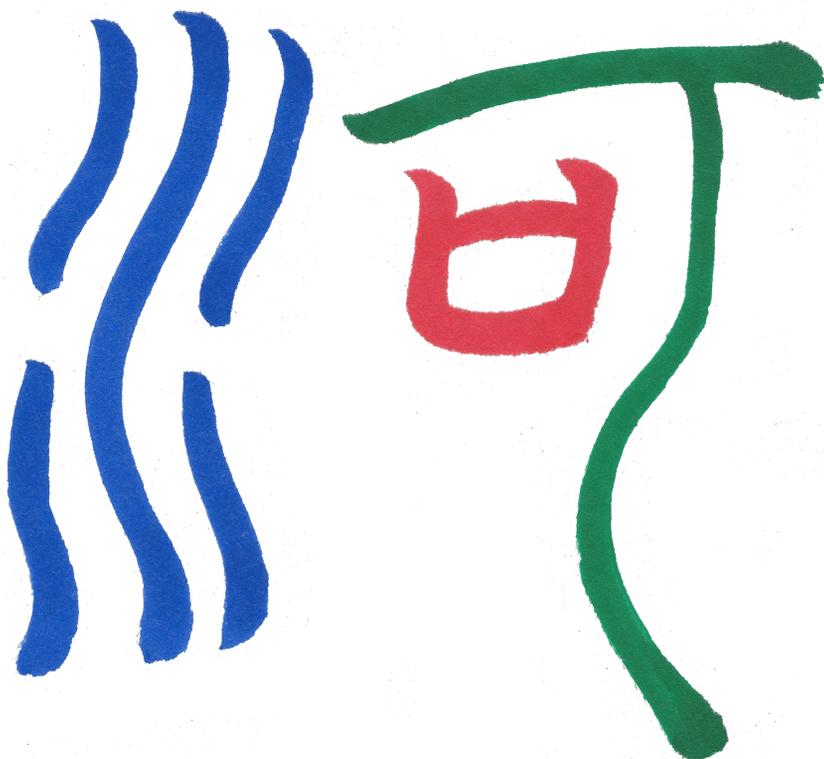


QUADERNI DEL CERM



# FLUMEN FIUME RIJEKA CROCEVIA INTERCULTURALE D'EUROPA

A CURA DI  
ELISA BIANCO, PAOLA BOCALE  
DANIELE BRIGADOI COLOGNA, LINO PANZERI





Quaderni del CERM  
Centro di Ricerca sulle Minoranze  
dell'Università degli Studi dell'Insubria

# Flumen Fiume Rijeka

## Crocevia interculturale d'Europa

A cura di  
Elisa Bianco, Paola Bocale,  
Daniele Brigadoi Cologna, Lino Panzeri

Ledizioni

La pubblicazione del volume è stata resa possibile grazie al patrocinio della Sveučilište u Rijeci e del Dipartimento di Scienze Umane e dell'Innovazione per il Territorio dell'Università degli Studi dell'Insubria.

© 2021 Ledizioni LediPublishing  
Via Boselli 10 - 20136 Milano - Italy  
[www.ledizioni.it](http://www.ledizioni.it)  
[info@ledizioni.it](mailto:info@ledizioni.it)

Elisa Bianco, Paola Bocale, Daniele Brigadoi Cologna, Lino Panzeri (a cura di), *Flumen Fiume Rijeka. Crocevia interculturale d'Europa*

Prima edizione: settembre 2021

ISBN cartaceo 978-88-5526-551-5  
Copertina e progetto grafico: ufficio grafico Ledizioni

Informazioni sul catalogo e sulle ristampe: [www.ledizioni.it](http://www.ledizioni.it)  
Le riproduzioni a uso differente da quello personale potranno avvenire, per un numero di pagine non superiore al 15% del presente volume, solo a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da Ledizioni.

## **Comitato Scientifico**

Daniele Brigadoi Cologna  
(Università degli Studi dell'Insubria) - Direttore scientifico  
dei Quaderni del CERM

Paola Bocale  
(Università degli Studi dell'Insubria) - Direttore organizzativo  
dei Quaderni del CERM

Maria Nieves Arribas Esteras (Università degli Studi dell'Insubria)

Paola Baseotto (Università degli Studi dell'Insubria)

Stefano Becucci (Università degli Studi di Firenze)

Paolo Luca Bernardini (Università degli Studi dell'Insubria)

Stefano Bonometti (Università degli Studi dell'Insubria)

Renzo Cavalieri (Università degli Studi di Venezia - Ca' Foscari)

Alessandro Ferrari (Università degli Studi dell'Insubria)

Anna Granata (Università degli Studi di Torino)

Lino Panzeri (Università degli Studi dell'Insubria)

Valentina Pedone (Università degli Studi di Firenze)

Barbara Pozzo (Università degli Studi dell'Insubria)

Fabio Quassoli (Università degli Studi di Milano - Bicocca)

Oleg Rumyantsev (Università degli Studi di Palermo)

Andrea Sansò (Università degli Studi dell'Insubria)

Fiorenzo Toso (Università degli Studi di Sassari)

Alessandra Vicentini (Università degli Studi dell'Insubria)

Valter Zanin (Università degli Studi di Padova)

Dorothy Louise Zinn (Libera Università di Bolzano)

## **Comitato Editoriale**

Paola Bocale

Elisa Bianco

Maria Paola Bissiri

Daniele Brigadoi Cologna

Francesco Cicone

Omar Hashem Abdo Khalaf

Ruggero Lanotte

Francesca Moro

Lino Panzeri

## Indice

Presentazione	11
Un Fiume di ipotesi: la Città Stato nel contesto mediterraneo <i>di Paolo L. Bernardini</i>	13
L'“impresa veneziana di Fiume” (1508-1509) <i>di Elisa Bianco</i>	21
Il panorama linguistico di Rijeka (Fiume) e Pula/Pola <i>di Paola Bocale</i>	31
Marittimi e venditori ambulanti cinesi nei porti giuliani, istriani e dalmati nella prima metà del Novecento <i>di Daniele Brigadoi Cologna</i>	45
Fiume <i>Corpus separatum</i> . L'autonomia della città quale garanzia delle libertà municipali e della convivenza interetnica <i>di Ester Capuzzo</i>	65
Il diritto delle genti nella Carta del Carnaro <i>di Giorgio Conetti</i>	77
L'italiano popolare a Fiume nella prima metà del Novecento <i>di Maja Đurđulov</i>	85

Un <i>amarcord</i> fiumano: la riflessione umanistica sull'identità della città di Fiume <i>di Marinko Lazzarich</i>	95
L'Archivio di Riccardo Zanella, Presidente dello Stato Libero di Fiume: nuove fonti per la ricerca <i>di Emiliano Loria</i>	109
Intrecci di confine. La vicenda dei profughi fiumani in Alto Adige <i>di Giorgio Mezzalana</i>	119
La Società di Studi Fiumani e l'Archivio-museo Storico di Fiume. Un caso di ritorno culturale nella città di origine dopo il crollo del Muro di Berlino (1989-2020) <i>di Marino Micich</i>	131
La toponomastica a Fiume: profili storico-giuridici <i>di Lino Panzeri</i>	141
La Repubblica di Croazia e il suo mosaico etnico culturale. Quale tutela giuridica? <i>di Valeria Piergigli</i>	155
Le donne di Fiume e il principio di uguaglianza nella Carta del Carnaro <i>di Barbara Pozzo</i>	167
Per una storia della varietà italo-romanza usata a Fiume: la <i>Tariffa</i> dei sensali del 1785 <i>di Anna Rinaldin</i>	193

Storia linguistica delle isole di Cherso e Lussino <i>di Daniel Russo</i>	205
La “Città della memoria” nell’opera letteraria di Paolo Santarcangeli ed Enrico Burich <i>di Donatella Schürzel</i>	219
Gli autonomisti fiumani dal lealismo magiaro allo Stato Libero (1896-1924) <i>di Giovanni Stelli</i>	231
Notizie sugli Autori	243

# Marittimi e venditori ambulanti cinesi nei porti giuliani, istriani e dalmati nella prima metà del Novecento

*Daniele Brigadoi Colonia*

Il flusso migratorio storicamente più significativo dalla Cina all'Italia prese forma a partire dalla seconda metà degli anni Venti del secolo scorso, convogliando verso l'Europa e verso il nostro paese centinaia di giovani uomini provenienti da piccole comunità rurali nell'entroterra della città di Wenzhou, il maggior porto nella porzione meridionale della regione costiera del Zhejiang (Brigadoi Colonia, 2019). Ma almeno trent'anni prima che questa particolare epopea migratoria, da cui discende quasi interamente l'attuale minoranza sino-italiana, potesse svilupparsi ed acquistare slancio, una piccola colonia di lavoratori marittimi cinesi si era già insediata a Trieste, il principale porto dell'Impero d'Austria-Ungheria. Marittimi cinesi, precipuamente impiegati come lavandai sulle navi che facevano la spola tra l'Europa e l'Estremo Oriente, erano figure famigliari nei maggiori porti commerciali austroungarici: Trieste, che fungeva da capitale sbocco marittimo per l'Austria, e Fiume, che svolgeva il medesimo ruolo per l'Ungheria. Ma la presenza di marittimi cinesi e, nel periodo tra le due guerre, di venditori ambulanti cinesi originari del Zhejiang, non era inusitata neppure a Pola, sola piazzaforte marittima della marina militare austroungarica nell'alto Adriatico fino al 1919, poi importante base navale italiana, nonché negli altri porti litoranei dell'Istria e della Dalmazia. Lo sviluppo relativamente scarso dei trasporti via terra in questa regione, almeno fino agli anni Trenta del Novecento, rendeva in-

fatti indispensabile una fitta rete di comunicazioni marittime, che faceva anche dei porti minori importanti scali e mercati di riferimento per la costa come per l'entroterra (Cuzzi, Rumici, Spazzali, 2009).

Questi marittimi erano anch'essi quasi tutti originari del Zhejiang, ma provenivano dal suo litorale settentrionale, in particolare dalla città di Ningbo e dal suo porto, Zhenhai. Accanto alla città di Canton e al suo circondario nel delta del Fiume delle Perle, quella di Ningbo-Zhenhai era una delle tradizionali zone di reclutamento di lavoratori marittimi da parte di agenzie di collocamento basate a Hong Kong e Shanghai che fornivano forza lavoro per le marine occidentali fino dall'ultimo quarto del XIX secolo. In uno dei più chiari esempi di globalizzazione della forza lavoro nell'età dell'imperialismo, nel 1919 le città portuali cinesi potevano vantare un bacino di circa 115.000 marittimi già formati al trasporto oceanico, di cui circa 85.000 erano a disposizione per l'impiego nelle principali compagnie marittime europee (Chesnaux, 1962, p. 75; Zanin, 2007, p. 119)<sup>1</sup>. Nel 1926 i cinesi formavano il 18,9% circa dei 450.000 marittimi impiegati su rotte oceaniche a livello mondiale (Helander, 1926, cit. in Conrad, 1958, pp. 303-423; Zanin, 2007, p. 119). Come accadeva in generale per i marittimi non bianchi, la loro "specializzazione su base etnica" portava a concentrarne l'impiego in specifiche mansioni, tendenzialmente sgradite ai lavoratori marittimi bianchi: *stoker* ("fuochisti"), *trimmer* (gli addetti al trasporto del carbone dalla stiva alle caldaie) e lavandai. I primi due lavori erano i più duri, malsani e faticosi<sup>2</sup> (si lavorava costantemente esposti a temperature altissime, in ambienti ristretti e saturi di fumi e polveri nocive, sollevando carichi pesanti o spingendo pesi per tutta la durata del turno di lavoro), ed erano sovente appannaggio di marittimi africani e coolie indiani (in virtù della presunta "superiore resistenza al calore" della loro "razza") o cinesi (questi ultimi reputati meno forti, ma più resistenti). Il terzo era appannaggio pressoché esclusivo dei cinesi, poiché quello della lavanderia era considerato un lavoro "femminile", poco congruo all'idea di mascolinità che si pensava dovessero proiettare i marinai occidentali bianchi (Küttner, 2000; Amendà, 2014, pp. 40-42). Per tutto il Novecento, il lavandaio a bordo delle navi di qualsiasi marina mercantile era cinese per definizione: un chiaro caso di et-

1 Chesnaux riporta che per il 1924 la stima del militante sindacale Deng Zhongxia era di 150.000 marittimi.

2 Non a caso nel gergo marinaresco inglese *stoker* e *trimmer* erano noti anche come *bilge rats*, "topi di sentina".

nicizzazione occupazionale. Infine, il reclutamento di marittimi non bianchi era considerato assai positivo per la buona condotta degli equipaggi, perché - a differenza dei marittimi bianchi - a loro non era consentito bere alcolici e inoltre erano ritenuti assai meno politicizzati, soprattutto nei turbolenti anni Venti (Küttner, 2000, p. 82; Amendà, 2014, pp. 41). E il loro numero crebbe continuamente. Zanin, rifacendosi al reportage di Nym Wales<sup>3</sup>, riporta la cifra di 160.000 marittimi cinesi pronti all'impiego su rotte oceaniche nel 1927, e cita la stima di Jürgen Osterhammel per il 1933, anno in cui il numero degli addetti del segmento marittimo a vapore avrebbe raggiunto quota 240.000: più del 10% della classe operaia cinese complessiva, stimata per l'anno di riferimento in circa 2.300.000 di addetti (Zanin, 2007, pp. 119-121; Wales, 1945, pp. 9, 54; Osterhammel, 1999, p. 87).

Per i giovani cinesi che venivano reclutati dalle agenzie di reclutamento (Zanin, 2007), l'imbarco significava un forte indebitamento iniziale, lunghi anni d'assenza da casa, decenni di pendolarismo transoceanico, e una vita di grande fatica e solitudine a bordo di navi in cui si era spesso considerati marinai di serie B. Ma si trattava anche di un lavoro relativamente ben pagato (la paga era in ogni caso più bassa di quella dei marittimi bianchi), che garantiva vitto e alloggio e la sostanziale assenza di spese vive, per cui era possibile provvedere ai propri famigliari, disporre di una base economica sufficiente per sposarsi e garantire un funerale dignitoso ai propri genitori, perfino mettere da parte un capitale con il quale acquistare della terra, o investire in un'attività commerciale. Questa globalizzazione imposta dalle potenze coloniali aveva tra i suoi effetti inattesi anche quello di "globalizzare" i propri soggetti coloniali: persone la cui esistenza fino alla generazione precedente era confinata alla ristretta dimensione del villaggio d'appartenenza oggi vivevano vite transnazionali, compartivano cerchie parentali e amicali distribuite in diversi paesi, disponevano di contatti utili alla gestione delle proprie opportunità di lavoro, dei propri capitali e della propria sicurezza e salute personale e famigliare in città ai capi opposti del globo. Inoltre, lavorare sulle navi era meno complicato che emigrare: si viveva entro un microcosmo di mestieri e comportamenti appresi, sempre gli stessi di nave in nave, perfino di marina in marina. Ogni porto, in fin dei conti, era

---

3 Pseudonimo di Helen Foster, celebre reporter e attivista sociale del Novecento. Assieme al marito, il giornalista Edgar Snow, negli anni Trenta Foster fu tra i primi reporter occidentali a intervistare Mao Zedong e gli altri leader del Partito comunista cinese nella loro roccaforte di Yan'an.

fatto più o meno alla stessa maniera: offriva gli stessi servizi, vi si incontrava più o meno la stessa gente. E le compagnie marittime, in genere, si prendevano cura dei propri lavoratori: assicuravano loro un alloggio dignitoso in case-albergo, garantivano loro un'assicurazione sanitaria e una pensione. Per un *coolie* cinese potevano esserci destini ben peggiori, tanto che l'opportunità di una carriera marittima era in realtà assai ambita, spesso gelosamente custodita entro cerchie di parentela e di clan, vincolate a singoli contesti di reclutamento, come era il caso, per l'appunto, di Zhenhai.

Da questo porto provenivano quasi tutti i marittimi attivi sulle navi del Lloyd Triestino nel periodo tra le due guerre mondiali. Questa compagnia di navigazione aveva una lunga storia alle spalle e fino al 1919 era stata una società austriaca. Dal 1836 alla fine della Seconda guerra mondiale, la società cambiò nome sette volte: Società di Navigazione a Vapore del Lloyd Austriaco/Dampfschiffahrtsgesellschaft des Österreichischen Lloyd (1836-1892); Società di Navigazione a Vapore del Lloyd Austriaco (1892-1919); Società di Navigazione a Vapore del Lloyd Triestino (1919-1925); Lloyd Triestino Società di Navigazione a Vapore (1925-1931); Lloyd Triestino - Flotte Riunite (1931-1937); Lloyd Triestino S.A. di Navigazione (1937-1940); "Oriens" Linee Triestine per l'Oriente S.A. (1940-1946). Tra la fine Ottocento e primi del Novecento, a Fiume aveva sede quello che inizialmente era il principale armatore concorrente del Lloyd Austriaco, ovvero la Società di Navigazione Adria. Grazie a un accordo stipulato nel 1898, i due armatori si divisero le rispettive rotte di riferimento: L'Oriente per il Lloyd Austriaco, l'Occidente per l'Adria. La lingua ufficiale a bordo delle navi di entrambi gli armatori era l'italiano, anche se a fini pubblicitari si usavano anche il tedesco, l'inglese, il francese e il ceco. Così si rinsaldò il rapporto del porto di Trieste con la Cina, ma l'impiego di marittimi cinesi si diffuse presto su tutte le navi dell'Impero austroungarico.

Tra il 1925 e il momento dell'entrata in guerra dell'Italia, il Lloyd Triestino giocò un ruolo importante nel favorire lo sviluppo dell'emigrazione dal Zhejiang all'Italia da parte di migranti provenienti dall'entroterra di Wenzhou. Con epicentro nel mezzo corso del torrente Sidu, a ridosso dello spartiacque tra gli odierni distretti di Qingtian e di Wencheng, questo particolare flusso migratorio aveva inizialmente eletto a propria meta principale il Giappone, ma le vicissitudini successive al terribile terremoto del Kantō, nel 1923, avevano riorientato tale diaspora verso l'Europa continentale, dove i migranti si servirono soprattutto del commercio ambulante di "perle matte", ovvero perle finte (inizialmente forse di

produzione giapponese o cinese, poi più probabilmente acquistate a Gablonz in Boemia), come principale strategia di inserimento economico. Le poche centinaia di “pionieri” insediatisi in Germania, Francia, Spagna e Italia a fine anni Venti fecero da sponda logistica per il richiamo di loro parenti e compaesani negli anni Trenta, quando lo sviluppo delle compagnie marittime occidentali in Cina conobbe una notevole fioritura. Quelle presenti a Wenzhou erano la francese Indo-China Steam Navigation Company, la britannica China Merchants' Steam Navigation Company e l'italiana Chinese Italian Navigation Company. La C.I.N., il cui nome italiano era Compagnia Italiana di Navigazione, aveva la propria sede a Shanghai e il suo presidente era il fiorentino Dino Tirinnanzi, che negli anni Quaranta sarebbe stato anche presidente della Camera di commercio italiana a Shanghai, nonché l'editore di una rivista culturale molto apprezzata dalla piccola colonia degli espatriati italiani, *Il Marco Polo* (Paci Zaharoff, 2005, p. 261). Questa società di navigazione italo-cinese operava nelle acque interne della Cina con una cospicua flotta, che tra il 1925 e il 1943 giunse a comprendere il piroscafo fluviale Marco Polo e i piroscafi Tembien 1, Matteo Ricci, Furiere Consolini, Endertà, Amba Alagi, Granatiere Padula, oltre al rimorchiatore Lipari (Bassetti, 2015, p. 41).

Nel 1939 il traffico marittimo del porto di Wenzhou contava 140.464 tonnellate per quanto riguarda le navi britanniche, 84.649 tonnellate per le navi italiane, 69.280 tonnellate per le navi portoghesi e 71.039 tonnellate per le navi tedesche. La concorrenza che le compagnie marittime si facevano tra loro aveva anche un certo impatto sul moltiplicarsi dei paesi di destinazione, come dimostra il caso del crescente successo della flotta mercantile e passeggeri del Lloyd Triestino (che nel 1940 muterà denominazione “Oriens” Linee Triestine per l'Oriente S.A.), con i suoi piroscafi Conte Rosso e Conte Verde, che in 26 giorni coprivano una volta al mese la rotta Shanghai-Hong Kong-Singapore-Colombo-Bombay-Karachi-Aden-Porto Said-Trieste (Paci Zaharoff, 2005, p. 125). Queste navi facevano concorrenza alle Messageries Maritimes francesi, non soltanto per il traffico merci, ma anche per il trasporto passeggeri, al punto che nei primi anni Trenta, proprio mentre stava aumentando il flusso migratorio dal Zhejiang all'Europa (con la Francia come destinazione principale), le stesse Messageries Maritimes lamenteranno l'applicazione rigorosa delle misure restrittive che la Francia varerà a partire dalla metà degli anni Venti per impedire la concorrenza dei lavoratori stranieri sul mercato del lavoro francese in piena recessione. Nella sua indagine sulle origini

dell'immigrazione dal Zhejiang alla Francia, la ricercatrice francese Véronique Poisson (Poisson, 2004, pp. 347-348) cita documenti tratti dall'Archivio del Ministero degli Affari Esteri francese che sembrano avvalorare la tesi della concorrenza "sleale" del Lloyd Triestino e del suo ruolo nell'agevolazione dell'espatrio di cittadini cinesi, come questa lettera del 5 ottobre 1932 indirizzata dalle Messageries Maritimes al Console Generale di Francia a Nanchino:

"ho l'onore di esporvi la situazione particolarmente pregiudizievole agli interessi della Société des Services Contractuels des Messageries Maritimes che risulta dall'applicazione stringente da parte della cancelleria delle istruzioni attualmente in vigore rispetto ai visti dei passaporti per i passeggeri desiderosi di recarsi in Francia, o soltanto di transitare per il nostro paese. Queste istruzioni nei confronti dei passeggeri cinesi - studenti esclusi - in accordo con le disposizioni attuali del Dipartimento per gli Affari Esteri li obbliga a effettuare un deposito preventivo di 400 franchi. Il pregiudizio che questa regolamentazione ci fa subire si rafforza di giorno in giorno. La maggior parte di questi emigranti cinesi si trovano nell'impossibilità di versare o immobilizzare una cifra simile e, cercando una via più accomodante la trovano presso gli uffici della compagnia italiana del Lloyd Triestino, che - in stretto collegamento con il Consolato Generale d'Italia - fa, come ben sapete, una concorrenza particolarmente aspra alle compagnie di navigazione in Estremo Oriente. Il Consolato d'Italia fornisce gratuitamente e senza la minima difficoltà un visto di transito a tutti i passeggeri italiani che si presentino con un biglietto del Lloyd Triestino. Ci si può immaginare come questo procedimento, paragonato alle difficoltà d'ottenere un visto francese, abbia come risultato quello di annientare il traffico passeggeri della mia compagnia su Marsiglia, al solo beneficio delle navi della compagnia italiana. [...] I Consoli italiani in Cina (e nel mondo intero) hanno ricevuto l'ordine di facilitare la concessione dei visti a tutti gli stranieri che si imbarcano su navi italiane"<sup>4</sup>.

Questa importante testimonianza collima con il racconto di Piero Ling, che nelle sue memorie sul quartiere cinese di Milano scrive: "Agli inizi del 1924 iniziarono le prime immigrazioni verso l'Europa, per nave, dalla lontana Cina. I primi gruppi di emigranti ebbero come meta la Francia che, dopo la guerra e le distruzioni del 1915/18 cercava mano d'opera. [...] La meta successiva fu l'Italia, che più facilmente rilasciava i 'visti' d'entrata, essendo, siamo circa al 1924, iniziati in quell'epoca i collegamenti Italia-Estremo Oriente, con le superbe navi chiamate Conte Rosso e Conte Verde" (cit. in Montanari, 1983, p. 115).

4 Archives Diplomatiques du Ministère des Affaires Étrangères, Paris, ASIE 1930-1940, Affaires communes, n. 104, p. 110 (la traduzione dal francese è mia).

Il porto di Trieste è in ogni caso il primo porto in cui troviamo attestata la presenza di marittimi cinesi residenti, uno dei quali, LI CHIANG SANG<sup>5</sup> detto “Giovanni”, nato nel 1895, viveva a Trieste dal 1913, dove aveva sposato una donna italiana, dalla quale aveva avuto due figli: Riccardo Li Chiang e Luciano Li Chiang, entrambi “di sentimenti italiani e fascisti, iscritti alla Gioventù Italiana del Littorio”<sup>6</sup>, come si legge in una delle istanze inoltrate al Ministero dell’Interno affinché venga revocato il provvedimento di internamento nei suoi confronti. Si tratta della prima coppia italo-cinese, ovvero di cittadini cinesi di nazionalità italiana<sup>7</sup>, e anche della prima prole italo-cinese, di cui vi sia traccia nella documentazione finora raccolta. Non solo: il primogenito Riccardo sarà anche il primo figlio di padre cinese ad acquisire la cittadinanza italiana, essendosi spontaneamente presentato alla leva della sua classe, arruolandosi volontario nella milizia contraerea.

Il ricordo della presenza dei marittimi cinesi nei porti giuliano-istriano-dalmati è rimasto ben vivo nella memoria degli esuli italiani<sup>8</sup>, come pure quello dei venditori cinesi di *perle mate* (in istro-veneto) e degli ambulanti che vendevano “una clavata due lile” nei mercati e nelle fiere. Tracce di questa memoria popolare si sono condensate anche in quel mirabile centone di letteratura popolare istro-veneta che sono le *Maldobrie* (“birbonate, birichinate”), opera teatrale e narrativa di due autori triestini, Lino Carpinteri e Mariano Faraguna. Pubblicate in sei volumi dall’editore La Cittadella di Trieste dalla fine degli anni Sessanta all’inizio degli anni Ottanta, questi brevi aneddoti in lingua istro-veneta sono un “oggetto letterario” molto particolare, nato originariamente come trasmis-

---

5 I nomi cinesi trascritti a lettere maiuscole sono i nominativi desunti dalla documentazione italiana conservata presso l’Archivio Centrale dello Stato. Ogni volta che è stato possibile identificare correttamente la loro identità attraverso l’incrocio di fonti ufficiali italiane e cinesi, al nome trascritto sui documenti viene fatto seguire il nome in caratteri cinesi (e gli eventuali alias utilizzati), accompagnato dalla loro trascrizione secondo il sistema di traslitterazione alfabetica *pinyin*.

6 Archivio Centrale dello Stato, Ministero dell’Interno, Direzione Generale Pubblica Sicurezza, Affari Generali e Riservati, cat. A4 BIS, busta 215, fascicolo personale LI CHIANG SANG.

7 La moglie italiana infatti acquisiva automaticamente la nazionalità del marito cinese, perdendo contemporaneamente quella italiana.

8 Me ne parlava spesso anche mio nonno, Luciano Zappetti, istriano nativo di Pola, che ricordava benissimo i venditori ambulanti cinesi presenti in città prima della guerra.

sione radiofonica, poi spettacolo teatrale, infine opera narrativa, si presentano come brevi dialoghi comici in cui il *sior Bortolo*, uomo di mare di vasta esperienza, e la *siora Nina*, un'anziana massaiata un po' sempliciotta, rievocano momenti di un passato compreso a grandi linee tra la fine dell'Ottocento e il periodo tra le due guerre, ma incentrato soprattutto sull'epoca della dominazione austroungarica. Gli eventi narrati si radicano in una koiné linguistica che abbraccia tutto il litorale adriatico a sud di Trieste fino alle Bocche di Cattaro, in cui l'istro-veneto parlato dai protagonisti si apre a frequenti incursioni di lessico tedesco, croato, ungherese, ecc. Così nella *maldobria XXXVI - Il lavander Chinese*, raccolta nel secondo volume (Carpinteri e Faraguna, 1970) si menziona perfino il citato LI CHIANG SANG: "nella quale Bortolo racconta della passione del Comandante Gladulich per le chieserie d'epoca di come Likiang, già lavandaio di bordo sulle navi del Lloyd Austriaco, avesse successivamente tratto profitto in commercio delle nozioni apprese dal Capitano (...)". Nella *maldobria XLVII - Il romanzo di un maestro*, raccolta nel quinto volume (Carpinteri, Faraguna, 1976), si fa riferimento a "quele chinesi che stava in va Madona del Mare a Trieste", dove forse non ci fu mai una casa di piacere cinese, ma dove era invece certamente ubicata la casa dei marittimi cinesi impiegati dal Lloyd Adriatico e poi dal Lloyd Triestino. Nello stesso volume, nella *maldobria XLVIII - La grande illusione*, si menzionano perfino le *perle mate*, che "i vendeva una volta do per un soldo in Canal a Trieste".

Fino allo scoppio della Seconda guerra mondiale, i cinesi residenti in Italia, tanto i marittimi impiegati dalle compagnie di navigazione italiane, quanto i commercianti che nel corso degli anni Trenta si erano specializzati nella manifattura di articoli in finta pelle (cinture e portafogli in dermoide) e in seta (cravatte), fondando decine di piccole botteghe artigiane a Milano e a Bologna, avevano vissuto in relativa tranquillità la propria esperienza diasporica. Le leggi razziali del 1938 avevano invero colpito anche la minoranza cinese, impedendo i matrimoni misti, che in questa popolazione di soli maschi erano la norma. Ma con l'entrata in guerra dell'Italia nel giugno del 1940 il regime fascista dispose l'internamento a titolo precauzionale di tutti i "sudditi di paesi nemici". Dato che nell'estate del 1940 la posizione della Cina non era ancora formalmente quella di un paese nemico, i rastrellamenti iniziali colpirono quasi esclusivamente i venditori ambulanti che facevano capo ai laboratori artigiani cinesi o a grossisti italiani di varie mercerie, in quanto queste persone senza fissa dimora e prive

di reddito documentabile apparivano sospette e potenzialmente dedite ad attività spionistiche (Brigadoi Cologna, 2019). Fu in forza di queste disposizioni che un gruppo di venditori ambulanti cinesi venne fermato a Rovigno, dove partecipavano a una fiera, per poi essere tradotti e arrestati a Pola. Dalla documentazione raccolta dal Ministero dell'Interno al loro riguardo, risulta che la loro attività si incentrava sulle fiere di tutta la Venezia Giulia, dell'Istria, del Quarnero e della Dalmazia, anche se a lungo avevano fatto base ad Ancona, e che i loro nominativi erano i seguenti: ZI KING JANG (陳銀卿 Chén Yínqīng), CHEN AU YIN (陳槐英 Chén Huáiyīng), JEN MING TING, JO TING (傅留財/蔣耀廷 Fù Liú cái/Jiǎng Yào tíng) e LON WANG HING. La complessa vicenda del loro internamento porterà tre di loro a finire la guerra nel lager di Ferramonti di Tarsia, in Calabria, dove saranno addirittura accusati di attività sovversiva comunista<sup>9</sup>.

Il caso di JO TING alias TSIANG YAO TING (傅留財 Fù Liú cái alias 蔣耀廷 Jiǎng Yào tíng), uno dei primi venditori ambulanti giunti in Italia dalla Francia, è emblematico dell'esperienza dei primi cinesi giunti in Italia dall'entroterra di Wenzhou. Del suo percorso migratorio, infatti, abbiamo traccia grazie al suo verbale d'interrogatorio, redatto in occasione del suo arresto a Pola il 16 settembre 1940, in conformità con le disposizioni di polizia relative ai venditori ambulanti cinesi diramate al momento dell'entrata in guerra dell'Italia. In tale occasione JO TING dichiara: "mi trovo in Italia dal 1928 proveniente dalla Francia - frontiera di Bardonecchia. Sono venuto nel regno allo scopo di esercitare il commercio ambulante di cravatte, portafogli ed altri generi di mercerie". Il passaporto che utilizza gli è stato rilasciato dal consolato cinese di Milano il 27 febbraio 1934 ed è poi stato rinnovato per un anno dal consolato cinese di Trieste il 23 aprile 1940, ma è verosimilmente intestato a un cinese già rimpatriato, perché da una lettera rinvenuta nel suo fascicolo personale si evince che il suo vero nome è in realtà Fu Liucaì, mentre "JO TING" è il suo 洋名 *yángmíng* o "nome straniero". Risulta titolare di una dichiarazione di soggiorno rilasciata a Pola il 7 giugno 1934, di una licenza per il commercio ambulante rilasciata il 31 gennaio 1935 con relativo certificato d'iscr-

9 Cfr. Archivio Centrale dello Stato, Ministero dell'Interno, Direzione Generale Pubblica Sicurezza, Affari Generali e Riservati, cat. A4 BIS, busta 72, fascicolo personale CHEN AU YIN; Archivio Centrale dello Stato, Ministero dell'Interno, Direzione Generale Pubblica Sicurezza, Affari Generali e Riservati, cat. A16 1940-41, busta 49 fascicolo personale CHEN AU YIN.

zione dalla questura di Ancona il 23 maggio 1935 e infine una carta d'identità rilasciata dal Podestà di Ancona il 4 gennaio 1940. Come per altri suoi connazionali, anche per Fu Liucan cambiare identità era spesso necessario semplicemente per poter continuare a lavorare, dribblando diffide, fogli di via, espulsioni e le complicate normative dei diversi paesi che costituivano lo spazio transnazionale europeo in cui questi immigrati cinesi si muovevano come palle su un unico tavolo da biliardo, giocando di sponda come meglio potevano per sopravvivere e, con un po' di fortuna, prosperare.

Il 22 luglio del 1941, il regime fascista ruppe le relazioni diplomatiche con la Repubblica Nazionale Cinese per riconoscere come governo legittimo della Cina quello collaborazionista filogiapponese di Wang Jingwei. A quel punto il Ministero dell'Interno ritenne indispensabile prendere ulteriori precauzioni circa i sudditi cinesi residenti nel Regno, in particolare se dislocati in piazzeforti militari o in località di interesse strategico. I porti inevitabilmente erano al primo posto nella lista degli obiettivi sensibili, pertanto venne disposto l'internamento in campo di concentramento anche dei marittimi cinesi. Per ciascun marinaio cinese presente in città, la Regia Prefettura di Trieste comunicò infatti alla Direzione Generale di Pubblica Sicurezza, Affari Generali e Riservati, IIIa Sezione in data 17 settembre 1941 la nota N. 0021253/Str., in cui si dichiarava come tale misura fosse ormai indispensabile:

“Il suddito cinese in oggetto, già ingaggiato come lavandaio a bordo di navi mercantili italiane, trovasi in atto disoccupato e si mantiene con il sussidio che gli viene corrisposto dalla Società di Navigazione. Frequenta di preferenza il porto e si mantiene a stretto contatto con i suoi connazionali, che vengono segnalati come fortemente simpatizzanti per la Cina di Cian Kai scek, per cui non è da escludere che possa svolgere azione deleteria ai nostri danni. Su segnalazione del locale Centro C.S. [Contro Spionaggio], in considerazione delle attuali contingenze, tenuta presente l'importanza di questo porto, sia per il movimento delle navi, come per i cantieri e i depositi di carburante, la permanenza in questa città dello straniero in oggetto è da ritenersi pericolosa. Non ritenendosi opportuno proporre a carico del predetto il provvedimento di semplice allontanamento da questa città, data la natura nomade di tale genere di stranieri, si rende necessario nei loro confronti il provvedimento di internamento in campo di concentramento; in tali sensi si avanza proposta a codesto Ministero, e si resta in attesa di conoscere ove il detto straniero dovrà essere avviato”<sup>10</sup>.

10 Cfr. a titolo esemplificativo, la nota citata contenuta in Archivio Centrale dello Stato, Ministero dell'Interno, Direzione Generale Pubblica Sicurezza, Affari Generali e Riservati, cat. A4 BIS, busta 71, fascicolo perso-

In comunicazioni successive, la Prefettura di Trieste specificherà che l'internamento veniva proposto "a scopo precauzionale" dietro richiesta del locale Centro Contro Spionaggio e che ciascuno dei sudditi cinesi in oggetto, "pur non avendo mai dato luogo a speciali rilievi era ritenuto di sentimenti favorevoli alla Cina di Cian Kai Scek, e data la sua permanenza in porto quale marittimo avrebbe eventualmente potuto esplicare attività deleteria ai nostri danni"<sup>11</sup>. Pertanto, in osservanza con quanto disposto dal Ministero dell'Interno che, circa i marittimi in oggetto, nella ministeriale n. 448/306711 del 27 settembre 1941 ne aveva autorizzato l'internamento nel campo di concentramento di Isola del Gran Sasso in provincia di Teramo, la Prefettura stabilì che essi vi dovevano essere tradotti a cura della Questura di Trieste. La nota ministeriale specificava altresì che agli interessati, se indigenti, doveva essere corrisposto il sussidio giornaliero nella "nota misura" (pari a 6,5 lire al giorno, più lire 50 mensili per l'alloggio). I sudditi in questione vennero poi di fatto arrestati nei porti in cui si trovavano le loro navi<sup>12</sup>, che in alcuni casi avevano già lasciato Trieste, come il piroscalo Marco Polo, che si trovava a Napoli il 13 ottobre 1941, quando fu arrestato il marittimo CHAN AH DIN [alias CHANG AH DIN; CHANG AH TING; CHAN AU DIN; CHANG HA DING] (陳阿定/張阿定 Chén Ādìng/Zhāng Ādìng). Nell'autunno del 1941 vennero internati in tutto 34 marittimi cinesi, nella stragrande maggioranza nativi di Zhenhai, nei pressi di Ningbo.

Diversi marittimi, una volta tradotti in campo di concentramento, presentarono istanza di revoca del provvedimento di internamento disposto nei loro confronti, allegando l'attestato di ben servito rilasciato loro dal datore di lavoro, le Linee Triestine per l'Oriente - "ORIENS" ex Lloyd Triestino. Per esempio, nel caso del citato CHAN AH DIN, vi si legge che egli è stato alle dipendenze della "ORIENS" quale lavandaio dal 24 luglio 1927 al 4 ottobre 1941, dimostrandosi "ottimo lavoratore" e serbando "un contegno corretto e disciplinato, ed è pertanto, sotto ogni rapporto, elemento molto raccomandabile". Il suddito cinese in questione, nella propria istanza, spiega di aver fatto servizio durante la campagna etiopica sulle navi Urania e Tevere, e durante la guerra di Spagna fu impiegato sulle navi Tevere, Cesarea ed Aquileia. Dal gennaio 1941 fino al momento in cui venne fermato dalla Regia Questura di Na-

---

nale CHAN AH DIN.

11 *Ibidem*, R.P. Trieste Div. P.S. N. 0021253/Str del 6 ottobre 1941.

12 Si trattava del piroscalo Marco Polo e della motonave Neptunia, nonché della nave ospedale California.

poli, fece servizio sulla nave Marco Polo, in viaggio verso l'Italia e la Libia, "incorrendo nei medesimi pericoli come gli altri soldati". Facendo presente che si trova in Italia da sedici anni, sempre al servizio di società di navigazione italiane come il Lloyd Triestino, l'Italia Cosulich e la Adriatica, ribadisce che è incensurato e che "il suo comportamento politico, civile e morale è sempre stato irrepreensibile sotto ogni riguardo"<sup>13</sup>. Come spesso accadeva in questi casi, all'istanza presentata dagli internati stessi seguivano istanze presentate dai loro cari, talvolta dalle proprie compagne italiane, come nel caso di Giuseppina Trapani, che in una toccante lettera inviata per raccomandata "a Sua Eccellenza Il Capo del Governo Cav. Benito Mussolini" e al Ministero dell'Interno il 24 febbraio 1942 dichiara:

La scrivente TRAPANI GIUSEPPINA, madre, si raccomanda a V. S. affinché voglia pigliare in benevolo esame quanto brevemente espone: Essendo vedova sin dall'anno 1926 e convivente con una sua zia in quell'epoca, titolare di una trattoria, ebbe occasione di conoscere un marittimo capo lavandaio di bordo, di razza cinese al nome Chan An Din, e nell'anno 1936 s'ebbe una bimba e che il Chan An Din l'ama e la custodisce da vero padre. Prima dell'inizio dell'attuale conflitto il Chan An Din inoltrò pratica verso il suo paese onde sposare legalmente la petente, e che disgrazia volle con il subbuglio dell'Europa intera non fu possibile dare il nome alla povera creatura e tranquillizzare le anime. È bene far presente a V. E., che il Chan vive in Italia da circa 18 anni essendo stato sempre imbarcato sui transatlantici delle varie Compagnie di Navigazione, come durante la guerra del 1935, quella della Spagna e quella attuale fino al giorno 13 ottobre 1941 sulla nave ausiliaria "Marco Polo" del Lloyd Triestino, serbando sempre buona condotta e dimostrando capacità e lavoro tanto da non dare mai molestia a chicchessia e come risulta dal certificato allegato rilasciatogli dalla Società di Navigazione Lloyd Triestino.

Attualmente il Chan An Din trovansi al campo di concentramento Isola Gran Sasso (Teramo) sin dal 26 novembre 1941 per ragioni ministeriali, e sarebbe desiderio della scrivente e della piccola se vostra Eccellenza volesse disporre la revoca dell'internamento del Chan An Din, tenendo presente lo stato di servizio e i pericoli intrapresi durante tre guerre per la grandezza dell'Italia Fascista, e che sin da 18 anni ad oggi non ha dato mai luogo a procedere sia per affari politici come per azioni penali di altro genere.

La scrivente a nome della piccola implora grazia ed è sicura che il loro desiderato verrà senz'altro esaudito.

Ringraziando sentitamente, con profonda osservanza".

---

13 *Ibidem*, istanza presentata a Isola del Gran Sasso il 26 novembre 1941, con allegato attestato di ben servito.

Ma sia il Centro Contro Spionaggio di Napoli che quello di Trieste espressero parere contrario, e l'istanza non venne accolta. Anzi: dato che nel luglio del 1942 il CHAN AH DIN si trovò coinvolto in una rissa con un operaio italiano ubriaco, che aveva tentato di orinare sul muro esterno della cucina adoperata dagli internati cinesi del campo di concentramento, scatenando la reazione irata e violenta degli stessi, il Prefetto di Teramo ne dispose il trasferimento punitivo al campo di concentramento di Ferramonti.

Sulla base dei fascicoli personali a loro intestati nel fondo della Direzione Generale Generale di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno presso l'Archivio Centrale dello Stato, è possibile stilare l'elenco nominativo dei venti marittimi cinesi, tutti impiegati come lavandai alle dipendenze delle Linee Triestine per l'Oriente, di cui fu disposto l'arresto tra il 15 e il 27 settembre 1941 a Trieste, per essere poi avviati (con una sola eccezione) all'internamento nel campo di concentramento di Isola del Gran Sasso in provincia di Teramo. Dove è stato possibile identificare i marittimi con nome cinese lo si è aggiunto tra parentesi in caratteri cinesi e con la relativa trascrizione alfabetica secondo il sistema pinyin.

1. CHAI YUN HWA [CHAI YUNG HWA; CHAN JUNG HWA] (柴榮華 Chái Rónghuá); marittimo lavandaio internato a Isola del Gran Sasso, morto di tubercolosi il 3 settembre 1943.
2. CHAW FU SHIN; marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.
3. CHEN CHIN SANG [CHEN CHIH FANG; CHEN CHI SANG; CHAN CHIN FANG]; marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.
4. FU HUNG CHIN [FU HONG CHING] (傅鴻興 Fù Hóngxìng); marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.
5. HONGE FU [HONG NE FU] (何阿富 Hé Āfù); marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso, confinato a Ustica dal 28 settembre 1942 al 17 giugno 1943. Poi rimpatriato a Trieste e quindi re-imbarcato sulla nave ospedale Gradisca, requisita dalla marina tedesca.
6. HU HSIEN MIN [HUANG HSIEN MIN] (胡賢明 Hú Xiánmíng); marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.
7. HU TSENG SI [HU TSANG SI]; marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.
8. KING CHU [KING KUN CHO]; marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.
9. LEE TSAI LAI (李尺來 Lǐ Chǐlái); marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.

10. CHU ZEN SUN [SHU ZEN SUN] (邱忠興 Qiū Zhōngxìng); marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.
11. HO AH CHI [HO AN CHI; HO HA SHI] (何阿錫 Hé Āxī); marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.
12. CHEN SIN TAO; marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.
13. SUNG QUAK [SUNG QUA KWAN] (沈奎官 Shěn Kuíguān); marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso, confinato a Ustica il 28 settembre 1942.
14. SZE CHING PAO (施慶寶 Shī Qìngbǎo); marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.
15. WANG AH TAON [WANG AH TWON] (王阿堂 Wáng Ātáng); marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.
16. ZAI CHENG LOONG; marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.
17. CHU CHUNG DIN; marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.
18. TSCHANG SIN LEO; marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso, rimpatriato a Trieste (sottoposto a vigilanza).
19. CHAN AH DIN [CHANG AH DIN; CHANG AH TING; CHAN AU DIN; CHANG HA DING] (陳阿定/張阿定 Chén Ādìng/Zhāng Ādìng); marittimo lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso, trasferito a Ferramonti il 26 ottobre 1942.
20. SHU CIAN SAN (徐長生 Xú Chángshēng); marittimo garzone di camera e lavandaio, internato a Isola del Gran Sasso.

Non venne però arrestato TSCHAN SIN LE, capo degli addetti cinesi per le Linee Triestine per l'Oriente, ex Lloyd Triestino, che seguì a fare da persona di riferimento a Trieste, presso la Casa del Marinaio di via Madonna del Mare 19, per tutti gli affari concernenti i marittimi cinesi. Per diversi di loro scrisse anche istanze chiedendone il rimpatrio a Trieste (generalmente per motivi di salute) o la revoca dell'internamento e, nel 1944, sotto l'egida della Repubblica Sociale Italiana, l'arruolamento di ex internati cinesi sulle navi italiane requisite dalla marina tedesca, come la nave ospedale Gradisca.

Pochi giorni dopo, il 26 ottobre 1941, vennero arrestati anche tutti e quattordici i marittimi cinesi presenti a Genova, impiegati a bordo della motonave Augustus, alla fonda nel porto. Anche in questo caso si trattava di dipendenti delle Linee Triestine per l'Oriente (precedentemente avevano prestato servizio sui transatlan-

tici Conte Rosso<sup>14</sup> e Victoria), di cui venne disposto l'internamento nel campo di concentramento di Ferramonti di Tarsia (Cosenza).

21. CHENG SIN DE [CHENG SING SE]; marittimo lavandaio, internato a Ferramonti.
22. HO SZE CHAN [HO SSE CHAN] (何阿毛/何世壯 Hé Āmáo/Hé Shìzhàng); marittimo, internato a Ferramonti, trasferito in sanatorio a Cosenza e poi a Galliera Veneta (Padova) per malattia (TBC).
23. CHU YU YUN [CHU YU GUN]; marittimo, rimpatriato a Trieste per malattia (TBC).
24. CHANG HO SHANG [CHANG HO SHENG] (張和尚 Zhāng Hésàng); marittimo, internato a Ferramonti.
25. CHOA TEH PU; marittimo, internato a Ferramonti.
26. LEE HAN TEE [LEE HAN TSU; LEE HAN TEN]; marittimo cameriere, internato a Ferramonti.
27. LI CHIANG SANG "GIOVANNI"; marittimo lavandaio, internato a Ferramonti, poi prosciolto e rimpatriato a Trieste in data 11 marzo 1942.
28. SHIO NAH SHIN [SHIO NIAH SHIN]; marittimo lavandaio, internato a Ferramonti.
29. CHENG HA SZU; marittimo garzone di bordo, internato a Ferramonti.
30. HO HUNG HWA (賀宏華 Hè Hónghuá); marittimo, internato a Ferramonti, rimpatriato a Trieste nell'aprile 1943.
31. HUANG YEY [HUANG YEY QUEN]; marittimo lavandaio, internato a Ferramonti.
32. LIN SHON YUEN [LIN SHON YUNA; LIU SHAU YUAN; LING SHON YUEN] (劉紹元 Liú ShàoYuán); marittimo lavandaio, internato a Ferramonti.
33. LING BONG HUNG [LIN BONG YUEN; LING BON HING; LIN TING JEN]; marittimo cuoco, internato a Ferramonti.
34. LU TSEN TECH [LU CHEN TE; LU TSEN TEH] (盧正德 Lú Zhèng-dé); marittimo lavandaio, internato a Ferramonti.

Il caso di LI CHIANG SANG "Giovanni" è particolarmente degno di nota. Avuto notizia dell'arresto del padre, il figlio maggiore LI CHIANG Riccardo scrisse direttamente al Ministero della Guerra, in data 15 gennaio 1942:

---

14 Tragicamente affondato da un sommergibile alleato al largo di Siracusa, con la perdita di 1.297 vite, il 24 maggio 1941.

“Io sottoscritto, legionario C.N. LI CHIANG Riccardo, classe 1922 in forza alla II<sup>a</sup> Legione Milizia Artiglieria Contraerea, mi rivolgo a codesto Onorevole Ministero con la preghiera di voler esaudire la mia umile domanda. Mio padre, LI CHIANG Sang Giovanni, di nazionalità cinese, ai primi dello scorso novembre è stato internato al campo di concentramento Ferramonti di Tarsia in provincia di Cosenza, ove trovasi tuttora.

Convenendo che esso ebbe la sua residenza a Trieste per circa 30 anni e che l'Italia è la nostra Patria d'adozione, prego codesto Onorevole Ministero di voler benevolmente esaminare la possibilità di recedere dal provvedimento preso nel confronto del mio padre. Faccio presente, se ciò può servire d'appoggio a tale domanda, che mio padre mi accordò senza esitare, anzi con compiacimento, la sua autorizzazione per la mia iscrizione alla Milizia Artiglieria Contraerea.

Sperando in una favorevole evasione,

Mi segno c/n. Li Chiang Riccardo

I<sup>a</sup> Legione Milizia Artiglieria Contraerea

32<sup>a</sup> Centuria Avvistamento

Castelnuovo d'Istria<sup>15</sup>

L'istanza ottenne l'effetto sperato. Il Comando Supremo del S.I.M. (Servizio Informazioni Militare), Sezione Bonsignore, scelse di inoltrare l'istanza del giovane al Ministero della Guerra - Gabinetto e al Ministero dell'Interno - Direzione Generale della Pubblica Sicurezza con la nota segreta n. B/32774 del 13 febbraio 1942:

“Dagli accertamenti è risultato che il suddito cinese Li Chiang Sang Giovanni di Che Foo nato a Sciangai<sup>16</sup> il 20 dicembre 1895, mentre era imbarcato sulla motonave “Augustus”, ormeggiata nel porto di Genova, in qualità di lavandaio, su proposta della R. Questura di Genova venne internato a Ferramonti di Tarsia assieme ad altri dieci marittimi cinesi imbarcati sull' “Augustus”.

Lo straniero risiede a Trieste dal 1913, contrasse matrimonio con cittadina italiana dalla quale è separato di fatto ed ha due figli, Riccardo di anni 20 e Luciano di anni 18 entrambi di sentimenti italiani e fascisti, iscritti alla G.I.L.

Il Riccardo acquisì la cittadinanza italiana, essendosi spontaneamente presentato alla leva della sua classe, si è arruolato volontario nella milizia contraerea e dal 21 gennaio scorso presta servizio a Merano.

Tenuto conto che il provvedimento a carico dello straniero in oggetto fu causato da disposizioni di carattere generale adottate nei confronti di sudditi cinesi e che il suddetto ed i suoi famigliari non hanno mai dato luogo a rilievi, nulla osta da parte di questo Servizio a che il me-

15 Archivio Centrale dello Stato, Ministero dell'Interno, Direzione Generale Pubblica Sicurezza, Affari Generali e Riservati, cat. A4 BIS, busta 215, fascicolo personale LI CHIANG SANG.

16 In realtà è nato a Zhenhai (Ningbo), scritto “Chenhai” nella trascrizione utilizzata sui documenti italiani: di qui la confusione.

desimo sia prosciolto dall'internamento ed autorizzato a ritornare a Trieste.

Per il Ministero Interno si allega copia dell'istanza del figlio dello straniero con preghiera di compiacersi comunicare le determinazioni di competenza al Ministero della Guerra - Gabinetto - e per conoscenza a questo Servizio.

d'ordine

Il Colonnello di S.M. Capo Servizio

- Cesare Amé -<sup>17</sup>

Il Ministero dell'Interno, con la ministeriale n. 448/309479 del 23 febbraio 1942, dispose la revoca dell'internamento per LI CHIANG SANG "Giovanni", che venne avviato con foglio di via obbligatorio a Trieste, dove giunse l'11 marzo 1942. Questo esito, tuttavia, era piuttosto raro. In genere, ai marinai era consentito il rimpatrio nel comune di residenza (che era Trieste per quasi tutti), era concesso solo in caso di grave malattia. Nei porti e sulle navi del tempo le infezioni polmonari erano comuni e diversi marittimi cinesi furono colpiti da tubercolosi sia prima che durante l'internamento. Uno di essi, CHAI YUN HWA [CHAI YUNG HWA; CHAN JUNG HWA] (柴榮華 Chái Rónghuá), internato a Isola del Gran Sasso, ne morì il 3 settembre 1943, malgrado il tempestivo ricovero presso l'ospedale civile e poi quello sanatoriale di Teramo.

Allo stato attuale della ricerca, non sono emerse evidenze che possano collegare in modo certo il mondo transnazionale dei marittimi originari di Ningbo con l'insacco della migrazione dall'entroterra di Wenzhou, ma qualche contiguità esisteva: le navi con cui viaggiavano i migranti erano le stesse su cui lavoravano i marittimi, e la diversità dei diversi topoletti (in entrambi i casi si tratta di lingue Wu) non era poi tale impedire la conversazione. Ma finora le uniche testimonianze circa un presunto ruolo di intermediazione e di appoggio logistico, soprattutto per quanto concerne il traffico dei passaporti, tra marittimi e migranti provengono dalle fonti francesi e tedesche (Amenda, 2014, pp. 136-137; Leung, Ye, 2015; Ye, 2009). Si trattava, in un certo senso, di filiere migratorie parallele: entrambe facevano riferimento ad agenti, a intermediari, *jobber* e *baoke* (包客 *bāokè*, cioè persone in grado di procurare passaggio e lavoro), ma abitavano universi sostanzialmente differenti. Vi fu qualche caso di marittimo che si reinventò imprenditore, ma il progetto migratorio era fondamentalmente diverso, come diver-

---

17 Archivio Centrale dello Stato, Ministero dell'Interno, Direzione Generale Pubblica Sicurezza, Affari Generali e Riservati, cat. A4 BIS, busta 215, fascicolo personale LI CHIANG SANG.

sa era anche la propensione al rischio e la disponibilità a mettersi in gioco. Il migrante di Wenzhou aveva l'animo del giocatore: era sempre pronto a scommettere su di sé e, in caso di avversa fortuna, anche a ripartire da zero, magari altrove. Il mondo permeabile, multiculturale e multietnico del litorale giuliano-istriano-fiumano-dalmata, terra di frontiera per eccellenza, era per queste persone un habitat naturalmente favorevole, finché la tempesta del secondo conflitto mondiale non investì anche queste terre e tutti i loro abitanti, anche quelli più transeunti, in una violenta apocalisse antropologica di cui oggi si cerca di ricomporre pazientemente i lineamenti, nell'auspicio di un nuovo orizzonte di conoscenze e di esperienze condivise.

### Riferimenti bibliografici

- Aga Rossi E., Giusti M.T. (2011), *Una guerra a parte. I militari italiani nei Balcani 1940-1945*, Il Mulino, Bologna.
- Amenda L. (2014), *Fremde - Hafen - Stadt. Chinesische Migration und ihre Wahrnehmung in Hamburg, 1897-1972*, Dölling und Galitz Verlag, München - Hamburg.
- Bassetti S. (2015), *Colonia italiana in Cina*, TIPubblica, Vignate.
- Brigadoi Cologna D. (2019), *Aspettando la fine della guerra. Lettere dei prigionieri cinesi nei campi di concentramento fascisti*, Carocci, Roma.
- Carpinteri L., Faraguna M. (1970), *Prima della Prima Guerra*, Edizioni La Cittadella, Trieste.
- Carpinteri L., Faraguna M. (1976), *Povero Nostro Franz*, Edizioni La Cittadella, Trieste.
- Carpinteri L., Faraguna M. (1983), *Viva l'A. Nuove maldobrie fra due secoli*, Edizioni La Cittadella, Trieste.
- Chesnaux J. (1962), *Le mouvement ouvrier chinois de 1919 à 1927*, École Pratique des Hautes Études - Sorbonne - Mouton & Co, Paris.
- Conrad Johannes et al. (a cura di) (1926), *Handwörterbuch der Staatswirtschaft*, Vierte Auflage, Band 7, Fischer Verlag, Jena.
- Cuzzi M., Rumici G., Spazzali R. (2009), *Istria - Quarnero - Dalmazia. Storia di una regione contesa dal 1796 alla fine del XX secolo*, Istituto Regionale per la cultura Istriano-Fiumano-Dalmata (IRCI) - Libreria Editrice Goriziana, Gorizia.
- Küttner S. (2000), *Farbige Seeleute im Kaiserreich. Asiaten und Afrikaner im Dienst der deutschen Handelsmarine*, Sutton Verlag, Erfurt.
- Helander S. (1926), voce: "Seeschiffahrt", in Conrad Johannes et al. (a cura di), *Handwörterbuch der Staatswirtschaft*, Vierte Auflage, Band

- 7, Fischer Verlag, Jena.
- Leung F. (梁源法 Liáng Yuánfǎ), YE X. (葉星球 Yè Xīngqiú) (2015), *Une Brève Histoire de la Communauté Chinoise de France*, Éditions Pacifica, Paris.
- Montanari T. (1983), *Dal Borgo degli ortolani a Porta Volta*, Comune di Milano - Consiglio di zona 6 Magenta-Sempione, Milano.
- Osterhammel J. (1999), *Shanghai, 30 maggio 1925. La Rivoluzione cinese*, Bologna, il Mulino.
- Paci Zaharoff F. (2005), *The Daughter of the Maestro. Life in Surabaya, Shanghai and Florence*, iUniverse, New York-Lincoln-Shanghai.
- Poisson V. (2004), *Franchir les frontières: le cas des Chinois du Zhejiang en diaspora, thèse de doctorat*, École des hautes études en sciences sociales, Paris.
- Wales N. (1945), *The Chinese Labor Movement*, John Day, New York.
- Ye Xingqiu (叶星球 Yè Xīngqiú) (2009), *Chinois de France: Trois siècles d'histoire* [法国华人三百年, Fǎguó Huárén sān bǎinián], Éditions Pacifica, Paris [pubblicazione in lingua cinese].
- Zanin V. (2007), *I forzati del mare*, Carocci, Roma.