QUADERNI DI AMMER

1. Itinerari

ammer
Archivio Multimediale della Memoria dell'Emigrazione Regionale
www.ammer-fvg.org

QUADERNI DI AMMER
Itinerari / Percorsi storici dell'emigrazione

In copertina
La famiglia Pidutti, originaria di Pignano di Ragogna,
sulla nave Principe di Udine con un gruppo di emigranti
diretti a Montevideo, 1923 (particolare)
The Pidutti family, originally from Pignano di Ragogna, on the ship Principe di Udine with a group of emigrants bound for Montevideo, 1923 (detail)

Progetto grafico
cdm associati

© Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione centrale cultura, sport, relazioni
internazionali e comunitarie
Servizio corregionali all'estero e lingue minoritarie
corregionali@regione.fvg.it

© Università degli studi di Udine
Dipartimento di Economia, società e territorio

© **FORUM**
Editrice Universitaria Udinese srl
Via Palladio, 8 – 33100 Udine
Tel. 0432 26001 / Fax 0432 296756
www.forumeditrice.it

Udine 2010

ISBN 978-88-8420-634-3

UN SECOLO DI PARTENZE E DI RITORNI
A CENTURY OF COMINGS AND GOINGS

L'EMIGRAZIONE DAL FRIULI VENEZIA GIULIA VERSO L'ESTERO (1866-1968)
EMIGRATION ABROAD FROM FRIULI VENEZIA GIULIA (1866-1968)

SAGGI DI / ESSAYS BY
GIAN CARLO BERTUZZI
E FRANCESCO FAIT

FORUM

Bertuzzi, Gian Carlo
Un secolo di partenze e di ritorni : l'emigrazione dal Friuli Venezia Giulia verso l'estero (1866-1968) / saggi di Gian Carlo Bertuzzi e Francesco Fait = A century of comings and goings : emigration abroad from Friuli Venezia Giulia (1866-1968) / essays by Gian Carlo Bertuzzi e Francesco Fait. - Udine : Forum, 2010.
(Quaderni di AMMER. 1, Itinerari)
Testo in italiano e inglese
ISBN 978-88-8420-634-3

1. Emigrazione-Friuli Venezia Giulia-1866-1968
I. Fait, Francesco <1969- >

304.8094539 (ed. 22) - SCIENZE SOCIALI. MOVIMENTO DELLA POPOLAZIONE. Friuli-Venezia Giulia

Scheda catalografica a cura della Biblioteca di Scienze dell'Università degli studi di Udine

INDICE / CONTENTS

Presentazione, di *Elio De Anna* pag. **7**
Premessa, di *Gian Paolo Gri* » **9**

Foreword, by *Elio De Anna* » **11**
Preface, by *Gian Paolo Gri* » **13**

Un secolo di partenze e di ritorni
L'emigrazione dal Friuli Venezia Giulia verso l'estero (1866-1968)

Storia dell'emigrazione regionale
di *Gian Carlo Bertuzzi* » **17**

Il viaggio dell'emigrante dai tempi della vela al secondo dopoguerra con particolare riguardo alle partenze dal porto di Trieste
di *Francesco Fait* » **51**

Fotografie / Photographs » **89**

A Century of Comings and Goings
Emigration Abroad from Friuli Venezia Giulia (1866-1968)

History of Emigration from the Region
by *Gian Carlo Bertuzzi* » **107**

The Emigrants' Journey: From Sailing Ships to the Second Post-War Period with Special Focus on Departures from the Port of Trieste
by *Francesco Fait* » **139**

PRESENTAZIONE

L'impegno dell'Amministrazione regionale per valorizzare la storia dell'emigrazione nell'ambito del patrimonio culturale del Friuli Venezia Giulia si è concretizzato nella costituzione dell'Archivio Multimediale della Memoria dell'Emigrazione Regionale.
Ammer è un archivio digitale, realizzato in collaborazione con le Università degli studi di Udine e di Trieste, consultabile in internet all'indirizzo www.ammer-fvg.org, che contiene testimonianze fotografiche, storie di vita e documenti relativi al 'secolo di partenze e di ritorni' che si conclude alla fine degli anni Sessanta del Novecento.
Anche se la caratteristica di Ammer è la scelta della multimedialità e della localizzazione in rete della documentazione raccolta, questo non esclude il ricorso alle più tradizionali tecniche di divulgazione a stampa. Nell'ambito di questo Archivio si è avviata, infatti, un'attività editoriale che ha seguito, con la pubblicazione di altrettanti cataloghi, le tre mostre fotografiche realizzate negli anni scorsi in Argentina, Australia e negli Stati Uniti d'America.
Ora sono lieto di presentare il primo numero dei «Quaderni di Ammer» che intendono raccogliere la produzione scientifica sul tema delle migrazioni nata nell'ambito dell'Archivio, che nei prossimi anni proseguirà la sua attività sia accrescendo il proprio patrimonio documentario, sia promuovendo nuovi studi.

Elio De Anna
Assessore regionale alla cultura, sport,
relazioni internazionali e comunitarie

PREMESSA

L'Archivio Multimediale della Memoria dell'Emigrazione Regionale ha raccolto e ha rimesso in circolo nel suo sito dialoghi, ricordi, intense storie di vita. Ha incontrato e registrato la voce di centinaia di emigranti e ha riunito migliaia di immagini, restituendo così memorie personali e familiari alla comunità larga dei corregionali.
Memoria e storia stanno su piani diversi. I materiali di Ammer non chiedono soltanto di essere riascoltati e rivisti; hanno bisogno di essere messi a confronto, legati ad altri fenomeni, discussi, interpretati. Con questa finalità e per facilitare forme più meditate di fruizione, anche didattica, avviamo la pubblicazione dei «Quaderni di Ammer», organizzati in due sezioni che procederanno in parallelo: *Itinerari* e *Intersezioni*.
La prima è dedicata alla storia dell'emigrazione e si apre con questo quaderno che riprende i due saggi che, sul sito, introducono la documentazione in rete; seguiranno le ricostruzioni in dettaglio, con monografie più analitiche. Sempre muovendo dalle fonti raccolte da Ammer e variamente integrate, la seconda sezione raccoglierà, invece, testi dal taglio più propriamente antropologico.
Avviamo la nuova tappa di Ammer consapevoli dell'esigenza che la storia e i vissuti di un'emigrazione secolare restino anche in futuro fattori costitutivi della complessità culturale di una regione che proprio sulle esperienze di diaspora ha costruito e fonda i processi di trasformazione che la distinguono.

Gian Paolo Gri
Coordinatore scientifico di Ammer,
docente di Antropologia culturale
nell'Università degli studi di Udine

FOREWORD

The efforts of the regional administration to promote the history of emigration as part of the cultural heritage of Friuli Venezia Giulia were realised in the foundation of the Archivio Multimediale della Memoria dell'Emigrazione Regionale (Multimedia Archive of the Memoirs of Regional Emigration).
Ammer is a digital archive, set up in partnership with the universities of Udine and Trieste, which can be read on the Internet at www.ammer-fvg.org, containing photographs, life stories and documents relating to the 'century of comings and goings', which concludes at the end of the 1960s.
Although the characteristic of Ammer is the choice of multimedia and localisation of the documentation gathered on the web, this does not exclude resorting to more traditional techniques of publication. As part of this archive, publication was in fact started up that followed, with the publication of three catalogues, the photographic exhibitions carried out in recent years in Argentina, Australia and in the USA.
I am now proud to present the first edition of «Quaderni di Ammer» ('The Ammer workbooks'), which aim to gather together the scientific work on the topic of migration created as part of the archive, which will continue its activity, increasing its documentary legacy and encouraging new studies in the next few years.

Elio De Anna
Regional assessor of culture, sport,
international and European relations

PREFACE

Archivio Multimediale della Memoria dell'Emigrazione Regionale has gathered together dialogues, memories and intense life stories and put them back into circulation on its site. It has met with and recorded the voices of hundreds of emigrants and reunited thousands of images, thereby returning personal and family memories to the wider community of residents in the region.
Memoir and history are on different levels. Ammer materials do not only ask to be listened and read again; they need to be compared amongst themselves, associated with other phenomena, discussed and interpreted. With this purpose and to facilitate better considered, even didactic, forms of use, we started the publication of the «Quaderni di Ammer», structured in two sections that will go out in parallel: *Itinerari* and *Intersezioni*.
The first focuses on the history of emigration and opens with this workbook, which resumes the two essays that introduce the documentation on the web site. There will then be the detailed reconstructions with more analytical monographs. Also acting upon the sources gathered by Ammer and variously integrated, the second section will instead contain texts with a more appropriately anthropological take.
We start this new stage of Ammer aware of the need that history and the experiences of a century of emigration also live on in future as constitutional factors of the cultural complexity of a region that has built and spreads the transformation process that makes it stand out on the experiences of diaspora.

Gian Paolo Gri
Scientific coordinator of Ammer,
Professor of Cultural Anthropology
at the University of Udine

UN SECOLO DI PARTENZE E DI RITORNI

L'EMIGRAZIONE DAL FRIULI VENEZIA GIULIA VERSO L'ESTERO (1866-1968)

STORIA DELL'EMIGRAZIONE REGIONALE

DI GIAN CARLO BERTUZZI

Già in epoca moderna numerosi erano gli abitanti della Carnia che si spostavano anche molto lontano a svolgere svariati mestieri di cui erano diventati specialisti, non diversamente da quanto accadeva in altre aree alpine. Erano tessitori, artigiani, facchini, domestici e soprattutto merciai ambulanti, i *cramârs*, chiamati anche materialisti, 'crameri', e simili. Si dirigevano soprattutto verso l'Europa centrale, vendendo di paese in paese mercerie e spezie che provenivano da Venezia. Alcuni diventano mercanti all'ingrosso di tali prodotti, impiantando magazzini nei centri principali delle aree di smercio, cui fanno capo i venditori al minuto. In qualche caso su questa base si formano fortune non indifferenti che si riflettono in un miglioramento delle condizioni di vita nei paesi d'origine, costruendo case signorili, acquistando beni fondiari sia in Carnia, sia in altre aree, ad esempio in Istria. Si può parlare in questi casi di una 'emigrazione del benessere', volta a mantenere e consolidare un livello di vita altrimenti non ottenibile. Si crea una gerarchia sociale ed economica: da mercanti sono anche prestatori in denaro o in generi da smerciare verso gli stessi *cramârs*.
Questa fase finisce durante il XIX secolo, pur resistendo ancora piccole sacche tradizionali in alcune aree, quando lo sviluppo

industriale muta radicalmente il quadro economico europeo. Nel settore tessile la meccanizzazione dei processi produttivi e la diversificazione dei prodotti, sempre più 'di serie' e a basso costo, decretano la fine dei tessitori e dei sarti, mentre l'estendersi stesso dell'industrializzazione, dell'urbanizzazione e della rete dei trasporti richiede sempre più braccia per i lavori connessi all'edilizia: braccianti, manovali, fornaciai, scalpellini, muratori, boscaioli ed altri specialisti nel lavorare il legname. Cambiando la domanda, l'offerta si adegua, percorrendo strade di emigrazione già note alle comunità di partenza, ma si modifica la stagionalità: non si parte più nei mesi invernali, ma dalla primavera all'autunno, nel periodo più favorevole ai lavori edili, con serie conseguenze di lungo periodo sul delicato equilibrio del settore agricolo e pastorale. Mancando la forza lavoro più robusta ed esperta nei periodi di maggior intensità di lavoro nei campi, quest'ultimo grava sempre più su chi rimane, anziani, donne, bambini, conducendo ad un progressivo degrado del sistema agro-silvo-pastorale soprattutto e delle sue capacità produttive: si innesta di conseguenza un circolo vizioso per cui, di fronte al calo della produttività agricola, al suo peggioramento qualitativo, all'aumento della popolazione, alle aspettative che il relativo benessere, o almeno la sicurezza della continuità del lavoro e dei redditi che l'emigrazione 'di mestiere' sembra garantire, l'unica risposta è riporre sempre più intensamente, quantitativamente e qualitativamente, nell'emigrazione il futuro individuale e familiare. In questo periodo il fenomeno migratorio non interessa più solo la montagna, ma riguarda aree più vaste, toccate dalle ricorrenti carestie dei primi decenni dell'Ottocento, in cui le notizie di opportunità di lavoro e di sistemazioni possibili si diffondono incontrollate: nonostante la severità delle autorità austriache nel concedere i passaporti, oltre 17.000 persone l'anno, in media, emigrano dal Friuli tra il 1827 e il 1836, e sicuramente più numerosa è l'emigrazione clandestina, incontrollabile e in ultima analisi tollerata, soprattutto se diretta verso i territori di dominio asburgico.

DAL 1866 AL 1914

Con l'annessione del Friuli al Regno d'Italia non si modifica nella sostanza un fenomeno migratorio che ha già una fisionomia consolidata e una lunga tradizione: ci si dirige per lo più verso i Paesi dell'Europa centro orientale, durante i mesi estivi. I percorsi migratori, le destinazioni ed i relativi mestieri, le motivazioni che spingono a partire e a scegliere una specifica destinazione non mutano, se mai si affinano: la crescita economica dei Paesi europei si manifesta in uno sviluppo dell'edilizia e delle infrastrutture che richiede sempre più, accanto ad una manodopera non qualificata ancora numerosa, professionalità e specializzazioni particolari ed aggiornate, ed anche la capacità di inserirsi in un'organizzazione del lavoro sempre più complessa. Nel periodo tra l'annessione e il nuovo secolo scompaiono i commercianti ambulanti, i salumai, i coltellinai, i falegnami, i cavatori di torba della valle del Torre, gli squadratori di traversine ferroviarie della Val Tramontina, per lasciare sempre più spazio a boscaioli, addetti alle segherie di legname, muratori, fornaciai, scalpellini, terrazzai e mosaicisti. Alle mete consuete, l'Austria, l'Ungheria, la Germania (dove si dirige all'inizio del Novecento almeno il 90% degli emigranti), si aggiungono gli Stati danubiani, Turchia, Russia, Francia e Svizzera.
Il numero degli emigranti friulani si colloca, nel periodo che va dalla metà del secolo agli anni Ottanta tra i 17.000 e i 25.000 l'anno, con forti oscillazioni legate a momenti e contingenze particolari, per poi crescere regolarmente dai 20.000 l'anno del 1881 ai 37.000 di dieci anni dopo, al picco di 56.000 nel 1899, quindi calare lentamente fino ai 36.000 del 1911 e risalire rapidamente agli oltre 52.000 del 1914. Si va dal 3,5-5,6% della popolazione residente nella provincia di Udine negli anni fino al 1881, al 7,3% del 1891, al 10,3% del 1899, al 5,7% del 1911, infine all'8,2% del 1914. Ma queste cifre hanno un valore relativo e rimangono al di sotto della realtà almeno fino agli inizi del Novecento: Giovanni Cosattini nel 1903, nella prima indagine rigorosa sull'emigrazione temporanea friulana, afferma che, in

base a statistiche ferroviarie, erano più di 80.000 gli emigranti annuali, pari al 13% della popolazione residente, con punte del 25% dal Distretto di Moggio Udinese, del 18% da quello di Gemona, del 15% da Tolmezzo e San Daniele, per toccare il 4,8% a San Vito al Tagliamento (1,5 nel 1881) e il 4,8% a Latisana (0,99 nel 1881). Nel 1914 l'ispettore del lavoro Guido Picotti, un altro attento osservatore di allora del fenomeno migratorio, valutava in 85.000 il numero di coloro che in quell'anno si erano recati per lavoro in Europa o oltreoceano, pari al 37% degli espatri dall'area del Veneto (che nella struttura amministrativa dello Stato italiano di allora comprendeva anche il Friuli), il quale a sua volta copriva il 18% di tutta l'emigrazione italiana[1]. Ancora nel 1877 l'allora vicesegretario della Direzione generale della Statistica Bonaldo Stringher, raffrontando i dati dei passaporti emessi e le notizie fornite dai sindaci friulani, ricalcola il numero degli emigrati di quell'anno da 10.000 a 16.000, senza poter tener conto peraltro di quelli clandestini. Uno dei problemi maggiori per la conoscenza del fenomeno migratorio è appunto la quantificazione, in particolare nei periodi in cui più rilevante è quella clandestina o comunque non è rilevata da mezzi d'indagine adeguati. Anche quando il Regno d'Italia si doterà di strumenti di rilevazione statistica specifici per l'emigrazione, questi saranno in grado di approssimarsi solo per difetto alla reale consistenza del fenomeno, almeno fino al 1904. L'ultimo ventennio dell'Ottocento vede l'estendersi del fenomeno migratorio di massa alla pianura e la comparsa accanto agli spostamenti annuali dei trasferimenti definitivi oltreoceano. Anche se la differenziazione tra temporanea e permanente (a quei tempi era detta 'propria', considerando 'impropria' quella di breve durata e ricorrente, sempre con l'intento di rientrare in patria) era ed è imprecisa, in quanto pure chi si recava in Europa spesso decideva di stabilirvisi definitivamente, e chi si trasferiva oltreoceano progettava di fermarsi per un periodo lungo, per 'far fortuna' e raggranellare una sufficiente somma di denaro e poi rientrare, essa resta una distinzione utile e soprattutto corrispondente a realtà, caratteri, esiti diversi e specifici. L'emigrazione sta-

gionale nei Paesi europei segue percorsi via via consolidati, spesso in gruppi professionali che hanno la stessa origine territoriale, in molte occasioni coordinati da un organizzatore-mediatore del posto, assicura un reddito non alto ma abbastanza costante che può essere reinvestito nei luoghi di origine per migliorare le abitazioni, ampliare le proprietà familiari, assicurare un decoroso livello di vita alla famiglia, avviare i figli ad un'istruzione professionale di base. L'emigrazione oltreoceano si configura invece come un abbandono radicale dei luoghi di origine, seguito all'alienazione dei propri beni, oppure come un'impresa 'a rischio', nella quale si cerca, in un arco più o meno breve di tempo, di accumulare guadagni elevati e poi rientrare.
Nel 1875-1876 iniziano gli espatri verso le Americhe dal Distretto di Fagagna e di San Vito e poi progressivamente da altre località: nel 1878 arrivano a quasi 3.000 gli emigranti diretti principalmente in Sud America – attratti anche dalla propaganda svolta dai governi di Argentina e Brasile attraverso gli agenti di emigrazione operanti per conto delle compagnie di navigazione – che trovano un ambiente disposto a recepire le suggestioni e le promesse di una vita migliore in terre lontane e ricche. La popolazione contadina della media e bassa pianura risente di una lenta ed inesorabile erosione dei propri redditi, a causa sia della grande crisi agraria di quegli anni, sia della diffusione delle malattie della vite e del baco da seta, che falcidiano le produzioni più diffuse e redditizie, sia del pesante carico fiscale (tassa sul macinato, sul sale) e della rigidità dei patti colonici in uso, che scaricano sul colono gli effetti della crisi. Il fenomeno esploderà tra il 1887 e il 1889, quando le partenze per il Nuovo Mondo si avvicinano alle 5.000 l'anno, e non saranno i più miseri ad emigrare, ma coloro che dispongono di capitali, anche se modesti, e spirito d'iniziativa: più che la miseria, sono la mancanza di prospettive, l'incertezza del futuro, i rapporti sociali troppo stretti ed oppressivi ad indurre ad andarsene. Quello che ormai sta diventando un esodo dalle campagne preoccupa le classi dirigenti agrarie, divise tra l'ostilità a un processo che le priva di una sottomessa forza lavoro e l'ineluttabilità di un fenomeno che

alleggerisce l'eccessiva pressione demografica, risolve senza coinvolgerle il problema della miseria e dell'arretratezza, che se mai deve essere regolato. Verso la fine del secolo anche i coloni e i piccoli proprietari della pianura vanno a ingrossare le fila dell'emigrazione temporanea. Non possono far valere mestieri come quelli degli abitanti della montagna e si devono adattare ai lavori più umili e peggio pagati: manovali, sterratori, fornaciai, soprattutto in stabilimenti per la produzione di laterizi austriaci e tedeschi, dove la spietata concorrenza portata dai friulani agli operai locali si reggeva su spaventose forme di sfruttamento e autosfruttamento, di lavoro minorile, di danni irreversibili alla salute.
La contrapposizione tra manodopera locale ed operai friulani caratterizza, con accentuazioni più o meno marcate, gli anni del grande afflusso di emigranti nel mercato del lavoro di Austria e Germania. La disponibilità ad accettare salari più bassi, ad accollarsi grandi carichi di lavoro, a risparmiare su tutto, compresa l'alimentazione, che continua ad avere come base la polenta, a prendere il posto di altri senza alcuna esitazione, fa considerare i friulani come un elemento perturbatore del mercato del lavoro e delle relative controversie: diffusa è la fama di *krumiri*. Con molta fatica le organizzazioni sindacali dei Paesi di destinazione cercheranno di lenire questo conflitto, offrendo anche agli immigrati il loro sostegno e la tutela rispetto agli abusi dei datori di lavoro, indirizzandoli verso le località e i settori produttivi con maggior domanda di lavoro, e soprattutto promuovendo la costituzione di organizzazioni di supporto a favore degli emigranti anche nei luoghi di partenza. Su queste premesse si costituisce a Udine nel 1900 il Segretariato per l'Emigrazione, su iniziativa del giovane avvocato socialista Giovanni Cosattini, con la finalità di assistere, coordinare, indirizzare l'emigrazione temporanea friulana, in collaborazione con altre istituzioni sia nazionali, sia nei Paesi di destinazione. Con analoghi compiti assistenziali nasce nel 1901 il cattolico Segretariato del Popolo.
Anche l'emigrazione transoceanica, ridottasi progressivamente a meno di un migliaio di unità all'inizio del secolo, risale repentinamente dal 1904, scendendo raramente al di sotto delle 3.000

persone l'anno, con punte di oltre 6.000 nel 1906 e nel 1912, fino alle 10.000 del 1913 e alle 9.000 del 1914. I principali luoghi di destinazione in Europa sono sempre l'Austria, la Germania, l'Ungheria, ma anche la Serbia, la Romania, la Turchia; dall'inizio del secolo anche la Francia e la Svizzera iniziano ad attirare migliaia di emigranti.
Oltreoceano le destinazioni principali sono ancora Argentina e Brasile, ma con espatri in calo dalle punte di rispettivamente 4.500 e 2.500 del 1888, fino al 1904, quando sono superati dagli Stati Uniti e dal Canada, verso i quali in quell'anno si dirigeranno 1.500 friulani, che saliranno progressivamente fino agli 8.000 del 1914.

I MESTIERI E I LUOGHI DI PARTENZA

Dalla Carnia emigrano soprattutto muratori, carpentieri, scalpellini, addetti alle segherie e si dirigono principalmente in Austria e in Germania. Alcuni raggiungono la Romania, la Turchia e anche l'Egitto. Nel primo decennio del Novecento l'11% dell'emigrazione carnica è composta da donne; metà di esse proviene dalla Val Resia e accompagna i mariti, artigiani o commercianti ambulanti; negli altri casi si tratta di domestiche o di addette alla cucina dei gruppi organizzati di operai, tra i quali ci sono i loro mariti, o di addette a particolari lavori, come l'accatastamento delle tavole nelle segherie o il trasporto di materiali nei cantieri edili. I ragazzi sono meno numerosi, attorno al 3%, solitamente apprendisti muratori e braccianti, sottoposti comunque a pesanti lavori di trasporto.
Anche dall'area montana e pedemontana della Destra Tagliamento si emigra per lavorare nel settore edile, ma con una particolare specializzazione, quella di mosaicisti e terrazzieri, che, avviata nella zona di Sequals, si estende in tutta l'area circostante: questa professionalità peculiare trova occasione di esprimersi in tutta Europa e fuori di essa. Molti anche gli specialisti in costruzioni ferroviarie e stradali, gli scalpellini e i minatori delle

zone di Aviano e Montereale e della Val Cellina: trovano lavoro anche nelle miniere del Nord America.
Verso le Americhe si emigra dalla pianura della Destra Tagliamento, a fare lavori non qualificati, nell'agricoltura o nell'edilizia o nelle miniere, ma soprattutto per rimanervi, nelle varie colonie costruite dal nulla sui terreni dati in concessione governativa.
Dall'inizio del secolo in Sud America va ormai solo chi ha una professionalità precisa e si dirige verso i grandi centri urbani. È l'America settentrionale ora che attrae di più, con le possibilità di lavoro nelle grandi opere edilizie, stradali e ferroviarie, e negli stabilimenti industriali: partono per questa destinazione soprattutto dalle zone di San Daniele, Codroipo, Latisana, San Pietro al Natisone.
Dalla pianura, in genere, sia dal Pordenonese che dal Circondario di Udine, rappresentando circa l'80% dell'emigrazione di quelle zone, provengono i fornaciai, tra i quali numerosi sono le donne e i ragazzi, sottoposti anch'essi a lavori pesantissimi e orari massacranti: Sono ingaggiati da piccoli imprenditori della zona di Buja, Majano, Fagagna, che appaltano a loro volta la produzione nelle fornaci del Centro Europa, tenendo basse le loro offerte e di conseguenza pagando pochissimo gli operai. Si tratta del caso tipico dell'emigrazione non professionale, per la quale non erano richieste, tranne che per i capi operai, competenze particolari, a differenza dei muratori e capimastri che, soprattutto se organizzati in gruppi omogenei, esperti e specializzati, erano in grado di assumere lavori tecnicamente impegnativi e quindi adeguatamente compensati.

LA LEGISLAZIONE DI TUTELA DELL'EMIGRAZIONE

Il disordine dei primi anni della grande emigrazione, le illusioni, gli inganni, le pessime condizioni di vita, suscitano, oltre all'intervento diretto delle associazioni di aiuto e difesa degli emigranti, anche un dibattito sociale e politico che porta in età giolittiana all'emanazione di una serie di provvedimenti legislativi indirizzati

alla regolamentazione e alla tutela sociale ed economica dell'emigrazione. La prima norma risale al 1901 e mira ad intervenire in favore dei partenti in patria e durante il viaggio, oltre che a sorvegliare ed eliminare gli espatri clandestini: viene costituito un organo speciale governativo, il Commissariato Generale dell'Emigrazione, sorretto da un Consiglio dell'Emigrazione, i cui referenti e articolazioni locali, i Comitati comunali e mandamentali, svolgono il compito di fornire informazioni sui passaporti, i costi dei viaggi, le possibilità di lavoro, le cautele da usare per evitare frodi. Sopprime, inoltre, le figure degli agenti, su cui ricadeva la responsabilità di numerose frodi ed inganni, sostituendoli con i rappresentanti dei 'vettori', cioè delle compagnie di navigazione, rese peraltro responsabili delle condizioni economiche e materiali dei viaggi. Queste ultime debbono essere verificate da ispettori nei principali porti di imbarco. La legge però non ottiene i risultati previsti in quanto l'emigrazione, pur tutelata, non è organizzata, e soprattutto non riesce a proteggere i partenti una volta all'estero. Non prima del 1904 e solamente con la Francia viene stipulato un accordo in tale senso. In altri Paesi di destinazione, come quelli di lingua tedesca, esclusivamente la collaborazione tra associazioni e organizzazioni sindacali favorisce il collocamento al lavoro e la salvaguardia di garanzie minimali economiche e sociali. Nel 1910 alcune disposizioni aggiornano la legge precedente, disciplinando gli istituti di assistenza agli emigranti e nel 1911 si proibisce il rilascio di passaporto ai minori di 12 anni non accompagnati. Nello stesso anno viene istituito un 'Ufficio della emigrazione per i confini di terra', con lo scopo di assistere quella continentale e reprimere gli espatri clandestini. Nel 1913 è resa obbligatoria l'autorizzazione del Commissariato per il trasferimento di operai italiani all'estero, possibile solo in presenza di un contratto di lavoro e dell'assicurazione contro gli infortuni. Questa legislazione e gli organi di controllo e tutela da essa previsti non incidono, se non in minima parte, sull'emigrazione autonoma e clandestina di singoli o gruppi, che rimane quantitativamente prevalente.

EFFETTI DELL'EMIGRAZIONE

In senso positivo allevia la sovrappopolazione relativa in agricoltura, risollevando in generale i redditi della popolazione nel suo insieme. Anche l'allontanamento definitivo diminuisce la concorrenza sul mercato del lavoro agricolo, migliorando la capacità contrattuale di chi resta nei confronti dei proprietari terrieri. Le rimesse dall'estero, valutabili tra i 20 e i 30 milioni di lire di allora all'anno all'inizio del secolo, permettono di consolidare le piccole proprietà familiari, casa, terre, bestiame. La crescita della domanda di terra porta però ad un aumento dei prezzi e del valore fondiario della stessa, che si riflette sui costi degli affitti per i coloni. L'emigrante più povero, come il fornaciaio, si trova costretto con il suo lavoro a far fronte ai debiti colonici, senza riuscire a svincolarsi dal circolo vizioso. Nei casi in cui i redditi prodotti all'estero sono maggiori, essi non sono però utilizzati per avviare una propria attività professionale in patria, bensì per migliorare la personale collocazione nel paese di arrivo, come intermediario o piccolo imprenditore autonomo. Il futuro di chi parte si gioca cioè sempre nell'ambito dell'emigrazione, mentre i beni a casa, affidati a donne, giovani e anziani, hanno una funzione di riserva. Le assenze per lunghi periodi degli uomini in età giovanile e matura inducono nel medio periodo a mutamenti di costumi e modi di vita non sempre positivi (ad esempio la diffusione dell'alcolismo, l'abbandono delle famiglie) e a un calo demografico che porterà effetti sensibili in seguito, incidendo in maniera permanente sulla struttura demografica della popolazione (senilizzazione, femminilizzazione).

1915-1939

Lo scoppio della prima guerra mondiale, nell'agosto del 1914, che interessa i principali luoghi dell'emigrazione stagionale friulana, spezza repentinamente i percorsi di lavoro consolidati da decenni e impone il rientro, se non sempre forzato, comunque

inevitabile. Nel 1915 gli espatri sono poco più di duemila, di cui poco meno di ottocento verso gli Imperi centrali, circa cinquecento in Svizzera, duecento in Argentina, trecento in Nord America.
Nel volgere di pochi mesi i redditi provenienti dall'estero sono azzerati, gli emigranti diventano disoccupati, solo in parte impiegati in lavori di interesse militare, molte fortune, anche cospicue, costituite nei territori degli Imperi centrali da imprenditori friulani vanno perse, requisite in quanto proprietà nemiche dopo l'entrata in guerra dell'Italia: solo alcune e solo in parte potranno essere recuperate dopo la guerra, dopo interminabili contenziosi giudiziari, quando ormai le condizioni politiche ed economiche dei Paesi sconfitti non permetteranno di svolgere una funzione paragonabile a quella dell'anteguerra.
La fine della guerra, con le distruzioni causate dall'essere stata la regione campo di battaglia e retrovia prima, territorio occupato e depredato dagli austro-tedeschi dopo Caporetto, presenta ai reduci un quadro di desolazione e miseria, per cui, dopo alcuni tentativi di avviare lavori di ricostruzione da parte di cooperative di operai, la strada dell'emigrazione si ripropone come unica valvola di sfogo per una pressione demografica incontenibile, nonostante le forti perdite in vite umane. Lo stesso destino tocca alle popolazioni dei territori ex austriaci annessi al Regno d'Italia, che hanno già sperimentato in precedenza percorsi migratori analoghi a quelli del Friuli italiano.
Cambiano però i flussi, non il tipo di lavoro: muratori, terrazzieri, mosaicisti si dirigono ora verso la Francia, il Belgio, il Lussemburgo, la Svizzera: nel Venti sono più di mille in questo Paese, 16.000 in Francia.
Dai paesi della pianura riprendono i viaggi verso il Sud America (sono già un migliaio nel 1919 e nel 1920, ed un gran numero in questi due anni proviene dalla località di Cordenons), gli Stati Uniti (quasi 3.000 nel 1920), il Canada (più di 1.500 in quell'anno).
Cambia anche la fisionomia dell'emigrazione: non si tratta più di spostamenti di gruppi organizzati da impresari e appaltatori locali, ma si passa a una ricerca individuale di lavoro, al frazionamento di quei gruppi omogenei di lavoratori che in precedenza rap-

presentavano la caratteristica dei lavoratori friulani all'estero. Si diluisce anche la specializzazione territoriale di mestiere: addetti al settore edile partono ormai da tutto il territorio provinciale, nelle miniere del Nord America si arriva da varie parti; agricoltori della Bassa friulana e della Destra Tagliamento lavorano nelle aziende agricole brasiliane e australiane. Il maggior contributo all'emigrazione viene ancora dalle aree montane e pedemontane.

Partenze di emigranti friulani dal 1919 al 1933

Anni	*Paesi europei*	*Paesi transoceanici*	*Totale*
1919	3.052	1.479	4.531
1920	20.986	5.601	26.587
1921	11.293	4.356	15.649
1922	28.751	3.517	32.268
1923	28.212	7.655	35.867
1924	31.156	5.655	36.811
1925	23.373	3.983	27.356
1926	16.779	5.538	22.317
1927	9.149	7.741	16.890
1928	11.695	3.011	14.706
1929	14.130	2.313	16.443
1930	27.787	3.092	30.879
1931	14.661	1.824	16.485
1932	7.144	792	7.936
1933	6.132	709	6.841

Partenze di emigranti friulani negli anni dal 1926 al 1933

Anno	*Emigrazione continentale*		*Emigrazione transoceanica*	
	maschi	*femmine*	*maschi*	*femmine*
1926	12.425	4.354	4.294	1.244
1927	7.093	2.056	6.571	1.170
1928	8.860	2.835	1.939	1.072
1929	11.790	2.340	1.142	1.171
1930	24.687	3.100	2.042	1.050
1931	10.157	4.504	1.113	711
1932	4.514	2.635	408	384
1933	3.654	2.478	354	355

Emigranti nei Paesi europei e in quelli del bacino mediterraneo dal 1926 al 1933

Paese	*1926*	*1927*	*1928*	*1929*	*1930*	*1931*	*1932*	*1933*
Albania	32	26	97	50	38			
Algeria-Tunisia	5	8	28	232	160	374	154	101
Austria	185	211	198	172	192			
Belgio	778	601	1.282	2.743	1.369	1.021	357	371
Bulgaria		4	7	27	51	231	72	65
Cecoslovacchia	89	58	87	35	38			
Egitto	24	38	12	18	46			
Francia	13.758	5.539	6.642	7.572	21.433	7.987	3.197	3.101
Germania	133	202	265	186	186	169	37	40
Jugoslavia	183	85	59	58	70			
Lussemburgo	173	884	627	221	155			
Olanda	177	294	231	263	314			
Romania	73	112	103	52	48			
Svizzera	884	996	856	1.270	1.514	1.283	580	285
Turchia	19	5	93	32	12			
Ungheria	22	41	33	29	32	550	272	26
Altri Paesi	246	45	1.075	1.170	1.746	3.046	2.475	2.143
Totale	*16.779*	*9.149*	*11.695*	*14.130*	*27.409*	*14.661*	*7.144*	*6.132*

Emigranti nei Paesi d'oltreoceano dal 1926 al 1933

Paese	*1926*	*1927*	*1928*	*1929*	*1930*	*1931*	*1932*	*1933*
Argentina	3.671	5.004	1.598	1.196	2.042	1.125	426	322
Australia	274	415	160	95	134	34	57	93
Brasile	115	179	56	35	22	12	10	1
Canada	605	1.246	281	284	361		-	-
USA	777	767	86	576	402	33	181	142
Altri Paesi	96	130	830	127	131	620	118	151
Totale	*5.538*	*7.741*	*3.011*	*2.313*	*3.092*	*1.824*	*792*	*709*

Bollettino mensile del Commissariato Generale dell'Emigrazione, anni dal 1926 al 1933. Annuario statistico dell'emigrazione italiana dal 1876 al 1925 - A cura del Commissariato Generale dell'Emigrazione, Roma, 1926, tavole n. 1 da p. 1381; n. 3 da p. 1403; n. 4 da p. 1453.

L'EMIGRAZIONE NON ITALIANA DALLA VENEZIA GIULIA

La fine della Grande Guerra, ma soprattutto la scomparsa dell'Impero Asburgico sconvolgono in maniera radicale i quadri di riferimento istituzionale e culturale e le stesse identità nazionali delle popolazioni che sono coinvolte nei mutamenti di confine e nei passaggi da una collocazione nazionale all'altra. Nella Venezia Giulia la prima comunità ad essere toccata profondamente dagli eventi è stata quella di lingua tedesca, che abbandona quasi subito la zona: si trattava di circa 40.000 persone, contando tra essi anche coloro che, appartenendo ad altre nazionalità, non intendevano rimanere sotto sovranità italiana. Negli anni successivi sono invece i nuovi cittadini italiani di nazionalità slovena e croata della Venezia Giulia e dell'Istria che prendono la strada dell'estero per motivi economici, come in altre parti d'Italia, ma anche e spesso soprattutto, per motivi politici e nazionali. Soprattutto dopo l'avvento del fascismo la comunità dei cosiddetti 'allogeni' è oggetto di discriminazioni e di un palese progetto di 'snazionalizzazione', concretizzatosi nella riduzione progressiva degli spazi di rappresentanza nazionale e di espressione culturale e linguistica (associazioni, scuole, uso della lingua). Tra le popolazioni slovene e croate sono poi diffuse la diffidenza e l'ostilità verso lo Stato italiano, ritenuto usurpatore di un diritto nazionale che meglio sarebbe stato rappresentato dal vicino nuovo Regno jugoslavo. Questa opposizione si sarebbe poi trasferita con maggiore intensità nei confronti del fascismo, prima e dopo la presa del potere. Lo stesso fascismo nella Venezia Giulia porta con sé una forte carica di intransigenza nazionalista e di intolleranza verso altre presenze nazionali (viene per questo definito 'fascismo di frontiera'), che si concretizza anche nell'uso mirato della violenza verso le associazioni non solo politiche slovene e croate. In un simile contesto il trasferimento di queste popolazioni viene indotto e non ostacolato, al fine, tra l'altro, di sostituirle con cittadini italiani provenienti da altre parti del Regno. Sull'altro versante il vicino Regno jugoslavo sembra offrire la possibilità di conservare intatte lingua e nazio-

nalità, oltre che occasioni di lavoro che l'Italia tende a togliere, soprattutto agli impiegati pubblici. Gli insegnanti e i ferrovieri in particolare sono discriminati, licenziati o trasferiti all'interno del Regno: oltre 350 insegnanti passano in Jugoslavia, prima del 1923, 180 sono licenziati, oltre 400 trasferiti altrove, mentre già nel 1919 un'associazione di 'insegnanti profughi dal Litorale a Lubiana' afferma di contare su 150 aderenti. In precedenza peraltro anche sloveni e croati avevano partecipato ai flussi migratori provenienti dall'Impero Asburgico e diretti soprattutto verso le Americhe.

La quantificazione è resa oltremodo difficile dal sovrapporsi di dati e informazioni per i primi anni del dopoguerra e in seguito dal variare di metodi e criteri di rilevazione. Le stime vanno dalla riduzione del fenomeno a 20.000 o 50.000 unità complessivamente, all'amplificazione a ben 150.000 nell'arco del ventennio[2]. Valutazioni e calcoli più realistici indicano un numero di emigranti definitivi non italiani dalla Venezia Giulia e dall'Istria non inferiore ai 50.000, ma solo per l'arco di tempo, meglio documentabile, dal 1930 al 1938[3], per cui l'entità reale del fenomeno può avvicinarsi alle 100.000 unità[4].

Il maggior numero di espatri si dirige verso la Jugoslavia, in particolare nei primi anni, mentre nella seconda metà degli anni Venti la meta prescelta è in primo luogo l'Argentina, e secondariamente gli Stati Uniti. Le compagnie di navigazione triestine propagandavano capillarmente nelle località abitate da sloveni e croati le loro offerte di viaggi a tariffa ridotta verso il Sud America.

L'aspetto particolare dell'emigrazione dalla Venezia Giulia nei primi anni del dopoguerra è, contrariamente alle tendenze nazionali, il prevalere delle destinazioni europee rispetto a quella oltreoceano, almeno fino al 1923. Inoltre dopo il 1927, anno della legislazione restrittiva in campo migratorio – che tra l'altro, «a difesa della potenza demografica della nazione» proibisce gli espatri definitivi –, nella Venezia Giulia i permessi di emigrazione vengono concessi con grande facilità a chi era nato nei territori annessi prima del 1919 e a chi non è di nazionalità italiana.

Nell'area giuliana, istriana e dalmata le partenze aumentano nel 1927 del 14% e ancora di più negli anni successivi. Con la liberalizzazione successiva alla crisi economica del 1929, le partenze crescono ancora, prevalentemente in direzione di Francia, Svizzera, Belgio, piuttosto che verso le Americhe. Dal 1926 al 1930 numerosi sono i contadini (un migliaio l'anno), istriani per lo più, che, non riuscendo a pagare i debiti contratti per l'acquisto di case e terra, dopo che la rivalutazione della lira aveva fatto aumentare fortemente gli interessi, hanno dovuto cederle ed andarsene.
Come nel caso italiano, e forse più marcatamente, l'emigrazione per cause politiche e, nello specifico, nazionali si unisce e si confonde con quella prettamente economica.

LA POLITICA FASCISTA DELL'EMIGRAZIONE

Il fascismo al potere in un primo tempo non interviene sul fenomeno migratorio, se non con la riorganizzazione del Commissariato dell'Emigrazione, strutturato in Delegazioni provinciali, che devono sovrintendere il collocamento dei lavoratori all'estero e reprimere gli espatri clandestini: nonostante dalla provincia di Udine provenga allora il 40% degli espatriati italiani per lavoro, la città non è prevista tra le sedi di Delegazione. Nel 1925 vi è trasferito da Treviso l'Ufficio regionale per l'emigrazione, organo periferico del Ministero degli Esteri, con compiti di assistenza e coordinamento nel settore. In questa fase all'emigrazione economica tradizionale si aggiunge e si confonde quella politica, degli antifascisti e di coloro che sono perseguitati dal regime: un passato di militanza nel movimento sindacale e operaio, oltre a rendere la persona oggetto di violenze e di procedimenti giudiziari, ha per conseguenza anche l'impossibilità di trovare lavoro, per cui in moltissimi casi le due forme di emigrazione di fatto coincidono. Francia e Sudamerica sono le mete preferite in questi casi.
Nel 1924 compaiono i primi segnali di difficoltà: gli Stati limita-

no drasticamente gli accessi ai lavoratori italiani e tre anni dopo il regime fascista avvia una politica restrittiva dell'emigrazione, con provvedimenti legislativi e amministrativi. Nella seconda metà del 1927 infatti si inizia a ostacolare energicamente l'emigrazione permanente, in quanto diminuirebbe la «potenza demografica della Nazione», mentre è tollerata quella temporanea, fonte di entrate valutarie; contemporaneamente si rafforza l'azione di propaganda del fascismo tra le comunità italiane all'estero. È vietata l'emigrazione 'libera', cioè di chi va all'estero senza punti di riferimento, e sono concessi i permessi di espatrio solo a chi ha un contratto di lavoro o un atto di chiamata riconosciuto valido, ma per un arco di tempo non più lungo di tre anni. È concessa anche la ricongiunzione familiare, ma con forti limitazioni. L'effetto è di accrescere l'emigrazione clandestina e trasformare in molti casi quella temporanea in permanente: non si rientra più stagionalmente come d'uso, nel timore di non poter più riespatriare, e si rimane nel Paese straniero, tentando quando possibile di farsi raggiungere dalla famiglia. Ciò accade in particolare in Francia nel 1932, quando il Governo italiano nega il visto di espatrio per lavoro in quel Paese, con conseguenti ritorsioni francesi nella concessione della residenza. Cresce anche tra gli italiani all'estero la propaganda organizzata a favore del fascismo e la presenza di informatori della polizia politica, creando tensioni con i governi dei Paesi ospitanti.
Nel 1930 la grande crisi economica induce ad allargare le maglie nella concessione dei permessi di emigrazione, ma gli effetti della recessione a livello internazionale, con la conseguente drastica riduzione delle possibilità di lavoro in tutti i Paesi industriali, nonché l'inizio di una politica estera bellicosa da parte dell'Italia, chiudono progressivamente gli sbocchi migratori fino alla seconda guerra mondiale. Si accentua invece la mobilità all'interno dello Stato italiano, coinvolgendo oltre 40.000 persone negli anni Venti, che scendono a circa 25.000 a metà degli anni Trenta, con un aspetto nuovo, indicatore però della gravità della situazione economica e materiale dei luoghi di origine: una quota molto alta (il 55% nel 1931) è costituita da donne, per lo più ragazze che

vanno nelle città a fare le domestiche. Trecento famiglie, provenienti dalla bassa pianura e dalla Destra Tagliamento si trasferiscono negli anni Trenta nei poderi appena costituiti nelle Paludi Pontine in via di bonifica, che esse col loro lavoro devono completare.
All'inizio degli anni Trenta si avvia una politica di espansione demografica italiana, iniziata con la 'colonizzazione' della Libia, dove nel 1931-1932 giungono circa 200 famiglie friulane, assegnatarie di piccoli poderi da valorizzare in Cirenaica.
Provengono per lo più dalle zone di Pordenone, San Vito al Tagliamento, Latisana, Codroipo, Palmanova. Avrebbero dovuto essere selezionate e scelte per capacità di lavoro, efficienza, consistenza, scartando chi aveva anziani o bambini piccoli, e per fedeltà al regime. Di fatto il più delle volte prendono quella strada famiglie che hanno difficoltà a trovare una sistemazione e che rischiano di gravare sulla pubblica assistenza. Oltre 13.000 sono poi i lavoratori friulani che trovano occupazione nei lavori connessi con la conquista militare dell'Etiopia, e molti vi rimangono negli anni successivi, per poi finire travolti dagli eventi bellici del 1940, accomunati in questa sorte ai 'coloni' libici.
Nel 1938 inizia una nuova forma di emigrazione organizzata: a seguito di accordi tra Italia e Terzo Reich, i sindacati fascisti in collegamento con quelli tedeschi avviano un programma di trasferimento di operai agricoli prima e industriali poi, in Germania, con un trattamento economico inimmaginabile per l'Italia di allora. Le condizioni di vita e di lavoro si riveleranno poi molto dure, con una disciplina rigida sul lavoro e fuori, ed anche le rimesse in denaro alle famiglie risulteranno soggette a restrizioni. La disoccupazione e sottoccupazione, nascoste ma pesanti, che coinvolgono allora circa 50.000 persone, spingono moltissimi friulani a chiedere di entrare nei contingenti di lavoratori: nel 1938 partono da Udine 1.800 lavoratori agricoli, tra cui numerose donne, e 2.060 lavoratori edili, che salgono a 7.000 e 2.500 nel 1940. Negli anni successivi i lavoratori italiani in Germania crescono fino a oltre 25.000 nel 1942, a seguito delle sollecitazioni che provengono dall'intero sistema economico

tedesco, bisognoso di manodopera e in grado di offrire salari più alti che in Italia.
L'armistizio italiano del 1943 sorprende molti di questi che, pur mantenendo formalmente lo status di lavoratori volontari, vedono peggiorare notevolmente le condizioni di lavoro e di vita, sempre più simili a quelle degli internati militari[5].
Il conflitto che coinvolge l'Europa con il settembre del 1939 costringe la gran parte degli emigranti a rientrare, sia perché richiamati alle armi, sia perché in molti casi si trovano all'interno di Paesi (ad esempio la Francia) in stato di guerra contro la Germania, anche se l'Italia si mantiene ancora 'non belligerante'. La partecipazione al conflitto, infine, anche dell'Italia porta all'internamento dei cittadini italiani presenti nei Paesi cui essa ha dichiarato guerra, oppure, in alcune particolari situazioni in cui l'emigrazione ha avuto anche connotazioni politiche, anche al contributo di italiani allo sforzo bellico contro l'Asse (esempio ne è la partecipazione di italiani e friulani alla resistenza in Francia).

1940-1968

Alla fine della seconda guerra mondiale il Friuli e la Venezia Giulia portano i segni di un'occupazione tedesca che aveva mirato ad una prospettiva annessionistica del territorio regionale, aveva condotto agli ultimi esiti la politica razziale nazista, aveva represso ogni opposizione con metodi di guerra spietati. Sono stati teatro della guerra partigiana attuata sia dalla resistenza italiana, sia da quella Jugoslava. L'appartenenza nazionale della Venezia Giulia, del Goriziano e di una parte del Friuli sono oggetto di un contenzioso che coinvolge i combattenti antinazisti, le nazioni e gli Stati cui fanno riferimento, le stesse potenze alleate. L'andamento degli ultimi mesi di guerra prefigura il destino delle terre contese. Gran parte dei territori acquisiti dall'Italia dopo la prima guerra mondiale, abitati da sloveni e croati, entreranno a far parte del nuovo Stato jugoslavo, che rivendica anche le città principali, Trieste e Gorizia, e la fascia

orientale del Friuli, mentre il Regno d'Italia, debole e sotto tutela, si richiama all'antica appartenenza alla nazione italiana di queste terre e ai sacrifici affrontati per riscattarsi dal passato fascista. L'azione diplomatica e la presenza militare definiscono già allora la situazione del dopoguerra: Fiume, l'Istria, la parte orientale della provincia di Gorizia passano alla Jugoslavia, il Governo Militare Alleato mantiene il controllo del territorio fino alla ratifica del trattato di pace nel settembre del 1947, in forma indiretta nella provincia di Udine, diretta in quella di Gorizia e nella zona A del territorio di Trieste. La zona B della stessa è sotto amministrazione militare jugoslava. Per Trieste tale la situazione si prolunga poi, non venendo mai attuato compiutamente il previsto Territorio Libero sotto egida dell'ONU, fino al 1954, quando le due zone A e B passano sotto la diretta sovranità dei due stati.
In quel periodo matura il dramma dell'esodo dall'Istria, da Fiume e dalla Dalmazia della grandissima parte della popolazione italiana (tra le 250.000 e 300.000 persone) che è raccolta come profuga a Trieste e in varie località italiane. Molti, immediatamente o negli anni successivi, prendono la via dell'emigrazione.

L'EMIGRAZIONE DAL FRIULI

Alla fine del conflitto tornano alla luce problemi che la guerra ha nascosto: arretratezza dell'agricoltura, scarsità di risorse materiali e finanziarie, debolezza del sistema produttivo, sovrabbondanza di manodopera, cui si aggiungono i danni della guerra, soprattutto nelle infrastrutture, negli edifici, nelle vie di comunicazione. 50.000 sono i disoccupati, mentre il costo della vita tende ad essere insostenibile anche per chi ha un lavoro. L'emigrazione torna ad essere una via quasi obbligata.
A metà del 1946 partono i primi gruppi di operai per le fornaci austriache, poi per le miniere del Belgio e per altri Paesi europei. A fine anno sono già 1.300 gli emigranti ufficiali, 10.000 nel 1947 e nel 1948, tuttavia sono molti di più quelli si spostano clandesti-

namente. Le strade percorse sono quelle già note, verso la Francia, ma anche il Belgio e il Lussemburgo; la Svizzera dal 1951 diventa per la prima volta luogo di attrazione, in sostituzione di Francia e Belgio, per la grande domanda di manodopera innescata dalla sua crescita industriale. Nel 1947 inizia un notevole flusso verso l'Argentina e, in misura minore, il Brasile, che chiedono agricoltori, e il Venezuela, che attira lavoratori edili. Dal 1949 molti giovani raggiungono il Canada e negli anni seguenti l'Australia. Alla fine degli anni Cinquanta è la Germania Occidentale, in pieno sviluppo economico, che diviene un luogo di attrazione.

L'emigrazione del secondo dopoguerra è caratterizzata da una maggiore presenza dei governi nelle politiche migratorie, attraverso contatti ed accordi che permettono di indirizzare e controllare i flussi. Per l'Italia rappresenta un passaggio fondamentale per governare l'eccesso di manodopera, garantirsi l'acquisizione si valuta estera, instaurare relazioni diplomatiche più strette con i Paesi verso cui si dirigono i lavoratori.

Gli accordi intergovernativi servono a superare gli ostacoli e le limitazioni che ogni Paese frappone alla libertà di movimento e di ricerca di lavoro degli stranieri, anche a tutela dei propri connazionali, su sollecitazione spesso delle organizzazioni sindacali locali che paventano una ricaduta negativa sull'occupazione e sul reddito dei lavoratori locali.

L'emigrazione assistita, curata dal Ministero del Lavoro, riguarda grandi numeri di lavoratori, assunti con contratti collettivi di lavoro, e garantisce una serie di agevolazioni per l'ottenimento della documentazione, per le spese di viaggio, per la prima accoglienza nelle 'Case dell'emigrante'. La contropartita richiesta per accedere a questo tipo di emigrazione è un livello elevato di condizione fisica e di capacità professionale, che non tutti sono in grado di garantire, con la conseguenza che molti prendono la strada dell'espatrio 'libero', senza contatti preliminari, seguendo la tradizionale 'catena migratoria', per cui la presenza di parenti e amici o le notizie che da essi provengono indirizzano i percorsi migratori.

Accordi internazionali conclusi dall'Italia tra il 1946 e il 1951 in materia di emigrazione

Data	*Paese*	*Accordo*
23.06.46	Belgio	Protocollo per il trasferimento di 50.000 minatori
21.03.47	Francia	Accordo per l'immigrazione in Francia
19.04.47	Svezia	Accordo relativo all'emigrazione di operai
06.04.48	Lussemburgo	Accordo per l'emigrazione di 1.000 operai agricoli
22.06.48	Svizzera	Accordo relativo all'immigrazione
04.12.48	Paesi Bassi	Accordo per l'arruolamento di operai per le miniere olandesi
18.05.49	Francia	Accordo relativo all'immigrazione di lavoratori nella Sarre
05.07.50	Brasile	Accordo di migrazione N. 19
21.03.51	Francia	Accordo di emigrazione
29.03.51	Australia	Accordo di emigrazione assistita

Fonte: INPS, *Accordi internazionali per le assicurazioni sociali e l'emigrazione stipulati fra Italia e altri paesi*, Roma 1954.

La crescita economica europea del dopoguerra, assieme alle maggiori possibilità di conoscenza del mercato del lavoro che enti pubblici e associazioni private offrono, come conseguenza degli accordi internazionali e delle relazioni mantenute con i connazionali all'estero, rende sempre più attenta la scelta del luogo di emigrazione. L'industrializzazione avanzante favorisce l'evoluzione delle caratteristiche professionali degli emigranti, che sempre più numerosi passano dalla tradizionale occupazione nell'edilizia a quella nell'industria manifatturiera.
Gli anni Cinquanta e Sessanta segnano un progressivo aumento del fenomeno migratorio dal Friuli, con la costante di coinvolgere maggiormente le aree montane e pedemontane, ma anche in questo caso è difficile definirne l'entità a motivo dei diversi metodi di rilevazione e di quantificazione del fenomeno migratorio: alcune valutazione attendibili fanno risalire a 44.000 gli emigranti friulani nel 1951, a numeri che oscillano tra i 53.000 e gli 80.000 negli anni Sessanta[6]. Ma più che l'entità del fenomeno

nel suo insieme, è rilevante la sua distribuzione, che vede interessate in maniera imponente le aree più marginali della regione. In un dibattito al Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia dell'ottobre 1965 viene sottolineato come nella zona delle Prealpi Carniche il 24% della popolazione attiva (8.000 persone) sia emigrata, con un *trend* crescente rispetto agli anni precedenti (13,5% nel 1957, 17% nel 1961), con punte che in alcune località superano la metà della forza lavoro maschile attiva, avvicinandosi in certi casi al 90%. Analogamente nelle Prealpi Giulie l'emigrazione riguarda ben oltre la metà degli attivi. In Carnia sono valutati in oltre 22.000 gli emigranti nel 1961, saliti a 26.000 nel 1965; nello stesso periodo le rilevazioni della Comunità Carnica mostrano che la media degli emigranti stagionali tra il primo decennio del dopoguerra e gli anni Sessanta aumenta da 9.000 unità (10% dei residenti) a 12.000 (13,5% dei residenti). Cresce contemporaneamente anche l'emigrazione permanente (13% della popolazione residente tra il 1945 e il 1960), portando a un progressivo spopolamento ulteriore delle aree montane, che perdono tra il 1951 e il 1971 il 24% dei residenti, pari al 34% della popolazione attiva.
Le discordanze sulla quantificazione riflettono anche le difficoltà nel distinguere gli spostamenti, stagionali, periodici o definitivi che siano, tra esterni all'Italia ed interni. Fino agli anni Sessanta compresi, comunque, la mobilità esterna supera quella interna. Molti emigranti tendono a mantenere la residenza nel luogo di origine per molto tempo e le cancellazioni anagrafiche non tengono conto degli stagionali e degli espatri temporanei.
L'emigrazione all'estero continua ad esercitare un'influenza negativa nei luoghi di partenza, soprattutto nel caso dei lavoratori singoli che non si fanno seguire dalle famiglie, in quanto si alimenta un'inflazione da rimesse monetarie che vengono impiegate in settori non produttivi (consumi delle famiglie, saldo di debiti, acquisto o migliorie di immobili). Se nel 1942 ammontavano a 2,5 miliardi di lire, nel 1958 sono 7,17 e nel 1963 quasi 10, raccolte principalmente dal settore bancario[7].

L'EMIGRAZIONE FEMMINILE

Un fenomeno relativamente nuovo è la partecipazione femminile autonoma all'esperienza migratoria. È la Svizzera ad attirare per prima, a partire già dal 1947, le donne, le quali rappresentano agli inizi degli anni Cinquanta il 30% della manodopera lì immigrata. Dapprima i lavori svolti sono quelli tradizionali, come cameriere presso famiglie e alberghi, per passare poi all'impiego in fabbriche tessili, dolciarie e infine nella meccanica di precisione ed altri settori. L'industria leggera attira giovani donne anche in Belgio e in Germania.

L'EMIGRAZIONE GIULIANA

Un fenomeno nuovo nel contesto della regione, ma anche di quello di Trieste e della Venezia Giulia, è l'emigrazione da queste aree nel secondo dopoguerra.
I primi segnali sono le partenze di 3.167 profughi dall'Istria che, avendo rifiutato nel 1948 sia di ritornarvi, divenendo cittadini jugoslavi, sia di optare per la cittadinanza italiana, si trovano nella condizione di apolidi e, tramite l'International Refugee Organization, si trasferiscono entro il 1951 in Australia. Nel 1947 infatti il Governo australiano decide di aprire le porte agli immigranti europei, in particolare ai profughi e rifugiati politici, al fine di popolare i vasti spazi disabitati del continente, in alternativa ad una temuta immigrazione asiatica. La politica migratoria australiana fino a quel momento era stata piuttosto restrittiva, in particolare nei riguardi degli italiani. Anche in questo caso si muta indirizzo con l'accordo italo-australiano del marzo 1951, rinnovato con modifiche fino al 1964, che prevede agevolazioni all'ingresso di manodopera, specializzata e non, secondo previsioni di fabbisogno e previa selezione e rispondenza a requisiti di età, stato civile, ecc. Il lavoratore deve rispettare vari impegni e i governi devono garantire il buon funzionamento del sistema. Contemporaneamente, nel 1952, nasce il Comitato Intergo-

vernativo per le Migrazioni Europee (CIME), che raccoglie numerosi aderenti a livello globale. Il suo scopo è quello di favorire il trasferimento di emigranti da Paesi europei sovrappopolati a Paesi d'oltreoceano che offrono la propria disponibilità ad accogliere un'immigrazione ordinata, fornendo anche servizi quali il reclutamento, la selezione, la ricezione e la sistemazione della manodopera, e corsi di formazione linguistica e professionale. La struttura fondamentale è il centro d'emigrazione, con locali adatti ad ospitare le persone in attesa di espatrio (in Italia ce ne sono sei) e i posti di sosta, con possibilità di sistemazione nei luoghi di transito. Trieste è uno di questi posti di sosta per l'emigrazione in Australia, appoggiato organizzativamente al locale Ufficio del lavoro.
È tramite le strutture del CIME che si avvia, anche da Trieste, il flusso di espatri verso l'Australia, a partire dal 1955, quando l'accordo intergovernativo viene realmente reso operativo dal governo australiano.
Tra il 1954 e il 1964 si trasferiscono in Australia, secondo queste procedure, 23.000 triestini e giuliani, 10.000 dei quali entro il 1957 (anche in questo caso la quantificazione esatta è molto difficile). Tra questi almeno un quarto si ritiene siano profughi dall'Istria e dalla Dalmazia.
La scelta dell'emigrazione, con una destinazione lontana ma raggiungibile tramite strutture presenti in città, è dovuta allo stato di crisi economica e disoccupazione diffusa, conseguente all'uscita di scena del Governo Militare Alleato (GMA) che sosteneva l'economia locale a fini sociali e di salvaguardia dell'ordine pubblico. La cantieristica è in crisi, e così il porto, tagliato fuori dai collegamenti con il centro Europa. Manca un tessuto di medie imprese e le piccole sono sottodimensionate. Premono poi sul mercato del lavoro le migliaia di ex dipendenti del GMA, i profughi dall'Istria che affluiscono in gran numero e i lavoratori pendolari dalle zone limitrofe. Disoccupati e sottoccupati si avvicinano a 20.000 unità. Ha un peso anche l'aspetto psicologico, la sensazione di essere in un luogo e in una situazione ormai marginali, senza prospettive. Vengono fatti imbarcare di nascosto per l'Australia, al fine di evitare rappresaglie, anche agenti della

Polizia Civile, dipendenti dal GMA, accusati di aver sparato sulla folla nel novembre 1953.
Quasi metà degli emigranti in Australia sono operai specializzati e ciò porta a un impoverimento del patrimonio di professionalità specifiche, non utilizzabili a pieno nei luoghi di arrivo, ad una dequalificazione del mercato del lavoro locale, sul quale si affaccia ora una manodopera di origine contadina proveniente dai territori ceduti alla Jugoslavia.
Negli anni successivi rientreranno a Trieste meno di 4.000 di coloro che erano partiti per l'Australia nel periodo 1954-1961[8].

Partenze di singoli emigranti friulani dal 1951 al 1957

Paese di immigrazione	*1950*	*1951*	*1952*	*1953*	*1954*	*1955*	*1956*	*1957*
Africa Equat. Fr.			171	7	1			
Argentina	7							44
Australia	103	381	561	1		584	218	387
Austria	103	77	10	2	13	8		258
Belgio	37	2.000	569	263	9	1.195	102	541
Brasile			10	25	21	5		24
Camerun	12	98	76	14	2	113	34	35
Canada	12	56	210	307	1.211	272	13	1.054
Est Africa		26					2	65
Francia	241	1.696	3.023	1.423	1.142	1.468	3.710	7.331
Germania Occ.		362	36	10	28	258	761	1.328
Kenia		3	1	1	7		3	19
Inghilterra	158	130	38	44	69	22	41	149
Lussemburgo	31	1.082	869	1.372	1.616	1.669	2.236	3.365
Nuova Caledonia						7	43	20
Olanda				44		6	40	141
Rhodesia		6	4	6	2	5	27	120
Sud Africa	3	9	1	12	228	1	2	44
Svizzera	193	3.190	2.096	2.554	4.575	5.383	8.277	9.735
USA			1				1	77
Venezuela	15	3	1	20	2	1	6	206
Altri Paesi			43	80	20	8		48
Totale	*915*	*9.119*	*7.720*	*6.185*	*8.947*	*11.005*	*15.518*	*24.995*

Tratto da O. Lorenzon e P. Mattioni, *L'emigrazione in Friuli*, Camera di Commercio di Udine, 1962.

Emigranti ripartiti fra lavoratori e familiari negli anni 1955, 1956 e 1957

	Lavoratori		*Familiari*	
Anni	*M/F*	*M*	*M/F*	*M*
1955	11.005	10.750	1.060	384
1956	15.518	13.219	835	238
1957	24.995	20.439	3.042	1.070

Lavoratori singoli e familiari emigrati nei Paesi europei ed extraeuropei

Anni	*Paesi di emigrazione*	*Lavoratori*		*Familiari*	
		M/F	*M*	*M/F*	*M*
1955	Europei	10.136	9.884	484	168
	Extraeuropei	869	866	576	216
1956	Europei	15.161	12.868	445	145
	Extraeuropei	351	351	389	93
1957	Europei	22.863	18.645	1.420	502
	Extraeuropei	2.132	1.797	1.622	568

Tratto da O. Lorenzon e P. Mattioni, *L'emigrazione in Friuli*, Camera di Commercio di Udine, 1962.

VERSO LA FINE DELL'EMIGRAZIONE

Tramite indagini approfondite sul territorio è possibile ipotizzare una periodizzazione dei flussi migratori dell'ultimo trentennio, sottolineando le differenze territoriali[9].
Tra il 1962 e il 1964 c'è un breve periodo di calo del fenomeno, con un saldo migratorio positivo, legato agli inizi di una crescita industriale in regione, in particolare nel polo pordenonese, che richiede manodopera poco qualificata a bassi salari.
Dal 1965 al 1969 si avvia una ripresa migratoria consistente, che riguarda non solo l'estero ma anche l'interno. Ad alimentare questo flusso sono le aree marginali e ancora sottosviluppate, dalle quali si muove una manodopera poco qualificata che proviene dall'agricoltura, dall'edilizia o da lavori generici. Il tradizionale settore edile diviene un'esperienza di passaggio e di prima quali-

ficazione industriale per chi proviene dall'agricoltura. Una fase di evoluzione 'tecnologica' dell'edilizia tradizionale 'povera' induce dinamiche di trasferimento verso le aree di sviluppo industriale in Europa. A questi spostamenti si uniscono anche coloro che, con una qualificazione professionale, non trovano in regione sbocchi adeguati e si spostano, ad esempio in Svizzera e in Germania, dove trovano una collocazione adeguata e salari più alti. Sono mete sostitutive anche per chi, negli anni precedenti, aveva preso la strada dell'emigrazione oltreoceano.
Dai luoghi di tradizionale partenza, come la montagna, espatriano persone giovani o giovanissime, maschi in prevalenza – ma con un sensibile aumento di presenza femminile – che hanno già acquisito un mestiere attraverso una scolarità mirata o l'apprendistato. Le permanenze all'estero possono essere di lunga durata, con costanti brevi rientri in patria, ove si mantengono residenza e legami familiari, anche qualora sia stato contratto matrimonio nel luogo di emigrazione: questa circostanza è però frequentemente la premessa per una stabilizzazione all'estero o in altri comuni italiani. Questa tipologia migratoria tende a diminuire di consistenza negli anni Settanta a favore di permanenze all'estero o in Italia più brevi, tra i cinque e gli otto mesi, presupposto di un rientro con una maggiore qualificazione professionale.

1969-2005: EMIGRAZIONE E RIENTRI

Dal 1968 in poi il saldo migratorio tende al positivo, con un prevalere dei rientri sull'emigrazione: da quella data la mobilità interna sostituisce quella esterna: ciò è confermato nel 1971 dal saldo positivo dei trasferimenti di residenza dall'estero su quelli verso l'estero[10]. Nel 1973 la crisi economica internazionale provoca una stasi della mobilità, mentre gli effetti dello sviluppo industriale locale e una specifica legislazione regionale mirata a favorire i rientri richiamano la manodopera che emigrava periodicamente e anche chi si è già stabilito all'estero. Il mercato del lavoro regionale è in grado di assorbire la manodopera prima

eccedente, soprattutto se qualificata, mentre resta in esubero quella non qualificata, che è alimentata dall'esodo dall'agricoltura. Gli effetti di lungo periodo dell'emigrazione si fanno sentire sulla struttura demografica, che risente della perdita negli anni precedenti di giovani in prevalenza maschi, per cui mancano le classi di età intermedie, più produttive e l'aumento della scolarità rinvia l'inserimento nel mondo del lavoro dei più giovani.
L'offerta di lavoro diviene in tal modo più rigida, quantitativamente e qualitativamente, essendo in genere più qualificata.
Gli spostamenti verso l'estero sono sostituiti da quelli verso altre regioni d'Italia o all'interno dell'area regionale, in particolare dalle aree marginali, non coinvolte dallo sviluppo economico, che peggiorano questa loro condizione anche dal punto di vista demografico. L'emigrazione all'estero tende a divenire residuale o legata a particolari professionalità e tipologie di lavoro, quali tecnici specializzati, giovani, con salari alti, in settori altamente qualificati, come grandi opere ingegneristiche in varie parti del mondo.
I rientri riguardano principalmente famiglie con coniugi di 35-45 anni, all'estero da 10-20 anni, con alta qualificazione professionale, che costruiscono una propria casa e avviano in certi casi un'attività autonoma. Meno consistente è il rientro di pensionati, soprattutto se i figli rimangono all'estero.
I periodi in cui si concentrano il maggior numero di rientri sono il 1966-1970 e 1970-1974, soprattutto dai Paesi europei, mentre meno sensibili sono i rientri da oltreoceano.
I terremoti del 1976 e la successiva ricostruzione, dopo una prima fase di incertezza e una contingente ripresa dell'emigrazione, accentuano il processo già in atto, offrendo possibilità di lavoro e di impresa che non sono limitate alla sola fase ricostruttiva, portando alla fine di fatto del fenomeno migratorio anche nelle aree marginali, peraltro le più colpite dagli eventi sismici, dove ancora nel 1976 esso tocca livelli elevati.
Si va ancora all'estero, ma o per lavori di alta qualificazione, o al seguito di grandi imprese italiane o locali che assumono appalti per grandi opere.

QUANTI SONO I CITTADINI DEL FRIULI VENEZIA GIULIA ALL'ESTERO OGGI?

L'ultima rilevazione (febbraio 2008) dà 134.074 iscritti all'Anagrafe degli Italiani Residenti all'Estero (AIRE) originari del Friuli Venezia Giulia, presenti in 170 Paesi del mondo: circa 74.600 nei Paesi europei, 11.000 in Nord America, 37.500 in America Centrale e del Sud, 6.000 tra Australia e Nuova Zelanda, poco meno di 3.600 in Africa e di 1.300 in Asia. Oltre 400 sono le sedi nel mondo delle associazioni cui essi fanno riferimento come luogo di aggregazione e socializzazione ('Fogolârs Furlans' dell'Ente Friuli nel Mondo, Circoli dell'Associazione Giuliani nel Mondo di Trieste, dell'ALEF, Associazione Lavoratori Emigrati del Friuli Venezia Giulia di Udine, Segretariati dell'EFASCE, Ente Friulano Assistenza Sociale e Culturale Emigranti di Pordenone, sedi dell'ERAPLE, Ente Regionale ACLI per i Problemi dei Lavoratori Emigrati di Udine, e dell'Unione Emigranti Sloveni del Friuli Venezia Giulia di Cividale del Friuli).

Iscritti AIRE del Friuli Venezia Giulia al 25 febbraio 2008 per province

Provincia di Gorizia	7.677	Provincia di Udine	64.792
Provincia di Pordenone	41.845	Provincia di Trieste	19.760
Totale			*134.074*

Iscritti AIRE del Friuli Venezia Giulia al 25 febbraio 2008 in Paesi europei

Austria	1.397	Germania	8.834
Belgio	8.726	Grecia	280
Bosnia-Erzegovina	63	Irlanda	116
Bulgaria	40	Lussemburgo	1.778
Croazia	6.068	Monaco	49
Danimarca	104	Norvegia	120
Federazione russa	92	Paesi Bassi	1.659
Finlandia	56	Polonia	61
Francia	19.477	Portogallo	120

Regno Unito	3.533	Slovenia	2.088
Repubblica Ceca	85	Spagna	2.795
Repubblica Serba	119	Svezia	332
Romania	218	Svizzera	16.033
San Marino	31	Ungheria	174
Slovacchia	40	Altri Europa	101
Totale			*74.589*

Iscritti AIRE del Friuli Venezia Giulia al 25 febbraio 2008 nell'America Centrale e del Sud

Argentina	26.139	Paraguay	155
Bolivia	125	Perù	326
Brasile	4.884	Repubblica Dominicana	155
Cile	417	Uruguay	1.305
Colombia	407	Venezuela	2.938
Costarica	128	Altri Centro	
Ecuador	264	e Sud America	263
Totale	*37.503*		

Iscritti AIRE del Friuli Venezia Giulia al 25 febbraio 2008 nell'America del Nord

Canada	6.722	Messico	324
Stati Uniti d'America	3.948	Bahamas	3
Totale			*10.997*

Iscritti AIRE del Friuli Venezia Giulia al 25 febbraio 2008 in Oceania

Australia	5.806	Nuova Zelanda	179
Nuova Caledonia	87	Altri Oceania	18
Totale			*6.090*

Iscritti AIRE del Friuli Venezia Giulia al 25 febbraio 2008 in Africa

Costa d'Avorio	21	Sudafrica	2.956
Egitto	107	Tunisia	24
Etiopia	30	Zambia	29
Kenya	58	Zimbabwe	64
Marocco	37	Altri Africa	248
Nigeria	25		
Totale			*3.599*

Iscritti AIRE del Friuli Venezia Giulia al 25 febbraio 2008 in Asia

Arabia Saudita	29	Israele	395
Emirati	87	Libano	37
Filippine	41	Repubblica Popolare Cinese	111
Giappone	87	Singapore	39
Giordania	31	Taiwan	20
Hong Kong	22	Thailandia	85
India	22	Turchia	88
Indonesia	44	Altri Asia	158
Totale			*1.296*

Note

1. A Giovanni Cosattini, fondatore e anima del 'Segretariato dell'Emigrazione', poi deputato socialista e primo sindaco di Udine nel secondo dopoguerra, si deve la fondamentale descrizione contenuta in *L'emigrazione temporanea dal Friuli*, Bertero, Roma 1903, ristampato con prefazione di F. Micelli, Direzione regionale del lavoro assistenza sociale ed emigrazione della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, Trieste, 1983. Guido Picotti rende note le risultanze delle indagini svolte dal suo ufficio in vari articoli pubblicati sul quotidiano udinese «La Patria del Friuli». Vi fanno riferimento tutti gli studi successivi sul fenomeno, tra i quali B.M. Pagani, *L'Emigrazione friulana dalla metà del secolo XIX al 1940*, Arti Grafiche Friulane, Udine 1968, che riporta in sintesi i dati quantitativi sull'emigrazione friulana per sottoperiodi, aree territoriali e fonti di rilevazione. Analogo quadro quantitativo è offerto dai due volumi di G. Di Caporiacco, *Storia e statistica dell'emigrazione dal Friuli e dalla Carnia*, Ente Friuli nel Mondo, Udine 1969. Da questi saggi emergono con evidenza le forti differenze nei dati quantitativi proposti dalle diverse fonti cui gli autori fanno riferimento, talché è pra-

ticamente impossibile giungere a una valutazione numerica del fenomeno migratorio che non sia tendenziale.
2. Le diverse valutazioni e quantificazioni sono analizzate da P. Purini, *L'emigrazione non italiana dalla Venezia Giulia dopo la prima guerra mondiale*, in «Qualestoria», ns., XXVIII, n. 1, 2000, pp. 33-54.
3. *Ivi*, p. 52, con le indicazioni dei criteri di valutazione e dei motivi per cui l'autore la ritiene una sottostima della reale entità.
4. 100.000 è la cifra che la storiografia slovena sull'argomento dà per certa: vedi *ivi*, p. 36.
5. Matteo Ermacora, *Campi e cantieri in Germania. Migranti friulani nel Reich hitleriano (1938-1943)*, in *Emigranti a passo romano. Operai dell'Alto Veneto e Friuli nella Germania hitleriana*, a cura di M. Fincardi, Cierre, Verona 2002, pp. 155-198.
6. I primi valori sono indicati da O. Lorenzon e P. Mattioni, *L'emigrazione in Friuli*, Camera di Commercio di Udine, 1962. Secondo G. Bazo, *Popolazione e forza lavoro*, Camera di Commercio di Udine, 1961, a quella data gli emigranti erano 80.000, secondo G.B. Metus, *Una politica di sviluppo regionale*, Arti Grafiche Friulane, Udine 1966, erano a quella data 70.000 in tutta la regione, lo stesso valore indicato successivamente da G. Bazo, N. Parmeggiani, G. Maggi, *Esame dei problemi economici della provincia di Udine*, Camera di Commercio di Udine, 1967.
7. R. Meneghetti, *Le rimesse degli emigranti1945-1964. Politica economica e politica del diritto*, in «Storia contemporanea in Friuli», XVI, n. 17, 1986, pp. 31-60.
8. Vedi sull'argomento: F. Fait, *L'emigrazione italiana in Australia (1954-1961)*, ERMI, Udine 1999.
9. Vedi *Movimenti migratori in Friuli 1960-1975: un'indagine orientativa*, CRES, Udine 1977.
10. Vedi G. Valussi, *Il movimento migratorio*, in *Enciclopedia Monografica del Friuli-Venezia Giulia*, vol. 2.2 *La vita economica*, Istituto per l'Enciclopedia del Friuli-Venezia Giulia, Trieste 1974, pp. 897-899.

IL VIAGGIO DELL'EMIGRANTE DAI TEMPI DELLA VELA AL SECONDO DOPOGUERRA

CON PARTICOLARE RIGUARDO ALLE PARTENZE DAL PORTO DI TRIESTE

DI FRANCESCO FAIT

Per noi osservatori del Ventunesimo secolo il viaggio dell'emigrante possiede un'importanza particolare, del resto già perfettamente presente ai milioni di persone che nei decenni e secoli scorsi ne sono state protagoniste o testimoni ed agli osservatori che ci hanno preceduto. Non a caso, nel periodo che viene detto della 'grande emigrazione transatlantica', tra il 1871 e il 1914, esisteva la consuetudine di tendere un filo da un ponte della nave alla terraferma, filo che si spezzava nel momento in cui la nave si staccava dalla banchina per portare il suo carico di emigranti verso l'oceano. Era una simbologia forte ed evidente, anche se in verità non del tutto rappresentativa, sia perché non di rado gli emigranti erano viaggiatori esperti e smaliziati che il filo lo avevano spezzato e riannodato svariate volte (basti pensare a Golondrinas e Birds of Passage, che si spostavano stagionalmente tra Europa e Americhe), sia perché spesso l'imbarco avveniva in porti stranieri, in terre con le quali i partenti non avevano alcun legame, e allora semmai il filo era già stato spezzato centinaia e migliaia di chilometri prima, magari in qualche stazione ferroviaria chiassosa e pullulante di gente. Senza contare che il viaggio per mare, la traversata transoceanica, non era che un segmento del viaggio dell'emigrante, che aveva e avrebbe avuto fasi

altrettanto importanti nel tratto da casa al porto di imbarco, nella permanenza nel porto medesimo e poi, a sbarco avvenuto, specularmente, di nuovo in porto e infine ancora in viaggio fino alla destinazione definitiva. Ma resta in ogni caso innegabile che la traversata oceanica sia intrisa di una carica simbolica tendente a caratterizzarla come culmine ed emblema dell'esperienza migratoria.
I viaggi, viaggi per mare a fini emigratori, in fondo si rassomigliano tutti nei paradigmi che li compongono, al punto che si potrebbe fare una analisi diacronica dal periodo della vela al secondo dopoguerra mettendoli a confronto e comparando, ad esempio, la genesi della decisione di partire piuttosto che l'alimentazione, o il pernottamento a bordo, oppure la sistemazione una volta raggiunto il porto di sbarco.
Il presente contributo cercherà di raccontare tali paradigmi soprattutto per il periodo mitico del viaggio dell'emigrante, quello compreso tra gli ultimi decenni dell'Ottocento e i primi anni del Novecento, con un occhio di riguardo alla situazione del porto di Trieste, che nella prima decade del Ventesimo secolo ebbe un ruolo affatto trascurabile per il traffico migratorio europeo verso le Americhe (e che fu notevole anche nel periodo tra le due guerre in ordine alle partenze di ebrei in Palestina e di un certo peculiare interesse per l'emigrazione italiana assistita del secondo dopoguerra).
Sono state utilizzate fonti differenti, che attengono alla bibliografia scientifica, alla documentazione archivistica, alle analisi affidate alla prosa di scrittori, ai ricordi autobiografici di chi l'oceano lo aveva varcato come emigrante. Non è questa la sede per una riflessione storiografica sulle fonti, ma un elemento colpisce già a prima vista: il viaggio a fini di emigrazione era letto in modo molto diverso da chi lo analizzava rispetto a chi lo viveva, e non era solo questione di differente padronanza di mezzi culturali. Ecco come, ad esempio, Georges Guyan commentava nel 1898 la vista di frotte di emigranti italiani in movimento:

> Gli emigranti vengono così mandati lontano, in terre da dissodare, risanare, perché poi, in un secondo tempo, siano lavorate e le regioni nelle quali finiscono ammassati, sono ancora più incivili, staremo per dire,

ancora più selvagge delle remote parti d'Italia che erano state la loro prima sede; e, fra il punto di partenza e quello d'arrivo, questa gente ha attraversato la civiltà contemporanea come il viaggiatore frettoloso attraversa un'oasi, venendo dalle regioni del più lontano deserto. È gente destinata a non gioire della civiltà intravista per un attimo; gli emigranti non sono iniziati ad essa, non vi partecipano se non in modo del tutto passivo, nella misura in cui, cioè, ne sono vittime[1].

Lo scrittore francese nel paragrafo appena citato centrava almeno due *tòpoi* migratori: l'emigrante visto come vittima e l'antinomia civiltà/inciviltà, *tòpoi* sui quali ci sarebbe da discutere. Nel primo caso si può osservare come non sia così scontato ritagliare addosso all'emigrante i panni dello sprovveduto[2]. Nel secondo emerge una certa prevenzione e fretta nel suddividere il mondo in zone geografiche, assegnandole al novero della civiltà o a quello del suo contrario e nel trascurare che anche nelle zone identificate come civili esistevano spazi, anche vasti, di marginalità, pure essendo accettabile l'osservazione che gli emigranti entravano in contatto con una civiltà solo 'intravista', con la quale avrebbero avuto contatti a distanza, restando fatalmente confinati nei vagoni ferroviari di terza o quarta classe solo per essere poi trasferiti in locande infime, sparpagliate nei bassifondi della città, o in quelle strutture spesso fatiscenti e malsane che erano le case dell'emigrante.
Possono però risultare molto differenti dall'immagine appena tratteggiata le valutazioni di alcuni che l'esperienza migratoria l'avevano vissuta per davvero, ricavandone una visione più smaliziata e disincantata, che può derivare al contempo da prossimità e distanza agli eventi narrati (prossimità per esserne stati protagonisti e distanza per il tempo intercorso tra l'evento stesso e il momento della rievocazione), ma anche, probabilmente, dalla luce riflessa del sostanziale successo dell'esperienza migratoria, allorché successo vi sia stato. In fondo, la vita a bordo attraverso l'oceano non era che uno spaccato di quanto capitava sulla terraferma. Si nasceva, ci si ammalava, si moriva:

Molte donne erano... quasi alla fine e partivano lo stesso, forse convinte di risparmiare il viaggio o risparmiare il parto, perché non costava niente;

che invece i bambini piccolini prima di sei mesi o prima di un anno non pagavano niente, stavano con la mamma. Ogni viaggio ne nasceva uno, due; uno o due... bene, sempre bene, sempre bene. Non è mai morto un bambino. Invece tutti i viaggi morivano uno o due uomini, forse anziani, forse tristi, non so che cosa avessero[3].

LA DECISIONE DI PARTIRE

La scelta di partire, di lasciare casa propria, di iniziare il viaggio, ha delle ragioni che vanno ricercate in situazioni di necessità o di bisogno: miseria, disoccupazione, sfruttamento, esosità fiscale, usura, congiuntura del clima o del mercato. Situazioni profonde, radicate, irrisolvibili nel breve periodo, che ad un certo momento però sembrano potere essere scompaginate giocando la carta dell'emigrazione. Sulla scelta di emigrare e sulla meta prescelta, almeno nelle prime fasi della 'grande emigrazione', giocano un ruolo fondamentale gli intermediari, i sensali, gli agenti dell'emigrazione, i rappresentanti delle compagnie di navigazione, che diventano immediatamente i destinatari della polemica antiemigratoria, fin da subito impegnata a ritrarli come sobillatori subdoli e disonesti e, di riflesso, a ritrarre i futuri emigranti come automi privi di discernimento:

Da per tutto sono sparsi commessi che fiutano intorno la miseria e il malcontento e offrono il biglietto d'imbarco a quei disgraziati che vogliono abbandonare la patria, o li eccitano a vendere la casa, le masserizie e la terra, per procurarsi il denaro per il viaggio. I medici che studiano la potenza della suggestione potrebbero fare delle osservazioni sicure sugli emigranti per vedere come un'idea introdotta nel cervello possa agire quasi senza una partecipazione della coscienza sulla volontà dell'uomo. L'inedia, la debolezza, l'abbattimento esaltano l'eccitabilità e rendono più facile la suggestione. Il vettore stende a questi miseri la mano per rialzarli ed impiega tutta l'arte del suo mestiere per impressionarli, per avvincerli, per gettare nel loro cervello l'idea della redenzione. Ottenuta la promessa egli la risolve a mantenerla, ad eseguire la risoluzione presa: sostenendoli se titubanti, sospingendoli se indietreggiano[4].

La propaganda, l'*advertising* migratorio, fu in ogni caso fenomeno vasto, complesso e strutturato, ben al di là del cliché del

reclutatore torvo e imbroglione, la cui figura in ogni caso fu solo la punta dell'iceberg, ovvero l'anello della catena maggiormente avvertibile ed avvertito dall'emigrante, e proprio per questo sottoposto spesso a recriminazioni e rappresaglie degli scontenti e dei delusi[5].
A partire dal terzo quarto del XIX secolo furono gli Stati di immigrazione a creare canali di comunicazione con l'Europa, spesso mandando loro agenti sul posto.
Brasile e Argentina offrirono condizioni attraenti (gratuità del passaggio, del rimpatrio di vedove, orfani e lavoratori invalidi, dell'alloggio in hotel per emigranti, del viaggio verso l'interno del Paese e raggiungimento immediato dei diritti civili) prevalentemente in Italia ed Europa Meridionale. Per quanto riguarda gli Stati Uniti, la propaganda e la vendita di terra da mettere a coltura, che si indirizzò per lo più verso Gran Bretagna ed Europa settentrionale, fu organizzata dai vari Stati, come Texas, Virgina o California, ma anche da compagnie ferroviarie come la Illinois Central, la Kansas Pacific, la Missouri Pacific, la Union Pacific. Vennero utilizzate tecniche pubblicitarie molto avanzate e persuasive, soprattutto ad opera delle compagnie ferroviarie che invasero stazioni, alberghi per emigranti, punti e porti di imbarco e di sbarco con materiale di tutti i tipi ed in alcuni casi persino con mostre itineranti, organizzarono ostelli nei luoghi di destinazione per la prima assistenza, incentivarono i nuovi arrivati a scrivere a casa contando in questo modo di ottenere nuovi adesioni[6].
In Italia, a gestire il reclutamento degli emigranti, furono, prima della legge del 1901, le grandi agenzie, in genere localizzate in città di mare, come le genovesi Colajanni, Laurens, Gondrand o le napoletane Ciamberini, Rocco Piaggio e Raggio, le quali furono costrette però dalla legge medesima a passare la mano alle compagnie di navigazione. La struttura delle agenzie prima e delle compagnie poi era polverizzata in una rete davvero cospicua, che ovviamente crebbe assieme allo svilupparsi quantitativo del traffico migratorio: nel 1892 i mediatori erano circa 5.000, nel 1895 7.000, nel 1901 10.000 e nel 1911 13.000[7]. Sul tipo di

persona che si dedicava a tale attività non c'era differenza sostanziale tra la situazione precedente e quella successiva alla legge del 1901, che aveva abolito la figura dell'agenzia di emigrazione per affidare anche la fase del reclutamento al vettore, cioè alla compagnia di navigazione. Si trattava in ogni caso di persone che avevano un certo prestigio o credibilità sociale, una certa cultura, oltre a un discreto novero di occasioni in cui potevano spendere tali doti: sindaci, segretari comunali, parroci, maestri elementari, autorità comunali, marescialli dei carabinieri in pensione, barbieri, commercianti[8].
Valutare influsso e successo della propaganda di cui sopra sulla decisione di emigrare è oggi difficile. La grande mole di materiale rimasto ai posteri (annunci sui giornali, pamphlet, opuscoli, guide) potrebbe indurre a sopravvalutarne peso e ruolo, mentre pare proprio che, passata la primissima fase in cui le uniche informazioni sul mondo a cui si aspirava erano quelle fornite da chi aveva interesse ad arruolare manodopera e passeggeri, fossero più accreditate le notizie che venivano da parenti e conoscenti che l'emigrazione l'avevano vissuta o la stavano vivendo. E spesso i canali della comunicazione diventavano quindi le lettere, documenti caratterizzati da un'evidenza comunicativa che la pubblicità – spesso scopertamente surrettizia o addirittura menzognera – certo non possedeva. Chi le scriveva conosceva la situazione, sia in patria che nel nuovo mondo, e non dovendo vendere nessun biglietto si poteva ritenere sincero ed onesto nelle valutazioni[9].

IL VIAGGIO PRIMA DEL VIAGGIO, LA SCELTA DEL PORTO, IL PERNOTTAMENTO E L'IMBARCO SULLA NAVE

Molto spesso l'emigrante, appena lasciata la terra degli avi, raggiungeva il porto di imbarco in treno, assaggiando nel 'vapore di terra' quelle condizioni di sporcizia, affollamento e promiscuità che avrebbero caratterizzato le fasi successive del viaggio.
Teodorico Rosati, un esperto di sanità marittima, nel 1908 lancia-

va strali contro le società ferroviarie italiane che «accordando agli emigranti il ribasso del 50% sulla tariffa ordinaria, insaccava[no] quei disgraziati in carrozzoni di quarta classe, facendoli viaggiare più lentamente che i treni da merci, e dando financo la preferenza di transito ai treni con bestiame»[10]. Capitava sovente che gli emigranti nel loro viaggio in treno dovessero cambiare carrozza in stazioni di paesi di cui non conoscevano la lingua, e oggi negli archivi storici, in mezzo a documenti sequestrati dalle autorità di polizia, si trovano anche mappe manoscritte in cui sono segnati i nomi delle località dove effettuare i cambi di treno per arrivare al porto d'imbarco[11]. Informazioni che potevano essere date anche dai rappresentanti delle diverse compagnie di navigazione piazzati negli snodi più frequentati, i quali rendevano identificabile la loro appartenenza indossando distintivi o capi di vestiario decorati con i colori sociali delle rispettive società. Per l'emigrante era già iniziata l'avventura in un territorio sconosciuto, per decifrare il quale era costretto a tratti ad affidarsi ai consigli e all'esperienza di gente mai vista prima, che non di rado si rivelava millantatrice, imbrogliona o anche peggio, e si poteva veramente finire molto male per essersi fidati delle persone sbagliate. Non era un caso, infatti, che nei terminal ferroviari delle città di mare stessero di vedetta, ad affiancare gli organi competenti, rappresentanti di società umanitarie, come la San Raffaele, oppure – presenza documentata alla stazione di Trieste nei primi anni del Novecento – della Lega Contro la Tratta delle Bianche.
Per quanto riguarda la scelta del porto d'imbarco a cui destinare l'emigrante, non si trattava certo di una questione su cui fosse dato modo all'interessato di pronunciarsi; molto chiaro da questo punto di vista un documento non sottoscritto (ma prodotto in ambienti della Camera di Commercio di Trieste, allora – siamo nel 1913 – città dell'impero austro-ungarico), nel quale si perorava una norma sull'emigrazione che convogliasse integralmente l'ingentissimo movimento nazionale nel porto di Trieste:

Solo in Austria, dove il rispetto delle libertà individuali non è troppo pronunciato in altri campi, si oppone [alla fissazione per legge dell'obbligo

di servirsi del porto di Trieste per gli emigranti austriaci]: 1. che non è lecito fare violenza alla libera scelta della via di imbarco da parte dell'emigrante, 2. che il viaggio via Trieste dura più a lungo, 3. che i mezzi di trasporto disponibili a Trieste non sono sufficienti per coprire tutto il movimento migratorio dello stato.
Non sarà difficile di scalzare queste obiezioni. Ed invero, una libera scelta della via d'imbarco da parte dell'emigrante non esiste affatto. Non l'emigrante sceglie il porto d'imbarco, ma le compagnie di navigazione stesse che secondo i dettami del pool aumentano o ribassano i prezzi di passaggio in modo di uguagliare il numero degli emigranti trasportati da ogni società alla quota assegnatale dagli accordi internazionali; ma lo stuolo innumerevole di agenti, sensali ed intermediari di ogni genere che sfruttano l'emigrante ignorante ed analfabeta facendolo viaggiare ciecamente, spesso con lunghi giri viziosi[12].

Ecco quindi delineata con efficacia la situazione del mercato internazionale degli imbarchi degli emigranti, dominata da un cartello di imprese che riuniva compagnie di navigazione inglesi, olandesi, tedesche, francesi e nordamericane, le quali di fatto determinavano il traffico migratorio tra Europa e Canada e Usa. Il cartello suddivideva preventivamente tra i partecipanti zone di influenza e porti di partenza, scalo e destinazione. Quando tra la programmazione e la realtà si realizzavano scarti, si applicava una tariffa di compensazione in virtù della quale le società che avevano lavorato più del dovuto erano tenute a versare una parte del proprio profitto a quelle che invece erano state penalizzate[13]. Ad influire nella fissazione delle percentuali da affidare alle diverse compagnie nei vari porti non era soltanto la forza contrattuale delle compagnie stesse, essendo determinanti spesso al riguardo le decisioni, a volte solo annunciate, dei governi. È quindi in tale senso probabile che a dare una quota rilevante dell'emigrazione *Westbound* verso gli Stati Uniti alla compagnia triestina Società Austriaca di Navigazione (più conosciuta semplicemente come Austro Americana), e dunque di riflesso al porto di Trieste, non siano state ininfluenti le prospettive di una 'nazionalizzazione' dell'emigrazione austriaca che sarebbe quindi partita tutta dal capoluogo del Litorale Austriaco. Trieste seppe così conquistarsi

nei primi anni del Novecento la quota del 4% dell'emigrazione continentale verso gli Stati Uniti, il che le permise di piazzarsi al nono posto nella classifica relativa agli anni 1908-1913[14]. L'importanza dello scalo triestino sarebbe cresciuta ancora, essendo già state decise per il futuro percentuali più che doppie (per la precisione del 7% dopo il primo maggio 1915 e del 10% per il periodo compreso tra il primo gennaio 1919 e il 31 dicembre 1929), se non si fosse intromesso lo scoppio della prima guerra mondiale ad azzerare i traffici migratori.
Una volta scesi dal treno, gli emigranti avevano il problema del pernottamento fino al momento in cui si sarebbero imbarcati, e la situazione era differente a seconda della città e del Paese in cui avevano avuto la ventura di essere stati indirizzati. In Italia, già prima del 1901, la permanenza prima dell'imbarco era per legge a carico del mediatore, allo scopo di eliminare la consuetudine di fare affluire gli emigranti surrettiziamente con largo anticipo rispetto alla data di partenza per foraggiare così la vasta rete di operatori economici che traevano linfa dalla loro permanenza in città. Dal punto di vista delle infrastrutture, non esistevano gli hotel o case degli emigranti, ma solo le locande autorizzate, che nel 1905 erano a Napoli 87 (per 2400 posti letto), a Genova 33 (720 posti), a Palermo 25 (770 posti), a Messina 18 (341 posti)[15]. Sembra evidente pertanto che, alla luce del traffico di dimensioni colossali che si ebbe negli anni precedenti alla prima guerra mondiale[16] – anni in cui il primato nelle partenze per le Americhe era stato ceduto dai porti dell'Europa settentrionale a quelli italiani –, gran parte degli emigranti si disperdevano nelle città portuali affidandosi a locandieri abusivi. Questi finivano per formare una vera e propria lobby, in grado di ottenere nel 1907 a Napoli la chiusura di una casa dell'emigrante che avrebbe potuto ospitare 900 emigranti[17], e di indurre la città a uno sciopero generale quando, quattro anni dopo, per fronteggiare un'epidemia di colera, le autorità sanitarie allestirono un ricovero per emigranti[18]. I porti italiani erano deficitari anche per altre infrastrutture necessarie alle operazioni di imbarco: basti citare il caso di Genova, che per gran parte dell'Ottocento si servì di un molo,

Ponte Calvi, privo di fabbricati o ripari, ed appena tra il 1877 e il 1890, nell'ambito dell'ampliamento delle strutture portuali, il molo appositamente costruito (Ponte Federico Guglielmo) fu destinato al solo traffico dei passeggeri e venne eretta la Stazione Marittima, dotata di due edifici adibiti a controlli e servizio (dogana, visita medica, spaccio, latrina) separati da una tettoia in grado di proteggere dal sole e dalle intemperie i passeggeri in attesa[19].

Molto differente la situazione nei porti tedeschi, come Amburgo, dove esisteva addirittura un villaggio per gli emigranti che si estendeva «su un'area di 25.000 metri quadrati concessa gratuitamente dallo Stato per 25 anni alla Hamburg-Amerika Linie», con tanto di spacci, luoghi di culto e di intrattenimento, o come Brema, dove era stato preferito evitare l'accentramento e quindi utilizzare le locande, «50 locande per 3.775 emigranti, e all'occorrenza anche per più di 5.000», ciascuna delle quali costituente un «alloggio *buono sotto ogni aspetto* e funzionante in modo inoppugnabile»[20].

A Trieste, la società leader del mercato locale dell'emigrazione, l'Austro Americana[21], al contrario delle concorrenti sulla piazza, scelse di seguire il modello del porto di Amburgo, dotandosi di una casa dell'emigrante[22], che venne varie volte visitata dalle autorità, sanitarie e di pubblica sicurezza, le quali produssero spesso documenti allarmati ed allarmanti.

Nel marzo del 1905 intervenne una guardia sanitaria del Comune di Trieste che iniziò il suo rapporto notando che per i 1.200 partenti con il piroscafo Gerty, mancavano i materassi, essendo disponibili «600 materassi nuovi e 300 materassi in uso sopra piroscafi». Quindi proseguì l'elenco delle irregolarità: «Una parte degli emigranti non riceve neppur coperte per la notte [...] Gli emigranti si tagliano i cappelli [così nell'originale, Nda] o si sbarbano nei dormitori [...]. Nei dormitori per la massa di persone, per le molte immondizie agglomerate, per il fango che vi è in ogni ambiente, senza che nessuno si prenda cura che di giorno almeno una parte delle finestre restino aperta vi è un tanfo insopportabile [...]. Vengono uniti 2 o 3 così detti letti e si fa

dormire sopra 5-6 persone [...] I cessi sono tenuti pessimamente»[23].
Nell'aprile 1906 venne segnalato un caso di vaiolo, che diede pretesto per la relazione di un medico dell'Ospedale civile, che scriveva tra l'altro:

> [...] spazio disponibile vi è solo per 700 emigranti al massimo e i fratelli Cosulich ne collocano 1.000 e più. I letti a branda sono *vicinissimi* l'uno all'altro; ve ne sono persino nei corridoi. Anche i refettori lasciano molto a desiderare, non ci sono mondezzai stabili, le immondizie vengono semplicemente accatastate nel cortile dove rimangono parecchi giorni e vengono consegnate ai contadini (!).
> Tutto ciò, ove si consideri l'affluenza straordinaria di emigranti (100 al giorno nuovi arrivati) costituisce un permanente pericolo. E la prova l'abbiamo avuta precisamente con questo caso di vaiolo – che può infettare chi sa quanti individui, accatastati come sono in quel ambiente. Manca inoltre la possibilità di esperire sopralluogo la necessaria disinfestazione. L'ospizio non è provveduto di alcun apparato di disinfestazione a vapore; in certe città dove affluiscono emigranti tutto è meglio organizzato; cito Marsiglia, Genova, Napoli, ecc.![24].

Il problema sanitario venne sollevato ancora, continuamente, tanto da costringere l'Austro Americana a sospendere la pratica di affollare oltre misura la Casa dell'emigrante e a procurare locali supplementari, utilizzando «anche propri bastimenti che servono di alberghi provvisori in mare: un albergo flottante, che non permette che gli emigranti pullulino nella città e sieno albergati nel centro della città, con tanto pericolo per la nostra salute pubblica»[25].
Resta il fatto che la questione sanitaria collegata al passaggio in città di migliaia di emigranti all'anno era di estrema urgenza, soprattutto per una città come Trieste, che rivelava in materia di sanità e igiene una sofferenza sorprendente. Era cresciuta in modo sproporzionato nel decennio compreso tra i censimenti del 1900 e del 1910, dando vita ad un aumento demografico di oltre 50.000 abitanti, misurabile nell'ordine del 28,5%, mentre il sistema fognario e quello di fornitura dell'acqua erano rimasti del tutto inadeguati. La situazione abitativa era disastrosa, solo in

parte lenita dal programma di edificazioni di case popolari affidato all'Istituto Comunale Abitazioni Minime. Tra le classi popolari imperava la tubercolosi, l'alcolismo, il disagio e l'abbruttimento. E si diffondevano le epidemie, come il tifo o il vaiolo, che nel 1913 fece registrare 15 casi mortali[26]. Tutt'altro che peregrina appare oggi pertanto la paura che tra i passeggeri di terza classe vi fossero portatori di infezioni in grado di funzionare da innesco ed infettare alloggi popolari, 'affittaletti' o la stessa Casa dell'emigrante.

I luoghi di ricovero per emigranti vengono solitamente descritti, dai documenti storici, che in genere se ne occupano per questioni che interessano la burocrazia sanitaria, e da chi ne scrive a distanza di anni in una prospettiva di ricostruzione storica, come pessimi e pertanto investiti da riprovazione. Ed è certamente possibile rintracciare in essi caratteri 'concentrazionari', basti pensare solo al fatto che venivano ubicati più vicino possibile alle stazioni ferroviarie per evitare o ridurre al minimo rapporti e contatti con i residenti fino alla partenza della nave. Ma occorre sempre avere presente che andava molto peggio agli emigranti che finivano in porti privi di infrastrutture a loro dedicate, ed erano costretti a sciamare in città spesso mai viste prima e a convergere fatalmente nei rioni più poveri, insani e pericolosi, in balìa a contagi e a malintenzionati, per poi accamparsi sulle banchine ad attendere la nave componendo quelle immagini di folla inerme e disperata che ci sono state tante volte tramandate.

Giungeva finalmente il momento dell'imbarco, preceduto dalle fasi di preparazione della nave, che certo dovevano risultare misteriose a chi le vedeva per la prima volta: l'andirivieni di manovali che effettuavano manutenzioni ed allestimenti di bordo, dei 'coffinanti' che rovesciavano le loro ceste smisurate nelle tramogge per il carbone. E, finalmente, avveniva la salita a bordo tramite lo scalandrone, simbolo e acconto di quella 'realtà liquida' che sarebbe stata per tutti la base di appoggio della nave nella fase di passaggio dal vecchio al nuovo mondo[27].

LA TRAVERSATA

Prima dell'avvento delle navi a vapore, gli emigranti viaggiavano a vela. Si trattava di traversate che sovente si trasformavano in vere e proprie odissee, e non è un caso che alle navi a vela ci si riferisse, a metà dell'Ottocento, chiamandole *Coffin Ships*. Erano imbarcazioni che effettuavano trasporti promiscui, persone e merci (come del resto faranno anche dopo, per decenni, le navi a vapore). Per quanto attiene alla direttrice dall'Europa all'America settentrionale, nel tragitto *Westbound,* trasportavano, oltre a passeggeri, anche ferro, tessuti, vetro, mattoni e prodotti chimici e al ritorno, nel tragitto *Eastbound*, cotone, tabacco, grano, manzi e maiali[28]. Gli emigranti salpavano da Le Havre per New Orleans, da Brema per Baltimora, da Liverpool per New York, Boston e Québec, condividendo il viaggio con mucche, pecore e maiali, in balìa dei venti, delle correnti, dei ghiacci. Essendo aleatoria la durata del viaggio, era molto difficile per i passeggeri calcolare i viveri e il denaro di cui munirsi, il che li esponeva alla fame o agli inganni degli equipaggi che conoscevano perfettamente il meccanismo e ne abusavano a volte anche dando consapevolmente notizie errate al momento dell'ingaggio[29].

Ai tempi della vela non ci voleva molto per improvvisarsi vettori per emigranti, bastava avere un veliero di dimensioni medie; l'investimento poteva essere anche modesto ma, di converso, i noli molto elevati: nel 1851 il nolo per emigrante era pari al costo per tonnellata di un veliero[30].

Molto spesso dall'improvvisazione nascevano situazioni critiche. Di una di esse, che riguarda la città di Trieste, è rimasta traccia negli archivi perché di una gravità tale da essere stata oggetto dell'interessamento da parte delle autorità giudiziarie e di polizia della città, allora capoluogo del Litorale Austriaco. Nel 1888 due banchieri triestini, Isacco e Giuseppe Morpurgo, noleggiarono tre piroscafi del Lloyd Austriaco, l'Helios, l'Orion e il Medusa, che salparono da Trieste rispettivamente il 25 ottobre, il 25 novembre e il 27 dicembre, tutti e tre diretti in Brasile con il loro

carico di emigranti del territorio di Trieste e del Regno d'Italia[31]. Il tentativo dei fratelli Morpurgo di darsi in via continuativa al traffico di emigranti venne alla fine frustrato da un insieme di fattori concomitanti, primo fra tutti un'azione penale ai loro danni attivata dalla polizia austriaca e il divieto di istituire agenzie di emigrazione a Trieste emanato dalla Luogotenenza del Litorale nel gennaio del 1889. Fu comunque un tentativo notevole e, nel primo viaggio, ebbe un epilogo molto interessante ad opera di un contingente di circa duecento triestini: sbarcati in una località differente rispetto a quanto concordato, essi reagirono alla delusione prodotta dallo scarto tra le promesse e la realtà con una serie di rivendicazioni e pretese, quali la sottoscrizione di contratti, l'intervento del console austriaco e infine il rimpatrio a Trieste via Genova su una nave inglese, che permise loro di tornare a casa il 14 gennaio 1889, due mesi e mezzo dopo la partenza. Il contegno recalcitrante e poco remissivo tenuto in Brasile dai triestini potrebbe essere un invito a riflettere sullo stereotipo dell'emigrante come soggetto passivo, abbandonato ad una corrente che era incapace di controllare.

Il passaggio tra l'era della vela e quella del vapore potrebbe essere impersonato nella vita e nell'esperienza di Andrea Gagliardo, un contadino genovese che dal 1847 al 1888 si imbarcò quattordici volte per l'America. Di alcuni dei quattordici viaggi è rimasta traccia scritta nell'Archivio Ligure della Scrittura Popolare che si trova presso l'Università di Genova, il che permette confronti interessanti. Ci sono due note su un suo manoscritto autobiografico, separate tra loro da poco più di un decennio, che fissano con chiarezza esemplare cambiamenti epocali nella storia delle migrazioni internazionali: «1847. Brigantino Bettuglia da Genova a Nuova York. 57 giorni. 1861. Vapore Etna da Liverpool a New York. 17 giorni»[32]. Si tratta di una vera e propria rivoluzione, che investì le variabili principali del viaggio dell'emigrante, ossia il porto di imbarco, il tipo di imbarcazione e la durata del viaggio.

Non appena le navi a vapore ebbero soppiantate le navi a vela[33], si aprì una fase nuova che in breve divenne epopea: era venuto il

tempo delle sfide tecnologiche e costruttive tra le grandi compagnie di navigazione (Cunard Line, White Star Line, Hamburg-Amerika Linie, Norddeutscher Lloyd..., le stesse che si mettevano a tavolino per spartirsi le fette di mercato dei traffici migratori creando i cartelli), che si impegnarono con tutte le loro risorse ed energie per costruire la nave più grande, la più veloce, la più lussuosa. Fu il periodo dei giganti del mare, delle sfide per strappare il Nastro Azzurro ai concorrenti, delle risorse ingentissime al servizio del progresso nella marineria. Anche se, occorre rimarcare, dal punto di vista del viaggio dell'emigrante, i grandi transatlantici rappresentarono le eccellenze, i picchi, le eccezioni, mentre la stragrande maggioranza del circolante continuò ad essere costituito da navi vecchie, lente e spartane.
Fu così che gli emigranti si trovarono a condividere il viaggio con i 'passeggeri di classe', dove nella definizione è sottinteso il cardinale 'prima'. Ed è una catalogazione talmente forte da essere rimasta ancora oggi nel linguaggio a definire qualcosa di raffinato, qualcosa che si dice, appunto, di classe. Era nata una dicotomia perenne che si nutriva di opposizioni: tantissimi i passeggeri in terza classe, pochi in prima; pochissimo spazio per il necessario, molto per il voluttuario; attrazione verso i luoghi di destinazione, consapevolezza vaga o nulla della loro esistenza ed essenza[34]; il viaggio come fine o svago e il viaggio come obbligo per la sopravvivenza...
La sistemazione a bordo degli emigranti nelle navi a vapore poteva avvenire, come ai tempi della vela, in navi che portavano anche merci (e in tal caso le soste nei porti erano particolarmente laboriose perché occorreva organizzare i dormitori in strutture modulari che venivano di volta in volta smontate e rimontate) oppure, nei transatlantici, insieme a passeggeri di seconda e terza classe. Secondo osservatori coevi, la soluzione migliore non era nessuna delle due, ma una terza, ossia la costruzione di piroscafi dedicati solo ad emigranti. Infatti, le navi promiscue non andavano bene in quanto riadattate sulla base della «ingegnosità speculativa col regolamento alla mano» e i transatlantici nemmeno poiché viziati dalla circostanza che «vi [era] troppo da dare alle

comodità e al lusso delle classi, perché tutte le cure si [potessero] rivolgere alla popolazione cenciosa degli emigranti»[35].
Per ricostruire la vita di bordo nel corso del viaggio sono oggi molto utili le guide dell'emigrante, sempre prodighe di consigli ed ammonimenti[36]. Ma ci sono anche altre fonti, che assolvevano alla stessa funzione con toni meno paternalistici e più affetto e partecipazione, come le lettere che chi era già emigrato spediva a casa, a beneficio di parenti e amici che stavano per intraprendere il viaggio. Ecco un esempio, tratto da una lettera del 1902 di Konstanty Butkowski ai genitori, in cui, in riferimento alla prossima venuta in America del fratello Antoni, il giovane scriveva:

> Carissimi genitori ... vi informo che ho mandato un biglietto per la nave ad Antoni ... Aspettatevi di riceverlo presto ... E ricordati, Antoni, non mostrare i tuoi documenti a nessuno, eccetto che nei porti in cui devi mostrarli ... E se ricevi presto il biglietto, non aspettare, ma vieni immediatamente ... E mandami un telegramma da Castle Garden. Non pagherai molto, e io verrò alla stazione ferroviaria. Prendi con te quindici rubli, basteranno, e cambiali subito in denaro prussiano. In quanto al vestiario, prendi il peggiore che hai, circa tre vecchie camicie, che tu possa avere il cambio sull'acqua. E quando attraversi felicemente l'acqua allora butta via tutti quegli stracci. Non portare niente con te, eccetto quello che hai addosso. E non portare nemmeno buone scarpe, ma tutta la roba peggiore. In quanto al cibo, prendi un po' di pane secco e molto zucchero, e circa un quarto di alcolici, e un po' di carne secca. Puoi prendere alcune cipolle, ma non prendere formaggio ... E sii prudente in ogni porto con il denaro. Non parlare con nessuna ragazza sull'acqua ...[37].

Molto interessanti i temi che vengono toccati nella lettera in forma di avvertimento: non mettere bei vestiti (che le condizioni del viaggio avrebbero resi inservibili per essere stati indossati notte e giorno, per la contaminazione con liquidi organici – feci, urina e vomito propri e dei compagni di viaggio – e per l'effetto della polvere di carbone che avvolgeva come in una nube le navi in corsa)[38]; non indossare belle scarpe (che sarebbero state rubate durante la notte); portare cibo calorico e facile da conservare (che sarebbe servito ad integrare il rancio oppure a surrogarlo ove il passeggero avesse sofferto di mal di mare); essere prudente

in ogni porto con il denaro e non parlare con le ragazze (per evitare di incappare in raggiri e truffe, che evidentemente erano a volte anche ammantati di intrighi a sfondo sentimentale).
Nelle lettere degli emigranti si trova molto di frequente la raccomandazione ad avere cura del proprio bagaglio a mano[39]. In quanto agli averi custoditi nella bagagliera della nave, restava solo da sperare che non si realizzassero ruberie nei vari passaggi di mano dei colli, ruberie che non erano affatto infrequenti. Ecco le lamentele di un emigrante, affidate a una lettera scritta dal Brasile nel 1889:

> Non è raro il caso che [...] l'emigrante rimanga privo del volume dei bagagli che ha esportati d'Europa, che sono rarissimi coloro che sieno felicemente recapitati in Colonia. Ad uno, non è molto tempo, che si lagnava che aveva perduto tutti i suoi cassoni, ebbe la risposta che poteva far di meno, che oggetti di vestiario ce ne sono anche qui. Due spose, maritate poco prima di venire qui, avevano incassate le robe nel comò ed arrivati in S. Paolo lo trovarono pieni di carbon fossile. Le ruberie che si commettono impunemente nei porti di Santos ed a Rio de Janeiro, riguardo ai bagagli degli emigranti, sono incredibili e mi vorrebbe un quinterno di carta per riferirle di tutti i particolari[40].

Per quanto riguarda i bagagli a mano, nelle carte di archivio si rinvengono non di rado documenti in grado di raccontarci della loro consistenza. Si tratta di verbali redatti in forma di inventario dal comandante o dagli ufficiali superiori in caso di decesso del proprietario[41].
Nel caso appena citato in nota si capisce che la sfortunata suddita austro-ungarica era una viaggiatrice abituale dalla circostanza che era dotata di stoviglie e posate per prendere i pasti. Agli emigranti che non erano così consapevoli e previdenti, il necessario veniva noleggiato al momento del primo pasto con l'obbligo di rifondere all'arrivo eventuali oggetti danneggiati o smarriti. Il pasto avveniva in maniera differente a seconda se la nave avesse o meno un refettorio. Le navi delle compagnie italiane ne erano sprovviste (venne introdotta una sperimentazione appena nel 1906, a bordo del piroscafo Roma che faceva rotta tra Genova e

Buenos Aires, ma iniziarono a diffondersi molto più tardi e con notevoli resistenze a causa dello spazio che veniva con la loro presenza sottratto alle cuccette)[42], e i pasti venivano presi con il sistema del rancio, ovvero attraverso la formazione di un gruppo di sei persone, di cui una caporancio che ritirava il cibo anche per gli altri, con l'incarico di distribuirlo secondo criteri di equità[43]. Ecco un esempio del funzionamento di tale sistema:

Beh, siamo saliti, abbiamo fatto subito conoscenza con una squadretta di uomini che cercavano degli amici da fare il gruppetto di cinque per mangiare. Perché non c'erano tavoli e sedie, si mangiava seduti per terra. Allora abbiamo detto: «Sì, noi siamo due», «Noi siamo qua», «Se ci accettate noi siamo felici». Quelli là beati e felici anche loro e ci hanno dato il numero per mangiare, che era come un catino per la minestra o pastasciutta, un catino più basso per la pietanza, un piatto di latta fondo per tutti (tutta latta, eh?), un cucchiaio e una forchetta, coltelli no. Gli uomini avevano i coltellini, allora usavano, tagliavano loro. E bere... il bicchiere naturalmente di latta con il manico, altrimenti bruciava... Buono quel caffè! Sarà perché io non ne avevo mai preso, insomma... caffè, niente latte... latte solo ai bambini verso le dieci, a me lo davano ancora. E da merenda la minestrina... passava l'infermiera col... Eh, bisognava fare la coda sulla porta della cucina. La cucina era là sul piano, in coperta. L'uomo incaricato del vino, l'uomo incaricato della minestra e della pietanza, facevano un po' di coda, prendevano la roba, poi venivano da noi che ognuno aveva racimolato un cantuccio. Si avevano trovato un cantuccio sulle corde, su un panchino qualunque, molti portavano le sedie a sdraio, non molti ma molti insomma[44].

In riferimento alla quantità del cibo che veniva somministrato agli emigranti occorre tornare su un fenomeno già accennato, ovvero sul comportamento molto spesso tenuto dai membri dell'equipaggio che arrivavano a somministrare dosi minori di alimenti rispetto al previsto allo scopo di integrare il deficit con la vendita di razioni sottratte al carico della nave oppure introdotte illegittimamente da terra con premeditazione.
Per quanto attiene invece alla qualità del vitto, essa doveva essere generalmente avvertita come molto discutibile. A questo proposito occorre registrare lo stupore di alcuni osservatori alla vista di

quanto fossero schizzinosi gli emigranti in fatto di gusti alimentari. Ne scrisse anche Robert Louis Stevenson, che nel 1879 aveva viaggiato a bordo del Devonia da Glasgow a New York, mescolandosi spesso durante la giornata agli emigranti (ma pernottando in ogni caso in una cabina di seconda classe):

> C'era stato qualcuno che era stato così vicino a morire di fame a casa sua, che era saltato sulla nave, si può dire, con il diavolo alle calcagna; per loro era tutto meraviglioso, e la nostra la più splendida delle navi. Ma la maggioranza era profondamente scontenta. Io fui sorpreso di trovarli di gusti così delicati, visto che venivano da un paese in condizioni disastrate come la Gran Bretagna, e molti da Glasgow che, commercialmente parlando, era la morte, ed erano disoccupati da tempo. Anch'io vivevo quasi esclusivamente, come loro, di pane, porridge e minestra, e trovavo il tutto, se non di lusso, almeno decente. Ma questi lavoratori gridavano enfaticamente la loro protesta. Non era «cibo per esseri umani», era «buono per i maiali», era «una vergogna». Molti vivevano quasi esclusivamente di gallette, altri delle loro provviste personali, ed alcuni pagavano di più per avere razioni migliori[45].

Il pernottamento a bordo avveniva nei dormitori, cameroni che potevano contenere anche diverse centinaia di persone, delle vere e proprie bolge, perennemente sporchi, umidi, infestati di germi, batteri e parassiti, appestati da un olezzo per il quale i medici di bordo coniarono il neologismo «puzza da emigrante»[46]. L'aria dei cameroni era veramente irrespirabile per un insieme di fattori quali la temperatura, l'acido carbonico e il vapore acqueo generati dalla respirazione, i prodotti tossici volatili frutto della secrezione dei corpi, la presenza di feci e urine e vomito, non trattenuti per il mal di mare, che nessuno si curava di rimuovere dai pavimenti e dai vestiti[47]. I dormitori degli emigranti erano divisi per sesso: fino ad una certa età i maschietti potevano stare con le mamme in quello riservato alle donne, per passare successivamente in quello degli uomini. Al tramonto avveniva la separazione e nei giornali di viaggio dei piroscafi può capitare di leggere che a volte la manovra causava grattacapi agli equipaggi. Infatti, non erano rari i casi in cui erano i nuclei fami-

liari stessi a vedere di cattivo occhio la divisione, preferendo la promiscuità con i congiunti – anche se di sesso opposto – alla vicinanza con sconosciuti dello stesso sesso[48].
Delicatissima era in ogni caso la posizione a bordo delle fanciulle che viaggiavano da sole, molto di frequente circuite, molestate o addirittura aggredite sessualmente da altri emigranti, ma soprattutto da membri dell'equipaggio[49]. Non di rado infatti i comandanti delle navi erano costretti a intervenire contro i loro sottoposti, come fece, ad esempio, il comandante del piroscafo Argentina, in viaggio nel 1925 da Trieste a New York, che sul giornale di bordo invocò «gli adeguati provvedimenti da parte della Capitaneria di Porto» della città giuliana ai danni di cinque fuochisti e quattro carbonai, rei di avere sfondato nottetempo una porta di comunicazione allo scopo di accedere ai dormitori degli emigranti[50].
Il governo della nave non era comunque semplice da esercitare per il comandante che ne deteneva la responsabilità e che doveva sorvegliare le attività di centinaia, a volte persino migliaia, di emigranti e tenere nel contempo a bada le intemperanze dei membri dell'equipaggio. Non era infrequente il caso che i secondi coinvolgessero i primi sobillandoli con pretesti; così accadde, ad esempio, a bordo del piroscafo Sofia in viaggio tra Trieste e il Brasile nel 1923, allorché membri dell'equipaggio indussero gli emigranti a una protesta organizzata contro la qualità del cibo, una pastasciutta definita «immangiabile»[51]. Particolarmente ostici e ingovernabili erano i fuochisti, che tenevano sovente di proposito bassa la pressione delle caldaie allo scopo di rallentare la velocità e condizionare in tale modo il comandante, che si vedeva costretto ad accondiscendere a richieste e rivendicazioni – possiamo immaginare a denti stretti – per non incorrere in ritardi.
Il caso di membri dell'equipaggio che, appena toccato il porto di arrivo, si confondevano tra la folla della banchina rendendosi irreperibili era talmente frequente da fare insorgere il sospetto che non si trattasse di disertori, come venivano indicati nel giornale di bordo delle navi che abbandonavano arbitrariamente, bensì di emigranti che avevano scelto un modo di viaggiare meno

scomodo e promiscuo e più laborioso dei loro 'colleghi'. Non è nemmeno da escludere che a monte vi fosse un accordo con il comandante della nave, che poteva essere indotto a chiudere un occhio causa la difficoltà ad arruolare personale di fatica e anche per il fatto che l'ultima quota di stipendio di ciascun disertore non veniva incassata, diventando un'economia di spesa a disposizione della compagnia e forse anche – a voler pensare male – del comandante medesimo[52].

Dal punto di vista della sanità, la nave era un luogo patogeno per eccellenza, come evidenziato dalle statistiche italiane elaborate dal Commissariato Generale dell'Emigrazione tra il 1903 e il 1925. Le patologie che si diffondevano a bordo cambiavano per frequenza e intensità a seconda che il viaggio fosse per o dall'America settentrionale o meridionale e se fosse viaggio di andata o di ritorno. Per quanto riguarda il Sud America, nei viaggi di andata prevalevano morbillo, malaria e scabbia, mentre nei viaggi di ritorno tracoma, tubercolosi e morbillo. Per quanto riguarda gli Stati Uniti, nei viaggi di andata prevalevano morbillo, malaria, polmonite, nei viaggi di ritorno tubercolosi, morbillo e alienazioni mentali. Le tipologie delle malattie registrate nei viaggi di andata sono differenti a seconda delle destinazioni, anche per il sistema di controllo dei vari paesi, che aveva maglie più o meno larghe a seconda delle diverse legislazioni. Maglie che erano strettissime nel caso degli Stati Uniti, specie dopo che era stata istituita, allo scopo di limitare quanto più possibile i rigetti per motivi sanitari al porto di sbarco e le conseguenti, dolorose, procedure di rimpatrio, la figura del medico americano che esaminava gli emigranti nei porti di imbarco[53].

Le statistiche del Commissariato Generale dell'Emigrazione ci offrono i dati della mortalità durante le traversate tra il 1903 e il 1935. Anche in questo caso occorre distinguere il viaggio di andata dal viaggio di ritorno e la destinazione dalla provenienza, oltre che ovviamente l'anno di riferimento. Per i viaggi di andata in Nord America i picchi si ebbero nel 1918, nel 1917 e nel 1922 (rispettivamente con tassi del 1,2, 0,7 e 0,6 per mille); per il Sud America i picchi si ebbero nel 1920, nel 1921 e nel 1922 (con

tassi dello 0,7, 0,6 e 0,6 per mille). Per i viaggi di ritorno, i picchi, in deciso aumento, si ebbero per il Nord America nel 1918, 1917 e 1916 (rispettivamente con il 3,15, 2,9 e 2,1 per mille) e per il Sud America nel 1919, 1921 e 1903 (con tassi del 1,8, 1,8 e 1,7 per mille)[54]. Vittime privilegiate delle patologie di bordo erano i bambini, che soccombevano più al morbillo che ad ogni altra malattia, a causa del sovraffollamento, della mancanza di luoghi di isolamento, della scarsa efficacia del servizio sanitario e, nel caso di lattanti, dal fatto che per colpa dello stress della traversata le puerpere perdevano il latte.
Ad aggravare quadri clinici già compromessi contribuiva molto spesso la naupatìa, il mal di mare, condizione che ritorna spessissimo nelle ricostruzioni degli emigranti:

> Se il tempo è favorevole va tutto bene, ma è difficile compiere il viaggio così lungo sempre col buon tempo. Non trova parole adeguate per descriverle per l'intiero lo sconvolgimento del Piroscafo, i pianti, i rosari e le bestemmie di coloro che hanno intrapreso il viaggio involontariamente, in tempo di burrasca. Le onde spaventose si innalzano verso il cielo, e poi formano valli profonde, il vapore è combattuto da poppa a prua, è battuto dai fianchi. Non le descriverò gli spasimi, i vomiti (con riverenza) e le contorsioni dei poveri passeggieri non ancora assuefatti a cositali complimenti. Il giorno che il mare è in burrasca, pochi sono quelli che vanno a prendere il rancio, il maestro di casa potrebbe tralasciare di fare suonare il campanello[55].

La descrizione di burrasche e tempeste è presente con altissima frequenza anche nei giornali di bordo vergati dai comandanti, che indulgevano in descrizioni approfondite con particolare riguardo alle condizioni del mare e alle ripercussioni sul carico della nave. C'era una ragione precisa a tanto interesse per le condizioni climatiche: si trattava di notazioni apposte per sgravare la responsabilità del vettore nel caso in cui le merci avessero subito danni attraverso la dimostrazione che era stato fatto tutto il possibile per evitarli[56].
Nel corso della navigazione c'era sempre il rischio di incidenti e addirittura di naufragi. Ci sono naufragi famosi ed alcuni addirittu-

ra celeberrimi, sui quali non sarebbe neppure il caso di indugiare. Facciamo un'eccezione per il più noto di tutti al punto da essere diventato proverbiale, quello del Titanic, e solo per osservare che, nonostante gli emigranti fossero la stragrande maggioranza dei passeggeri, a salvarsi furono pochissimi. All'epoca dei fatti scoppiarono polemiche feroci in merito, e ci fu chi disse che la causa era la loro stessa avversione ad abbandonare la nave, perché non potevano credere che la nave non fosse inaffondabile, perché non volevano lasciare a bordo le valigie, perché erano alloggiati in posizione tale da potere giungere ai ponti superiori solo troppo in ritardo[57].
A soccorrere i naufraghi dell'ammiraglia della White Star Line fu un piroscafo della concorrenza, il vecchio e scassato Carpathia della Cunard Line, che percorreva la rotta da Fiume (e Trieste) a New York e, trovandosi a circa 40 miglia dal luogo del disastro con i suoi 740 emigranti a bordo e 325 uomini di equipaggio, captò l'SOS del Titanic. Il capitano Rostron non esitò a lanciare la nave a oltre 17 nodi (velocità che si disse era stata raggiunta solo in prova) e dopo quattro ore di corsa folle nell'oceano pieno di iceberg raggiunse e salvò i superstiti, 712, di cui uno morì a bordo per assideramento[58].
Ma nella traversata oceanica non c'erano solo malattie, lutti, tragedie, inganni, sopraffazioni, miserie. A volte si passava il tempo con serenità se non addirittura divertendosi, grazie a passatempi organizzati, come i fuochi di artificio raccontati da De Amicis[59], o le farse d'uso al passaggio dell'Equatore consistenti in battesimi degli emigranti che per la prima volta si trovavano nell'altro emisfero, oppure spontanei, come le danze al suono di orchestrine improvvisate.
Molto vividi i ricordi di un'emigrante, dei cui racconti ci siamo già serviti, sul modo in cui, da bambina, i pesci e gli uccelli che accompagnavano il piroscafo potessero con la loro compagnia offrire uno svago ai piccoli passeggeri:

Ah, i gabbiani, quanti gabbiani! Mai visti, naturalmente. Ci volavano lì e giù pezzettini di qualche cosa, perché le davano poco. Non è come ora che lei porta via dalla sala da pranzo un cestino di pane. Allora lo aveva-

no un po' contato, eh? Ma insomma i bambini... Perché gettavano via, i cuochi, i camerieri, gli avanzi, non so, e allora quei gabbiani! E poi quei pesci che volavano, per noi piccolini! Volavano delle squadre di pesciolini piccolini che sembravano d'argento, ci seguivano. E poi dei pesciolini... cos'erano, quelli, bravi, sono bravi... i delfini. E poi una volta, era con il Mafalda, li abbiamo urtato quel balenottero, lungo 14 o 15 metri, l'abbiamo spaccato in due. Poverino! Piangevano tutti: era a pezzi. Il comandante avrebbe potuto risparmiarlo... mah, non so[60].

TERRA! LO SBARCO, HOTEL PER EMIGRANTI, IL VIAGGIO DOPO LA TRAVERSATA

L'avvistamento della terra era un momento magico della vita di bordo, il segnale che qualcosa stava per cambiare, che il futuro volgeva al meglio, e infatti veniva salutato con grida di giubilo:

Quando poi dopo una lunga navigazione di 30 giorni finalmente il giorno 11 gennaio di bel mattino sià principiato a vedere le montagne del Brasile alora tutti siamo messi a strillare e viva e viva la merica [...][61].

Era l'America, finalmente, gli emigranti si affollavano davanti alle ringhiere, i bambini venivano sollevati sulle spalle, tutti si lavavano, gli uomini si radevano, i bambini venivano vestiti dalle mamme nei loro migliori vestiti per farli incontrare con i padri, la gente si interrogava sulle domande che sarebbero state fatte allo sbarco e chi aveva già fatto l'esperienza migratoria dava consigli. Ma il viaggio non era finito, altre prove aspettavano gli emigranti, particolarmente severe per chi stava per approdare negli Stati Uniti attraverso il porto di New York. Fino al 1891, gli immigrati appena giunti a New York venivano accolti ed esaminati a Castle Garden, ma dall'anno successivo entrò in funzione Ellis Island, struttura mastodontica, efficientissima e spietata per le sue funzioni e dimensioni, che passava al setaccio ogni anno centinaia di migliaia di immigranti. Nel 1907, l'anno dei record, vennero vagliati più di un milione di emigranti, in un solo giorno di quell'anno ben 11.747[62].

La struttura, che si trovava su un isolotto nella baia di New York, alla foce del fiume Hudson, a due miglia da Manhattan, era stata progettata nel 1897 ed era costituita da vari edifici, ben 36, dove lavoravano oltre 500 persone, ai quali si aggiunse nel 1901 il General Hospital Building. Su tutti dominava il Main Building, di tre piani, divisi rispettivamente dal basso in alto in deposito bagagli, sala registrazione, visite mediche e colloqui e dormitorio. Le navi a vapore erano troppo grandi per potere attraccare, e quindi i passeggeri di terza classe venivano trasferiti a Ellis Island a bordo di *tender*, non di rado dopo attese che potevano durare anche giorni interi, ma in ogni caso non prima che un medico dell'Immigration Service avesse accertato tramite visita a bordo che non vi fossero epidemie e che le norme del diritto marittimo e della navigazione fossero rispettate[63].
Dopo un breve colloquio i passeggeri di prima e seconda classe potevano sbarcare senza ulteriori formalità, mentre gli emigranti dovevano scendere con i bagagli a mano che erano tenuti a consegnare con il proprio nome o se analfabeti con un simbolo di riconoscimento. Dovevano quindi sottoporsi alla *Line Inspection* che sostituì, a partire dal 1905, l'esame medico non più realizzabile vista la mole del traffico passeggeri. Gli immigrati venivano fatti sfilare in modo che i medici che li osservavano potessero rendersi conto di anomalie fisiche evidenti. Poi veniva l'esame dell'*Eyeman*, che verificava che i nuovi arrivati non fossero affetti da tracoma utilizzando un apposito attrezzo, una sorta di forcipe che serviva a sollevare le palpebre ed era molto fastidioso e doloroso. Chi si trovava in condizioni cliniche sospette veniva segnato sul vestito con un tratto di gesso, secondo un codice che ad ogni lettera abbinava una patologia o una parte del corpo, per essere destinato a una visita supplementare che[64], ove alla fine ci fosse stata diagnosi di malattia infettiva o di deficienza mentale, avrebbe determinato il rimpatrio forzato a spese della compagnia di navigazione della quale il respinto si era servito per il viaggio di andata[65]. Quindi, dopo l'espletamento dei controlli sanitari, era il momento dell'ispezione legale, che si realizzava attraverso domande volte ad accertare che, in base alla legge sull'immigra-

zione del 1907, i candidati all'ingresso nel Paese non fossero sprovvisti di denaro (servivano almeno 25 dollari oppure, in caso contrario, un nominativo e recapito di amico o parente che garantiva assistenza in caso di necessità) e non fossero diretti in località dove, in quel momento, secondo le autorità americane, non c'era bisogno di manodopera. Il permesso veniva infine negato a chi, spesso ingenuamente ritenendo in tale modo di impressionare favorevolmente gli esaminatori, dichiarava di avere già un lavoro che lo aspettava o addirittura di avere già stipulato un contratto[66].
Per chi emigrava in America Latina, le verifiche allo sbarco erano molto meno puntigliose, e gli emigranti venivano accolti in strutture non molto dissimili dalle locande o degli alberghi per emigranti già sperimentate nei porti di imbarco, le case di immigrazione o le *Hospedaria*s *de Imigrantes*. Ecco un giudizio su come si presentava l'*Hospedaria* di Santos, Brasile, nei primi anni del Novecento:

> [...] un grande stabilimento costituito da un complesso di grossi cameroni, separati da cortili e riuniti da passaggi coperti, dove gli emigranti s'arrestano per tre o quattro giorni prima di avviarsi all'interno. Quivi si fanno i contratti di lavoro con i famosi fazenderos. Nell'Hospedaria gli emigranti hanno alloggio e vitto gratuiti; ma quale alloggio e quale vitto! Il letto è per lo più una stuoia sulla nuda terra, e l'alimento è del pane e della minestra. Le condizioni igieniche di questo locale sono così poco lusinghiere, che non se ne tace nelle stesse pubblicazioni ufficiali del paese[67].

Una volta sbarcato e sistemato in via provvisoria, l'emigrante percorreva l'ultimo segmento del suo viaggio, che volgeva così a termine: a piedi, in carrozza, in battello, in nave, a seconda della destinazione, dello stato delle vie di comunicazione del Paese, della disponibilità di quattrini. In molti casi prolungava per giorni e giorni un viaggio che doveva essere avvertito come interminabile:

> [...] infino ai 12 prima di giorno siamo arivatti al porto di Rio Zanero sono nati 3 morti 7 [...].

Doppo Rio zanero siamo voltati per Santa Caterina e poi a Rio Grande e poi siamo andati a porto alegro e poi a Rio Pardo siamo discesi in terra ma tutto il naviglio di mare abiamo messi 42 giorni qui a Rio Pardo siamo fermati 6 giorni e poi siamo montati sui cari bagagli e done e picoli sui cari e no altri chi voleva caminavano ma dario pardo a Santa Maria Bocca di Monti avemmo strapassatti pradarie selve e Boschi fecino da magiare in campo dormire sotto le tende ma la nostra navigazione del Carro aduratto 15 giorni il vito era suficiente per tuti copavino un manzo al giorno minestra e pane suficiente e caffè bondante, finalmente nusiano menati tuti in un bosco ceh si vedeva legni e Cielo la poi erino tutti disperati non sapevino cosa fare finalmente io e altri tre amici Bilunesi abiamo principiato a caminare a Santa Maria che erino 6 ore distante per provvedersi Colonia di particolari che avevino terre disponibili finalmente dopo diversi giorni di Camino siamo andati in diversi punti ma mi pareva troppo Cara ma zirando e dimandando finalmente abiamo trovato una buona Colonia [...][68].

PARTENZE DI EMIGRANTI DAL PORTO DI TRIESTE TRA LE DUE GUERRE E NEL SECONDO DOPOGUERRA

Il periodo della 'grande emigrazione' si concluse nel 1914, allo scoppio della prima guerra mondiale. A conflitto terminato, i movimenti migratori diedero segnali di ripresa, e la città di Trieste parve avere le carte in regola per tornare a giocare un ruolo di primo piano grazie al vettore di prima della guerra, l'Austro Americana, che aveva nel frattempo cambiato ragione sociale e si chiamava Cosulich Società Triestina di Navigazione. La Cosulich sembrava favorita dalle proprie risorse, tra cui una flotta di tutto rispetto e un'ottima rete commerciale in grado di essere facilmente riattivata, senza contare altri fattori come l'esclusione dal mercato di due società leader come Hamburg-Amerika Linie e Norddeutscher Lloyd, che avevano subito la requisizione delle navi. La situazione era però molto cambiata dal punto di vista internazionale a causa della distruzione dell'Impero Austro-ungarico e la nascita degli Stati successori, ed erano nati nuovi, pericolosi concorrenti, come ad esempio il

porto di Danzica, che godeva di una buona posizione geografica e della protezione del governo polacco che si spingeva, secondo alcune fonti, a fare negare il visto dal proprio consolato di New York agli emigranti che dichiaravano di volere rimpatriare attraverso il porto di Trieste[69].
Negli anni Venti Trieste divenne porto di imbarco per la *aliyà*, termine ebraico che significa salita ed indica la volontà degli ebrei della diaspora di emigrare nella antica terra di Israele con il proposito di insediarsi permanentemente. Tale flusso migratorio fu in ogni caso molto ingente, nell'ordine, secondo alcune valutazioni, delle 150.000 persone[70]. Esso si svolse sostanzialmente in due fasi: una prima che ebbe come protagonisti prevalentemente ebrei sionisti di nazionalità polacca, e una seconda che vide invece prevalere ebrei tedeschi o di altri paesi caduti sotto il dominio nazista[71].
I viaggi venivano gestiti e organizzati dal Lloyd Triestino e, in certi casi, dai giornali sanitari di bordo emergevano delle situazioni tali da rievocare i viaggi degli emigranti dell'epoca della vela o della prima fase di quella del vapore, prima che fosse diffuso a bordo l'uso di sistemi di refrigerazione degli alimenti:

> La caricazione del bestiame è un fatto molto deplorevole che avviene costantemente sui piroscafi di questa società, che fanno servizio nelle linee del Mar Nero e nelle coste dell'Asia Minore. [...] La società armatrice ne ricava il massimo interesse, perché il bestiame paga un buon nolo, il capitano della nave ha un percento su ogni bestia, così si caricano questi animali su ogni spazio disponibile, non solo nella stiva, ma anche sopra coperta[72].

Anche nel secondo dopoguerra la città giuliana ebbe un ruolo di un certo rilievo nelle partenze di navi di emigranti, di un tipo inedito rispetto al passato, emigranti assistiti stavolta, cioè emigranti che lo Stato incentivava a partire. Le partenze avvenivano dalla Stazione Marittima, praticamente da piazza Unità, non più nell'anonimato, nel disinteresse o nel sollievo con cui erano avvenute prima del 1914 da Servola, bensì in mezzo ad una folla di parenti e amici che restavano sulla banchina a salutare, piangere,

sventolare fazzoletti. Stavolta toccava partire a triestini ed istriani, prevalentemente per l'Australia, ma anche per Stati Uniti e Canada. Ed era la prima volta. Ecco come Giani Stuparich raccontava una di queste partenze dalle colonne de «Il Lavoratore»:

Tutto il cuore della città era là, in quei saluti, in quelle raccomandazioni, in quegli addii: tutto il temperamento del popolo triestino si esprimeva in quelle manifestazioni di popolo che sa essere spiritoso anche tra le lacrime, vivace pur nella disgrazia. '*I và, i và e noi restemo ... sempre alegri e mai passion*', diceva un giovane operaio con l'occhio lucido e la bocca amara. '*Andé fioi, feghe onor a Trieste!*', raccomandava un altro operaio anziano. E una vecchia nonna! Era là, sorretta dai parenti, e continuamente chiedeva se Rico fosse a bordo, e dove fosse, se avesse la sua sciarpa rossa intorno al collo, se salutava, se sorrideva, e se la traversata fin laggiù sarebbe stata buona; non volle muoversi di là neanche quando la nave si staccò e girò al largo; la gente cominciò a sfollare tra commenti e rimpianti; '*nonina, la se movi!*', ma la vecchia non si decideva e, col volto rigato di lacrime, andava ripetendo: '*Cossa che me toca veder!*'[73].

Note

1. La citazione è riportata da Giuseppe D'Angelo, *Il viaggio, il sogno, la realtà. Per una storia dell'emigrazione italiana in Venezuela (1945-1990)*, Edizioni del Paguro, Salerno 1995, p. 10.

2. A questo proposito è stato osservato come la scelta iniziale degli emigranti fosse molto spesso più strategica di quanto generalmente si sia portati a pensare: «le loro vicende dopo l'arrivo al nuovo mondo valsero quasi sempre a provare che, insieme a una quota 'irriflessiva' e giuntavi sul serio alla ventura, la maggior parte degli emigranti, sia stanziali *in pectore* che di passo non era sprovvista di un proprio progetto e anzi poneva in atto, prima e dopo la partenza dall'Europa, una serie niente affatto ingenua di mosse e strategie mirate al conseguimento, tramite la valorizzazione di poche risorse (solidarietà familiari e parentali, istituzioni mutualistiche etniche, reti di relazioni interpersonali, ecc.), di risultati soddisfacenti». E. Franzina, *Traversate. Le grandi migrazioni transatlantiche e i racconti italiani del viaggio per mare*, Editoriale umbra, Foligno 2003, p. 27.

3. Brano tratto dalle memorie di Lucia Nebbiolo Gonella, piemontese, che nel 1901 emigrò in Argentina ancora in fasce, attraversando svariate volte l'oceano fino al 1960, anno in cui rientrò in Italia per stabilirsi definitivamente a Genova. C. Lupi, *"Trenta giorni di macchina a vapore". Appunti sul viaggio degli emigranti transoceanici*, «Movimento operaio e socialista», n. 3, settembre-dicembre 1983, p. 479.

4. A. Martellini, *Il commercio dell'emigrazione: intermediari e agenti*, in P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana. Partenze*, Donzelli, Roma 2001, p. 293. A volte, ad indurre all'emigrazione erano persone che non ci si aspetterebbe, come accadde a Cavenzano (Campolongo al Torre, Udine) dove a parlare fu il prete durante la predica domenicale del 3 novembre 1878, il quale, «prendendo ad occasione l'argomento della predica 'sui Faraoni' disse che vi sono anche qui dei faraoni che danno ad intendere al popolo che in America dovranno lottare contro i serpenti e contro la febbre gialla. I serpenti disse sono loro che mangiano il povero popolo per mantenere il loro lupo; e la febbre gialla è qui, dove io da quando sono Parroco avrò sepolto da 7 a 800 individui dei quali almeno 600 morti da pelagra, come lo posso provare con in miei registri. [...] Non crediate, disse, che io consigli di emigrare; ma piuttosto che morire di pelagra sarà sempre meglio provare l'America; a meno che i vostro padroni non cambiano sistema, onde non ridursi a condur da sé i bovi e tener l'aratro». F. Cecotti, D. Mattiussi, *Un'altra terra, un'altra vita. L'emigrazione isontina in Sud America tra storia e memoria (1878-1970)*, Centro di Ricerca e Documentazione Storica e Sociale 'Leopoldo Gasparini', Gorizia 2003, pp. 18-19.

5. Si vedano ad esempio le righe che seguono, nelle quali Francesco Sartori, un contadino veneto, racconta dell'accoglienza riservata agli intermediari a Marsiglia, nel novembre del 1877, che avevano promesso l'imbarco su una nave a vapore che si era rivelata alla prova dei fatti nave a vela: «Sono giunti i traditori da Marsiglia. De P..., C... e T... E noi in circa 100 persone li abbiamo presi in mezzo e volevamo ammazzarli tutti e tre. Un bordello, straordinario allora». E. Franzina, *Merica! Merica! Emigrazione e colonizzazione nelle lettere dei contadini veneti e friulani in America Latina (1876-1902)*, Cierre Edizioni, Verona 1984, p. 79.

6. P. Taylor, *The Distant Magnet. European Migration to the Usa*, Eyre & Spottiswoode, London 1971, pp. 76-79.

7. A. Martellini, *Il commercio dell'emigrazione...* cit., p. 297.

8. *Ivi*, p. 301.

9. È sempre necessario però tenere conto che esistono anche lettere per così dire ispirate, sia in senso emigrazionistico che in senso antiemigrazionistico, nelle quali eventi scomodi vengono celati o deformati per varie ragioni; nel primo caso, ad esempio, per incassare senserie e nel secondo per assecondare ambienti vicini ai possidenti agrari che temevano l'esodo dei contadini dalle loro terre.

10. T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai*, Vallardi, Milano 1908, p. 69.

11. Una mappa molto bella di questo tipo si trova riprodotta in F. Cecotti, D. Mattiussi, *Un'altra terra, un'altra vita...* cit., p. 25.

12. Archivio di Stato di Trieste, Camera di Commercio, busta 155, posizione 305-05.

13. E. Franzina, *Traversate...* cit., p. 40. La pratica dei cartelli, che era permessa dal diritto internazionale e si svolgeva alla luce del sole: serviva ad evitare forme di concorrenza, dette 'a coltello', che avevano in passato causato danni enormi alle compagnie. Aveva iniziato nel 1885 la Hamburg-Amerika Linie accordandosi con le compagnie britanniche per ridurre il volume dei traffici di queste ultime ad Amburgo

in cambio di un abbandono tedesco di Goteborg. Poi, nel 1888, c'era stato un accordo tra le compagnie tedesche e la Red Star Line di Antwerp. Nel 1892, dette compagnie, insieme con la Holland-Amerika Linie, fondarono il cosiddetto 'pool nordatlantico' – North Atlantic Steamship Association – allo scopo di fissare delle regole per la pubblicità comparativa e le quote dei traffici futuri in proporzione alle partizioni del 1880. Nel 1908 fu la Cunard Line a promuovere un cartello con le altre compagnie allo scopo di fissare le tariffe e scaglionare i traffici. P. Taylor, *The Distant Magnet...* cit., p. 95.

14. G. Russo, *Emigrazione transoceanica e trasporti marittimi dal porto di Trieste*, «Bollettino dell'emigrazione», n. 2, 1919, p. 4. La classifica si snoda nel seguente modo: Napoli 156.125 passeggeri in media all'anno; Brema 150.249; Genova 126.897; Amburgo 115.676; Havre 73.752 (la media si riferisce però al periodo 1908-1912); Anversa 69.697; Rotterdam 47.229, Fiume 25.616, Trieste 25.391.

15. A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie*, in P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana. Partenze* cit., p. 251.

16. Nel 1913, anno in cui i traffici raggiungono l'apice, questi i volumi di traffico: NA 209.835; GE 138.166; PA 62.745; ME 6.367. A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie* cit., p. 247.

17. G. Rosoli, *L'assistenza sanitaria all'emigrazione di massa verso le Americhe (1880-1915)*, «Sanità, scienza e storia», n. 2, 1986, p. 187.

18. A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie* cit., p. 252.

19. A. Gibelli, *Emigranti, bastimenti, transatlantici. Genova e la grande ondata migratoria*, in P. Campodonico, M. Fochessati, P. Piccione (a cura di), *Transatlantici. Scenari e sogni di mare*, Skira, Milano 2004, p. 200.

20. T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai* cit., pp. 47-48.

21. Dal 1903, anno in cui venne attivato dalla Cunard Line nel porto di Trieste il servizio di trasporto oltreoceano di emigranti, al 1914, anno in cui vi fu l'interruzione dei traffici per lo scoppio del conflitto, l'Austro Americana imbarcò l'83% e le concorrenti Cunard Line e Canadian Pacific Railway rispettivamente il 14,7 e il 2,3% dei 220.312 passeggeri di terza classe che così si ripartirono per destinazioni: il 73,5% verso gli Stati Uniti, il 22,1% in Sudamerica e il 4,4% in Canada. A. Kalc, *Prekooceansko izseljevanje skozi Trst 1903-1914*, «*Zgodovinski časopis*», anno 46, n. 4, 1992, pp. 484 e 489.

22. A tale fine acquistò un edificio che era stato progettato nel 1890 e realizzato subito dopo. Si trovava nel rione periferico di Servola, affacciato sul mare, ed era una bella costruzione piazzata al centro di un'area verde. Misurava in pianta metri 38x50 ed era costituito da un piano interrato, due piani superiori più un terzo piano sottotetto. Il proprietario era la Società degli Amici dell'Infanzia e serviva a dare alloggio a colonie di bambini, spesso ammalati di polmoni, facendo loro godere dei benefici dei bagni di mare. Nel 1893 in tutto l'edificio c'erano quattro stanzoni destinati a dormitorio, due in grado di ospitare «15 fanciulli» e due in grado di ospitare «15 paganti». Nell'agosto del 1894 i tecnici della Società progettarono l'allestimento di altri tre cameroni nel sottotetto. Nel 1913 la Casa dell'emigrante subì ingenti modifiche: sopraelevazione del vecchio edificio, al quale vennero

aggiunti tre piani, e sua destinazione esclusiva a dormitorio, capace di dare ricovero a circa 3.000 emigranti, e aggiunta di altri due edifici a sé stanti, di cui uno adibito a padiglione di isolamento e l'altro a refettorio. La nuova Casa dell'emigrante non poté assolvere ai suoi compiti che per pochi mesi, in un primo momento a causa dello scoppio della guerra e della conseguente cessazione dei flussi migratori e in un secondo momento essendo dall'ottobre del 1916 destinata ad ospedale sussidiario. L'edificio in questioni esiste ancora, pur ristrutturato, anche di recente. Si trova in via Italo Svevo 15 ed ospita una scuola. Comune di Trieste, Area Pianificazione Urbana, Archivio tecnico disegni, disegno 6536 e Archivio Generale del Comune di Trieste, Magistrato Civico, Sezione IV, 566/13.

23. Archivio Generale del Comune di Trieste, Magistrato Civico, esibito 22.502/1905, 1/9-2/1905.

24. Archivio Generale del Comune di Trieste, Magistrato Civico, esibito 25.129/1906, 4/4-1/1906. Altri casi di vaiolo nella Casa dell'emigrante dell'Austro Americana ci furono nel 1913.

25. Archivio Generale del Comune di Trieste, Verbali del Consiglio Comunale di Trieste, seduta del 13 maggio 1913.

26. Nel dicembre del 1913 il Comune affidò uno studio sulle cause della diffusione del tifo ad uno scienziato fatto appositamente venire da un'altra città. Il referto fu tutto tranne che tranquillizzante, risultando mancanti o insufficienti tutte quelle «istituzioni compendiate di solito nel concetto di 'Assanamento igienico'. Queste sono: una buona canalizzazione, un allontanamento adatto dei rifiuti e delle immondizie, un ineccepibile provvedimento di acqua, la sorveglianza del mercato dei viveri, il miglioramento delle cattive condizioni di abitazione». Alcune circostanze risultavano particolarmente allarmanti, come ad esempio «il fatto, che nella pescheria, oltre all'acqua dell'Aurisina [ossia dell'acquedotto comunale] viene convogliata l'acqua del porto, dopo subìta una semplice chiarificazione. Ora, tale acqua marina viene prelevata a soli 150 metri dallo sbocco di alcuni canali della città ed è esposta inoltre a continui inquinamenti dipendenti dal movimento dei navigli». W. Prausnitz, *Parere del Prof. Prausnitz sulle condizioni igieniche di Trieste in nesso all'epidemia di tifo*, Graz, 1913, Archivio Generale del Comune di Trieste, Magistrato Civico, Sezione V, 1913/2-3697.

27. G. Carosio, *Navi da emigranti*, in *Lamerica! 1892-1914 Da Genova a Ellis Island: il viaggio per mare negli anni dell'emigrazione italiana*, Sagep, Genova, 2008, p. 80.

28. P. Taylor, *The Distant Magnet...* cit., p. 107.

29. M.A. Jones, *Transatlantic Steerage Conditions. From Sail to Steam, 1819-1920*, in B. Flemming Larsen, H. Bender, K. Veien (eds.), *On distant shores. Proceedings of Marcus Lee Hansen Immigration Conference, Aalborg, Denmark, June 29-July 1, 1992*, The Danes Worldwide Archives, 1993, p. 68.

30. A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie* cit., p. 242.

31. La ricostruzione della vicenda dei triestini rimpatriati si trova in Archivio di Stato di Trieste, Luogotenenza del Litorale, Atti Generali, b. 481, f. 1.604.

32. A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie* cit., p. 237.

33. L'avvicendamento avvenne con una certa cautela: le navi prima furono in ferro per diventare negli anni Ottanta dell'Ottocento in acciaio (e pesare il 15% in meno). Munite di una sola elica, mantennero alberatura e vele in caso di avaria, cautela resa poi eccessiva dalla diffusione di scafi a due eliche. Quasi contemporaneamente comparve a bordo l'elettricità, che permise presto di dotare le imbarcazioni di frigoriferi di bordo ed eliminare pertanto la necessità di trasportare bestiame vivo da macellare in navigazione, con tutti i benefici dal punto di vista sanitario. P. Campodonico, *Dal Great Eastern al Queen Mary. Nascita di un mito moderno*, in P. Campodonico, M. Fochessati, P. Piccione (a cura di), *Transatlantici. Scenari e sogni di mare* cit., pp. 26 e 30.
34. La consapevolezza della destinazione spesso variava a seconda della nazionalità dei partenti: «[...] the Germans have maps in their pockets and point out just the place of their several destination» mentre «the Polish emigrants [...] do not understand where they are going [...] because it is all 'America'». P. Taylor, *The Distant Magnet*... cit., p. 66.
35. T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai* cit., p. 72.
36. Ecco un esempio: «[L'emigrante] A bordo non faccia chiasso, tenga un contegno serio e riguardoso verso tutti, specie verso le donne; non molesti gli altri, non sporchi il pavimento, gettandovi bucce, abbia cura della sua persona, si lavi, si pettini, si cambi spesso di indumenti, non giuochi, non compri altri cibi, all'infuori di quelli forniti nei ranci; sia rispettoso, educato, e legga qualche libro istruttivo ed ameno, per non stare in ozio, e se poco sa leggere, si eserciti nella lettura per perfezionarsi. Nei giorni di mare agitato non si esponga in coperta, sulle scalette, presso i boccaporti, per evitare disgrazie. Se ha bambini con sé, li vigili attentamente, ne curi rigorosamente la pulizia. Per qualunque reclamo poi si rivolga al Regio Commissario viaggiante, che si trova a bordo del piroscafo, e qualora manchi, al medico di bordo che ne fa le veci». *Manuale per l'istruzione degli emigranti*, Commissariato Generale dell'Emigrazione, Roma 1925, p. 126.
37. W.I. Thomas, F. Znaniecki, *Il contadino polacco in Europa e in America*, Edizioni di comunità, Milano 1968, vol. I, p. 616 (i puntini di sospensione si trovano nel testo originale).
38. La polvere di carbone creava una sorta di nebbia, motivo per cui i progettisti delle navi dell'epoca del vapore disponevano la vernice colore nero. Ecco un'altra testimonianza sugli effetti del carbone: «Non le dico la nebbia di carbone che c'era in giro. Eravamo tutti così neri e siccome faceva caldo, perché è una terra calda, non so, tutti sudati e veniva giù la goccina bianca sulla pelle nera». *"Trenta giorni di macchina a vapore"*... cit., p. 477.
39. Anche Karl Rossmann, l'emigrante kafkiano imbarcato su una nave della Hamburg-Amerika Linie diretta verso New York, teneva molto al suo bagaglio, al punto che, durante il viaggio, in dormitorio aveva «[...] per cinque notti continuamente sospettato di un piccolo slovacco che dormiva due cuccette più avanti, alla sua sinistra, temendo che mirasse alla sua valigia. Karl temeva che lo slovacco aspettasse soltanto che lui alla fine, vinto dalla stanchezza, s'assopisse per tirare a sé la valigia con un lungo bastone con cui giocherellava o faceva piccole acrobazie durante il giorno». F. Kafka, *Il*

fochista, in *Racconti. Descrizione della tragedia dell'uomo moderno*, Biblioteca Universale Rizzoli, Milano 1991.
40. Lettera di Francesco Costantin, Colonia Angelica, San Paolo del Brasile, 8 giugno 1889, in E. Franzina, *Merica! Merica!...* cit., p. 174.
41. Eccone uno, redatto al Lazzaretto di San Bartolomeo nei pressi di Muggia il 3 luglio 1911 per rendere conto degli effetti della defunta Maria Soldan, galiziana, deceduta per colera asiatico. La signora aveva 28 anni, era domiciliata a New York e viaggiava in compagnia dei quattro figli che vennero presi in carico da una struttura assistenziale triestina. Il suo bagaglio di emigrante conteneva: «5 cucchiai ordinari; 3 forchette ordinarie; 1 temperino; 1 piatto di latta; 1 specchietto; 3 pettini; 9 bicchieri di vetro assortiti; 1 pacchetto di tea; 1 spazzola per vestiti; 43 pezzi vestiario per fanciulli; 23 pezzi vestiario per donna; 3 fazzoletti; 4 pezzi nastri colorati; 1 asciugamano; 3 cuffie per bambini; 5 pezzi di stoffa assortita; 1 centura da donna; 2 p. scarpe da fanciulli; 4 p. scarpe da donna; 3 pezzi sapone; 1 mantello piccolo; 38 pezzi stracce; 1 cassetta; 1 valigia; 1 sacco; 3 chiave per bagaglio; 1 portamonete contenente 2 biglietti per bagagli, 1 biglietto di viaggio New York - Trieste, 2 anelli d'oro, 35 $^1/_4$ dollari». Archivio di Stato di Trieste, Governo Marittimo, b. 860, fascicolo 5.494 del 1913.
42. G. Rosoli, *L'assistenza sanitaria all'emigrazione di massa...* cit., p. 204.
43. Criteri che restavano molto spesso virtuali, senza manifestarsi in comportamenti effettivi, essendo fatalmente destinati a prevalere i passeggeri forniti di denaro che accettavano di corrompere gli uomini dell'equipaggio, le donne giovani che accettavano di utilizzare la loro avvenenza, gli uomini robusti e prepotenti. P. Taylor, *The Distant Magnet...* cit., p. 138.
44. *"Trenta giorni di macchina a vapore"...* cit., p. 476.
45. R.L. Stevenson, *Emigrante per diletto*, Einaudi, Torino 1987, p. 15. Il motivo dell'emigrante che si lamenta sproporzionatamente rispetto ai disagi venne sottolineato anche da una collega dello scrittore scozzese, Amy Allemand Bernardy, autrice nel 1913 di un libro intitolato *L'Italia randagia attraverso gli Stati Uniti*, che annotava: «A bordo non è sempre vero che l'emigrante sia sempre una vittima. Anzi per quanto si lamenti, settantacinque volte per cento stava peggio a casa sua e starà peggio nella casa nuova». E. Franzina, *Traversate. Le grandi migrazioni transatlantiche...* cit., p. 64.
46. A. Molinari, *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica: il viaggio per mare*, Franco Angeli, Milano, p. 157. Dello stesso tenore altre voci, come quella già sentita di Teodorico Rosati: «Ebbene chi non ha visto un dormitorio di emigranti in azione, diciamo, non sa cosa diventi dopo qualche giorno codesto letto. L'emigrante vi si sdraia vestito e calzato, ne fa deposito di fagotti e valigie; i bambini vi lasciano orine e feci; i più vomitano; tutti, in una maniera o nell'altra, l'hanno ridotto, dopo qualche giorno, una cuccia di cane». T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai* cit., p. 91.
47. A. Molinari, *Le navi di Lazzaro...* cit., pp. 17-18.
48. M.A. Jones, *Transatlantic Steerage Conditions...* cit., p 67.
49. Il fenomeno era diffuso al punto che il Congresso degli Stati Uniti nel 1860 votò una legge che puniva con un anno di carcere e una sostanziosa pena

pecuniaria comandanti e ufficiali che, come capitava spesso, circuivano le passeggere con promesse di matrimonio per poi abbandonarle al porto di destinazione. Anna Herkner, ispettrice di una Commissione statunitense sull'immigrazione, nel 1908 traversò per tre volte l'Atlantico come un'emigrante qualsiasi e riferì di un contesto di assenza totale di legalità e rispetto per le donne. Dal momento della partenza le femmine non accompagnate perdevano ogni forma di privacy, venendo continuamente molestate dai membri dell'equipaggio: quando si vestivano o svestivano nei dormitori in cui poteva accedere chiunque; all'aperto, sui ponti, allorché *steward*, pompieri, marinai, e altri uomini dell'equipaggio rivolgevano loro commenti scurrili e passavano anche, non di rado, alle vie di fatto. M.A. Jones, *Transatlantic Steerage Conditions...* cit., pp. 70 e 75-76.

50. Archivio di Stato di Trieste, Giornale Nautico del p.fo *Argentina*, Libro primo, Giornale generale e di contabilità, n. 1.611, p. 15, 22 ottobre 1922.

51. Archivio di Stato di Trieste, Giornale Nautico del p.fo *Sofia*, Libro primo, Giornale generale e di contabilità, n. 1.361, pp. 69-70, 2 agosto 1923.

52. In certi casi gli abbandoni arbitrari erano ad ogni viaggio numerosissimi. Tanto per fare un esempio, si veda il caso del piroscafo Presidente Wilson dal quale, durante il viaggio partito da Trieste il 22 dicembre 1923, nelle toccate dei porti di Napoli, Algeri, New York e Boston 'disertarono' in tutto 83 uomini dell'equipaggio. Archivio di Stato di Trieste, Giornale nautico del p.fo *President Wilson*, Libro primo, Giornale generale e di contabilità, n. 1.014.

53. Il medico americano era un vero e proprio spauracchio per gli emigranti: «Ritto presso il passaggio di una porta che immette alla banchina di imbarco, tra una guardia di questura e l'altra, masticando un sigaro e qualche moccolo, questo cerbero della medicina guarda, tocca, spinge e respinge gli emigranti che gli sfilano davanti uno a uno poiché un rigore estremo è serbato per le malattie degli occhi, ad uno ad uno egli rovescia a tutti le palpebre, là allo scoperto, tra la polvere, avvicendando questo esercizio digito-oftalmico con qualche spremuta che, di tanto in tanto, è chiamato a dare al suo sigaro che tira male». T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai* cit., p. 47.

54. Rielaborazione dei grafici presenti in A. Molinari, *Le navi di Lazzaro...* cit., pp. 143-144.

55. Lettera di Francesco Costantin, Colonia Angelica, San Paolo del Brasile, 8 giugno1889, in E. Franzina, *Merica! Merica!...* cit., p. 174.

56. Ecco un esempio: «Nel pomeriggio il mare ingrossa di molto ed imprime al piroscafo fortissimi movimenti di beccheggio. Si imbarcano spesso colpi di mare da prora. Spesso l'elica esce fuori acqua e la macchina subisce accentuati scuotimenti come anche la nave». Archivio di Stato di Trieste, Giornale Nautico del p.fo *Belvedere*, Libro primo, Giornale generale e di contabilità, n. 1.623, p. 75, 26 settembre 1922.

57. P. Campodonico, *Dal Great Eastern al Queen Mary. Nascita di un mito moderno*, in P. Campodonico, M. Fochessati, P. Piccione (a cura di), *Transatlantici. Scenari e sogni di mare* cit., p. 51.

58. Carlo Gerolimich, che fu comandante dell'Austro Americana affidò alle righe di un suo volume la ricetta

per sperare di evitare di incappare in disastri come quello del Titanic: «Varie proposte furono espresse per difendere le navi dagli 'icebergs' che scendono alla deriva sulla via di New York: ma nessuna ha avuto finora pratica applicazione. [...] Ma, intanto, l'unico modo per guardarsi dai ghiacci erranti è l'attenta, ininterrotta vigilanza: e quando la nebbia avvolge la nave non c'è di meglio che affidarsi alla grazia di Dio e diminuire il più possibile la velocità. Chi non è fatalista difficilmente si accontenterà del primo rimedio, e chi ha fretta non vorrà per nulla ammettere il secondo [...]». C. Gerolimich, *Manuale pratico del capitano e armatore*, Ettore Vram, Trieste 1915, pp. 395-396.

59. «Quando si accese il primo fuoco di bengala, s'udì uno scoppio di evviva, e si videro mille e seicento visi illuminati, una vasta calca di gente ritta sulle boccaporte e sui parapetti, accucciata sul tetto dell'osteria e delle gabbie, afferrata ai paterazzi, arrampicata sulle sartie, in piedi sulle seggiole, sulle bitte, sulle botti, sui lavatoi; e siccome non restava scoperto neanche un palmo di tavolato, ed anche i contorni del bastimento eran nascosti dalle persone, così tutta quella folla pareva sospesa per aria, e che volasse lenta sopra il mare, come uno sciame di spettri». E. De Amicis, *Sull'Oceano*, Oscar Mondadori, Milano 2004, p. 153.

60. *"Trenta giorni di macchina a vapore"...* cit., p. 477.

61. Lettera di Gio Batta Mizzan al fratello, Santa Maria Boca do Monte, Rio Grande do Sul - Brasile, 17 marzo 1878, in E. Franzina, *Merica! Merica! ...* cit., p. 81. Un'altra testimonianza, stavolta letteraria, viene da *Oceano* di Alessandro Baricco: «Quello che per primo vede l'America. Su ogni nave ce n'è uno. E non bisogna pensare che siano cose che succedono per caso, no... e nemmeno per una questione di diottrie, è il destino, quello. Quella è gente che da sempre c'aveva quell'istante stampato nella vita. E quando erano bambini, tu potevi guardarli negli occhi, e se guardavi bene, già la vedevi, l'America, già pronta a scattare, a scivolare giù per nervi e sangue e che so io, fino al cervello e da lì alla lingua, fin dentro quel grido (GRIDANDO), America, c'era già, in quegli occhi, di bambino, tutta l'America».

62. G. Rocchi, *La selezione degli emigranti a Ellis Island*, in *Lamerica! ...* cit., p. 112.

63. *Ibidem*.

64. Queste le corrispondenze tra lettere e deficit riscontrati: B - mal di schiena, C - congiuntivite, CT - tracoma, E - occhi, F - viso, FT - piedi, G - gozzo -, H - cuore, K - ernia, L - zoppo, N - collo, P - fisico e polmoni, PG - gravidanza, SC - cuoio capelluto, S - arteriosclerosi, X - sospetta malattia mentale, X in tondo - malattia mentale confermata. N. Di Paolo, *Ellis Island. Storia, versi, immagini dello sradicamento*, ISLA - Istituto di Studi Latinoamericani (Pagani), La Città del Sole, Napoli 2001.

65. Per rendere definitiva la diagnosi di malattia mentale venivano rivolte ai candidati domande di logica molto semplici all'interno delle *Mental Room*, del tipo «è mattino o pomeriggio, quante zampe ha un cane, quante insieme un cane e una mucca» e in genere veniva chiesto all'esaminando di inserire alcune figure geometriche al posto giusto dentro una cornice. Per insospettire gli esaminatori bastava veramente molto poco. Era sufficiente dare l'impressione di essere eccentrici

nel vestire, eccessivamente gentili, impazienti, imprudenti, nervosi, iperattivi, ridere e sorridere troppo, essere volgari, urlare o gridare, parlare a voce bassa o tremante, piangere, essere perplessi... G. Rocchi, *La selezione degli emigranti a Ellis Island*, in *Lamerica!...* cit., p. 116.

66. A. Molinari, *Le navi di Lazzaro...* cit., p. 54.

67. T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai* cit., p. 154.

68. Lettera di Gio Batta Mizzan al fratello, Santa Maria Boca do Monte, Rio Grande do Sul - Brasile, 17 marzo 1878, in E. Franzina, *Merica! Merica!...* cit., pp. 81-82.

69. Archivio di Stato di Trieste, Governo Marittimo, b. 876, f. IV.

70. A. Ancona, S. Bon (a cura di), *Trieste la porta di Sion. Storia dell'emigrazione ebraica verso la terra di Israele (1921-1940)*, Alinari, Firenze 1998, p. 29.

71. M. Bercich, *Il Comitato di assistenza agli emigranti ebrei di Trieste (1920-1940): flussi migratori e normative*, «Qualestoria», n. 2, dicembre 2006, p. 23.

72. *Ivi*, p. 50.

73. Giani Stuparich, *Trieste emigra*, «Il Lavoratore», 1 agosto 1955.

UN GRUPPO DI COLONI FRIULANI ASSISTE ALLA POSA DELLA PRIMA PIETRA DELLA CHIESA DI COLONIA CAROYA IN ARGENTINA, 5 AGOSTO 1888

A GROUP OF SETTLERS FROM FRIULI ATTENDING THE LAYING OF THE CORNERSTONE OF THE FIRST CHURCH IN COLONIA CAROYA, ARGENTINA, AUGUST 5TH, 1888

I SEI FRATELLI CARTELLI, ORIGINARI DI SPILIMBERGO, EMIGRATI NEGLI STATI UNITI D'AMERICA, 1890 CA.
THE SIX CARTELLI BROTHERS, ORIGINALLY FROM SPILIMBERGO, EMIGRATED IN THE UNITED STATES OF AMERICA, ABOUT 1880

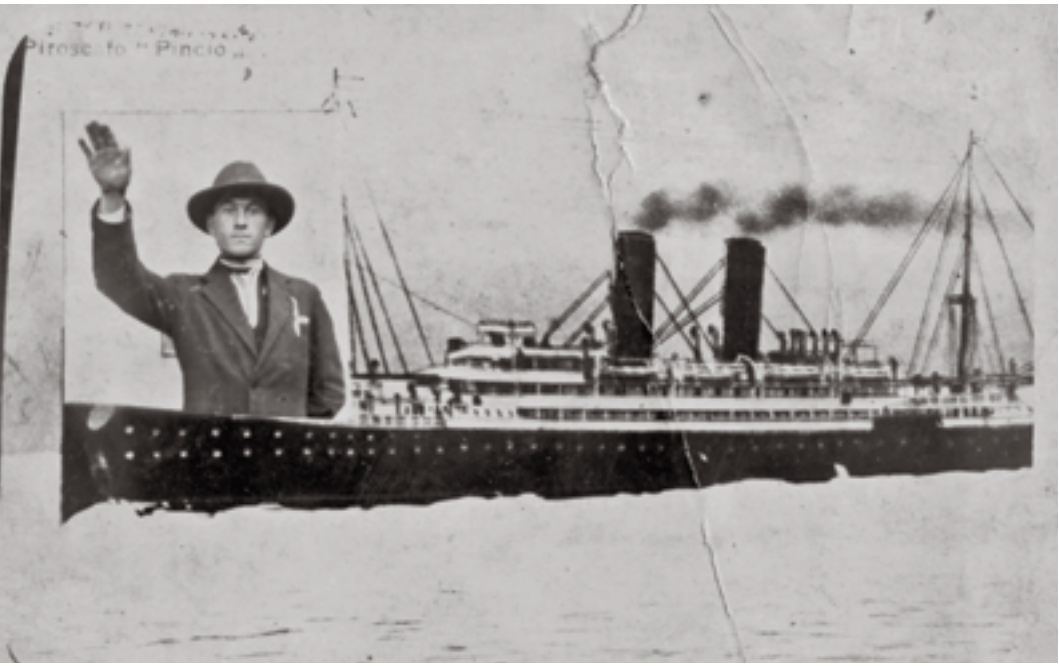
RITRATTO DELLA SIGNORA MARIA BARAZZUTTI CON I NIPOTI, REALIZZATO PER ESSERE INVIATO AL RESTO DELLA FAMIGLIA EMIGRATA IN ARGENTINA, FORGARIA NEL FRIULI, 1911 CA.
PORTRAIT OF MRS. MARIA BARAZZUTTI WITH GRANDCHILDREN, MADE TO BE SENT TO THE REST OF THE FAMILY EMIGRATED TO ARGENTINA, FORGARIA NEL FRIULI, ABOUT 1911

NELLE PAGINE SEGUENTI / NEXT PAGES

GIOVANNI D'AITA (1875-1967), UN GRUPPO DI EMIGRANTI STAGIONALI IN GERMANIA NELLA FORNACE DI MATTONI DOVE LAVORAVANO, INIZIO XX SECOLO
A GROUP OF SEASONAL EMIGRANTS IN THE GERMAN BRICK KILN WHERE THEY WORKED, BEGINNING OF XX CENTURY

GIOVANNI SANDRIN, ORIGINARIO DI SACILE, SULLA NAVE PRINCIPE DI UDINE CON UN GRUPPO DI GIOVANI EMIGRANTI DIRETTI A MONTEVIDEO, 1927

GIOVANNI SANDRIN, ORIGINALLY FROM SACILE, ON THE SHIP PRINCIPE DI UDINE WITH A GROUP OF YOUNG EMIGRANTS BOUND FOR MONTEVIDEO, 1927

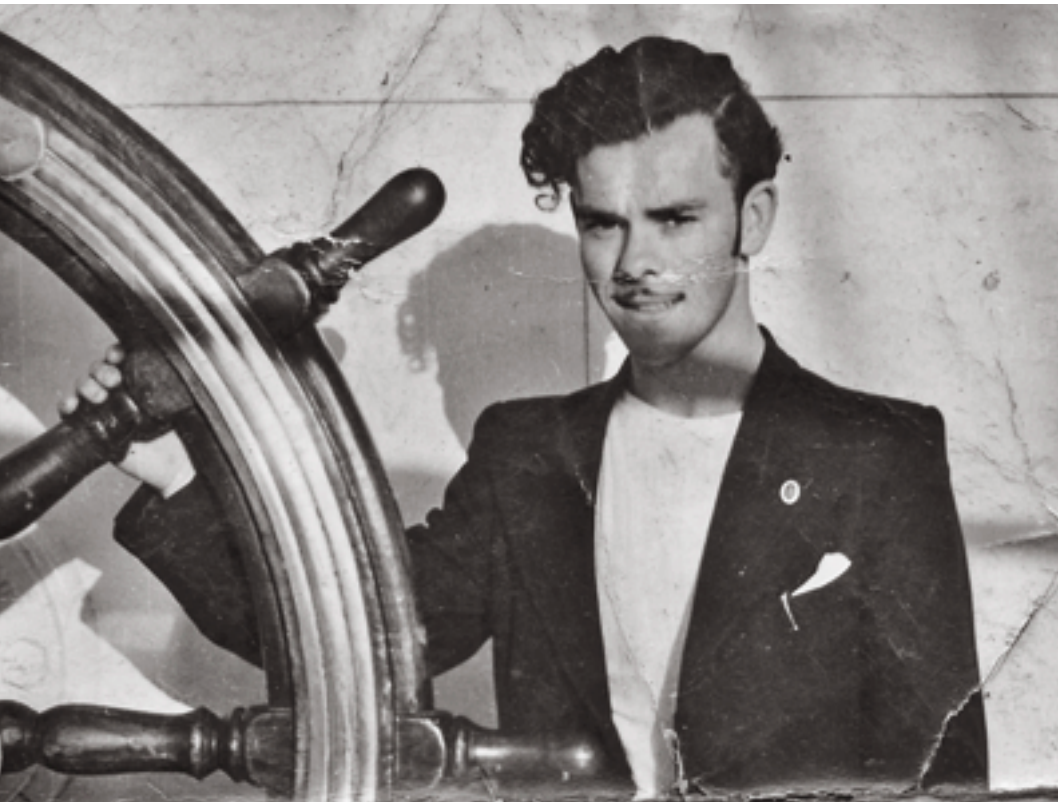


RITRATTO DI PIETRO PETRELLO, ORIGINARIO DI TRIVIGNANO UDINESE, MONTATO SU UNA CARTOLINA POSTALE RAFFIGURANTE LA NAVE PINCIO CHE LO AVREBBE PORTATO IN ARGENTINA, GENOVA, 21 OTTOBRE 1927
PORTRAIT OF PIETRO PETRELLO, ORIGINALLY FROM TRIVIGNANO UDINESE, GLUED ON A POSTCARD DEPICTING THE PINCIO SHIP THAT WOULD TAKE HIM TO ARGENTINA, GENOA, OCTOBER 21TH, 1927

NELLE PAGINE SEGUENTI / NEXT PAGES

UN GRUPPO DI EMIGRANTI SULLA NAVE BELVEDERE IN PARTENZA DAL PORTO DI TRIESTE E DIRETTA VERSO IL SUD AMERICA, 1931
A GROUP OF EMIGRANTS ON THE SHIP BELVEDERE LEAVING FROM TRIESTE HARBOUR AND BOUND FOR SOUTH AMERICA

GIOBATTA FACHIN, ORIGINARIO DI PRIUSO DI SOCCHIEVE, CON DUE COLLEGHI IN FRANCIA NEL LOCALE DOVE LAVORAVA COME CAMERIERE, 1933 CA.
GIOBATTA FACHIN, ORIGINALLY FROM PRIUSO DI SOCCHIEVE, WITH TWO COLLEAGUES IN FRANCE IN THE RESTAURANT WHERE HE WORKED AS A WAITER, ABOUT 1933



NELLO BATTISTON, ORIGINARIO DI CASARSA DELLA DELIZIA, SULLA NAVE DIRETTA A CITTÀ DEL CAPO, 1944
NELLO BATTISTON, ORIGINALLY FROM CASARSA DELLA DELIZIA, ON THE SHIP BOUND FOR CAPETOWN, 1944

NELLE PAGINE SEGUENTI / NEXT PAGES
I NOVELLI SPOSI TIKAL (AL CENTRO), ORIGINARI DI MUGGIA E TRIESTE, SULLA NAVE CASTEL VERDE CON UN GRUPPO DI EMIGRANTI DIRETTI IN AUSTRALIA, 2 GIUGNO 1954
THE NEWLYWEDS TIKAL (CENTER), ORIGINALLY FROM MUGGIA AND TRIESTE, ON THE SHIP CASTEL VERDE WITH A GROUP OF EMIGRANTS BOUND FOR AUSTRALIA, JUNE 2TH 1954

GEMMA LORENZIN (AL CENTRO), ORIGINARIA DI GIAIS DI AVIANO, CON UN GRUPPO DI EMIGRANTI IMPEGNATI IN UN'ESERCITAZIONE DI SALVATAGGIO SULLA NAVE SANTA CRUZ DIRETTA IN ARGENTINA, 1951 CA.

GEMMA LORENZIN (CENTER), ORIGINALLY FROM GIAIS DI AVIANO, WITH A GROUP OF EMIGRANTS ENGAGED IN A RESCUE EXERCISE ON THE SHIP SANTA CRUZ BOUND FOR ARGENTINA, ABOUT 1951

UN GRUPPO DI EMIGRANTI, TRA CUI GIORGIO OBALLA, ORIGINARIO DI SAVOGNA, IN UNA PAUSA DAL LAVORO DAVANTI AL VAGONE FERROVIARIO ADIBITO A DORMITORIO, KITIMAT, COLUMBIA BRITANNICA (CANADA), 1955

A GROUP OF EMIGRANTS, INCLUDING GIORGIO OBALLA, ORIGINALLY FROM SAVOGNA, ON A BREAK FROM WORKING IN FRONT OF A RAILROAD CAR USED AS A DORMITORY, KITIMAT, BRITISH COLUMBIA (CANADA), 1955

MARIO CICIGOI, ORIGINARIO DI DRENCHIA, PRIMA DI RECARSI AL LAVORO IN MINIERA, LLANHARRY, GALLES (REGNO UNITO), 1957

MARIO CICIGOI, ORIGINALLY FROM DRENCHIA, BEFORE GOING TO WORK IN THE MINES, LLANHARRY, WALES (UNITED KINGDOM), 1957

A CENTURY OF COMINGS AND GOINGS

EMIGRATION ABROAD FROM FRIULI VENEZIA GIULIA (1866-1968)

HISTORY OF EMIGRATION FROM THE REGION

BY GIAN CARLO BERTUZZI

Even in modern times many people from Carnia moved away, even far away, to follow their specialist trades just as happened in other Alpine regions. They were weavers, artisans, porters, household servants and above all peddlers, the *crâmars*. The peddlers were also called materialists and such like. They went mainly to the countries of Central Europe, selling, from town to town, their haberdashery, and spices from Venice. Some became wholesale merchants of these products, setting up warehouses in the main towns where they sold their merchandise which were used by the retailers. Some large fortunes were built up on the basis of this, which was reflected in the improvement of living conditions in their hometowns, they built large houses, and acquired land both in Carnia and other areas, Istria for example. We can therefore speak, in this case, of a 'wealthy emigration', in order to maintain and consolidate a standard of living which would otherwise not have been possible. A social and economic hierarchy was created: from merchants they became moneylenders or usually from sellers to *crâmars*.

This would all finish in the 19th century, when industrial change in Europe radically altered the European economy, although some small pockets in some areas continued. In the weaving

trade the mechanisation of production processes and the diversification of products which became more 'standardised' and cost less, decreed the end of weavers and tailors, while the spread of industrialisation, urbanisation and the transport network needed more manpower for the building trade: farm labourers, unskilled workers, furnace workers, stonemasons, bricklayers, woodcutters and other specialists in the wood industry. Where the demand changed the workers adapted, taking the migratory routes already known in the communities they left, but the season changed: it was no longer in winter, but from spring to autumn, the period when most of the building could be done, with serious consequences over a long period on the delicate balance in the agricultural and pastoral sectors. With the lack of strong manpower and expertise during the intense period of cultivation in the fields, the job was left to those remaining: the old, women and children. The result was a deterioration in the agricultural and pastoral system and production. A vicious circle ensued: faced with the drop in agricultural production, and its deterioration in quality, the increase in population, expectations of a better life style or at least job security and livelihood which the emigration of 'skilled workers' seemed to guarantee, the only answer was to emigrate, both for individuals and for families. During this period it was not only people from the mountains who emigrated, but from a much wider area. Affected by the famines of the first years of the 19th century and hearing the constant news about work and possible settlement, more than 17,000 people a year on average emigrated from Friuli between 1827 and 1836, despite the strictness of the Austrian authorities to give passports. Illegal emigration was certainly even higher; it was uncontrollable and in the end tolerated, especially if the emigrants headed for territories in the Hapsburg dominions.

FROM 1866 TO 1914

Even after the annexation of Friuli into the Kingdom of Italy the phenomenon of emigration did not change substantially, it

already had consolidated characteristics and a long tradition, and was directed mainly towards the countries of Eastern Central Europe, during the summer months. The migratory route, the destinations and the relevant trades, the reasons which pushed people to leave and to choose a particular destination did not change and, if anything, sharpened. The economic growth in Europe meant a development in the building trade and infrastructures which always needed more workers, not only an increasing number of unskilled labourers but also professionals and particular and up-to-date specialisation, and also the ability to move into an ever more complex work organisation. In the period between annexation and the new century many emigrated: street traders, butchers, cutlers, carpenters, peat workers from the valley of the River Torre, the railway workers of the Tramontina valley, as well as farm labourers, sawmill workers, bricklayers, furnace workers, stonemasons, navvies and mosaic workers and tile layers. To the usual destinations of Austria, Hungary and Germany (where at least 90% of emigrants at the beginning of the 20th century went) must be added the countries of the Danube, Turkey, Russia, France and Switzerland.
The number of Friulian emigrants fluctuated from 17,000 to 25,000 a year from the middle of the century to the 1880s: the strongest fluctuations were linked to particular circumstances, and rose regularly from 20,000 a year in 1881 to 37,000 ten years later. The peak of 56,000 was in 1899, to then drop slowly to 36,000 in 1911, and then rise rapidly to more than 52,000 in 1914. This was 3.5%-5.6% of the population resident in the province of Udine in the years up to 1881, 7.3% in 1892, 10.3% in 1899, 5.7% in 1911, and finally 8.2% in 1914. But these figures have a relative value and are below the real figure, at least as far as the beginning of the 20th century is concerned: in 1903 Giovanni Cosattini, in the first serious survey into temporary Friulian emigration confirmed that, on the basis of evidence from the railways, there were more than 80,000 emigrants a year, equal to 13% of the resident population, with extremes of 25% from Moggio Udinese, 18% from Gemona, 15% from Tolmezzo

and San Daniele, down to 4.8% from San Vito al Tagliamento (1.5 in 1881), 4.8% from Latisana (0.99% in 1881). In 1914 the inspector of work, Guido Picotti, another keen observer of the migratory phenomenon of the time, estimated that there were 85,000 who left for Europe or overseas looking for work in that year, which represented 37% of the emigration from the area of the Veneto (in which Friuli was included for administrative purposes by the Italian government) which in its turn represented 18% of all the emigration from Italy[1]. Furthermore, in 1877, Bonaldo Stringher, the then vice-secretary of the General Manager's Office on Statistics, compared the data of the passports issued and the information from the mayors in Friuli, and recalculated the number of emigrants for that year from 10,000 to 16,000, and this was without being able to take into account the illegal ones.

One of the main problems when investigating emigration is in fact the numbers, especially in the periods when illegal emigration or at least that not controlled by suitable surveys was more considerable. Even when the Kingdom of Italy had the means to survey emigration statistics, they were only able to make an approximate calculation by default, at least until 1904, of the real extent of the phenomenon.

The last twenty years of the 19th century saw the mass migratory phenomenon to the plain and the appearance, together with the yearly movements, of a definitive move overseas. Even if the distinction between temporary and permanent (at that time it was called 'real', because migration for a short period, with the intention of coming back to the homeland, was called 'unreal') was and is imprecise, in so far as even those who went to Europe often decided to settle permanently, and those who went overseas planned to stay for a long period, to 'make a fortune' and save up enough to return home, it still remains a useful distinction especially because it corresponds to different and specific realities, characteristics and consequences. Seasonal emigration to European countries followed well-established routes, often of groups of skilled workers who came from the same area, and on

many occasions organised by a coordinator-mediator of that area, it guaranteed a steady but not high income, which could be invested back home to improve houses, extend family property, ensure a decent standard of living for the family and provide a basic professional training for sons. Emigration overseas however, either represented a radical abandonment of the homeland, or a risky venture for a more or less brief period of time to save up enough money to return home.

In 1875-1876 emigration towards the Americas began from the districts of Fagagna and San Vito and then progressively from other areas: by 1878 nearly 3,000 had emigrated, mainly to South America, also attracted by the propaganda put out by the governments of Brazil and Argentina through emigration agents who worked for the navigation companies and found a market ready to listen. The smallholders of the lowlands and plains who had begun to feel a reduction in their earnings not only because of the great agricultural crisis of those years but also because of the diseases which hit the vines and the silkworms, which drastically cut down production and earnings, and also because of the heavy tax burden (taxes on milled grain and on salt) and the rigidity of the farming agreements which burdened the tenant farmers with the effects of the crisis. The phenomenon exploded between 1887 and 1889, when there were nearly 5,000 departures a year for the New World, and it was not the poorest who emigrated, but those who had some capital, even if only modest, and the spirit of initiative: more than poverty it was the lack of opportunity, the uncertainty of the future, too rigid and oppressive social conditions which persuaded the people to leave. That which was becoming an exodus from the countryside began to worry the landed gentry, divided between hostility to a process which deprived them of a workforce and the inevitability of a phenomenon which eased the excessive population and solved the problem of poverty and backwardness without involving them, a problem which had to be sorted out. Towards the end of the century the tenant farmers and the smallholders of the plains swelled the ranks of the temporary emigrants: they did not have

the trades of those from the mountains and had to be content with more menial and less well-paid jobs – labourers, navvies and furnace – workers in Austrian and German brick works, where the ruthless competition brought by the Friulians to the local workers was based on forms of exploitation and self-exploitation, child labour and irreparable damage to their health. The contrast between local labour and Friulian workers characterised, sometimes more sometimes less, the years of the big flow of emigrants to the Austrian and German labour market. The Friulians' readiness to accept lower wages, saddle themselves with a lot of work, save on everything, even food, (they continued to use polenta as their staple diet), to take the jobs of others without hesitation, all led to the Friulians being considered as a disturbing element in the job market with relative disputes: they had a widespread reputation as *krumiri* (blacklegs). The union organisations of the towns where the emigrants went tried to soften this conflict, offering the immigrants their support and protection against the abuses of the employers, directing them to the places and the sectors where there was more demand for work, and above all encouraging the setting up of emigration support groups in the areas of departure too. On this premise the Secretariat for Emigration was set up in Udine in 1900, on the initiative of the young socialist lawyer Giovanni Cosattini, with the aim of helping, coordinating and directing temporary Friulian emigration, in collaboration with other institutions, both national and in the countries of destination. In 1901 the catholic Secretariat of the People was set up with similar aims.

Even overseas emigration reduced progressively to less than a thousand at the beginning of the century, rising suddenly in 1904, and rarely falling to below 3,000 a year, with peaks of 6,000 in 1906 and 1912, up to 10,000 in 1913 and 9,000 in 1914. The main destinations in Europe were still Austria, Germany and Hungary, but also Serbia, Romania and Turkey; since the beginning of the century France and Switzerland too had attracted thousands of emigrants.

The main destinations overseas were still Argentina and Brazil,

but with a fall in emigrants from a peak of 4,500 and 2,500 respectively in 1888, up to 1904, when more emigrated to the United States and Canada: in 1904 1,500 Friulians emigrated there, rising progressively to 8,000 in 1914.

THE TRADES AND THE TOWNS THEY LEFT

Mainly bricklayers, carpenters, stonemasons and sawmill workers emigrated from Carnia to Austria and Germany. Some went to Romania, Turkey and even Egypt. In the first ten years of the 20th century 11% of emigrants from Carnia were women, half of these came from Val Resia and accompanied their husbands, artisans or peddlers; in other cases they were household servants or those assigned to the kitchens of the groups of workers, which included their husbands, or those assigned particular jobs such as stacking wood in the sawmills or transporting materials in the building yards. There were fewer boys, about 3%, usually apprentice bricklayers or labourers, who nevertheless had heavy transport jobs.

Many also emigrated from the mountain and foothill areas of the west side of the River Tagliamento to work in the building trade, but with a particular specialisation, the mosaic layers and tile layers, who came from the area around Sequals, and the surrounding areas: these particular trades were welcome all over Europe and beyond. Many railway and road construction workers, stonemasons and miners from the areas of Aviano, Montereale and Val Cellina found work in the mines of North America.

Others from the plains of the Tagliamento emigrated to America to do non-qualified work in agriculture, the building industry or the mines but above all to stay in the various colonies built from nothing, on land granted by the government. From the beginning of the century only those who had a particular profession went to South America and they went to the big cities. North America attracted more with the chance to work in the big building industry, road and railway construction and in the facto-

ries: many went from San Daniele, Latisana and San Pietro al Natisone.
Many furnace workers came from the plains both from Pordenone and from around Udine and they represented about 80% of the emigration from those areas, among them many women and children who had to do heavy labour for long hours: they were recruited from small industries in Buja, Majano and Fagagna, who in their turn sub-contracted production in the furnaces of Central Europe, keeping their offers low and consequently paying the workers very little. This is the typical emigration of an unskilled worker, who, except for the foremen, were not asked for any particular skills, in contrast to the bricklayers and master bricklayers who, if they were organised in homogenous groups of experts and specialists, could get good work and therefore good wages.

PROTECTIVE LEGISLATION FOR EMIGRATION

The disruptions, illusions, cheatings and terrible living conditions of the first years of mass emigration gave rise to the direct intervention of associations for the help and protection of emigrants as well as a social and political debate which led, at the time of Giolitti, to the issuing of a series of legislations to regularise and protect the social and economic issues of emigration. The first law was in 1901 and was aimed at the protection of the emigrant in his homeland and during his journey, as well as aiming to keep a watch over and eliminate illegal emigration. A special government body was set up: the General Emigration Commission, supported by a Council of Emigration, who had as local reference points the municipal and district committees of emigration, whose task it was to provide details on passports, the cost of the journey, job opportunities and the precautions to take to avoid fraud. The figure of emigration agents was suppressed – they had been responsible for many cases of fraud and cheating – and they were replaced by agents of the 'carriers', that is the

navigation companies, who moreover, were responsible for the economic and material conditions of the journey. The latter had to be checked by inspectors in the main ports of embarkation.
The laws did not however get the desired results because emigration, even protected, was not organised and it was not possible to protect the emigrant once abroad. Only in 1904 and only with France was an agreement drawn up to that effect. In other countries of emigration, such as those where German was spoken, only the collaboration between associations and union organisations who supported job placements safeguarded the minimum economic and social guarantees. In 1910 some regulations updated the previous laws, ordering the institutes to help the emigrants and in 1911 the issuing of passports to unaccompanied children below the age of 12 was forbidden. In the same year an 'Emigration office for land borders' was set up: its task was to help emigration on the continent and repress illegal emigration. In 1913 the authorisation of the Commission for the transfer of any Italian workers abroad was made obligatory: it was possible only if there was a work contract and insurance against accidents. This legislation and the controlling bodies and the protection they provided had no effect whatsoever on autonomous or illegal emigration of either individuals or groups, which remained substantial.

EFFECTS OF EMIGRATION

In a positive sense emigration alleviated the overpopulation in the agricultural section, improving, in general, the earnings of the population as a whole. It reduced competition in the agricultural job market, improving work contract possibilities for those who remained on the land.
The remittances of the emigrants, valued at 20 to 30 million lire of the time annually at the beginning of the century, enabled the consolidation of small family properties, houses, land and ani-

mals. The increase in the demand for land, however, led to an increase in prices and the basic value of land, which was reflected in the rents charged to the tenant farmers. The poorest emigrant, such as the furnace worker, found himself forced with his work to meet the farm debts at home, without managing to find a way out of the vicious circle. In the cases where earnings from emigration were higher, they were not used to set up a professional activity back home, but rather to improve their situation abroad as an intermediary or small self-employed businessman.
The future of the emigrant was in the emigrant environment whilst the goods at home, entrusted to the wives, the young and the old, were a reserve.
The absence, for long periods, of young and older men in the medium term led to a not always positive change in habits and way of life (the spread of alcoholism, the abandoning of families for example) and a drop in the birth rate which had considerable consequences, influencing the demographic structure permanently (too many women and too many old people).

1915-1939

The outbreak of the First World War in August of 1914, which involved the places of seasonal emigration of the Friulians, suddenly interrupted the work routes, consolidated for decades, and imposed a return home, if not always forced, nevertheless inevitable. In 1915 there were only 2,000 expatriates: less than 800 were in Central Europe, 500 in Switzerland, 200 in Argentina and about 300 in North America.
Within the space of a few months the income from emigrants was reduced to nothing, the emigrants were unemployed, only some were employed in jobs with the military. Many fortunes, some considerable, which had been built up in Central Europe by Friulian entrepreneurs were lost, requisitioned by the enemy after Italy entered the war.

Only a few, and only a part were able to be recovered after the war, and only after interminable judicial arguments, when political and economic conditions in the countries of conflict no longer made it possible to work as it had been before the war. The end of the war, the destruction caused on the battlefields and behind the lines, the territory occupied and plundered by the Austrians and Germans after the Battle of Caporetto, had left a land of desolation and misery for those returning. After a few attempts at reconstruction by cooperatives of workers, emigration seemed the only way out also because of the population problem, even despite heavy loss of life during the war. The same fate awaited those Austrian territories which had been annexed to the Kingdom of Italy; they too, in the past, had seen emigration along the same routes as the Friulians.

The destinations changed though, but not the work. Bricklayers, tile layers, and mosaic layers headed for France, Belgium, Luxemburg and Switzerland. In 1920 there were more than a thousand in these countries and 16,000 in France.

Those living in the plain headed once again for South America (a thousand left in 1919 and 1920, and just from Cordenons alone a thousand left in these two years), for the United States (almost 3,000 in 1920) and Canada (more than 1,500 in 1920).

The face of emigration changed too: it was no longer groups organised by entrepreneurs or local contractors but individuals looking for work, the homogenous groups of workers which had characterised their trade in the countries of Europe were split up. Specialist workers no longer came from one particular area, those working in the building trade left from all over the territory now and those who went to work in the mines of North America came from all over too, agricultural workers from the plains and the area west of the River Tagliamento worked on the farms in Brazil and Australia. Most of the emigrants still came from the foothills and the mountains.

Departures of Friulian emigrants from 1919 to 1933

Year	*European Countries*	*Overseas Country*	*Total*
1919	3,052	1,479	4,531
1920	20,986	5,601	26,587
1921	11,293	4,356	15,649
1922	28,751	3,517	32,268
1923	28,212	7,655	35,867
1924	31,156	5,655	36,811
1925	23,373	3,983	27,356
1926	16,779	5,538	22,317
1927	9,149	7,741	16,890
1928	11,695	3,011	14,706
1929	14,130	2,313	16,443
1930	27,787	3,092	30,879
1931	14,661	1,824	16,485
1932	7,144	792	7,936
1933	6,132	709	6,841

Departures of Friulian emigrants from 1926 to 1932

Year	*Emigration in Europe*		*Emigration overseas*	
	men	*women*	*men*	*women*
1926	12,425	4,354	4,294	1,244
1927	7,093	2,056	6,571	1,170
1928	8,860	2,835	1,939	1,072
1929	11,790	2,340	1,142	1,171
1930	24,687	3,100	2,042	1,050
1931	10,157	4,504	1,113	711
1932	4,514	2,635	408	384
1933	3,654	2.478	354	355

Emigration to European countries and the Mediterranean basin from 1926 to 1933

Paese	*1926*	*1927*	*1928*	*1929*	*1930*	*1931*	*1932*	*1933*
Albania	32	26	97	50	38			
Algeria-Tunisia	5	8	28	232	160	374	154	101
Austria	185	211	198	172	192			
Belgium	778	601	1,282	2,743	1,369	1,021	357	371
Bulgaria		4	7	27	51	231	72	65
Czechoslovakia	89	58	87	35	38			
Egypt	24	38	12	18	46			
France	13,758	5,539	6,642	7,572	21,433	7,987	3,197	3,101
Germany	133	202	265	186	186	169	37	40
Yugoslavia	183	85	59	58	70			
Luxembourg	173	884	627	221	155			
Netherlands	177	294	231	263	314			
Romania	73	112	103	52	48			
Switzerland	884	996	856	1,270	1,514	1,283	580	285
Turkey	19	5	93	32	12			
Hungary	22	41	33	29	32	550	272	26
Other countries	246	45	1,075	1,170	1,746	3,046	2,475	2,143
Total	*16,779*	*9,149*	*11,695*	*14,130*	*27,409*	*14,661*	*7,144*	*6,132*

Overseas emigrants from 1926 to 1933

Country	*1926*	*1927*	*1928*	*1929*	*1930*	*1931*	*1932*	*1933*
Argentina	3,671	5,004	1,598	1,196	2,042	1,125	426	322
Australia	274	415	160	95	134	34	57	93
Brazil	115	179	56	35	22	12	10	1
Canada	605	1,246	281	284	361		-	-
U.S.A.	777	767	86	576	402	33	181	142
Other countries	96	130	830	127	131	620	118	151
Total	*5,538*	*7,741*	*3,011*	*2,313*	*3,092*	*1,824*	*792*	*709*

Monthly bulletin of the General Emigration Commission, from 1926 to 1933.
Annual statistics of Italian emigration from 1876 to 1925 published by the General Emigration Commission, Rome 1926, table n. 1 from p. 1381; table n. 3 from p. 1403; table n. 4 from p. 1453.

THE EMIGRATION OF NON-ITALIANS FROM VENEZIA GIULIA

The end of the Great War and the end of the Hapsburg Empire radically upset the institutional and cultural scene and the national identities of the people involved in the border changes and the changing of one nationality to another. In Venezia Giulia the first community to be profoundly effected by the events was the German speaking one, who left the area almost immediately: over 40,000 left, including those of other nationalities who had no intention of living under Italian jurisdiction. In the following years it was the new Italian citizens of Slovenian and Croatian nationality from Venezia Giulia and Istria who decided to emigrate for economic reasons, as did those from other parts of Italy, but also and often above all for political and national reasons. After the advent of fascism the 'aliens' were the object of discrimination and an obvious plan of 'de-nationalisation', centred on the progressive limiting of any national, cultural and linguistic representation (associations, schools, use of their language). There was a widespread diffidence and hostility against the Italian state by the Slovenes and Croatians, who they considered the usurper of their national rights which would be better represented by the nearby new Kingdom of Yugoslavia. This opposition became much more intense in the face of fascism. The spread of fascism in Venezia Giulia brought with it a strong nationalist intransigence and intolerance towards other nationals living in the area (because of this it was called 'frontier fascism') which became violent against associations, and not only Slovene and Croatian ones. In such a context the movement of these people was encouraged and unhindered and people from other parts of Italy came to take their place. Nearby Yugoslavia also offered the chance to keep their language and their nationality intact as well as offering work which Italy was taking from them, above all in the public sector. Teachers and railway workers were particularly discriminated against, sacked or moved within the Kingdom of Italy. More than 350 teachers moved to Yugoslavia before 1923, 180 had been sacked, and more than 400 moved somewhere else, whereas already in 1919 an association of

'displaced teachers from the Coast to Ljubljana' affirmed that it could count on 150 adherents. Some Slovenes and Croatians had also been part of the migratory flow from the Hapsburg Empire to the Americas. It is difficult to calculate the numbers for the first years after the war because of the confusion of dates and information and the methods and criteria used. Estimates vary from 20,000 to 50,000 which reached 150,000 over the fascist period[2]. More realistic estimates indicate a number of non-Italian permanent emigrants from Venezia Giulia and from Istria at no less than 50,000. But only for the period from 1930 to 1938[3] which is better documented, the real extent of the phenomenon was nearer 100,000[4]. The majority of expatriates went to Yugoslavia, particularly in the first years, and then in the second half of the 1920s to Argentina and the United States. The navigation companies of Trieste advertised their reduced tariffs to South America all over the Slovene and Croatian towns. The particular aspect of emigration from Venezia Giulia in the immediate post-war years was contrary to the national trend, with emigration to European countries prevailing over emigration overseas, at least until 1923. Moreover, after 1927, the year which restricted emigration, among other reasons, «to defend the demographic power of the nation», permanent emigration was forbidden. In Friuli Venezia Giulia emigration visas were given with no problem to those who were born in the annexed territories before 1919 and to those who were not Italian. In the areas of Venezia Giulia, Istria and Dalmatia, emigration increased in 1927 by 14% and even more over the following years. With the liberalisation of emigration following the economic crisis of 1929, even more emigrated to France, Switzerland and Belgium rather than to the Americas. From 1926 to 1930 there were many smallholders (a thousand a year) and many from Istria above all, who could not pay the debts they had contracted in buying houses and land after the revaluation of the lira had considerably increased their interest rates, they had to give up and go.
As in the case of Italian emigration, and perhaps even more so, emigration for political reasons and more specifically national reasons was mixed with purely economic ones.

THE FASCIST POLICY OF EMIGRATION

At the beginning fascist power did not interfere in emigration, except in the re-organisation of the General Emigration Commission, structured in provincial delegations, which had to oversee the placement of workers abroad and suppress illegal emigration. Despite the fact that 40% of Italians who emigrated abroad came from the Province of Udine, it did not have a delegation. In 1925 the regional office for emigration, which was the peripheral body of the Foreign Ministry, was transferred from Treviso: its task was to help and coordinate in the sector. To the usual emigration for economic reasons, emigration for political reasons was added, those against fascism who were persecuted by the regime: any past militant unionists and workers were, as a consequence, not only the objects of violence and judicial proceedings but also had difficulty finding work, and so they emigrated, especially to France and South America for the double reasons of economy and politics.

In 1924 the first signs of difficulty for emigration appeared: the United States drastically limited access for Italian emigrants and three years later the fascist regime put political restrictions on emigration, with legislative and administrative measures. In fact in the second half of 1927 permanent emigration was strongly prevented, which would have reduced «the demographic power of the nation», temporary emigration was tolerated because it was a source of income and a way of spreading the propaganda of fascism to the Italian communities abroad. 'Free' emigration was forbidden, that is, those who went abroad without any point of reference, and emigration visas were only issued to those who had a work contract with a recognised employer, and for a period no longer than three years. Re-joining families was allowed but with strict limitations.

The effect was to increase illegal emigration and to change what was temporary emigration into permanent emigration: people did not return after seasonal work because they were afraid they would not be able to get away again and so they stayed in the

foreign country trying whenever possible to be joined by their families. This happened particularly in France in 1932, when the Italian government refused to give visas to work there, and in reprisal the French refused to give resident permits. Among the emigrants organised propaganda in favour of fascism increased, as did political police informers, creating tension with the governments of the host countries.

In 1930 the depression led to an increase in emigration visas, but the effects of the depression at an international level, with a subsequent drastic reduction of job opportunities in all industrialised countries, and the beginning of an aggressive foreign policy on the part of Italy, gradually closed the emigration channels until the Second World War. On the other hand mobility within the Italian state increased, which involved over 40,000 people in the 1920s, and fell to 25,000 about the middle of the 30s. It had, however, a new aspect which was indicative of the seriousness of the economic and material situation of the place of origin: a very high percentage (55% in 1931) were women, and what is more girls who went to be household servants in the cities. 300 families, from the plains of the area west of the River Tagliamento, moved to the farms which had just been built in the Pontine Marshes which were in the process of being reclaimed, and it was their job to complete the work.

At the beginning of the 1930s a policy of demographic expansion was initiated, beginning with the 'colonisation' of Libya, where about 200 Friulian families went in 1931-1932 and were given small farms to improve in Cirenaica. The majority came from the areas of Pordenone, San Vito al Tagliamento, Latisana, Codroipo and Palmanova. They were supposed to be chosen and picked for their ability to work, efficiency, soundness and faithfulness to the regime, dismissing any who had to support old people or children. In actual fact more often than not it was families who had difficulty finding a job and risked being a burden on the state who went there. More than 13,000 Friulian workers found work connected with the military conquest of Ethiopia,

and many remained there in the following years, only to find themselves overcome by the events of the war in 1940, and put on a par with the 'colonists' of Libya.
In 1938 a new form of organised emigration began: following agreements between Italy and the Third Reich, the fascist unions, together with their German counterparts, organised the transfer to Germany firstly of agricultural and then industrial workers, at economic conditions unimaginable for Italy at that time. The conditions of life and work were then found to be very hard and discipline at work and outside was very strict, and even the financial rewards were subject to restrictions. Unemployment and under-employment, hidden but heavy, which involved more than 50,000, persuaded many Friulians to ask to be part of the contingents of workers who left Udine in 1938. Among them were 1,800 agricultural workers, many of whom were women, and 2,600 building labourers, which rose to 7,000 and 2,500 in 1940. In the following years the numbers of Italians working in Germany rose to more than 25,000 in 1942 after requests from Germany; the whole German economic system needed manpower and was able to offer higher wages than in Italy.
The Italian armistice in 1943 surprised many of these workers who, though formally maintaining their condition as voluntary workers, saw a considerable worsening in their working conditions and standard of living, which became more and more like those who were interned[5].
The war in September 1939 forced many emigrants to return home, not only because they were called to arms but also because in many cases they were living in countries, such as France, which were at war with the Axis powers, even if Italy maintained it was still 'not at war'. When Italy finally did join the war many emigrants were interned in the countries Italy had declared war against, or in some particular situations where emigration had had political connotations, the emigrants joined in the war against the Axis powers (for example the participation of some Italians and Friulians in the French resistance).

1940-1968

At the end of the Second War Friuli Venezia Giulia bore the signs of the German occupation which had aimed at annexing the territory, imposing Nazi racial politics and destroying any opposition with cold-blooded, ruthless methods. It had been the theatre of partisan warfare carried out by both the Italian and Yugoslav resistance. The national appurtenance of Venezia Giulia, the Gorizia area and a part of Friuli were the object of contention which involved anti-Nazi fighters, the countries concerned and the allied powers. The way the last months of the war went foreshadowed the destiny of the contested lands. A large part of the territory acquired by Italy after the First World War, inhabited by Slovenes and Croats, became part of the new state of Yugoslavia, which also claimed the main cities of Trieste and Gorizia, and the eastern stretch of Friuli, while the Kingdom of Italy, weak and under protection, recalled the old appurtenance of these lands to Italy and the sacrifices faced to redeem its fascist past. Diplomatic action and the military presence already defined the post-war situation even then: Fiume, Istria, the eastern part of the province of Gorizia went to Yugoslavia. The allied military government kept control of the territory until the ratification of the peace treaty in September 1947, in an indirect rule in the province of Udine, in a direct rule in the province of Gorizia and zone A of Trieste. Zone B of the province of Trieste was under the administration of the Yugoslav military. For Trieste the situation was prolonged, because the Free Territory under the aegis of the United Nations was never entirely put into effect until 1954, when the two zones passed under the direct sovereignty of the two countries.
In that period the drama of the exodus from Istria, Fiume and Dalmatia increased, and a large part of the Italian population (between 250,000 and 300,000 people) collected as refugees in Trieste and other parts of Italy. Many, either immediately or in the following years, emigrated.

EMIGRATION FROM FRIULI

At the end of the conflict many problems came to light which the war had hidden: the backwardness of agriculture, the lack of material and financial resources, the weakness of the productive system, the excess of manpower; to all these was added the damage caused by the war, above all in the infrastructure, in the buildings and the lines of communication. There were 50,000 unemployed, and the cost of living was impossible even for those who had work. Emigration was once again almost compulsory. In the middle of 1946 the first group of workers left to work in the furnaces of Austria, then the mines of Belgium and then to other European countries. By the end of the year there were 1,300 official emigrants, 10,000 in 1947 and 1948, and there were many more who emigrated illegally. The roads followed were the same as before, to France, but also to Belgium and Luxemburg; from1951 Switzerland was preferred for the first time rather than France and Belgium, because of the demand for manpower triggered by industrial growth. In 1947 many left for Argentina and to a lesser extent Brazil, which were both asking for agricultural workers, and to Venezuela which attracted workers from the building trade. From 1949 many young people headed for Canada and in the following years Australia. At the end of the 1950s it was West Germany, in full economic development, which became the point of attraction. Governments played a more important role in emigration after the Second World War, through contracts and agreements which directed and controlled the flow of migrants. For Italy this represented a basic change whereby she could control the surplus of manpower, she could guarantee an input of foreign currency and instigate stricter diplomatic relations with the countries of emigration. The intergovernmental agreements were useful to overcome any obstacles or limitations which every country imposed on the freedom of movement and job-seeking for foreigners, in order to protect their own countrymen, upon the frequent requests of the local union organisations which feared a negative effect on both the employment and earnings of the local workers.

International emigration agreements reached by Italy between 1946 and 1951

Date	*Country*	*Agreement*
23.06.46	Belgium	Protocol for the transfer of 50,000 miners.
21.03.47	France	Agreement regarding immigration in France
19.04.47	Sweden	Agreement regarding emigration of workers
06.04.48	Luxemburg	Agreement for the emigration of 1,000 agricultural workers
22.06.48	Switzerland	Agreement relating to immigration
04.12.48	Netherlands	Agreement for the recruitment of miners to work in the Dutch mines
18.05.49	France	Agreement regarding the emigration of workers in the Saarland
15.07.50	Brazil	Migration agreement N. 19
21.03.51	France	Emigration agreement
29.03.51	Australia	Agreement for assisted emigration

Source: INPS, *Accordi internazionali per le assicurazioni sociali e l'emigrazione stipulate fra Italia e altri paesi* (International agreements for social insurance and emigration stipulated between Italy and other countries), Rome 1954.

Assisted emigration, by the Ministry of Employment, involved a lot of workers, taken on with collective work contracts, and guaranteeing help with any documentation, with the cost of the trip and with the first 'welcome' in the new country. Quid pro quo was given by the high standard of physical condition and professional ability required to be accepted for this type of emigration; therefore, the 'free' émigré, with no preliminary contacts, following the traditional 'migratory chain', with the presence of relatives or friends or the news which they sent, directed the migratory routes.

The post-war growth in the European economy, together with a greater possibility of knowing the job market which public bodies and private organisations were offering, with subsequent international agreements and the relations kept up with fellow countrymen abroad, focused more attention on the place to choose. Industrial advancement favoured change in the job market, and the traditional occupations connected to the building

industry changed more and more to jobs in industry.
The 50s and 60s marked an increase in emigration from Friuli, with a constant number from the foothills and mountains, but in this case too, it is difficult to define the reasons for migration. Some reliable sources put the figure at 44,000 in 1951 and a number varying from 53,000 to 80,000 in the 1960s[6]. But more than the phenomenon as a whole, its distribution is relevant because it involved the outer areas of the region. In a debate at the Regional Council of Friuli Venezia Giulia in October 1965 it was underlined how in the area of the Carnia foothills 24% of the active population (8,000 people) had emigrated, with a growing trend compared to previous years (13.5% in 1957, 17% in 1961), with some places over half the active manpower leaving, and in some cases as much as 90% of the workforce. Similarly in the foothill region of Venezia Giulia it involved more than half the active work force. As far as Carnia was concerned there were more than 22,000 emigrants in 1961, rising to 26,000 in 1965: in the same period information from the Carnic community showed that the average number of seasonal migrants from between the first ten years after the war and the 1960s rose from 9,000 (10% of the resident population) to 12,000 (13.5% of the resident population between 1945 and 1960), bringing about a further de-population of the mountain areas, which, between 1951 and 1971 lost 24% of its residents, equal to 34% of the active population.
The disagreements over the numbers is also reflected in the difficulty in distinguishing the movements: whether seasonal, periodical or definitive both inside and outside Italy. However up until the end of the 1960s more emigrated than migrated to other parts of Italy. Many emigrants tended to keep their residence in the town they came from for a long time and so cancellations from the registry do not take into account all those seasonal and temporary emigrants.
Emigration abroad continued to have a negative effect on the places left, above all in the case of individual emigrants who were not then followed by their families, in that it increased inflation caused by monetary remittances which were used in non-productive sectors (family consumption, paying off debts,

buying or improving property). If these amounted to 2.5 billion lire in 1942, they increased to 7.17 in 1958, and almost 10 in 1963, mainly gathered from the banking sector[7].

EMIGRATION OF WOMEN

A relatively new phenomenon was the number of independent women who emigrated. Starting from 1947 it was Switzerland which attracted them most and by the beginning of the 1950s they represented 30% of the immigrant workforce there. From the beginning the work they did was traditional: servants in families and hotels, then they became workers in the textile industry, the confectionery industry and finally precision mechanics in other sectors. Light industry also attracted young women to Belgium and Germany.

EMIGRATION FROM THE GIULIA REGION

A new phenomenon in the context of the region, but also of Trieste and Venezia Giulia, was the emigration from these areas after the Second World War.
The first signs were the departure of 3,167 refugees from Istria who, having refused in 1948 either to return there and become Yugoslav citizens, or to opt for Italian citizenship, found themselves stateless and through the International Refugee Organisation emigrated to Australia in 1951. The Australian government had in fact decided in 1947 to open its doors to European immigration, and in particular to refugees and political refugees: its aim was to populate the vast uninhabited areas of the continent and this was an alternative to the dreaded immigration of Asians. Until then Australian immigration policy had been rather restrictive, especially with regard to Italians. In this case too, the change came with an Italo-Australian agreement of March 1951, renewed, with modifications, until 1964, which provided help in immigration to those specialised or not, according to their predicted needs, and selected according to criteria of

age, civil status etc. The worker had to respect various commitments and the government had to guarantee that the system worked well. At the same time, in 1952, the Intergovernmental Committee for European Migration (ICEM) was founded, which gathered numerous adherents worldwide. Its aim was to ease emigration from overpopulated European countries to countries overseas which offered the chance of regulated immigration, providing such services as recruitment, selection, reception and placement of the workers as well as language and professional training courses. The basic structure was the emigration centre, with areas adapted to host the emigrants who were waiting to leave (in Italy, for example, there were six) and stopping places, with the chance of accommodation in transit. Trieste was one of these stopping places for those emigrating to Australia, with organisational support from the local employment office.

It was through the ICEM that emigrants left for Australia, also from Trieste, starting from 1955, when the intergovernmental agreement was really put into force by the Australian government. Following this process, 23,000 from Trieste and the Venezia Giulia area emigrated between 1954 and 1964, 10,000 alone by 1957 (this is approximate as the exact number is difficult to quantify). Among these a quarter may have been refugees.

The choice of emigration to a distant destination which was made possible by the existence of help in the cities, was due to the widespread economic and unemployment crisis, which was a result of the withdrawing of the Allied Military Government (AMG) and the support, with its social and security functions, this had given to the local economy. The shipbuilding industry was in crisis, as was the port, which was cut off from links with Central Europe. There was no body of medium-sized industries and the small industries were undersized. The thousands of former employees of the military government, the tide of refugees from Istria and the commuting workers from neighbouring areas were also a burden on the job market. There were nearly 20,000 unemployed or under-employed. The psychological aspect also weighed heavily, the feeling of being in a place and situation which by now were of no significance, and with no prospects. To avoid reprisals, the police, employees of the

AMG, who were accused of having shot at the crowd in November 1953, were embarked secretly.
More than half of the emigrants who went to Australia were skilled workers, who thus left a dearth in their home country and could not always use their skills to the full when they arrived there, where they lost status on the job market; and to this was added also the workforce from the lands ceded to Yugoslavia, who were mainly farm labourers.
In the following years less than 4,000 of those who had left for Australia during the period 1954-1961 returned to Trieste[8].

Departures of individual emigrants from Friuli from 1951 to 1957

Country of immigration	*1950*	*1951*	*1952*	*1953*	*1954*	*1955*	*1956*	*1957*
French Equatorial Africa			171	7	1			
Argentina	7							44
Australia	103	381	561	1		584	218	387
Austria	103	77	10	2	13	8		258
Belgium	37	2,000	569	263	9	1,195	102	541
Brazil			10	25	21	5		24
Cameroon	12	98	76	14	2	113	34	35
Canada	12	56	210	307	1,211	272	13	1,054
East Africa		26					2	65
France	241	1,696	3,023	1,423	1,142	1,468	3,710	7,331
West Germany		362	36	10	28	258	761	1,328
Kenya		3	1	1	7		3	19
England	158	130	38	44	69	22	41	149
Luxemburg	31	1,082	869	1,372	1,616	1,669	2,236	3,365
Nova Scotia						7	43	20
Holland				44		6	40	141
Rhodesia		6	4	6	2	5	27	120
South Africa	3	9	1	12	228	1	2	44
Switzerland	193	3,190	2,096	2,554	4,575	5,383	8,277	9,735
USA			1				1	77
Venezuela	15	3	1	20	2	1	6	206
Other Countries			43	80	20	8		48
Total	*915*	*9,119*	*7,720*	*6,185*	*8,947*	*11,005*	*15,518*	*24,995*

Taken from *L'Emigrazione in Friuli*, Camera di Commercio di Udine, 1962 by O. Lorenzon and P. Mattioni.

Emigrants divided into workers and family members in 1955, 1956 and 1957

	Workers		*Family members*	
Year	*M/W*	*M*	*M/W*	*M*
1955	11,005	10,750	1,060	384
1956	15,518	13,219	835	238
1957	24,995	20,439	3,042	1,070

Individual workers and family members who emigrated to European countries and outside Europe

Year	*Country of emigration*	*Workers*		*Families*	
		M/W	*M*	*M/W*	*M*
1955	Europe	10,136	9,884	484	168
	Outside Europe	869	866	576	216
1956	Europe	15,161	12,868	445	145
	Outside Europe	351	351	389	93
1957	Europe	22,863	18,645	1,420	502
	Outside Europe	2,132	1,797	1,622	568

Taken from *L'Emigrazione in Friuli*, Camera di Commercio di Udine, 1962 by O. Lorenzon and P. Mattioni.

TOWARDS THE END OF EMIGRATION

By in-depth surveys of the territory it is possible to hypothesize how migration was differentiated according to periods over the last thirty years, underlining the differences in the territory[9]. Between 1962 and 1964 there was a short period when there was a drop in emigration, with a positive effect linked to the beginnings of growth in the industrial sector in the region, especially in the area around Pordenone, which required unskilled labourers on low wages.

From 1965 to 1969 there was a consistent upswing in migration involving not only abroad but also within the country. It involved mainly unskilled labourers from the agricultural or building trade who left from small, underdeveloped areas. The traditional building industry became the means of getting experience and

some qualification for those from the agricultural sector. This crisis of the technological progress of traditionally poor building caused a transfer towards the areas of industrial development in Europe. Those who had professional qualifications but could not find suitable work in the region also moved to Switzerland and Germany, where they found good jobs and higher wages. These were also alternative solutions for those who had emigrated overseas in the preceding years.
Young people, more men than women, but with a decisive increase in the number of women, emigrated from the usual areas such as the mountains. They already had a trade either through an apprenticeship or had attended a professional/technical school. They stayed away for long periods with short trips home, keeping up family ties and residence, even though they may have married abroad, although if they married abroad more often than not they stayed abroad or in other Italian communities. This kind of emigration went down during the 1970s when people preferred shorter stays of between five or eight months, abroad or in other parts of Italy, returning with better professional qualifications.

1969-2005: EMIGRATION AND RETURNS

From 1968 onwards more people returned than emigrated. Internal mobility was higher than emigration: this is confirmed in 1971 when more people transferred their residence from abroad than to abroad[10]. In 1973 the international economic crisis led to a stagnation in the migratory flow, while the effects of local industrial development and a specific regional legislation aimed at encouraging the return of the migrant workforce which had emigrated periodically, and even of those who had settled abroad. The regional job market was now able to employ the workforce which had been too much for it in the past, especially if they were qualified, whilst there was still an abundance of

unskilled workers, which had mainly come from the agricultural sector. The long-term effects of emigration were felt on the demographic structure, which had felt a loss of young people, mainly men, in the preceding years, that is, the lack of the more productive intermediate-age group and the increase in the numbers staying on at school meant fewer young people on the job market. The work available needed more qualifications.
Emigration abroad was replaced by migration to other regions of Italy or within the region itself, particularly from the less important areas not involved in economic development, which, of course, made the demographic situation even worse in these areas. Emigration abroad was linked to particular professions and types of work (young specialised technicians, with high salaries, in extremely highly qualified sectors, such as big engineering projects in various parts of the world).
Those returning were married couples of 35-40 years old who had been away for 10-20 years, with high professional qualifications, who built their own houses and set up, in some cases, their own business. There were fewer retired people who came back, especially if their children remained abroad.
The main periods of return were 1966-1970 and 1970-1974, especially from European countries, whereas there were fewer returns from overseas.
The earthquakes of 1976 and the subsequent rebuilding, after an initial phase of uncertainty and some emigration, accentuated the process already going on, offering the chance of work and enterprise which were not limited to the first phase of reconstruction, bringing to an end the phenomenon of migration even from outlying areas, which had still had in 1976 a fair number of emigrants and were the areas most hit by the earthquake.
People still go abroad to work but for highly qualified jobs, to work for big Italian companies or to take on contracts for important jobs.

HOW MANY CITIZENS FROM FRIULI VENEZIA GIULIA ARE ABROAD TODAY?

The latest figures (February 2008) are 134,074 registered at AIRE (Anagrafe degli Italiani Residenti all'Estero), the registry of Italians resident abroad, who originally came from Friuli Venezia Giulia and who are now present in 170 countries in the world: about 76,400 in European countries, 11,000 in North America, 37,500 in Central and South America, 6,000 in Australia and New Zealand, less than 3,600 in Africa and 1,300 in Asia. There are more than 400 places in the world where they meet and socialise: the Fogolârs Furlans - Ente Friuli nel Mondo (Friuli in the world), Circoli dell'Associazione Giuliani nel Mondo di Trieste (The Association of Giulians from Trieste in the world), ALEF (Associazione Lavoratori Emigrati del Friuli Venezia Giulia di Udine (The Association of Emigrant Workers), Segretariati dell'EFASCE (Ente Friulano Assistenza Sociale e Culturale Emigranti di Pordenone, Social and cultural assistance for emigrants from Pordenone), ERAPLE (Ente Regionale ACLI per i Problemi dei Lavoratori Emigrati di Udine, Regional body for the problems of emigrant workers abroad from Udine), and Unione Emigranti Sloveni del Friuli Venezia Giulia di Cividale del Friuli (The Union of Cividale del Friuli of Slovene emigrants from Friuli Venezia Giulia).

People from Friuli Venezia Giulia registered at AIRE as of February 25th 2008, by province of origin

Province of Gorizia	7,677	Province of Udine	64,792
Province of Pordenone	41,845	Province of Trieste	19,760
Total			*134,074*

People from Friuli Venezia Giulia registered at AIRE as of February 25th 2008, living in European countries

Austria	1,397	The Netherlands	1,659
Belgium	8,726	Poland	61
Bosnia-Herzegovina	63	Portugal	120
Bulgaria	40	United Kingdom	3,533
Croatia	6,068	Czech Republic	85
Denmark	104	Republic of Serbia	119
Russian Federation	92	Romania	218
Finland	56	San Marino	31
France	19,477	Slovak Republic	40
Germany	8,834	Slovenia	2,088
Greece	280	Spain	2,795
Ireland	116	Sweden	332
Luxemburg	1,778	Switzerland	16,033
Monaco	49	Hungary	174
Norway	120	Others Europe	101
Total			*74,589*

People from Friuli Venezia Giulia registered at AIRE as of February 25th 2008, living in Central and South America

Argentina	26,139	Paraguay	155
Bolivia	125	Peru	326
Brasile	4,884	Dominican Republic	155
Chile	417	Uruguay	1,305
Colombia	407	Venezuela	2,938
Costa Rica	128	Others Central and South	
Ecuador	264	America	263
Totae			*37,503*

People from Friuli Venezia Giulia registered at AIRE as of February 25th 2008, living in North America

Canada	6,722	Mexico	324
United States of America	3,948	Bahamas	3
Total			*10,997*

People from Friuli Venezia Giulia registered at AIRE as of February 25th 2008, living in Oceania

Australia	5,806	New Zealand	179
New Caledonia	87	Others Oceania	18
Total			*6,090*

People from Friuli Venezia Giulia registered at AIRE as of February 25th 2008, living in Africa

Ivory Coast	21	Republic of South Africa	2,956
Egypt	107	Tunisia	24
Ethiopia	30	Zambia	29
Kenya	58	Zimbabwe	64
Morocco	37	Others Africa	248
Nigeria	25		
Total			*3,599*

People from Friuli Venezia Giulia registered at AIRE as of February 25th 2008, living in Asia

Saudi Arabia	29	Israel	395
United Arab Emirates	87	Lebanon	37
Philippines	41	People's Republic of China	111
Japan	87	Singapore	39
Jordan	31	Taiwan	20
Hong Kong	22	Thailand	85
India	22	Turkey	88
Indonesia	44	Others Asia	158
Total			*1,296*

Note

1. To Giovanni Cosattini, founder and inspiration of the Segretariato dell'Emigrazione, then socialist MP and the first Mayor of Udine after the Second World War, we owe the fundamental description in *L'emigrazione temporanea dal Friuli*, Bertero, Roma 1903, reprinted with an introduction by F. Micelli, Direzione regionale del lavoro assistenza sociale ed emigrazio-

ne della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, Trieste 1983. Guido Picotti noted the reluctance of the enquiries carried out by his office in various articles published in the daily Udine newspaper «La Patria del Friuli». All subsequent studies on the phenomenon refer to it, among them B.M. Pagani, *L'emigrazione friulana dalla metà del secolo XIX al 1940*, Arti Grafiche Friulane, Udine 1968, which reported the data on Friulian emigration for those periods, areas and sources. A similar picture is given in two volumes by G. Di Caporiacco, *Storia e statistica dell'emigrazione dal Friuli e dalla Carnia*, Ente Friuli nel Mondo, Udine 1969. From these books the big differences regarding numbers emerge from the various sources to which the authors refer, so that it is almost impossible to reach a figure which is not approximate.

2. The various assessments and numbers are analysed by P. Purini, *L'emigrazione non italiana dalla Venezia Giulia dopo la prima guerra mondiale*, «Qualestoria», ns., XXVIII, n. 1, 2000, pp. 33-54.

3. *Ivi*, p. 52, with indications of the assessment criteria and reasons for which the author thinks it is an underestimation of the real figure.

4. 100,000 is the figure which the Slovene historiography gives: see *ivi*, p. 36.

5. Matteo Ermacora, *Campi e cantieri in Germania. Migranti friulani nel Reich hitleriano (1938-1943)*, in M. Fincardi (ed.), *Emigranti a passo romano. Operai dell'Alto Veneto e Friuli nella Germania hitleriana*, Cierre, Verona 2002, pp. 155-198.

6. The first figures are indicated by O. Lorenzon and P. Mattioni, *L'emigrazione in Friuli*, Camera di Commercio di Udine, 1962. According to G. Bazo, *Popolazione e forza lavoro*, Camera di Commercio di Udine, 1961, at that time the number of emigrants was 80,000, according to G.B. Metus, *Una politica di sviluppo regionale*, Arti Grafiche Friulane, Udine 1966, the number of emigrants was 70,000 over all the region, this same estimation is subsequently indicated by G. Bazo, N. Parmeggiani, G. Maggi, *Esame dei problemi economici della provincia di Udine*, Camera di Commercio di Udine, 1967.

7. R. Meneghetti, *Le rimesse degli emigranti 1945-1964. Politica economica e politica del diritto*, «Storia contemporanea in Friuli», XVI, n. 17, 1986, pp. 31-60.

8. On this topic see: F. Fait, *L'emigrazione italiana in Australia (1954-1961)*, ERMI, Udine 1999.

9. *Movimenti migratori in Friuli 1960-1975: un'indagine orientativa*, CRES, Udine 1977.

10. See G. Valussi, *Il movimento migratorio*, in *Enciclopedia Monografica del Friuli Venezia Giulia*, vol. 2.2 *La vita economica*, Istituto per l'Enciclopedia del Friuli-Venezia Giulia, Trieste 1974, pp. 897-899.

THE EMIGRANTS' JOURNEY: FROM SAILING SHIPS TO THE SECOND POST-WAR PERIOD

WITH SPECIAL FOCUS ON DEPARTURES FROM THE PORT OF TRIESTE

BY FRANCESCO FAIT

The emigrants' journey is of particular importance for the observer of the 21st century, as it has been for the millions of people who have experienced or witnessed such journeys in the past decades and centuries, as well as for earlier observers. It is by no means a coincidence that between 1871 and 1914, the period of the so-called 'great transatlantic emigration', it was common to stretch a thread between the ship deck and the land: the thread broke when the ship left the dock, bringing its load of emigrants towards the ocean. The symbolism was meaningful and manifest, although not really based on reality: first of all, emigrants were often experienced and skilled travellers who had severed that thread and knotted it back multiple times (as did the seasonal migrants travelling between Europe and the Americas known as Golondrinas and Birds of Passage); secondly, travellers often boarded the ships in foreign ports, in countries they felt no connection with, meaning they had already severed that thread hundreds or thousands of miles before, possibly in some noisy and crowded railway station. Furthermore, the journey by sea, the transoceanic crossing, was just part of the emigrants' journey: they had to go through equally challenging phases when covering the stretch between home and the port of

embarkation, when staying at this port and then again, after landing, at the port of arrival, as well as when travelling to their final destination. It is nevertheless undeniable that, due to its strong symbolism, the ocean crossing is usually considered as the climax and embodiment of the migratory experience.
After all, journeys, emigrants' journeys by sea, are all similar in their typical features; it would thus be possible to analyse them diachronically, from the period of sailing ships until after the Second World War, comparing both the journeys per se and the reasons why people decided to leave, the diet, the accommodation on board or at the port of arrival.
This study will examine these topics, especially with reference to the legendary period for emigrants' journeys: from the late decades of the 19th century to the early 20th century, with special focus on the port of Trieste, which, in the first decade of the 20th century, played a major role in European emigration to the Americas (the same occurred between the two World Wars, due to the number of Jews leaving for Palestine, and after the Second World War, because of the subsidized migration of Italians).
Different sources have been used: scientific literature, archive documents, analyses carried out by writers, autobiographic memories of people who crossed the ocean as emigrants. We will not analyse these sources from a historiographical point of view, but an element can be immediately noticed: the journey for emigration purposes was seen very differently by those who analysed it and by those who experienced it, not only due to the different cultural means available. This is how, for instance, Georges Guyan commented on the swarms of Italian emigrants he saw in 1898:

> Emigrants are thus sent far away, into lands to be tilled, reclaimed, and later cultivated, and the regions where they end up packed are even more uncivilized, we would say even wilder, than the remote parts of Italy where they come from; between their starting and their arrival point, these people have crossed contemporary civilization like the hasty traveller crosses an oasis when coming from regions of the furthermost desert. These people are destined not to enjoy the civilization they swiftly

glimpsed; emigrants are not initiates in it, their participation is completely passive, insofar as they are its victims[1].

In the paragraph we have just quoted, the French writer identified at least two migration-related *tòpoi*: the emigrant seen as victim and the antinomy civilization/uncivilization, which it is worth discussing. As to the first *tòpos*, it should not be taken for granted that emigrants are by definition naive[2]. The second *tòpos* reveals an inclination to prejudices as well as the haste to divide the world into geographical areas, which are then ascribed to civilization or its lack, ignoring the fact that even in the areas defined as civilized there were large areas of marginality; it is, however, true that emigrants came in touch with a civilization they just caught a 'glimpse' of, with which they would have contacts only from a distance, as they were destined to be secluded into third or fourth class railway carriages, to be later transferred to cheap inns scattered throughout the city slums or to those often run-down and unhealthy structures called emigrants' houses.
The assessments of those who actually experienced emigration can, however, be very different from what we have just outlined: they convey a more cunning and disenchanted outlook, deriving from both proximity to and distance from the recounted events (proximity, because they were the protagonists, and distance in time, as the events are recalled long after they took place), but probably also from the reflected glory of the successful emigration, if it had indeed been successful. Life aboard the ships crossing the ocean was, after all, a cross-section of what happened on the mainland. People were born, fell ill, died:

Many women were... near their time and left nonetheless, maybe in the belief they'd save on the trip or on the childbirth, because it was free; small children under six months or one year of age did not pay, they stayed with their mum. On each trip one, two were born; one or two... well, always well, always well. No child ever died. Whereas, during each trip one or two men died, maybe old, maybe sad, I don't know what plagued them[3].

THE DECISION TO LEAVE

The decision to go away, to leave one's home, to start the journey usually rooted in need and straitened circumstances: poverty, unemployment, exploitation, exorbitant taxes, usury, difficult climatic or market situation. Deep-rooted circumstances, which cannot be overcome in the short run, but which suddenly appear disruptable by playing the emigration card. The decision to emigrate and the choice of the destination are strongly influenced, at least in the early stages of the 'Great Emigration', by intermediaries, middlemen, emigration agents and representatives of shipping companies, who immediately become the addressees of the anti-emigration debate, in which they are depicted as sly and deceitful agitators, whereas future emigrants are presented as brainless robots:

> Everywhere there are clerks scenting poverty and dissatisfaction and offering ship tickets to those poor wretches who want to leave their country, or inciting them to sell house, chattels and land to scrape together the money for the journey. Doctors studying the power of suggestion could observe emigrants to study how an idea planted in the brain can act on a man's will with almost no participation of awareness.
> Starvation, weakness, depression exalt excitability and make suggestion easier. The carrier lends a hand to these wretches to get them up to their feet and uses all the skills of his trade to impress them, to fascinate them, to plant the idea of redemption in their brain. As soon as their promise is made, he incites them to fulfil it: supporting them, when they hesitate, spurring them on, when they step back[4].

The propaganda, the migration-oriented advertising, was at any rate a wide-ranging, complex and structured phenomenon, way beyond the cliché of the grim, cheating recruiter, who was just the tip of the iceberg, the chain link which emigrants noticed most conspicuously and was thus often the target of complaints and retaliations from discontented and disappointed emigrants[5]. Starting in the third quarter of the 19th century, destination countries began to create direct communication

channels with Europe, often by sending their own agents.
Brazil and Argentina offered interesting conditions, especially to would-be immigrants from Italy and Southern Europe: free passage, immediate granting of civil rights, free repatriation of widows, orphans and disabled workers as well as a few days free lodging in hotels for emigrants plus free journey to the interior of the country. As to the United States, the propaganda and the sale of land to be cultivated targeted above all Great Britain and Northern Europe and was organized by various states, such as Texas, Virginia or California, as well as by railway companies, such as Illinois Central, Kansas Pacific, Missouri Pacific and Union Pacific. Very advanced and persuasive advertising techniques were used, especially by railway companies, which literally invaded stations, hotels for emigrants, ports of departure and arrival with all kinds of material, sometimes even with travelling exhibitions; they also organized hostels to provide immigrants with primary assistance, urged newcomers to write home, hoping more people would decide to join them[6].
Before the law issued in 1901, emigrant recruitment in Italy was managed by large agencies, usually located in coastal towns like Genoa – Colajanni, Laurens, Gondrand – or Naples – Ciamberini, Rocco Piaggio and Raggio; said law, however, forced them to pass the business on to shipping companies. Agencies first and companies later were structured as large networks, which became increasingly larger as migration grew: in 1892 there were approximately 5,000 intermediaries, in 1895 7,000, in 1901 10,000 and in 1911 13,000[7]. There is no significant difference between those who worked in the field before or after 1901, when the relevant law abolished emigration agencies and entrusted shipping companies with emigrant recruitment. These people enjoyed a certain prestige or social credibility, had a certain degree of culture as well as a variety of opportunities to use these gifts: mayors, town clerks, parish priests, primary school teachers, town authorities, retired *carabinieri* sergeants, barbers, tradesmen[8].
It is difficult to assess now the influence and success of said

propaganda on the decision to emigrate. The large amount of material available (newspaper ads, pamphlets, booklets, guides) could lead us to overestimate its importance and role; apparently however, after a first stage in which the only information about the world people dreamt of was provided by those who wanted to recruit manpower and passengers, people then began to trust above all news coming from relatives and acquaintances who had experienced or were experiencing emigration. This communication took place by means of letters, i.e. documents containing direct and fact-based information, which does not apply to advertising, often openly surreptitious or even deceitful. The authors of those letters knew the situation, both in the home country and in the new world, and their judgement could be considered sincere and honest, as they had no interest in selling tickets[9].

THE JOURNEY BEFORE THE JOURNEY: PORT CHOICE, LODGING AND EMBARKATION

After having left behind the land of their ancestors, emigrants often reached the port of departure by train, thus already experiencing on the 'land steamer' the dirtiness, crowding and promiscuity which would accompany them in the following stages of the journey. In 1908, Teodorico Rosati, sea health expert, heavily criticized the Italian railway companies which «granted emigrants 50% discount on standard rates and packed them into fourth class carriages which then travelled slower than goods trains and even had to give way to cattle trains»[10]. During their journey by train, emigrants often had to transfer to another train in countries with languages they did not speak; handwritten maps with the names of the towns where the transfer to another train had to take place in order to reach the port of departure can be found in historical archives, amid documents seized by the police[11]. At the most popular stations this information was sometimes given by representatives of the various shipping com-

panies, who were easily identifiable as they wore badges or clothes in the company colours. Emigrants had thus already begun their adventure through unknown lands; to decipher these lands they had to rely on the advice and experience of people they had never seen before and who often turned out to be braggarts, swindlers or worse; when trusting the wrong people, things could end up badly. It was no coincidence that, in the railway terminals of coastal towns, the competent authorities were assisted by humanitarian societies, such as San Raffaele or the League Against White-Slave Traffic – the presence of which was documented in the railway station of Trieste in the early 20th century. The port of departure chosen was not something the emigrants could decide or influence; this is clearly stated in an unsigned document (drawn up in the Chamber of Commerce of Trieste, which was then – 1913 – part of the Austro-Hungarian Empire) requesting an emigration law channelling the whole of the large national emigration movement to the port of Trieste:

> Only in Austria, where the respect for individual freedoms is not too marked in other fields, is the following objected [to a law stating the obligation to use the port of Trieste for Austrian emigrants]: 1. It is not lawful to force the emigrants' free choice of the port of departure; 2. The journey through Trieste is longer; 3. The means of transport available in Trieste are not sufficient to satisfy the emigration needs of the whole country.
> These objections are easy to disprove. In truth, emigrants have no free choice as to the port of departure. The port of departure is not chosen by the emigrants, but by the shipping companies, which increase or decrease ticket prices according to the dictate of the consortium, so that the number of emigrants transported by each company meets the quota defined in the international agreements; it is chosen by the countless agents, middlemen and intermediaries who exploit ignorant and illiterate emigrants, who end up travelling blindly, often in long and vicious tours[12].

This is a clear outline of the international market of emigrants' departures, which was ruled by a cartel of English, Dutch, German, French and North-American shipping companies, which practically controlled migration between Europe, Canada

and the United States. The cartel divided in advance influence areas, ports of departure, call and arrival among the participants. When differences arose between planning and actual performance, a compensation was paid by the societies which had worked more than due to those which had suffered a profit loss[13]. The percentages to be granted to the various companies in the various ports were not only influenced by the contractual power of the companies; decisions by the governments often played a crucial role as well, even when they were just announced. We can therefore assume that, among the reasons why the company Società Austriaca di Navigazione (better knows as 'Austro Americana') from Trieste, and therefore the port of Trieste, secured a remarkable amount of the westbound emigration to the United States, there likely was the prospective 'nationalization' of Austrian emigration, which would then depart from Trieste, capital of the Austrian Coast. Trieste secured 4% of continental emigration to the United States in the early 20th century, thus being placed ninth between 1908 and 1913[14]. The importance of the port of Trieste would have increased further, as even higher quotas had been established for the future (7% after May 1, 1915 and 19% between January 1, 1919 and December 31, 1929), if the First World War had not broken out, wiping out migration.

After getting off the train, emigrants had to find lodging till their departure; the situation varied in the different cities and towns where fate had brought them. In Italy, even before 1901, accommodation was by law to be paid for by the intermediaries, in order to fight the habit of letting emigrants arrive way before their date of departure, thus increasing the profit of the many businesses thriving thanks to their stay in town. As to infrastructures, there were no dedicated hotels or emigrants' houses, only authorized inns. In 1905 there were 87 in Naples (2400 beds), 33 in Genoa (720 beds), 25 in Palermo (770 beds) and 18 in Messina (341 beds)[15]. In light of the huge migration movements in the years before the First World War[16] – when the Italian ports gained supremacy over the Northern-European ports as to

departures to the Americas, – it is thus manifest that most emigrants scattered in port cities, finding lodging in unauthorized inns. These made up a real lobby, which in 1907 managed to have an emigrants' house with a capacity of 900 beds in Naples closed down[17] as well as to organize a general strike four years later, when the health authorities set up a shelter for emigrants in order to withstand a cholera epidemic[18]. Italian ports were lacking in other facilities needed in embarkation operations: during most of the 19th century, Genoa used a dock, Ponte Calvi, with no buildings or shelters; only between 1877 and 1890, during the works to enlarge the port facilities, was the dock Ponte Federico Guglielmo (expressly built) destined exclusively to passenger traffic; the Maritime Station was also erected, with two buildings for checks and services (customs, health check, shop, lavatory), separated by a canopy protecting the waiting passengers from sun and bad weather[19].

The situation in the German ports was very different: in Hamburg there was a village for emigrants covering «an area of 25,000 square metres, made available for free for 25 years to the Hamburg-Amerika Linie by the State», with shops, places of worship and entertainment. People's concentration was avoided in Bremen, where inns were used instead: «50 inns for 3775 emigrants, or for over 5000, if need be», each of which offers «*good lodging, in every respect*, and works flawlessly»[20].

The company controlling the local emigration market in Trieste, the Austro Americana[21], decided, as opposed to its competitors, to follow the example of Hamburg: an emigrants' house[22] was erected, which was at various times visited by health and police authorities, who often drew up frightened and frightening documents.

In March 1905 a health officer of the Trieste Town Council began his report stating that there were not enough mattresses for the one thousand and two hundred persons leaving with the steamer Gerty, as there were «600 new mattresses and 300 mattresses used on steamers». He then continued the list of irregularities: «Some of the emigrants are not even given blankets for

the night [...] Emigrants cut their hair or shave in the dormitories [...]. Due to the amount of people, the amassed waste, the mud everywhere, without anyone taking care that part of the windows stay open during the day, there is an unbearable stench in the dormitories [...] 2 or 3 so-called beds are joined together, so as to accommodate 5-6 persons [...]. Lavatories are in terrible conditions»[23].
In April 1906, a case of smallpox was recorded, which was used as an excuse for a doctor of the Civil Hospital to write a report stating, among other things, that:

> [...] there is only room for 700 emigrants to the utmost, and the brothers Cosulich place 1000 or more. The camp beds are *very close* to each other; there are some even in the corridors. The refectories also leave much to be desired, there are no stable rubbish bins, waste is just piled up in the courtyard, where it remains for days, and is then given to the farmers (!).
> Considering the extraordinary number of emigrants (100 newcomers a day), all this represents a constant danger. This smallpox episode proves it – the disease could infect who knows how many people, crowded as they are in that environment. There is furthermore no chance to carry out the necessary disinfestation. The hospice has no steam disinfection device; in some cities with high emigrant influx, everything is better organized: Marseilles, Genoa, Naples, etc.![24].

The health problem kept being brought up, so that the Austro Americana had to give up the habit of packing the Emigrants' House beyond measure and had to provide for additional room using «even its own ships, functioning as temporary hotels at sea: a floating hotel preventing the city from being swarmed with emigrants lodging in the centre, which would endanger our public health»[25].
The fact remains that the health problem connected to the presence in town of thousands of emigrants a year was extremely urgent, especially in a place like Trieste, which suffered enormously in the fields of health and hygiene. The city had grown disproportionately in the decade between the censuses in 1900

and 1910, registering a population growth of over 50,000 inhabitants, i.e. around 28.5%; the sewer and water supply systems, however, had remained completely inadequate. The housing situation was appalling and only partly mitigated by the building of council houses carried out by the Istituto Comunale Abitazioni Minime. Consumption, alcoholism, privation and degradation reigned among lower classes. Epidemics spread, too, like typhus or smallpox, which led to 15 deaths in 1913[26]. It is not difficult to understand the fear that among third-class passengers there might be carriers of diseases who could trigger epidemics and infect popular lodgings, rented beds or the Emigrants' House. Historical documents about health-related bureaucracy as well as historians dealing with that period usually describe emigrants' accommodations as awful, conveying a high degree of disapproval. It is definitely possible to identify 'concentration-like' features in these accommodations: they were located as close as possible to railway stations to avoid, or at least minimize, relations and contacts with the residents until the ship left. We shall nonetheless remember that the situation was far worse for those emigrants who arrived in ports without expressly built facilities, as they were obliged to swarm through usually unknown cities, end up in the poorest, unhealthiest and most dangerous districts, exposed to diseases and ill-intentioned persons, and finally camp on the quays, waiting for the ship: this is the genesis of the pictures of helpless and desperate crowds which have been so often handed down to us.

The time to board the ship arrived, at last, after the ship had been prepared, certainly a mysterious process for those who saw it for the first time: workers going back and forth to service and fit out the ship, dockers pouring coal from their huge baskets into the hoppers. And, at last, people could go aboard on the gangway ladder, symbol and foreboding of the 'liquid reality' which would be the supporting element of the ship during the crossing from the old to the new world[27].

THE CROSSING

Before steamers, emigrants travelled on sailing ships. These journeys often turned into odysseys; it is no coincidence that, halfway through the 19th century, sailing ships were called *coffin ships*. These ships transported a mixed cargo of people and goods (as steamers would do for decades as well). When travelling from Europe to North America, they transported passengers, iron, textiles, glass, bricks and chemical products; on the way back cotton, tobacco, wheat, cattle and pigs[28]. Emigrants left Le Havre for New Orleans, Bremen for Baltimore, Liverpool for New York, Boston and Québec and shared their ships with cows, sheep and pigs, at the mercy of winds, currents and ice. The length of the journey being uncertain, it was very difficult for passengers to work out how much food and money they would need, which exposed them to hunger and fraud, as the crew knew this mechanism all too well and exploited it, by sometimes even giving false information when the tickets were sold[29]. Back in the sailing days, it was not hard to play carriers for emigrants, all one needed was a medium-sized sailing ship; the investment was low, the charter fees however very high: in 1851 the individual transport fee equalled the ton-cost of a sailing ship[30].

Improvisation often led to critical situations. One of these, concerning Trieste, was recorded in the archives because its seriousness called for the intervention of the judicial authorities and the police of the city, then capital of the Austrian Coast. In 1888 two bankers from Trieste, Isacco and Giuseppe Morpurgo, hired three steamers of the Lloyd Austriaco, the Helios, the Orion and the Medusa, which left Trieste for Brazil, respectively on October 25, November 25 and December 27, with their load of emigrants from the territory of Trieste and of the Reign of Italy[31]. The Morpurgo brothers were trying to start a continuous business with emigrants, but their attempt was thwarted by various concurrent factors, first of all a lawsuit against them by the Austrian police and the prohibition by the Coastal Deputyship in

1889 to set up emigration agencies in Trieste. Their attempt was nonetheless remarkable, although the first journey had a very interesting ending: approximately two hundred people from Trieste landed in a place which was not the one they had agreed on; the disappointment due to the gap between promises and reality led them to protests and demands, such as the signing of contracts, the intervention of the Austrian consul and finally the repatriation to Trieste through Genoa on an English vessel, which enabled them to go back home on January 14, 1889, two and a half months after they had originally left. The rebellious and non-submissive reaction of these emigrants in Brazil should induce some considerations as to the stereotypes about the emigrants, seen as passive subjects abandoned to a flow they cannot control.

Andrea Gagliardo was a farmer from Genoa who sailed for America 14 times between 1847 and 1888: he very well embodies the transition from sailing ships to steamers. Some of his 14 journeys have been recorded in the Ligurian Archive of Popular Writing at the University of Genoa, allowing for interesting comparisons. In Gagliardo's autobiographic manuscript there are two notes, lying a little more than a decade apart, which clearly identify epoch-making changes in the history of international migration. «1847. Brigantine Bettuglia from Genoa to New York. 57 days. 1861. Steamer Etna from Liverpool to New York. 17 days»[32]. It is nothing short of a revolution, which affected the main variables of the emigrants' journey: the port of departure, the ship type and the length of the journey.

As soon as steamers replaced sailing ships[33], a new era began, which soon became epic: the large shipping companies (Cunard Line, White Star Line, Hamburg-Amerika Linie, Norddeutscher Lloyd..., the same companies which strategically decided how to share out migration market shares creating cartels) faced technological and constructional challenges and used all their resources and energies to build the biggest, fastest and most sumptuous ships. The so-called sea giants date back to this period, as well as the challenges to win the Blue Riband and the enormous

resources used to improve the marine. It is, however, necessary to point out that great ocean liners were exceptions for emigrants, as the large majority kept travelling on old, slow and unpretentious ships.

Emigrants had thus to travel next to 'class passengers', where class means first class. This classification is so strong that it is still used nowadays to define something refined, classy. A dichotomy based on oppositions had arisen: a lot of passengers in the third class, few in the first one; little room for necessities, a lot of room for luxury; fascination with the destination, vague or non-existing awareness these places even exist[34]; the journey as an end in itself or leisure as opposed to the journey as the only chance of survival...

Like in the sailing days, emigrants could travel on steamers transporting goods as well (which meant that stops in the harbours were remarkably wearisome, because dormitories had to be built as modular structures which had to be dismounted and mounted every time) or they could travel aboard ocean liners with second and third-class passengers. According to contemporary observers, the best solution was neither one, but a third one: building steamers to transport emigrants only. Ships with mixed cargo were not ideal, as they had been readapted in the light of a «speculative ingenuousness, observant of the regulations»; nor were the liners ideal, due to the drawback that «too much had to be given to the classes, for their comfort and luxury, preventing the due care to be given to the ragged emigrant population»[35].

The guides for emigrants are very useful to reconstruct life on board during the journey: they were full of advice and warnings[36]. There are, however, other sources reaching the same purpose in a less paternalistic way, but with more affection and sympathy: letters sent home by those who had already emigrated, for the benefit of relatives and friends who were about to leave.

Here an example from a letter dated 1902, written by Konstanty Butkowski to his parents; referring to his brother Antoni's arrival in America, the young man wrote:

My dear parents ... I inform you that I sent Antoni a ship ticket ... Expect to receive it soon ... And remember, Antoni, don't show your papers to anyone, except in the ports in which you have to ... And if you receive the ticket soon, don't wait, come immediately ... And send me a telegram from Castle Garden. You won't pay much, and I will come to the railway station. Bring fifteen roubles with you, it will be enough, and change them at once into Prussian money. As to clothes, bring the worst you have, about three old shirts, so that you can get changed on the ship. And when you have happily crossed the water, throw away those rugs. Don't bring anything else with you, only what you're wearing. Don't bring good shoes, either, only your worst things. As to food, bring some dry bread and a lot of sugar, around a quarter of alcohol and some dried meat. You can bring some onions, but no cheese ... And be careful with money in every port. Don't talk to any girl on the ship ...[37].

The warnings given in the letter are very interesting: don't wear good clothes (which would be useless at the end of the journey for having been worn day and night, for the contamination with organic fluids – one's and one's fellow travellers' faeces, urine and vomit – as well as for the effect of coal dust which hovered like a cloud around moving ships)[38]; don't wear good shoes (which would be stolen during the night); bring caloric and easily preservable food (to complement the meals or substitute them in case of seasickness); be careful with money in every port and don't talk to girls (to avoid being caught up in scams and frauds, which were obviously sometimes intertwined with romantic adventures).
The emigrants' letters often warn to take care of one's hand luggage[39]. As to the property transported in the store room of the ship, one could only hope there would be no thefts during the various handovers, which was not uncommon at all. Here an emigrant's complaints in a letter written from Brazil in 1889:

It is not uncommon that [...] emigrants end up without the amount of luggage they left Europe with, as luggage was happily delivered to the Colony very few times. Not a long time ago someone was complaining he had lost all his cases; in reply to this, he was told he could do without them, that clothes are available here as well. Two wives, who had gotten

married short before coming here, had hidden their things in the dresser; on their arrival in São Paulo they found it full of coal. Incredible thefts on the emigrants' luggage are committed scot-free in the ports of Santos and Rio de Janeiro; I'd need five sheets of paper to describe them all in detail[40].

As to the hand luggage, the archives often contain documents describing them. These are usually list-like records written by the captain or by some high-ranking officer in case the owner died[41]. In the case mentioned in the footnote, we can tell that the unlucky Austro-Hungarian subject was a regular traveller, as she had dishes and cutlery with her to take meals. Emigrants who did not know better or had not been far-sighted rented what they needed at the first meal, under the obligation they would pay back for any damaged or lost object. Meals took place differently on ships with or without refectories. The ships of the Italian companies had none (a refectory was experimented for the first time in 1906 on the steamer Roma travelling between Genoa and Buenos Aires; they became widespread much later and had to overcome strong resistance because they meant less room for berths),[42] and meals were distributed like rations: there were groups of six people, one of whom was the chief of the mess, drew the rations for his group and had to distribute them equally.[43] An example of how this system worked:

Well, we went on board, we immediately met a group of men who were looking for friends to build a group of five to eat. As there were no tables or chairs, we ate sitting on the floor. So we said: «Yes, there's two of us», «We are here», «If you want us, we are happy». They were happy and blissful, too, and gave us what we needed to eat, that is to say a sort of bowl for soup or pasta, a lower bowl for the main course, a tin dish for everybody (all tin, huh?), a spoon and a fork, no knives. Men had pocket-knives, they were common, so they did the cutting. And to drink... obviously a tin cup with a handle, otherwise it burned... That coffee was good! Maybe it was because I had never had coffee, well... coffee, no milk... milk only for children around ten o'clock, I still received it. And soup in the afternoon... the nurse passed by with... Well, you had to queue up at the kitchen door. The kitchen was there above, on deck. The

man in charge of the wine, the one in charge of the soup and of the main course, they queued up for a while, took the food, then came back to us, and each of us had found a spot. Some had found a spot on the ropes, on a bench, many brought deckchairs, not many, but well, many[44].

As to the food given to emigrants, we already mentioned the frequent behaviour of the crew who gave smaller rations than planned, so that they could sell rations they had either stolen from the ship cargo or expressly and illegitimately brought on board.
The food quality was generally perceived as questionable. In this regard, it is interesting to note the astonishment of some observers who noticed how picky emigrants were as to food. Even Robert Louis Stevenson wrote about it: in 1879 he had travelled aboard the Devonia from Glasgow to New York, often mingling with the emigrants during the day (but always sleeping in a second-class cabin):

One or two had been so near famine that you may say they had run into the ship with the devil at their heels; and to these all seemed for the best in the best of possible steamers. But the majority were hugely discontented. Coming as they did from a country in so low a state as Great Britain, many of them from Glasgow, which commercially speaking was as good as dead, and many having long been out of work, I was surprised to find them so dainty in their notions. I myself lived almost exclusively on bread, porridge, and soup, precisely as it was supplied to them, and found it, if not luxurious, at least sufficient. But these working men were loud in their outcries. It was not 'food for human beings', it was 'only fit for pigs', it was 'a disgrace'. Many of them lived almost entirely upon biscuit, others on their own private supplies, and some paid extra for better rations from the ship[45].

On board people slept in dormitories, large rooms which could accommodate various hundreds of people, real hell-pits, perpetually dirty, damp, infested with germs, bacteria and parasites, filled with a stink described by the ship's doctors with a neologism: 'emigrant stench'[46]. The air in the dormitories was really unbreathable, due to a series of factors such as the temperature,

the carbonic acid and the water vapour generated by breathing, the volatile toxic products generated by bodily secretions, the presence of faeces, urine and vomit, which could not be held back because of sea-sickness and which no one cared to remove from floors and clothes[47]. Emigrants' dormitories were divided according to the gender: up to a certain age boys could stay with their mothers in the female dormitories, after that they had to sleep in the male ones. The separation took place at dawn and in the logbooks of the steamers it is sometimes recorded that this was a cause for headaches among the crew. Often families did not like the separation, preferring to be close to their relatives – even if of the opposite sex – than to be close to strangers of the same sex[48].

The situation of girls travelling alone was very delicate, as they were often seduced, molested or even sexually assaulted by other emigrants, but above all by members of the crew[49]. Ship captains often had to take action against their subordinates, as was the case on the steamer Argentina, travelling from Trieste to New York in 1925, whose captain in the logbook called for «adequate measures from Port Authorities» of Trieste against 5 stokers and 4 coal shovellers who were guilty of having knocked down a door during the night to have access to the emigrants' dormitories[50].

It was not easy for the captain or the person in charge to manage the ship, as they had to monitor the activities of hundreds, sometimes thousands of emigrants and, at the same time, keep at bay the excesses of the crew. It was not uncommon that the crew stirred up the passengers with pretexts; this happened aboard the steamer Sofia travelling between Trieste and Brazil in 1923: some members of the crew incited the emigrants to an organized protest against the quality of the food, a pasta defined 'inedible'[51]. Stokers were especially difficult and hard to manage: they often kept the boiler pressure low to slow down the speed and thus affect the captain, who was thus obliged – we assume through clenched teeth – to accept their requests and demands in order to avoid delays.

It was so frequent for some crew members to mingle with the crowd on the quay and thus become unavailable as soon as the port of arrival was reached, that it is suspected they were not deserters, as they were defined in the logbook of the ships they had arbitrarily abandoned, but emigrants who had chosen a less uncomfortable, promiscuous but more wearisome way to travel than their 'colleagues'. It cannot be ruled out that this behaviour might originate from a contract with the captain, who might be inclined to turn a blind eye due to the difficulty in hiring manpower and also to the fact that the last salary of each deserter was not cashed in, thus becoming a non-cost for the company and maybe – if we want to think ill – a profit for the captain himself[52].

As to health, ships were pathogenic places per se, as highlighted in the Italian statistics processed by the General Emigration Commission between 1903 and 1925. The frequency and acuteness of the diseases spreading on board varied according to whether the journey was to or from North or South America. On journeys to South America there were mainly measles, malaria and scabies, on the journeys back trachoma, consumption and measles. On journeys to the United States there were mainly measles, malaria and pneumonia, on the journeys back consumption, measles and mental derangements. The occurrence of different diseases on the outbound journey based on the place of destination is due to the control systems of the various countries, which were more or less strict according to the different legislations. The United States were very strict, especially after the institution of the American doctor examining emigrants at the port of departure, so as to limit as much as possible rejections for health reasons at the port of arrival and the following painful repatriation[53].

The statistics of the General Emigration Commission show the mortality rate during the journeys between 1903 and 1935. In this case as well, it is necessary to differentiate between journeys to and from as well as destination and origin, in addition to the reference year. The highest rates in journeys to North America

were registered in 1918, 1917 and 1922 (respectively 1.2, 0.7 and 0.6 permil); for South America the highest rates were in 1920, 1921 and 1922 (respectively 0.7, 0,6 and 0.6 permil). The highest among the increasingly higher rates on the way back were registered for North America in 1918, 1917 and 1916 (respectively 3.15, 2.9 and 2.1 permil) and for South America in 1919, 1921 and 1902 (respectively 1.8, 1.8 and 1.7 permil)[54]. The most likely to fall victims to diseases on board were children, who mostly died of measles because of overcrowding, of the lack of confinement spaces, of the poor sanitary assistance; babies died because their mothers lost their milk due to the stress of the journey. Already severe health conditions were often worsened by seasickness, which is frequently mentioned by emigrants:

> When the weather is nice, everything is ok, but it is difficult to cover such a long journey with constant nice weather. I cannot find the words to fully describe the shock aboard the steamer, the crying, the prayers and the curses of those who unintentionally set out for the journey during a storm. Dreadful waves rise towards the sky and then form deep hollows and the steamer is battered from stem to stern and on the sides. I won't describe the spasms, the vomit (with all due respect) and the contortions of the poor passengers, not yet accustomed to such adverse conditions. When the sea is stormy, few go fetch their rations, the chief cook could neglect to ring the bell[55].

Gales and storms are very frequently described in the logbooks written by the captains, who indulged in detailed descriptions, with special regard to sea conditions and to the repercussions on the ship cargo. There was a precise reason for such a great interest in climatic conditions: these notes were written in order to relieve the carrier's responsibility in case the goods had been damaged, because they would prove that everything had been done to avoid it[56].

During the journey the risk of accidents and even shipwrecks was constant. There are well-known shipwrecks, some are even world-renowned, so famous that it would not be necessary to dwell on them. We will, however, make an exception for the

most notorious one, the Titanic, to note that very few emigrants were rescued, although they made up the vast majority of the passengers. Fierce debates broke out in those days, some said it was because of their aversion to abandoning the ship, because they could not believe it was not unsinkable, because they did not want to leave their suitcases on board, because the location of their lodgings prevented them from reaching the upper decks on time[57].

The survivors of the flagship of the White Star Line were rescued by a rival steamer, the old and battered Carpathia of the Cunard Line, which was travelling from Rijeka (and Trieste) to New York; being approximately 40 miles from the location, with its 740 emigrants and 325 hands on board, it picked up the SOS of the Titanic. Captain Rostron had no hesitation in pushing his ship to over 17 knots (a speed which had apparently been reached only during trials) and, after four hours rushing madly through an ocean full of icebergs, he reached and rescued the 712 survivors, one of whom froze to death on board[58].

The crossing was, however, not only disease, mourning, tragedy, deception, abuse and misery. Sometimes time flew by quietly or even merrily, thanks to organized entertainment, such as the fireworks described by De Amicis[59], or the traditional parodies at the crossing of the Equator, when emigrants who found themselves in the other hemisphere for the first time were baptized, or spontaneous fun, like dancing following the music of impromptu bands.

An emigrant we quoted earlier shared her vivid memories on how, when she was a child, the fish and birds accompanying the steamer represented a distraction for the little passengers:

> Ah, the seagulls, so many seagulls! Never seen before, obviously. They flew around and pieces of something came down, because we gave them little. It's not like now, that you can leave the dining room with a basket full of bread. We had no bread to spare, you know? But, well, children... because cooks, waiters threw the leftovers away, and so, those seagulls! And then those flying fish, for us little ones! Shoals of small fish flew by, they looked like they were silver and followed us. And then small fish...

what were they, good, they are good... dolphins. And once I was with the Mafalda, we bumped into that whale calf, 14 or 15 metres long, we split it in half. Poor thing! Everybody was crying: it was in shreds. The captain could have spared its life... well, I don't know[60].

LAND OH! LANDING, HOTELS FOR EMIGRANTS, THE JOURNEY AFTER THE CROSSING

The sighting of land was a magic moment on a ship, it was the sign that something was going to change, that the future would be for the best, and was indeed greeted with shouts of joy:

And when, after a long crossing, after 30 days, at last, on the morning of January 11, we spotted the mountains of Brazil, we all burst out shouting hooray, long live America...[61].

It was America, at last, emigrants thronged in front of the railings, children were lifted on the adults' shoulders, everybody washed, men shaved, children were dressed by their mothers in their best attires because they were going to meet their fathers, people were wondering what they would be asked at landing and those who had already been on such journeys gave advice. The journey, however, was not over, other tests awaited the emigrants, especially strict for those who were about to land in the United States through the port of New York. Until 1892, emigrants who had just arrived in New York were welcomed and examined at Castle Garden, but Ellis Island was opened the following year: a huge, very efficient and merciless organization which thoroughly examined hundreds of thousands of immigrants every year. In 1907, a record year, over a million emigrants were examined; 11,747 on a single day of that year[62].
This structure was located on an islet in the New York bay, at the mouth of the Hudson river, two miles away from Manhattan; it had been designed in 1897 and was made up of 36 buildings, where over 500 people worked; in 1901 the General Hospital Building was erected as well. The three-storey Main Building

overlooked everything and was divided into, from bottom to top: storage area, check-in room, health check and interviews, dormitory. Steamers were too big to dock and third-class passengers were brought to Ellis Island on tenders, often after waiting for whole days and only after a doctor from the Immigration Service had checked that there were no epidemics on board and that the norms pertaining maritime and navigation law were observed[63]. After a short interview, first and second-class passengers could land with no further formalities, while emigrants had to land carrying their hand luggage, which they had to hand in after having put their name on it, or a symbol, if they were illiterate. Then they had to go through the 'Line Inspection', which in 1905 replaced the health check, which was not feasible anymore due to the high number of passengers. Immigrants had to walk in line in front of doctors, who could thus spot obvious physical anomalies. Then the 'Eyeman' checked that the newcomers did not suffer from trachoma using a special device, a sort of forceps to lift the eyelids, which was very annoying and painful. If anyone was suspected to be ill, they were marked with chalk on their clothes: every letter stood for a pathology or a body part. They would undergo further visits which[64], in case an infective disease or mental deficiency was diagnosed, would lead to forcible repatriation at the expense of the shipping company with which the rejected emigrant had arrived[65]. When the health check was over, the legal check began: the questions aimed at verifying that, according to the immigration law of 1907, the immigrants had enough money (at least 25 dollars or a name and address of a friend or relative who would offer assistance in case of need) and that they were not going to areas in which, according to the American authorities, there was no need for manpower. The permit was denied to those who declared, often out of the naive thought they would favourably impress the examiners, that they already had a job waiting for them or that they had already signed a contract[66].

For immigrants in Latin America, the checks upon landing were much less strict; immigrants were welcomed in inns or hotels for

emigrants, not dissimilar to those they had already experienced in the ports of departure: the immigration houses or *Hospedarias de Imigrantes*. Here an opinion about the *Hospedaria* in Santos, Brazil, in the early 20th century:

> [...] a large establishment made up of large dormitories, divided by courtyards and joined by roofed passages, where emigrants spend three or four days before moving inland. Labour contracts with the famous fazenderos are signed here. Emigrants have free board and lodging in the Hospedaria, but what kind of board and lodging! Beds are mostly mats on the floor and food is bread with soup. The sanitary conditions of this place are so far from flattering, that they are mentioned even in the country's official papers[67].

After landing and finding this temporary accommodation, the immigrants covered the last part of their journey, usually on foot, by coach, boat or ship, depending on the final destination, on the conditions of the roads, on the amount of money available. Often the journey, probably perceived as never-ending, lasted days and days:

> [...] at last at 12 we arrived at the Port of Rio Zanero, 3 were born 7 died [...].
> After Rio zanero we turned towards Santa Caterina and then Rio Grande and then we went to porto alegro and Rio Pardo we landed but for all the journey by ship it took 42 days here in Rio Pardo we stayed 6 days and then we mounted carriages, luggage and women and children on carriages and we walked those who wanted, but dario pardo in Santa Maria Bocca di Monti we crossed grasslands forests and woods cooked in the field slept in tents but our crossing on carriages lasted 15 days food was enough for everybody we killed a cow a day enough soup and bread and plenty of coffee, at last we are all brought to a forest where you can see wood and sky everybody was desperate and didn't know what to do and me and other three friends from Belluno began to walk to Santa Maria that was 6 hours away to ask at the Colony if there was available land at last after walking many days we went to various spots but I thought it was too expensive but walking around and asking we at last found a good Colony [...][68].

EMIGRANTS DEPARTING FROM THE PORT OF TRIESTE BETWEEN THE TWO WARS AND IN THE SECOND POST-WAR PERIOD

The 'great migration' ended in 1914, when the First World War broke out. After the war, emigration began again and the city of Trieste seemed to have all it took to resume a vital role thanks to the carrier used before the war, the Austro Americana, which in the meantime had taken on a new corporate name: Cosulich Società Triestina di Navigazione. Cosulich seemed blessed by its resources, among which a considerable fleet and an excellent commercial network, which could easily be restored; another favourable factor was the exclusion from the market of two leading companies, Hamburg-Amerika Linie and Norddeutscher Lloyd, as their ships had been requisitioned. The international situation, however, had tremendously changed due to the collapse of the Austro-Hungarian Empire and the appearance of the successor states; there were now new and dangerous competitors like the port of Danzig, in a very favourable geographical position and under the protection of the Polish government, which according to some sources even made its consulate in New York deny visa applications by emigrants who declared they wanted to return home via Trieste[69].

In the Twenties, Trieste became a port of departure for the *aliyà*, a Jewish term meaning ascent: it stood for the Diaspora Jews' will to emigrate to the ancient land of Israel and settle down there permanently. The migration flux was anyway substantial, amounting, according to some estimates, to 150,000 persons[70]. The migration took place in two stages: mainly Polish Zionist Jews left during the first one, mainly German Jews or Jews from other countries under Nazi rule left during the second one[71]. The journeys were organized and managed by Lloyd Triestino; in some cases the ship's health logs depict situations similar to those dating back to the period in which emigrants left by sailing ship or with the first steamers, before there were refrigeration systems for food on board:

It is deplorable that these companies, travelling in the Black Sea or to the coasts of Asia Minor, always load cattle. [...] The shipping company gains the highest profit, as the charter fees for cattle are high, the ship captain obtains a percentage for every animal, so that the animals are loaded onto every available space, not only in the hold, but also on deck[72].

Trieste played a considerable role in emigrants' departures in the second post-war period as well, with a remarkable difference: the emigrants were now subsidized by the state, paid to leave. They left from the Maritime Station, practically from Piazza Unità, the main square; there were no more anonymous departures from Servola, seen with indifference or relief as was the case before 1914: the emigrants left behind a crowd of relatives and friends saying goodbye, crying, waving their handkerchiefs on the quay. This time it was people from Trieste and Istria who left, mainly for Australia, but also for the United States and Canada. And it was the first time. Here the description of these departures by Giani Stuparich, writing for «Il Lavoratore»:

The heart of the city was all there, in those goodbyes, in those warnings, in those farewells: the whole nature of the inhabitants of Trieste was voiced in those displays of a people who can be funny even among tears, lively even in misfortune. '*They leave, they leave and we are staying... always happy and no hard feelings*', said a young worker with glistening eyes and a bitter mouth. '*Go ahead, sons, let Trieste be proud of you!*', was another older worker's wish. And an old grandma! She was there, held up by her relatives, and she kept asking whether Rico was on board, where he was, whether he was wearing his red scarf, whether he was waving, smiling, whether the crossing to that distant place would go well; she didn't want to move, not even when the ship left and put out to sea; people began to disperse among comments and regrets; '*grandma, move on*', but the old lady wouldn't move and, with tears running down her face, kept repeating: '*What do I have to witness!*'[73].

Note

1. This quote is reported by Giuseppe D'Angelo, *Il viaggio, il sogno, la realtà. Per una storia dell'emigrazione italiana in Venezuela (1945-1990)*, Edizioni del Paguro, Salerno 1995, p. 10.
2. In this respect, it has been observed that the emigrants' initial choice was often more strategic than people are generally inclined to think: «their adventures after arriving in the new world almost always proved that, aside from some 'thoughtless' individuals who had indeed trusted their chances, most emigrants – both the ones planning to stay indefinitely and those who were only staying temporarily – had their own plan; before and after leaving Europe they carried out a series of actions which were far from being naive and aimed at reaching satisfying results by making the most of the few available resources (stability of one's small and larger family, multiethnic health institutions, interpersonal networks etc.)». E. Franzina, *Traversate. Le grandi migrazioni transatlantiche e i racconti italiani del viaggio per mare*, Editoriale umbra, Foligno 2003, p. 27.
3. Excerpt from the memoirs of Lucia Nebbiolo Gonella, from Piedmont, who left for Argentina in 1901, still a baby in arms, and then crossed the ocean multiple times until 1960, when she went back to Italy to settle down in Genoa for good. Source: C. Lupi, *"Trenta giorni di macchina a vapore". Appunti sul viaggio degli emigranti transoceanici*, «Movimento operaio e socialista», n. 3, September-December 1983, p. 479.
4. A. Martellini, *Il commercio dell'emigrazione: intermediari e agenti*, in P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina (edited by), *Storia dell'emigrazione italiana. Partenze*, Donzelli, Roma 2001, p. 293. Sometimes it is unexpected people who persuade someone to emigrate, as was the case for Cavenzano (Campolongo al Torre, Udine): during the Sunday sermon on November 3, 1878 the priest «said, while preaching his sermon 'about the Pharaohs', that even here there are pharaohs who try to convince the people that in America they will have to fight snakes and yellow fever. They are snakes themselves, he said, because they eat the poor people to support their wolf; and the yellow fever is here, where I have buried between 7and 800 persons since I became parish priest, at least 600 of which died of pellagra, as I can prove with my registers. [...] Do not believe, he said, that I am advising you to emigrate, but trying America will surely be better than dying of pellagra; unless your masters change system, to avoid having to drive the oxen and use the plough themselves». F. Cecotti, D. Mattiussi, *Un'altra terra, un'altra vita. L'emigrazione isontina in Sud America tra storia e memoria (1878-1970)*, Centro di Ricerca e Documentazione Storica e Sociale 'Leopoldo Gasparini', Gorizia 2003, pp. 18-19.
5. We refer here to the following lines, in which Francesco Sartori, a Venetian farmer, recounts the reception of the intermediaries in Marseilles in November 1877: they had promised a journey by steamer, but it turned out to be a sailing ship: «The traitors from Marseilles have arrived. De P..., C... and T... And we, around 100 of us, surrounded them and wanted to kill all three of them. A bedlam, something extraordinary back then». E. Franzina, *Merica! Merica! Emigrazione e coloniz-*

zazione nelle lettere dei contadini veneti e friulani in America Latina (1876-1902), Cierre Edizioni, Verona 1984, p. 79.
6. P. Taylor, *The Distant Magnet. European Migration to the Usa*, Eyre & Spottiswoode, London 1971, pp. 76-79.
7. A. Martellini, *Il commercio dell'emigrazione...* cit., p. 297.
8. *Ivi*, p. 301.
9. We shall not forget, however, that there are also what we could call inspired letters, both pro emigration and against it, which tend to hide or distort inconvenient events; in the first case to cash in brokerage fees, in the second one to indulge landowners, who feared the farmers' exodus from their lands.
10. T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai*, Vallardi, Milano 1908, p. 69.
11. A beautiful example of these maps is contained in F. Cecotti, D. Mattiussi, *Un'altra terra, un'altra vita...* cit., p. 25.
12. State Archive of Trieste, Chamber of Commerce, envelope 155, position 305-05.
13. E. Franzina, *Traversate...* cit., p. 40. The building of cartels was allowed by international right and was carried out openly; cartels were used to avoid unfair competition, which had caused enormous damages to the companies in the past. The Hamburg-Amerika Linie had started in 1885 by signing an agreement with the British companies in order to reduce their business share in Hamburg in exchange for the German withdrawal from Goteborg. In 1888, the German companies had come to an agreement with the Red Star Line of Antwerp. In 1892, said companies founded with the Holland-Amerika Linie the so-called 'North-Atlantic pool' – North Atlantic Steamship Association – in order to establish some rules for comparative advertising as well as the shares of future traffic based on the divisions of 1880. In 1908, a cartel was promoted by the Cunard Line with the other companies in order to establish fares and stagger traffic. P. Taylor, *The Distant Magnet...* cit., p. 95.
14. G. Russo, *Emigrazione transoceanica e trasporti marittimi dal porto di Trieste,* «Bollettino dell'emigrazione», n. 2, 1919, p. 4. The ranking is as follows: Naples 156,125 passengers a year on average; Bremen 150,249; Genoa 126,897; Hamburg 115,676; Havre 73,752 (the average, however, refers to the period 1908-1912); Antwerp 69,697; Rotterdam 47,229, Rijeka 25,616, Trieste 25,391.
15. A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie*, in P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina (edited by), *Storia dell'emigrazione italiana. Partenze...* cit., p. 251.
16. The traffic volumes in 1913, when the traffic reached its peak, were: NA 209,835; GE 138,166; PA 62,745; ME 6,367. A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie* cit., p. 247.
17. G. Rosoli, *L'assistenza sanitaria all'emigrazione di massa verso le Americhe (1880-1915)*, in «Sanità, scienza e storia», n. 2, 1986, p. 187.
18. A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie* cit., p. 252.
19. A. Gibelli, *Emigranti, bastimenti, transatlantici. Genova e la grande ondata migratoria*, in P. Campodonico, M. Fochessati, P. Piccione (edited by), *Transatlantici. Scenari e sogni di mare*, Skira, Milano 2004, p. 200.
20. T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai,* cit., pp. 47-48.
21. From 1903, when the emigrants' overseas transportation service was started by the Cunard Line in the port

of Trieste, to1914, when the service stopped because of the outbreak of the First World War, the Austro Americana transported 83%, while its competitors Cunard Line and Canadian Pacific Railway 14.7 and 2.3% respectively, of the 220,312 third-class passengers towards the following destinations: 73.5% of them to the United States, 22.1% to South America and 4.4% to Canada. A. Kalc, *Prekooceansko izseljevanje skozi Trst 1903-1914*, «*Zgodovinski časopis*», year 46, 1992, no. 4, pp. 484 and 489.

22. To this end, the company acquired a building which had been designed in 1890 and immediately built. It was located in the suburban district of Servola, facing the sea, and was a beautiful building in the middle of a green area. It measured 38x50 metres and was made up of a basement, two floors and a garret. It was owned by the Society of the Friends of Childhood and was used as accommodation for colonies of children who usually suffered from lung diseases, so that they could enjoy the benefits of sea-bathing. In 1893 the building contained four large rooms used as dormitories, two of which could accommodate «15 children» and two «15 paying guests». In August 1894, the technicians of the Society planned the erection of three more dormitories in the garret. In 1913, the Emigrants' House underwent remarkable changes: three storeys were added to the old building, which was to be used exclusively as dormitory to accommodate approximately 3000 emigrants; two independent buildings were also added, one functioning as isolation block, the other one as refectory. The new Emigrants' House performed its tasks for few months only, first because of the outbreak of the war, which caused the migration flux to stop, and then because in 1916 it was transformed into an auxiliary hospital. The building still exists, although it has been recently restructured. It is located in Via Italo Svevo 15 and houses a school. Trieste Town Hall, Area Town Planning, Technical Archive of Drawings, Drawing 6536 and General Archive of the City of Trieste, Civic Magistrate, Section IV, 566/13.

23. General Archive of the City of Trieste, Civic Magistrate, exhibit 22.502/1905, 1/9-2/1905.

24. General Archive of the City of Trieste, Civic Magistrate, exhibit 25.129/1906, 4/4-1/1906. Other smallpox cases were registered in the Emigrants' House of the Austro Americana in 1913.

25. General Archive of the City of Trieste, Minutes of the Town Council of Trieste, meeting of May 13, 1913.

26. In December 1913, the city government commissioned a scientist expressly summoned from another city to carry out a research about the causes of the spreading of typhus. The results were far from being reassuring, as the city lacked or had an insufficient number of those «institutions which are usually summed up as 'Sanitary Care'. These being: a good canalisation system, a waste dump at a safe distance, an unexceptionable water supply, the monitoring of the foodstuff market, the improvement of bad housing conditions». Some circumstances were particularly worrying, such as «the fact that the water arriving to the fish shop comes not only from the Aurisina [i.e. the city waterworks], but also from the port after a simple water clarification process. Now, this sea water is collected only 150 metres

away from the outlet of some of the city channels and is also exposed to continuous pollution due to the moving ships». W. Prausnitz, *Parere del Prof. Prausnitz sulle condizioni igieniche di Trieste in nesso all'epidemia di tifo*, Graz, 1913, General Archive of the Town Council of Trieste, Civic Magistrate, Section V, 1913/2-3697.

27. G. Carosio, *Navi da emigranti*, in *Lamerica! 1892-1914 Da Genova a Ellis Island: il viaggio per mare negli anni dell'emigrazione italiana*, Sagep, Genova 2008, p. 80.

28. P. Taylor, *The Distant Magnet...* cit., p. 107.

29. M.A. Jones, *Transatlantic Steerage Conditions. From Sail to Steam, 1819-1920*, in B. Flemming Larsen, H. Bender, K. Veien (Eds.), *On distant shores. Proceedings of Marcus Lee Hansen Immigration Conference, Aalborg, Denmark, June 29-July 1, 1992*, The Danes Worldwide Archives, 1993, p. 68.

30. A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie* cit., p. 242.

31. The story of the repatriated people from Trieste is to be found in the State Archive of Trieste, Coastal Deputyship, General Acts, b. 481, f. 1.604.

32. A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie* cit., p. 237.

33. This change took place with a certain degree of caution: ships were first made of iron, then of steel (15% lighter) in the 1880s. They had just one propeller, still had masts and sails in case of failure; this measure became redundant when ships with two propellers spread. Electricity appeared on board almost at the same time, which allowed the presence of fridges on the ships, thus making it unnecessary to transport live cattle to be slaughtered during the journey, improving the sanitary conditions. P. Campodonico, *Dal Great Eastern al Queen Mary. Nascita di un mito moderno*, in P. Campodonico, M. Fochessati, P. Piccione (edited by), *Transatlantici. Scenari e sogni di mare* cit., pp. 26 and 30.

34. The awareness about the destination often varied depending on the relatives' nationality: «[...] the Germans have maps in their pockets and point out just the place of their several destination» while «the Polish emigrants [...] do not understand where they are going [...] because it is all 'America'».
Source: P. Taylor, *The Distant Magnet...* cit., p. 66.

35. T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai* cit., p. 72.

36. Here an example: «On board [the emigrant] shall not make noises, shall have a serious and considerate demeanour towards everybody, especially women; he shall not bother the others, dirty the floor by throwing peels, he shall take care of himself, wash, comb his hair, often change clothes, he shall not play, nor buy food other than what is provided aboard; he shall be respectful, well-mannered and shall read some instructive and agreeable book to avoid idleness, and if he cannot read well, he shall exercise to improve. In days of rough sea, he shall not go on deck, on the ladders, near the hatches, to prevent accidents. If there are children, he shall keep a close eye on them and care for their cleanliness. In case of complaints, he shall address the Royal Commissioner who travels aboard the steamer; in case there is none, the ship's doctor acting as his deputy». *Manuale per l'istruzione degli emigranti*, Commissariato Generale dell'Emigrazione, Roma 1925, p. 126.

37. W.I. Thomas, F. Znaniecki, *Il contadino polacco in Europa e in America*, Edizioni di comunità, Milano 1968, vol. I, p. 616 (the dots are in the original).
38. Coal dust created a sort of fog, this is why the paint chosen for steamers by the design engineers of the time was black. Another text about the effects of coal: «I cannot describe you the coal-induced fog surrounding us. We were all so black and as it was hot, because it is a warm land, I don't know, all in a sweat and white drops running on the black skin». *"Trenta giorni di macchina a vapore"...* cit., p. 477.
39. Karl Rossmann, Kafka's emigrant travelling to New York on a ship of the Hamburg-Amerika Linie, was also very fond of his luggage, so that during the journey in the dormitory he had «for five nights [...] incessantly suspected the little Slovak, who was sleeping a couple of places to his left, of having intentions on his suitcase. That Slovak had just been waiting for Karl, finally, sapped by exhaustion, to drop off for one instant, so that he could pull the suitcase over to himself by means of a long rod which he spent his days endlessly playing or practising with». Franz Kafka, *Il fochista* [*The Man who Disappeared*], in *Racconti. Descrizione della tragedia dell'uomo moderno*, Biblioteca Universale Rizzoli, Milano 1991.
40. Letter by Francesco Costantin, Colony Angelica, São Paulo, Brazil, June 8, 1889, in E. Franzina, *Merica! Merica!...* cit., p. 174.
41. Here is one of these records, written at the quarantine station San Bartolomeo, Muggia, on July 3, 1911 to list the belongings of the deceased Maria Soldan, from Galizia, who died of Asian cholera. This woman was 28 years old, lived in New York and was travelling with her four children, who were taken in by a charitable institution in Trieste. Her emigrant luggage contained: «5 common spoons; 3 common forks; 1 pocket-knife; 1 tin dish; 1 hand-mirror; 3 combs; 9 assorted glasses; 1 pack of tea; 1 clothes brush; 43 clothing items for children; 23 clothing items for ladies; 3 handkerchiefs; 4 colourful ribbons; 1 towel; 3 baby's caps; 5 assorted fabric cloths; 1 lady's belt; 2 pairs of children shoes; 4 pairs of lady shoes; 3 pieces of soap; 1 small cloak; 38 cloths; 1 box; 1 suitcase; 1 sack; 3 luggage keys; 1 purse containing 2 luggage tickets, 1 ticket New York-Trieste, 2 golden rings, 35 $^{1}/_{4}$ dollars». State Archive of Trieste, Maritime Government, b. 860, file 5.494 of the year 1913.
42. G. Rosoli, *L'assistenza sanitaria all'emigrazione di massa...* cit., p. 204.
43. These criteria often remained virtual, did not transfer to the actual behaviour, as obviously those passengers would prevail who had money and would bribe the crew, as well as young women who agreed to use their beauty or strong and bossy men. P. Taylor, *The Distant Magnet*, cit., p. 138.
44. *"Trenta giorni di macchina a vapore"...* cit., p. 476.
45. R.L. Stevenson, *Emigrante per diletto* [The Amateur Emigrant], Einaudi, Torino 1987, p. 15. The topic of the emigrant complaining disproportionately to the actual inconveniences is also highlighted by Amy Allemand Bernardy, colleague of the Scottish writer, who in 1913 wrote *L'Italia randagia attraverso gli Stati Uniti* and noted: «It is not always true that emigrants are victims on board. Despite their complaints, seventy-five percent of the times they were worse off at home and will be worse off in

the new home». E. Franzina, *Traversate. Le grandi migrazioni transatlantiche...* cit., p. 64.

46. A. Molinari, *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica: il viaggio per mare*, Franco Angeli, Milano, p. 157. Other authors agree, like the already quoted Teodorico Rosati: «Well, those who have not seen an emigrants' dormitory in use, let's say, have no idea what that bed turns into after a few days. Emigrants lie down fully dressed and with shoes, store bundles and suitcases there, children leave urine and faeces there; most vomit; after a few days all transform it, one way or the other, into a dog's bed». T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai* cit., p. 91.

47. A. Molinari, *Le navi di Lazzaro...* cit., pp. 17-18.

48. M.A. Jones, *Transatlantic Steerage Conditions...* cit., p. 67.

49. The phenomenon was so widespread that the Congress of the United States voted for a law sentencing to one year and to the payment of a substantial fine those captains and officers who, as often happened, seduced female passengers with promises of marriage and abandoned them at the port of arrival. In 1908, Anna Herkner, inspector of a US Commission on Immigration, crossed the Atlantic Ocean three times as a common emigrant and reported about the total lack of lawfulness and respect for women. From the moment they left, unaccompanied women lost any trace of privacy and kept being molested by the crew: when they got dressed or undressed in the dormitories, to which everybody had access; in the open, on the decks, where stewards, firemen, seamen and other crew members addressed them with vulgar remarks and often put those words into action. M.A. Jones, *Transatlantic Steerage Conditions...* cit., pp. 70 and 75-76.

50. State Archive of Trieste, Logbook of the steamer *Argentina*, first book, Giornale generale e di contabilità, n. 1.611, p. 15, October 22, 1922.

51. State Archive of Trieste, Logbook of the steamer *Sofia*, first book, Giornale generale e di contabilità, n. 1.361, pp. 69-70, August 22, 1923.

52. In some cases there was a remarkably high number of crew members abandoning the ship. An example is the steamer President Wilson, which was 'deserted' by as many as 83 crew members in the stops in Naples, Algiers, New York and Boston during the journey which started in Trieste on December 22, 1923. State Archive of Trieste, Logbook of the steamer *President Wilson*, first book, Giornale generale e di contabilità, n. 1.014.

53. The American doctor was sort of a bogeyman for emigrants: «This medical watchdog is standing next to a door leading to the embarkation pier, between two policemen, chewing on a cigar and some snuff, he watches, touches, pushes and rejects the emigrants parading in front of him one by one, as eye diseases are looked for with the utmost care; one by one he turns eyelids inside out, there in the open, among the dust, alternating this finger-eye exercise and the squeezing of his cigar, which draws badly». T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai* cit., p. 47.

54. Data from the graphs in A. Molinari, *Le navi di Lazzaro...* cit., pp. 143-144.

55. Letter by Francesco Costantin, Colony Angelica, São Paulo, Brazil,

June 8, 1889, in E. Franzina, *Merica! Merica!...* cit., p. 174.

56. Here an example: «In the afternoon the sea rises remarkably, causing the steamer to pitch considerably. Heavy sea often hits the ship from the stem. The propeller often comes out of the water and the machine is subjected to strong jolts, so is the ship». State Archive of Trieste, Logbook of the steamer *Belvedere*, first book, Giornale generale e di contabilità, n. 1.361, p. 75, September 26, 1922.

57. P. Campodonico, *Dal Great Eastern al Queen Mary. Nascita di un mito moderno*, in P. Campodonico, M. Fochessati, P. Piccione (edited by), *Transatlantici. Scenari e sogni di mare* cit., p. 51.

58. In one of his books, Carlo Gerolimich, captain of the *Austro Americana*, wrote his recipe to hope to avoid catastrophes like the *Titanic* disaster: «Various suggestions were made to defend ships against the icebergs drifting in the sea on the way to New York: none of them has been carried out yet. [...] But, in the meantime, the only way to avoid drifting ice is to keep careful, constant watch: and when the fog envelops the ship, there's nothing better than placing one's trust in God and reduce speed as much as possible. Those who are no fatalists won't settle for the first remedy, those who are in a hurry will never consider the second one [...]». C. Gerolimich, *Manuale pratico del capitano e armatore*, Ettore Vram, Trieste 1915, pp. 395-396.

59. «When the first Bengal light went off, cheering was heard, and one thousand six hundred faces were lit by the fireworks, a large crowd standing on the hatches and on the bulwarks, crouching down on the inn roof and on the cages, holding tight to the backstays, climbing on the shrouds, standing on chairs, bollards, barrels, sinks; no inch of the planking was free, even the outlines of the ship were hidden by the people, so that the large crowd seemed to be floating in mid-air, or flying slowly on the sea, like a swarm of ghosts». E. De Amicis, *Sull'Oceano*, Oscar Mondadori, Milano 2004, cit., p. 153.

60. *"Trenta giorni di macchina a vapore"...*, cit., p. 477.

61. Letter by Gio Batta Mizzan to his brother, Santa Maria Boca do Monte, Rio Grande do Sul - Brazil, March 17, 1878, in E. Franzina, *Merica! Merica!...* cit., p. 81. Another memory in this regard is from a literary work, *Ocean* by Alessandro Baricco: «The first one to spot America. There is one on every ship. And do not think that some things happen by chance, no... and not even by good eyesight, that is destiny. Those people have always been destined to that moment in their life. And when they were children, you could look them in the eyes, and if you looked carefully, you could already spot it, America, ready to spring, to slide down their nerves and blood and what do I know, to the brain and from there to the tongue, into that shout (SHOUTING), America, it was already there, in those children eyes, the whole of America».

62. G. Rocchi, *La selezione degli emigranti a Ellis Island*, in *Lamerica!...* cit., p. 112.

63. *Ibidem*.

64. Here the list of the letters with the relevant diseases: B - backache, C - conjunctivitis, CT - trachoma, E - eyes, F - face, FT - feet, G - goitre, H - heart, K - hernia, L - lame, N - neck, P - physical and lungs, PG - pregnancy, SC - scalp, S - arteriosclerosis, X -

suspected mental illness, an encircled X - confirmed mental illness. N. Di Paolo, *Ellis Island. Storia, versi, immagini dello sradicamento*, ISLA - Istituto di Studi Latinoamericani (Pagani), La Città del Sole, Napoli 2001.

65. To confirm the diagnosis of mental illness, the candidates were asked very simple logic questions in the 'Mental Rooms', such as «is it morning or afternoon, how many legs does a dog have, how many legs do a dog and a cow have together», and usually they were asked to insert some geometric figures into a frame. Little details were enough to arouse the examiners' suspicions: whimsical clothes, being too kind, impatient, careless, nervous, overactive, laughing or smiling too much, being vulgar, shouting or yelling, speaking in a low or trembling voice, crying, being puzzled... G. Rocchi, *La selezione degli emigranti a Ellis Island*, in *Lamerica!...* cit., p. 116.

66. A. Molinari, *Le navi di Lazzaro...* cit., p. 54.

67. T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai* cit., p. 154.

68. Letter by Gio Batta Mizzan to his brother, Santa Maria Boca do Monte, Rio Grande do Sul - Brazil, March 17, 1878, in E. Franzina, *Merica! Merica!...* cit., pp. 81-82.

69. State Archive of Trieste, Maritime Government, b. 876, f. IV.

70. A. Ancona, S. Bon (edited by), *Trieste la porta di Sion. Storia dell'emigrazione ebraica verso la terra di Israele (1921-1940)*, Alinari, Firenze 1998, p. 29.

71. M. Bercich, *Il Comitato di assistenza agli emigranti ebrei di Trieste (1920-1940): flussi migratori e normative*, «Qualestoria», n. 2, December 2006, p. 23.

72. *Ivi*, p. 50.

73. Giani Stuparich, *Trieste emigra*, «il Lavoratore», August 1, 1955.

Finito di stampare
nel mese di dicembre 2010
presso le Poligrafiche San Marco
di Cormons (Go)