

# **IL VIAGGIO DELL'EMIGRANTE DAI TEMPI DELLA VELA AL SECONDO DOPOGUERRA CON PARTICOLARE RIGUARDO ALLE PARTENZE DAL PORTO DI TRIESTE**

**di Francesco Fait**

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

I viaggi, viaggi per mare a fini emigratori, in fondo si rassomigliano tutti nei paradigmi che li compongono, al punto che si potrebbe fare una analisi diacronica dal periodo della vela al secondo dopoguerra mettendoli a confronto e comparando, ad esempio, la genesi della decisione di partire piuttosto che l'alimentazione, o il pernottamento a bordo, oppure la sistemazione una volta raggiunto il porto di sbarco.

Il presente contributo cercherà di raccontare tali paradigmi soprattutto per il periodo mitico del viaggio dell'emigrante, quello compreso tra gli ultimi decenni dell'Ottocento e i primi anni del Novecento, con un occhio di riguardo alla situazione del porto di Trieste, che nella prima decade del Ventesimo secolo ebbe un ruolo affatto trascurabile per il traffico migratorio europeo verso le Americhe (e che fu notevole anche nel periodo tra le due guerre in ordine alle partenze di ebrei in Palestina e di un certo peculiare interesse per l'emigrazione italiana assistita del secondo dopoguerra).

Sono state utilizzate fonti differenti, che attengono alla bibliografia scientifica, alla documentazione archivistica, alle analisi affidate alla prosa di scrittori, ai ricordi autobiografici di chi l'oceano lo aveva varcato come emigrante. Non è questa la sede per una riflessione storiografica sulle fonti, ma un elemento colpisce già a prima vista: il viaggio a fini di emigrazione era letto in modo molto diverso da chi lo analizzava rispetto a chi lo viveva, e non era solo questione di differente padronanza di mezzi culturali. Ecco come, ad esempio, Georges Guyan commentava nel 1898 la vista di frotte di emigranti italiani in movimento:

“Gli emigranti vengono così mandati lontano, in terre da dissodare, risanare, perché poi, in un secondo tempo, siano lavorate e le regioni nelle quali finiscono ammassati,

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

Lo scrittore francese nel paragrafo appena citato centrava almeno due *tòpoi* migratori: l'emigrante visto come vittima e l'antinomia civiltà/inciviltà, *tòpoi* sui quali ci sarebbe da discutere. Nel primo caso si può osservare come non sia così scontato ritagliare addosso all'emigrante i panni dello sprovveduto.<sup>2</sup> Nel secondo emerge certa prevenzione e fretta nel suddividere il mondo in zone geografiche, assegnandole al novero della civiltà o a quello del suo contrario e nel trascurare che anche nelle zone identificate come civili esistevano spazi, anche vasti, di marginalità, pure essendo accettabile l'osservazione che gli emigranti entravano in contatto con una civiltà solo “intravista”, con la quale avrebbero avuto contatti a distanza, restando fatalmente confinati nei vagoni ferroviari di terza o quarta classe solo per essere poi trasferiti in locande infime, sparpagliate nei bassifondi della città, o in quelle strutture spesso fatiscenti e malsane che erano le case dell'emigrante.

---

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

<sup>2</sup> A questo proposito è stato osservato come la scelta iniziale degli emigranti fosse molto spesso più strategica di quanto generalmente si sia portati a pensare: “le loro vicende dopo l'arrivo al nuovo mondo valsero quasi sempre a provare che, insieme a una quota ‘irriflessiva’ e giuntavi sul serio alla ventura, la maggior parte degli emigranti, sia stanziali *in pectore* che di passo non era sprovvista di un proprio progetto e anzi poneva in atto, prima e dopo la partenza dall'Europa, una serie niente affatto ingenua di mosse e strategie mirate al conseguimento, tramite la valorizzazione di poche risorse (solidarietà familiari e parentali, istituzioni mutualistiche etniche, reti di relazioni interpersonali, ecc.), di risultati soddisfacenti.”

Fonte: E. Franzina, *Traversate. Le grandi migrazioni transatlantiche e i racconti italiani del viaggio per mare*, Editoriale umbra, Foligno, 2003, p. 27.

Possono però risultare molto differenti dall'immagine appena tratteggiata le valutazioni di alcuni che l'esperienza migratoria l'aveva vissuta per davvero, ricavandone una visione più smalzata e disincantata, che può derivare al contempo da prossimità e distanza agli eventi narrati (prossimità per esserne stati protagonisti e distanza per il tempo intercorso tra l'evento stesso e il momento della rievocazione), ma anche, probabilmente, dalla luce riflessa del sostanziale successo dell'esperienza migratoria, allorché successo vi sia stato. In fondo, la vita a bordo attraverso l'oceano non era che uno spaccato di quanto capitava della terraferma. Si nasceva, ci si ammalava, si moriva:

“Molte donne erano... quasi alla fine e partivano lo stesso, forse convinte di risparmiare il viaggio o risparmiare il parto, perché non costava niente; che invece i bambini piccolini prima di sei mesi o prima di un anno non pagavano niente, stavano con la mamma. Ogni viaggio ne nasceva uno, due; uno o due ... bene, sempre bene, sempre bene. Non è mai morto un bambino. Invece tutti i viaggi morivano uno o due uomini, forse anziani, forse tristi, non so che cosa avessero.”<sup>3</sup>

### **La decisione di partire**

La scelta di partire, di lasciare casa propria, di iniziare il viaggio, ha delle ragioni che vanno ricercate in situazioni di necessità o di bisogno: miseria, disoccupazione, sfruttamento, esosità fiscale, usura, congiuntura del clima o del mercato. Situazioni profonde, radicate, irrisolvibili nel breve periodo, che ad un certo momento però sembrano potere essere scompagnate giocando la carta dell'emigrazione. Sulla scelta

---

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

di emigrare e sulla meta prescelta, almeno nelle prime fasi della “grande emigrazione”, giocano un ruolo fondamentale gli intermediari, i sensali, gli agenti dell’emigrazione, i rappresentanti delle compagnie di navigazione, che diventano immediatamente i destinatari della polemica antiemigratoria, fin da subito impegnata a ritrarli come sobillatori subdoli e disonesti e, di riflesso, a ritrarre i futuri emigranti come automi privi di discernimento:

“Da per tutto sono sparsi commessi che fiutano intorno la miseria e il malcontento e offrono il biglietto d’imbarco a quei disgraziati che vogliono abbandonare la patria, o li eccitano a vendere la casa, le masserizie e la terra, per procurarsi il denaro per il viaggio. I medici che studiano la potenza della suggestione potrebbero fare delle osservazioni sicure sugli emigranti per vedere come un’idea introdotta nel cervello possa agire quasi senza una partecipazione della coscienza sulla volontà dell’uomo.

L’inedia, la debolezza, l’abbattimento esaltano l’eccitabilità e rendono più facile la suggestione. Il vettore stende a questi miseri la mano per rialzarli ed impiega tutta l’arte del suo mestiere per impressionarli, per avvincerli, per gettare nel loro cervello l’idea della redenzione. Ottenuta la promessa egli la risolve a mantenerla, ad eseguire la risoluzione presa: sostenendoli se titubanti, sospingendoli se indietreggiano.”<sup>4</sup>

La propaganda, l’*advertising* migratorio, fu in ogni caso fenomeno vasto, complesso e strutturato, ben al di là del *clichè* del reclutatore torvo e imbrogliatore, la cui figura in ogni caso fu solo la punta dell’*iceberg*, ovvero l’anello della catena maggiormente

---

<sup>4</sup> A. Martellini, *Il commercio dell’emigrazione: intermediari e agenti*, in P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina (a cura di), *Storia dell’emigrazione italiana. Partenze*, Donzelli, Roma, 2001, p. 293. A volte, ad indurre all’emigrazione erano persone che non ci si aspetterebbe, come accadde a Cavenzano (Campolongo al Torre, Udine) dove a parlare fu il prete durante la predica domenicale del 3 novembre 1878, il quale, “prendendo ad occasione l’argomento della predica ‘sui Faraoni’ disse che vi sono anche qui dei faraoni che danno ad intendere al popolo che in America dovranno lottare contro i serpenti e contro la febbre gialla.

I serpenti disse sono loro che mangiano il povero popolo per mantenere il loro lupo; e la febbre gialla è qui, dove io da quando sono Parroco avrò sepolto da 7 a 800 individui dei quali almeno 600 morti da pelagra, come lo posso provare con in miei registri. ...

Non crediate, disse, che io consigli di emigrare; ma piuttosto che morire di pelagra sarà sempre meglio provare l’America; a meno che i vostro padroni non cambiano sistema, onde non ridursi a condur da sé i bovi e tener l’aratro.”

Fonte: F. Cecotti, D. Mattiussi, *Un’altra terra, un’altra vita. L’emigrazione isontina in Sud America tra storia e memoria (1878 – 1970)*, Centro di Ricerca e Documentazione Storica e Sociale “Leopoldo Gasparini”, Gorizia, 2003, pp.18-19.

avvertibile ed avvertito dall'emigrante, e proprio per questo sottoposto spesso a recriminazioni e rappresaglie degli scontenti e dei delusi.<sup>5</sup> A partire dal terzo quarto del XIX secolo furono gli stati di immigrazione a creare canali di comunicazione con l'Europa, spesso mandando loro agenti sul posto.

Brasile e Argentina offrirono condizioni attraenti (rispettivamente passaggio gratuito, raggiungimento immediato dei diritti civili, rimpatrio gratuito di vedove, orfani e lavoratori invalidi e alloggio gratuito in hotel per emigranti per alcuni giorni con viaggio gratuito verso l'interno del paese) prevalentemente in Italia e in Europa Meridionale. Per quanto riguarda gli Stati Uniti, la propaganda e la vendita di terra da mettere a coltura, che si indirizzò per lo più verso Gran Bretagna ed Europa Settentrionale, fu organizzata dai vari stati, come Texas, Virginia o California, ma anche da compagnie ferroviarie come la *Illinois Central*, la *Kansas Pacific*, la *Missouri Pacific*, la *Union Pacific*. Vennero utilizzate tecniche pubblicitarie molto avanzate e persuasive, soprattutto ad opera delle compagnie ferroviarie che invasero stazioni, alberghi per emigranti e punti e porti di imbarco e di sbarco con materiale di tutti i tipi ed in alcuni casi persino con mostre itineranti, organizzarono ostelli nei luoghi di destinazione per la prima assistenza, incentivarono i nuovi arrivati a scrivere a casa contando in questo modo di ottenere nuovi adesioni.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Si vedano ad esempio le righe che seguono, nelle quali Francesco Sartori, un contadino veneto, racconta dell'accoglienza riservata agli intermediari a Marsiglia, nel novembre del 1877, che avevano promesso l'imbarco su una nave a vapore che si era rivelata alla prova dei fatti nave a vela:

“Sono giunti i traditori da Marsiglia. De P..., C... e T... E noi in circa 100 persone li abbiamo presi in mezzo e volevamo ammazzarli tutti e tre. Un bordello, straordinario allora.”

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

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

In Italia, a gestire il reclutamento degli emigranti, furono, prima della legge del 1901, le grandi agenzie, in genere localizzate in città di mare, come le genovesi Colajanni, Laurens, Gondrand o le napoletane Ciamberini, Rocco Piaggio e Raggio, le quali furono costrette però dalla legge medesima a passare la mano alle compagnie di navigazione. La struttura delle agenzie prima e delle compagnie poi era polverizzata in una rete davvero cospicua, che ovviamente crebbe assieme allo svilupparsi quantitativo del traffico migratorio: nel 1892 i mediatori erano circa 5.000, nel 1895 7.000, nel 1901 10.000 e nel 1911 13.000.<sup>7</sup> Sul tipo di persona che si dedicava a tale attività non c'era differenza sostanziale tra la situazione precedente e quella successiva alla legge del 1901, che aveva abolito la figura dell'agenzia di emigrazione per affidare anche la fase del reclutamento al vettore, cioè alla compagnia di navigazione. Si trattava in ogni caso di persone che avevano un certo prestigio o credibilità sociale, una certa cultura, oltre a un discreto novero di occasioni in cui potevano spendere tali doti: sindaci, segretari comunali, parroci, maestri elementari, autorità comunali, marescialli dei carabinieri in pensione, barbieri, commercianti.<sup>8</sup>

Valutare influsso e successo della propaganda di cui sopra sulla decisione di emigrare è oggi difficile. La grande mole di materiale rimasto ai posteri (annunci sui giornali, *pamphlets*, opuscoli, guide) potrebbe indurre a sopravvalutarne peso e ruolo, mentre invece pare proprio che, passata la primissima fase in cui le uniche informazioni sul mondo a cui si aspirava erano quelle fornite da chi aveva interesse ad arruolare

---

<sup>7</sup> A. Martellini, *Il commercio dell'emigrazione ...*, cit., p. 297.

<sup>8</sup> Op. cit., p. 301.

manodopera e passeggeri, fossero più accreditate le notizie che venivano da parenti e conoscenti che l'emigrazione l'avevano vissuta o la stavano vivendo. E spesso i canali della comunicazione diventavano quindi le lettere, documenti caratterizzati da un'evidenza comunicativa che la pubblicità – spesso scopertamente surrettizia o addirittura menzognera – certo non possedeva. Chi le scriveva conosceva la situazione, sia in patria che nel nuovo mondo, e non dovendo vendere nessun biglietto si poteva ritenere sincero ed onesto nelle valutazioni.<sup>9</sup>

---

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

## **Il viaggio prima del viaggio, la scelta del porto, il pernottamento e l'imbarco sulla nave**

Molto spesso l'emigrante, appena lasciata la terra degli avi, raggiungeva il porto di imbarco in treno, assaggiando nel "vapore di terra" quelle condizioni di sporcizia, affollamento e promiscuità che avrebbero caratterizzato le fasi successive del viaggio. Teodorico Rosati, un esperto di sanità marittima, nel 1908 lanciava strali contro le società ferroviarie italiane che "accordando agli emigranti il ribasso del 50% sulla tariffa ordinaria, insaccava[no] quei disgraziati in carrozzoni di quarta classe, facendoli viaggiare più lentamente che i treni da merci, e dando financo la preferenza di transito ai treni con bestiame."<sup>10</sup> Capitava sovente che gli emigranti nel loro viaggio in treno dovessero cambiare carrozza in stazioni di paesi di cui non conoscevano la lingua, e oggi si trovano negli archivi storici, in mezzo a documenti sequestrati dalle autorità di polizia, anche mappe manoscritte in cui sono segnati i nomi delle località dove effettuare i cambi di treno per arrivare al porto d'imbarco.<sup>11</sup> Informazioni che potevano essere date anche dai rappresentanti delle diverse compagnie di navigazione piazzati negli snodi più frequentati, i quali rendevano identificabile la loro appartenenza indossando distintivi o capi di vestiario decorati con i colori sociali delle rispettive società. Per l'emigrante era già iniziata l'avventura in un territorio sconosciuto, per decifrare il quale era costretto a tratti ad affidarsi ai consigli e all'esperienza di gente mai vista prima, che non di rado si rivelava

---

<sup>10</sup> T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e marinai*, Vallardi, Milano, 1908, p. 69.

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

millantatrice, imbrogliata o anche peggio, e si poteva veramente finire molto male per essersi fidati delle persone sbagliate. Non era un caso, infatti, che nei *terminals* ferroviari delle città di mare stessero di vedetta, ad affiancare gli organi competenti, rappresentanti di società umanitarie, come la San Raffaele, oppure – presenza documentata alla stazione di Trieste nei primi anni del Novecento – della Lega Contro la Tratta delle Bianche.

Per quanto riguarda la scelta del porto d'imbarco a cui destinare l'emigrante, non si trattava certo di una questione su cui fosse dato modo all'interessato di pronunciarsi; molto chiaro da questo punto di vista un documento non sottoscritto (ma prodotto in ambienti della Camera di Commercio di Trieste, allora – siamo nel 1913 – città dell'impero austro-ungarico), nel quale si perorava una norma sull'emigrazione che convogliasse integralmente l'ingentissimo movimento nazionale nel porto di Trieste:

“Solo in Austria, dove il rispetto delle libertà individuali non è troppo pronunciato in altri campi, si oppone [alla fissazione per legge dell'obbligo di servirsi del porto di Trieste per gli emigranti austriaci]: 1. che non è lecito fare violenza alla libera scelta della via di imbarco da parte dell'emigrante, 2. che il viaggio via Trieste dura più a lungo, 3. che i mezzi di trasporto disponibili a Trieste non sono sufficienti per coprire tutto il movimento migratorio dello stato.

Non sarà difficile di scalzare queste obiezioni. Ed invero, una libera scelta della via d'imbarco da parte dell'emigrante non esiste affatto. Non l'emigrante sceglie il porto d'imbarco, ma le compagnie di navigazione stesse che secondo i dettami del pool aumentano o ribassano i prezzi di passaggio in modo di uguagliare il numero degli emigranti trasportati da ogni società alla quota assegnatale dagli accordi internazionali; ma lo stuolo innumerevole di agenti, sensali ed intermediari di ogni

genere che sfruttano l'emigrante ignorante ed analfabeta facendolo viaggiare ciecamente, spesso con lunghi giri viziosi.”<sup>12</sup>

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

---

<sup>12</sup> Archivio di Stato di Trieste, Camera di Commercio, busta 155, posizione 305-05.

<sup>13</sup> E. Franzina, *Traversate...*, cit., p. 40.

La pratica dei cartelli, che era permessa dal diritto internazionale e si svolgeva alla luce del sole: serviva ad evitare forme di concorrenza, dette “a coltello”, che avevano in passato causato danni enormi alle compagnie. Aveva iniziato nel 1885 la *Hamburg-Amerika Linie* accordandosi con le compagnie britanniche per ridurre il volume dei traffici di queste ultime ad Amburgo in cambio di un abbandono tedesco di Goteborg. Poi, nel 1888, c'era stato un accordo tra le compagnie tedesche e la *Red Star Line* di Antwerp. Nel 1892, dette compagnie, insieme con la *Holland-Amerika Linie*, fondarono il cosiddetto “pool nordatlantico” – *North Atlantic Steamship Association* – allo scopo di fissare delle regole per la pubblicità comparativa e le quote dei traffici futuri in proporzione alle partizioni del 1880. Nel 1908 fu la *Cunard Line* a promuovere un cartello con le altre compagnie allo scopo di fissare le tariffe e scaglionare i traffici.

Fonte: P. Taylor, *The Distant Magnet*. ..., cit., p. 95.

partita tutta dal capoluogo del Litorale Austriaco. Trieste seppe così conquistarsi nei primi anni del Novecento la quota del 4% dell'emigrazione continentale verso gli Stati Uniti, il che le permise di piazzarsi al nono posto nella classifica relativa agli anni 1908-1913.<sup>14</sup> L'importanza dello scalo triestino sarebbe cresciuta ancora, essendo già state decise per il futuro percentuali più che doppie (per la precisione del 7 % dopo il primo maggio 1915 e del 10 % per il periodo compreso tra il primo gennaio 1919 e il 31 dicembre 1929), se non si fosse intromesso lo scoppio della prima guerra mondiale ad azzerare i traffici migratori.

Una volta scesi dal treno, gli emigranti avevano il problema del pernottamento fino al momento in cui si sarebbero imbarcati, e la situazione era differente a seconda della città e del paese in cui avevano avuto la ventura di essere stati indirizzati. In Italia, già prima del 1901, la permanenza prima dell'imbarco era per legge a carico del mediatore, allo scopo di eliminare la consuetudine di fare affluire gli emigranti surrettiziamente con largo anticipo rispetto alla data di partenza per così foraggiare la vasta rete di operatori economici che traevano linfa dalla loro permanenza in città. Dal punto di vista delle infrastrutture, non esistevano gli hotel o case degli emigranti, ma solo le locande autorizzate, che nel 1905 erano a Napoli 87 (per 2400 posti letto), a Genova 33 (720 posti), a Palermo 25 (770 posti), a Messina 18 (341 posti).<sup>15</sup> Sembra evidente pertanto che, alla luce del traffico di dimensioni colossali che si

---

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

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

ebbe negli anni precedenti alla prima guerra mondiale<sup>16</sup> - anni in cui il primato nelle partenze per le Americhe era stato ceduto dai porti dell'Europa settentrionale a quelli italiani - gran parte degli emigranti si disperdevano nelle città portuali affidandosi a locandieri abusivi. Questi finivano per formare una vera e propria *lobby*, in grado di ottenere nel 1907 a Napoli la chiusura di una casa dell'emigrante che avrebbe potuto ospitare 900 emigranti,<sup>17</sup> di indurre la città a uno sciopero generale quando, quattro anni dopo, per fronteggiare un'epidemia di colera, le autorità sanitarie allestirono un ricovero per emigranti.<sup>18</sup> I porti italiani erano deficitari anche per altre infrastrutture necessarie alle operazioni di imbarco: basti citare il caso di Genova, che per gran parte dell'Ottocento si servì di un molo, Ponte Calvi, privo di fabbricati o ripari, ed appena tra il 1877 e il 1890, nell'ambito dell'ampliamento delle strutture portuali, il molo appositamente costruito (Ponte Federico Guglielmo) fu destinato solo al traffico dei passeggeri e venne eretta la Stazione Marittima, dotata di due edifici adibiti a controlli e servizio (dogana, visita medica, spaccio, latrina) separati da una tettoia in grado di proteggere dal sole e dalle intemperie i passeggeri in attesa.<sup>19</sup>

Molto differente la situazione nei porti tedeschi, come Amburgo, dove esisteva addirittura un villaggio per gli emigranti che si estendeva "su un'area di 25.000 metri quadrati concessa gratuitamente dallo Stato per 25 anni alla Hamburg-Amerika Linie", con tanto di spacci, luoghi di culto e di intrattenimento, o come Brema, dove

---

<sup>16</sup> Nel 1913, anno in cui i traffici raggiungono l'apice, questi i volumi di traffico: NA 209.835; GE 138.166; PA 62.745; ME 6.367.

Fonte: A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie*, cit., p. 247.

<sup>17</sup> G. Rosoli, *L'assistenza sanitaria all'emigrazione di massa verso le Americhe (1880-1915)*, in "Sanità, scienza e storia", N. 2, 1986, p. 187.

<sup>18</sup> A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie*, cit., p. 252.

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

era stato preferito evitare l'accentramento e quindi utilizzare le locande, "50 locande per 3.775 emigranti, e all'occorrenza anche per più di 5.000", ciascuna delle quali costituente un "alloggio buono sotto ogni aspetto e funzionante in modo inoppugnabile".<sup>20</sup>

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

Nel marzo del 1905 intervenne una guardia sanitaria del Comune di Trieste che iniziò il suo rapporto notando che per i milleduecento partenti con il piroscafo *Gerty*, mancavano i materassi, essendo disponibili "600 materassi nuovi e 300 materassi in uso sopra piroscafi". Quindi proseguì l'elenco delle irregolarità: "Una parte degli emigranti non riceve neppure coperte per la notte [...] Gli emigranti si tagliano i

---

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

<sup>21</sup> Dal 1903, anno in cui venne attivato dalla *Cunard Line* nel porto di Trieste il servizio di trasporto oltreoceano di emigranti, al 1914, anno in cui vi fu l'interruzione dei traffici per lo scoppio del conflitto, l'*Austro Americana* imbarcò l'83% e le concorrenti *Cunard Line* e *Canadian Pacific Railway* rispettivamente il 14,7 e il 2,3% dei 220.312 passeggeri di terza classe che così si ripartirono per destinazioni: il 73,5 % verso gli Stati Uniti, il 22,1 % in Sudamerica e il 4,4 % in Canada.

Fonte: A. Kalc, *Prekooceansko izseljevanje skozi Trst 1903–1914*, in "Zgodovinski časopis", anno 46, 1992, n. 4, pp. 484 e 489.

<sup>22</sup> A tale fine acquistò un edificio che era stato progettato nel 1890 e realizzato subito dopo. Si trovava nel rione periferico di Servola, affacciato sul mare, ed era una bella costruzione piazzata al centro di un'area verde. Misurava in pianta metri 38 x 50 ed era costituito da un piano interrato, due piani superiori più un terzo piano sottotetto. Il proprietario era la Società degli Amici dell'Infanzia e serviva a dare alloggio a colonie di bambini, spesso ammalati di polmoni, facendo loro godere dei benefici dei bagni di mare. Nel 1893 in tutto l'edificio c'erano quattro stanzoni destinati a dormitorio, due in grado di ospitare "15 fanciulli" e due in grado di ospitare "15 paganti". Nell'agosto del 1894 i tecnici della Società progettarono l'allestimento di altri tre cameroni nel sottotetto. Nel 1913 la Casa dell'emigrante subì ingenti modifiche: sopraelevazione del vecchio edificio, al quale vennero aggiunti tre piani, e sua destinazione esclusiva a dormitorio, capace di dare ricovero a circa 3.000 emigranti, e aggiunta di altri due edifici a sé stanti, di cui uno adibito a padiglione di isolamento e l'altro a refettorio. La nuova Casa dell'emigrante non poté assolvere ai suoi compiti che per pochi mesi, in un primo momento a causa dello scoppio della guerra e della conseguente cessazione dei flussi migratori e in un secondo momento essendo dall'ottobre del 1916 destinata ad ospedale sussidiario. L'edificio in questione esiste ancora, pur ristrutturato, anche di recente. Si trova in Via Italo Svevo 15 ed ospita una scuola.

Fonti: Comune di Trieste, Area Pianificazione Urbana, Archivio tecnico disegni, disegno 6536 e Archivio Generale del Comune di Trieste, Magistrato Civico, Sezione IV, 566/13.

cappelli [così nell'originale Nda] o si sbarbano nei dormitori [...] Nei dormitori per la massa di persone, per le molte immondizie agglomerate, per il fango che vi è in ogni ambiente, senza che nessuno si prenda cura che di giorno almeno una parte delle finestre restino aperte vi è un tanfo insopportabile [...] Vengono uniti 2 o 3 così detti letti e si fa dormire sopra 5 – 6 persone [...] I cessi sono tenuti pessimamente”.<sup>23</sup>

Nell'aprile 1906 venne segnalato un caso di vaiolo, che diede pretesto per la relazione di un medico dell'Ospedale civile, che scriveva tra l'altro:

“... spazio disponibile vi è solo per 700 emigranti al massimo e i fratelli Cosulich ne collocano 1.000 e più. I letti a branda sono vicinissimi l'uno all'altro; ve ne sono persino nei corridoi. Anche i refettori lasciano molto a desiderare, non ci sono mondezzai stabili, le immondizie vengono semplicemente accatastate nel cortile dove rimangono parecchi giorni e vengono consegnate ai contadini (!).

Tutto ciò, ove si consideri l'affluenza straordinaria di emigranti (100 al giorno nuovi arrivati) costituisce un permanente pericolo. E la prova l'abbiamo avuta precisamente con questo caso di vaiolo – che può infettare chi sa quanti individui, accatastati come sono in quel ambiente. Manca inoltre la possibilità di esperire sopralluogo la necessaria disinfestazione. L'ospizio non è provveduto di alcun apparato di disinfestazione a vapore; in certe città dove affluiscono emigranti tutto è meglio organizzato; cito Marsiglia, Genova, Napoli, ecc.!”.<sup>24</sup>

Il problema sanitario venne sollevato ancora, continuamente, tanto da costringere l'*Austro Americana* a sopperire alla pratica di affollare oltre misura la Casa dell'emigrante e a procurare locali supplementari, utilizzando “anche propri bastimenti che servono di alberghi provvisori in mare: un albergo flottante, che non

---

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

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

permette che gli emigranti pullulino nella città e sieno albergati nel centro della città, con tanto pericolo per la nostra salute pubblica”.<sup>25</sup>

Resta il fatto che la questione sanitaria collegata al passaggio in città di migliaia di emigranti all’anno era di estrema urgenza, soprattutto per una città che, come Trieste, rivelava in materia di sanità e igiene una sofferenza sorprendente. La città era cresciuta in modo sproporzionato nel decennio compreso tra i censimenti del 1900 e del 1910, dando vita ad un aumento demografico di oltre 50.000 abitanti, misurabile nell’ordine del 28,5%, mentre il sistema fognario e quello di fornitura dell’acqua erano rimasti del tutto inadeguati. La situazione abitativa era disastrosa, solo in parte lenita dal programma di edificazioni di case popolari affidato all’Istituto Comunale Abitazioni Minime. Tra le classi popolari imperava la tubercolosi, l’alcolismo, il disagio e l’abbruttimento. E si diffondevano le epidemie, come il tifo o il vaiolo, che nel 1913 fece registrare 15 casi mortali.<sup>26</sup> Tutt’altro che peregrina appare oggi pertanto la paura che tra i passeggeri di terza classe vi fossero portatori di infezioni in grado di funzionare da innesco ed infettare alloggi popolari, “affittaletti” o la stessa Casa dell’emigrante.

I luoghi di ricovero per emigranti vengono solitamente descritti, dai documenti storici, che in genere se ne occupano per questioni che interessano la burocrazia

---

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

<sup>26</sup> Nel dicembre del 1913 il Comune affidò uno studio sulle cause della diffusione del tifo ad un scienziato fatto appositamente venire da un’altra città. Il referto fu tutto tranne che tranquillizzante, risultando mancanti o insufficienti tutte quelle “istituzioni compendiate di solito nel concetto di ‘Assanamento igienico’. Queste sono: una buona canalizzazione, un allontanamento adatto dei rifiuti e delle immondizie, un ineccepibile provvedimento di acqua, la sorveglianza del mercato dei viveri, il miglioramento delle cattive condizioni di abitazione”. Alcune circostanze risultavano particolarmente allarmanti, come ad esempio “il fatto, che nella pescheria, oltre all’acqua dell’Aurisina [ossia dell’acquedotto comunale] viene convogliata l’acqua del porto, dopo subita una semplice chiarificazione. Ora, tale acqua marina viene prelevata a soli 150 metri dallo sbocco di alcuni canali della città ed è esposta inoltre a continui inquinamenti dipendenti dal movimento dei navigli”.

Fonte: W. Prausnitz, *Parere del Prof. Prausnitz sulle condizioni igieniche di Trieste in nesso all’epidemia di tifo*, Graz, 1913, Archivio Generale del Comune di Trieste, Magistrato Civico, Sezione V, 1913/2-3697.

sanitaria, e da chi ne scrive a distanza di anni in una prospettiva di ricostruzione storica, come pessimi e pertanto investiti da riprovazione. Ed è certamente possibile rintracciare in essi caratteri “concentrazionari”, basti pensare solo al fatto che venivano ubicati più vicino possibile alle stazioni ferroviarie per evitare o ridurre al minimo rapporti e contatti con i residenti fino alla partenza della nave. Ma occorre sempre avere presente che andava molto peggio agli emigranti che finivano in quei porti privi di infrastrutture a loro

dedicate, costretti a sciamare in città spesso mai viste prima e a convergere fatalmente nei rioni più poveri, insani e pericolosi, in balia a contagi e a malintenzionati, per poi accamparsi sulle banchine ad attendere la nave componendo quelle immagini di folla inerme e disperata che ci sono state tante volte tramandate.

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

## **La traversata**

---

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

Prima dell'avvento della navi a vapore, gli emigranti viaggiavano a vela. Si trattava di traversate che sovente si trasformavano in vere e proprie odissee, e non è un caso che alle navi a vela ci si riferisse, a metà dell'Ottocento, chiamandole *Coffin Ships*. Erano imbarcazioni che effettuavano trasporti promiscui, persone e merci (come del resto faranno anche dopo, per decenni, le navi a vapore). Per quanto attiene alla direttrice dall'Europa all'America settentrionale, nel tragitto *Westbound*, trasportavano, oltre a passeggeri, anche ferro, tessuti, vetro, mattoni e prodotti chimici e al ritorno, nel tragitto *Eastbound*, cotone, tabacco, grano, manzi e maiali.<sup>28</sup> Gli emigranti salpavano da Havre per New Orleans, da Brema per Baltimora, da Liverpool per New York, Quebec e Boston, condividendo il viaggio con mucche, pecore e maiali, in balia dei venti, delle correnti, dei ghiacci. Essendo aleatoria la durata del viaggio, era molto difficile per i passeggeri calcolare i viveri e il denaro di cui munirsi, il che li esponeva alla fame o agli inganni degli equipaggi che conoscevano perfettamente il meccanismo e ne abusavano a volte anche dando consapevolmente notizie errate al momento dell'ingaggio.<sup>29</sup> Ai tempi della vela non ci voleva molto per improvvisarsi vettori per emigranti, bastava avere un veliero di dimensioni medie; l'investimento poteva essere anche modesto ma, di converso, i noli molto elevati: nel 1851 il nolo per emigrante era pari al costo per tonnellata di un veliero.<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup> P. Taylor, *The Distant Magnet*, cit., p. 107.

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

<sup>30</sup> A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie*, cit., p. 242.

Molto spesso dall'improvvisazione nascevano situazioni critiche. Di una di esse, che riguarda la città di Trieste, è rimasta traccia negli archivi perché di una gravità tale da essere stata oggetto dell'interessamento da parte delle autorità giudiziarie e di polizia della città, allora capoluogo del Litorale Austriaco. Nel 1888 due banchieri triestini, Isacco e Giuseppe Morpurgo, noleggiarono tre piroscafi del *Lloyd Austriaco*, l'*Helios*, l'*Orion* e il *Medusa*, che salparono da Trieste rispettivamente il 25 ottobre, il 25 novembre e il 27 dicembre, tutti e tre diretti in Brasile con il loro carico di emigranti del territorio di Trieste e del Regno d'Italia.<sup>31</sup> Il tentativo dei fratelli Morpurgo di darsi in via continuativa al traffico di emigranti venne alla fine frustrato da un insieme di fattori concomitanti, primo fra tutti un'azione penale ai loro danni attivata dalla polizia austriaca e il divieto di istituire agenzie di emigrazione a Trieste emanato dalla Luogotenenza del Litorale nel gennaio del 1889. Ma fu un tentativo notevole, che nel primo viaggio ebbe un epilogo molto interessante, ad opera di un contingente di circa duecento triestini che, sbarcati in una località differente rispetto a quanto concordato, reagirono alla delusione prodotta dallo scarto tra le promesse e la realtà con una serie di rivendicazioni e pretese, quali la sottoscrizione di contratti, l'intervento del console austriaco e infine il rimpatrio a Trieste via Genova su una nave inglese, che permise loro di tornare a casa il 14 gennaio 1889, due mesi e mezzo dopo la partenza. Il contegno recalcitrante e poco remissivo tenuto in Brasile dai triestini potrebbe essere un invito a riflettere sullo stereotipo dell'emigrante come soggetto passivo, abbandonato ad una corrente che era incapace di controllare.

---

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

Il passaggio tra l'era della vela e quella del vapore potrebbe essere impersonato nella vita e nell'esperienza di Andrea Gagliardo, un contadino genovese che dal 1847 al 1888 si imbarcò 14 volte per l'America. Di alcuni dei 14 viaggi è rimasta traccia scritta nell'Archivio Ligure della Scrittura Popolare che si trova presso l'Università di Genova, il che permette confronti interessanti. Ci sono due note su un suo manoscritto autobiografico, separate tra loro da poco più di un decennio, che fissano con chiarezza esemplare cambiamenti epocali nella storia delle migrazioni internazionali: "1847. Brigantino Bettuglia da Genova a Nuova York. 57 giorni. 1861. Vapore Etna da Liverpool a New York. 17 giorni."<sup>32</sup> Si tratta di una vera e propria rivoluzione, che investì le variabili principali del viaggio dell'emigrante, ossia il porto di imbarco, il tipo di imbarcazione e la durata del viaggio.

Non appena le navi a vapore ebbero soppiantate le navi a vela,<sup>33</sup> si aprì una fase nuova che in breve divenne epopea: era venuto il tempo delle sfide tecnologiche e costruttive tra le grandi compagnie di navigazione (*Cunard Line*, *White Star Line*, *Hamburg-Amerika Linie*, *Norddeutscher Lloyd...*, le stesse che si mettevano a tavolino per spartirsi le fette di mercato dei traffici migratori creando i cartelli), che si impegnarono con tutte le loro risorse ed energie per costruire la nave più grande, la più veloce, la più lussuosa. Fu il periodo dei giganti del mare, delle sfide per strappare il Nastro Azzurro ai concorrenti, delle risorse ingentissime al servizio del

---

<sup>32</sup> A. Molinari, *Porti, trasporti e compagnie*, cit., p. 237.

<sup>33</sup> L'avvicendamento avvenne con una certa cautela: le navi prima furono in ferro per diventare negli anni Ottanta dell'Ottocento in acciaio (e pesare il 15% in meno). Munite di una sola elica, mantennero alberatura e vele in caso di avaria, cautela resa poi eccessiva dalla diffusione di scafi a due eliche. Quasi contemporaneamente comparve a bordo l'elettricità, che permise presto di dotare le imbarcazioni di frigoriferi di bordo ed eliminare pertanto la necessità di trasportare bestiame vivo da macellare in navigazione, con tutti i benefici dal punto di vista sanitario.

Fonte: P. Campodonico, *Dal Great Eastern al Queen Mary. Nascita di un mito moderno*, in P. Campodonico, M. Fochessati, P. Piccione (a cura di), *Transatlantici. Scenari e sogni di mare*, cit., pp. 26 e 30.

progresso nella marineria. Anche se, occorre rimarcare, dal punto di vista del viaggio dell'emigrante, i grandi transatlantici rappresentarono le eccellenze, i picchi, le eccezioni, mentre la stragrande maggioranza del circolante continuò ad essere costituito da navi vecchie, lente e spartane.

Fu così che gli emigranti si trovarono a condividere il viaggio con i “passeggeri di classe”, dove nella definizione è sottinteso il cardinale prima. Ed è un catalogazione talmente forte da essere rimasta ancora oggi nel linguaggio a definire qualcosa di raffinato, qualcosa che si dice, appunto, di classe. Era nata una dicotomia perenne che si nutriva di opposizioni: tantissimi i passeggeri in terza classe, pochi in prima; pochissimo spazio per il necessario, molto per il voluttuario ; attrazione verso i luoghi di destinazione, consapevolezza vaga o nulla della loro esistenza ed essenza;<sup>34</sup> il viaggio come fine o svago e il viaggio come obbligo per la sopravvivenza ...

La sistemazione a bordo degli emigranti nelle navi a vapore poteva avvenire, come ai tempi della vela, in navi che portavano anche merci (e in tal caso le soste nei porti erano particolarmente laboriose perché occorreva organizzare i dormitori in strutture modulari che venivano di volta in volta smontate e rimontate) oppure, nei transatlantici, insieme a passeggeri di seconda e terza classe. Secondo osservatori coevi, la soluzione migliore non era nessuna delle due, ma una terza, ossia la costruzione di piroscafi dedicati solo ad emigranti. Infatti, le navi promiscue non andavano bene in quanto riadattate sulla base della “ingegnosità speculativa col regolamento alla mano” e i transatlantici nemmeno poiché viziati dalla circostanza

---

<sup>34</sup> La consapevolezza della destinazione spesso variava a seconda della nazionalità dei partenti: “[...] the Germans have maps in their pockets and point out just the place of their several destination” mentre “the Polish emigrants [...] do not understand where they are going [...] because it is all ‘America’.”

Fonte: P. Taylor, *The Distant Magnet*, cit., p. 66.

che “vi [era] troppo da dare alle comodità e al lusso delle classi, perché tutte le cure si [potessero] rivolgere alla popolazione cenciosa degli emigranti.”<sup>35</sup>

Per ricostruire la vita di bordo nel corso del viaggio sono oggi molto utili le guide dell'emigrante, sempre prodighe di consigli ed ammonimenti.<sup>36</sup> Ma ci sono anche altre fonti, che assolvevano alla stessa funzione con toni meno paternalistici e più affetto e partecipazione, come le lettere che chi era già emigrato spediva a casa, a beneficio di parenti e amici che stavano per intraprendere il viaggio. Ecco un esempio, tratto da una lettera del 1902 di Konstanty Butkowski ai genitori, in cui, in riferimento alla prossima venuta in America del fratello Antoni, il giovane scriveva:

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

---

<sup>35</sup> T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e marinai*, cit., p. 72.

<sup>36</sup> Ecco un esempio: “[L'emigrante] A bordo non faccia chiasso, tenga un contegno serio e riguardoso verso tutti, specie verso le donne; non molesti gli altri, non sporchi il pavimento, gettandovi bucce, abbia cura della sua persona, si lavi, si pettini, si cambi spesso di indumenti, non giuochi, non compri altri cibi, all'infuori di quelli forniti nei ranci; sia rispettoso, educato, e legga qualche libro istruttivo ed ameno, per non stare in ozio, e se poco sa leggere, si eserciti nella lettura per perfezionarsi. Nei giorni di mare agitato non si esponga in coperta, sulle scalette, presso i boccaporti, per evitare disgrazie. Se ha bambini con sé, li vigili attentamente, ne curi rigorosamente la pulizia. Per qualunque reclamo poi si rivolga al Regio Commissario viaggiante, che si trova a bordo del piroscalo, e qualora manchi, al medico di bordo che ne fa le veci.”

Fonte: *Manuale per l'istruzione degli emigranti*, Commissariato Generale dell'Emigrazione, Roma, 1925, p.126.

secca. Puoi prendere alcune cipolle, ma non prendere formaggio ... E sii prudente in ogni porto con il denaro. Non parlare con nessuna ragazza sull'acqua. ...”<sup>37</sup>

Molto interessanti i temi che vengono toccati nella lettera in forma di avvertimento: non mettere bei vestiti (che le condizioni del viaggio avrebbero resi inservibili per essere stati indossati notte e giorno, per la contaminazione con liquidi organici - feci, urina e vomito propri e dei compagni di viaggio - e per l'effetto della polvere di carbone che avvolgeva come in una nube le navi in corsa)<sup>38</sup>; non indossare belle scarpe (che sarebbero state rubate durante la notte); portare cibo calorico e facile da conservare (che sarebbe servito ad integrare il rancio oppure a surrogarlo ove il passeggero avesse sofferto di mal di mare); essere prudente in ogni porto con il denaro e non parlare con le ragazze (per evitare di incappare in raggiri e truffe, che evidentemente erano a volte anche ammantati di intrighi a sfondo sentimentale).

Nelle lettere degli emigranti si trova molto di frequente la raccomandazione ad avere cura del proprio bagaglio a mano.<sup>39</sup> In quanto agli averi custoditi nella bagagliaia della nave, restava solo da sperare che non si realizzassero ruberie nei vari passaggi

---

<sup>37</sup> W. I. Thomas, F. Znaniecki, *Il contadino polacco in Europa e in America*, Edizioni di comunità, Milano, 1968, Vol I, p. 616 (i puntini di sospensione si trovano nel testo originale).

<sup>38</sup> La polvere di carbone creava una sorta di nebbia, motivo per cui i progettisti delle navi dell'epoca del vapore disponevano la vernice colore nero. Ecco un'altra testimonianza sugli effetti del carbone: “Non le dico la nebbia di carbone che c'era in giro. Eravamo tutti così neri e siccome faceva caldo, perché è una terra calda, non so, tutti sudati e veniva giù la gocciolina bianca sulla pelle nera.”

Fonte: *Trenta giorni di macchina a vapore...*, cit., p. 477.

<sup>39</sup> Anche Karl Rossmann, l'emigrante kafkiano imbarcato su una nave della *Hamburg-Amerika Linie* diretta verso New York, teneva molto al suo bagaglio, al punto che, durante il viaggio, in dormitorio aveva “... per cinque notti continuamente sospettato di un piccolo slovacco che dormiva due cuccette più avanti, alla sua sinistra, temendo che mirasse alla sua valigia. Karl temeva che lo slovacco aspettasse soltanto che lui alla fine, vinto dalla stanchezza, s'assopisse per tirare a sé la valigia con un lungo bastone con cui giocherellava o faceva piccole acrobazie durante il giorno.”

Fonte: Franz Kafka, *Il fochista*, in *Racconti. Descrizione della tragedia dell'uomo moderno*, Biblioteca Universale Rizzoli, 1991.

di mano dei colli, ruberie che non erano affatto infrequenti. Ecco le lamentele di un emigrante, affidate a una lettera scritta dal Brasile nel 1889:

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

Per quanto riguarda i bagagli a mano, nella carte di archivio si rinvengono non di rado documenti in grado di raccontarci della loro consistenza. Si tratta di verbali redatti in forma di inventario dal comandante o dagli ufficiali superiori in caso di decesso del proprietario.<sup>41</sup>

Nel caso appena citato in nota si capisce che la sfortunata suddita austro-ungarica era una viaggiatrice abituale dalla circostanza che era dotata di stoviglie e posate per prendere i pasti. Agli emigranti che non erano così consapevoli e previdenti, il necessario veniva noleggiato al momento del primo pasto con l'obbligo di rifondere

---

<sup>40</sup> Lettera di Francesco Costantin, Colonia Angelica, San Paolo del Brasile, 8 giugno 1889, in E. Franzina, *Merica! Merica! ...*, cit., p. 174.

<sup>41</sup> Eccone uno, redatto al Lazzaretto di San Bartolomeo nei pressi di Muggia il 3 luglio 1911 per rendere conto degli effetti della defunta Maria Soldan, galiziana, deceduta per colera asiatico. La signora aveva 28 anni, era domiciliata a New York e viaggiava in compagnia dei quattro figli che vennero presi in carico da una struttura assistenziale triestina. Il suo bagaglio di emigrante conteneva:

“5 cucchiaini ordinari; 3 forchette ordinarie; 1 temperino; 1 piatto di latta; 1 specchietto; 3 pettini; 9 bicchieri di vetro assortiti; 1 pacchetto di tea; 1 spazzola per vestiti; 43 pezzi vestiario per fanciulli; 23 pezzi vestiario per donna; 3 fazzoletti; 4 pezzi nastri colorati; 1 asciugamano; 3 cuffie per bambini; 5 pezzi di stoffa assortita; 1 cintura da donna; 2 p. scarpe da fanciulli; 4 p. scarpe da donna; 3 pezzi sapone; 1 mantello piccolo; 38 pezzi stracce; 1 cassetta; 1 valigia; 1 sacco; 3 chiavi per bagaglio; 1 portamonete contenente 2 biglietti per bagagli, 1 biglietto di viaggio New York – Trieste, 2 anelli d'oro, 35 ¼ dollari.”

Fonte: Archivio di Stato di Trieste, Governo Marittimo, b. 860, fascicolo 5.494 del 1913.

all'arrivo eventuali oggetti danneggiati o smarriti. Il pasto avveniva in maniera differente a seconda se la nave avesse o meno un refettorio. Le navi delle compagnie italiane ne erano sprovviste (venne introdotta una sperimentazione appena nel 1906, a bordo del piroscafo Roma che faceva rotta tra Genova e Buenos Aires, ma iniziarono a diffondersi molto più tardi e con notevoli resistenze a causa dello spazio che veniva con la loro presenza sottratto alle cuccette),<sup>42</sup> e i pasti venivano presi con il sistema del rancio, ovvero attraverso la formazione di un gruppo di sei persone, di cui una caporancio che ritirava il cibo anche per gli altri con l'incarico di distribuirlo secondo criteri di equità.<sup>43</sup> Ecco un esempio del funzionamento di tale sistema:

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

---

<sup>42</sup> G. Rosoli, *L'assistenza sanitaria all'emigrazione di massa ...*, cit., p. 204.

<sup>43</sup> Criteri che restavano molto spesso virtuali, senza manifestarsi in comportamenti effettivi, essendo fatalmente destinati a prevalere i passeggeri forniti di denaro che accettavano di corrompere gli uomini dell'equipaggio, le donne giovani che accettavano di utilizzare la loro avvenenza, gli uomini robusti e prepotenti.

Fonte: P. Taylor, *The Distant Magnet*, cit., p. 138.

corde, su un panchino qualunque, molti portavano le sedie a sdraio, non molti ma molti insomma.”<sup>44</sup>

In riferimento alla quantità del cibo che veniva somministrato agli emigranti occorre tornare su un fenomeno già accennato, ovvero sul comportamento molto spesso tenuto dai membri dell’equipaggio che arrivavano a somministrare dosi minori di alimenti rispetto al previsto allo scopo di integrare il deficit con la vendita di razioni sottratte al carico della nave oppure introdotte illegittimamente da terra con premeditazione.

Per quanto attiene invece alla qualità del vitto, essa doveva essere generalmente avvertita come molto discutibile. A questo proposito occorre registrare lo stupore di alcuni osservatori alla vista di quanto fossero schizzinosi gli emigranti in fatto di gusti alimentari. Ne scrisse anche Robert Louis Stevenson, che nel 1879 aveva viaggiato a bordo del *Devonia* da Glasgow a New York, mescolandosi spesso durante la giornata agli emigranti (ma pernottando in ogni caso in una cabina di seconda classe):

“C’era stato qualcuno che era stato così vicino a morire di fame a casa sua, che era saltato sulla nave, si può dire, con il diavolo alle calcagna; per loro era tutto meraviglioso, e la nostra la più splendida delle navi. Ma la maggioranza era profondamente scontenta. Io fui sorpreso di trovarli di gusti così delicati, visto che venivano da un paese in condizioni disastrose come la Gran Bretagna, e molti da Glasgow che, commercialmente parlando, era la morte, ed erano disoccupati da tempo. Anch’io vivevo quasi esclusivamente, come loro, di pane, porridge e minestra, e trovavo il tutto, se non di lusso, almeno decente. Ma questi lavoratori

---

<sup>44</sup> *Trenta giorni di macchina a vapore.* ..., cit., p. 476.

gridavano enfaticamente la loro protesta. Non era “cibo per esseri umani”, era “buono per i maiali”, era “una vergogna”. Molti vivevano quasi esclusivamente di gallette, altri delle loro provviste personali, ed alcuni pagavano di più per avere razioni migliori.”<sup>45</sup>

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

---

<sup>45</sup> R. L. Stevenson, *Emigrante per diletto*, Einaudi, Torino, 1987, p.15.

Il motivo dell’emigrante che si lamenta sproporzionatamente rispetto ai disagi venne sottolineato anche da una collega dello scrittore scozzese, Amy Allemand Bernardy, autrice nel 1913 di un libro intitolato *L’Italia randagia attraverso gli Stati Uniti*, che annotava: “A bordo non è sempre vero che l’emigrante sia sempre una vittima. Anzi per quanto si lamenti, settantacinque volte per cento stava peggio a casa sua e starà peggio nella casa nuova.”

Fonte: E. Franzina, *Traversate. Le grandi migrazioni transatlantiche ...*, cit., p. 64.

<sup>46</sup> A. Molinari, *Le navi di Lazzaro ...*, cit., p. 157.

Dello stesso tenore altre voci, come quella già sentita di Teodorico Rosati: “Ebbene chi non ha visto un dormitorio di emigranti in azione, diciamo, non sa cosa diventi dopo qualche giorno codesto letto. L’emigrante vi si sdraia vestito e calzato, ne fa deposito di fagotti e valigie; i bambini vi lasciano orine e feci; i più vomitano; tutti, in una maniera o nell’altra, l’hanno ridotto, dopo qualche giorno, una cuccia di cane.”

Fonte: T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e marinai*, cit., p. 91.

<sup>47</sup> A. Molinari, *Le navi di Lazzaro ...*, cit., p. 17-18.

congiunti - anche se di sesso opposto - alla vicinanza con sconosciuti dello stesso sesso.<sup>48</sup>

Delicatissima era in ogni caso la posizione a bordo della fanciulle che viaggiavano da sole, molto di frequente circuite, molestate o addirittura aggredite sessualmente da altri emigranti, ma soprattutto da membri dell'equipaggio.<sup>49</sup> Non di rado infatti i comandanti delle navi erano costretti a intervenire contro i loro sottoposti, come fece, ad esempio, il comandante del piroscafo *Argentina*, in viaggio nel 1925 da Trieste a New York, che sul giornale di bordo invocò “gli adeguati provvedimenti da parte della Capitaneria di Porto” della città giuliana ai danni di 5 fuochisti e 4 carbonai rei di avere sfondato nottetempo una porta di comunicazione allo scopo di accedere ai dormitori degli emigranti.<sup>50</sup>

Il governo della nave non era comunque semplice da esercitare per il comandante che ne deteneva la responsabilità e che doveva sorvegliare le attività di centinaia, a volte persino migliaia, di emigranti e tenere nel contempo a bada le intemperanze dei membri dell'equipaggio. Non era infrequente il caso che i secondi coinvolgessero i primi sobillandoli con pretesti; così accadde, ad esempio, a bordo del piroscafo *Sofia* in viaggio tra Trieste e il Brasile nel 1923, allorché membri dell'equipaggio indussero gli emigranti a una protesta organizzata contro la qualità del cibo, una pastasciutta

---

<sup>48</sup> M. A. Jones, *Transatlantic Steerage Conditions ...*, cit., p 67.

<sup>49</sup> Il fenomeno era diffuso al punto che il Congresso degli Stati Uniti nel 1860 votò una legge che puniva con un anno di carcere e una sostanziosa pena pecuniaria comandanti e ufficiali che, come capitava spesso, circuivano le passeggere con promesse di matrimonio per poi abbandonarle al porto di destinazione.

Anna Herkner, ispettrice di una Commissione statunitense sull'immigrazione, nel 1908 traversò per tre volte l'Atlantico come un'emigrante qualsiasi e riferì di un contesto di assenza totale di legalità e rispetto per le donne. Dal momento della partenza le femmine non accompagnate perdevano ogni forma di *privacy*, venendo continuamente molestate dai membri dell'equipaggio: quando si vestivano o svestivano nei dormitori in cui poteva accedere chiunque; all'aperto, sui ponti, allorché *stewards*, pompieri, marinai, e altri uomini dell'equipaggio rivolgevano loro commenti scurrili e passavano anche, non di rado, alle vie di fatto.

Fonte: M. A. Jones, *Transatlantic Steerage Conditions ...*, cit., pp. 70 e 75-76.

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

definita “immangiabile”.<sup>51</sup> Particolarmente ostici e ingovernabili erano i fuochisti, che tenevano sovente di proposito bassa la pressione delle caldaie allo scopo di rallentare la velocità e condizionare in tale modo il comandante, che si vedeva costretto ad accondiscendere a richieste e rivendicazioni – possiamo immaginare a denti stretti – per non incorrere in ritardi.

Il caso di membri dell’equipaggio che, appena toccato il porto di arrivo, si confondevano tra la folla della banchina rendendosi irreperibili era talmente frequente da fare insorgere il sospetto che non si trattasse di disertori, come venivano indicati nel giornale di bordo delle navi che abbandonavano arbitrariamente, bensì di emigranti che avevano scelto un modo di viaggiare meno scomodo e promiscuo e più laborioso dei loro “colleghi”. Non è nemmeno da escludere che a monte vi fosse un accordo con il comandante della nave, che poteva essere indotto a chiudere un occhio causa la difficoltà ad arruolare personale di fatica e anche per il fatto che l’ultima quota di stipendio di ciascun disertore non veniva incassata, diventando un’economia di spesa a disposizione della compagnia e forse anche – a voler pensare male – del comandante medesimo.<sup>52</sup>

Dal punto di vista della sanità, la nave era un luogo patogeno per eccellenza, come evidenziato dalle statistiche italiane elaborate dal Commissariato Generale dell’Emigrazione tra il 1903 e il 1925. Le patologie che si diffondevano a bordo cambiavano per frequenza e intensità a seconda che il viaggio fosse per o da

---

<sup>51</sup> Archivio di Stato di Trieste, Giornale Nautico del p.fo *Sofia*, Libro primo, Giornale generale e di contabilità, N 1.361, pp. 69-70, “2 agosto 1923.

<sup>52</sup> In certi casi gli abbandoni arbitrari erano ad ogni viaggio numerosissimi. Tanto per fare un esempio, si veda il caso del piroscafo *Presidente Wilson* dal quale, durante il viaggio partito da Trieste il 22 dicembre 1923, nelle toccate dei porti di Napoli, Algeri e New York e Boston “disertarono” in tutto 83 uomini dell’equipaggio.

Fonte: Archivio di Stato di Trieste, Giornale nautico del p.fo *President Wilson*, Libro primo, Giornale generale e di contabilità, N. 1.014.

l'America settentrionale o meridionale e se fosse viaggio di andata o di ritorno. Per quanto riguarda il Sudamerica, nei viaggi di andata prevalevano morbillo, malaria e scabbia, mentre nei viaggi di ritorno tracoma, tubercolosi e morbillo. Per quanto riguarda gli Stati Uniti, nei viaggi di andata prevalevano morbillo, malaria, polmonite, nei viaggi di ritorno tubercolosi, morbillo e alienazioni mentali. Le tipologie delle malattie registrate nei viaggi di andata sono differenti a seconda delle destinazioni, anche per il sistema di controllo dei vari paesi, che aveva maglie più o meno larghe a seconda delle diverse legislazioni. Maglie che erano strettissime nel caso degli Stati Uniti, specie dopo che era stata istituita, allo scopo di limitare quanto più possibile i rigetti per motivi sanitari al porto di sbarco e le conseguenti, dolorose, procedure di rimpatrio, la figura del medico americano che esaminava gli emigranti nei porti di imbarco.<sup>53</sup>

Le statistiche del Commissariato Generale dell'Emigrazione ci offrono i dati della mortalità durante le traversate tra il 1903 e il 1935. Anche in questo caso occorre distinguere il viaggio di andata dal viaggio di ritorno e la destinazione dalla provenienza, oltre che ovviamente l'anno di riferimento. Per i viaggi di andata in Nordamerica i picchi si ebbero nel 1918, nel 1917 e nel 1922 (rispettivamente con tassi del 1,2, 0,7 e 0,6 per mille); per il Sudamerica i picchi si ebbero nel 1920, nel 1921 e nel 1922 (con tassi dello 0,7, 0,6 e 0,6 per mille). Per i viaggi di ritorno, i picchi, in deciso aumento, si ebbero per il Nordamerica nel 1918, 1917 e 1916

---

<sup>53</sup> Il medico americano era un vero e proprio spauracchio per gli emigranti: "Ritto presso il passaggio di una porta che immette alla banchina di imbarco, tra una guardia di questura e l'altra, masticando un sigaro e qualche moccio, questo cerbero della medicina guarda, tocca, spinge e respinge gli emigranti che gli sfilano davanti uno a uno poiché un rigore estremo è serbato per le malattie degli occhi, ad uno ad uno egli rovescia a tutti le palpebre, là allo scoperto, tra la polvere, avvicinando questo esercizio digito-oftalmico con qualche spremuta che, di tanto in tanto, è chiamato a dare al suo sigaro che tira male."

T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e marinai*, cit., p 47.

(rispettivamente con il 3,15, 2,9 e 2,1 per mille) e per il Sudamerica nel 1919, 1921 e 1903 (con tassi del 1,8, 1,8 e 1,7 per mille).<sup>54</sup> Vittime privilegiate delle patologie di bordo erano i bambini, che soccombevano più al morbillo che ad ogni altra malattia, a causa del sovraffollamento, della mancanza di luoghi di isolamento, della scarsa efficacia del servizio sanitario e, nel caso di lattanti, dal fatto che per colpa dello stress della traversata le puerpere perdevano il latte.

Ad aggravare quadri clinici già compromessi contribuiva molto spesso la naupatia, il mal di mare, condizione che ritorna spessissimo nelle ricostruzioni degli emigranti:

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

La descrizione di burrasche e tempeste è presente con altissima frequenza anche nei giornali di bordo vergati dai comandanti, che indulgevano in descrizioni approfondite con particolare riguardo alle condizioni del mare e alle ripercussioni sul carico della nave. C'era una ragione precisa a tanto interesse per le condizioni climatiche: si trattava di notazioni apposte per sgravare la responsabilità del vettore nel caso in cui

---

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

<sup>55</sup> Lettera di Francesco Costantin, Colonia Angelica, San Paolo del Brasile, 8 giugno 1889, in E. Franzina, *Merica! Merica! ...*, cit., p. 174.

le merci avessero subito danni attraverso la dimostrazione che era stato fatto tutto il possibile per evitarli.<sup>56</sup>

Nel corso della navigazione c'era sempre il rischio di incidenti e addirittura di naufragi. Ci sono naufragi famosi ed alcuni addirittura celeberrimi, sui quali non sarebbe neppure il caso di indugiare. Facciamo un'eccezione per il più noto di tutti al punto da essere diventato proverbiale, quello del *Titanic*, e solo per osservare che nonostante gli emigranti fossero la stragrande maggioranza dei passeggeri, a salvarsi furono pochissimi. All'epoca dei fatti scoppiarono polemiche feroci in merito, e ci fu chi disse che la causa era la loro stessa avversione ad abbandonare la nave, perché non potevano credere che la nave non fosse inaffondabile, perché non volevano lasciare a bordo le valigie, perché erano alloggiati in posizione tale da potere giungere ai ponti superiori solo troppo in ritardo.<sup>57</sup>

A soccorrere i naufraghi dell'ammiraglia della *White Star Line* fu un piroscafo della concorrenza, il vecchio e scassato *Carpathia* della *Cunard Line*, che percorreva la rotta da Fiume (e Trieste) a New York e, trovandosi a circa 40 miglia dal luogo del disastro con i suoi 740 emigranti a bordo e 325 uomini di equipaggio, captò l'SOS del *Titanic*. Il capitano Rostron non esitò a lanciare la nave a oltre 17 nodi (velocità che si disse era stata raggiunta solo in prova) e dopo quattro ore di corsa folle

---

<sup>56</sup> Ecco un esempio: "Nel pomeriggio il mare ingrossa di molto ed imprime al piroscafo fortissimi movimenti di beccheggio. Si imbarcano spesso colpi di mare da prora. Spesso l'elica esce fuori acqua e la macchina subisce accentuati scuotimenti come anche la nave."

Fonte: Archivio di Stato di Trieste, Giornale Nautico del p.fo *Belvedere*, Libro primo, Giornale generale e di contabilità, N 1.623, p. 75, 26 settembre 1922.

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

nell'oceano pieno di *icebergs* raggiunte e salvò i superstiti, 712, di cui uno morì a bordo per assideramento.<sup>58</sup>

Ma nella traversata oceanica non c'erano solo malattie, lutti, tragedie, inganni, sopraffazioni, miserie. A volte si passava il tempo con serenità se non addirittura divertendosi, grazie a passatempi organizzati, come i fuochi di artificio raccontati da De Amicis,<sup>59</sup> o le farse d'uso al passaggio dell'Equatore consistenti in battesimi degli emigranti che per la prima volta si trovavano nell'altro emisfero, oppure spontanei come le danze al suono di orchestre improvvisate.

Molto vividi i ricordi di un'emigrante, dei cui racconti ci siamo già serviti, sul modo in cui, da bambina, i pesci e gli uccelli che accompagnavano il piroscafo potessero con la loro compagnia offrire uno svago ai piccoli passeggeri:

“Ah, i gabbiani, quanti gabbiani! Mai visti, naturalmente. Ci volavano lì e giù pezzettini di qualche cosa, perché le davano poco. Non è come ora che lei porta via dalla sala da pranzo un cestino di pane. Allora lo avevano un po' contato, eh? Ma insomma i bambini... Perché gettavano via, i cuochi, i camerieri, gli avanzi, non so, e allora quei gabbiani! E poi quei pesci che volavano, per noi piccolini! Volavano delle squadre di pesciolini piccolini che sembravano d'argento, ci seguivano. E poi dei pesciolini... cos'erano, quelli, bravi, sono bravi... i delfini. E poi una volta, era con il Mafalda, li abbiamo urtato quel balenottero, lungo 14 o 15 metri, l'abbiamo spaccato

---

<sup>58</sup> Carlo Gerolimich, che fu comandante dell'*Austro Americana* affidò alle righe di un suo volume la ricetta per sperare di evitare di incappare in disastri come quello del *Titanic*:

“Varie proposte furono espresse per difendere le navi dagli ”icebergs” che scendono alla deriva sulla via di New York: ma nessuna ha avuto finora pratica applicazione. ... Ma, intanto, l'unico modo per guardarsi dai ghiacci erranti è l'attenta, ininterrotta vigilanza: e quando la nebbia avvolge la nave non c'è di meglio che affidarsi alla grazia di Dio e diminuire il più possibile la velocità. Chi non è fatalista difficilmente si accontenterà del primo rimedio, e chi ha fretta non vorrà per nulla ammettere il secondo...”

Fonte: C. Gerolimich, *Manuale pratico del capitano e armatore*, Ettore Vram, Trieste, 1915, pp. 395-396.

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

Fonte: E. De Amicis, *Sull'Oceano*, Oscar Mondadori, Milano, 2004, cit., p. 153.

in due. Poverino! Piangevano tutti: era a pezzi. Il comandante avrebbe potuto risparmiarlo ... mah, non so.”<sup>60</sup>

### **Terra!, lo sbarco, hotel per emigranti, il viaggio dopo la traversata**

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

“Quando poi dopo una lunga navigazione di 30 giorni finalmente il giorno 11 gennaio di bel mattino sià principiato a vedere le montagne del Brasile allora tutti siamo messi a strillare e viva e viva la merica ...”<sup>61</sup>

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

---

<sup>60</sup> “*Trenta giorni di macchina a vapore.*” ..., cit., pp. 477.

<sup>61</sup> Lettera di Gio Batta Mizzan al fratello, Santa Maria Boca do Monte, Rio Grande do Sul – Brasile, 17 marzo 1878, in E. Franzina, *Merica! Merica!* ..., cit., p. 81.

Un'altra testimonianza, stavolta letteraria, viene da *Oceano* di Alessandro Baricco: “Quello che per primo vede l'America. Su ogni nave ce n'è uno. E non bisogna pensare che siano cose che succedono per caso, no... e nemmeno per una questione di diottrie, è il destino, quello. Quella è gente che da sempre c'aveva quell'istante stampato nella vita. E quando erano bambini, tu potevi guardarli negli occhi, e se guardavi bene, già la vedevi, l'America, già pronta a scattare, a scivolare giù per nervi e sangue e che so io, fino al cervello e da lì alla lingua, fin dentro quel grido (GRIDANDO), America, c'era già, in quegli occhi, di bambino, tutta l'America.”

ogni anno centinaia di migliaia di immigrati. Nel 1907, l'anno dei record, vennero vagliati più di un milione di emigranti, in un solo giorno di quell'anno ben 11.747.<sup>62</sup>

La struttura, che si trovava su un isolotto nella baia di New York, alla foce del fiume Hudson, a due miglia da Manhattan, era stata progettata nel 1897 ed era costituita da vari edifici, ben 36, dove lavoravano oltre 500 persone, ai quali si aggiunse nel 1901 il *General Hospital Building*. Su tutti dominava il *Main Building*, di tre piani, divisi rispettivamente dal basso in alto in deposito bagagli, sala registrazione, visite mediche e colloqui e dormitorio. Le navi a vapore erano troppo grandi per potere attraccare, e quindi i passeggeri di terza classe venivano trasferiti a *Ellis Island* a bordo di *tender*, non di rado dopo attese che potevano durare anche giorni interi, ma in ogni caso non prima che un medico dell'*Immigration Service* avesse accertato tramite visita a bordo che non vi fossero epidemie e che le norme del diritto marittimo e della navigazione fossero rispettate.<sup>63</sup>

Dopo un breve colloquio i passeggeri di prima e seconda classe potevano sbarcare senza ulteriori formalità, mentre gli emigranti dovevano scendere con i bagagli a mano che erano tenuti a consegnare con il proprio nome o se analfabeti con un simbolo di riconoscimento. Dovevano quindi sottoporsi alla *Line Inspection* che sostituì, a partire dal 1905, l'esame medico non più realizzabile vista la mole del traffico passeggeri. Gli immigrati venivano fatti sfilare in modo che i medici che li osservavano potessero rendersi conto di anomalie fisiche evidenti. Poi veniva l'esame dell'*Eyeman*, che verificava che i nuovi arrivati non fossero affetti da tracoma

---

<sup>62</sup> G. Rocchi, *La selezione degli emigranti a Ellis Island*, in *L'America! ...*, cit., p. 112.

<sup>63</sup> *Ibidem*.

utilizzando un apposito attrezzo, una sorta di forcipe che serviva a sollevare le palpebre ed era molto fastidioso e doloroso. Chi si trovava in condizioni cliniche sospette veniva segnato sul vestito con un tratto di gesso, secondo un codice che ad ogni lettera abbinava una patologia o una parte del corpo, per essere destinato a una visita supplementare che,<sup>64</sup> ove alla fine ci fosse stata diagnosi di malattia infettiva o di deficienza mentale, avrebbe determinato il rimpatrio forzato a spese della compagnia di navigazione della quale il respinto si era servito per il viaggio di andata.<sup>65</sup> Quindi, dopo l'espletamento dei controlli sanitari, era il momento dell'ispezione legale, che si realizzava attraverso domande volte ad accertare che, in base alla legge sull'immigrazione del 1907, i candidati all'ingresso nel Paese non fossero sprovvisti di denaro (servivano almeno 25 dollari oppure, in caso contrario, un nominativo e recapito di amico o parente che garantiva assistenza in caso di necessità) e non fossero diretti in località dove, in quel momento, secondo le autorità americane, non c'era bisogno di manodopera. Il permesso veniva infine negato a chi, spesso ingenuamente ritenendo in tale modo di impressionare favorevolmente gli esaminatori, dichiarava di avere già un lavoro che lo aspettava o addirittura di avere già stipulato un contratto.<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> Queste le corrispondenze tra lettere e deficit riscontrati: B – mal di schiena, C – congiuntivite, CT – tracoma, E – occhi, F – viso, FT – piedi, G – gozzo -, H – cuore, K – ernia, L – zoppo, N – collo, P – fisico e polmoni, PG – gravidanza, SC – cuoio capelluto, S – arteriosclerosi, X – sospetta malattia mentale, X in tondo – malattia mentale confermata.

Fonte: N. Di Paolo, *Ellis Island. Storia, versi, immagini dello sradicamento*, ISLA – Istituto di Studi Latinoamericani Pagani, La Città del Sole, Napoli, 2001.

<sup>65</sup> Per rendere definitiva la diagnosi di malattia mentale venivano rivolte ai candidati domande di logica molto semplici all'interno delle *Mental Room*, del tipo “è mattino o pomeriggio, quante zampe ha un cane, quante insieme un cane e una mucca” e in genere veniva chiesto all'esaminando di inserire alcune figure geometriche al posto giusto dentro una cornice. Per insospettire gli esaminatori bastava veramente molto poco. Era sufficiente dare l'impressione di essere eccentrici nel vestire, eccessivamente gentili, impazienti, imprudenti, nervosi, iperattivi, ridere e sorridere troppo, essere volgari, urlare o gridare, parlare a voce bassa o tremante, piangere, essere perplessi...

Fonte: G. Rocchi, *La selezione degli emigranti a Ellis Island*, in *L'America!* ..., cit., p. 116.

<sup>66</sup> A. Molinari, *Le navi di Lazzaro* ..., cit., p. 54

Per chi emigrava in America Latina, le verifiche allo sbarco erano molto meno puntigliose, e gli emigranti venivano accolti in strutture non molto dissimili dalle locande o degli alberghi per emigranti già sperimentate nei porti di imbarco, le case di immigrazione o le *Hospedarias de Imigrantes*. Ecco un giudizio su come si presentava l'*Hospedaria* di Santos, Brasile, nei primi anni del Novecento:

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

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

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

Doppo Rio zanero siamo voltati per Santa Caterina e poi a Rio Grande e poi siamo andati a porto alegre e poi a Rio Pardo siamo discesi in terra ma tutto il naviglio di mare abbiamo messi 42 giorni qui a Rio Pardo siamo fermati 6 giorni e poi siamo montati sui cari bagagli e done e piccoli sui cari e no altri chi voleva caminavano ma dario pardo a Santa Maria Bocca di Monti avemmo strapassatti pradarie selve e

---

<sup>67</sup> T. Rosati, *Assistenza sanitaria degli emigranti e marinai*, cit., p. 154.

Boschi fecino da mangiare in campo dormire sotto le tende ma la nostra navigazione del Carro adurato 15 giorni il vito era suficiente per tuti copavino un manzo al giorno minestra e pane suficiente e caffè bondante, finalmente nusiano menati tuti in un bosco ceh si vedeva legni e Cielo la poi erino tutti disperati non sapevino cosa fare finalmente io e altri tre amici Bilunesi abiamo principiato a camminare a Santa Maria che erino 6 ore distante per provvedersi Colonia di particolari che avevino terre disponibili finalmente dopo diversi giorni di Camino siamo andati in diversi punti ma mi pareva troppo Cara ma zirando e dimandando finalmente abiamo trovato una buona Colonia ...”<sup>68</sup>

### **Partenze di emigranti dal porto di Trieste tra le due guerre e nel secondo dopoguerra**

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

---

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

di Danzica, che godeva di una buona posizione geografica e della protezione del governo polacco che si spingeva, secondo alcune fonti, a fare negare il visto dal proprio consolato di New York agli emigranti che dichiaravano di volere rimpatriare attraverso il porto di Trieste.<sup>69</sup>

Negli anni Venti Trieste divenne porto di imbarco per la *aliyà*, termine ebraico che significa salita ed indica la volontà degli ebrei della diaspora di emigrare nella antica terra di Israele con il proposito di insediarsi permanentemente. Tale flusso migratorio fu in ogni caso molto ingente, nell'ordine, secondo alcune valutazioni, delle 150.000 persone.<sup>70</sup> Esso si svolse sostanzialmente in due fasi: una prima che ebbe come protagonisti prevalentemente ebrei sionisti di nazionalità polacca, e una seconda che vide invece prevalere ebrei tedeschi o di altri paesi caduti sotto il dominio nazista.<sup>71</sup>

I viaggi venivano gestiti e organizzati dal *Lloyd Triestino* e in certi casi, dai giornali sanitari di bordo emergevano delle situazioni tali da rievocare i viaggi degli emigranti dell'epoca della vela o della prima fase di quella del vapore, prima che fosse diffuso a bordo l'uso di sistemi di refrigerazione degli alimenti:

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

---

<sup>69</sup> Archivio di Stato di Trieste, Governo Marittimo, b. 876, f. IV.

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

<sup>71</sup> M. Bercich, *Il Comitato di assistenza agli emigranti ebrei di Trieste (1920-1940): flussi migratori e normative*, in “Qualistoria”, N. 2, dicembre 2006, p. 23.

<sup>72</sup> Op. cit., p. 50.

Anche nel secondo dopoguerra la città giuliana ebbe un ruolo di un certo rilievo nelle partenze di navi di emigranti, di un tipo inedito rispetto al passato, emigranti assistiti stavolta, cioè emigranti che lo Stato incentivava a partire. Le partenze avvenivano dalla Stazione Marittima, praticamente da Piazza Unità, non più nell'anonimato, nel disinteresse o nel sollievo con cui erano avvenute prima del 1914 da Servola, bensì in mezzo ad una folla di parenti e amici che restavano sulla banchina a salutare, piangere, sventolare fazzoletti. Stavolta toccava partire a triestini ed istriani, prevalentemente per l'Australia, ma anche per Stati Uniti e Canada. Ed era la prima volta. Ecco come Giani Stuparich raccontava una di queste partenze dalle colonne de "Il Lavoratore":

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

---

<sup>73</sup> Giani Stuparich, *Trieste emigra*, "il Lavoratore", 1 agosto 1955.