

LE VOYAGE DE L'ÉMIGRANT DE L'ÉPOQUE DE LA VOILE AU SECOND APRÈS-GUERRE, TOUT PARTICULIÈREMENT AU DÉPART DU PORT DE TRIESTE

de Francesco Fait

Pour les observateurs du XXI^e siècle que nous sommes, le voyage de l'émigrant revêt une importance particulière dont, d'ailleurs, ont pleinement conscience les millions de personnes qui, au cours des décennies et siècles passés, en ont été les acteurs ou les témoins, ainsi que les observateurs qui nous ont précédés. Durant la période dite de la « grande émigration transatlantique », entre 1871 et 1914, il existait une coutume qui ne devait rien au hasard : un fil était tendu entre un pont du navire et la terre ferme et, quand le navire s'éloignait du quai pour emporter son chargement d'émigrants vers l'océan, le fil se rompait. C'était un symbole fort et évident, même s'il n'était pas totalement représentatif de la réalité : d'une part, il n'était pas rare que les émigrants fussent des voyageurs chevronnés et dégourdis qui avaient déjà rompu et renoué le fil à maintes reprises (il suffit de penser aux *Golondrinas*¹ et *Birds of Passage*², qui naviguaient de manière saisonnière entre l'Europe et les Amériques) ; d'autre part, l'embarquement avait souvent lieu dans des ports étrangers, sur des terres avec lesquelles les émigrants en partance n'avaient aucun lien, et le fil s'était alors rompu des centaines ou des milliers de kilomètres plus tôt, peut-être dans quelque gare de chemins de fer bruyante et grouillante de gens. Sans compter que le voyage en mer, la traversée transocéanique, ne constituait qu'un segment du périple de l'émigrant, qui avait et aurait eu des étapes tout aussi importantes lors du trajet de la maison au port d'embarquement, du séjour dans ce port puis, une fois débarqué, de manière spéculaire, de nouveau dans le port pour finir avec le voyage du port de débarquement à la destination finale. Il est toutefois indéniable que la traversée transocéanique est imprégnée d'une charge symbolique qui tend à la caractériser

¹ N.D.T. : « hirondelles » en espagnol ; nom donné aux émigrants saisonniers en Amérique du Sud.

² N.D.T. : « Oiseaux de passage » en anglais ; nom donné aux émigrants saisonniers en Amérique du Nord.

comme l'apogée et l'emblème de l'expérience migratoire. Les voyages, les traversées en mer pour des motifs migratoires, au fond, se ressemblent tous dans les paradigmes qui les composent, au point que l'on pourrait faire une analyse diachronique de l'époque de la voile au second après-guerre en les confrontant et en comparant, par exemple, la genèse de la décision de partir plutôt que l'alimentation ou le logement à bord, ou bien l'hébergement à l'arrivée au port de débarquement. Cette contribution tâchera de raconter ces paradigmes, notamment durant la période mythique du voyage de l'émigrant, compris entre les dernières décennies du XIX^e et les premières années du XX^e siècle, avec une attention particulière pour la situation du port de Trieste qui, au cours de la première décennie du XX^e siècle, joua un rôle non négligeable pour le trafic migratoire européen vers les Amériques (et qui fut également considérable durant la période comprise entre les deux guerres relativement aux départs des Juifs en Palestine et à un certain intérêt particulier pour l'émigration italienne assistée du second après-guerre). Différentes sources, puisées dans la bibliographie scientifique, les documents d'archives, les analyses confiées à la prose d'écrivains, souvenirs autobiographiques de ceux qui avaient franchi l'océan en qualité d'émigrant, ont été utilisées. Ce n'est pas le lieu ici d'entamer une réflexion historiographique sur les sources mais il existe un élément frappant à première vue : le voyage d'émigration était perçu de manière très différente par ceux qui l'analysaient et par ceux qui le vivaient et ce n'était pas seulement une question de maîtrise dissemblable des moyens culturels. Voici comment, par exemple, Georges Guyan commentait en 1898 la vue de bandes d'émigrants italiens en mouvement : « Les émigrants sont ainsi envoyés au loin, sur des terres à défricher, à assainir qui, dans un deuxième temps, devront être travaillées, et les régions dans lesquelles ils finissent entassés sont encore plus inhospitalières voire encore plus sauvages que les lointaines contrées d'Italie qui avaient été leur premier territoire ; et, entre le point de départ et le point d'arrivée, ces gens ont traversé la civilisation contemporaine comme le voyageur pressé traverse une oasis, en venant des régions du désert le plus reculé. Ce sont des gens destinés à ne pas jouir de la civilisation entrevue un instant ; les émigrants n'y sont pas initiés, ils n'y participent pas, sinon de manière totalement passive, dans la mesure où ils en

sont même les victimes. »³. L'écrivain français évoquait, dans la citation ci-dessus, au moins deux lieux communs sur la migration – l'émigrant vu comme une victime et l'antinomie civilisation/barbarie – qui mériteraient d'être discutés. Dans le premier cas, on peut observer qu'il n'est pas si sûr qu'il faille revêtir l'émigrant de l'habit de l'ingénu⁴.

Le second fait apparaît une certaine prévention et une sorte d'empressement à diviser le monde en zones géographiques, classées selon leur appartenance à la civilisation ou à son contraire, et à omettre le fait que, même dans les régions identifiées comme civilisées, il existait des espaces, parfois très étendus, de marginalité ; il y est toutefois observé à juste titre que les émigrants entraient en contact avec une civilisation qui n'était qu'« entrevue », avec laquelle ils auraient eu des contacts à distance, restant inévitablement confinés dans des wagons de troisième de quatrième classe pour être ensuite transférés dans de misérables auberges, disséminées dans les bas-fonds de la ville ou dans ces bâtisses souvent délabrées et insalubres qui constituaient les maisons des émigrants.

L'image qui vient d'être dépeinte peut néanmoins paraître très éloignée des appréciations de certains qui avaient, eux, réellement vécu l'expérience migratoire dont ils tirent une vision plus espiègle et désenchantée, qui peut s'expliquer à la fois par la proximité et la distance à l'égard des événements relatés (proximité puisqu'ils en ont été les acteurs et distance en raison du temps qui s'est écoulé entre l'évènement et le moment où il est évoqué), mais aussi, probablement, par la lumière reflétée par l'important succès de l'expérience migratoire lorsqu'il y avait eu succès. Au fond, la vie à bord à travers l'océan n'était qu'une représentation de ce qui se passait sur la terre ferme. On naissait, on tombait malade, on mourrait : « De nombreuses femmes

³ La citation est rapportée par Giuseppe D'Angelo, *Il viaggio, il sogno, la realtà. Per una storia dell'emigrazione italiana in Venezuela (1945-1990)*, Edizioni del Paguro, Salerne, 1995, p. 10.

⁴ Il a été observé à ce propos que le choix initial des émigrants a été bien souvent plus stratégique que ce que l'on est généralement porté à penser : « Leurs histoires après l'arrivée dans le nouveau monde suffirent presque toujours à prouver que, à côté d'une partie « irréflectie » et réellement arrivée là par l'effet du hasard, la plupart des émigrants, qu'ils fussent sédentaires dans l'âme ou simplement de passage, n'étaient pas sans projet et mettaient même en œuvre, avant et après leur départ de l'Europe, une série rien moins qu'ingénue de manœuvres et de stratégies visant à la réalisation, à travers la valorisation de maigres ressources (solidarités familiales et parentales, institutions mutualistes ethniques, réseaux de relations interpersonnels, etc.), de résultats satisfaisants. » Source : E. Franzina, *Traversate. Le grandi migrazioni transatlantiche e i racconti italiani del viaggio per mare*, Editoriale umbra, Foligno, 2003, p. 27.

étaient... presque à la fin et partaient quand même, convaincues peut-être d'économiser le voyage ou bien l'accouchement, car il ne coûtait rien ; et les enfants de moins de six mois ou moins d'un an, eux, ne payaient rien, restaient avec leur maman. Lors de chaque voyage il en naissait un, deux ; un ou deux ... bien, toujours bien, toujours bien. Aucun enfant n'est jamais mort. Par contre, il mourait à chaque voyage un ou deux hommes, âgés ou tristes peut-être, je ne sais pas ce qu'ils avaient. »⁵.

⁵ Extrait des mémoires de Lucia Nebbiolo Gonella, piémontaise, qui, en 1901, émigra en Argentine alors qu'elle était encore dans les langes et traversa plusieurs fois l'océan jusqu'en 1960, année de son retour en Italie, à Gênes où elle s'installa définitivement. Source : C. Lupi, « *Trenta giorni di macchina a vapore* ». *Appunti sul viaggio degli emigranti transoceanici*, « Movimento operaio e socialista », n° 3, septembre-décembre 1983, p. 479.

La décision de partir

La décision de partir, de quitter sa maison, d'entamer le voyage est motivée par des raisons qu'il faut aller chercher dans des situations de nécessité ou de besoin : misère, chômage, exploitation, exagération fiscale, usure, conjoncture du climat ou du marché. Des situations profondes, enracinées, insolubles à court terme et qui, à un moment donné, semblaient pourtant pouvoir être extirpées en jouant la carte de l'émigration. Les intermédiaires, les courtiers, les agents de l'émigration ou encore les représentants des compagnies maritimes jouent un rôle fondamental dans la décision d'émigrer et le choix de la destination, au moins durant les premières phases de la « grande émigration » ; ils deviennent immédiatement les destinataires de la polémique antimigratoire, qui les dépeignit aussitôt comme des meneurs sournois et malhonnêtes et, par voie de conséquence, et représenta les futurs émigrants sous les traits d'automates dépourvus de discernement : « On voit se répandre partout des commis qui flairent la misère et le mécontentement et offrent le billet d'embarquement à ces malheureux qui veulent abandonner leur patrie, ou bien qui les incitent à vendre leur maison, leurs meubles et leur terre pour se procurer l'argent du voyage. Les médecins qui étudient la puissance de la suggestion pourraient faire des observations fiables sur les émigrants pour voir comment une idée introduite dans le cerveau peut agir sans presque aucune participation de la conscience sur la volonté de l'homme.

L'inanition, la faiblesse, l'abattement augmentent l'excitabilité et facilitent la suggestion. Le transporteur tend la main à ces misérables pour les relever et utilise tout l'art de son métier pour les impressionner, les attirer et jeter dans leur cerveau l'idée de la rédemption. Une fois la promesse obtenue, il les aide à la tenir, à mettre en œuvre la résolution prise : en les soutenant s'ils hésitent, en les poussant s'ils reculent. »⁶. La propagande, la « réclame » migratoire, constitua dans tous les cas un

⁶ A. Martellini, *Il commercio dell'emigrazione: intermediari e agenti*, dans *Storia dell'emigrazione italiana. Partenze*, par P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, Donzelli, Rome, 2001, p. 293. Parfois, ceux qui incitaient à l'émigration étaient des personnes auxquels on ne s'attendait pas, comme ce fut le cas à Cavenzano (Campolongo al Torre, Udine) où ce fut le prêtre qui, lors du sermon dominical du 3 novembre 1878, « saisissant l'occasion du sujet du sermon sur les pharaons, déclara : ici aussi, il y a des pharaons qui laissent entendre au peuple qu'en Amérique ils auront à lutter contre les serpents et la fièvre jaune.

phénomène vaste, complexe et structuré, qui allait bien au-delà du cliché du recruteur torve et malhonnête, dont la figure ne fut, quoiqu'il en soit, que la pointe de l'iceberg, ou plutôt le maillon de la chaîne plus perceptible et perçue par l'émigrant, et qui, justement pour cette raison, fut souvent soumis aux récriminations et aux représailles des mécontents et des déçus⁷.

À partir du troisième quart du XIX^e siècle, ce furent les États d'immigration qui créèrent des canaux de communication avec l'Europe, en envoyant souvent leurs agents sur place. Le Brésil et l'Argentine offrirent des conditions attractives (respectivement, traversée gratuite, obtention immédiate des droits civiques, rapatriement gratuit des veuves, orphelins et travailleurs invalides et logement gratuit dans un hôtel pour émigrants pendant quelques jours avec voyage gratuit vers l'intérieur du pays) principalement en Italie et en Europe du Sud. Aux États-Unis, la propagande et la vente de terres à mettre en culture, qui furent essentiellement orientées vers la Grande-Bretagne et l'Europe du Nord, furent organisées par plusieurs États, tels que le Texas, la Virginie ou la Californie, mais aussi par des compagnies de chemins de fer comme l'*Illinois Central*, le *Kansas Pacific*, le *Missouri Pacific* et l'*Union Pacific*. Des techniques publicitaires d'avant-garde et très persuasives furent mises en œuvre, notamment par les compagnies de chemins de fer qui envahirent les gares, les hôtels pour émigrants et les points et ports d'embarquement et de débarquement avec du matériel de toute sorte, allant même, dans certains cas, jusqu'à installer des expositions itinérantes, organisèrent des logis sur les lieux de destination pour la première assistance et encouragèrent les nouveaux

Les serpents, dit-il, sont ceux qui mangent le pauvre peuple pour entretenir leur loup ; et la fièvre jaune est ici, là où, de puis que je suis curé, j'ai enterré 700 à 800 individus dont au moins 600 sont morts de pellagre, comme je peux le prouver avec mes registres. ...

Ne croyez pas, ajouta-t-il, que je vous conseille d'émigrer ; mais plutôt que de mourir de pellagre, il vaudra toujours mieux tenter l'Amérique ; à moins que vos patrons ne changent de système, afin de ne pas être réduits à conduire eux-mêmes les bœufs et à tenir la charrue. » Source : 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, p. 18-19.

⁷ Voir, par exemple, les lignes suivantes, dans lesquelles Francesco Sartori, un paysan de Vénétie, raconte l'accueil réservé à Marseille, en novembre 1877, aux intermédiaires qui avaient promis l'embarquement sur un navire à vapeur qui s'était révélé à l'épreuve des faits un bateau à voile : « Les traitres de Marseille sont arrivés. De P..., C... et T... Et nous, à une centaine, nous les avons pris au milieu et voulions les tuer tous les trois. Un bordel extraordinaire alors. »

Source : E. Franzina, *Merica ! Merica ! Emigrazione e colonizzazione nelle lettere dei contadini veneti e friulani in America Latina (1876-1902)*, Cierre Edizioni, Vérone, 1984, p. 79.

arrivants à écrire chez eux, espérant ainsi récolter de nouvelles adhésions⁸. En Italie, le recrutement des émigrants fut assuré, avant la loi de 1901, aux grandes agences, généralement situées dans des villes maritimes, comme Colajanni, Laurens, Gondrand, dans la région génoise, ou Ciamberini, Rocco Piaggio et Raggio, dans la région napolitaine, qui furent toutefois contraintes par ladite loi de passer la main aux compagnies de navigation. La structure très disséminée des agences d'abord et des compagnies ensuite était organisée en un réseau absolument considérable qui, bien sûr, crût avec le développement quantitatif du trafic migratoire : en 1892, les médiateurs étaient au nombre de 5 000 environ, en 1895 7 000, en 1901 10 000 et en 1911 13 000⁹.

Sur le type de personne qui se consacrait à cette activité, il n'y a pas de différence fondamentale entre la situation antérieure et postérieure à la loi de 1901, qui avait supprimé la figure de l'agence d'émigration pour confier également la phase de recrutement au transporteur, à savoir la compagnie maritime. Il s'agissait dans tous les cas de personnes qui jouissaient d'un certain prestige et de crédibilité sociale et possédaient une certaine culture, et disposaient en outre d'un nombre significatif d'occasions qui leur permettaient d'exercer leurs talents, maires, secrétaires de mairie, prêtres, maîtres d'écoles élémentaires, autorités communales, maréchaux des carabiniers à la retraite, barbiers, commerçants¹⁰. Il est aujourd'hui difficile d'évaluer l'influence et le succès de cette propagande sur la décision d'émigrer. La masse considérable de documents restés aux descendants (annonces dans les journaux, prospectus, brochures, guides) pourrait conduire à en surévaluer le poids et le rôle, alors qu'il semble bien, au contraire, qu'une fois passée la toute première phase où les seules informations sur le monde auxquelles on aspirait étaient les informations que fournissaient ceux qui avaient intérêt à embaucher de la main-d'œuvre et des passagers, les nouvelles jugées les plus fiables étaient celles qui provenaient de parents et de connaissances qui avaient vécu ou vivaient l'émigration. Souvent, les

⁸ P. Taylor, *The Distant Magnet. European Migration to the Usa*, Eyre & Spottiswoode, Londres, 1971, p. 76-79.

⁹ Martellini, *Il commercio dell'emigrazione ...*, op. cit., p. 297.

¹⁰ op. cit., p. 301

canaux de la communication devenaient donc les lettres, des documents caractérisés par une évidence communicative que la publicité – souvent ouvertement subreptice voire mensongère – ne possédait certainement pas. Ceux qui les rédigeaient connaissaient la situation, aussi bien dans leur patrie que dans le nouveau monde et, puisqu'ils n'avaient aucun billet à vendre, ils étaient supposés sincères et honnêtes dans leurs évaluations¹¹.

¹¹ Il faut toutefois toujours tenir compte du fait qu'il existe aussi des lettres « soufflées », pour ainsi dire, aussi bien par les partisans de l'émigration que par ses opposants, dans lesquelles les événements embarrassants étaient tus ou déformés pour divers motifs ; dans le premier cas, par exemple, pour encaisser des courtages et dans le second pour favoriser les milieux proches des propriétaires agricoles qui craignaient l'exode des paysans loin de leurs terres.

Le voyage avant le voyage, le choix du port, l'hébergement et l'embarquement sur le navire

L'émigrant, dès qu'il avait quitté la terre de ses aïeux, se rendait très souvent au port d'embarquement en train, expérimentant ainsi dans le « vapeur de terre » les conditions de saleté, de cohue et de promiscuité qui allaient caractériser les étapes suivantes de son voyage. Teodorico Rosati, un expert de la santé maritime, lançait en 1908 des pointes contre les sociétés de chemins de fer italiennes qui « après avoir accordé aux émigrants une remise de 50 % sur le tarif ordinaire, entassai[en]t ces malheureux dans des wagons de quatrième classe en les faisant voyager plus lentement que les trains de marchandises et en donnant même la préférence de transit aux trains qui transportaient du bétail. »¹².

Il arrivait souvent que les émigrants, au cours de leur voyage, eussent à changer de wagon dans les gares de pays dont ils ne connaissaient pas la langue ; aujourd'hui, on trouve aussi dans les archives historiques, au milieu des documents séquestrés par les forces de police, des cartes manuscrites où sont indiqués les noms des localités où effectuer les changements de train pour arriver au port d'embarquement¹³.

Ces informations pouvaient aussi être fournies par les représentants des différentes compagnies maritimes présents dans les nœuds ferroviaires les plus fréquentés, qui identifiaient leur appartenance à telle ou telle compagnie en portant des insignes et des vêtements parés des couleurs de leur compagnie. Pour l'émigrant, l'aventure dans un territoire inconnu avait débuté : pour le déchiffrer, il était contraint par moments de s'en remettre aux conseils et à l'expérience de gens qu'il n'avait jamais vus avant et qui se révélaient assez souvent être des fanfarons, des escrocs ou pires encore, et risquait vraiment de très mal finir s'il se fiait aux mauvaises personnes. Le fait que, dans les terminus ferroviaires des villes maritimes, des représentants de sociétés humanitaires, telles que la « San Raffaele » ou bien la « Lega Contro la Tratta delle Bianche »¹⁴ – dont la présence à la gare de Trieste au cours des premières années du

¹² T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e marinai*, Vallardi, Milan, 1908, p. 69.

¹³ Une très belle carte de ce type est reproduite dans *Un'altra terra, un'altra vita ...*, op. cit., p. 25, de F. Cecotti, D. Mattiussi.

¹⁴ N.D.T. : Ligue contre la traite des Blanches.

XX^e siècle est documentée – étaient en vigie, aux côtés des organes compétents, n'était, en effet, pas dû au hasard. Quant au choix du port d'embarquement vers lequel orienter l'émigrant, il ne s'agissait certainement pas d'une question sur laquelle l'intéressé avait quelque possibilité de se prononcer ; un document non signé (mais produit dans le cadre de la chambre du commerce de Trieste, qui était alors – nous étions en 1913 – une ville de l'empire austro-hongrois) était, à cet égard, très clair : on y défendait une norme sur l'émigration selon laquelle il fallait diriger la totalité du mouvement migratoire national vers le port de Trieste : « Seule l'Autriche, où le respect des libertés individuelles n'est pas très prononcé dans d'autres domaines, objecte [contre l'obligation, imposée par la loi, d'utiliser le port de Trieste pour les émigrants autrichiens] : 1. qu'il n'est pas légitime de faire violence au libre choix du lieu d'embarquement de la part de l'émigrant, 2. que le voyage par Trieste dure plus longtemps, 3. que les moyens de transport disponibles à Trieste ne sont pas suffisants pour couvrir tout le mouvement migratoire de l'État. Il ne sera pas difficile de balayer ces objections. Et, en vérité, un libre choix du lieu d'embarquement de la part de l'émigrant n'existe simplement pas. Ce n'est pas l'émigrant qui choisit le port d'embarquement, mais les compagnies de navigation qui, selon les principes du pool, augmentent ou baissent les prix de la traversée de sorte que le nombre d'émigrants transportés par chaque compagnie soit conforme au quota qui lui a été attribué par les accords internationaux ; mais la multitude d'agents, de courtiers et d'intermédiaires en tout genre qui exploite l'émigrant ignorant et analphabète en le faisant voyager aveuglément, souvent avec de longs détours vicieux. »¹⁵.

C'est ainsi qu'est décrite avec une certaine efficacité la situation du marché international des embarquements des émigrants, dominé par un cartel d'entreprises qui regroupait des compagnies maritimes anglaises, hollandaises, allemandes, françaises et nord-américaines et, de fait, établissait le trafic migratoire entre l'Europe et le Canada et les États-Unis. Le cartel répartissait préalablement entre ses membres les zones d'influence et les ports de départ, d'escale et de destination. Quand des

¹⁵ Archives d'État de Trieste, chambre du commerce, enveloppe 155, position 305-05.

écarts trop importants apparaissaient entre la programmation et la réalité, il était appliqué un tarif de compensation en vertu duquel les compagnies qui avaient dépassé leur quota étaient tenues de verser une partie de leurs bénéfices à celles qui avaient au contraire été pénalisées¹⁶.

Ce ne fut pas la seule force contractuelle des compagnies qui pesa sur l'attribution des pourcentages aux différentes compagnies dans les ports, les décisions, parfois seulement annoncées, des gouvernements à ce sujet étant souvent déterminantes. Il est donc probable, à cet égard, que, dans l'attribution d'une part importante de l'émigration vers l'Ouest, à destination des États-Unis, à la compagnie triestine *Società Austriaca di Navigazione* (plus connue sous le nom d'*Austro Americana*) et, par voie de conséquence, au port de Trieste, les perspectives d'une « nationalisation » de l'émigration autrichienne, qui serait donc partie en totalité du chef-lieu du littoral autrichien, aient joué un rôle non négligeable. Trieste put ainsi s'adjuger dans les premières années du XX^e siècle un quota de 4 % de l'émigration continentale vers les États-Unis, ce qui lui permit de se placer à la neuvième place du classement relatif aux années 1908-1913¹⁷. L'escale triestine aurait encore gagné en importance, puisque des pourcentages fixés à plus du double avaient déjà été décidés pour le futur (à savoir 7 % après le premier mai 1915 et 10 % pour la période comprise entre le premier janvier 1919 et le 31 décembre 1929), si la première guerre mondiale n'avait pas éclaté et stoppé les trafics migratoires.

Une fois qu'ils étaient descendus du train, les émigrants devaient affronter le problème de l'hébergement jusqu'au moment de leur embarquement ; la situation était

¹⁶ E. Franzina, *Traversate...*, op. cit., p. 40. La pratique des cartels, qui était autorisée par le droit international et se déroulait au grand jour, servait à éviter des formes de concurrence, dites « au couteau », qui avaient, dans le passé, causé d'énormes préjudices aux compagnies. C'est la Hamburg-Amerika Linie qui avait débuté en 1885 en passant un accord avec les compagnies britanniques pour réduire le volume des trafics de ces dernières à Hambourg en échange d'un abandon de Göteborg de la part de la compagnie allemande. Puis, en 1888, un accord avait été réalisé entre les compagnies allemandes et la Red Star Line d'Anvers. En 1892, ces compagnies fondèrent avec la Holland-Amerika Linie le « pool nord-atlantique » – North Atlantic Steamship Association – dans le but de fixer des règles pour la publicité comparative et les quotas des futurs trafics proportionnellement aux partages de 1880. En 1908, ce fut la Cunard Line qui réalisa un cartel avec les autres compagnies afin de fixer les tarifs et d'échelonner les trafics. Source : P. Taylor, *The Distant Magnet*. ..., op. cit., p. 95.

¹⁷ G. Russo, *Emigrazione transoceanica e trasporti marittimi dal porto di Trieste*, « Bollettino dell'emigrazione », n° 2, 1919, p. 4. La classification est ainsi établie : Naples 156 125 passagers en moyenne par an ; Brême 150 249 ; Gênes 126 897 ; Hambourg 115 676 ; Le Havre 73 752 (la moyenne se réfère à la période 1908 – 1912) ; Anvers 69 697 ; Rotterdam 47 229 ; Fiume 25 616 ; Trieste 25 391.

différente selon la ville et le pays où le hasard les avait conduits. En Italie, avant même 1901, le séjour qui précédait l'embarquement était, aux termes de la loi, à la charge de l'intermédiaire, afin de lutter contre l'habitude de faire discrètement affluer les émigrants longtemps avant la date du départ dans le but de favoriser le vaste réseau d'opérateurs économiques qui tirait profit de leur présence dans la ville. Du point de vue des infrastructures, il n'existait pas d'hôtels ou de maisons pour émigrants mais seulement des auberges autorisées qui, en 1905, étaient à Naples au nombre de 87 (2 400 places), à Gênes 33 (720 places), à Palerme 25 (770 places) et à Messine 18 (341 places)¹⁸.

Il semble donc évident, au vu du trafic colossal qui se développait au cours des années qui précédèrent la première guerre mondiale¹⁹ – années durant lesquelles la suprématie des départs pour les Amériques avait été cédée par les ports de l'Europe du Nord au profit des ports italiens – qu'une grande partie des émigrants s'éparpillaient dans les villes portuaires en recourant à des aubergistes non autorisés.

Ces derniers finissaient par former un véritable *lobby*, capable d'obtenir en 1907 à Naples la fermeture d'une maison de l'émigrant qui aurait pu accueillir 900 émigrants²⁰, et de pousser la ville à une grève générale quand, quatre ans plus tard, les autorités sanitaires aménagèrent un asile pour émigrants afin de faire face à une épidémie de choléra²¹. Les ports italiens ne disposaient pas non plus des infrastructures suffisantes pour les opérations d'embarquement : dans le cas de Gênes, par exemple, le quai utilisé pendant une grande partie du XIXe siècle, Ponte Calvi, n'était pourvu d'aucun bâtiment ni abri et il fallut attendre entre 1877 et 1890 pour que, dans le cadre de l'agrandissement des structures portuaires, le quai spécialement construit (Ponte Federico Guglielmo) fût destiné au seul trafic de passagers et que la gare maritime, dotée de deux édifices destinés aux contrôles et aux services (douane,

¹⁸ A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie*, dans *Storia dell'emigrazione italiana. Partenze*, par P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, op. cit., p. 251.

¹⁹ En 1913, année au cours de laquelle les trafics atteignent leur apogée, les volumes de trafic sont les suivants : NA 209 835 ; GE 138 166 ; PA 62 745 ; ME 6 367. Source : A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie*, op. cit., p. 247.

²⁰ G. Rosoli, *L'assistenza sanitaria all'emigrazione di massa verso le Americhe (1880-1915)*, dans « Sanità, scienza e storia », n° 2, 1986, p. 187.

²¹ A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie*, op. cit. p. 252.

visite médicale, magasin, latrines) et séparés par un abri qui permettait de protéger les passagers en attente du soleil et des intempéries, fût bâtie²².

La situation était très différente dans les ports allemands, comme Hambourg, où il existait même un village pour les émigrants qui occupait « une surface de 25 000 mètres carrés gratuitement concédée par l'État pendant 25 ans à la *Hamburg-Amerika Linie* », et disposait de magasins, lieux de culte et de divertissement, ou comme Brême, où l'on avait préféré éviter la concentration et donc utiliser les auberges, « 50 auberges pour 3 775 émigrants et, au besoin, même pour plus de 5 000 », chacune desquelles constituait un « bon logement de tous points et fonctionnant de manière irréprochable. »²³.

À Trieste, la société leader du marché local de l'émigration, l'*Austro Americana*²⁴, contrairement à ses concurrentes sur la place, choisit de suivre le modèle du port de Hambourg : elle se dota d'une maison de l'émigrant²⁵ qui fut plusieurs fois visitée par les autorités sanitaires et de sécurité publique, qui produisirent souvent des documents préoccupés et préoccupants.

C'est en mars 1905 qu'intervint un agent sanitaire de la ville de Trieste qui commença son rapport en notant que, pour les mille-deux-cents passagers en partance

²² A. Gibelli, *Emigranti, bastimenti, transatlantici. Genova e la grande ondata migratoria*, dans *Transatlantici. Scenari e sogni di mare* par P. Campodonico, M. Fochessati, P. Piccione, Skira, Milan, 2004, p. 200.

²³ T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai*, op. cit., p. 47-48.

²⁴ De 1903, année au cours de laquelle fut activé par la *Cunard Line*, dans le port de Trieste, le service de transport d'émigrants outre-Atlantique, à 1914, année où les trafics furent interrompus par le déclenchement du conflit mondial, l'*Austro Americana* embarqua 83 %, et ses concurrentes, la *Cunard Line* et la *Canadian Pacific Railway* respectivement 14,7 et 2,3 %, des 220 312 passagers de troisième classe qui se répartirent entre les destinations suivantes : 73,5 % vers les États-Unis, 22,1 % en Amérique du Sud et 4,4 % au Canada. Source : A. Kalc, *Prekooceansko izseljevanje skozi Trst 1903–1914*, dans « *Zgodovinski časopis* », année 46, 1992, n° 4, p. 484 et 489.

²⁵ Elle acheta dans ce but un édifice qui avait été projeté en 1890 et réalisé tout de suite après. C'était une belle construction, située dans les faubourgs de Servola, au centre d'une zone verte, qui donnait sur la mer. Elle mesurait en plan 38 x 50 mètres et était constitué d'un sous-sol, de deux étages supérieurs plus un troisième sous les combles. Propriété de la Società degli Amici dell'Infanzia, elle servait à accueillir des colonies d'enfants, souvent atteints de maladies pulmonaires, qui pouvaient ainsi bénéficier des bienfaits de la mer. En 1893, il y avait dans tout l'édifice quatre grandes pièces utilisées comme dortoirs, deux qui pouvaient accueillir « 15 enfants » et deux « 15 payants ». En août 1894, les techniciens de la société projetèrent l'aménagement de trois autres dortoirs sous les combles. En 1913, la maison de l'émigrant subit d'importantes modifications : surélévation de l'ancien bâtiment, auquel furent ajoutés trois étages, son utilisation exclusive comme dortoir puisqu'elle put dès lors héberger environ 3 000 émigrants, et ajout de deux autres édifices indépendant, respectivement utilisé comme pavillon d'isolement et réfectoire. La nouvelle maison de l'émigrant ne put remplir sa fonction que quelques mois, dans un premier temps à cause du déclenchement de la guerre et de l'interruption des flux migratoires qui s'ensuivit et, dans un deuxième temps, en raison de son affectation à partir d'octobre 1916 comme hôpital auxiliaire. L'édifice en question existe encore et a même été récemment rénové. Il se trouve au n° 15 de la *via Italo Svevo* et abrite une école. Sources : ville de Trieste, service de planification urbaine, archives techniques des dessins, dessin 6536 et archives générales de la ville de Trieste, magistrat municipal, section IV,

avec le paquebot *Gerty*, il manquait des matelas, puis il y avait « 600 matelas neufs et 300 matelas utilisés sur les paquebots » disponibles. Il poursuivait ainsi la liste des irrégularités : « Une partie des émigrants ne reçoit même pas de couvertures pour la nuit [...] Les émigrants se coupent les cheveux [NDA : sic] ou se rasent dans les dortoirs [...] Dans les dortoirs, en raison de la masse de personnes, des nombreuses ordures accumulées, de la boue présente dans toutes les pièces, sans que personne ne songe, au moins dans la journée, à laisser une partie des fenêtres ouvertes, il règne une insupportable odeur de renfermé [...] Deux ou trois « lits » sont réunis et l'on fait dormir dessus 5 ou 6 personnes [...] Les toilettes sont très mal tenues. »²⁶.

En avril 1906, un cas de variole fut signalé et servit de prétexte à un médecin de l'hôpital civil qui écrivait entre autres dans son rapport : « ... il n'y a de place disponible que pour 700 émigrants au maximum et les frères Cosulich en logent mille ou plus. Les lits de camp sont très proches les uns des autres ; il y en a même dans les couloirs. Les réfectoires laissent eux aussi beaucoup à désirer, il n'y a pas de fosses à ordures stables et les détritiques sont simplement entassés dans la cour où ils demeurent plusieurs jours et sont remis aux paysans (!).

Tout cela, si l'on pense à l'affluence extraordinaire d'émigrants (100 nouveaux arrivants par jour), constitue un danger permanent. Nous en avons eu la preuve avec ce cas de variole – qui peut infecter on ne sait combien d'individus, entassés comme ils le sont dans cet espace. Il manque également la possibilité d'effectuer sur les lieux, l'indispensable désinfection. L'asile n'est équipé d'aucun appareil de désinfection à vapeur ; dans certaines villes où affluent des émigrants, tout est mieux organisé ; je peux citer Marseille, Gênes, Naples, etc. ! »²⁷.

Le problème sanitaire fut soulevé à maintes reprises, au point que l'*Austro Americana* fut contrainte de suppléer à la pratique consistant à remplir à l'excès la maison de l'émigrant et de procurer des locaux supplémentaires, allant jusqu'à utiliser « ses propres navires qui servent d'hôtels provisoires en mer : un hôtel flottant qui

566/13.

²⁶ Archives générales de la ville de Trieste, magistrat municipal, acte 22.502/1905, 1/9-2/1905.

²⁷ Archives générales de la ville de Trieste, magistrat municipal, acte 25.129/1906, 4/4-1/1906. Il y eut d'autres cas de variole dans la maison de l'émigrant de l'*Austro Americana* en 1913.

évite que les émigrants pullulent dans la ville et soient logés dans le centre ville, ce qui constitue un grave danger pour la santé publique. »²⁸. Il n'en demeure pas moins que la question sanitaire liée au passage en ville de milliers d'émigrants par an constituait une extrême urgence pour une ville qui, comme Trieste, révélait en matière de salubrité et d'hygiène une surprenante carence. La ville avait démesurément grandi au cours de la décennie comprise entre les recensements de 1900 et 1910, avec une croissance démographique de plus de 50 000 habitants, de l'ordre de 28,5 %, alors le système des égouts et le réseau d'eau étaient restés totalement inadéquats. La situation en termes de logement était désastreuse et n'avait été que partiellement améliorée avec le programme de construction d'habitations populaires confié à l'*Istituto Comunale Abitazioni Minime*²⁹. La tuberculose, l'alcoolisme, la privation et l'abrutissement régnaient dans les classes populaires. Les épidémies se répandaient, comme le typhus ou la variole pour laquelle furent enregistrés, en 1913, 15 cas mortels³⁰. La peur qu'il y eût, parmi les passagers de troisième classe, des porteurs d'infections pouvant faire office d'amorce et infecter les logements populaires, les auberges ou la maison de l'émigrant apparaît donc aujourd'hui bien légitime.

Les lieux d'asile pour les émigrants sont fréquemment décrits par les documents historiques, qui s'en occupent généralement pour des questions qui concernent la bureaucratie sanitaire, et par ceux qui écrivent, des années plus tard, dans une perspective de reconstitution historique, comme exécrables et donc frappés de réprobation. Il est certainement possible de retrouver dans ces refuges des caractéristiques « concentrationnaires » : il suffit de penser au fait qu'ils étaient situés

²⁸ Archives générales de la ville de Trieste, procès-verbaux du conseil municipal de Trieste, séance du 13 mai 1913.

²⁹ N.D.T.: Institut communal pour les petites habitations.

³⁰ En décembre 1913, la municipalité confia une étude sur les causes de la propagation du typhus à un chercheur que l'on avait spécialement fait venir d'une autre ville. Le rapport se révéla rien moins que rassurant car il soulignait qu'il manquait toutes les « institutions normalement résumées dans le concept d'« assainissement hygiénique » ou qu'elles étaient insuffisantes. Il s'agit de : une bonne canalisation, un éloignement adapté des déchets et des détritiques, un ravitaillement en eau irréprochable, la surveillance du marché des vivres, l'amélioration des mauvaises conditions de logement ». Certaines circonstances apparaissaient particulièrement alarmantes comme, par exemple, « le fait que, dans la poissonnerie, outre l'eau de l'Aurisina [c'est-à-dire du réseau d'eau municipal] est également acheminée l'eau du port, après avoir subi une simple clarification. Or, cette eau de mer n'est prélevée qu'à 150 mètres du débouché de certains canaux de la ville et est constamment exposée à des pollutions dues au mouvement des navires ». Source : W. Prausnitz, *Parere del Prof. Prausnitz sulle condizioni igieniche di Trieste in nesso all'epidemia di tifo*, Graz, 1913,

le plus près possible des gares de chemins de fer afin d'éviter ou de réduire au minimum les rapports et les contacts avec les résidents jusqu'au départ du navire. Mais il ne faut jamais perdre de vue que c'était bien pire pour les émigrants qui finissaient dans ces ports dépourvus d'infrastructures pour les accueillir, contraints d'essaimer dans des villes qu'ils n'avaient souvent jamais vues auparavant et de converger fatalement vers les faubourgs les plus pauvres, insalubres et dangereux, à la merci des contagions et de personnes malveillantes, pour ensuite camper sur les quais et attendre le navire, composant ces images de foule désarmée et désespérée qui nous ont bien souvent été transmises.

Le moment de l'embarquement, précédé des phases de préparation du navire qui devaient certainement paraître mystérieuses à ceux qui les voyaient pour la première fois – le va-et-vient de manœuvres qui effectuaient des opérations d'entretien et d'aménagements à bord, des « *coffinanti* »³¹ qui renversaient leurs énormes paniers dans les trémies pour le charbon – arrivait enfin. Et, enfin, c'était la montée à bord par la passerelle, symbole et acompte de cette « réalité liquide » qui allait être pour tous la base de support du navire dans la phase de passage de l'ancien au nouveau monde³².

La traversée

Avant l'avènement du navire à vapeur, les émigrants voyageaient sur des bateaux à voiles. Il s'agissait de traversées qui se transformaient souvent en véritables odyssées et il n'est donc pas étonnant que les navires à voiles, au milieu du XIX^e siècle, fussent appelés *Coffin Ships*. Ces bateaux effectuaient des transports mixtes de personnes et de marchandises (comme, par la suite, le feront d'ailleurs les navires à vapeur pendant des décennies). Pour ce qui est de l'axe Europe – Amérique du Nord, sur la traversée vers l'Ouest, ils transportaient, en plus des passagers, du fer, des tissus, du verre, des briques et produits chimiques puis revenaient vers l'Est avec les cales

archives générales de la ville de Trieste, magistrat municipal, section V, 1913/2-3697.

³¹ N.D.T.: porteurs.

³² G. Carosio, *Navi da emigranti, 1892-1914, Da Genova a Ellis Island : il viaggio per mare negli anni dell'emigrazione italiana*, Sagep, Gênes, 2008, p. 80.

pleines de coton, de tabac, de blé, de bœufs et de porcs³³.

Les émigrants levaient l'ancre du Havre à destination de la Nouvelle-Orléans, de Brême vers Baltimore, de Liverpool pour New York, Québec et Boston, et voyageaient en compagnie de vaches, moutons et porcs, à la merci des vents, des courants et des glaciers. La durée du voyage étant aléatoire, il était très difficile pour les passagers de prévoir les vivres et l'argent dont ils devaient se munir, ce qui les exposait à la faim et aux duperies des équipages qui connaissaient parfaitement le mécanisme et en abusaient parfois en fournissant des informations volontairement erronées au moment du recrutement³⁴.

À l'époque de la voile, il n'en fallait pas beaucoup pour s'improviser transporteurs pour émigrants : il suffisait de disposer d'un voilier de dimensions moyennes ; l'investissement pouvait même être modeste mais, en revanche, les frets très élevés : en 1851, le coût du transport par émigrant était égal au coût par tonne d'un voilier³⁵.

Les situations critiques naissaient très souvent de l'improvisation. L'une d'elles, qui concerne la ville de Trieste, est évoquée dans les archives : en effet, sa gravité fut telle qu'elle suscita l'intérêt des autorités judiciaires et de la police de la ville qui était alors le chef-lieu du littoral autrichien. En 1888, deux banquiers triestins, Isacco et Giuseppe Morpurgo, affrétèrent trois paquebots du *Lloyd Austriaco*, l'*Helios*, l'*Orion* et le *Medusa*, qui levèrent l'ancre de Trieste respectivement le 25 octobre, 25 novembre et 27 décembre, tous les trois en direction du Brésil avec leur chargement d'émigrants du territoire de Trieste et du Royaume d'Italie³⁶. La tentative des frères Morpurgo de se consacrer durablement au trafic des émigrants fut à la fin contrariée par un ensemble de facteurs concomitants, à commencer par une action pénale engagée à leur encontre par la police autrichienne et par l'interdiction d'instituer des agences d'émigration à Trieste promulguée par la lieutenance du littoral en janvier

³³ P. Taylor, *The Distant Magnet*, op. cit., p. 107.

³⁴ M. A. Jones, *Transatlantic Steerage Conditions. From Sail to Steam, 1819-1920*, dans 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.

³⁵ A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnia*, op. cit., p. 242.

³⁶ La reconstitution de l'affaire des Triestins rapatriés se trouve dans les archives de l'État de Trieste, lieutenance du littoral, actes généraux, b. 481, f. 1.604.

1889. Mais ce fut une tentative remarquable qui, lors du premier voyage, connut un épilogue très intéressant : un contingent d'environ deux-cents Triestins, qui avaient été débarqués dans un port différent de celui qui était convenu, réagirent à la déception provoquée par le décalage entre les promesses et la réalité avec une série de revendications et de prétentions, telles que la signature de contrats, l'intervention du consul autrichien et enfin le rapatriement à Trieste via Gênes sur un navire anglais, qui leur permit de rentrer chez eux le 14 janvier 1889, deux mois et demi après leur départ. Le comportement récalcitrant et peu docile des Triestins au Brésil pourrait être une invitation à réfléchir sur le stéréotype de l'émigrant considéré comme un sujet passif, abandonné à un courant qu'il était incapable de contrôler.

Le passage entre l'ère de la voile et celle de la vapeur pourrait être symbolisé par la vie et l'expérience d'Andrea Gagliardo, un paysan génois qui, entre 1847 et 1888, s'embarqua 14 fois pour l'Amérique. Il reste de ces 14 voyages une trace écrite dans l'*Archivio Ligure della Scrittura Popolare*³⁷, conservé à l'Université de Gênes, ce qui permet d'intéressantes confrontations. Il existe deux notes sur un manuscrit autobiographique, séparées par un peu plus de dix ans, qui établissent avec une clarté exemplaire les changements d'époque dans l'histoire des migrations internationales : « 1847. Brigantin Bettuglia de Gênes à New York. 57 jours. 1861. Vapeur Etna de Liverpool à New York. 17 jours. »³⁸. Il s'agit d'une véritable révolution qui intéresse les principales variables du voyage de l'émigrant, à savoir le port d'embarquement, le type d'embarcation et la durée du voyage.

Dès que les navires à vapeur eurent supplanté les navires à voiles³⁹, une nouvelle phase, qui devint vite une épopée, débuta : le temps était aux défis technologiques et de

³⁷ N.D.T.: archives ligures de l'écriture populaire.

³⁸ A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnia*, op. cit., p. 237.

³⁹ La relève se produisit avec une certaine prudence : les navires furent d'abord en fer puis, dans les années quatre-vingt du XIX^e siècle, en acier (elles pesèrent alors 15 % de moins). Équipés d'une seule hélice, ils conservaient la mâture et les voiles en cas d'avarie, précaution qui devint ensuite excessive avec le développement des coques à deux hélices. C'est quasiment à la même époque qu'apparut l'électricité à bord, ce qui permit d'équiper rapidement les bateaux de réfrigérateurs de bord et d'éliminer ainsi la nécessité de transporter du bétail vivant à abattre durant la navigation, avec de considérables bénéfices sur le plan sanitaire. Source : P. Campodonico, *Dal Great Eastern al Queen Mary. Nascita di un mito moderno*, dans *Transatlantici. Scenari e sogni di mare* par P. Campodonico, M. Fochessati, P. Piccione, op. cit., p. 26 et 30.

construction entre les grandes compagnies de navigation (*Cunard Line, White Star Line, Hamburg-Amerika Linie, Norddeutscher Lloyd...*, celles-là même qui s'asseyaient autour d'une table pour se répartir les parts de marché des trafics migratoires en créant des cartels), qui engagèrent toutes leurs ressources et toutes leurs énergies à construire le navire le plus grand, le plus rapide, le plus luxueux.

Ce fut la période des géants de la mer, des défis pour arracher le Ruban bleu aux concurrents, des ressources énormes au service du progrès dans la marine. Il faut toutefois préciser que, du point de vue du voyage de l'émigrant, les grands transatlantiques ne représentèrent que l'excellence, l'apogée, l'exception alors que la très grande majorité de la flotte continua à être composée de navires anciens, lents et au confort spartiate. Ainsi, les émigrants se retrouvèrent à devoir partager le voyage avec les « passagers de classe », où le terme « première » est sous-entendu dans la définition. Cette classification est si forte qu'elle est aujourd'hui encore utilisée pour décrire quelque chose de raffiné, qui, justement, a « de la classe ». Ce fut l'apparition d'une éternelle dichotomie qui se nourrissait d'oppositions : de très nombreux passagers en troisième classe, peu en première ; très peu d'espace pour le nécessaire, beaucoup pour le voluptuaire ; attraction vers les lieux de destination, conscience vague ou nulle de leur existence et essence⁴⁰ ; le voyage comme fin en soi ou comme distraction et le voyage comme obligation pour la survie...

L'embarquement des émigrants à bord des navires à vapeur pouvaient avoir lieu, comme à l'époque de la voile, sur des navires qui transportaient également des marchandises (dans ce cas, les escales étaient particulièrement laborieuses car il fallait organiser les dortoirs dans des structures modulaires qui étaient chaque fois démontées et remontées) ou bien sur des transatlantiques avec des passagers de deuxième et troisième classe. Selon des observateurs contemporains, la meilleure solution n'était aucune des deux mais une troisième, à savoir la construction de

⁴⁰ La connaissance de la destination variait souvent selon la nationalité des passagers : « [...] the Germans have maps in their pockets and point out just the place of their several destination » alors que « the Polish emigrants [...] do not understand where they are going [...] because it is all « America ». » Source : P. Taylor, *The Distant Magnet*, op. cit., p. 66.

paquebots réservés aux seuls émigrants. En effet, les navires mixtes ne convenaient pas car ils étaient réadaptés sur la base de l'« ingéniosité spéculative avec le règlement à la main » et les transatlantiques non plus car ils étaient dépréciés par le fait qu'il y « [avait] trop à donner aux commodités et au luxe des classes pour que les soins [puissent] concerner la population déguenillée des émigrants. »⁴¹.

Pour reconstituer la vie à bord au cours du voyage, les guides de l'émigrant, toujours prodigues de conseils et d'avertissements, sont aujourd'hui très utiles⁴².

Mais il existe aussi d'autres sources, qui avaient la même fonction avec un ton moins paternaliste et plus d'affection et de participation, telles que les lettres que ceux qui avaient déjà émigré expédiaient à la maison, pour les parents et amis qui étaient sur le point d'entreprendre le voyage. Voici un exemple, extrait d'une lettre de 1902 de Konstanty Butkowski à ses parents, relativement à la venue prochaine en Amérique de son frère Antoni, où le jeune homme écrivait : « Très chers parents, ... je vous informe que j'ai envoyé un billet pour le navire à Antoni ... Attendez-vous à le recevoir sous peu ... Et n'oublie pas, Antoni, de ne montrer tes papiers à personne, sauf dans les ports où tu dois les présenter ... Et si tu reçois vite le billet, n'attends pas, viens immédiatement ... Et envoie-moi un télégramme de Castle Garden. Tu ne paieras pas beaucoup et je viendrai à la gare de chemins de fer. Prends avec toi quinze roubles, ça suffira, et change-les tout de suite en argent prussien. Quant aux vêtements, prends ce que tu as de moins bien, environ trois vieilles chemises pour pouvoir te changer sur l'eau. Et quand tu auras réussi à traverser l'eau, alors jette toutes ces guenilles. N'emporte rien avec toi, sauf ce que tu as sur toi. Pas même de bonnes chaussures, que les plus mauvaises affaires. Pour la nourriture, prends un peu de pain sec et beaucoup de sucre et environ un quart d'alcool, et un peu de viande

⁴¹ T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e marinai*, op. cit., p. 72.

⁴² Voici un exemple : « [L'émigrant] à bord ne doit pas faire de chahut, doit avoir un comportement sérieux et des égards pour tous, en particulier les femmes ; il ne doit pas importuner les autres, salir le sol en y jetant des épiluchures ; il doit prendre soin de lui, se laver, se peigner, changer souvent de vêtements ; il ne doit pas jouer ni acheter d'autre nourriture que celle qui est fournie dans l'ordinaire ; il doit être respectueux, éduqué et lire un livre d'instruction ou au moins, pour ne pas rester oisif, s'il ne sait pas bien lire, s'exercer à la lecture pour se perfectionner. Durant les jours de mer agitée, il ne doit pas s'exposer sur le pont, sur les échelles, près des écoutilles, afin d'éviter qu'un malheur ne survienne. S'il a des enfants avec lui, il doit les surveiller attentivement et veiller rigoureusement à leur propreté. Pour toute réclamation, s'adresser au *Regio Commissario viaggiante* (commissaire royal navigant), présent à bord du paquebot ou, s'il est absent, au médecin de bord qui en tient lieu. ». Source : *Manuale per l'istruzione degli emigranti*, commissariat général de l'émigration, Rome, 1925, p. 126.

séchée. Tu peux prendre quelques oignons mais ne prends pas de fromage ... Et sois prudent dans tous les ports avec ton argent. Ne parle à aucune fille sur l'eau... »⁴³. Les thèmes abordés dans la lettre sous forme d'avertissement sont très intéressants : ne pas mettre de beaux vêtements (que les conditions du voyage auraient rendus inutilisables après avoir été portés nuit et jour, à cause de la contamination avec des liquides organiques – ses propres selles, urine et vomi mais aussi ceux des compagnons de voyage – et de la poussière de charbon qui enveloppait les navires comme dans un nuage durant la navigation)⁴⁴ ; de pas porter de belles chaussures (qui auraient été volées durant la nuit) ; emporter des aliments caloriques et faciles à conserver (qui servirait à compléter la gamelle ou à la remplacer en cas de mal de mer) ; être prudent dans tous les ports avec l'argent et ne pas parler avec les filles (pour éviter de tomber dans des manigances et des escroqueries qui, de toute évidence, étaient parfois masquées par des intrigues sur toile de fond sentimentale).

Les lettres des émigrants contenaient très fréquemment la recommandation de veiller à son bagage à main⁴⁵.

Quant aux biens gardés dans les cales du navire, il ne restait qu'à espérer qu'aucun vol ne se produirait lors des divers passages de main en main des colis, des vols qui n'avaient rien d'exceptionnel. Voici en quels termes un émigrant se plaint dans une lettre écrite du Brésil en 1889 : « Il n'est pas rare que [...] l'émigrant reste démuné du volume des bagages qu'il a exportés d'Europe, et bien peu de bagages arrivent à bon port, dans les colonies. Il y a peu, on répondit à l'un d'eux, qui se lamentait d'avoir perdu toutes ses caisses, qu'il pouvait s'en passer, que des vêtements il y en a aussi

⁴³ W. I. Thomas, F. Znaniecki, *Il contadino polacco in Europa e in America*, Edizioni di comunità, Milan, 1968, vol. I, p. 616 (les points de suspension sont présents dans l'original).

⁴⁴ La poussière de charbon créait une sorte de brouillard, raison pour laquelle les concepteurs des navires de l'époque de la vapeur choisissaient de la peinture de couleur noire. Voici un autre témoignage sur les effets du charbon : « Vous ne pouvez pas imaginer le brouillard de charbon qu'il y avait tout autour. Du coup, nous étions tous noirs et, comme il faisait chaud, parce que c'est une terre chaude, je ne sais pas, nous étions tous en sueur et une goutte blanche coulait sur la peau noire. » Source : *Trenta giorni di machine a vapore...*, op. cit., p. 477.

⁴⁵ Karl Rossmann, l'émigrant kafkaïen qui s'était embarqué sur un navire de la *Hamburg-Amerika Linie* en direction de New York, tenait lui aussi beaucoup à son bagage, au point que, durant le voyage, il avait, dans le dortoir « ...pendant cinq nuits constamment soupçonné un petit Slovaque qui dormait deux couchettes plus loin, sur la gauche, craignant qu'il n'eût des vues sur sa valise. Karl craignait que le Slovaque n'attendît qu'une chose, qu'il s'endormît, vaincu par la fatigue, pour tirer vers lui la valise à l'aide d'un long bâton avec lequel il jouait distraitement ou faisait de petites acrobaties durant la journée. » Source : Franz Kafka, *Il fochista*, dans *Racconti. Descrizione della tragedia dell'uomo*

ici. Deux femmes, qui s'étaient mariées peu de temps avant de venir ici, avaient rangé leurs affaires dans la commode qu'elles trouvèrent plein de charbon fossile à leur arrivée à S. Paolo. Les vols, commis impunément dans les ports de Santos et à Rio de Janeiro sur les bagages des émigrants, sont incroyables et il me faudrait dix feuilles de papier pour vous en raconter tous les détails. »⁴⁶. Pour ce qui est des bagages à main, les archives contiennent assez souvent des documents qui nous permettent d'en savoir plus sur leur contenu. Il s'agit de procès-verbaux rédigés sous forme d'inventaire par le commandant et les officiers supérieurs en cas de décès du propriétaire⁴⁷. Dans le cas qui vient d'être cité dans la note, on comprend que la malheureuse passagère austro-hongroise avait l'habitude de voyager au fait qu'elle était munie de vaisselle et de couverts pour prendre les repas. Aux émigrants qui n'étaient pas renseignés et prévoyants, le nécessaire était loué au moment du premier repas avec l'obligation de rembourser à l'arrivée les objets éventuellement détériorés ou perdus. Le repas se déroulait différemment selon que le navire disposait ou non d'un réfectoire. Les navires des compagnies italiennes n'en avaient pas (une expérimentation eut lieu dès 1906, à bord du paquebot Roma qui faisait route entre Gênes et Buenos Aires, mais commencèrent à se développer beaucoup plus tard et avec de fortes résistances à cause de la place qu'ils occupaient au détriment des couchettes)⁴⁸, et les repas étaient pris avec le système de la gamelle, à savoir en formant des groupes de six personnes, dont le « chef de gamelle » qui allait chercher la nourriture pour les autres avec la charge de la distribuer selon des critères d'équité⁴⁹.

moderno, Biblioteca Universale Rizzoli, 1991.

⁴⁶ Lettre de Francesco Costantin, Colonia Angelica, San Paolo del Brésil, 8 juin, dans E. Franzina, *Merica ! Merica ! ...*, op. cit., p. 174.

⁴⁷ En voici un, rédigé au lazaret de San Bartolomeo à proximité de Muggia, le 3 juillet 1911, pour rendre compte des effets de feue Maria Soldan, galicienne, décédée du choléra asiatique. La femme avait 28 ans, était domiciliée à New York et voyageait en compagnie de ses quatre enfants qui furent pris en charge par un organisme d'assistance triestin. Ses bagages d'émigrante contenaient : « 5 cuillères ordinaires ; 3 fourchettes ordinaires ; 1 canif ; 1 assiette en fer-blanc ; 1 petit miroir ; 3 peignes ; 9 verres assortis en verre ; 1 paquet de thé ; 1 brosse pour les vêtements ; 43 vêtements d'enfant ; 23 vêtements de femme ; 3 mouchoirs ; 4 rubans de couleur ; 1 serviette de toilette ; 3 bonnets d'enfant ; 5 morceaux de tissu assorti ; 1 ceinture de femme ; 2 p. de chaussures d'enfant ; 4 p. de chaussures de femme ; 3 morceaux de savon ; 1 petit manteau ; 38 chiffons ; 1 caisse ; 1 valise ; 1 sacs ; 3 clés par bagage ; 1 porte-monnaie contenant 2 billets pour les bagages, 1 billet de voyage New York – Trieste, 2 anneaux en or, 35 ¼ dollars. » Source : archives de l'État de Trieste, gouvernement maritime, b. 860, fascicule 5.494 de 1913.

⁴⁸ G. Rosoli, *L'assistenza sanitaria all'emigrazione di massa ...*, op. cit., p. 204.

⁴⁹ Ces critères demeuraient très souvent virtuels et n'étaient appliqués de manière effective dans les comportements,

Voici un exemple du fonctionnement de ce système : « Ben, nous sommes montés, nous avons tout de suite fait connaissance avec une équipe d'hommes qui cherchaient des amis pour former le groupe de cinq pour manger. Comme il n'y avait ni tables ni chaises, on mangeait assis par terre. Alors nous avons dit : « Oui, nous nous sommes deux », « Nous sommes là », « Si vous nous acceptez, nous sommes contents ». Ces autres étaient heureux comme tout eux aussi et ils nous ont donné l'équipement pour manger, qui était comme une écuelle pour la soupe ou les pâtes, une plus basse pour le plat de résistance, une assiette ronde de fer-blanc pour tous (toute en fer-blanc, hein !), une cuillère et une fourchette, pas de couteaux. Les hommes avaient les couteaux, alors c'étaient eux qui les utilisaient et qui coupaient. Et boire... le gobelet bien sûr en fer-blanc avec le manche, sinon ça brûlait... Il était bon ce café ! C'est peut-être parce que moi je n'en avais jamais bu, en somme... café, pas de lait... du lait seulement aux enfants jusqu'à dix ans, à moi ils m'en donnaient encore. Et au goûter le potage... l'infirmière passait avec... Hé, il fallait faire la queue devant la porte de la cuisine. La cuisine était là sur le pont. L'homme chargé du vin, l'homme chargé de la soupe et du plat de résistance, faisaient un peu la queue, prenaient la nourriture puis venaient vers nous où chacun avait trouvé un petit coin. Certains se trouvaient un coin sur les cordages, sur n'importe quel banc, beaucoup portaient les chaises longues, pas beaucoup beaucoup mais pas mal en somme. »⁵⁰.

Pour ce qui est de la quantité de nourriture qui était distribuée aux émigrants, il convient de revenir sur un phénomène déjà évoqué, à savoir sur le comportement très usuel des membres de l'équipage qui arrivaient à distribuer des doses d'aliments inférieures à ce qui était prévu afin de pouvoir compenser le manque par la vente de rations soustraites au chargement du navire ou illégalement embarquées de manière préméditée.

Quant à la qualité de la nourriture, elle devait être généralement considérée comme

étant fatalement destinés à favoriser les passagers munis d'argent qui acceptaient de corrompre les hommes de l'équipage, les femmes jeunes qui consentaient à faire usage de leurs charmes et les hommes robustes et dominateurs.
Source : P. Taylor, *The Distant Magnet*, op. cit., p. 138.

⁵⁰ *Trenta giorni di macchina a vapore...*, op. cit., p. 476.

très discutable. À ce propos, il faut souligner la stupeur de certains observateurs lorsqu'ils constatèrent combien les émigrants faisaient la fine bouche en matière de goûts alimentaires. Robert Louis Stevenson qui, en 1879, avait voyagé à bord du *Devonia* de Glasgow à New York, en se mêlant souvent, durant la journée, aux émigrants (en dormant quoiqu'il en soit dans une cabine de deuxième classe) écrivit lui aussi à ce sujet : « Il y en avait quelques-uns qui avaient failli mourir de faim chez eux, qui avaient sauté sur le navire, si l'on peut dire, avec le diable aux trousses ; pour eux, tout était merveilleux et notre navire était le plus splendide des bateaux. Mais la majorité était profondément mécontente. Je fus surpris de les trouver si délicats alors qu'ils venaient d'un pays aux conditions désastreuses comme la Grande-Bretagne, et nombre d'entre eux de Glasgow qui, commercialement parlant, était la mort, et qu'ils étaient au chômage depuis longtemps. Moi aussi, je vivais presque exclusivement, comme eux, de pain, de porridge et de soupe et je trouvais le tout, sinon fastueux, au moins décent. Mais ces travailleurs protestaient avec grandiloquence. Ce n'était pas de la « nourriture pour êtres humains », c'était « bon pour les cochons », c'était « une honte ». Nombreux étaient ceux qui vivaient presque exclusivement de galettes, d'autres de leurs provisions personnelles et certains payaient plus pour avoir de meilleures rations. »⁵¹.

À bord, l'accueil de nuit se faisait dans les dortoirs, de grandes salles, qui pouvaient contenir jusqu'à plusieurs centaines de personnes et où régnait un véritable chaos, perpétuellement sales, humides, infestées de germes, bactéries et parasites, empuanties par un remugle pour lequel les médecins de bord créèrent le néologisme « puanteur d'émigrant »⁵². L'air des dortoirs étaient vraiment irrespirable en raison d'un ensemble

⁵¹ R. L. Stevenson, *L'émigrant amateur*, Einaudi, Turin, 1987, p. 15. Le thème de l'émigrant qui se plaint de manière disproportionnée au regard des désagréments subis est également abordé par un collègue de l'écrivain écossais, Amy Allemand Bernardy, auteur en 1913 d'un ouvrage intitulé *L'Italia randagia attraverso gli Stati Uniti*, qui notait : « À bord, l'idée, selon laquelle l'émigrant serait toujours une victime, n'est pas toujours vraie. Et même, bien qu'il se lamente, soixante-quinze pour cent du temps, il allait plus mal chez lui et ira plus mal dans sa nouvelle demeure. » Source : E. Franzina, *Traversate. Le grandi migrazioni transatlantiche ...*, op. cit., p. 64.

⁵² A. Molinari, *Le navi di Lazzaro ...*, op. cit., p. 157. D'autres voix sont de la même teneur, comme celle, déjà entendue, de Teodorico Rosati : « Eh bien, qui n'a jamais vu un dortoir d'émigrants en action, disons, ne sait pas ce que devient au bout de quelques jours ce lit. L'émigrant s'y étend habillé et chaussé, y dépose ses ballots et ses valises ; les enfants y laissent leurs urines et leurs selles ; la plupart vomissent ; tous, d'une manière ou d'une autre, en ont fait, en quelques jours, une porcherie. » Source : T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai*, op. cit., p. 91.

de facteurs tels que la température, l'acide carbonique et la vapeur d'eau générée par la respiration, les produits toxiques volatiles provenant de la sécrétion des corps, la présence des selles, des urines et du vomi, impossibles à contrôler à cause du mal de mer que personne ne se souciait d'éliminer du sol et des vêtements⁵³.

Les dortoirs des émigrants étaient divisés selon le sexe : jusqu'à un certain âge, les garçons pouvaient rester avec leurs mamans dans celui qui était réservé aux femmes pour passer ensuite au dortoir des hommes. C'est au crépuscule que la séparation avait lieu et on peut lire, dans certains journaux de voyage des paquebots, que parfois la manœuvre causait quelques tracasseries aux équipages. En effet, il n'était pas rare que les familles elles-mêmes vissent d'un mauvais œil la division, préférant la promiscuité avec les conjoints – même s'ils étaient de sexe opposé – que la proximité d'inconnus du même sexe⁵⁴.

La position à bord des filles qui voyageaient seules était, dans tous les cas, extrêmement délicate car elles étaient fréquemment poursuivies, harcelées voire sexuellement agressées non seulement par d'autres émigrants mais aussi et surtout par des membres de l'équipage⁵⁵.

Il arrivait fréquemment, en effet, que les commandants des navires fussent contraints d'intervenir contre leurs subordonnés, comme le fit, par exemple, le commandant du paquebot *Argentina*, en voyage en 1925 entre Trieste et New York, qui évoqua sur le journal de bord « les mesures adéquates prises par la capitainerie du port » de la ville julienne à l'encontre de 5 chauffeurs et de 4 charbonniers coupables d'avoir nuitamment défoncé une porte de communication afin d'accéder aux dortoirs des émigrants⁵⁶.

⁵³ A. Molinari, *Le navi di Lazzaro ...*, op. cit., p. 17-18.

⁵⁴ M. A. Jones, *Transatlantic Steerage Conditions ...*, op. cit., p. 67.

⁵⁵ Le phénomène était si diffus que le Congrès des États-Unis vota en 1860 une loi qui punissait d'un an de prison et d'une peine pécuniaire consistante les commandants et officiers qui, comme cela arrivait souvent, entreprenaient les passagères avec des promesses de mariage pour les abandonner ensuite au port de destination. Anna Herkner, inspectrice d'une commission américaine sur l'immigration, traversa trois fois l'Atlantique en 1908 comme une quelconque émigrante et fit le constat d'une absence totale de légalité et de respect à l'égard des femmes. À partir du départ, les femmes non accompagnées perdaient toute forme d'intimité et se voyaient constamment importunées par les membres de l'équipage : quand elles s'habillaient ou se déshabillaient dans les dortoirs où quiconque avait accès ; à l'extérieur, sur les ponts, où les garçons de cabine, les pompiers, les marins et d'autres hommes de l'équipage leur adressaient des commentaires obscènes et, souvent même, passaient aux voies de fait. Source : M. A. Jones, *Transatlantic Steerage Conditions ...*, op. cit., p. 70 et 75-76.

⁵⁶ Archives de l'État de Trieste, Journal nautique du paquebot *Argentina*, Premier livre, Journal général et de comptabilité, n° 1.611, p. 15, 22 octobre 1922.

Quoiqu'il en soit, le gouvernement du navire n'était pas facile à exercer pour le commandant qui en avait la responsabilité et qui devait surveiller les activités de centaines, voire de milliers d'émigrants tout en gardant l'œil sur les membres de l'équipage et leurs intempérances. Il n'était pas rare que les seconds entraînaient les premiers en les incitant à la révolte avec des prétextes ; c'est ce qui se passa, par exemple, à bord du paquebot *Sofia*, lors d'une traversée entre Trieste et le Brésil en 1923, où les membres de l'équipage poussèrent les émigrants à une protestation organisée contre la qualité de la nourriture, des pâtes qualifiées d'« immangeables »⁵⁷.

Les chauffeurs étaient particulièrement difficiles et incontrôlables : il leur arrivait souvent de maintenir volontairement la pression des chaudières basse afin de réduire la vitesse et de « tenir » le commandant, qui se voyait contraint de satisfaire les requêtes et revendications – les dents serrées, comme on peut l'imaginer – pour ne pas accuser de retards. Le cas de membres de l'équipage qui, dès leur arrivée au port, se mêlaient si bien à la foule du quai qu'ils en devenaient introuvables était si fréquent qu'on peut aisément supposer qu'il s'agissait non pas de déserteurs, tels qu'ils étaient mentionnés dans le journal de bord des navires qu'ils abandonnaient arbitrairement, mais d'émigrants qui avaient ainsi choisi une façon de voyager où ils subissaient moins l'inconfort et la promiscuité que leurs « collègues » mais qui était plus laborieuse. Il ne faut pas non plus exclure qu'il y eût en amont un accord avec le commandant du navire, qui pouvait être amené à fermer les yeux en raison de la difficulté à embaucher des hommes de peine, sans compter le fait que, la dernière part de salaire de chaque déserteur n'étant pas encaissée, elle constituait une économie de dépense dont pouvait disposer la compagnie et peut-être – si l'on veut penser à mal – le commandant lui-même⁵⁸.

Du point de vue sanitaire, le navire était un lieu pathogène par excellence, comme le

⁵⁷ Archives de l'État de Trieste, Journal nautique du paquebot *Sofia*, Premier livre, Journal général et de comptabilité, n° 1.361, p. 69-70, 2 août 1923.

⁵⁸ Dans certains cas, les abandons arbitraires étaient très nombreux à chaque voyage. Par exemple, il est intéressant de parler du cas du paquebot *Président Wilson* duquel, lors du voyage qui avait débuté à Trieste le 22 décembre 1923, 83 hommes de l'équipage, au total, « désertèrent » à l'occasion des escales dans les ports de Naples, Alger, New York et Boston. Source : Archives de l'État de Trieste, Journal nautique du paquebot *Président Wilson*, Premier livre, Journal général et de comptabilité, n° 1.014.

prouvent les statistiques italiennes élaborées par le commissariat général de l'émigration entre 1903 et 1925. Les pathologies qui se propageaient à bord variaient, en termes de fréquence et d'intensité, selon que la traversée était effectuée en direction ou en provenance de l'Amérique du Nord ou du Sud et qu'il s'agissait d'un voyage aller ou retour. Pour ce qui est de l'Amérique du Sud, c'était la rougeole, la malaria et la gale qui prévalaient lors des voyages allers tandis que les retours subissaient surtout le trachome, la tuberculose et la rougeole. Pour les États-Unis, les voyages étaient principalement caractérisés, à l'aller, par la rougeole, la malaria et la pneumonie, et au retour, par la tuberculose, la rougeole et les aliénations mentales. Si les types de maladies enregistrés lors des voyages allers étaient différents selon les destinations, cela s'explique aussi par le fait que les systèmes de contrôle des pays avaient des mailles plus ou moins larges selon leurs législations. Ces mailles étaient très serrées dans le cas des États-Unis, surtout après l'institution de la figure du médecin américain qui examinait les émigrants dans les ports d'embarquement afin de limiter autant que possible les rejets pour raisons sanitaires au port de débarquement et les procédures de rapatriement douloureuses qui s'ensuivaient⁵⁹. Les statistiques du commissariat général de l'émigration nous fournissent les données relatives à la mortalité durant les traversées entre 1903 et 1935. Il faut, là aussi, distinguer le voyage aller du retour et la destination de la provenance ainsi, bien sûr, que l'année de référence.

Pour les traversées, à l'aller, vers l'Amérique du Nord, les pics se produisirent en 1918, 1917 et 1922 (avec les taux respectifs de 1,2, 0,7 et 0,6 pour mille) ; pour l'Amérique du Sud, ils se produisirent en 1920, 1921 et 1922 (avec des taux de 0,7, 0,6 et 0,6 pour mille). Pour les voyages de retour, les pics, en nette augmentation, furent enregistrés pour l'Amérique du Nord, en 1918, 1917 et 1916 (avec, respectivement, des taux de 3,15, 2,9 et 2,1 pour mille) et, pour l'Amérique du Sud,

⁵⁹ Le médecin américain était la véritable bête noire des émigrants : « Debout sur le passage d'une porte qui mène au quai d'embarquement, entre deux gardes de la préfecture, mastiquant un cigare et quelques jurons, ce cerbère de la médecine regarde, touche, pousse et repousse les émigrants qui défilent devant lui un à un ; comme la plus grande rigueur est adoptée pour les maladies des yeux, il retourne les paupières de chacun, l'un après l'autre, là, en plein air, au milieu de la poussière, interrompant de temps à autre cet exercice digito-ophtalmique pour tirer sur son cigare avant qu'il ne s'éteigne. » Source : T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai*, op. cit., p. 47.

en 1919, 1921 et 1903 (avec des taux de 1,8, 1,8 et 1,7 pour mille)⁶⁰.

Les victimes désignées des pathologies de bord étaient les enfants qui succombaient plus à la rougeole qu'à toute autre maladie, à cause du nombre excessif de passagers, de l'absence de lieux d'isolement, de la médiocrité du service sanitaire et, dans le cas des nourrissons, en raison du fait que le stress de la traversée faisait perdre leur lait aux femmes en couches. Très souvent, la naupathie contribuait à aggraver des tableaux cliniques déjà critiques ; ce mal de mer revient très souvent dans les témoignages des émigrants : « Si le temps est favorable, tout va bien, mais il est difficile d'accomplir un voyage aussi long en ayant toujours du beau temps. Je ne trouve pas les mots appropriés pour vous décrire par le menu le bouleversement du paquebot, les pleurs, les rosaires et les jurons de ceux qui ont entrepris le voyage involontairement, sur une mer en furie. Des vagues effroyables se dressent vers le ciel avant de former des vallées profondes, le navire est ballotté de la poupe à la proue, battu sur les flancs. Je ne vous décris pas les spasmes, les vomissements (avec révérence) et les contorsions de pauvres passagers qui ne sont pas encore accoutumés à de telles manières. Le jour où la mer est en furie, peu nombreux sont ceux qui vont à la gamelle et le maître de maison pourrait omettre de faire sonner la cloche. »⁶¹. La description des orages et des tempêtes est également extrêmement fréquente dans les journaux de bord écrits à la main par les commandants qui s'abandonnaient à des descriptions approfondies, en particulier au sujet des conditions de la mer et des répercussions sur le chargement du navire. Cet intérêt marqué pour les conditions climatiques avait une motivation précise : il s'agissait d'observations destinées à décharger la responsabilité du transporteur au cas où les marchandises auraient subi des dommages, en démontrant que tout avait été mis en œuvre pour les éviter⁶². Au cours de la navigation, le risque d'accidents et même de naufrages était toujours présent. Il existe des naufrages connus et certains même très célèbres, sur lesquels il

⁶⁰ Réélaboration des graphiques présents dans A. Molinari, *Le navi di Lazzaro ...*, op. cit., p. 143-144.

⁶¹ Lettre de Francesco Costantin, Colonia Angelica, San Paolo del Brésil, 8 juin, dans E. Franzina, *Merica ! Merica ! ...*, op. cit., p. 174.

⁶² En voici un exemple : « Dans l'après-midi, la mer grossit beaucoup et imprime au paquebot de très forts mouvements de tangage. Des coups de mer arrivent par la proue. Souvent, l'hélice sort hors de l'eau et la machine subit des secousses violentes tout comme le navire. » Source : archives de l'État de Trieste, Journal nautique du

n'y a pas lieu de s'étendre. Nous ferons toutefois une exception pour le plus connu de tous au point d'être devenu légendaire, celui du *Titanic*, simplement pour observer que, bien que la très grande majorité des passagers fût constitués d'émigrants, très peu d'entre eux survécurent. À l'époque des faits, de terribles polémiques éclatèrent à ce sujet ; certains affirmèrent qu'il fallait en chercher la cause dans la répugnance des émigrants à abandonner le navire, parce qu'ils ne pouvaient pas croire que le navire pût être envoyé par le fond, qu'ils ne voulaient pas laisser à bord leurs valises, et qu'ils étaient logés dans une position qui ne leur permettait d'atteindre les ponts supérieurs qu'avec trop de retard⁶³.

Ce fut un paquebot de la concurrence, le *Carpathia* de la Cunard Line, vieux et fatigué, qui parcourait la route de Fiume (et Trieste) à New York qui secourut les naufragés de l'amiral de la White Star Line : en effet, comme il se trouvait à environ 40 miles du lieu du désastre avec ses 740 émigrants à bord et ses 325 hommes d'équipage, il capta le SOS du *Titanic*. Le capitaine Rostron n'hésita pas à lancer le navire à plus de 17 nœuds (vitesse qui, dit-on, n'avait été atteinte qu'en phase d'essai) parvenant ainsi, au bout de quatre heures de course folle sur l'océan rempli d'icebergs, sur le lieu du naufrage où il sauva les 712 rescapés, dont un mourut à bord par congélation⁶⁴. Mais, durant la traversée transocéanique, il n'y avait pas seulement les maladies, les deuils, les tragédies, les tromperies, les abus et les malheurs. Il arrivait parfois aux passagers de passer le temps sereinement, voire en s'amusant, grâce aux passe-temps organisés, tels que les feux d'artifice racontés par De Amicis⁶⁵

paquebot *Belvedere*, Premier livre, Journal général et de comptabilité, n° 1.623, p. 75, 26 septembre 1922.

⁶³ Source : P. Campodonico, *Dal Great Eastern al Queen Mary. Nascita di un mito moderno*, dans *Transatlantici. Scenari e sogni di mare* par P. Campodonico, M. Fochessati, P. Piccione, op. cit., p. 51.

⁶⁴ Carlo Gerolimich, qui fut commandant de l'*Austro Americana*, coucha sur les pages de l'un de ses ouvrages, la recette pour espérer éviter des désastres tels que celui du *Titanic* : « Diverses propositions furent exprimées pour protéger les navires contre les "icebergs" qui descendent à la dérive sur la route de New York : mais aucune n'a eu d'application pratique jusqu'à présent. ... Mais, en attendant, la seule façon de se prémunir contre les glaciers errants est la vigilance rigoureuse et constante : et quand le brouillard enveloppe le navire, il ne nous reste plus qu'à nous en remettre à la grâce de Dieu et à réduire le plus possible la vitesse. Ceux qui ne sont pas fatalistes se satisferont difficilement de la première solution et ceux qui sont pressés ne voudront en aucun cas admettre la seconde... ». Gerolimich, *Manuale pratico del capitano e armatore*, Ettore Vram, Trieste, 1915, p. 395-396.

⁶⁵ « Quand le premier feu de Bengale partit, on entendit une explosion de vivats et l'on vit mille-six-cents visages illuminés, une multitude de gens debout sur les écoutilles et sur les bastingages, accroupis sur les claires-voies et sur les hunes, agrippés aux pataras, installés sur les haubans, debout sur les chaises, sur les bittes, les tonneaux et les lavoirs ; et comme il ne restait plus un seul empan de plancher libre, jusqu'aux contours du navire qui étaient dissimulés par les personnes, toute cette foule semblait suspendue en l'air, comme si elle volait lentement su-dessus de la mer, telle une multitude de spectres. » Source : E. De Amicis, *Sull'Oceano*, Oscar Mondadori, Milan, 2004, op. cit., p. 153.

ou les farces rituelles au passage de l'Équateur qui consistaient à baptiser les émigrants qui se trouvaient pour la première fois dans l'autre hémisphère, ou encore les fêtes spontanées où l'on dansait au son de petits orchestres improvisés. Une émigrante, dont nous avons déjà utilisé les récits, se souvient avec une grande clarté, de la manière dont, alors qu'elle était une enfant, les poissons et les oiseaux qui accompagnaient le paquebot pouvaient, par leur seule compagnie, offrir un divertissement aux petits passagers : « Ah, les mouettes, toutes ces mouettes ! Jamais vues, naturellement. Elles nous volaient autour et avalaient des petits bouts de quelque chose parce qu'on ne leur donnait pas grand-chose. Ce n'est pas comme maintenant où vous emportez de la salle à manger une corbeille de pain. À l'époque, il nous était un peu compté, hein ? Mais, bref, les enfants... Parce que les cuisiniers, les serveurs, ils jetaient les restes, je ne sais pas, et alors ces mouettes ! Et ces poissons qui volaient, pour nous les petits ! Des escadres de petits poissons, qui semblaient nous suivre en volant. Et à propos de poissons... qu'est-ce que c'était déjà, ils étaient braves... les dauphins. Et puis une fois, c'était avec le *Mafalda*, on a heurté le balénoptère, de 14 ou 15 mètres, et on l'a coupé en deux.

Le pauvre ! On pleurait tous : il était déchiqueté. Le commandant aurait pu l'épargner ... Bah, je ne sais pas. »⁶⁶.

Terre !, le débarquement, hôtels pour émigrants, le voyage après la traversée

La vue de la terre était un moment magique de la vie à bord, le signe qui indiquait que quelque chose allait changer, que le futur prenait une bonne tournure, et elle était saluée avec des cris de jubilation : « Quand, après une longue navigation de 30 jours, le 11 janvier, de bon matin, on a enfin commencé à voir les montagnes du Brésil, alors nous nous sommes tous mis à crier *Vive la mérique, vive la mérique ...* »⁶⁷.

⁶⁶ « *Trenta giorni di macchina a vapore.* » ..., op. cit., p. 477.

⁶⁷ Lettre de Gio Batta Mizzan à son frère, Santa Maria Boca do Monte, Rio Grande do Sul – Brésil, 17 mars 1878, dans E. Franzina, *Merica! Merica!* ..., op. cit., p. 81. Un autre témoignage, cette fois littéraire, est fourni dans *Oceano* d'Alessandro Baricco : « Celui qui voit l'Amérique le premier. Sur chaque navire, il y en a un. Et il ne faut pas croire que ce sont des choses qui arrivent par hasard, non... Ni même pour une question de dioptries, c'est seulement le destin. Ce sont des gens qui, depuis toujours, avaient cet instant-là imprimé dans leur vie. Et quand ils étaient enfants, vous pouviez les regarder dans les yeux et si tu regardais bien, tu la voyais déjà l'Amérique, prête à bondir, à couler dans les

C'était l'Amérique, enfin, les émigrants s'attroupaient devant les bastingages, les enfants étaient soulevés sur les épaules, tous les lavaient, les hommes se rasaient, les enfants étaient habillés par les mamans avec leurs plus beaux habits pour qu'ils rencontrent leurs pères, les gens se demandaient quelles questions on leur poserait lors du débarquement et ceux qui avaient déjà connu l'expérience migratoire donnaient des conseils. Mais le voyage n'était pas fini, d'autres épreuves attendaient les émigrants, particulièrement sévères pour ceux qui allaient accoster aux États-Unis par le port de New York. Jusqu'en 1891, les immigrés qui venaient de débarquer à New York étaient entendus et examinés à *Castle Garden*, mais, à partir de l'année suivante, c'est *Ellis Island*, qui prit la relève : cette structure gigantesque, très efficace et impitoyable par ses fonctions et ses dimensions, passait chaque année au crible des milliers d'immigrés. En 1907, l'année des records, plus d'un million d'émigrants furent triés, 11 747 en une seule journée de cette année-là⁶⁸.

La structure, située sur un îlot dans la baie de New York, à l'embouchure de l'Hudson, à deux miles de Manhattan, avait été projetée en 1897 et comprenait différents édifices, 36 précisément, où travaillaient plus de 500 personnes, auxquels s'ajouta en 1901 le *General Hospital Building*. Le Main Building, de trois étages, occupés respectivement de bas en haut par le dépôt des bagages, la salle d'enregistrement, les visites médicales et d'entretien et le dortoir dominait tous les autres bâtiments. Les navires à vapeur étaient trop grands pour pouvoir accoster et les passagers de troisième classe étaient donc transférés à Ellis Island à bord d'annexes, souvent après avoir longuement attendu, parfois des jours entiers, mais, quoiqu'il en soit, pas avant qu'un médecin du service de l'immigration ne se fût assuré, en effectuant une visite à bord, qu'il n'y avait pas d'épidémies et que les normes du droit maritime et de la navigation étaient respectées⁶⁹.

Après un bref entretien, les passagers de première et deuxième classe pouvaient débarquer sans autres formalités tandis que les émigrants devaient descendre avec

nerfs et dans le sang, jusqu'au cerveau puis du cerveau à la langue, jusqu'à ce cri (EN CRIANT), Amérique, il y était déjà, dans ces yeux d'enfant, toute l'Amérique. »

⁶⁸ G. Rocchi, *La selezione degli emigranti a Ellis Island*, dans *Lamerica ! ...*, op. cit., p. 112.

⁶⁹ Ibidem.

leurs bagages à main qu'ils étaient tenus de remettre après y avoir apposé leur nom ou, s'ils étaient analphabètes, un symbole de reconnaissance. Ils devaient ensuite se soumettre à la *Line Inspection* qui remplaça, à compter de 1905, l'examen médical qui ne pouvait plus être effectué compte tenu de l'ampleur du trafic des passagers. Les immigrants défilaient de sorte que les médecins qui les observaient pussent déceler les anomalies physiques évidentes. Puis c'était l'examen de l'*Eyeman*, qui s'assurait que les nouveaux arrivants n'étaient pas atteints de trachome à l'aide d'un instrument spécial, une sorte de forceps qui servait à soulever les paupières et qui était fastidieux et douloureux. Un trait de craie était tracé sur le vêtement de ceux qui présentaient des conditions cliniques suspectes, selon un code qui associait à chaque lettre une pathologie ou une partie du corps, afin de les destiner à une visite supplémentaire⁷⁰ qui, en cas de diagnostic de maladie infectieuse ou de déficience mentale, aurait entraîné le rapatriement forcé aux frais de la compagnie maritime que l'émigrant recalé avait utilisé pour le voyage aller⁷¹. Enfin, après les contrôles sanitaires, arrivait le moment de l'inspection légale qui s'accomplissait avec des questions visant à s'assurer, aux termes de la loi sur l'immigration de 1907, que les candidats à l'entrée dans le pays n'étaient pas démunis d'argent (il fallait disposer d'au moins 25 dollars sinon du nom et de l'adresse d'un ami ou parent qui garantissait l'assistance en cas de besoin) et qu'ils ne se rendaient pas dans des localités qui, à ce moment-là, selon les autorités américaines, n'avaient pas besoin de main-d'œuvre. Le permis était enfin refusé à ceux qui, de manière souvent ingénue, pensant ainsi impressionner favorablement les examinateurs, déclaraient avoir déjà un travail qui les attendait ou

⁷⁰ Voici les correspondances entre les lettres et les déficiences décelés : B – mal de dos, C – conjonctivite, CT – trachome, E – yeux, F – visage, FT – pieds, G – goitre -, H – cœur, K – hernie, L – boiteux, N – cou, P – physique et poumons, PG – grossesse, SC – cuir chevelu, S – artériosclérose, X – suspicion de maladie mentale, X dans un rond – maladie mentale confirmée. Source : N. Di Paolo, *Ellis Island. Storia, versi, immagini dello sradicamento*, ISLA – Istituto di Studi Latinoamericani Pagani, La Città del Sole, Naples, 2001.

⁷¹ Pour un diagnostic définitif de maladie mentale, des questions de logique très simple étaient posées aux candidats, à l'intérieur des *Mental Room*, du type « c'est le matin ou l'après-midi », « combien le chien a-t-il de pattes » « et combien le chien et la vache ensemble » ; et en général, on demandait aux postulants de placer quelques figures géométriques au bon endroit dans un cadre. Pour éveiller les soupçons des examinateurs, il n'en fallait vraiment pas beaucoup. Il suffisait de donner l'impression d'être excentriques dans l'habillement, excessivement gentils, impatients, imprudents, nerveux, hyperactifs, de trop rire ou sourire, d'être vulgaires, de hurler ou crier, de parler à voix basse ou tremblante, de pleurer, d'être perplexes... Source : G. Rocchi, *La selezione degli emigranti a Ellis Island*, dans *Lamerica ! ...*, op. cit., p. 116.

même avoir déjà signé un contrat⁷².

Pour ceux qui émigraient en Amérique Latine, les vérifications lors du débarquement étaient moins pointilleuses et les émigrants étaient accueillis dans des structures assez peu différentes des auberges ou des hôtels pour émigrants déjà connus dans les ports d'embarquement, les maisons de l'immigration ou les *Hospedarias de Imigrantes*. Voici une description de la manière dont se présentait l'*Hospedaria* de Santos, Brésil, au début du XX^e siècle : « [...] un grand établissement composé d'un ensemble de grandes salles, séparées par des cours et réunis par des passages couverts, où les émigrants s'arrêtent pendant trois ou quatre jours avant de pénétrer à l'intérieur. C'est là que se font les contrats de travail avec les fameux *fazenderos*⁷³. Dans l'*Hospedaria*, les émigrants trouvent le vivre et le couvert gratuits ; mais quel vivre et quel couvert ! Le lit est le plus souvent une natte étendue à même la terre et la nourriture du pain et de la soupe. Les conditions hygiéniques y sont si lamentables que même les publications officielles du pays s'en font l'écho. »⁷⁴.

Une fois qu'il avait débarqué et qu'il s'était provisoirement installé, l'émigrant parcourait le dernier segment de son voyage qu'il achevait à pied, en voiture à cheval, en bateau, en navire, selon la destination, l'état des voies de communication du pays et la somme d'argent disponible. Bien souvent, le voyage se prolongeait pendant des jours et des jours et devait être perçu comme interminable : « ... à l'aube de notre 12^e jour de voyage, nous sommes arrivés au port de Rio Zanero, 3 sont nés, 7 sont morts... Après Rio zanero, nous sommes partis pour Santa Caterina puis Rio Grande et puis nous somme allés à porto alegre et puis à Rio Pardo nous sommes descendus à terre mais pour tout le voyage en mer nous avons mis 42 jours ici à Rio Pardo nous sommes arrêtés pendant 6 jours puis nous sommes montés sur les chariots à bagages et les enfants et les petits sur les chariots ceux qui voulaient marchaient mais de rio pardo à Santa Maria Bocca di Monti nous avons passé des prairies sauvages et des bois on a fait à manger sur place dormir sous les tentes mais notre navigation de la

⁷² A. Molinari, *Le navi di Lazzaro ...*, op. cit., p. 54.

⁷³ N.D.T.: grands propriétaires.

⁷⁴ T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e marinai*, op. cit., p. 154.

voiture a duré 15 jours les vivres étaient assez pour tous on a tué un bœuf par jour soupe et pain à suffisance et café abondant, finalement nous sommes rendus dans un bois qu'on voyait les bois et le Ciel là on était tous désespérés on savait pas quoi faire finalement moi et trois autres amis de Belluno on a commencé à marcher vers Santa Maria à 6 heures de là pour chercher une colonie de particuliers qui avait des terres disponibles finalement au bout de plusieurs jours de marche on est allé à plusieurs endroits mais ça me paraissait trop cher mais en tournant et en demandant finalement on a trouvé une bonne colonie ... »⁷⁵.

Départs d'émigrants du port de Trieste entre les deux guerres et dans le second après-guerre

La période de la « grande émigration » s'acheva en 1914, lorsque la première guerre mondiale éclata. À la fin des conflits, les mouvements migratoires donnèrent des signes de reprise et la ville de Trieste semblait avoir ses papiers en règle pour retrouver un rôle de premier plan grâce au transporteur de l'avant-guerre, l'*Austro Americana*, qui avait entre-temps changé de raison sociale pour s'appeler dès lors la *Cosulich Società Triestina di Navigazione*. La *Cosulich* semblait avantagée par ses propres ressources, notamment une flotte tout à fait honorable et un excellent réseau commercial qui pouvait être facilement réactivé, sans compter d'autres facteurs comme l'exclusion du marché de deux sociétés *leader* comme la *Hamburg-Amerika Linie* et la *Norddeutscher Lloyd*, qui avaient subi la réquisition des navires. La situation avait toutefois beaucoup changé du point de vue international à cause de la destruction de l'Empire austro-hongrois et de la naissance des États successeurs, et des nouveaux et dangereux concurrents avaient vu le jour, tels que le port de Danzig, qui jouissait d'une bonne situation géographique et de la protection du gouvernement polonais qui allait même, selon certaines sources, jusqu'à faire refuser le visa par son consul de New York aux émigrants qui déclaraient vouloir rentrer au pays en passant par le port de Trieste⁷⁶.

⁷⁵ Lettre de Gio Batta Mizzan à son frère, Santa Maria Boca do Monte, Rio Grande do Sul - Brésil, 17 mars 1878, dans E. Franzina, *Merica ! Merica ! ...*, op. cit., p. 81-82.

⁷⁶ Archives de l'État de Trieste, gouvernement maritime, b. 876, f. IV.

Dans les années vingt, Trieste devint le port d'embarquement pour la *aliyà*, terme hébreu qui signifiait « montée » et indiquait la volonté des Juifs de la diaspora d'émigrer dans l'antique terre d'Israël afin de s'y établir définitivement. Ce flux migratoire fut, dans tous les cas, considérable, de l'ordre, selon certaines évacuations, de 150 000 personnes⁷⁷.

Il connut essentiellement deux phases : une première qui concerna principalement des Juifs sionistes de nationalité polonaise et une seconde surtout caractérisée par l'émigration de Juifs allemands ou d'autres pays tombés sous domination nazie⁷⁸.

Les voyages étaient gérés et organisés par le *Lloyd Triestino* et, dans certains cas, les journaux de bord décrivaient des situations qui évoquaient les voyages des émigrants de l'époque de la voile ou de la première phase de l'ère de la vapeur, avant que ne se généralise l'utilisation à bord des navires de systèmes de réfrigération des denrées : « Le chargement du bétail est un fait vraiment déplorable qui se produit constamment sur les paquebots de cette compagnie qui assurent le service sur les lignes de la Mer noire et sur les côtes de l'Asie mineure. [...] La société armatrice y trouve un intérêt maximal car le bétail constitue un bon fret, le capitaine du navire a un pour cent sur chaque tête ; ainsi on charge ces animaux sur chaque parcelle disponible, non seulement dans la cale mais aussi sur le pont. »⁷⁹. Durant le second après-guerre aussi, la ville julienne joua un rôle important dans les départs des navires d'émigrants, de manière inédite par rapport au passé, des émigrants assistés cette fois, à savoir des émigrants que l'État incitait à partir. Les départs avaient lieu à la gare maritime, pratiquement de la piazza Unità, non plus dans l'anonymat, le désintérêt ou le soulagement comme c'était le cas avant 1914 de Servola, mais au contraire au milieu d'une foule de parents et d'amis qui restaient sur le quai à saluer, pleurer et agiter des mouchoirs. Cette fois, c'étaient les Triestins et les Istriens qui partaient, principalement pour l'Australie, mais aussi pour les États-Unis et le Canada. Et c'était la première fois. Voilà comment Giani Stuparich narrait l'un de ces départs

⁷⁷ A. Ancona, S. Bon, Trieste la porta di Sion. Storia dell'emigrazione ebraica verso la terra di Israël (1921-1940), Alinari, Florence, 1998, p. 29.

⁷⁸ M. Bercich, Il Comitato di assistenza agli emigranti ebrei di Trieste (1920-1940): flussi migratori e normative, dans « Qualistoria », n° 2, décembre 2006, p. 23.

dans les colonnes du *Lavoratore* : « Tout le cœur de la ville était là, dans ces saluts, ces recommandations, ces adieux, tout le tempérament du peuple triestin s'exprimait dans ces manifestations d'un peuple qui sait être spirituel même avec des larmes et plein de vivacité jusque dans le malheur. « *Ils partent, ils partent et nous nous restons ... toujours joyeux et jamais en peine*, disait un jeune ouvrier, le regard humide et la bouche amère. « *Allez les gars, faites honneur à Trieste !* », recommandait pour sa part un vieil ouvrier. Et une vieille grand-mère ! Elle était là, soutenue par les parents et demandait constamment si Rico était à bord et où il était, s'il avait son écharpe rouge autour du cou, s'il saluait, s'il souriait, et si la traversée jusqu'à là-bas allait être bonne ; elle ne voulut pas bouger de là même quand le navire s'éloigna et tourna au large ; les gens commencèrent à se disperser au milieu des commentaires et des regrets ; « *mémé, il faut y aller !* », mais la vieille femme ne se décidait pas et, le visage empli de larmes, elle ne cessait de répéter : « *Si c'est pas malheureux de voir ça !* »⁸⁰.

⁷⁹ Op. cit., p. 50.

⁸⁰ Giani Stuparich, *Trieste emigra*, « Il Lavoratore », 1^{er} août 1955.