

Dossier di documenti

“Verso le Americhe”

- Davide Maria Daccò, *L'emigrazione italiana in Argentina (Parte I)*, Conf. Cephalal. 2016; Vol. 26, N. 2: 43-56 © Mattioli 1885, p.47.

p.47: [...] Per dare l'idea della portata del fenomeno migratorio italiano è significativo fornire qualche dato numericopreliminare. Tra il 1876 (anno della prima rilevazione ufficiale) e il 1915 si calcola l'espatrio di 14 milioni di italiani, con una media di circa 350.000 unità all'anno e secondo un progressivo incremento: da 1.300.000 unità del decennio 1876-1885 fino a quasi 6 milioni nel 1906-1915. [...] Per quanto riguarda il caso dell'Argentina prevale una popolazione migrante giovane e, rispetto ai flussi orientati verso il Brasile o gli USA, composta anche da lavoratori qualificati o specializzati, infatti: [...] l'allargamento della frontiera (dopo lo sterminio degli indios) permise di mettere a frutto milioni di ettari. [...] L'espansione si collegò allo sviluppo delle ferrovie e promosse un processo di crescita di altre attività (dal commercio ai servizi) in cui gli immigrati trovarono un'occupazione. C'erano opportunità non soltanto per gli operai ma anche per i professionisti, medici, farmacisti, professori, musicisti, preti, avventurieri di ogni genere, persone con un piccolo capitale, con poche chances nella società d'origine, ma che trovavano nuove possibilità tra tanti italiani che avevano bisogno dei loro servizi [...].

pp. 49-51: [...] Presa la decisione di partire, i nostri connazionali si imbarcavano su una delle tante navi a vapore che compivano la spola oceanica. Oltre al famoso *Nord America* sul quale effettuò la traversata De Amicis, vi erano moltissimi altri piroscafi che affrontavano le acque dell'Atlantico, come il *Re d'Italia*, l'*Umberto I*, il *Sud America*, il *Sirio*, il *Perseo*, l'*Orione*, il *Virgilio*, il *Dante* o la *Palestro*, afferenti a diverse compagnie di navigazione e ampiamente pubblicizzati tanto sulla stampa italiana quanto su quella argentina, che ne decantavano le doti di velocità e sicurezza. [...] Partendo da Genova dopo 3 o 4 giorni di navigazione si attraversava lo stretto di Gibilterra e si entrava nell'Atlantico; dopo circa altri 6 o 7 giorni si passava per San Vicente, l'isola di Capo Verde dove veniva fornito di carburante. La tappa successiva era il passaggio dell'equatore che - proprio come descritto da De Amicis nel romanzo - era un momento di festa e allegria, accolto nelle prime classi con l'apertura di costosi champagne, mentre nelle terze dallo stupore di non vedere altro che la linea piatta dell'orizzonte, laddove la cultura popolare aveva immaginato una grande barriera di confine o, comunque, segni di demarcazione evidenti ben riconoscibili.

Arrivati a Buenos Aires e stremati dalla lunga traversata, i migranti non avevano ancora concluso il loro viaggio, in quanto prima di sbarcare dovevano ricevere il *nulla osta* da parte delle autorità locali: a bordo delle navi salivano, quindi, una commissione medica, che esaminava le condizioni di salute di passeggeri ed equipaggio, e una commissione amministrativa, che si occupava di controllare i documenti degli immigrati, appuntandone le generalità nelle liste del *Registro General de los Inmigrantes*.

[...] La legge argentina, pur assai permissiva in materia, proibiva l'immigrazione di determinate categorie sociali, considerate non *utili* alla crescita della nazione: gli ultrasessantenni (non adatti al lavoro) e le donne maggiori di 30 anni che viaggiavano da sole (ritenute potenziali prostitute). Tuttavia, la legge come nota Emanuela Bagalà non era sempre rispettata alla lettera: (...) *molti emigrati ultrasessantenni, soprattutto quando l'aspetto fisico glielo permetteva, cancellavano la data di nascita nel passaporto per sembrare più giovani, cosa che veniva spesso scoperta dalla commissione di controllo*. Se sulla carta nei confronti degli ultrasessantenni e delle donne sole si sarebbe dovuta applicare un'unica politica - quella del rimpatrio in Italia - tuttavia il governo argentino adoperava degli evidenti *distinguo*: (...) *vigeva un'elasticità maggiore per l'entrata nel paese degli ultrasessantenni rispetto alle donne, perché sicuramente conoscevano un mestiere o avevano l'opportunità di alloggiare da qualche paisano o parente, senza ricadere sul governo*

argentino; non avevano figli a cui badare, perciò era più facile che se la cavassero da soli nel nuovo mondo. Bagalà E., *La Buenos Aires degli italiani*, cit. 135-179.

p. 53: [...] Le case de *la Boca* erano chiamate *conventillos* e costituivano il sistema abitativo tipico della popolazione migrante e molto diffuso anche in altre zone della città, pur senza il peculiare dato coloristico delle pareti esterne. Condizione escludente per affittare una casa in Argentina, infatti - allora come oggi - era quello di avere una *garantia*, cioè che un cittadino argentino proprietario di un immobile garantisse per l'aspirante inquilino.

Se a questo aggiungiamo i prezzi proibitivi dei canoni d'affitto e le condizioni di semimiseria in cui versavano la maggior parte di coloro che venivano a cercare fortuna nel Nuovo Mondo, ben si capisce come i *conventillos* rappresentassero quasi una scelta obbligata per gli emigrati: per entrarvi ad abitare non era, infatti, necessaria nessuna *garantia* e i padroni erano spesso italiani, per cui si avviava anche al problema della barriera linguistica.

Se pure i *conventillos* rappresentassero una soluzione più economica, anche in questo caso vi era chi ci speculava e i prezzi attuati da proprietari senza scrupoli erano spesso da strozzinaggio in relazione alla qualità abitativa: si trattava di abitazioni precarie, con condizioni di vita rispetto alle quali il ricordo dell'*Hotel de los Inmigrantes* appariva quello di un albergo di lusso. Le famiglie degli emigrati vivevano tutte in una stessa stanza e non vi era quasi mai un letto per ogni persona. Molto diffusi erano i sistemi del "letto caldo", che consisteva nell'affittare un letto per turni rotativi e riposarvi alcune ore, o quello ancor più scomodo della *maroma*: due funi inchiodate alla parete all'altezza delle spalle che si facevano passare sotto le ascelle e che, lasciandosi cadere con tutto il peso del corpo, permettevano di dormire in piedi. I letti erano comunque senza lenzuola e la qualità del riposo era duramente condizionata dal cattivo isolamento delle stanze (dovuto principalmente ai tetti in lamiera), con un caldo insopportabile d'estate e un freddo umido (dovuto alla vicinanza del fiume) in inverno.

La vita nei *conventillos* era comunitaria e priva di qualunque forma di *privacy*: ogni stanza aveva una finestra sulla strada e una porta che affacciava sul patio comune, vero e proprio fulcro sociale dove si consumavano tutti quegli amori e passioni, odi e vendette, nonché i duelli e regolamenti di conti tra *bravos* (malviventi), descritti in molti testi di tango.

pp. 51-52: [...] Una volta sulla terra ferma a coloro che non avevano già contatti, parenti o amici, veniva fornita tutta l'assistenza logistica necessaria. A chi voleva spostarsi verso altre città veniva, come si è detto, pagato l'intero costo del viaggio; diversa era la sorte di chi (la maggior parte) voleva rimanere a Buenos Aires, per i quali la prima e quasi obbligata tappa era il soggiorno presso l'*Hotel de los Inmigrantes*, enorme struttura a quattro piani adiacente al porto, ideata appositamente per ospitare la popolazione migrante. [...] La vita nell'*Hotel de los Inmigrantes* era scandita da regole e ritmi ferrei, necessari per la convivenza armoniosa di un così grande ed eterogeneo novero di persone: indipendentemente dallo stato coniugale uomini e donne dormivano in stanze separate e, anche dopo la sveglia - rigorosamente alle sei del mattino - e la colazione (pane, latte, caffè o *mate*) le giornate dei due sessi seguivano corsi diversi. Le donne si dedicavano a lavori domestici come lavare i panni o curare i bambini, mentre gli uomini si recavano alla vicina *Oficina de trabajo* ("Ufficio del lavoro") dove venivano seguiti nella ricerca di una collocazione lavorativa. La struttura funzionava, infatti, come una vera e propria agenzia di collocamento, presso la quale i datori di lavoro potevano lasciare le loro offerte e alle pareti venivano affissi gli elenchi degli immigrati in cerca di una determinata occupazione. A ogni ospite veniva dato un numerino con il quale poteva uscire ed entrare liberamente dalla struttura, ma dopo le 10.00 di sera le porte venivano chiuse e chi non fosse rientrato avrebbe dovuto dormire all'aperto. Una campanella avvisava dell'orario del pranzo (alle 11.00) e della cena (alle 18.00), durante i quali venivano proiettati filmini ricreativi che riguardavano l'Argentina, dalla storia del paese alle bellezze delle sue province, dagli usi e costumi degli abitanti fino alle leggi e regole locali da rispettare. Il menù

classico dell'*Hotel* comprendeva spesso piatti a base di carne, alimento che rappresentava un vero e proprio lusso agli occhi di chi raramente in patria aveva potuto permettersi di mangiarla.

pp. 52-54: [...] Il quartiere la Boca era il quartiere con in assoluto il più alto rapporto appartenenti alla comunità italiana/abitanti era quello de *la Boca*, che registrava il 53% di abitanti italiani, più della metà. Situato all'estremo limite sud di Buenos Aires e immediatamente adiacente a *Puerto Madero*, il grande distretto portuale della città, *la Boca* era una zona disabitata dagli argentini perché soggetta a continue inondazioni del fiume. L'area incominciò a popolarsi con l'insediamento da parte dei primi emigrati italiani, la maggior parte dei quali genovesi, che diedero al *barrio* quell'aspetto singolare e variopinto che ancora oggi lo caratterizza e che ne fa una delle principali attrazioni di Buenos Aires. [...] Gli abitanti del quartiere erano chiamati in tutta la città *Xeneizes*, castiglianizzazione di *Zeneizi*, cioè *Genovesi* in dialetto.

- **Augusta Molinari, *Porti, trasporti, compagnie*, in Piero Bevilacqua, Andreina De Clementi, Emilio Franzina (a cura di), *Storia dell'Emigrazione italiana. Partenze*, Donzelli 2001**

pp.239-241: Tra i porti italiani è quello di Genova a gestire per quasi un secolo la mole più consistente del traffico di emigrazione. Qui la quota degli imbarchi per le Americhe è già di notevoli dimensioni in epoca preunitaria. Questi flussi sono in parte da ascrivere alla precocità con cui si manifestano nell'area ligure i fenomeni migratori, anche se appare assai probabile che a imbarcarsi a Genova fossero anche migranti provenienti da altre regioni. [...] Meta privilegiata di questi flussi sono le regioni del Plata (68%), subito dopo vengono gli Stati Uniti (16,5%) e il Brasile (8%). Dal 1876 al 1901 nel porto di Genova si imbarca il 61% dell'emigrazione transoceanica italiana. Negli anni successivi, la meridionalizzazione dei flussi e la prevalenza delle correnti migratorie per gli Stati Uniti farà assumere al porto di Napoli il primato nel traffico di emigrazione. Già nel 1901 il porto di Napoli imbarca una quota di emigranti che è il doppio di quella del porto di Genova. A partire dal 1905 prendono consistenza anche i traffici migratori nel porto di Palermo e con quote meno rilevanti anche in quello di Messina. [...] Non pochi erano gli emigranti che morivano durante il viaggio o che venivano respinti nei porti di arrivo perché gravemente ammalati. Si legge nel giornale sanitario di bordo del piroscafo "Città di Torino" partito da Genova per New York nel novembre del 1905: 'Fino ad oggi su 600 imbarcati ci sono stati 45 decessi dei quali: 20 per febbre tifoidea, 10 per malattie broncopolmonari, 7 per morbillo, 5 per influenza, 3 per incidenti in coperta'. Il viaggio transoceanico era un'esperienza ad alto rischio. Si poteva fare naufragio, essere sbarcati in un paese diverso da quello di arrivo. La cosa che accadeva con maggior frequenza era di contrarre malattie contagiose a causa delle condizioni di affollamento e di sporcizia in cui avveniva la traversata.

- **Stefano Lanza, *La dura vita di un clandestino nel sogno americano. Storia di Eligio Pizzorno***
www.ciseionline.it/raccontimigranti/storia_07.asp

Eligio Pizzorno nasce a Calice Ligure, in provincia di Savona, il 10 gennaio 1903.

La sua è la storia drammatica di un immigrato clandestino negli Stati Uniti d'America che, per sfuggire alla povertà in Italia, va incontro alla miseria nel "Paese delle Grandi Opportunità", ma oramai prossimo a divenire il "Paese della Grande Depressione".

[...] Eligio Pizzorno sbarca a Filadelfia il 2 Settembre 1926 [...]. La prima meta di Eligio è Chester, cittadina a pochi chilometri da Filadelfia, nello stato della Pennsylvania [...], dalla quale comunica, con una lettera alle sorelle del 22 Ottobre 1926, di aver trovato una abitazione lungo la strada principale. L'anno successivo, in una cartolina del 31 Ottobre 1927 inviata al fratello ferroviere e scritta in un buon inglese, lo troviamo già a New York; la permanenza in quella metropoli deve essere durata almeno fino al 1932 quando, in una lettera per la mamma e le sorelle del 10 Marzo 1932, comunica loro il suo nuovo indirizzo e le condizioni di estrema miseria in cui versa per mancanza di lavoro, evidenziando inoltre grande sofferenza per i trattamenti di cui è fatto oggetto, atteggiamenti razzisti che gli impediscono perfino di poter usufruire, in quanto clandestino, delle mense dei poveri. Una lettera del 21 Luglio 1938 indirizzata alla mamma ed alle sorelle ci fa ritrovare Eligio nel Delaware, nella città di Wilmington. [...] Negli anni a venire la cartolina natalizia del 10 Novembre 1947 per la mamma Emma Cappa, ma soprattutto le lettere del 22 Giugno 1960 e del 6 Settembre 1962 per la sorella Angiolina Pizzorno, sempre provenienti da Willington, rappresentano la raggiunta stabilità abitativa e lavorativa, una graduale scalata di Eligio verso l'integrazione ed ad un seppur modesto benessere, il tutto però contraddistinto da sentimenti rancorosi verso gli americani per le sofferenze subite nel passato.

- **Luigi Favero, Centro Estudios Migratorios Latinoamericanos, Buenos Aires**
www.altreitalie.it/pubblicazioni/rivista/numeri_arretrati/n_7/saggi/le_liste_di_sbarco_degli_immigrati_in_argentina.kl

Nel 1876, sotto il governo del presidente Nicolás Avellaneda, viene promulgata la prima legge organica sull'immigrazione e la colonizzazione. Si tratta della legge n. 817.

[...] L'art. 1 recita: «Si crea il Dipartimento generale dell'immigrazione, alle dipendenze del Ministero dell'Interno». L'art. 3 tratta diffusamente dei compiti e delle attribuzioni di tale dipartimento: mantenere i contatti con gli agenti di immigrazione all'estero, incentivare l'immigrazione soprattutto di agricoltori e facilitarne il viaggio mediante contratti stipulati con le compagnie di navigazione; ispezionare le navi che trasportano migranti, verificando le condizioni igienico-sanitarie; controllare lo sbarco degli immigranti e provvedere al loro alloggio e inoltre ai luoghi di destinazione finale attraverso gli uffici del lavoro, ecc. I paragrafi che più interessano il nostro argomento sono il sesto e il quattordicesimo, che dispongono, tra le attribuzioni del Dipartimento, «esigere dai capitani delle navi che trasportano migranti le liste di questi ultimi, i loro passaporti, documenti e altre informazioni che siano necessarie» (par. 6°); «mantenere un registro numerato in cui annotare, in ordine cronologico, l'arrivo di ogni immigrante, il suo nome, cognome, età, sesso, nazionalità, stato civile, religione, professione, se sa leggere e scrivere, luogo di provenienza e luogo di destinazione» (par. 14°). [...] Il 22 marzo 1872 veniva creata la Oficina de Trabajo (Ufficio del lavoro), alle dipendenze della Commissione centrale, per cercare di porre un freno alla miriade di agenzie di collocamento, che spesso erano vere e proprie agenzie di sfruttamento dei nuovi arrivati.

- ***Gli Italiani negli Stati Uniti e specialmente nello Stato di Nuova York, in «Bollettino dell'Emigrazione», n.2, 1902, pp.20-26***

pp.20-26: Colonie agricole - [...] L'astensione di buona parte degli immigrati italiani dall'agricoltura [...] è tanto più notevole inquantochè i più di essi provengono da regione essenzialmente agricole ed hanno sempre lavorato i campi fino al giorno della partenza per l'America. Le ragioni di tale astensione sono molteplici: la mancanza di mezzi per dedicarsi all'agricoltura per proprio conto, e per sopperire alle spese di primo impianto; il carattere temporaneo di una parte della immigrazione

italiana; il fatto che la richiesta della mano d'opera agricola non è organizzata come quella dei braccianti per opere edilizia, ferroviarie o minerarie, e che i lavori agricoli non sono così ben retribuiti, mentre sono meno continui; la facilità con cui in America l'immigrante cambia mestiere; l'attrattiva sempre maggiore delle grandi città; il bisogno impellente (per la maggior parte dei nuovi venuti) di guadagnarsi subito i mezzi di sostentamento. Un'ultima ragione di tale fenomeno si deve trovare nel fatto che negli Stati Uniti è solo ammessa l'immigrazione libera, essendo vietata [...] l'introduzione di immigranti sotto contratto, la quale [...] è quasi sempre fatta a scopo agricolo dagli Stati stessi o da grandi Compagnie, che non solo trasportano a loro spese l'immigrante sui terreni che gli sono destinati ma gli anticipano anche, in certi casi, le spese di primo impianto. [...] Siccome però ogni regola ha le sue eccezioni, così anche negli Stati dell'Est [...] esistono alcune colonie agricole italiane [...]. Nello Stato di New Jersey ha bella fama la colonia agricola di Vineland. Si compone di 500 famiglie circa, corrispondenti a una popolazione di 3700 persone, che hanno possedimenti, campi coltivati, vigneti e cantine. Essa fu costituita nel 1873 per opera [...] [del] cav. Sechi De Casali [...]. Il luogo è salubre, il clima mite, e il suolo silico-calcareo di facile lavorazione e adatto alla coltura dei cereali, specialmente a quella della frutta minuta, come fragole, lamponi, more, ecc e delle ortaglie, soprattutto delle patate dolci che qui si consumano molto e si esportano in quantità [...]. Le mercedi colà praticate per gli agricoltori giornalieri sono di dollari 1,25 al giorno (senza vitto e alloggio) e di dollari 12 a 14 al mese per quelli che vivono nelle famiglie, le quali, inoltre, forniscono loro vitto, alloggio e vestiti. I terreni coltivabili si offrono in vendita [...] al prezzo medio di dollari 20 l'acre, pagabili un quarto in contanti all'atto della vendita ed il rimanente in rate mensili o annue, entro cinque anni, coll'interesse del 6 per cento. [...] In media il reddito lordo di un acre di terreno ben coltivato è di cento dollari: le spese non eccedono mai il reddito, ma lasciano un margine remunerativo, ed il coltivatore diligente può risparmiare comodamente 250 dollari all'anno. [...]

Colonie urbane - La popolazione urbana di New York città è calcolata a circa duecentomila [...] Generalmente gli Italiani abitano nelle così dette 'Tenement Houses' che possono definirsi: case o fabbricati occupati da tre o più famiglie, che vivono indipendentemente l'una dall'altra, avendo però in comune scale, corridoi, ripostigli, latrine, ecc. In alcune di queste case vivono anche venti o trenta famiglie, l'eccessiva agglomerazione e la mancanza di pulizia costituivano, specialmente alcuni anni or sono, un grave pericolo per la pubblica salute. In seguito però alla 'Tenement Houses Law' del 1894 un apposito comitato fu incaricato di procedere ad un'accurata inchiesta sulla costruzione, sicurezza e salubrità, sugli affitti di tali fabbricati e sulle condizioni generali dei loro abitanti in rapporto all'igiene, alla moralità e all'educazione pubblica. L'opera di quel Comitato produsse i più salutarî effetti, promovendo [...] importanti lavori di risanamento nei quartieri più infetti e l'istituzione di bagni pubblici e di parchi. [...]

Arti, mestieri, professioni - [...] Migliori sono le condizioni degli Italiani che si occupano in arti o mestieri: i muratori sono pagati dai 3 ai 4 dollari al giorno; gli scalpellini dai 4 ai 5 dollari, i minatori da 1,75 a 3, i falegnami dai 3 ai 5 dollari, secondo l'abilità, e così i fabbri e ferrai. [...] Un'industria assai importante, pel numero di italiani che in essa sono impiegati, è quella della seta: in essa vi sarebbero trentamila italiani (per gli Stati di New York, New Jersey e Pensilvania), comprendendo i vari opifici: filatoi, tessiture di stoffe e di nastri, ed apparecchi, tintorie e confezioni per signore. I tessitori guadagnano da 8 a 10 dollari per settimana, le incannatrici da 3 a 6, le filature da 3 a 4, le orditrici da 8 a 10, gli apparecchiatori da 9 a 15.

[...]

Piccolo commercio - [...] Da una statistica compilata da un consigliere della Camera di commercio di New York, il sig. Personeni, risulta che si avrebbero in questa città 10000 botteghe o magazzini italiani, così ripartiti:

Botteghe di barbiere	2750	Calzolerie e botteghe di	
Beccherie	250	ciabattini	2300
Confetterie	200	Panetterie	250
Farmacie	125	Ristoranti	200
Gioiellerie	75	Spacci di tabacchi	150
Negozi di fruttivendoli	600	Sartorie	200
Pizzicherie	1300	Negozi varii	1000
Negozi di liquoristi (<i>bar</i>)	600		

- Vittorio Cantù, Cantù V., “L’igiene a bordo dei piroscafi addetti al trasporto di emigranti: proposte di riforma”, Tip. Delle Mantellate, Roma, 1895.

p. 54 “L’impressione di disgustosa ripugnanza che si riceve scendendo in una stiva dove hanno dormito gli emigranti è tale che, provata una volta sola non si dimentica più”. A bordo respirare era quasi impossibile, l’aria era piena del fumo e dei vapori delle macchine, i letti erano sacchi di paglia increspati e maleodoranti sistemati in anguste cuccette di legno. Per fuggire da questi miserevoli ambienti, appena possibile, tutti salivano sul ponte superiore e sedevano all’aperto. La durezza del viaggio peggiorava le condizioni fisiche dei passeggeri che, in molti casi, erano scarse già prima della partenza.

- *La stazione di disinfezione per i bagagli degli emigranti nel porto di Napoli*, in «Bollettino dell’Emigrazione», n.2, 1904

pp.49-51: Sin dai primi del 1902, il Commissariato dell’emigrazione, iniziando l’applicazione della legge 31 gennaio 1901, portava la sua particolare attenzione sulle condizioni in cui svolgevasi il servizio degli emigranti nel porto di Napoli [...] Il servizio della disinfezione veniva [...] disimpegnato, già da parecchi anni, in condizioni affatto precarie e onerosissime, usufruendo della piccola stazione del Molo San Vincenzo, che era stata nel 1895 istituita dal Ministero dell’interno per la sola disinfezione dei passeggeri in arrivo e che, per la scarsa sua potenzialità, non poteva in alcun modo rispondere alle esigenze di un movimento di emigrazione come quello di Napoli. [...] Venne dunque dal Commissariato deciso di costruire senz’altro, nella località che meglio si prestasse, tanto per riguardo alle zone di imbarco, quando in relazione agli altri impianti a farsi per ricovero degli emigranti, e sulla base di un disegno di massima già fissato di accordo tra il locale ispettore dell’emigrazione, il capitano di porto, i medici preposti ai servizi sanitari per gli emigranti, e il locale Ufficio del genio civile, un apposito edificio ad uso di stazione di disinfezione, cui si aggiunsero più tardi alcune sale per la vaccinazione di quegli emigranti che non potessero trovar posto nel divisato ricovero, ed altri locali per gli uffici dipendenti dal Commissariato. [...] Lo stabilimento sorge presso l’ingresso principale del porto, sul piazzale a levante della Traversa di Via Duomo: a pochi passi quindi dal recinto della Stazione Marittima e nell’immediata vicinanza delle banchine di approdo dei piroscafi. [...] Nel piano terreno trovansi distribuiti tutti i locali per lo stabilimento di disinfezione propriamente detto, più le sale per la vaccinazione, un locale per il servizio cambiario gestito dal Banco di Napoli, ed un vasto porticato di aspetto, situato nella parte

centrale dell'edificio, verso mezzogiorno. Al piano superiore trovansi distribuiti gli uffici del regio Ispettorato dell'emigrazione, più altri locali che dovranno servire all'Amministrazione del ricovero.

- **Stati Uniti (Circolare n.176 in data 27 settembre 1906), «Bollettino dell'Emigrazione», n.3, 1907**

p.101: La "Society for Italian Immigrants" di Nuova York comunica a questo ufficio che le autorità federali della immigrazione respingono senza alcun esame i passeggeri clandestini, anche se si tratti di persone sane e robuste, validamente garantite da parenti stretti residenti negli Stati Uniti. In conseguenza di ciò i passeggeri clandestini rimangono detenuti a bordo dei piroscafi, sotto la rigorosa sorveglianza delle compagnie di navigazione alle quali sono comminate multe fortissime qualora essi riescano a fuggire, e vengono poi arrestati e sottoposti a processo al loro ritorno in patria, per la frode commessa in danno del vettore.

- **Vivilargentina**
www.vivilargentina.com/emigranti/

[...] Quando arrivavano, dopo aver passato i controlli doganali, le persone venivano condotte all'Hotel da una stradina interna, mentre i loro bagagli venivano trasportati dai carrelli in un deposito. Nei piani superiori c'erano i dormitori, 4 per piano e in totale potevano ospitare 4mila persone. Tutti gli spazi, dai dormitori ai bagni, e le mense erano divisi per sesso. L'edificio è stato dichiarato monumento storico nel 1990: un modo di rendere omaggio a tutti color che sono passati da lì tra il 1911 e il 1953. [...]

[...] Potevo scegliere uno qualsiasi di questi personaggi e raccontarvi la loro storia. Ma quella sera, ascoltando la storia della nonna Noemi (anzi, Noemia, ma detestava quella variante causata da un errore di trascrizione) che, promessa sposa abbandonata, agli inizi del '900 si imbarca da sola verso il Sudamerica, per rintracciare il fidanzato spergiuro e, dopo averlo trovato, lo obbliga a sposarla, oppure la storia di ... insomma, quella sera ho capito che dovevo iniziare non da una persona in particolare, ma da tutti quelli che, nei secoli, hanno abbandonato, per mille ragioni, la loro patria, per adottarne una nuova. [...]

[...] Spesso si pensa che le rotte dell'emigrazioni fossero dirette: ci si imbarcava a Genova, a Palermo o Napoli e si sbarcava a New York, San Paolo o Buenos Aires. Non è così, le compagnie di navigazione tracciavano le rotte più convenienti per loro, con diverse tappe e spesso la prima tappa era New York, anche se non era la destinazione finale di tutti gli emigranti a bordo. Da New York proseguivano verso sud, verso il Brasile, Montevideo o Buenos Aires, ultima tappa.[...]

[...] Nell'Hotel de inmigrantes si cercava in tutti i modi di rendere confortevole e gradevole il soggiorno delle persone [...] L'edificio ha quattro piani, per un totale di 10.645 metri quadri. Al piano terreno c'era la sala mensa dove potevano mangiare settecento persone per volta (c'erano 4 turni). C'erano inoltre le cucine, la mensa degli impiegati, una biblioteca, la lavanderia, una sezione con officine e laboratori e gli uffici amministrativi. La sveglia era molto presto, e la giornata cominciava con una colazione a base di caffè latte, mate cocido (il mate servito come infuso in tazza) e pane sfornato dal panificio interno. Durante la mattinata le donne svolgevano faccende domestiche, mentre gli uomini svolgevano le pratiche all'ufficio collocamento. Di solito il pranzo era una minestra abbondante, uno spezzatino di carne, il *puchero* (carni e verdure bollite), pasta o riso e uno stufato di carne.[...] verso le sei cominciavano i turni per la cena. Ai nuovi arrivati davano un numero, e così potevano entrare e uscire liberamente, per iniziare a conoscere la città. Sebbene i

giorni di permanenza erano pochi (dai tre ai 5), in caso di necessità il soggiorno poteva essere prolungato.

- **Memorie e migrazioni**

www.memoriaemigrazioni.it/prt_memorie.asp

Testimonio de Luis Bellini, in Luis Priamo, *Memorias de la pampa gringa. Recuerdos de Primo Rivolta, Luis Bellini y Camila Cugino de Priamo*, Universidad Nacional de Quilmes Editorial, Buenos Aires 2005, pp. 136-138. Traduzione di Federica Bertagna.

«Mio nonno è venuto in Argentina nel 1892 e si è stabilito direttamente a San Carlos Centro. [...] Questa zona era pura pampa, terreni pianeggianti, senza alberi. Qui, nella stessa San Carlos, non c'erano alberi, solo arbusti. A incaricarsi di piantare gli alberi furono gli stessi agricoltori, per offrire ombra agli animali, che erano i loro veri macchinari. Perché furono i cavalli e i buoi i primi strumenti per sfruttare la terra che loro ebbero a disposizione. Optarono per il cavallo, che è più agile, più veloce, anche per spostarsi da un posto a un altro. Bisogna pensare che la prima industria che nacque in queste colonie fu quella dei carri. [...] Erano già veramente delle piccole fabbriche, e alcune grandi. Dato che si faceva tutto a mano [...] ci lavoravano fino a cinquanta operai [...].»

Domenico Pittarini, *Dall'Argentina*, in "La provincia di Vicenza", 24 novembre 1889 [pubblicato in Domenico Pittarini, *Notizie dall'Argentina. Rio Segundo-Cordoba, ottobre 1889*, a cura di Emilio Franzina, Errepublica, Vicenza, 2001, pp. 15-17].

«Arrivato a Buenos Ayres a notte fonda, insieme a due amici di bordo andammo a cenare e a dormire in una osteriuccia (fonda) in vicinanza all'ufficio d'immigrazione. [...] Passammo quella notte alla fonda senza poter chiudere occhio, in una camera che pareva una stalla, cullati da sussulti continui, col soffitto crollante, in mezzo all'umidità, sopra un letto o a dir meglio sopra un canile, tanto era lurido e duro, con la porta che non si poteva chiudere, sbattuta dal vento, e con un freddo da invidiare l'inverno dei miei paesi. [...] Alla sera del 16 ci recammo alla stazione del sud, la più bella di Buenos-Aires, e prendemmo il treno per l'Azul.»

1901, Buenos Aires, Lucia Nebbiolo Gonella

«E poi a Montevideo, per forza, e li veniva... il pilota che ci portava a Buenos Aires. Molte ore eh? Perché allora le navi andavano piano... io non so a cosa andavano. Il Rio [sc. il Rio de la Plata] giallo, sporco, pieno di alberetti, foglietti, cestini... Finché si arrivava là... e arrivati là per noi c'era mio papà che aveva preparato 'sta baracca di legno coperta di latta, per non spendere. Oh, bisognava risparmiare per tornare, eh? C'era mio papà, abbiamo caricato un carretto, non macchine, non vetture, eh? Un carrettino e noi addietro a piedi... la Dogana brava, tutti bravi, ma non avevamo niente. Ecco c'era l'Emigrazione, l'Ufficio dell'Emigrazione [sc. l'Hotel de inmigrantes], splendida, bella pulita... un mangiare! Finalmente abbiamo mangiato un po' bene. Tutte le comodità... E lì c'era un sacco di gente ricca, tutti possidenti, specialmente di terre, all'Emigrazione, che venivano a prendere gli operai... cioè i lavoratori, macché operai, i contadini, che li portavano nell'interno per fargli lavorare la terra... Il prezzo del viaggio era meno di 100 lire, perché c'ero io, eh? Perché altrimenti, se non c'era la bambina che pagava e non pagava, costava soltanto settanta; nei cameroni 70-80 lire. Durava 28-30-32-34 [sc. giorni], dipendeva dal mare dal carico [...].»

- Di Venuta Bruno, *La Merica altavillese. Gli altavillesi in USA dal 1876 al 1924*, 10/17, Salerno 2006

p.15:

Linea Germanica del Mediterraneo tra **NAPOLI e NEW-YORK**

Eseguita dai più grandiosi e Celeri Vapori Espressi dalle Compagnie
AMBURGHESE AMERICANA **NORDDEUTSCHER LLOYD**
 DI AMBURGO DI BREMA

Partenze da NAPOLI direttamente

30 Ottobre 1896	Vapore	EMS	direttamente	3. ^a Classe L. 186
2 Novembre	"	KAISER W. II.	via Genova	
13	"	COLUMBIA	direttamente	
16	"	WERRA	via Genova	
27	"	FULDA	direttamente	
6 Dicembre	"	EMS	"	
9	"	COLUMBIA	direttamente	
14	"	KAISER W. II.	via Genova	

Prezzo di 1.^a cl. da 450 a 1100 fr. (oro) di 2.^a cl. fr. 300 a 350 (oro)
 più il viaggio Napoli Genova per i Vapori (Via Genova)
 per i passeggeri di prima e seconda Classe

Il prezzo di 3. cl. dei biglietti di ritorno da NEW-YORK a NAPOLI è di L. **160**

Linee di Vapori Francesi e Inglesi Da NAPOLI per NEW-YORK

30 Ottobre	Vap. inglese	ITALIA	Comp. Anchor Line	3. Cl. L. 146
4 Novembre	francese	MASSILIA	Fabre	100
7	inglese	BRITANNIA	Anchor Line	100

Si rilasciano biglietti da New-York a Napoli
 Prezzo 3. Classe L. **150**

Tariffa per i Ragazzi per gli Stati Uniti

I ragazzi per NEW-YORK al disotto di un anno sono trasportati gratis uno per famiglia, da un anno ad otto anni pagano mezzo posto, al disopra di otto anni pagano posto intero.

pp.21-22:

Commissariato dell'emigrazione

Circolare n.XXXVI

Roma, addì agosto 1913

Oggetto: Emigrati che hanno diritto a fruire della concessione ferroviaria decima

Ai signori Prefetti e Sotto-prefetti

Sindaci

Richiamiamo l'attenzione della S.V. sul fatto che la concessione ferroviaria decima è valida esclusivamente per gli emigranti diretti verso paesi transoceanici e che partono da porti nazionali. [...] Ad evitare poi che della concessione decima possano avvalersi emigranti clandestini, raccomandando vivamente alla S.V. di non rilasciare richieste per tale concessione se non a quegli emigranti i quali esibiscono biglietto di imbarco di terza classe per un piroscafo appartenente ad una società di navigazione che ha ottenuto dal commissariato patente di vettore di emigranti [...]

In attesa, con considerazione.

Il Commissario Generale dell'Emigrazione Gallina

pp.23-24:

Commissariato dell'Emigrazione

26 ottobre 1913

Ai sigg. Maestri insegnanti nei corsi per emigranti

Prego la S.V. di voler far conoscere agli emigranti i quali si dirigono verso le Americhe che essi, purché siano forniti di biglietto d'imbarco su un piroscafo autorizzato al trasporto di emigranti, hanno diritto ad usufruire della Concessione ferroviaria decima in base dalla quale viene accordato un ribasso che oscilla dal 40 al 60 per cento sul prezzo di trasporto in ferrovia fino al porto d'imbarco. Per godere di tale concessione gli emigranti debbono fornirsi di speciale richiesta la quale viene data dai Sindaci oppure nei comuni nei quali esiste un ufficio di pubblica sicurezza, dal rappresentante dell'autorità politica. La concessione è ammessa soltanto per comitive di almeno dieci persone adulte oppure di gruppi che pur non essendo composto da dieci individui pagano per dieci. [...]

Con distinta considerazione

Il Commissario Generale Gallina.

pp.28-30: Il regolamento della legge del 1901 aveva istituito una serie di tre visite per i piroscafi addetti al trasporto degli emigranti a scopo di lavoro. Durante l'ultima, denominata definitiva, che si effettuava il giorno stesso della partenza, una commissione costituita dall'ispettore di emigrazione, che la presiedeva, da un medico del porto e dal medico militare di bordo, doveva anche "verificare il buono stato di salute dell'equipaggio e di tutte le persone che prendono imbarco". Tuttavia era la visita effettuata dai medici incaricati dal Consolato americano a costituire una seria difficoltà per gli emigranti che, spesso riconosciuti affetti da malattie agli occhi, e in particolare da tracoma, non potevano ottenere il permesso d'imbarco. Approfittando allora di questo meccanismo selettivo, alcuni faccendieri avvicinavano gli emigranti appena scesi dal treno e li convincevano a farsi condurre da medici compiacenti, che verificassero la loro idoneità fisica all'imbarco. Il medico, riscontrata immancabilmente una qualunque imperfezione fisica, consegnava al malcapitato una ricetta per la cura, previo pagamento di 10 lire, che venivano poi divise fra lui e l'albergatore, dove nel frattempo era alloggiato l'emigrante. [...] Altro aspetto importante era quello dei favoreggiatori dell'emigrazione clandestina a bordo dei piroscafi diretti negli Stati Uniti. I clandestini scoperti dichiaravano, nel corso dell'interrogatorio a cui erano sottoposti nell'ufficio di polizia del porto, di essere stati avvicinati da sconosciuti che, dopo averli condotti per varie locande della città, li aiutavano a salire a bordo dei piroscafi, nelle cui stive andavano a nascondersi con la complicità di qualche marinaio. [...] La tariffa dell'imbarco clandestino per gli Stati Uniti oscillava tra le 100 e le

250 lire a persona. Se scoperti dopo la partenza da Napoli, le autorità della nave facevano rinchiudere i clandestini in un locale separato, per impedir loro di sbarcare in America, per poi ricondurli in patria, quando la nave faceva ritorno a Napoli. In genere in questi casi veniva loro offerto di lavorare ai servizi di bordo perché potessero corrispondere in tal modo alla compagnia di navigazione l'importo del biglietto non pagato e soltanto i pochi che accettavano non venivano denunciati all'autorità di polizia al momento dello sbarco. [...] Di fronte al dilagare delle truffe e all'ampliarsi del giro di proventi illeciti intorno agli emigranti, l'Ispettorato di emigrazione di Napoli, per consiglio del Commissariato, sottopose nel 1903 al prefetto il testo di un "avviso agli emigranti" da pubblicare in tutti i comuni del Mezzogiorno, allo scopo di informare gli emigranti dei "piccoli tranelli cui potrebbero cadere nel tempo che si trattengono in Napoli in attesa della partenza". Il documento invitava gli emigranti che giungevano alla stazione ferroviaria di Napoli a diffidare delle persone che li avvicinavano per condurli alle locande e a rivolgersi invece esclusivamente ai fattorini inviati dal vettore.

p.35: La vita era assai dura. Ogni famiglia riceveva la sua razione giornaliera d'acqua, con l'aggiunta di dosi sempre più abbondanti di aceto per medicare il cattivo odore. Dalla modesta di viveri portata con sé, la madre riusciva a stento a tirar fuori il necessario per tutta la durata del viaggio. Essa sapeva che se le patate si fossero esaurite c'era soltanto il capitano a cui rivolgersi, la costui poteva anche esser tanto spietato da pretendere in cambio fino all'ultimo oggetto che possedessero. Difatti alcuni capitani ingannavano di proposito gli emigranti sulla durata del viaggio per poter speculare vendendo loro cibo e acquavite. [...] Per difendersi contro le brutalità più insopportabili, contro i marinai che consideravano le donne come una bella preda, contro il pericolo di furti e di litigi, i passeggeri erano spontaneamente indotti a organizzarsi. Le piccole associazioni volontarie erano governate da una serie di accordi, che alcuni membri scelti nel gruppo provvedevano a far rispettare.

pp.39-42: Appena la nave attraccava ai moli sul fiume Hudson ai passeggeri veniva ordinato di raccogliere i propri bagagli e di raccogliersi sul ponte per l'appello. Ognuno portava cucito sugli abiti un cartellino con un numero corrispondente al libro mastro dei passeggeri. [...] I passeggeri erano fatti scendere [...] messi in fila e fatti entrare nell'edificio principale. [...] Dentro l'edificio potevano lasciare i bagagli presso il deposito che occupava quasi interamente il pian terreno ma molti, temendo di perderli, insistevano nel tirarsi dietro tutti i loro averi durante l'intero processo di ispezione. [...] Agli immigrati veniva assegnata una tessera "Inspection Card" con un numero e c'era da aspettare anche tutto il giorno, per i controlli ai quali erano sottoposti dagli ispettori di Ellis Island. Gli immigrati ad ogni passo mostravano la scheda che veniva timbrata e annotata. Appena dentro la sala dei registri un altro dottore verificava il candidato da testa a pieni in cerca di sintomi di malattie e deformità. I sospetti, per i quali occorreva un ulteriore esame per accertarne le condizioni di salute, venivano marchiati con il gesso sugli abiti [...] utilizzando segni convenzionali (per esempio: pg per donna incinta; k per ernia; x per problemi mentali). I marchiati venivano esclusi dal flusso principale e inviati in un'altra stanza per un esame più approfondito. [...] Passate le visite mediche gli immigrati sedevano sulle panche nella sala dei registri in attesa del colloquio. Erano raggruppati secondo il numero di sbarco [...]. Il registro conteneva 30 nomi per ogni pagina e questo metodo consentiva di esaminare il gruppo senza dover girare pagina. [...] La domanda più insidiosa era l'ultima: Hai un lavoro? La legge sul lavoro straniero del 1885 [...] escludeva gli immigrati che erano giunti dall'estero con un contratto di lavoro. Questo doveva in teoria proteggere i salari americani dalla concorrenza di manodopera a basso costo proveniente dall'estero. Spesso questa legge veniva applicata anche a chi diceva di recarsi a lavorare presso parenti e amici. Occorreva dimostrare di essere in condizioni di lavorare e di mantenersi, ma senza dire di avere un lavoro già pronto.

- Archivio multimediale della memoria dell'emigrazione regionale
www.ammer-fvg.org

Dalle memorie di Giacomo Fabian:

«Erano le cinque del mattino del ventidue marzo 1900 quando i miei passi lasciarono il focolare domestico. [...] Accompagnato da pochi amici che mi esortavano col miraggio di condizioni migliorate, cercavo di dissipare lo schianto nostalgico e il ricordo di tanti anni passati in questo misero e caro paese [...]».

- E. De Amicis, “Cuore”, Newton Copton, Roma, 1994, p. 120.

“E il viaggio non finiva mai: mare e cielo, cielo e mare, oggi come ieri, domani come oggi, – ancora, – sempre, eternamente”.

- Statistica degli emigrati italiani negli Stati Uniti, «Bollettino dell'Emigrazione», n.2, 1902

EMIGRANTI ITALIANI CLASSIFICATI SECONDO ALCUNI MESTIERI E PROFESSIONI.

PROFESSIONI	PROVENIENTI dalle provincie		Totale	PROFESSIONI	PROVENIENTI dalle provincie		Totale
	settentrionali	centrali e meridionali			settentrionali	centrali e meridionali	
Contadini	3,308	25,573	28,881	Tessitori	148	314	462
Braccianti	7,316	41,736	49,052	Sarti e sarte	131	1,960	2,091
Giardinieri	26	119	145	Calzolai	254	2,156	2,410
Minatori	1,534	199	1,733	Sellai	2	17	19
Muratori	713	1,441	2,154	Fornai	121	316	437
Scalpellini	355	212	567	Barbieri	35	1,327	1,362
Falegnami	201	1,053	1,254	Tipografi	6	35	41
Fabbri-ferrai	150	453	603	Pittori e decoratori	28	85	113
Meccanici	40	83	123	Commercianti . . .	132	322	454

- Movimento della mano d'opera nel semestre Aprile-Settembre 1906, ripartito per Stati di destinazione, «Bollettino dell'emigrazione», n.3, 1907, p.6

STATI dai quali pervennero le richieste	OPERAI RICHIESTI							LAVORO prevalente
	nei mesi di						Totali	
	aprile	maggio	giugno	luglio	agosto	settem.		
Alabama	"	200	"	"	"	"	200	di ferrovia
Alaska	"	129	37	10	"	80	256	industriale
California	"	2,047	"	8,600	"	1,000	11,647	di ferrovia
Canada	"	3,200	"	"	"	"	3,200	id.
Colorado	"	"	40	300	"	"	340	di miniera
Connecticut	66	190	10	102	167	116	651	agricolo
Florida	48	100	"	"	"	"	148	industriale
Georgia	"	435	20	"	10	"	465	id.
Illinois	"	"	100	"	"	"	100	di ferrovia
Maine	"	"	"	"	"	100	100	id.
Maryland	"	40	"	"	"	"	40	id.
Massachusset	"	519	4	"	38	"	561	id.
Montana	"	"	100	"	"	"	100	id.
New-Messico	"	200	"	"	"	"	200	id.
New-Jersey	56	288	18	31	40	154	587	agricolo
New-York	11	625	502	484	886	362	2,870	manovale
North-Carolina	"	2	200	"	50	"	252	di ferrovia
Ohio	"	"	50	43	30	"	123	di miniera
Pennsylvania	250	1,018	238	107	752	300	2,665	id.
South-Carolina	"	"	100	"	"	"	100	di ferrovia
Tennessee	50	450	20	"	250	"	770	id.
Virginia	50	1,780	695	710	273	350	3,858	id.
Wisconsin	"	25	"	"	"	"	25	id.
Wyoming	"	150	"	"	"	"	150	id.
New-York, City	17	276	197	127	116	319	1,052	industriale
Totali	548	11,674	2,331	10,514	2,612	2,781	30,460	

- Inchiesta sugli abusi contro gli Italiani nel West Virginia, in «Bollettino dell'Emigrazione», 1903, n.14, pp.14-16

Per quel che concerne gli abusi dei bosses, le lagnanze presentate dai lavoratori italiani sono state moralmente provate in ogni caso, e anche quasi in ogni caso legalmente sostenute. [...] Le spese del trasporto dei lavoratori sono in generale anticipate; ed esse, a 15 dollari a testa, rappresentano per ogni centinaio di uomini, un investimento di 1500 dollari. Ora, se gli operai pensano di andarsene, apportano una evidente perdita agli imprenditori. Bisogna pertanto riconoscere che la tentazione di trattenere a qualunque costo i lavoratori è spinta al massimo punto. [...] L'impiego di uomini armati per impedire che i lavoratori abbandonino il campo, o per altrimenti intimidirli, è largamente provato. [...] L'estremo terrorismo è dimostrato dal seguente fatto avvenuto a Acme, in uno degli accampamenti di Boxley. Parecchi italiani che non potevano più oltre supportare i maltrattamenti cui venivano sottoposti per opera, specialmente, di un tale Mc Coean, detto il 'gran capo' (the Big Boss), decisero di fuggire. Ma furono inseguiti da più uomini armati di fucili e di revolvers. Una guardia tolse una sbarra di ferro a certo Gentile e con essa colpì parecchi fuggitivi, tra i quali alcuni tedeschi. Ricondotti indietro in tal modo, a due di quelli, Gentile e Cervi, fu concesso di lasciare l'accampamento il 29 dicembre, contro il pagamento di dollari 8,60 (43 lire) invece di dollari 3,60. Ed essi furono informati che il pagamento di 5 dollari, extra, era dovuto per la retribuzione delle guardie. [...] Un lavoratore di uno degli accampamenti di Boxley, che era stato atterrato e veniva battuto da un 'boss' armato di un pesante bastone, gridava ai suoi compatrioti che accorressero a salvarlo in nome della comunanza del sangue. Allora il Mancuso e un tal Cervi accorsero con i loro picconi per soccorrere il disgraziato ma furono inseguiti dai loro propri bosses i quali di arrestarono puntandoli con i revolvers. Sicchè essi non potendolo aiutare gridarono al mal capitato che non resistesse oltre, o sarebbe stato certo ucciso. [...] L'estremo della brutalità è dimostrato dal caso capitato al Gerardi, impiegato anche lui in uno dei campi di Boxley. Il Gerardi aveva esercitato il mestiere di cameriere e non aveva una costituzione molto forte, però era un piemontese attivo e intelligente. Un giorno gli fu comandato da boss di sforzarsi a sollevare un masso, e siccome il Gerardi non si sentiva capace di far ciò da solo, chiese a un negro, il quale lavorava presso, che lo aiutasse. Ma il boss allora mosse per batterlo e il Gerardi, temendo di peggio, tentò e si sforzò di sollevare quel masso, traendone per risultato un'ernia."

- Legge sull'emigrazione n. 23 del 31 gennaio 1901

Art. 5.

Le autorità competenti dovranno trasmettere la domanda per il passaporto, e rilasciarlo entro ventiquattro ore dal ricevimento della domanda, o del nulla osta, corredati dei documenti prescritti dalle disposizioni per la concessione dei passaporti per l'estero. Il passaporto rilasciato agli emigranti che si recano all'estero a scopo di lavoro e alle loro famiglie, e tutti gli atti necessari per ottenerlo, sono esenti dalla tassa di bollo e da ogni altra tassa.

Art. 9.

Il ministro degli affari esteri, di concerto col ministro dell'interno, nominerà nei porti di Genova, Napoli, e Palermo, e di quelle altre città che fossero determinate per decreto reale, un ispettore dell'emigrazione [...]. L'ispettore eserciterà le attribuzioni che verranno indicate dal regolamento, e vigilerà alla tutela e visita del bagaglio degli emigranti sia in partenza sia al ritorno.

- **Mario Calabresi, Cent'anni fa la strage di Monongah in miniera l'ecatombe degli italiani, 5 dicembre 2007**
www.repubblica.it

MONONGAH (West Virginia) - Erano le dieci e trenta del mattino del 6 dicembre 1907, quando la miniera di carbone e ardesia di Monongah saltò in aria. In quel momento c'erano dentro quasi mille persone, moltissimi italiani. Sopravvissero in cinque. Fu il più grande disastro minerario d'America. [...]

Era il 6 dicembre del 1907. A Monongah, piccolo paesino tra i boschi dei monti Appalachi, abitavano 3.000 persone, vivevano per la miniera della Fairmont Coal Company.

Estraevano carbone e ardesia. Ci lavoravano grandi e piccoli. Ogni uomo regolarmente assunto e con il bottone di ottone, che riportava la sua matricola, appuntato sul petto portava con se almeno due aiutanti, erano adolescenti o bambini, la loro discesa sotto terra non era registrata da nessuna parte. Pochissimi furono riconosciuti.

[...]

Gli adulti guadagnavano 10 centesimi l'ora, i ragazzini ricevevano una mancia legata alla quantità di carbone che portavano in superficie. Vivevano in baracche di legno ricoperte di carta catramata, in dieci per stanza, pagando anche dieci dollari al mese, metà dello stipendio.

- **Sebastiano Marco Ciccio', "E il viaggio non finiva mai". Note sull'emigrazione italiana transoceanica", in "Storia e Futuro. Rivista di storia e storiografia on line", Articolo n. 22, marzo 2010, pp. 2-3.**

[...] Per quanto tremende potessero essere le condizioni di viaggio, molto spesso però la principale preoccupazione dei passeggeri era che la nave sarebbe affondata. Gli emigranti italiani furono coinvolti in decine di naufragi. Ad esempio, quello del piroscafo Utopia nel 1891 che provocò 576 morti, dell'Ortigia (249 morti) e del Sudamerica (80 morti) nel 1880, del Bourgogne (549 morti) nel 1898, del Sirio (292 morti) nel 1906, del Principessa Mafalda nel 1927 dove morirono 385 persone.

[...] Il viaggio verso il nuovo mondo durava dalle due alle quattro settimane, in base alle condizioni del mare e al carico [...] A bordo respirare era quasi impossibile, l'aria era piena del fumo e dei vapori delle macchine, i letti erano sacchi di paglia increspati e maleodoranti sistemati in anguste cuccette di legno. Per fuggire da questi miserevoli ambienti, appena possibile, tutti salivano sul ponte superiore e sedevano all'aperto. [...]

p. 3[...] Quando durante il viaggio scoppiava un'epidemia, la difficile situazione sanitaria a bordo diventava drammatica. Il sovraffollamento, la cattiva ventilazione dei dormitori e la scarsità delle attrezzature mediche favorivano la rapida diffusione delle malattie. La malaria e il morbillo avevano il più alto tasso di morbosità e, insieme alle malattie broncopolmonari e gastrointestinali, costituivano la principale causa di infermità e morte dei bambini. L'emergenza sanitaria trasformava normali patologie infantili in pericolosissime epidemie. [...] La notevole differenza tra i tassi di morbosità registrati nelle correnti dirette al Nord rispetto a quelle dirette verso il Sud America (rispettivamente 9,6 e 19,9) è dovuta, oltre alla maggiore durata della traversata, al fatto che nell'America meridionale si dirigevano anche emigranti che probabilmente sarebbero stati respinti dagli Stati Uniti (Commissariato generale dell'emigrazione 1926).

p. 4[...] Nelle memorie degli emigranti, i pochi momenti sereni vissuti a bordo durante la traversata sono legati alle canzoni e ai balli di gruppo. Con particolare piacere coloro che andavano nell'America meridionale ricordano la festa per il passaggio dell'equatore: "Io ero vestita da sirena, qualcuno da Nettuno, qualcuno da... vestiti di tante maniere, e poi per finire, ci sbattevano nella vasca, ci battezzavano con un secchiello pieno d'acqua in testa [...] Eh, una festa bella! Ci davano

da mangiare più bene e più tanto. Un po' di musichetta, sempre nostra eh? Perché loro l'avevano la musichetta, in prima e in seconda, ma era un pianino, un violino, insomma poca roba. E la festa di Nettuno la ricordo perché avevamo anche le fotografie". [...]

- Notizie sul servizio sanitario a bordo delle navi addette al trasporto degli emigranti durante l'anno 1904, ricavate dai giornali e dalle relazioni dei medici viaggianti, in «Bollettino dell'emigrazione», n.20, 1905, p.28

Numero degli infermi affetti da malattie infettive e diffusive verificatisi nei viaggi di andata e in quelli di ritorno dal Nord America durante l'anno 1904.

SPECIE della malattia	Numero dei casi verificatisi nel viaggio di		SPECIE della malattia	Numero dei casi verificatisi nel viaggio di	
	Andata	Ritorno		Andata	Ritorno
Morbillo	72	47	Meningite	3	1
Scarlattina	2	2	Id. cerebro-spinale . .	2	»
Varicella	12	11	Tifoidica	11	11
Valoloide	9	2	Anchilostomiasi	»	2
Difterite	»	12	Malaria	61	49
Eresipela facciale	8	12	Sifilide	4	8
Parotite	10	11	Congiuntivite tracomatosa . .	» (2)	10
Pertosse	4	»	Tigna favosa	» (2)	3
Pulmonite	45	16	Scabbia	20	20
Tubercolosi polmonare	»	(1) 278			

(1) 6 respinti.

(2) Respinti.

- Notizie concernenti l'emigrazione italiana. Dal bollettino del Ministero degli Affari Esteri (aprile 1898) in Di Venuta Bruno, La Merica altavillese. Gli altavillesi in USA dal 1876 al 1924, 10/17, Salerno 2006, p.31

Emigrazione agli Stati Uniti – (Rapporto del cav. Egisto Rossi, agente-capo dell'ufficio di Ellis Island (Nuova York) per l'emigrazione italiana) – Con gli ultimi vapori dall'Italia arrivarono qua, in pochi giorni, più di 7000 emigranti, la maggior parte dei quali dalle province meridionali. Molti di essi, oltre al non possedere denaro a sufficienza, non avevano parenti di sorta negli Stati Uniti e non pochi vennero respinti per età avanzata o per mali contagiosi. [...] Ogni emigrante, per essere ammesso allo sbarco negli Stati Uniti, dev'essere anzitutto di costituzione sana, non troppo avanzato in età, e possedere tanto denaro, quanto si presuppone possa occorrergli nei primi giorni

dal suo arrivo, prima che trovi lavoro. La somma richiesta, come criterio di ammissibilità, non è fissa ma varia a seconda degli individui, delle professioni e dell'età. Detta somma, però, non può essere inferiore alle 60 lire per persone tra i 25 e i 30 anni, e in ottime condizioni di salute. Qualunque emigrante che possieda meno di detta somma e non abbia qua parenti in grado di garantire per la di lui ammissione, è soggetto all'esclusione e al rimpatrio. Tutti gli emigranti di età avanzata, cioè tra i 40 e i 60 anni, o di costituzione delicata, difficilmente sono ammessi, se non posseggono molto più denaro (almeno 150 lire a testa) e se non hanno parenti in condizioni manifeste di poter garantire per essi. [...] Sono esclusi poi in modo assoluto gli emigranti: 1° ex delinquenti per reati che implicano criminalità o pervertimento morale: tra essi il giuramento per falso in giudizio e qualunque specie di furto; 2° gli emigranti che arrivano qua sotto contratto: chiamati, cioè, da parenti o amici per lavorare in fabbriche, officine, miniere ed altre aziende o imprese di questo paese; 3° le donne incinte senza essere maritate nonché quelle che hanno lasciato il marito in Italia, sono sprovviste del necessario denaro o non hanno parenti prossimi qui residenti atti a garantire per esse; 4° infine tutti gli emigranti affetti da mali contagiosi, tra cui la tigna e la malattia degli occhi detta 'congiuntivite acuta' (tracoma).

- **P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, Storia dell'emigrazione italiana, Vol. II, Arrivi, Virgola/62, Donzelli editore, Roma, 2002**

p. 41[...] Gli italiani erano presenti soprattutto nella cosiddetta <<pampa gringa>>. Tra gli affittuari di terreni agricoli, che costituivano i due terzi dei produttori delle province cerealicole, gli italiani erano il 34%. Erano anche più numerosi tra quelli che gestivano aziende agrarie che producevano cereali e lino (46% del totale).

p.373[...] In Argentina anche le braccia infantili erano necessarie per garantire il successo dell'affittanza; i bambini aiutavano nella preparazione del terreno per la semina e affiancavano i peones avventizi al momento del raccolto. Avviati al lavoro dei campi all'età di 7-8 anni, i piccoli contadini imparavano ad andare a cavallo per sposarsi sulle grandi distanze e, probabilmente, acquisivano presto consapevolezza dell'importanza del proprio lavoro. [...]

pp. 383-384[...]Le condizioni in cui avveniva il viaggio transoceanico erano tali da presentare forti rischi per la salute degli emigranti. Anche quando non si verificavano condizioni di emergenza sanitaria. Come accadeva per il manifestarsi di epidemie. I dormitori degli emigranti erano ambienti sporchi, privi di aria e di luce. Nel primo decennio del Novecento accadeva spesso che, per speculare sul traffico di emigrazione, le compagnie adibissero a dormitorio le stive delle navi. Bastava installare qualche tramezza di legno e pochi pagliericci nella stiva per adattare un vecchio piroscalo al trasporto transoceanico. Carenti servizi igienici, sovraffollati di emigranti, i dormitori erano luoghi patogeni dove anche chi si imbarcava in buona salute rischiava di ammalarsi e non di rado di morire.

[...] La prima legge organica sull'emigrazione, emanata nel 1901, non solo consente l'utilizzo sulle rotte transoceaniche di navi prive di requisiti di sicurezza e di igiene, ma mantiene in vigore normative sull'igiene di bordo che risalivano al regolamento di sanità marittima del 1879. Come se le dimensioni dei flussi migratori fossero rimaste inalterate nel corso del tempo. La nuova legge prevedeva, ad esempio, che l'emigrante potesse essere alloggiato in dormitori dove esisteva un boccaporto ogni 50 posti letto e una latrina ogni 80 passeggeri. Non stupisce quindi l'osservazione di un ufficiale medico che scrive sul giornale sanitario di bordo: "La temperatura non è il solo fattore che rende l'atmosfera irrespirabile, vi concorre il vapore acqueo e l'acido carbonico della respirazione [...] la puzza del dormitorio è tale che il personale di bordo si rifiuta spesso di entrare per lavare il pavimento". [...] Le statistiche sanitarie redatte dal Commissariato generale dell'emigrazione, ma soprattutto lo spoglio dei giornali sanitari di bordo, documentano come [...] le

navi che trasportavano emigranti potessero trasformarsi in veri e propri ospedali galleggianti. [...] Spesso gli emigranti arrivavano in Brasile e in Argentina già ammalati, perché a differenza di quanto avveniva per i viaggi in Nord America, i controlli sanitari erano poco rigorosi sia prima della partenza sia all'arrivo. Poteva anche accadere che emigranti tracomatosi respinti al momento dell'imbarco per gli Stati Uniti si dirigessero in Sud America.

pp. 653-654[...] Nella pampa il contadino contende al gaucho un piccolo appezzamento e sovrappone la sua proprietà a quella del gaucho, nella città gli emigranti si affollano, si pigiano gli uni a ridosso degli altri nei vecchi appartamenti che dispongono di un patio centrale con tante stanze che lo circondano. Sono i conventillos. [...] Il conventillo diventa, per la sua struttura materiale che obbliga chi lo abita alla convivenza, il simbolo di un contenitore ideale della mescolanza, dell'integrazione. Uno spazio, per quanto umile, funzionale al progetto migratorio, uno spazio la cui convenzionalità si costruisce sul rapporto fra culture e nazionalità diverse. Un concentrato di diversa umanità che per esprimersi deve ricorrere necessariamente ad una proiezione urbana.

Foto Credits

- Genova-il porto
www.genovacollezioni.it/img/post-images/41924.8238095949/41924.8238095949-full.jpg
- “La Veloce” Compagnia di Navigazione, Genova
www.promotorimuseimare.org/i-pionieri/#
- Treno con macchine agricole ai moli del porto di La Boca 10/34
Al bordo del vapore “Argentina” 25/34
Conventillo. 1900 26/34
www.memoriaemigraciones.it/prt_galleriafotografica.asp?idGalleria=3
- Emigranti italiani diretti in Argentina fotografati sul ponte della nave
www.memoriaemigraciones.it/upload/02MuMA_Archivio_di_stato_Buenos_Aires.jpg
- Immigrati italiani sul ponte della nave prima dell'approdo in Argentina
www.memoriaemigraciones.it/upload/03_Mu.MA_Archivio_di_stato_Buenos_Aires_227448.jpg
- Passeggeri nel dormitorio di terza classe
www.memoriaemigraciones.it/upload/06_Mu.MA_Archivio-di-Stato-di-Buenos-Aires-346156.jpg
- Immigrati italiani stanno per sbarcare nel porto di Buenos Aires in Argentina
www.memoriaemigraciones.it/upload/08_Mu.MA_Archivio-di-Stato-di-Buenos-Aires-146216.jpg
- Contadini italiani nelle fattorie argentine
www.memoriaemigraciones.it/upload/20_MU-MA_%20Arquivo-general-de-la-nacion-Argentina-160537.jpg

- Conventillo. Cortile di case di italiani in Argentina, Buenos Aires
www.memoriaemigrazioni.it/upload/24_Mu.MA_%20Archivo-Fundacion-Antorchas-110406-0005.jpg
- Case italiane nel quartiere “La BoCA”
www.memoriaemigrazioni.it/upload/32_Mu.MA_Archivio-di-Stato-di-Buenos-Aires-288758.jpg
- El Hotel de Inmigrantes, la Argentina quedescendió de losbarcos
buenosairesconnect.com/hotel-inmigrantes-museo/
- Rotta di un tipico viaggio Genova-Argentina dell'epoca (ricostruzione grafica a partire dai diari di bordo)
www.ciseionline.it/KMS/img/rotta_argentina_high.jpg
- Napoli e il porto a inizio secolo
antihcartolinedinapoli.blogspot.com/2013/05/napoli-il-porto-inizio-secolo-fantastica.html
- Lavoratori italiani in ferrovia
www.everyculture.com/multi/Ha-La/Italian-Americans.html
- Mulberry Street, New York's Lower East Side
spiritualpilgrim.net/03_The-World-since-1900/01_The-Last-Days-of-the-Gilded-Age/01f_Social-Cultural-Divisions-r.htm
- Sala d'attesa a Ellis Island
Spiritualpilgrim.net/03_The-World-since-1900/01_The-Last-Days-of-the-Gilded-Age/01f_Social-Cultural-Divisions-r.htm
- Sbarco di immigrati a Ellis Island
www.istitutoeuroarabo.it/DM/wp-content/uploads/2015/10/FOTO1-Ellis-Island-inizio-XX-Secolo.jpg
- Imbarco di immigrati
www.roccadevandro.net/emigrazione_usa.htm
- Ispezione amministrativa
www.memoriaemigrazioni.it/prt_page.asp?idSez=333
- Biglietto Napoli-New York
www.memoriaemigrazioni.it/prt_documenti_singola.asp?idSez=120
- Passaporto
Di Venuta Bruno, La Merica altavillese. Gli altavillesi in USA dal 1876 al 1924, 10/17, Salerno 2006, p.64
- Domenica del Corriere, 19 agosto 1906
www.statoquotidiano.it/14/05/2015/quando-a-morire-per-mare-erano-i-nostri-emigranti/333118/
- Visite mediche agli immigrati 1 e 2
www.dailymail.co.uk/news/article-2771227/Haunting-pictures-Ellis-Island-hospital-treated-1-2million-immigrants-set-open-visitors-tours-art-installation.html

- Minatori

www.lavocedineويورك.com/people/2017/12/05/quei-minatori-italiani-di-monongah-maltrattati-sia-in-vita-che-dopo-la-morte/

- Colonia agricola

www.vinelandresearch.com/history

SuoniCredits

- <http://biomediaproject.com/bmp/files/sfx/v2.0.0%20Streaming/Sound%20Effects/MNOLG/Seagulls.mp3>
- <http://www.sounds.beachware.com/2illionzayp3may/ovyuz/SHIPHORN.mp3>
- <http://tipiwiki.free.fr/snd/waves.wav>
- <http://s1download-universal-soundbank.com/mp3/sounds/391.mp3>
- <http://www.suonoelettronico.com/waves22/TYPEWR22.mp3>
- <http://sfxcontent.s3.amazonaws.com/soundfx/Horse-Gallop.mp3>
- <http://s1download-universal-soundbank.com/mp3/sounds/391.mp3>
- http://www.alkalam.pk/ring-tones/transport/rail_track.mp3