinquant'anni dopo l'arrivo di Giacomo a Peillon, si trasferì a Cagnes, in Costa Azzurra, alla ricerca di maggiori prospettive di lavoro. La vita di Giovanni Battista fu segnata da molti lutti, per la morte di gran parte dei suoi figli e della prima moglie. Si sposò una seconda volta e, con Marie Françoise, ebbe altri cinque figli di cui due, Guillaume Marie e Jean Joseph Louis, furono i continuatori della famiglia.

Giovanni Battista non rimase a lungo a Cagnes. Nel 1843 era a Vallauris e due anni dopo a Chéragas in Algeria dove mise in atto i primi tentativi di coltivare il geranio rosa per la produzione di profumi come si faceva a Grasse. Egli fu il primo a costruire anche un impianto di distillazione, diventando un piccolo industriale del settore, seppure con molte difficoltà perché la terra ed il clima di Chéragas non erano favorevoli come a Grasse.

Giovanni Battista morì, nel 1882, all'età di ottantacinque anni. All'inizio del 1900, sempre a Chéragas, vi era almeno una decina di nipoti. Qui gli Hipert, così si era modificato nel tempo il cognome originario, rimasero fino ai giorni nostri, mentre Louis, figlio di Jean Joseph Louis nato nel 1884, si trasferì in Marocco stabilendosi a Marrakech.

¹⁵ La storia è stata ricostruita grazie ai documenti messi a disposizione da una sua discendente, Claudine Hypert. Vedere L. IPERTI, *La Casa del Ponte* cit., pp. 87-92.

Ho voluto citare brevemente le vicende di questa famiglia per rimarcare come ci siano voluti quasi tre quarti di secolo, da quando Giacomo era partito da Penna per andarsi a sposare a Peillon, e molti cambi di residenza, per assicurare alla sua terza generazione, ai figli di Giovanni Battista, il passaggio ad una condizione economica migliore seppure in parte sempre legata all'attività agricola, la coltivazione dei fiori.

La storia di Pierre Jean Albert

Il caso di Pierre Jean Albert è particolarmente interessante perché con l'integrazione della famiglia nella nuova comunità portuale, si manifesta un momento di forte discontinuità con il passato ed una tipologia di avanzamento sociale, in certo qual modo, nuova per le famiglie degli emigrati dalla comunità di Penna.

Pierre Jean Albert nasce a Nizza nel 1851, dominio del Regno dei Savoia, da Antonio Amedeo e Devote Botin. Nel suo atto di nascita è iscritto come Pietro Giovanni Alberto Ipert, perché a quei tempi l'italiano era la lingua ufficiale della contea. Il cognome scritto erroneamente Ipert sarà poi corretto attraverso un intervento del tribunale civile. La passione per il mare viene trasmessa a Pierre dal padre e dal nonno Francesco.

Il nonno era nato a Penna nel 1789. Si era sposato ventenne a Sospel nel 1809 con Jeanne Marie Albin e si era trasferito a Villefranche-sur-Mer, dove erano nati i suoi otto figli, quattro maschi e quattro femmine. Villefranche, situata a est di Nizza e a 10 km da Monaco, era allora la importante base navale del Re di Sardegna e nel 1857, a seguito di un accordo dei Savoia con la Russia, sarebbe diventata anche una base per la flotta russa.

Francesco era diventato marinaio, imbarcato sulle navi della marina savoiarda, dove raggiunse la posizione di capo ciurma. Francesco ed i suoi figli Giovanni Battista Ludovico¹⁶ e Antonio Amedeo¹⁷ non continuano con la professione dei loro avi, quindi non più contadini, come la maggior parte degli emigranti dalla comunità di Penna, ma affrontano un lavoro nuovo, profondamente diverso come quello del marinaio. Perfino per i contadini dell'entroterra genovese

¹⁶ Nato il 13 dicembre 1818 e sposato con Teresa Baillet il 20 marzo 1843.

¹⁷ Nato il 17 gennaio 1826 e sposato con Dévote Bottin il 27 novembre 1847.

quando ricorrevano all'emigrazione, il mare restava escluso dal loro orizzonte¹⁸.

Non era un mestiere facile, molto gravoso, con lunghi periodi, anche anni, distanti dalla famiglia e assai pericoloso per la frequenza dei naufragi¹⁹. Eppure sul mare la famiglia di Francesco ha potuto mettersi in luce e progredire, non solo economicamente ma anche socialmente, entrando a fare parte di quello che oggi si potrebbe chiamare il ceto medio. Il cambio di condizione non è stato rapido. Solo alla terza generazione il nipote Pierre è andato a scuola, ha imparato a scrivere, suo padre era ancora illetterato, ha percorso le tappe di una carriera che l'ha portato, ancora giovane, a ricoprire la posizione di capitano di lungo corso.

Di Francesco e dei suoi figli marinai Giovanni Battista e Antonio Amedeo non conosciamo niente al di fuori delle scarse registrazioni nei libri di chiesa in occasione di nascite, matrimoni e morti. Perché in fondo fare il marinaio era un lavoro anonimo come fare il contadino.

Per Pierre è stato diverso. La sua esistenza è arrivata all'attenzione dei media, come si direbbe oggi, con varie citazioni su libri, giornali locali e nazionali, segno del suo successo, e per noi possibilità di conoscere qualcosa della sua vita. L'interesse verso di lui nasce non solo dall'essere Pierre un testimone di questo lungo processo di crescita, dall'iniziale vita contadina del nonno a quella marinara, e quindi dal confronto tra due mondi profondamente diversi, ma anche dal fatto che Pierre è stato protagonista del suo tempo per essersi trovato a comandare navi oggetto di un salto tecnologico rivoluzionario.

Le sue navi non sono più velieri, come quelle sulle quali era stato imbarcato il nonno e il padre, quindi spinte dal vento e gestite dall'abilità dell'uomo, ma macchine azionate da turbine a vapore²⁰. Sono

¹⁸ *Storia dell'emigrazione italiana* cit., p. 23.

¹⁹ Una conferma di quanto sacrificata fosse la vita del marinaio lo vediamo dal fatto che Giovanni Battista, marinaio anzi barcaiolo, fu sempre assente alla nascita dei suoi primi tre figli, sostituito dal padre Francesco, e nonno per i neonati. Solo fu presente alla nascita del quarto figlio.

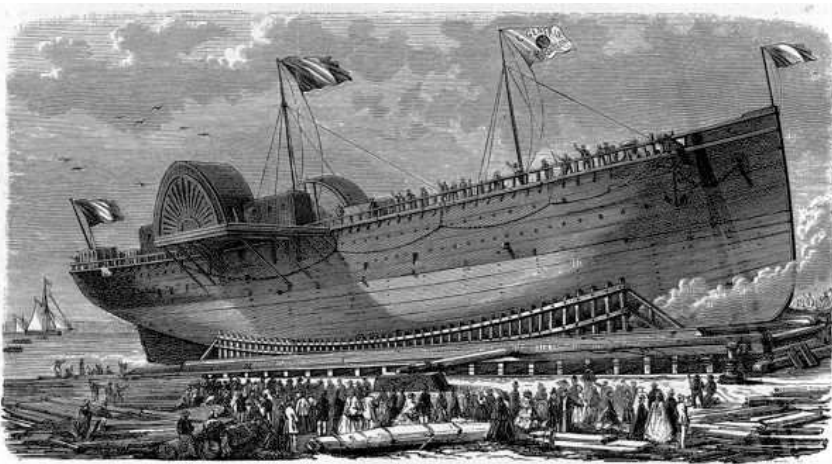
²⁰ La statistica che segue, riferita alla situazione italiana, fotografa la lenta evoluzione dalla vela al motore.

1865 - su un totale di 1.274 bastimenti - 3 erano a vapore

1890 - su un totale di 2.271 bastimenti - 225 erano a vapore.

1904 - su un totale di 2.512 bastimenti - 1416 erano a vapore.

prodotti della rivoluzione industriale che viene dal nord Europa. Infatti i cantieri che vararono le prime navi a vapore, con scafo in lamiera di acciaio, furono prevalentemente scozzesi ed olandesi. Italiani e francesi erano troppo bravi a costruire velieri in legno, in tanti piccoli cantieri disseminati sulle spiagge, come per esempio in Liguria²¹, per cui accumularono anni di ritardo, prima di dedicarsi ad aprire cantieri adeguati per le nuove tecniche di costruzione. Un caso interessante è quello del Paquebot Imperatrice Eugène, primo transatlantico in ferro costruito in Francia con propulsione a vapore, con ruote, e vele.



LANCEMENT DU PAQUEBOT L'IMPERATRICE EUGENIE, DE LA COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE, A SAINT-NAZAIRE. — D'après un croquis de M. Dutilleul.

23 aprile 1864, L'Impératrice Eugénie lasciava Saint-Nazaire, nell'illustrazione de « Le Temp »²².

Dati ricavati dal Registro Navale Italiano (R.I.N.A) a cura della Società Capani e Macchinisti di Camogli.

²¹ G. BONO FERRARI, *L'epopea eroica della vela, Capitani e bastimenti di Genova e della Riviera di Ponente nel secolo XIX*, Rapallo 1941. Ogni cantiere era specializzato nel costruire due o tre navi diverse, sempre eguali. E quando si trattava di passare da un modello a un altro un po' diverso, allora occorreva ridisegnare il tutto. Per questo, il passaggio dai brigantini (capacità di carico 200 ton) ai brigantini a palo (capacità di carico 500/600 ton) richiese decenni. E per questo, salvo eccezioni, le località liguri non riuscirono a passare dal legno al ferro: perché, per farlo, occorreva il know-how, perché questo nuovo tipo di nave era nato in Inghilterra, e perché spesso si trattava di navi troppo grandi per poter essere ospitate sulle spiagge tradizionali.

²² Fonte « Le Temp », 25 avril 1864, <http://www.saintnazaire-infos.fr/ll-y-a-150-ans-l-imperatrice-eugenie-quittait-saint-nazaire-26-31-2691.html>. L'Impératrice Eugénie

Questa rivoluzione tecnologica nella costruzione delle navi è figlia della più generale rivoluzione industriale e fu propiziata dal mercato, in rapida crescita, dei trasporti marittimi ed in primo luogo dal trasporto degli emigranti dall'Europa al Brasile, all'Argentina e al Nord America²³.

Il figlio di Francesco, Giovanni Battista, ebbe quattro figli, di cui uno solo maschio, morto però di pochi mesi. Egli mantiene la residenza a Villefranche, dove nascono tutti i suoi figli. L'altro figlio di Francesco, Antonio Amedeo, invece si trasferisce a Nizza dove nascono sia la figlia Francesca Caterina che Pierre.

Pierre si sposa a Marsiglia a ventotto anni, nel 1879, quando probabilmente aveva già una lunga esperienza di mare. Noi però non sappiamo niente dei suoi anni giovanili.

Il suo primo figlio, Amedeo Alessandro, nasce a Marsiglia nel giugno del 1882. Il padre è presente e firma l'atto di nascita con il cognome Iperiti racchiudendolo in un ovale quasi perfetto. Pierre è indicato nel registro di stato civile come capitano di lungo corso. Infatti in quell'anno egli comanda un piroscafo importante, il Bearn, di 4143 tons²⁴, sulla rotta del sud America, con la responsabilità di un notevole carico di passeggeri. Ne ho trovato traccia su «Diario de Noti-

è stato il primo piroscafo in ferro costruito a Saint-Nazaire. Varato il 16 febbraio 1865, lungo 108 metri con una propulsione mista a vapore e a vela, poteva trasportare 215 persone. I fratelli Pereire, della «Compagnie Générale Transatlantique (C.G.T.)» decisero di fare costruire in Francia la nave per i collegamenti transatlantici e, non trovando cantieri navali attrezzati, fecero venire l'ingegnere scozzese John Scott, dal cantiere navale di Greenock.

²³ Verso la metà dell'Ottocento cominciarono ad apparire sul mare le prime navi con lo scafo in ferro in sostituzione del legno e con le eliche al posto delle ruote. Il legno mal si adattava alle vibrazioni della macchina mentre le ruote a pale potevano uscire dall'acqua a causa del moto ondoso col rischio di danneggiare il motore. Queste imbarcazioni dominarono i mari fino alla graduale scomparsa dei velieri (la prima nave interamente metallica risale al 1843). Già nel 1870 il numero dei vapori circolanti era più alto di quello dei velieri (ma non in Italia) e l'apertura del canale di Suez accelerò questa tendenza. Nel 1875 solo tre paesi (Canada, Norvegia e Italia) costruivano ancora navi a vela, mentre l'Inghilterra e la Germania gareggiavano tra loro con la costruzione dei primi transatlantici di lusso. <http://it.wikipedia.org/wiki/Piroscafo>

²⁴ Bearn, 4,143 tons, 1° viaggio nel 1882, costruito da Barrow Shipbuilding Company nel 1881, demolito a Marsiglia nel 1901. <http://www.theshipslist.com/ships/lines/sgtm.shtml>

cias», un giornale di Rio de Janeiro, dove Pierre con la sua nave transita il 27 ottobre all'andata ed un mese dopo al ritorno²⁵.

Pierre aveva allora trentuno anni e certamente aveva ormai una decina di anni di esperienza in posizioni subordinate o anche di comando in navi più piccole. Non possiamo neanche escludere che abbia fatto le prime esperienze su velieri.

Qualche anno dopo, nel luglio 1885²⁶, Pierre è il capitano dello steamer di 1^a classe Languedoc, da 1653 tons, costruito un anno prima²⁷, in servizio sulla tratta Algeri Marsiglia. Seguono notizie²⁸ di altri viaggi, all'inizio del 1886 sempre al comando del Languedoc.

Alla fine del 1886 nasce il secondo figlio Eugene César Etienne.

L'anno dopo troviamo il capitano Iperiti al comando del Bourgoigne, al suo arrivo, il 9 febbraio 1887, a Santos in Brasile proveniente da Genova. Non sappiamo se questo sia stato o no il primo viaggio al comando del Bourgoigne, ma certamente con questo incarico Pierre ritorna al comando di una nave di maggiori dimensioni²⁹, rispetto al Languedoc, sull'importante rotta verso il Brasile e l'Argentina.

La Société Générale de Transport Maritimes aveva inaugurato, già venti anni prima, il 15 settembre 1867, la nuova linea di navigazione diretta all'Atlantico del Sud ed aveva assegnato alla stessa quattro piroscafi: Savoie, Bourgoigne, Poitou e Picardie.

²⁵ «Diario de Noticias», del 27.10.1882, pp. 3-4. Biblioteca Nacional digital Brasil. <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. La nota riporta i dati dei passeggeri del Bearn: 85 uomini dell'equipaggio e 134 passeggeri in transito.

²⁶ «L'avenir de Bougie, Journal politique, littéraire, commercial et agricole», del 13.6.1885, pp. 3-4, Mouvement du Port.

²⁷ Il Languedoc apparteneva alla Société Générale de Transport Maritimes (S.G.T.M.), creata all'inizio degli anni sessanta per il trasporto del minerale di ferro da Oran alla Francia. Il Languedoc è stato affondato nel Mediterraneo da un U-Boat nel 1916, durante la prima guerra mondiale. Vedere anche A. CROCE, *Société Générale de Transport Maritimes à Vapeur*, MDV, 2006. <http://sextan.com/Socit-Gnrale-des-Transports>

²⁸ «La Democratie», n. 11 del 7.2.1886, p. 3. «Il Languedoc, capitaine Iperiti, parti d'Alger le 30 janvier, à 5 heures du soir est arrivé à Marseille lundi 4 février à 7 heures du matin». Notizie analoghe nei numeri 13 del 21.2.1886, n. 14 del 28.2.1886, n. 15 del 7.3.1886, n. 16 del 14.3.1886, n. 17 del 21.3.1886.

²⁹ Fu varato nel 1865 con il nome Uitenhage, con lo scafo in acciaio, 3.675 tons, costruito da J. Laing & Sons de Sunderland. e rinominato nel 1867 Bourgoigne. Fu poi demolito a Marsiglia nel 1896 <http://www.histarmar.com.ar/LineasPaxaSA/35-SGTM.htm>

Il Bourgogne fece il viaggio inaugurale con partenza per Río de Janeiro. La seconda partenza avvenne nell'ottobre del 1867 con il Poitou³⁰ da 2.303 tons, seguito in novembre dal Savoie³¹ da 2.588 tons e in dicembre dal Picardie³² da 3675 tons.

La linea dell'Atlantico del Sud era rapidamente diventata redditizia e quindi la Compagnia si andò approvvigionando di nuove navi tra cui il Béarn da 4.134 tons³³.

In un successivo viaggio, il 6 settembre 1887, il Bourgogne, sempre al comando di Pierre, è protagonista di un grave incidente marittimo. Riferisce l'articolo del «Le Gaulois»: «... revenant de Gènes avec près de sept cents émigrants, se présentait au bassin National, pour s'y amarrer, come d'usage»³⁴. Si è sentito un rumore. Il vapore era entrato in collisione con un veliero italiano proveniente dalla Sicilia. Si trattava del brick-goelette Marianna che trasportava vino al porto di Oneglia.

Il capitano Iperiti aveva cercato di passargli dietro, ma il Marianna aveva virato di bordo presentando “son côté bâbord-arrière à la gubre de la Bourgogne”. Il piccolo brick fu tagliato in due. Uno dei marinai italiani saltò a bordo del Bourgogne al momento della collisione, un altro fu raccolto in mare completamente nudo. L'incidente avvenne alle otto di sera e alle undici i marinai italiani furono sbarcati nel porto di Oneglia. Il Bourgogne fu messa in quarantena “au Froul”

³⁰ Poitou, costruito nel 1867 da Malcolmson Brothers de Waterford, in Irlanda, demolito nel 1893, 2.303 tons. Per le notizie sulle navi della SGTMV vedere anche Alain Croce, *Société Générale de Transport Maritimes à Vapeur*, MDV, 2006. <http://sextan.com/Socit-Gnrale-des-Transports>

³¹ Savoie, costruito da John Laird de Birkenhead e varato nel 1854 con il nome di Cristobal Colon, nel 1867 rinominato Savoie, nel 1891 demolito, 2.588 tons.

³² Picardie, costruito da J. Laing & Sons de Sunderland e varato nel 1865 con il nome Albany 1865, acquistato nel 1867 e rinominato Picardie, venduto nel 1876 a Valery, France, e nel 1881 a French Line. 3,675 tons.

³³ La SGTM acquistò anche La France, costruito dai Chantiers & Ateliers de la Méditerranée de La Seyne nel 1871, 3.811 tons. Questo piroscafo, non solo era considerevolmente più grande delle navi precedenti, ma permetteva alla SGTM di mantenere un piroscafo di riserva. Altri piroscafi entrarono a far parte della SGTM: Il Navarre, che sfortunatamente naufragò in Marsiglia dopo pochi mesi, e fu rimpiazzato dal Provence da 3.874 tons consegnato da La Seyne nel 1884.

³⁴ «Le Gaulois», (Paris 1868), n. 1834 del 6.9.1887.

per tre giorni con i suoi 700 passeggeri per avere avuto un contatto con una barca di origine sospetta.

Anche nel maggio del 1888 Pierre è al comando del Bourgoigne in un suo viaggio in Sud America come si vede dal Feuille de Passagers.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE TRANSPORTS MARITIMES A VAPEUR
 Société Anonyme. — Capital : Deux Millions

Service du Paquebot à Vapeur **BOURGOIGNE** Capitan *Pierre*
 LIGNE de *Gênes* à *Rio de Janeiro*

FEUILLE DE PASSAGERS N° *25*

Départ du *27 Mai* 1888 Voyage N° *206*

N°	NOMS ET PRÉNOMS	AGE	PROFESSION	NATIONALITÉ	PLACES			PRIX	SOMMES PERÇUES	Observations
					1 ^{re} Class	2 ^{de} Class	3 ^{de} Class			
	PASSAGERS									

Un'altra compagnia di navigazione francese era attiva in quegli stessi anni sulle rotte del Nord America. Si tratta della « Compagnie générale transatlantique » (CGT, spesso denominata Transat, o French Line). Questa compagnia possedeva un piroscafo con un nome quasi identico al Bourgoigne del capitano Pierre. Si trattava di « La Bourgoigne ».

« La Bourgoigne » era una delle navi più importanti della Transat. Era entrata in servizio nel 1886, assieme ad altre tre navi con le stesse caratteristiche: La Champagne, La Bretagne e La Gascogne. Era lunga 150 metri, larga 15,96, con stazza di 7089 tons.

La Bourgoigne, che operava sulla linea Le Havre-New York, era al comando del capitano Poirot quando, nel febbraio 1896, fu protagonista di un incidente. « Entre en collision et coule l'AILSA, de l'Atlas Line ». Ma il peggio doveva ancora venire. Il 2 luglio 1898, La Bourgoigne lascia New York con 500 passeggeri e 200 uomini di equipaggio. Il 4 luglio alle 5 del mattino entra in collisione, in una zona di densa nebbia, con il tre alberi inglese Cromartyshire che faceva rotta verso Filadelfia. Nello spazio di un'ora cola appiccico. Muoiono 564 persone, inclusi 15 dei 18 ufficiali, tra cui il comandante tenente di vascello Louis Deloncle.

Questo imponente e rapido sviluppo del trasporto emigranti verso il Sud America e contemporaneamente verso il Nord America accade anche in Italia, in coincidenza con l'Unità del Paese e la fine della

Guerra di Secessione americana, ma le navi italiane, almeno all'inizio, avevano dimensioni più contenute³⁵.

Essere comandante di queste navi, che collegavano l'Europa all'America Latina, era per il capitano Pierre un compito di prestigio e di responsabilità e che coinvolgeva lui, nipote di emigranti, in uno dei problemi sociali più rilevanti del momento, quello dell'emigrazione. Il viaggio durava dai venti ai trenta giorni e, se per i passeggeri in prima classe poteva essere piacevole, per gli emigranti di terza classe era un tormento senza fine.

Edmondo De Amicis, che viaggiò nel 1884 da Genova a Buenos Aires a bordo del piroscafo Nord America³⁶, ci ha lasciato, nel suo romanzo *Sull'Oceano*, frasi bellissime «... Un sentimento nuovo e piacevolissimo mi riempiva l'anima, che non si può provare in nessun luogo, in nessuna condizione al mondo, salvo sopra un piroscafo che attraversi l'oceano: il sentimento d'un'assoluta libertà dello spirito».

Ma anche un racconto impressionante dei ventidue giorni della traversata.

«A bordo, nei locali di terza classe era quasi impossibile respirare, l'aria era piena del fumo e dei vapori delle macchine, i letti erano sacchi di paglia maleodoranti sistemati in anguste cuccette di legno. ...la maggior parte degli emigranti, presi dal mal di mare, giacevano alla rinfusa... e gli emigranti affollati verso poppa guardavano le porte del salone e i passeggeri di prima con un occhio più torvo del consueto».

³⁵ Toccò dieci anni più tardi, nel 1864, all'armatore genovese Giovanni Lavarrello, inaugurare il primo servizio di linea tra Genova ed il Sud America, mentre il primo servizio regolare di linea fra l'Italia e New York fu quello stabilito dalla Compagnia palermitana Florio che iniziò con quattro navi sotto le 2.000 Tsl: due acquistate di seconda mano, mentre la Vincenzo Florio e la Washington di 2840 Tsl, di costruzione scozzese, erano nuove e sviluppavano una velocità di 12,5 nodi. http://www.marenostriumapallo.it/index.php?option=com_content&view=article&id=188:navi-passeggeri

³⁶ De Amicis lo ribattezzò Galileo nel suo romanzo uscito nel 1889. Il Nord America fu costruito nel 1882 dal cantiere John Elder & Co. Di Glasgow e varato con il nome Stirling Castle. Stazza 4826 tons, lunghezza 127,55 metri, larghezza 15,24 metri. Nel 1883 fu comprato dalla Compagnia di Navigazione La Veloce e allestito per trasportare 90 passeggeri in prima classe, 100 in seconda e 1223 in terza. De Amicis nel suo romanzo amplia a 1600 persone presenti in terza classe, cfr. http://www.agenziabozzo.it/vecchie_navi/B-Vapore/Navi_1850-1950_B167_piroscafo_NORD_AMERICA_La_Veloce_1883_STIRLING_CASTLE_Skinner_1882.htm

Forse qualche volta Pierre avrà pensato al nonno Francesco che, imbarcato come semplice marinaio, aveva navigato in modo non molto dissimile dagli emigranti.



Salone di prima classe di un piroscafo in rotta per il Sud America³⁷.

Il terzo figlio di Pierre, Albert Paul, nasce nell'ottobre del 1889. Dall'atto di nascita si nota che Pierre ha ora la residenza in rue de la Croix-de-Reynier, in un quartiere signorile.

All'inizio degli anni '90 Pierre è al comando del Poitou, un vapore po' più piccolo del Bourgogne³⁸. Con questa nave continua a trasportare emigranti sulla rotta del Sud America e troviamo traccia del suo passaggio nel porto di Rio de Janeiro nell'ottobre del 1890 e nel gennaio dell'anno dopo.

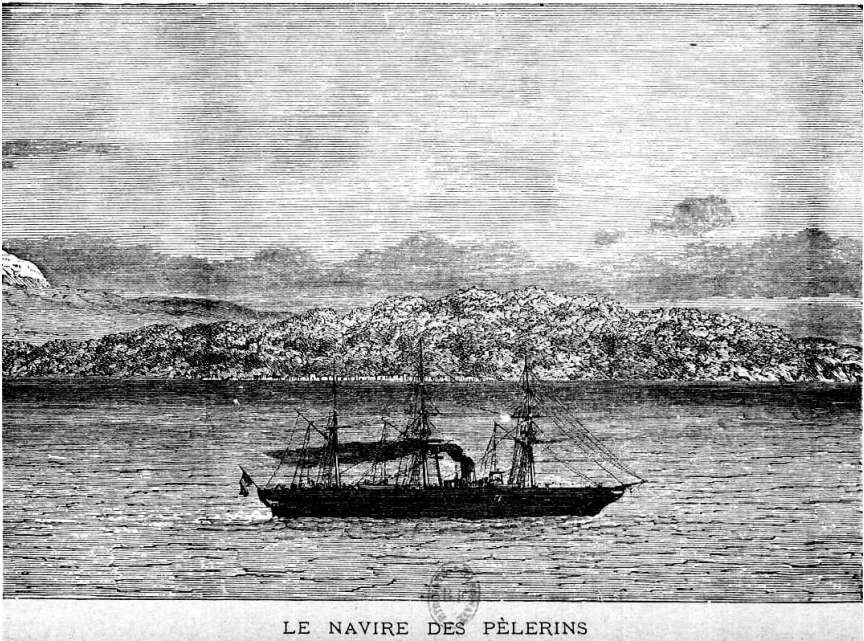
Ma negli stessi anni, in primavera, il Poitou, sempre al comando del capitano Iperiti, viene impiegato per trasportare pellegrini in

³⁷ <http://www.histoire-tango.fr/grands%20themes/passeurs%20de%20culture.htm>

³⁸ Infatti il Poitou, 2303 tons, era lungo 97 m (come la cattedrale di Poitiers dirà uno dei prelati durante il viaggio verso la Palestina), largo 11 e profondo 14. La barca, vecchia di ventitré anni, costruita nel 1867 a Glasgow era ormai alla fine della sua vita utile; infatti fu demolito nel 1893.

Egitto e Palestina, da Marsiglia ad Alessandria d'Egitto con ritorno via Jaffe. Si tratta di un compito delicato perché i passeggeri sono in gran parte ecclesiastici di alto livello, anche se il viaggio nel Mediterraneo, di per sé, era assai poco impegnativo, quasi una vacanza. Infatti, mentre la durata del pellegrinaggio era di quarantacinque giorni, la parte marittima era di soli quattordici giorni tra andata e ritorno.

Il capitano Pierre sembrerebbe sovradimensionato per questo incarico. Dobbiamo quindi pensare che la Compagnia lo abbia scelto perché considerava questi viaggi molto importanti e di prestigio e per i quali era necessario un capitano esperto e con le qualità umane adeguate per relazionarsi con i passeggeri. La rilevanza di questi pellegrinaggi emerge anche dal fatto che furono stampati quattro libri, di cui tre relativi al viaggio del 1890 ed uno a quello del 1891. I libri sono di tipo celebrativo, ma sono ugualmente interessanti perché danno una fotografia della vita a bordo, del percorso seguito, dei luoghi visitati e del modo di pensare del tempo. Oltre a parlare, seppur brevemente, del capitano.



LE NAVIRE DES PÈLERINS

Disegno tratto da: L'Abbé J. DE MARTIN-DONOS, *Au Pays Du Sauveur, Impressions de Voyage d'un Pèlerin en Egypte et en Palestine*, décembre 1892. Vedi nota 38.

Il primo viaggio si svolge tra il 17 aprile, con arrivo ad Alessandria il 24 e ritorno da Jaffa il 4 giugno. Dal libro dell'Abbé A. Blain³⁹ apprendiamo che i passeggeri sono in prevalenza religiosi e non mancano vescovi ed un cardinale. Questi prelati erano certamente abituati a vivere in ampi e nobili palazzi come s'intuisce dalla sorpresa che il relatore manifesta di fronte alla ristrettezza delle cabine dove devono soggiornare sei persone in sei letti a castello larghi 60 cm in uno spazio di 4 m per 2 e con il soffitto a 2,10 m di altezza.

All'Abbé Blain dobbiamo un nitido ritratto di Pierre:

« Le commandant Iperti, Corse de naissance je crois, est un fier marin, vrai loup de mer, ne riant pas une fois chaque quart d'heure: mais a toute occasion désireux d'être agréable aux passagers. Il me semble homme de sévère discipline: la sécurité du navire l'exige »⁴⁰.

La descrizione è un po' di maniera, per aver assegnato al comandante la nazionalità corsa e non nizzarda, ma la figura severa che emerge di questo capitano tradisce l'antica discendenza contadina e ancora non pienamente convertita a modi più conviviali. Forse Pierre era di piccola statura visto, a confronto, il ritratto che viene fatto del « Capitaine en second, M. Razouls, taille d'hercule ». Una conferma indiretta possiamo ricavarla dall'altezza di tre suoi figli che nei fogli matricolari è indicata rispettivamente in 1,65, 1,67 e 1,70.

Attraversando lo stretto di Messina, gli illustri prelati hanno problemi di mal di mare, per cui lo rinominano "détroit de médecine". Durante il viaggio gran parte della giornata è dedicata ad attività religiose iniziando alle sei del mattino con la messa del pellegrinaggio. Non mancano interessanti aneddoti:

« Ladislas voulut donner bakchiche au jeune Israélite, notre guide. Le Juif dignement s'en défendit, ne voulant sans doute rien recevoir d'un chrétien, *de main à main*. Nous étions stupéfaits: un fils d'Israël refuser le bakchiche! Attendez: le pharisien montre du doigt une petite poche du vêtement dans laquelle il nous sera licite de déposer la pièce d'argent sans souiller la main qui reçoit ».

³⁹ Abbé A. BLAIN, *Ladislas le Sourd-Muet: journal de bord et premières chevauchées d'un jeune Poitevin, pèlerin d'Égypte et de Palestine*, Poitiers 1890, digitalizzata in Gallica - Bibliothèque nationale de France, département Philosophie, histoire, sciences de l'homme, Paris BNF 8-O2F-798.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 49.

Il secondo libro, stampato nell'aprile 1891, è scritto da M. Alphons Couret, avvocato e magistrato⁴¹. Il capitano Iperiti viene citato due volte. Durante il viaggio di andata:

« Nous avons en effet près de douze heures de retard grâce au vent contraire, à la houle et surtout à la timidité du mécanicien-chef qui, nouveau venu à bord et peu familiarisé avec la force de sa machine, s'opiniâtre à ne pas la pousser et résiste aux virulentes objurgations du brave commandant Iperiti »⁴².

A Caiffa « Après le dîner, un superbe feu d'artifice est tiré sur la terrasse de ce qu'on appelle le Palais, en face du couvent, par les soins du brave commandant Iperiti »⁴³.

Nel terzo libro⁴⁴, scritto da J. Motais A., al comandante viene riconosciuto il merito di aver associato il suo secondo Razouls sia nell'affrontare i pericoli del mare sia nella condivisione di idee elevate e cattoliche:

« Le Père était si bien compris du reste par l'excellent et digne commandant du *Poitou*, M. Iperiti, qui lui-même avait pour associé non seulement à ses périls de marin, mais encore à ses idées élevées et catholiques, le capitaine, M. Razouls ! Ils s'empressèrent l'un et l'autre de procurer aux pèlerins tout ce qui peut plaire et distraire dans une traversée de quatorze jours (aller et retour) ».

Ecco qui forse si evince il motivo della scelta di Pierre come comandante della nave. Egli aveva certamente mantenuto la fede religiosa dei suoi antenati contadini. Infatti palesare la fede cattolica non era un obbligo in uno stato francese già fondamentalmente laico. I frati cappuccini erano stati espulsi, nel 1880, proprio dal convento in rue Croix-de-Reynier⁴⁵, dove ormai Pierre si era trasferito con la sua famiglia.

⁴¹ M.A. COURET, *En Terre Promise, notes de mon voyage en Egypte et en Palestine*, Paris 1891. L'autore si presenta con una lunga lista di titoli: anziano Magistrato, avvocato alla Corte d'Appello di Orléans, Grande ufficiale dell'Ordine del Santo Sepolcro, Comandante dell'Ordine di Pio IX, ecc. Il libro è digitalizzato in Gallica - BNF 8-O2F-821.

⁴² *Ibidem*, p. 26.

⁴³ *Ibidem*, p. 101.

⁴⁴ J. MOTAIS-AVRIL, *IX^e Pèlerinage populaire de pénitence à Jérusalem, 18 avril-3 juin 1890, avec arrêt en Égypte, 24-28 avril 1890* - Lachèse et Dolbeau (Angers), 1890, p. 7. Il libro è digitalizzato in Gallica - BNF.

⁴⁵ <http://www.delcampe.net/page/item/id,206564227,var,Execution-des-decrets-a-Marseille-29-Oct-1880-rue-Croix-de-Reynier-Caupucins-expulses-gravure-dessin-Ferdinandus-1880,language,E.html>

L'Abbé Jean De Martrin-Donos⁴⁶ è l'autore del libro che descrive il pellegrinaggio del 1891 che si svolge nel periodo dal 10 aprile al 27 maggio. Egli esordisce con una notizia da cui apprendiamo come questi pellegrinaggi si ripetano ormai da un decennio: «Depuis onze ans, chaque année, quelques jours après Pâques, partent de Marseille des pèlerins venus de toutes les parties de la France». Lasciando il porto di Marsiglia i pellegrini «... on aperçoit la chapelle de Notre-Dame de la Garde».

La nave porta 370 pellegrini ed anche questa volta la notizia in evidenza è il mal di mare di cui soffrono i passeggeri. Molti restano a lungo nelle loro cuccette. Di conseguenza: «Le capitaine Iperiti et l'excellent docteur du bord sont à la table des évêques; ils ont bien voulu venir partager notre repas»⁴⁷.

Nel viaggio di ritorno la sera prima dell'arrivo a Marsiglia:

«les poètes entonnent la trompette épique pour remercier l'équipage. On acclame le commandant. Ce dernier est visiblement ému. Il s'est attaché aux pèlerins. M. Iperiti, Niçois de naissance, est un fier marin; à toute occasion il a cherché à être utile aux pèlerins, et nous tenons ici à lui dire toute notre gratitude» e di fronte alla città di Marsiglia: «... bientôt, la statue dorée de la Vierge qui domine la cité de Marseille brille à nos regards ...»⁴⁸.

Nello stesso anno, 1891, in ottobre è a Rio de Janeiro con il Bearn⁴⁹, l'importante piroscalo di cui era stato al comando già dieci anni prima. Nel 1892 il capitano Pierre torna a comandare il Languedoc sulla rotta di Algeri⁵⁰, ma l'8 dicembre del 1892 lo troviamo di nuovo al comando del Bearn, sulla rotta Buenos Aires - Marsiglia. La notizia la ricaviamo da un giornale locale che racconta come il Bearn, al comando del capitano Iperiti, si sia fermato a soccorrere lo Stamboul, della compagnia Frassiniet, al quale si erano fermate le macchine a 400 miglia da Gibilterra⁵¹. Lo Stamboul portava soldati e ufficiali malati o feriti provenienti dal Dahomey.

⁴⁶ L'Abbé J. DE MARTRIN-DONOS, *Au Pays Du Sauveur* cit., p. 12. Il libro è digitalizzato in *Gallica* - BNF 8-O2F-851.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 89.

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 274-275.

⁴⁹ Vedi nota 24.

⁵⁰ «Journal général de l'Algérie et de la Tunisie», del 12.8.1892, p. 7 e del 19.8.1892, p. 7.

⁵¹ «Le Progrès de Bel-Abbès», del 4.6.1893, p. 3.

Nel 1896 è ancora al comando del Bearn, che parte il 15 dicembre da Marsiglia per Tenerife, Dakar, Rio-Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires. E così per altri tre viaggi nel 1897 e precisamente il 25 maggio⁵² (con arrivo a Buenos Aires il 26 giugno e ritorno a Marsiglia il 4 agosto), il 10 settembre⁵³ ed il 10 dicembre⁵⁴.

Il quarto ed ultimo figlio César Amelien, nasce nel dicembre del 1898. Anche questa volta il padre Pierre è presente e firma l'atto di nascita. Evidentemente la posizione di Pierre è tale per cui riesce a ottenere di essere lasciato a terra ogni volta che è prevista la nascita di un figlio, contrariamente a suo padre che è stato assente quando nacque la sua prima figlia Caterina e sostituito dal nonno Francesco. Nell'atto di nascita è riportato l'indirizzo della famiglia in rue Croix-de-Régnier⁵⁵, lo stesso dal 1889, quando era nato il terzo figlio. Prima la famiglia di Pierre aveva abitato in due altre case.

Il naufragio de "La Bourgogne", della Compagnie générale transatlantique di cui abbiamo parlato, è stato certamente gravissimo, ma purtroppo la perdita di navi in quegli anni era un evento assai frequente, come risulta dalle statistiche del totale dei bastimenti francesi, più quelli stranieri naufragati o arenati nel 1897 sulle coste di Francia, Algeria e colonie francesi. Le navi naufragate sono state 347 a vela e 53 a vapore con un totale generale di 400 con 3180 morti. Sono numeri impressionanti. I naufragi di barche a vela sono predominanti, a dimostrazione che le barche a vapore non avevano ancora il predominio sui mari e certamente con l'avvento del vapore la sicurezza sarebbe andata aumentando.

Tornando al capitano Pierre è ancora l'evento di un naufragio che ci permette di avere ulteriori notizie di lui, ormai cinquantenne. Si tratta della nave *Russie*⁵⁶ sempre della Compagnia S.G.T.M. arenatosi il 7 gennaio 1901, con circa 100 persone a bordo, a 300 metri dalla

⁵² « Le Figaro », del 13.12.1896, p. 5.

⁵³ « Le Figaro », del 23.5.1897, p. 6.

⁵⁴ « Le Figaro », del 5.9.1897, p. 6.

⁵⁵ Il nome della via deriva da una croce eretta sulla proprietà di un certo Régnier. http://fr.wikipedia.org/wiki/Impasse_Croix-de-R%C3%A9gnier. S. ZUCCOTTI, *Père Marie-Benoît and Jewish Rescue*, Indiana University Press 2013, p. 51. Nel 1940 esisteva ancora il convento dei Cappuccini, dove soggiornò Père Marie-Benoît.

⁵⁶ *Russie* o *Russia*, come è denominato in alcuni casi, costruito nel 1897, venduto nel 1915 in Finlandia e rinominato *Urania*, da 1.934 ton.

terra ferma nei pressi di Faraman⁵⁷, sede di un famoso faro, nella zona di Camargue.



Exécution des décrets a Marseille 29 Oct. 1880 rue Croix de Reynier, Caupucins expulsés, gravure dessin Ferdinandus 1880⁵⁸.

Il mare è in tempesta, per cui risulta difficile portare soccorso alle persone, e per quattro giorni i giornali locali e quelli nazionali riportano lunghi reportage sull'evento. Il capitano Iperti guida le operazioni di salvataggio e viene citato più volte. Con la nave Danemark⁵⁹ cerca invano di raggiungere la Russia. Una lunga intervista alla conclusione del salvataggio ci permette di acquisire una serie d'informazioni su come lui ha seguito le varie fasi del naufragio e sulle istruzioni date al capitano della Russia. Emerge la figura di un capitano preparato e sicuro di sé.

⁵⁷ « Le Petit Parisien » (Paris) dell'11.1.1901 (Numéro 8841).

⁵⁸ <http://www.delcampe.net/page/item/id,206564227,var,Execution-des-decrets-a-Marseille-29-Oct-1880-rue-Croix-de-Reynier-Caupucins-expulses-gravure-dessin-Ferdinandus-1880,language,E.html>

⁵⁹ *Ibidem*, « sept heures un quart, arrivent MM. Iperti et Terras avec l'équipage du bateau sauveteur danois Danemark ».

I tentativi di salvataggio sono descritti in modo molto drammatico nelle corrispondenze dei giornali ed in particolare nel numero dell'11 gennaio 1901 di «Le Petit Parisien». Vari tentativi di lanciare una corda con un cannone non hanno successo e così tentativi di avvicinarsi con barche di salvataggio. Le persone divise su due tronconi della nave mancavano anche di acqua e cibo. Il numero del 12 gennaio racconta il salvataggio riuscito. Le corrispondenze sono da Marsiglia e Arles.

A operazioni concluse, il 17 gennaio, anche un ammiraglio, Puech⁶⁰, venne a visitare la Russie per rendersi conto se fosse recuperabile o meno. Alcuni marinai del Danemark salgono a bordo e poco dopo se ne vanno senza aver messo in atto nessuna azione di recupero. Un marinaio corso di piccola corporatura racconta di essere stato messo a guardia della cambusa, nei giorni più drammatici del naufragio, perché non fosse assalita dai passeggeri che mal accettavano il razionamento dei viveri.

Il capitano Iperiti era invece tornato subito sul luogo del naufragio «pour poursuivre son enquête, afin de répartir le plus équitablement possible la distribution de ces fonds». Si tratta di 20.000 franchi che la Compagnie de Transport Maritimes aveva messo a disposizione per compensare chi aveva partecipato al salvataggio dell'equipaggio e dei passeggeri: essenzialmente persone di Cerro e Sainte-Maries ed i guardiani del faro di Faraman.

Ed è in questa occasione che Serge Basset intervista a lungo il capitano Iperiti⁶¹. L'articolo esordisce con un rapido ritratto:

«Profil énergique, accentué par une voix rude, mais adoucie par des yeux tendres. Avec cela, grand, robuste, tout rond de manières, jovial et bon, plein de gestes pittoresques c'était M. Pierre Iperiti, capitaine au long cours et le doyen des commandants de la Compagnie des Transports maritimes»

e continua con tono di ammirazione e rispetto:

«On m'avait raconté la veille à Avignon qu'il s'était admirablement conduit pendant la terrible lutte du paquebot contre les flots et l'ouragan. Durant quatre jours, on l'avait vu assumant, avec M. Loschâmp, président de la Compagnie, la direction des tentatives de secours et finalement du sauvetage, allant, venant, courant, conseillant, agissant, raffermissant les courages, ne mangeant, ne buvant, ne dormant pas; d'une activité fébrile et pourtant raisonnée...»

⁶⁰ «L'Ouest-Eclair»(Rennes), del 17.1.1901, pp. 2-4.

⁶¹ «Le Figaro», del 13.1.1901.

Le brave homme, après avoir conduit hier à Marseille les naufragés - sauvés beaucoup par son dévouement infatigable, - revenait aujourd'hui sur le littoral pour les dépenses de la veille. Il m'a offert une place dans la voiture qui l'attendait à la gare, et j'ai eu le plus vif plaisir à causer avec lui au travers de la Camargue toute rousse sous l'effet des premières gelées.

L'accident, était arrivé le 7 au matin. Après deux jours où nous avons tout cru perdu... Tout à coup, le jeudi matin, vers dix heures, voilà-t-il pas que les signaux de détresse deviennent effrayants et comme désespérés....le capitaine télégraphiant « Situation désespérée, passagers meurent de faim », en même temps que s'enlevaient dans l'ouragan les pavillons bleus quadrillés et rouge-blanc, ce qui veut dire « Extrême urgence. » ...on ne voyait plus apparaître aucune sorte de passagers, une terreur poignante envahit l'âme de tous. Que se passait-il là-bas? Y avait-il des morts? Les survivants se préparaient-ils pour une suprême tentative de débarquement, ainsi que plusieurs fois l'avaient annoncé leurs signaux? L'ouragan faisait rage. Les hardis sauveteurs de Carro, toujours prêts à sauter dans leur embarcation, se mordaient les poings d'impatience en constatant l'inutilité de leur héroïsme.

Nous avons fait comprendre au capitaine Jouve, ajoutait le commandant Iperiti, que toute tentative de débarquement serait un véritable suicide. Il s'est rendu à nos raisons et, moins inquiets, nous avons attendu le jour. A l'aube, une barque venait des Saintes-Maries. Sa vue a transporté ceux de Carro, à bout de forces et d'héroïsme. Ils ont de nouveau lancé une barque à la mer. Nous avons pu atteindre le paquebot et, une demi-heure après, tous les passagers étaient à terre, et c'a été des cris, des bravos, des applaudissements, des accolades. On s'embrassait, on riait, on pleurait que c'en était extraordinaire ... ».

Tutto è finito bene, ma il giornalista non manca di fare presente la sua opinione sulla lentezza dei soccorsi.

« Je m'en explique librement avec M. Iperiti. Il soupire, et lui, si loquace, devient presque muet. C'est en vain que je le presse et que je lui redis l'histoire de l'unique canon du phare qui n'avait pas été chargé depuis quinze ans; de ce chef de douanier, répondant à la demande d'envoi d'un nouveau porte-amarres "Qui est-ce qui prendra les frais à sa charge?" M. Iperiti détourne la conversation, me parle de l'admirable conduite des usiniers des Salins-de-Giraud ... ».

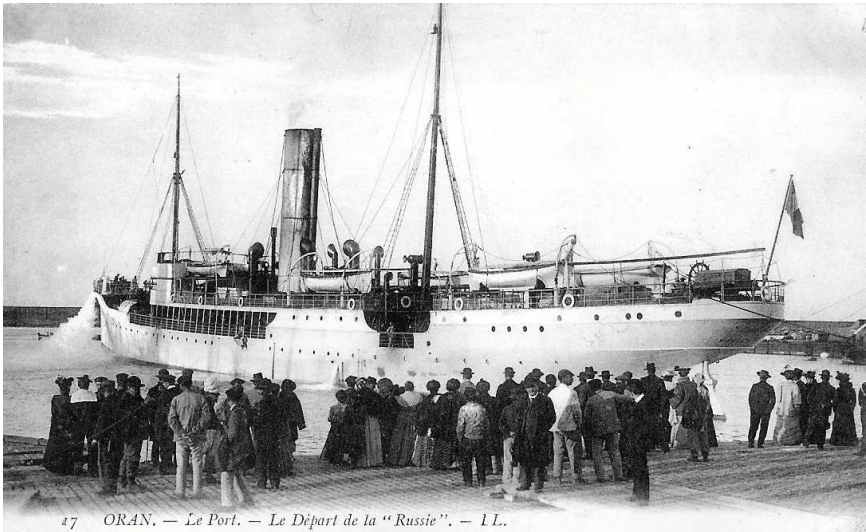
Il capitano aveva imparato a non palesare il suo pensiero ai giornalisti su ciò che non aveva funzionato. Lui era un'autorità e certamente avrebbe parlato nelle sedi giuste.

« ... Nous allons toujours, quand M. Iperiti me dit d'un ton attristé - Regardez là-bas. La voici, lui! Oui, à l'horizon tout bleu, apparaît une sorte d'objet noir penché sur la gauche. C'est la Russie, échouée. Ce pauvre bateau! Soupirez mon interlocuteur d'un ton désolé.

Mais à mesure qu'on s'approche du vapeur, la vision se précise. Le voici à trois cents mètres, et une vraie tristesse serre le cœur. C'est en vain que le capitaine Iperiti me dit - Il ne faut pas s'effrayer. Avant six mois, il relèvera sa croupe, allez! et filera coquettement en pleine mer ».

Non mancano altri articoli volti ad analizzare le cause del naufragio e le proposte per evitare il ripetersi di simili incidenti. Subito dopo l'intervista di Basset vi è un articolo di Marc Landry che raccoglie opinioni in merito ed esordisce con parole di ammirazione per la popolazione marittima:

« Les péripéties de l'échouage de la Russie, sur la côte de Faraman, ont permis de constater, une fois de plus, que nos populations maritimes maintiennent toujours intactes les traditions d'abnégation et de dévouement qui font leur honneur. ... ont également montré que le métier de marin était le plus noble de tous quand on le pratiquait comme eux ».



47 ORAN. — Le Port. — Le Départ de la "Russie". — L.L.

Piroscafo La Russie ⁶².

E poi prosegue con le opinioni raccolte. Secondo un ufficiale della Russie la causa dell'insabbiamento sarebbe dovuta all'aver confuso il faro di Faraman con quello di Planier. Questo ultimo molto potente da un'indicazione precisa della rotta da seguire per entrare nel porto di Marsiglia per chi arriva da Sud-Ouest, «il vient reconnaître le feu de Planier». Sfortunatamente la Russie, che arrivava da Orano, ha seguito il faro di Faraman invece di quello di Planier, andando ad insabbiarsi sul

⁶² Cartolina tratta da: http://diaressaada.alger.free.fr/j-Marine/1-Paquebots/SGTM/russie_1101.jpg

littorale di Faraman, anche se i due fari hanno caratteristiche differenti sia per tipo di luce che per intermittenza. Il contrammiraglio Besson, comandante della Marina a Marsiglia, si è immediatamente preoccupato della questione e ha chiesto alle compagnie marittime suggerimenti per le modifiche da apportare al faro di Faraman.

La mia ricerca termina con il lungo racconto del naufragio e salvataggio della Russie. Il capitano Pierre aveva cinquanta anni ed era nel pieno delle sue forze. Quale seguito ebbe la sua vicenda umana? Per il momento non la conosciamo. Sappiamo solo che il 4 luglio 1918, quando aveva 67 anni, gli fu conferita la medaglia d'onore istituita dalla legge del 14 dicembre 1901⁶³. Non sembra che vi siano stati altri Iperiti capitani di lungo corso e neanche altri discendenti delle famiglie della comunità di Penna, come i Boetto, gli Amerio, i Gastaldi, o i Cotta che abbiano avuto una carriera simile.

Eugene César Etienne, il secondo figlio di Pierre è stato ammesso alle prove orali per l'ammissione alla scuola navale nel giugno 1904⁶⁴, ma non ne conosciamo il risultato. Vi sono stati altri Iperiti marinai, alcuni figli di un Vittorio Emanuele Iperiti arrivato ventenne in Ecuador a Guayaquil intorno al 1850, ma non comandanti. E forse anche questo Vittorio Emanuele dell'Ecuador era parente del Francesco, nonno di Pierre, ma devo ancora scoprirlo. In realtà nella città portuale di Guayaquil, già a metà Ottocento, viveva un piccolo gruppo di marinai liguri⁶⁵.

Possiamo solo dire che l'ultimo dei figli di Pierre, César Amé- lion, sarà il primo della famiglia ad andare all'università ed a laurearsi in farmacia⁶⁶ mettendosi in seguito in evidenza come presidente della relativa associazione. Con lui si completa un ciclo centenario iniziato, anonimamente, con Francesco nelle terre della comunità di Penna, proseguito da tre generazioni di marinai prima di approdare ad una vita borghese tranquilla ed agevole come quella del farmacista.

⁶³ «Journal officiel de la République française», del 14.7.1918, p. 50.

⁶⁴ «Journal officiel de la République française», del 25.6.1904.

⁶⁵ *Storia dell'emigrazione italiana* cit.

⁶⁶ Ha scritto un libro pubblicato nel 1940 avente per titolo: *Essai sur le régime juridique en France du médicament vétérinaire*, Editore: Lyon, Bosc frères: M. et L. Riou, 1940; Société du sémaphore de Marseille, 1940.

INDICE

Studi

- FRANCESCO FERRANTE, *Le sequenze costruttive della chiesa di San Giovanni Battista a Isolabona* 5
- ANNA ESPOSITO - SANDRO NOTARI, *Tra val Nervia e val Verbone. In margine agli statuti comunali di Perinaldo del 1580* 27
- FRANCESCA DE CUPIS, *Altari e arredi marmorei del secondo Seicento a Ventimiglia: novità su Giuseppe Ferro e Giacinto Aicardo* 49
- GIACOMO CASARINO, *Malattia o sofferta simulazione? Un'improbabile "possessione diabolica" a fine Seicento. Padre Carlo Boasi, alla Certosa di Pesio* 61
- GIAN LUIGI BRUZZONE, *Lettere di Padre Ludovico Scoto a Padre Angelico Apro시오* 91
- PAOLO VEZIANO, «*Li homini e done avevano il color del erba*». *La carestia a Isolabona (1810-1812)* 111

Archivio della memoria

- MASSIMO VACCARI, *Ceriana 1910: alluvione e rinascita* 125
- LUIGI IPERTI, *Generazioni a confronto. Da Penna (Valle Roia) a Marsiglia. Emigrazione e ascesa sociale nella storia del comandante Pierre Jean Albert Iperti* 141

Cronache e strumenti

- MARCO CASSINI, *Sulle tracce di Antonio Rubino (Sanremo, 1880 - Bajardo, 1964)* 169
- ANNA MCKENZIE, *La sopravvivenza dell'ape ligure a Kangaroo Island* 185

*finito di stampare
nel 2015
brigati tiziana
via isocorte, 5
tel. 010714535
16164 genova-pontedecimo*