

ASSOCIAZIONE PROMOZIONE SOCIALE
CLAPE

LEGÀMI



ESPERIENZE DELL'EMIGRAZIONE
DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

Testi di
Lucio Gregoretti

Edizioni Mosetti

LEGAMI OLTRE LE FRONTIERE
ESPERIENZE DELL'EMIGRAZIONE
DEL FRIULI VENEZIA GIULIA NEL MONDO

Lucio Gregoretti

LEGÀMI

**Esperienze dell'emigrazione
del Friuli Venezia Giulia nel mondo**

CLAPE

Associazione di Promozione Sociale Clape dal Mond

RICERCA STORICA

Collaborazione di Martino DEOTTO e Mario SALVALAGGIO

Editing: Lia Silvia GREGORETTI

MATERIALE ICONOGRAFICO E DOCUMENTAZIONE

Il libro si avvale di documentazione e materiale fotografico presente nell'Archivio Multimediale della Memoria dell'Emigrazione regionale della Regione Friuli Venezia Giulia, www.ammer-fvg.org

Sulla base di questa documentazione è stato tratto il materiale delle "Storia e storie dell'emigrazione" che corredano il presente volume.

Il materiale iconografico relativo all'emigrazione negli Stati Uniti proviene dagli Archivi dell'Ellis Island Immigration Museum di New York.

Il materiale iconografico storico della tragedia di Marcinelle proviene da pubblicazioni dell'epoca e dall'Archivio Fotografico Feltrino.

Parte del materiale iconografico relativo alle navi storiche proviene dalla Fondazione Fincantieri e dalla Associazione Marinara Ambaradan.

Il rimanente materiale iconografico proviene dall'archivio dell'Associazione Clape.

I riferimenti storici del periodo veneziano in Montenegro sono tratti dalla pubblicazione "Il Veneto a Cattaro", edizioni Tre Venezie, Regione Veneto.

La sezione "Avviso ai naviganti" si è avvalsa delle informazioni delle guide edite, fra il 1954 e il 1957, da "Italiani nel Mondo", Roma, edite fra il 1954 e il 1957, e precisamente: "Guida per chi emigra nel Canada"; "Guida per il lavoratore italiano in Inghilterra"; "Guida per chi emigra in Argentina"; "Guida per chi emigra in Brasile"; "Guida per chi emigra in Rhodesia"; "Guida per chi emigra in Venezuela".

Si ringraziano tutti coloro che hanno collaborato con documentazione e materiali al volume.

In copertina immagine tratta da un poster dedicato alla Statua della Libertà, anno 1917, Library of Congress New York.

La presente pubblicazione rientra nel progetto "Cercatori di Memorie" del programma 2019 della Associazione Clape dal Mond sostenuto dalla Regione Friuli Venezia Giulia.

Spesa relativa a iniziative assistite da contributo della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia previsto dal Regolamento attuativo dell'art.6, comma 2 della legge regionale 7/2002.

Indice

7	Legàmi. Come le rondini nel mondo
13	Partono i bastimenti
37	L'approdo
51	La terra promessa
75	La tragedia
91	Radici
101	Oltre le frontiere
103	Avviso ai naviganti
111	Memorie
	Storia e storie dell'emigrazione
20	Eleonora Bencich
22	Leonardo Blasig
26	Amedeo Camir
30	Ancilla Chitussi
32	Giovan Battista Capetto
40	Francesco Patrucco
42	Angelo Trevisan
44	Ferrucio Gerin
46	Maria Agosto
s 52	Maria Antonietta Martinis
54	Antonio Mitri
58	Valentino Nardin
64	Nevio Apostoli
66	Eugenio Russian
68	Evelino Facchin
76	Yvano De Biasio
78	Franco Di Gasparo
82	Renato Goldin
86	Angelo Nespolo
92	Giuseppe Batolomè
94	Renzo Dresig
96	Dino Manzin
104	Renata Visintin
106	Pio Borean

Auguri di Natale dalla provincia di Manitoba, Canada, 1952.



Agostino Martin, da Sedegliano all'Artico per cercare l'oro. Nato nel 1928, è emigrato per il Canada nel 1952: nel dopoguerra non c'era infatti lavoro e una volta terminato il servizio militare ha visto che quasi tutti i suoi amici erano già partiti. Gli è venuta la "febbre di emigrare" e nel giro di due settimane, tramite un cugino prete, ha fatto le carte per partire. Nel 1957 è tornato per la prima volta in Italia e lì ha ritrovato Norma, che ha sposato in Canada due anni dopo.

Lucio Gregoretto

Legàmi. Come le rondini nel mondo

Dal 1861 a oggi circa 30 milioni di italiani hanno cercato fortuna all'estero originando quello che è stato definito "*The largest exodus of people ever recorded from a single nation*", come l'intera popolazione italiana di inizio Novecento. La maggioranza, oltre 14 milioni, partì nei decenni successivi all'Unità di Italia, durante la cosiddetta "grande emigrazione" fra il 1876 e il 1915. Un fenomeno originato dalla ricerca del miglioramento delle condizioni di vita proprie e della propria famiglia, ma che si inserì in una condizione nella quale grandi nazioni in forte sviluppo, come gli Stati Uniti, il Sud America, l'Australia, ricercavano la disponibilità di manodopera necessaria alla loro fase di crescita e di sviluppo, in territori spesso quasi spopolati ma rigogliosi.

A fare le valigie non furono soltanto i braccianti e gli strati più poveri della popolazione. La presenza dei nostri connazionali si inserì nei vari paesi per far fronte alle esigenze di professionalità, di imprenditorialità, dell'artigianato, e divenne parte onorata di tante nazioni. I primi italiani, arrivati negli Stati Uniti d'America nel corso del Risorgimento, erano aristocratici o borghesi accompagnati da un'immagine quanto mai positiva: ad esempio, Filippo Mazzei fu di ispirazione a Jefferson nella redazione della costituzione americana, e il più famoso Giuseppe Garibaldi fu invitato da Lincoln ad arruolarsi come ufficiale nelle truppe unioniste.

Per alcune regioni, in primis il Friuli Venezia Giulia, il numero attuale dei residenti, un milione e 200 mila unità, è inferiore al numero di coloro che si sono recati a vivere in un altro Paese, più di un milione e mezzo. Abbandonavano le valli del Friuli flussi importanti già durante l'appartenenza del territorio all'impero austroungarico. Con il termine friulano "Golondrinas", rondini, erano definiti gli agricoltori stagionali o quelli che andavano per uno o due anni a lavorare non solo in altri paesi europei, ma anche in quelli dell'America del Sud, per poi ritornare con i loro risparmi. Il legame con le proprie radici, con il territorio di provenienza, come le rondini, appunto.

Dopo i grandi flussi di fine Ottocento e inizio Novecento, le vicende belliche e le devastazioni conseguenti, insieme alla riapertura dei mercati, indussero nel secondo dopoguerra ad una rapida ripresa dell'emigrazione. I flussi migratori si dirigevano verso tutti i Paesi europei, con l'esclusione di quelli dell'Est, i cui regimi chiusero le frontiere.

Nelle baracche di Marcinelle



Anno 1955, Giuseppe Piccoli, originario di Coseano, con la sua famiglia e con gli amici è in posa per questa foto a Marcinelle. Sullo sfondo sono ben visibili le baracche della seconda guerra mondiale, costruite per i prigionieri tedeschi, dove trovavano alloggio gli emigranti italiani. È arrivato in Belgio perché il padre nel 1946 è emigrato per andare a lavorare nelle miniere di quella zona. Aveva saputo di questa opportunità di impiego attraverso un cartello affisso in parrocchia. Egli ricorda che la vita all'interno delle baracche era molto dura.

Giuseppe frequenta il Liceo e poi viene assunto come impiegato in un cementificio: il padre non voleva seguisse il suo stesso destino, che l'ha costretto all'invalidità a soli 50 anni a causa della silicosi.

Un anno dopo questa fotografia, nel 1956 alle 8,10 dell'8 agosto, nella miniera di carbone Bois du Cazier a Marcinelle le scintille causate da un corto circuito incendiano 800 litri di olio in polvere e le strutture in legno del pozzo. Le fiamme si estendono alle gallerie superiori, mentre a 1.035 metri sottoterra i minatori vengono soffocati dal fumo. Solo sette operai riescono a risalire. In totale si salvano in 12.

In questa immensa tragedia muoiono per le ustioni, il fumo e i gas tossici 262 minatori. Di questi 136 sono italiani.



Tra le nuove destinazioni significative nel secondo dopoguerra, si distingue l'Australia, la cui forte richiesta di manodopera e la cui politica favorevole all'immigrazione attira un flusso notevole di corregionali. In particolare, negli anni 1954-1958, in seguito alla smobilitazione del Governo militare alleato, dalla provincia di Trieste vi si trasferiscono numerosi profughi istriani e giuliani. Si stima che gli istriano-dalmati partiti insieme ai triestini potrebbero essere circa 22 mila. Secondo gli annuari statistici, fra il 1946 e il 1970 risultano espatriate dal Friuli Venezia Giulia complessivamente oltre 363 mila persone.

Questa pubblicazione, "Legami", nell'ambito del progetto "Cercatori di Memorie" dell'Associazione Clape dal Mond, propone alcune pagine della storia e delle storie della nostra emigrazione: le navi e le traversate transatlantiche, l'approdo a Ellis Island, la realizzazione del treno delle nuvole a Salta, la tragedia di Marcinelle, le singolari radici della Comunità degli Italiani del Montenegro nel segno del Leone di San Marco, le esperienze attuali dei giovani nella loro realizzazione personale all'estero, integrate dalle testimonianze dirette che fanno parte del patrimonio dell'Ammer, Archivio della Memoria dell'Emigrazione del Friuli Venezia Giulia. Queste storie sono l'emblematica rappresentazione dello spirito, delle aspettative, dei successi, ma anche delle difficoltà e dei sacrifici di una vicenda umana che ha coinvolto così tante generazioni.

In questa pagina e nelle due pagine successive immagini dell'arrivo di emigranti a Ellis Island, alle porte di New York, dopo lo sbarco. Foto dagli Archivi dell'Ellis Island Immigration Museum di New York.





NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA



LA MAGNIFICA HALL DELLA MORNAVE «AUGUSTUS»

SUD AMERICA EXPRESS

“AUGUSTUS”

— 32.500 Tonnellate - 4 Motori - 4 Eliche —

IL PIÙ GRANDE TRANSATLANTICO A MOTORI DEL MONDO
LA MAGGIOR NAVE IN SERVIZIO PEL SUD AMERICA

VIAGGIO INAUGURALE:

Da GENOVA: 10 Nov. 1927 - Da BARCELLONA: 11 Novembre

Partono i bastimenti

VERSO IL GRANDE DESTINO

Tra il 1876 e il 1976, più di 11 milioni di italiani hanno attraversato l'oceano Atlantico alla ricerca di lavoro e di una vita migliore. Il mare, l'Atlantico, diventa, dunque, l'inizio di molte storie di emigrazione: le traversate transcontinentali raggiunsero l'apice all'inizio del Novecento, prima della Grande Guerra con una media di 300 mila persone all'annodai quattro porti autorizzati di Genova, Napoli, Palermo e Messina. Se da un lato il viaggio si configurava come la speranza verso un futuro migliore, dall'altro rappresentava una fase di sacrificio a partire dalle condizioni della traversata a cui l'emigrato era costretto a sottomettersi.

Lo scrittore Edmondo De Amicis nel 1894 era a bordo del piroscampo *Nord America* diretto in Argentina insieme a altri 1600 italiani e raccontò nel romanzo "Sull'Oceano" i ventidue giorni di quel tragitto utilizzando l'immagine dell'inferno dantesco per descrivere la situazione di estremo disagio dei passeggeri sistemati in terza classe. Ma descrisse anche le aspettative di attesa con queste parole: "Un sentimento nuovo e piacevolissimo mi riempiva l'anima, che non si può provare in nessun luogo, in nessuna condizione al mondo, fuorché sopra un piroscampo che attraversi l'oceano: il sentimento d'un'assoluta libertà dello spirito. Un lungo volo senza fatica a traverso un deserto sterminato, davanti a uno spettacolo sublime, dentro un'aria purissima, verso un mondo sconosciuto, in mezzo a gente che non mi conosce".

A sua volta il regista Frank Capra, partito dal piccolo villaggio di Bisacquino, vicino Palermo, per andare in America insieme ai genitori, descrisse nella propria autobiografia il periodo a bordo del piroscampo *Germania* come "tredici giorni di miseria e fetore, imprigionati in un oscuro spazio affollato da emigranti terrorizzati che piangevano e vomitavano".

Del resto nella prima fase dell'emigrazione italiana, dall'Unità d'Italia del 1860 all'inizio del 1900, i bastimenti erano prevalentemente delle vere e proprie "carrette del mare", velieri stipati di viaggiatori.

Subito dopo l'unificazione del Paese, in Italia il rapporto fra navi a vela e quelle a vapore era di 1:13 e la portata media del naviglio era di 36 tonnellate; nello stesso periodo, in Inghilterra il rapporto era sceso a 1:4, con una portata media di 213 tonnellate.

I dati ricavati dal Registro Navale Italiano, sotto questo profilo, sono molto eloquenti.

COSULICH LINE

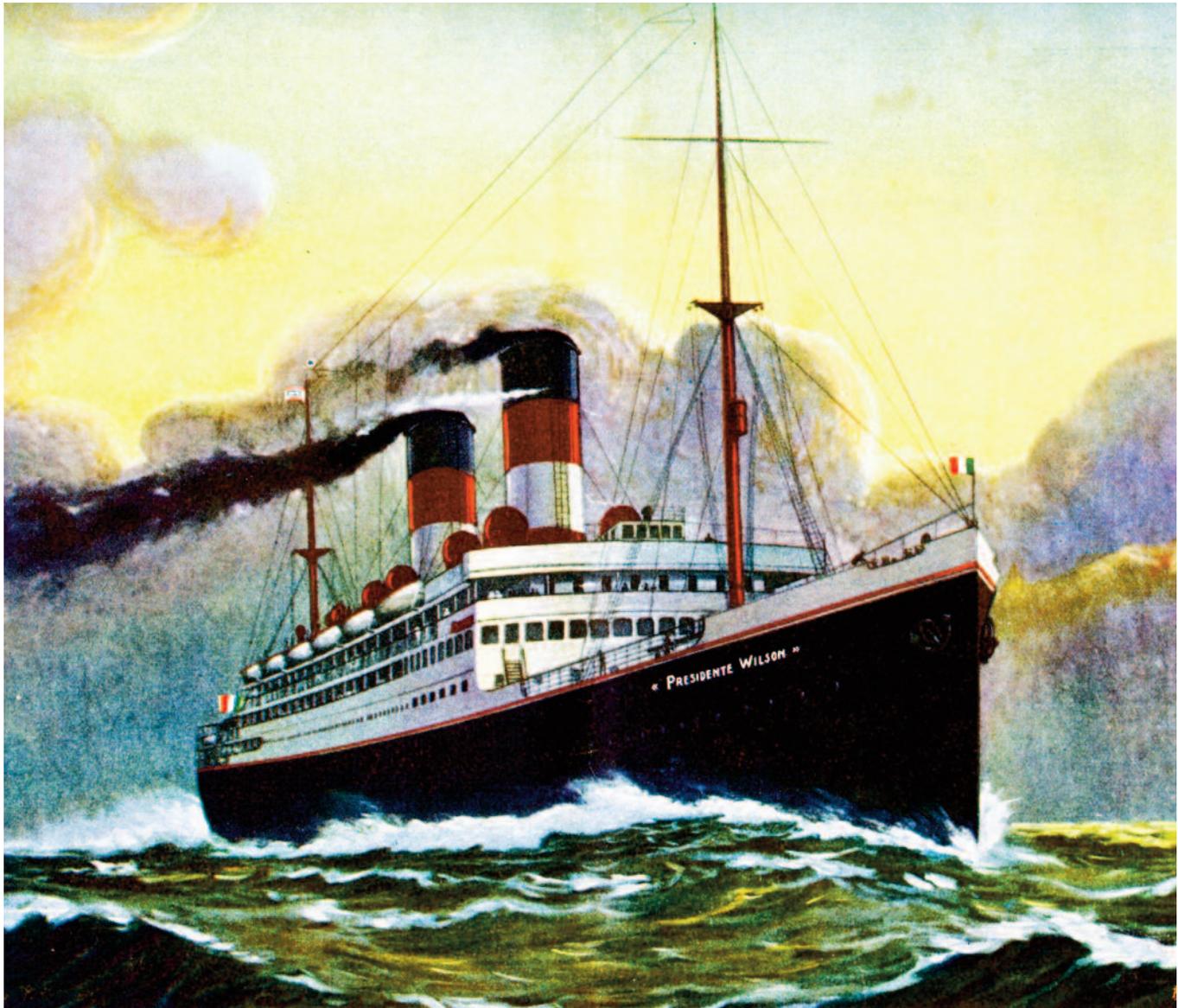


— M.V. VULCANIA —

Nel 1865, su un totale di 1.274 bastimenti, solamente tre erano a vapore; nel 1890, su un totale di 2.271 bastimenti, solo 225, e ancora nel 1904 quasi la metà erano a vela in quanto su 2.512 bastimenti quelli a vapore erano solo 1416.

Si comprende così quanto questa esperienza diventava traumatica, caratterizzata dal mal di mare, tra l'indifferenza e gli abusi dell'equipaggio, la paura dei naufragi e delle malattie contagiose, e la possibilità di essere sbarcati in un paese diverso da quello previsto.

I passeggeri di terza classe normalmente erano divisi per sesso e sistemati in differenti compartimenti: la parte anteriore della nave era riservata agli uomini soli, quella centrale alle coppie sposate, le donne sole alloggiavano nella parte posteriore. Non esistevano sale da pranzo separate e i pasti erano distribuiti negli spazi comuni di ciascun compartimento per ranci, cioè per gruppi di sei persone, una delle quali a turno era incaricata del ritiro delle vivande dalla cucina.



A partire dal 1913 vennero emanate in Italia le prime norme organiche per disciplinare questi viaggi. Vennero istituiti gli ispettorati dell'emigrazione in ciascun porto d'imbarco e commissari viaggianti da scegliersi tra gli ufficiali medici della Marina, che erano responsabili della buona salute dei passeggeri e dell'equipaggio ed erano incaricati di verificare che la nave possedesse i requisiti di igiene e sicurezza. Lo Stato stabilì di dare la patente di vettore solo alle compagnie che impiegavano piroscafi in ottime condizioni; il regolamento stabiliva la velocità minima, le dimensioni e il corredo delle cuccette, il numero massimo di persone per ciascun dormitorio in base al cubaggio, la modalità di installazione dei boccaporti, la quantità e la composizione dei pasti e la razione giornaliera di acqua. La nomina di una commissione arbitrale con sede in ogni provincia dava agli emigranti la possibilità di intentare azioni legali nei riguardi delle compagnie per risarcimento danni e per qualsiasi altra controversia.

Immagine del transatlantico Presidente Wilson tratta da "L'Italia Marinara" del 1921.

Nelle due pagine successive un'immagine dell'arrivo di emigranti a Ellis Island. Foto dagli Archivi dell'Ellis Island Immigration Museum di New York.

Non sempre le compagnie di navigazione rispettarono queste disposizioni, ma, in ogni caso la situazione andò gradualmente migliorando, rendendo dignitose queste traversate. Basti considerare che il Commissariato generale per l'emigrazione fra il 1903 e il 1913 registrò 2.027 casi di malaria e 3.052 casi di morbillo tra gli emigranti diretti in America, ma essi scesero, dopo l'emanazione della nuova legge, solo rispettivamente 674 e 1082 casi nei dodici anni successivi.

Decisive a questo riguardo furono anche le disposizioni delle autorità statunitensi emanate a partire dalla fine degli anni Venti. I controlli più severi nei porti di arrivo degli Stati Uniti, favorirono importanti miglioramenti; era consentito sbarcare solo alle navi che rispettassero le norme di igiene e sicurezza e le compagnie di navigazione venivano pesantemente multate per ogni violazione: "Il capitano di una nave che arriva in porto in violazione di questo Act sarà considerato colpevole di reato, e se il numero dei passeggeri di terza classe è superiore a quello concesso, il detto capitano sarà multato con 50 dollari per ogni passeggero in più e potrà essere imprigionato per un periodo non eccedente i sei mesi".

Un capitolo doloroso, più ancora delle condizioni del viaggio, era il rischio e la conseguente preoccupazione di perdere la vita per l'affondamento della nave. Provenendo dalle regioni dell'interno, molti emigranti non avevano mai visto il mare e partivano con il terrore della grande distesa d'acqua; la loro angoscia era aumentata dai racconti dei compaesani scampati a un naufragio.

Lo scrittore Pascal D'Angelo partito dall'Abruzzo nel 1910, a 14 anni, descrisse in questo modo la prima vista del mare: "Eravamo appena usciti da una galleria, lanciati a tutta velocità verso la pianura campana. Un abbagliante luccichio dilagava tutto intorno e andava a perdersi ai confini del mondo. Sulle prime ebbi paura. Poi pensai: 'Il mare! Quella deve essere la cosa che chiamano mare!' E lo era".

Gli emigranti italiani furono coinvolti in molte tragedie e persero la vita in quelli che vennero definiti come "vascelli della morte". In questa triste contabilità si ricordano le 576 vite perse nel naufragio dell'*Utopia* davanti al porto di Gibilterra; altri 549 nel *Bourgogne* inabissatosi al largo della Nuova Scozia; 1.198, gran parte italiani, nel naufragio dei due *Lusitania*; 550 vittime del *Sirio*, sugli scogli della costa spagnola di Cartagena; 80 morti nel Sudamerica, 385 nel *Principessa Mafalda* e 206 morti, quasi tutti emigranti, nell'affondamento del piroscafo *Ancona*, avvenuto ad opera di un sottomarino austriaco, durante la prima Guerra Mondiale nel 1915.

Tra i casi più clamorosi di "vascelli fantasma", con decine di morti durante la traversata dovuti alle condizioni del viaggio, il *Matteo Brazzo*, nel 1884, in un viaggio di tre mesi con 1.333 passeggeri patì 20 morti di colera e fu respinto a cannonate all'arrivo a Montevideo; il *Carlo Raggio* con 18 vittime per fame e, in un viaggio successivo del 1894, con 206 morti di cui 141 per colera e morbillo, e l'*Andrea Doria*, nel viaggio del 1894, con 159 morti su 1.317 emigranti.

Nella pagina accanto la rappresentazione dell'incidente all'*Andrea Doria*, considerata la più bella nave passeggeri della flotta italiana, costruita ai cantieri navali Ansaldo di Genova, che effettuò il suo viaggio inaugurale il 14 gennaio 1953. Il 25 luglio del 1956, in allontanamento dalla costa di Nantucket e diretta a New York, l'*Andrea Doria* ebbe la fiancata destra sventrata dal mercantile svedese Stockholm. Morirono 46 passeggeri alloggiati nelle cabine investite dalla prua della nave svedese.

**STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA**

Eleonora Bencich

Eleonora Bencich è nata a Pola (Istria) nel 1930 e nel 1946, con l'annessione del suo paese alla Jugoslavia, le sono stati tolti i documenti con i quali sarebbe potuta esiliare in Italia. Provò a scappare per il terrore del comunismo, invano. Fu condannata a 18 mesi di lavori forzati, nel frattempo la madre era a Genova e il padre morì. Una volta liberata con la madre partì per l'Argentina, dove vivevano dei parenti. "Qui mi sembrava il paradiso, puoi parlare, puoi dire, puoi lavorare, non devi scappare da nessuno... che benedetta terra! L'idea di tutti gli immigrati era avere un pezzo di terra e poter dire 'questo è nostro', vivere in un altro paese non è facile, l'emigrante non è una persona felice, poi si abitua". Inizialmente ha lavorato in una fabbrica tessile, ha smesso solo quando si è sposata nel 1956. Conclude affermando che "fortunatamente sono italiana, conosco la forza e la volontà italiana: mangiare, gli uomini, bere un bicchiere di buon vino, cantare".

Data di partenza: 1949
Luogo di origine: Pola
Luogo di destinazione:
Buenos Aires
Viaggio: Nave



LA STAGIONE DELL'ESODO DI MASSA

Il trasporto degli emigranti rappresentò la fortuna di tante compagnie marittime che, a migliaia, portarono i nostri connazionali nei vari continenti, spesso in condizioni disagiate. Sistemati nelle stive, in battelli stracarichi, privi di ogni comodità, esposti alle temperature più calde o più fredde, in situazioni igieniche precarie, come si può ricostruire dalle tante testimonianze di quel tempo e come mostrano eloquentemente i documenti e le immagini dell'Ellis Island Immigration Museum, situato nell'isolotto dinanzi a New York, principale punto d'ingresso e di quarantena per gli immigrati che sbarcavano negli Stati Uniti.

Le tristi statistiche relative all'esodo di massa di quel periodo danno il segno dell'ampiezza di questi flussi: quasi 5 milioni e mezzo furono gli italiani emigrati in America, di cui 4 milioni e mezzo nel periodo fra il 1880 e il 1924 e tutti utilizzando, ovviamente, il mezzo marittimo.

Tra l'altro nel 1900 sul totale di 97.927 emigranti partiti dall'Italia per il Nord America, 79.787, cioè 83%, era stato trasportato da mezzi recanti la bandiera estera e 18.140, 17%, da quella italiana, che per queste ragioni si apprestava da allora a rafforzare la propria flotta. In una società ancora attraversata da condizioni di povertà, l'emigrazione diventava una strada obbligata.

Per questo, inserirsi nel mercato internazionale dei trasporti marittimi in questa prospettiva fu un'opportunità di crescita per la marina mercantile italiana. L'idea di creare un'unica compagnia di navigazione italiana fondendo quelle esistenti, per contrastare la concorrenza straniera, risaliva all'indomani dell'Unità d'Italia. Nel 1873, al fine di risolvere la situazione debitoria, le banche iniziarono a proporre la fusione fra le due maggiori compagnie italiane, la Rubattino e la Florio.



Cartolina inviata in Italia dalla nave India della Compagnia di Navigazione Generale Italiana.

Nella pagina a fianco immagini dall'archivio di Eleonora Bencich. Dall'alto: un momento dei festeggiamenti di matrimonio di Eleonora Bencich e Giovanni Kirac, nel 1955 e un'immagine della famiglia Bencich.

STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA

Leonardo Blasig

Leonardo Blasig, nato a Mossa (GO) nel 1892, non voleva lasciare l'Italia: possedeva una ditta edile, una casa, aveva moglie e figli, conduceva una vita abbastanza agiata. Ma negli anni Venti l'ideologia d'allora era in contrasto con il suo modo di pensare e la libertà di espressione allora era limitata. La scelta di raggiungere il fratello in Argentina è stata dolorosa, ma nel 1928 ha deciso di voler cambiare ambiente ed è partito da solo. L'anno seguente si è fatto raggiungere dalla famiglia e con l'aiuto dei figli ha costruito una casa a Cordoba. Ha continuato a lavorare nel settore edile, spostandosi fra Buenos Aires, Cordoba e Mendoza, e a frequentare gli altri emigranti friulani. Non si è mai pentito di essersene andato dall'Italia.

Data di partenza: 1928
Luogo di origine: Mossa
Luogo di destinazione: San Juan
Viaggio: Nave, Valdivia



Alcune immagini dell'archivio della famiglia Blasig, emigrata nel 1928 in Argentina, tratte dall'Archivio della Memoria dell'Immigrazione della Regione Friuli Venezia Giulia.

Leonardo Blasig è partito da Mossa con la nave Valdivia, per raggiungere il proprio fratello, già presente in Argentina.

Il 4 settembre 1881 fu costituita a Genova la Navigazione Generale Italiana, NGI, (Società riunite Florio e Rubattino). La sede fu fissata a Roma, mentre Genova e Palermo erano i compartimenti operativi. Coi suoi 83 piroscafi (subito passati ad oltre cento), la Navigazione Generale Italiana si presentava come il più grande complesso armatoriale mai sorto in Italia.

A partire dal 1901 la NGI assunse il controllo della società "La Veloce", una compagnia di navigazione fondata nel 1884 che svolgeva il suo servizio tra l'Italia e il Sud America, che nel 1924 dopo essere stata del tutto assorbita da "Navigazione Generale Italiana" venne posta in liquidazione. Nel 1906 venne acquisita la "Italia Società di Navigazione a Vapore" una compagnia fondata a Genova nel 1899 che effettuava servizi verso il Sud America e che nel 1917 sarebbe stata assorbita in una nuova compagnia denominata "Transoceanica Società Italiana di Navigazione". Nel 1901 fu promulgata la Legge Bettolo in favore dell'Industria delle Costruzioni Navali. La NGI ne approfittò per ordinare la costruzione di cinque piroscafi da passeggeri, con l'intento di intensificare i servizi per le due Americhe per il trasporto dei passeggeri e degli emigranti, in modo da poter affrontare la concorrenza estera. Nacque così, nei primi anni del '900 il primo servizio organizzato di linea.

Il Kaiser Franz Joseph I varato nel novembre del 1911 e utilizzato per la linea Trieste-New York.

"GIULIO CESARE" "AVGVSTVS"



The three classes
"ITALIA" - SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE - GENOVA

TARIFFA DEI GENERI IN VENDITA AGLI EMIGRANTI

GENERI DI CUCINA		LR.	GENERI DI BOTTIGLIERIA		LR.
Brodo in tazza	0	15	Sapone all'etogr.	0	50
Minestra in brodo	0	70	Giardiniera	0	60
Pasta asciutta (di gr. 150 cruda)	1	—	Sapone per acqua salata	0	60
Piatto di cucina con contorno	1	80	GENERI DI BOTTIGLIERIA		
Bistecca senz'osso (di gr. 100 cruda)	1	80	<small>disposto per la bottiglia L. 1-1</small>		
Uova bollite	0	80	Acqua Minerale Ital. Bott.	3	50
Uova al burro	1	10	Birra italiana (bottiglia intera)	3	50
Caffè nero (in tazza)	0	45	(1/2 bottiglia)	2	—
Caffè con latte (tazza di gr. 200)	0	60	(bicchieri da 1/2)	1	—
GENERI DI CAMBUSA			Vino Barbera Bott.	8	—
Acciughe salate pulite cad.	0	25	Barolo (stravecchio)	12	—
Biscottini (al pacchetto di gr. 100)	1	40	Freisa	8	—
Cioccolata (da gr. 100) fino	2	25	Orignolino	8	—
Cioccolata (da gr. 50)	1	15	Moscato (fino)	12	—
Cioccolatini (all'etogr.)	3	50	nero	5	—
Formaggi diversi	1	80	bianco	5	—
Focaccine	0	30	comune al litro	3	—
Frutta secca fichi	0	50	al bicch. da 1/2	0	75
noci	1	20	Marsala al bicchierino 5 cl.	0	60
Mele	0	60	Chianti <i>P. 1923</i> Bott.	5	50
Salame	2	50	<i>un fiasco</i> al	6	—
Tonno all'olio	2	50	Vermouth al bicchierino 5 cl.	0	70
Zucchero cristallino	0	65	Anice o Rhum	2	0 70
Latte sterilizzato (scat. da 1 Kg.)	4	—	Grappa	2	0 70
Sardine all'olio (scat. da 1/2 Kg.)	3	50	Fernet Branca	2	0 70
Uova crude cad.	0	75	Cognac	2	0 70
Limoni	0	20	Citrato	—	—
			<i>apocrita</i>	—	—
			Citrato (effervesc. Brischi 2 cucch.)	0	50

Sigari toscani L. 1.40 - Sigarette Macedonia (30) L. 0.70 - Fiammiferi svedesi L. 1.40
Cartoline illustrate L. 0.20

L'ISPETTORE CAPO EMIGRAZIONE

Il 21 giugno 1906 con la partecipazione della Casa Reale nacque il Lloyd Sabaudò. Nel biennio 1907-08 furono varati tutti e sei i nuovi grandi piroscafi transatlantici ordinati per le Linee del Nord e del Sud America. Della "Classe Ducale" facevano parte il *Duca degli Abruzzi*, il *Duca di Genova*, il *Duca d'Aosta*, mentre della Classe Regale facevano parte il *Re Vittorio*, il *Regina Elena* e il *Principe Umberto*. Il salto di qualità del Lloyd Sabaudò fu compiuto tra il 1922 ed il 1930, con l'entrata in servizio della classe "Conti" sulla linea del Nord America; il *Conte Rosso*, il *Conte Verde*, il *Conte Biancamano* ed il *Conte Grande*.

Nel 1932, con il nome di Italia Flotte Riunite, il governo accorpò sotto un'unica bandiera le tre principali compagnie di navigazione italiane dell'epoca: Navigazione Generale Italiana di Genova, Lloyd Sabaudò di Torino e Cosulich di Trieste.

La lista dei prezzi per gli emigranti, generalmente trasportati in terza classe, praticati in un transatlantico diretto in Argentina. Tratto da: *Vivi l'Argentina*.

STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA

Amedeo Camir

Amedeo Carnir, un'emigrazione fra le due Guerre. È nato nel 1887 a Paluzza (UD) e ha combattuto nella Prima Guerra Mondiale. Al suo ritorno dal fronte e dalla prigionia nel 1920 ha conosciuto per la prima volta la figlia Irene, nata nel 1916. La tradizione migratoria della sua zona e le difficoltà economiche del dopoguerra hanno spinto Amedeo a ripartire da casa nel 1924, facendosi prestare il denaro per il viaggio. Inizialmente era andato in Brasile, ma l'esperienza non si rivelava positiva così una notte scappò in Argentina. È tornato in Italia 10 anni dopo, quando Irene era già fidanzata, ma allora si era alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale e ha preferito rifare le valigie per non essere nuovamente implicato nel conflitto imminente.

Data di partenza: 1922 ca.
Luogo di origine: Paluzza
Luogo di destinazione:
Buenos Aires
Viaggio: Nave, Mafalda

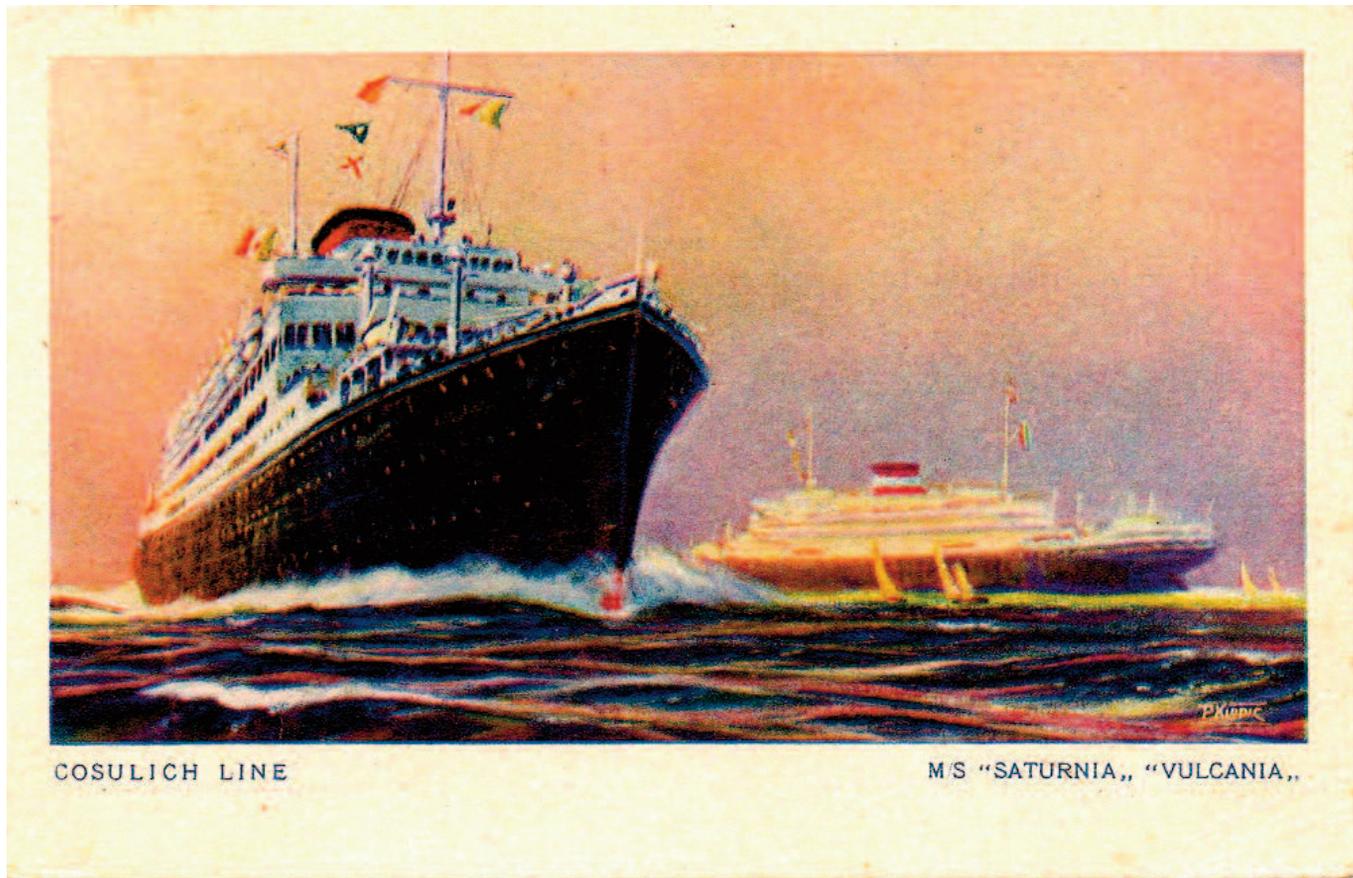


Foto dall'archivio della famiglia Amedeo Camir. Qui sopra: con Vittorio e Giacomo, 1940 e, in alto, ritratto di famiglia, 1921.

IL TEMPO DEI COSULICH,

Nel 1908 i fratelli Cosulich realizzarono a Monfalcone un grande cantiere navale a supporto delle loro attività di armatori. Conclusa la Grande Guerra, nel 1919, con il passaggio di Monfalcone e di Trieste dall'Impero Austro-ungarico all'Italia, i Cosulich modificarono la ragione sociale della loro compagnia armatrice, da "Austro Americana" a "Cosulich Società Triestina di Navigazione", conosciuta poi internazionalmente come "Cosulich Line". Anche lo stabilimento navale, uscito fortemente danneggiato dal conflitto, venne radicalmente rinnovato, con impianti d'avanguardia, su un'area di 270 mila metri quadrati, tre volte quella precedente, con tre bacini di carenaggio, uno dei quali di 12.500 tonnellate, 8 scali in muratura, 18 officine attrezzate. In tal modo Monfalcone divenne il cantiere maggiore fra quelli italiani e di tutto il Mediterraneo.





Nel maggio del 1919 venne impostato il primo piroscampo del dopoguerra. Tra il 1919 e il 1920, il cantiere riprese a lavorare a pieno ritmo grazie alla forte domanda di naviglio dopo le perdite subite dalle compagnie. Ma fu una ripresa effimera, perché già qualche anno dopo subentrò la crisi dei traffici marittimi dovuta alla svalutazione monetaria e all'Immigration Act del governo americano, che ridusse notevolmente le quote dell'immigrazione.

Per far fronte a questa situazione, i Cosulich nel 1921 crearono il reparto per la produzione del materiale rotabile ferroviario, nel 1922 le officine elettromeccaniche per la produzione di macchinari elettrici e nel 1923 le officine aeronautiche, in cui per vent'anni svilupparono modelli di idrovolanti di straordinario valore tecnico e furono leader mondiali in questo campo. Altro campo in cui, nel giro di pochi anni, lo stabilimento monfalconese si affermò fu quello della costruzione di sommergibili di cui divenne il primo produttore in Italia.

Ma fu nella realizzazione delle navi passeggeri, a cominciare da quelle che furono definite le quattro sorelle, la *Saturnia* e la *Vulcania*, la *Neptunia* e la *Oceania*, che il cantiere di Monfalcone acquistò fama e prestigio internazionali. Con i transatlantici *Saturnia* e *Vulcania* la Cosulich Line realizzò un notevole salto di qualità imponendo una svolta nello stile architettonico e nell'arredamento.



Prime al mondo, queste navi si distinsero per un nuovo e più moderno disegno dello scafo e dello skyline, caratterizzato da un unico fumaiolo particolarmente basso, ma ancor più per le scelte innovative relativamente agli apparati propulsivi diesel, conquistando una posizione di primato nella velocità, nell'economicità di esercizio e nell'affidabilità generale.

Varata nel 1925, la *Saturnia* compì il suo viaggio inaugurale il 21 settembre del 1927, diretta a Buenos Aires. Sua madrina del varo, il 29 dicembre del 1925, fu la Principessa Giovanna di Savoia. La gemella *Vulcania*, consegnata il 2 dicembre 1928, compì il suo viaggio inaugurale partendo il 19 dicembre 1928 da Trieste sulla rotta Trieste-Napoli-Patrasso-New York. Il 16 giugno 1930 il cantiere navale di Monfalcone entrò a far parte del gruppo Cantieri Riuniti dell'Alto Adriatico, CRDA. Ne seguirono anni di intenso lavoro nel settore mercantile, in quello militare e nei *liners* passeggeri.

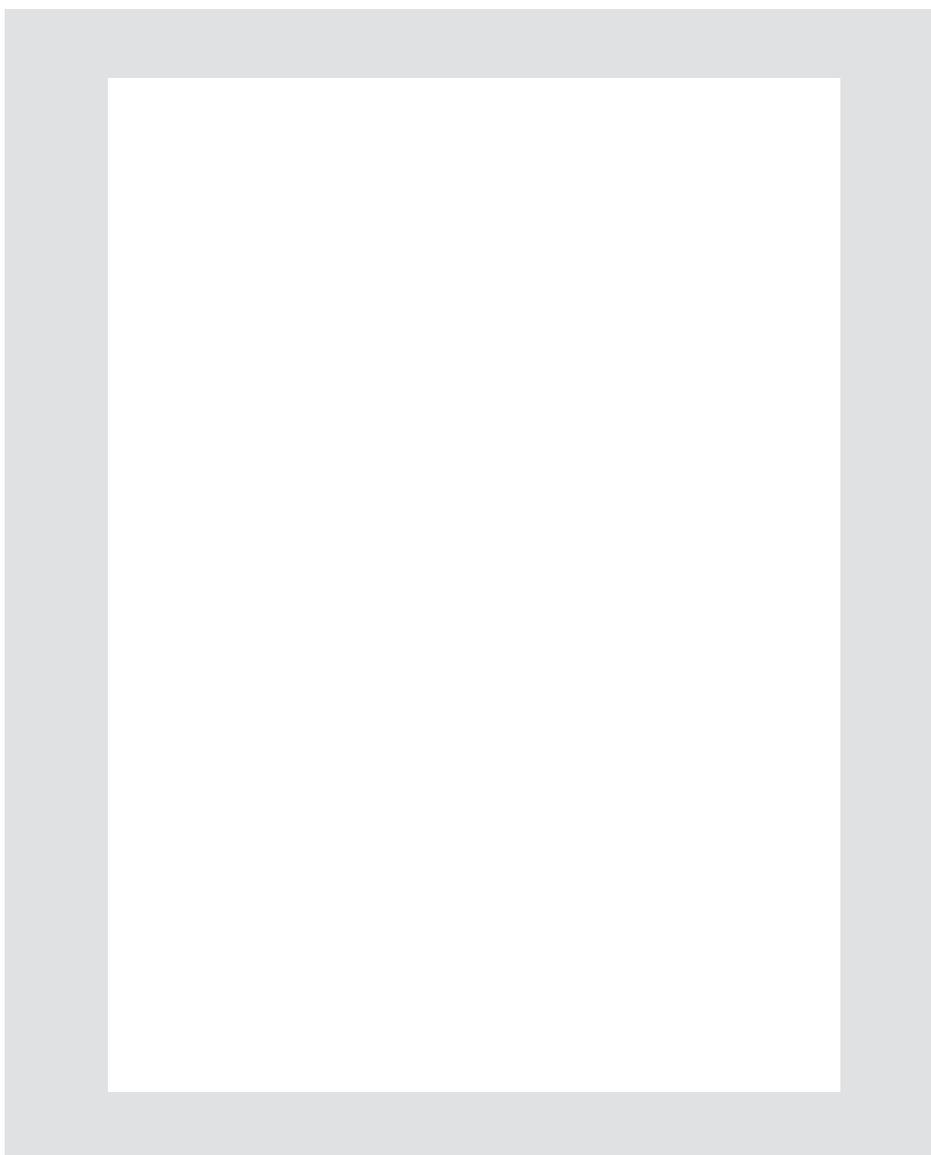
Alla fine della Seconda Guerra Mondiale, il nostro Paese aveva perso l'88 % delle navi passeggeri o miste. Nel settembre 1939 erano iscritte sotto bandiera italiana 717 navi. Al termine del conflitto ne rimasero solo 56. In questo contesto il *Giulio Cesare*, entrato in servizio nel 1951, fu il primo grande transatlantico per il trasporto di passeggeri costruito nel nostro Paese dopo la Seconda Guerra Mondiale.

STORIA&STORIE DELL'EMIGRAZIONE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

Ancilla Chitussi

Ancilla Chitussi, figlia di un gelatiere di Forgaria (UD). È nata nel 1935 e durante l'infanzia, mentre il padre e i fratelli maggiori si occupavano di produrre in casa il gelato e di venderlo nei fine settimana in sagre e fiere, lei si prendeva cura degli animali e del fratello minore. La loro condizione economica non era delle peggiori, il padre era finalmente riuscito anche ad acquistare una casa a San Daniele, ma nel 1949 partirono tutti per l'Argentina. Lì viveva da vent'anni una zia, che li ha ospitati inizialmente e li ha aiutati nelle spese del viaggio. Da casa si sono portati dietro di tutto: "portammo tutto quello che potemmo: vestiti, lenzuola, pentole, biciclette ... smantellare una casa con la consapevolezza di non tornarci più costa molto". Ancilla a La Plata, dove abita tutt'ora, ha iniziato subito ad andare a scuola e si è presto integrata senza venir mai discriminata. Il padre, invece, ha trovato lavoro come muratore ma non era soddisfatto della sua esperienza migratoria: nel 1955 da solo è rientrato in Italia. Ancilla vi è tornata per la prima volta nel 1979, ritrovando con piacere i luoghi della sua infanzia.

Data di partenza: 1949
Destinazione: Buenos Aires



Fu il capostipite di una serie di importanti produzioni che ne assunsero, sviluppandole, le linee costruttive, sino alla *Leonardo da Vinci* che, a sua volta, si può considerare come la madre della *Michelangelo* e *Raffaello*, veri e propri gioielli del mare

Fra queste importanti produzioni, spiccava anche la *Eugenio C.*, subito ribattezzata come “la nave del futuro”, già pensata per le crociere e che entrò nella flotta di una compagnia lungimirante, la Costa, di cui ne diventò l’ammiraglia.

Siamo nel 1964, e per la tradizione dei grandi transatlantici è già iniziato il tramonto: l’aereo sta sostituendo ovunque la nave nel trasporto e dei passeggeri, oltre ad affermarsi in modo sempre più impetuoso in quanto imbattibile nei tempi di percorrenza. Già nel 1958 la metà dei viaggiatori attraversava l’atlantico in aereo. Le stesse *Michelangelo* e *Raffaello*, simbolo più alto dell’arte e della tecnologia navale italiana, in servizio dal 1965 al 1975, sono travolte dalle nuove dinamiche.

Per oltre cent’anni, l’evoluzione e lo sviluppo del trasporto marittimo passeggeri si è intrecciato profondamente con la storia dell’emigrazione italiana transoceanica lungo le rotte che portarono alla costruzione d’un futuro dignitoso.



La nave Dante Alighieri, costruita nel 1914 per la Società Transatlantica Italiana, utilizzata sulla rotta Italia-New York. Trasportava fino a 2.185 passeggeri, di cui 100 in prima classe, 260 in seconda e 1825 in terza.

Nella pagina a fianco immagini dall’archivio di Ancila Chitussi. Dall’alto: ritratto di famiglia e un momento del matrimonio nel 1954.

STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA

Giovan Battista Copetti

Giovanni Battista Copetti, un'intera famiglia verso l'Uruguay. I nonni di Gremilda, nipote di Giovanni, lasciarono Gemona nel 1880 assieme ai rispettivi fratelli e sorelle e alla madre di lui: in tutto erano in 11, come il numero dei loro figli. Sapevano che oltre oceano c'erano buone possibilità di migliorare il loro tenore di vita: una volta sbarcati a Buenos Aires hanno raggiunto in treno Colonia Caroya, dove è stato loro assegnato un lotto di terreno da coltivare. Si sono ritrovati a vivere in una baracca fatiscente e sicuramente non è stato semplice per loro accettare questa condizione dopo aver abbandonato la loro casa in Friuli. Col tempo il nonno ne ha costruita una: Gremilda afferma che il suo orgoglio più grande è vedere oggi quella casa restaurata e ancora "in mano alla famiglia". A Colonia Caroya il nonno ha lavorato nei campi per tutta la vita, riuscendo a farsi una piccola vigna e un negozio dove vendere i suoi vini. In casa hanno sempre parlato friulano anche se i figli conoscevano il castigliano perché hanno frequentato la scuola in Uruguay.

Data di partenza: 1879
Luogo di origine: Gemona
Destinazione: Cordoba
Viaggio: Nave, Colombo



In alto: foto della famiglia Coppetti-Boscatto e, sotto della famiglia Gremilda Boschetti.

I nonni di Gremilda, nipoti di Giovanni Copetti, lasciarono Gemona nel 1880, con la nave Colombo per Buenos Aires, da dove si recarono in treno a Colonia Caroya, dove è stato loro assegnato un lotto di terreno da coltivare. A Colonia Caroya il nonno ha lavorato nei campi per tutta la vita, riuscendo a farsi una piccola vigna e un negozio dove vendere i suoi vini.



LA VELOCE

NAVIGAZIONE

ITALIANA A VAPORE
GENOVA

SERVIZI ESPRESSI TRANSATLANTICI
FRA
GENOVA, NAPOLI, IL RIO DE LA PLATA,
IL BRASILE, L'AMERICA CENTRALE E NEW YORK







L'approdo

LA MERICA

Oltre il 40 % della popolazione americana, circa 100 milioni di persone, è diretta discendente di quei 22 milioni di immigrati che approdarono a Ellis Island, una delle quaranta isole nella baia di New York, tra il 1892 e il 1954. Divenne famosa dal 1894 quale stazione di smistamento per gli immigranti quando il governo federale assunse il controllo del flusso migratorio, resosi necessario per il massiccio afflusso di persone provenienti essenzialmente dall'Europa. Ellis Island fu destinata a questo scopo nel 1892, quando l'America, superato un periodo di depressione economica, cominciò a imporsi come potenza e divenne la sede del Centro per l'immigrazione, la porta d'ingresso per chi voleva entrare negli Stati Uniti. Era la stazione di controllo sanitario e di identità; contava arrivi alla media di 5mila al giorno con punte che raggiunsero le 10 mila persone; una tappa obbligata prima di disperdersi nel territorio del nuovo Continente. Tra questi, solo nel decennio 1885 - 1895, ci furono in media 35 mila arrivi all'anno dall'Italia. Nel decennio 1896-1905 la media era di 130 mila entrate (nel 1901 superarono le 100 mila unità; nel 1905 raggiunsero le 300 mila e toccarono il picco di 376 mila nel 1913).

Laddove milioni e milioni di vite e destini si sono incrociati e sfiorati, oggi sorge uno dei luoghi più interessanti e, allo stesso tempo, commoventi, di tutta New York, il Museo dell'Immigrazione di Ellis Island. Una parte significativa di questi flussi arrivò dall'Italia, soprattutto nella seconda parte dell'Ottocento, quando una serie di circostanze (come l'unificazione dei mercati, il crollo dei salari, la rapida crescita demografica seguita da una serie di carestie, l'Unificazione d'Italia e i cambiamenti socio-politici che ne derivarono) determinò la partenza di milioni di contadini, spinti anche dai racconti e dalle storie di successo dei connazionali già espatriati. Scesi dalla nave, stremati dal lungo e poco confortevole viaggio, i migranti attendevano per ore il proprio turno, all'interno del Main Building, all'ombra della Statua della Libertà. Solo dopo aver positivamente concluso gli esami sanitari, venivano schedati in appositi registri e ricevevano il nulla osta per entrare nel Paese.

Dal 1990, nel Main Building dell'Ellis Island Immigration Museum, sono contenute le migliaia di testimonianze che i dodici milioni di immigrati passati di qui hanno lasciato fino al 1954, anno in cui Ellis Island cessò le sue funzioni di stazione filtro.

L'edificio del Museo dell'emigrazione a Ellis Island, alle porte di New York e nelle due pagine precedenti l'arrivo di emigranti a Ellis Island. Foto dagli Archivi dell'Ellis Island Immigration Museum di New York.



Nessun viaggio in America può prescindere da una visita a Ellis Island dove si raccolgono le testimonianze e i frammenti dell'esperienza di tante vite. Il cuore pulsante dei controlli di Ellis Island, la *Registry Room*, è stata volutamente lasciata vuota: qui, nel silenzio il visitatore può calarsi nei panni di quanti attendevano con ansia il responso dei loro controlli; lateralmente, ci sono le prigioni e le sale dove i non graditi, come criminali e squilibrati, erano isolati e vedevano sfumare per sempre il loro sogno americano. Le esposizioni cominciano nella *Baggage Room* al pianterreno dove sono accatastati molti dei bagagli originali, valige di cartone e bauli di varie provenienze e dimensioni. Un video interattivo contiene i volti degli immigrati di ieri, ma anche di oggi, che si alternano e compongono la bandiera nazionale: tutti gli immigrati possono inviare la propria foto o quella di un avo per legare il proprio volto alla nazione.

La raccolta delle valigie e dei bauli nell'atrio del Museo dell'emigrazione a Ellis Island. Nella pagina accanto un'immagine dell'arrivo di emigranti a Ellis Island, alle porte di New York dopo lo sbarco. Foto dagli Archivi dell'Ellis Island Immigration Museum di New York.



STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA

Francesco Patrucco

Francesco Petrucco, che si è adattato a passare dalla penna al badile. È nato a Udine nel 1928 ma i primi anni di vita li ha passati a Fanna (PN). Quando ne ha avuto 5 è andato a vivere a Milano, dove è restato fino al 1943. Di nuovo a Fanna ha lavorato per diversi anni all'Ufficio Annonario del Comune, poi ha gestito la "Vecchia Trattoria" fino a quando ha deciso di emigrare per vedere il mondo. È partito nel 1955, la moglie era incinta di 3 mesi e lui è andato avanti per "preparare il terreno". A causa dell'invasione russa dell'Ungheria la moglie ha potuto raggiungerlo solo dopo 3 anni. Nel Michigan Francesco ha trovato lavoro nel terrazzo presso un friulano e a 40 anni si è messo in proprio. Ha avuto due figlie e ora, dal 1996, vive in Virginia. Lui e la moglie hanno dovuto fare molti sacrifici e risparmiare su tutto per potersi acquistare la casa.

Data di partenza: 1955
Luogo di destinazione:
Virginia
Viaggio: Nave, Andrea
Doria

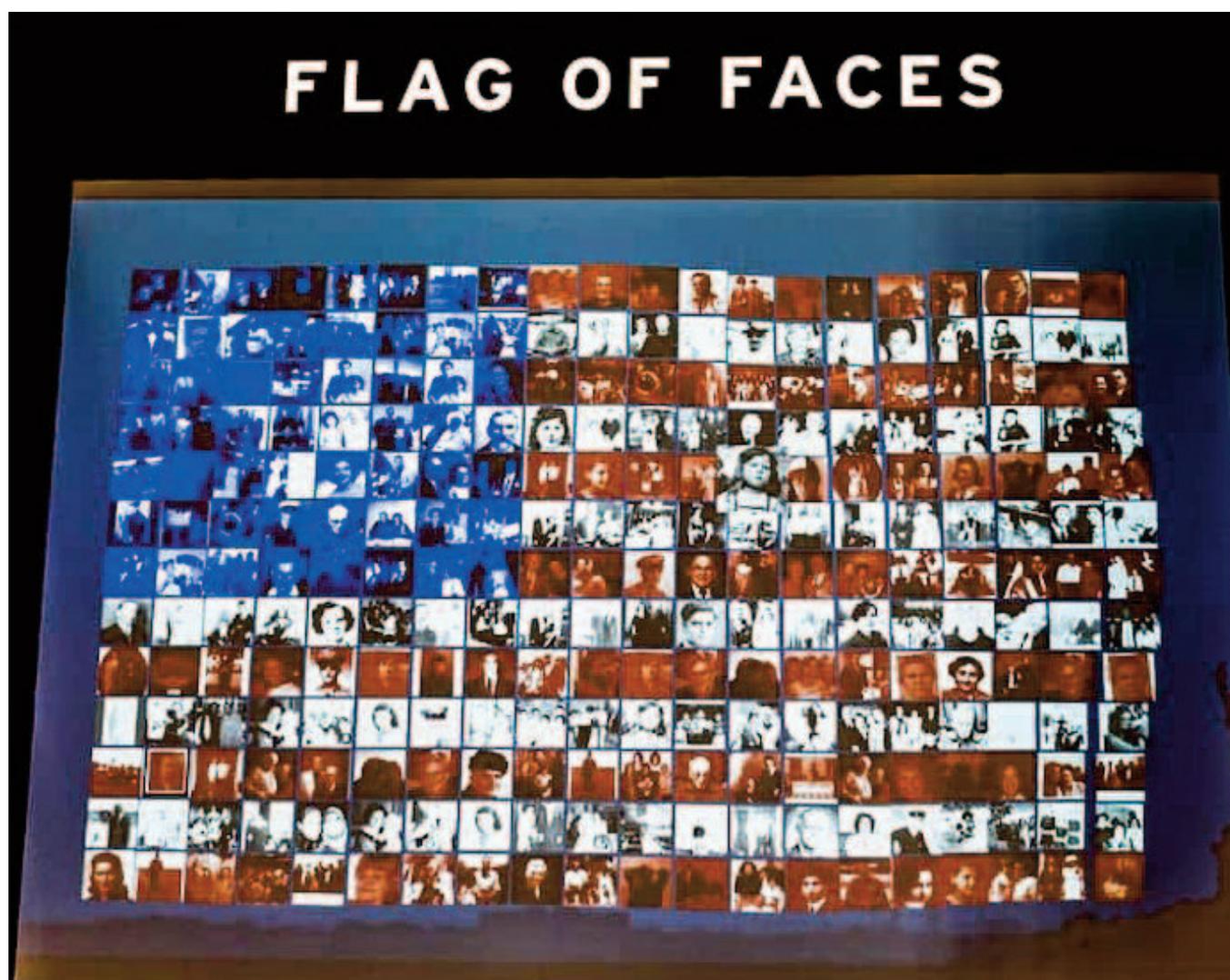


Foto dall'archivio della famiglia di Francesco Patrucco scattate nel 1955 (in alto) e nel 1960 in Virginia.

Nel Museo si raccontano le vicissitudini legate all'inserimento nella quotidianità americana: i bassi salari, il problema della lingua e la carenza di assistenza medica. Fra i nomi illustri sveltano lo scrittore e poeta Rudyard Kipling, sbarcato nel 1892, il musicista Enrico Caruso nel 1904, il compositore Giacomo Puccini nel 1907, gli psicanalisti Carl Jung e Sigmund Freud nel 1909, il regista e attore Charlie Chaplin nel 1912, il produttore di cartoni animati Walt Disney nel 1919 e il premio Nobel per la fisica Albert Einstein nel 1921.

Sotto la guida di un curatore italiano, Steve Briganti, con la fatica di seimila volontari non pagati, con un lavoro di quasi 10 anni, questo patrimonio della memoria è stato inserito in un sito web e ora un motore di ricerca permette di recuperare i dati raccolti. Dei 22 milioni di nomi, ne rimangono 17 milioni; gli altri cinque, corrosi dall'umidità o venduti al macero come polpa di carta, sono andati dispersi. Se si fruga tra i nomi si scoprono migliaia di Rossi, Rossini, Rosselli, che sono diventati semplicemente Ross, mentre Scarfò e Currò hanno perduto gli accenti, Fascelli e Fascetti sono stati anglicizzati in Fascell e Fascett.

La bandiera americana stilizzata composta dai volti degli emigranti nel Museo dell'emigrazione a Ellis Island.



STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA

Angelo Trevisan

Angelo Trevisan, imprenditore nel campo del terrazzo. È nato a Frisanco (PN) ed è emigrato nei primi anni del Novecento in Pennsylvania. Lì, seguendo le orme di molti compaesani, ha iniziato la sua carriera nel campo del terrazzo, creando nel 1902 la "The Roman Mosaic and Tile Company", portata poi avanti dal figlio Angelo John e dai nipoti. La loro Compagnia è cresciuta lungo l'arco del Novecento fino ad avere oltre 200 dipendenti, filiali in vari luoghi d'America e realizzando opere importanti e imponenti. Sono riusciti ad andare avanti nel tempo e sopravvivendo alla competitività continuando ad innovarsi. Hanno realizzato, ad esempio, lavori in terrazzo e piastrelle al Pentagono (Arlington, nei pressi di Washington), nello Smithsonian Institute (Washington) e nello State Office Building di Philadelphia.

Luogo di origine: Frisanco
Luogo di destinazione:
Stati Uniti d'America,
Pennsylvania, Philadelphia
Viaggio: Nave

Alcune immagini dell'archivio di Angelo Trevisan, emigrato negli Stati Uniti tratti dall'Archivio della Memoria dell'Emigrazione regionale della Regione Friuli Venezia Giulia.

Una storia d'emigrazione caratterizzata da un'esperienza imprenditoriale di successo, seguita anche dal figlio Angelo John. Nell'immagine qui sopra l'illustrazione delle tecniche produttive nella propria azienda. In alto un momento di vita familiare.

Sparsa all'interno, tra tante testimonianze da tutto il mondo, ci sono le immagini e i documenti che raccontano la storia degli italiani approdati in America, o come sta scritto su un cartello: La Merica.

Al centro di una sala del secondo piano, circondato da altre decine di passaporti e documenti di identità, a destra di uno schermo video che narra dell'attracco di una nave, ecco il passaporto del Regno d'Italia per un bersagliere dal nome scritto in modo praticamente illeggibile, ma con una foto con tanto di cappello ornato da piume nere e sguardo fiero: un testimone delle tradizioni italiane che ora è parte onorata della storia d'America.

All'esterno l'*American Immigrant Wall of Honor*, posto dinanzi al Main Building, è un altro riconoscimento al contributo degli immigrati: riporta oltre 700 mila nomi. È il muro celebrativo più lungo al mondo e, anche in questo caso, si può farvi richiesta per farvi inscrivere il proprio nome o quello di qualche parente immigrato.

L'arrivo di emigranti a Ellis Island, alle porte di New York dopo lo sbarco. Foto dagli Archivi dell'Ellis Island Immigration Museum di New York.

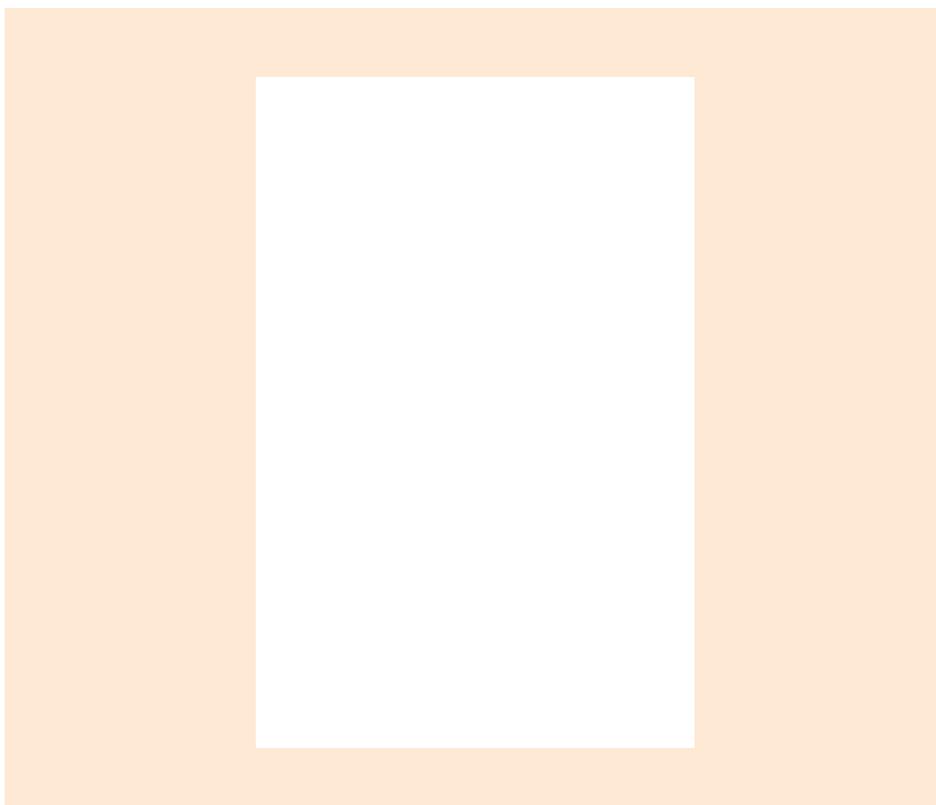
STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA

Feruccio Gerin

Ferruccio Gerin, arrivato a New York con in valigia tante foto e un paio di sci. È nato a Capodistria nel 1930 e durante la Seconda Guerra la sua famiglia ha subito lo sfratto. Sono stati accolti in una casa di conoscenti fino al 1948, quando sono esiliati a Trieste. Lì gli esuli come lui faticavano a trovare lavoro, così quando un fratello sbarcato in America li ha richiamati hanno accettato subito di raggiungerlo. Il permesso di partire però è arrivato solo 4 anni dopo, nel 1955. Durante il viaggio con la *Independence* aspettava di veder comparire la Statua della Libertà e quando ciò è avvenuto ha ringraziato l'America per le opportunità che gli avrebbe offerto. Aveva infatti già un contratto di lavoro in mano. In valigia non aveva molte cose, ma non si è dimenticato delle foto e di un paio di sci: appassionato di questo sport e di molti altri sperava che negli Stati Uniti ci fossero delle belle piste innevate. A New York frequentava i circoli italiani e guardava al futuro perché non aveva intenzione di tornare.

Data di partenza: 1955

Luogo di destinazione: Stati Uniti d'America, New York,
Viaggio: Nave, Independence



Alcune immagini dell'archivio di Ferruccio Gerin, emigrato negli Stati Uniti tratti dall'Archivio della Memoria dell'Emigrazione regionale della Regione Friuli Venezia Giulia.

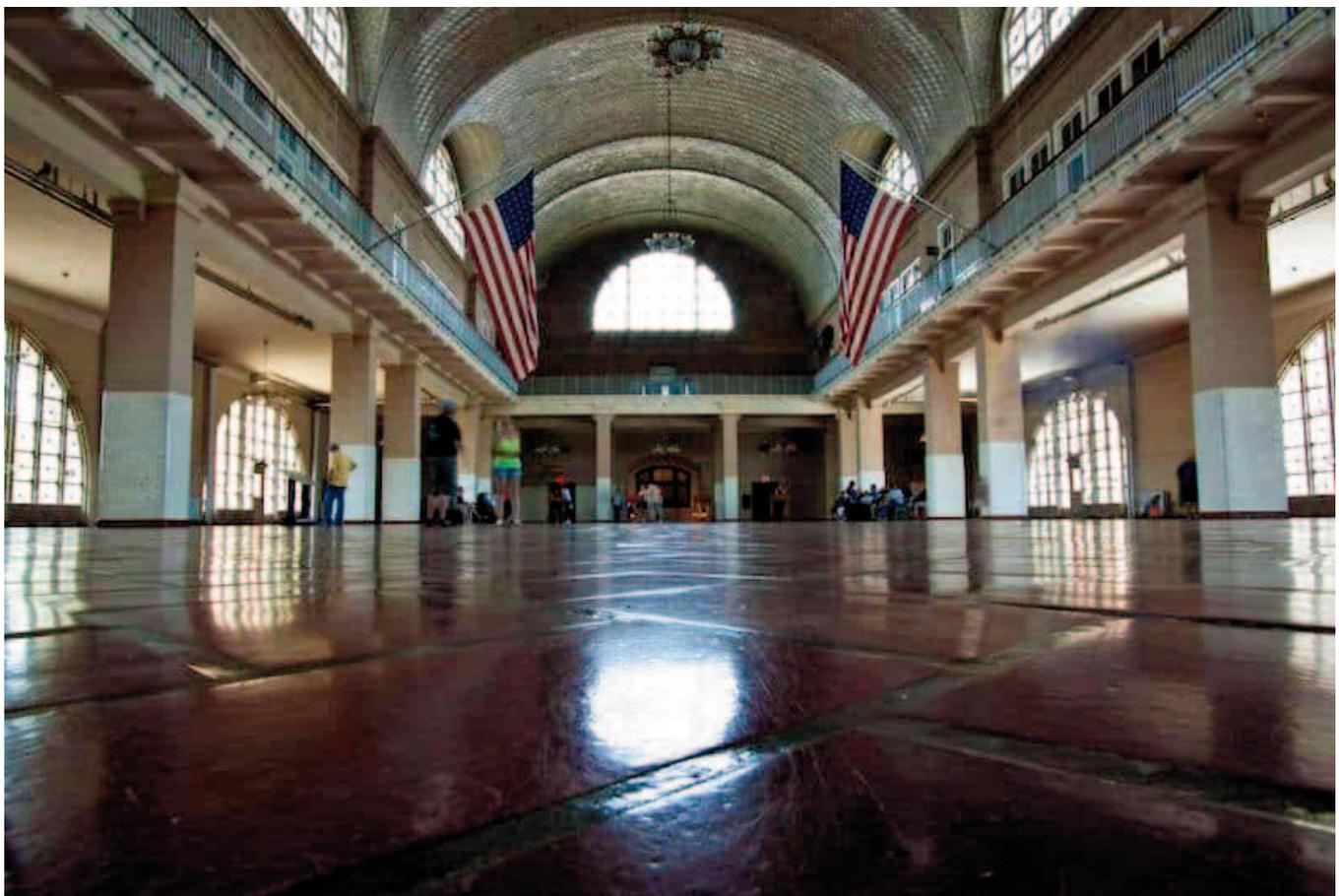
Sposato con una ragazza istriana conosciuta per caso in treno, Nives Monti, da lei ha avuto due figli.

AMERICAN DREAM, IL SOGNO AMERICANO

La prima migrante ad arrivare fu Annie Moore, una ragazza di 17 anni, irlandese di Cork, il giorno di Capodanno del 1892, giorno dell'inaugurazione di Ellis Island. La prima delle settecento persone sbarcate in quel lontano giorno. L'isolotto nella baia di New York, venne ampliato con i detriti degli scavi per la costruzione della metropolitana della Grande Mela e con le discariche provenienti dalla zavorra delle navi. Quando Samuel Ellis ne divenne il proprietario, intorno al 1770, l'isola aveva cambiato molte volte nome (Kioshk, Oyster, Dyre, Anderson's Island). Essa si era sviluppata da un'isola sabbiosa a malapena sopra l'alta marea fino a diventare un sito sospeso per difendersi dai pirati, un porto fortificato pieno di munizioni e depositi di ordinanza: Fort Gibson.

Quando arrivavano le navi a New York, i passeggeri delle tre classi erano sottoposti a trattamenti differenziati. Quelli di prima e seconda classe venivano esaminati a bordo delle navi, considerati abbastanza ricchi da non essere un peso per lo Stato. Molti all'arrivo indossavano i costumi popolari delle città d'origine. I passeggeri più poveri, quelli in terza classe, venivano inviati sull'isolotto per le visite mediche, quelle di carattere psicologico e le ispezioni burocratiche. Fra gli adempimenti richiesti c'era anche quello del test dell'alfabetismo.

L'atrio del Museo dell'Immigrazione di Ellis Island.



STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA

Maria Agosti

Maria Agosti e Mario Zancan, marito e moglie entrambi originari di Travesio (PN), hanno avuto due esperienze migratorie diverse: Mario è partito una prima volta per gli Stati Uniti da piccolissimo, per poi tornare da bambino in Italia a causa della Depressione. È nato nel 1921 ed ha vissuto al paese per solo 9 anni. Sedicenne è emigrato a Washington, dov'erano dei fratelli, e durante un ritorno a casa ha conosciuto Maria: dopo 15 giorni avevano già deciso di sposarsi. Maria allora aveva 19 anni (è nata nel 1929) era orfana e viveva con nonni e zii. Ha raggiunto Mario nel 1948. A Silver Spring Mario lavorava nell'edilizia, lei accudiva la casa e i due figli. A lei piaceva molto parlare e all'inizio è stata dura non poterlo fare, non sapendo la lingua. Fortunatamente c'erano diversi compaesani nelle vicinanze, con i quali era libera di esprimersi. Col tempo ha fatto amicizia anche con gli americani, ma afferma di divertirsi sempre di più con i friulani.

Data di partenza: 1948

Luogo di destinazione: Stati Uniti d'America

Immagini dell'archivio di Maria Agosti, emigrata negli Stati Uniti, tratti dall'Archivio della Memoria dell'Emigrazione regionale della Regione Friuli Venezia Giulia.

Dal 1924 vennero approvate le quote d'ingresso: 17mila dall'Irlanda, 7.400 dall'Italia, cento di più dal Regno Unito, 2.700 dalla Russia, con l'obiettivo di legare fabbisogni degli immigrati con la domanda di ingresso nella nazione americana.

Il 1929, con la Depressione, portò ad un taglio netto agli arrivi che scesero dai 241.700 del 1930 ai 97mila del 1931, fino ai 35mila nel 1932. Quelli che superavano il primo esame passavano alla sala dei registri per espletare la parte burocratica: nome, luogo di nascita, stato civile, destinazione, disponibilità di denaro, professione, eventuali carichi penali, riferimenti a conoscenti già presenti negli Stati Uniti.

I fortunati ricevevano alla fine il permesso di sbarcare e venivano accompagnati al traghetto per Manhattan. Per vivere il tanto agognato American Dream.

Se passate da New York andate a visitare Ellis Island.

In questa pagina e nelle due pagine seguenti, l'arrivo di emigranti a Ellis Island, alle porte di New York dopo lo sbarco. Foto dagli Archivi dell'Ellis Island Immigration Museum di New York.





LA DOMENICA DEL CORRIERE

NEL REGNO ESTERO
Anno L. 5 - L. 8 -
Semestre 2 50 * 4 -

SI PUBBLICA A MILANO OGNI DOMENICA
Dono agli Abbonati del "Corriere della Sera,"

Uffici del giornale:
Via Pietro Verri, 12
MILANO

ANNO. V. - NUM. 7.

15 Febbraio 1903.

Centesimi 10 il numero.



I VINTI DELLA VITA: ARRIVO A GENOVA DI EMIGRANTI ITALIANI IMPAZZITI NELLA REPUBBLICA ARGENTINA.

(Disegno di A. Beltrame).

La terra promessa

CORREGIONALI IN ARGENTINA

Fin da quando, nell'Ottocento, divenne una nazione indipendente, l'Argentina mise in atto una politica di incentivo all'immigrazione. Già il 6 ottobre del 1876, sotto il governo del presidente Nicolás Avellaneda, il Paese decise di adottare una legge organica in materia che rimase in vita sino al 1981, quando venne abolita dal governo militare del generale Videla. L'articolo 12 della legge "Migraciones" sanciva così la definizione dell'emigrante: «Deve ritenersi immigrante, agli effetti di questa legge, ogni straniero, lavoratore a giornata, artigiano, industriale, agricoltore o professore, che avendo meno di 60 anni di età e dando prova di buona condotta e di capacità, arrivi in Argentina per stabilirvisi, in nave a vapore o a vela, pagando il biglietto di seconda o di terza classe, o con il biglietto pagato dallo Stato o dalle province o da imprese private di immigrazione e di colonizzazione».

Il Ministero degli Esteri argentino, dal 27 agosto 1869, obbligava i capitani delle navi che trasportassero passeggeri di presentare all'arrivo una lista di ogni viaggiatore, indicandone il nome, l'età, il sesso, la nazionalità, la professione e la religione. Il capitano avrebbe dovuto pure avvisare che gli emigranti che lo volessero potevano usufruire sia dell'alloggio gratuito nell'hotel a tale scopo adibito dalle autorità argentine e sia del costo dello sbarco a carico della Commissione centrale d'immigrazione. In questo modo fu possibile avere, anno per anno, la ricognizione del fenomeno.

La comunità italiana in Argentina conta 3 milioni di italiani entrati in questa repubblica durante un periodo di circa cent'anni: di cui 1,8 prima del 1914, 675 mila tra le due guerre e mezzo milione nel secondo dopoguerra. Nel 1895 gli italiani erano il 50% dell'intera popolazione straniera, nel 1914: il 40% e circa il 12% sulla popolazione totale. Gli italiani passarono da 71 mila nel 1869 a 940 mila nel 1914. Scesero a 488 mila nel 1970.

La Comunità italiana fu sempre particolarmente attiva: con le associazioni e con i giornali cercava di tenere viva l'italianità. La grande quantità di bandiere, in certi quartieri, dava a Buenos Aires l'aspetto di una città italiana. Nel 1895, su 663.864 abitanti, ben 181.361 erano italiani. Il più italiano era il quartiere di Boca. Gli italiani occupavano posizioni importanti: erano nostri connazionali l'80% dei commercianti e il 70% degli impiegati.

Maria Antonietta Martinis

Maria Antonietta Martinis è nata ad Ampezzo (UD) e si è imbarcata per l'Argentina ancora bambina con i genitori Gemma e Alfredo. A Mendoza per 54 anni ha frequentato un collegio gestito da monache ed è riuscita a studiare lavorando. Si è inserita nella comunità argentina pur restando legata agli altri friulani e italiani emigrati. Dopo il diploma è tornata per la prima volta in Italia a conoscere i nonni: ricorda che è stato un viaggio stupendo. Ora afferma che "credo sia importantissimo che ciascuno conosca la propria identità, le proprie radici, che si debbano conservare i propri valori e trasmetterli ai propri figli e nipoti; l'unico aspetto negativo della mia esperienza è stata la nostalgia per la mia terra e la mia famiglia. Anche se adesso la mia famiglia è qui e non me ne andrei mai amo la Carnia, è un luogo per me paradisiaco".

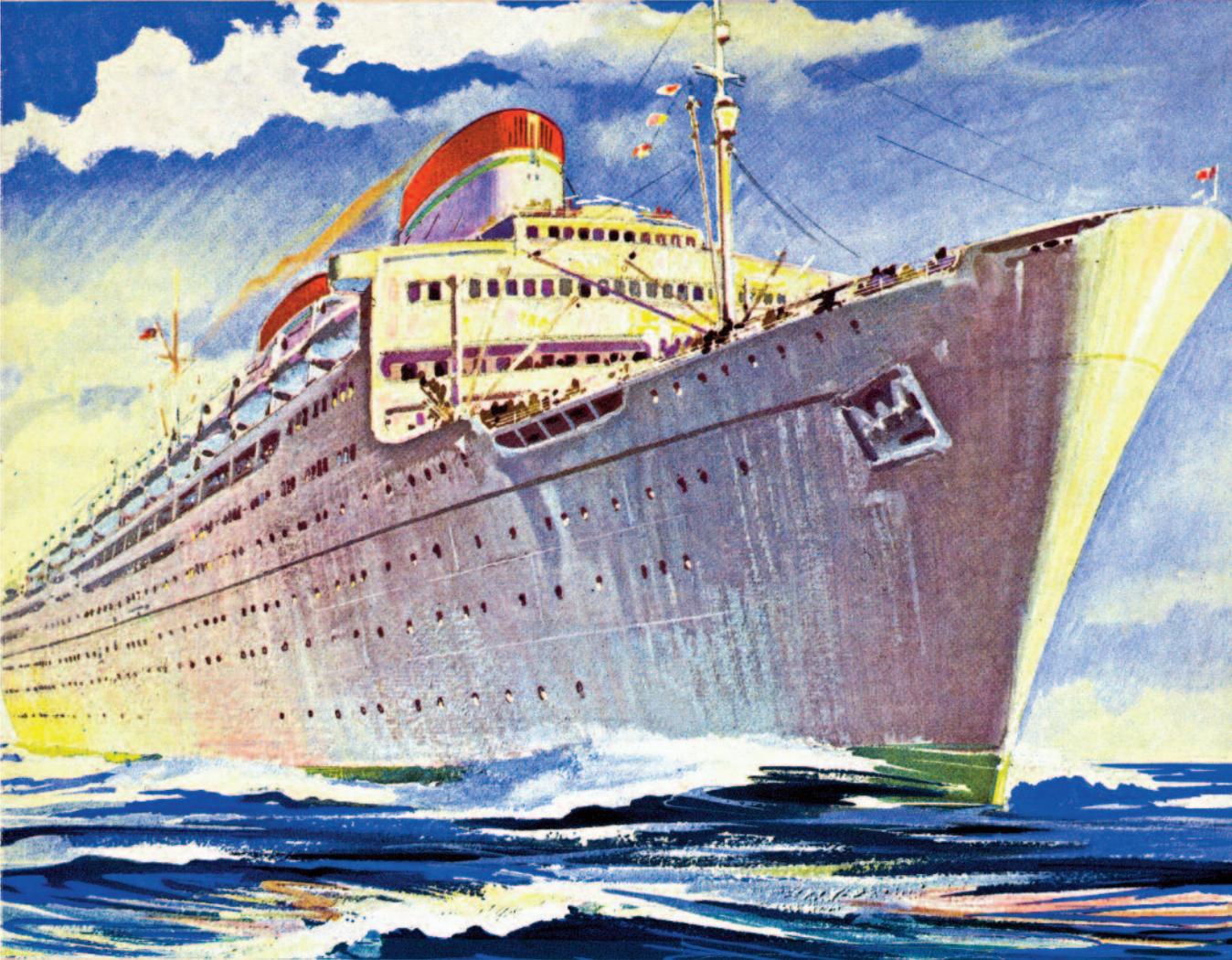
Data di partenza: 1930
Luogo di origine: Ampezzo
Luogo di destinazione:
San Juan
Viaggio: Nave

Momenti di vita familiare.

Immagine dell'archivio di Maria Antonietta Martinis, emigrata da giovanissima in Argentina con i genitori Gemma e Alfredo, tratti dall'Archivio della Memoria dell'Emigrazione regionale della Regione Friuli Venezia Giulia.

Alcuni emigrati ebbero un ruolo di primo piano. Nato a Buenos Aires nel 1770, figlio di Domenico Belgrano Peri, un ligure di Capo d'Oneglia (oggi Imperia), Manuel Belgrano è considerato con José de San Martín e Simon Bolívar uno dei padri dell'indipendenza dei paesi sudamericani dalla Spagna. Inventore nel 1812 della bandiera argentina bianca e azzurra, è assunto a simbolo della comunità al punto che la sua data di nascita, il 3 giugno, è diventata una festa nazionale: la Giornata dell'emigrante Italiano.

"CONTE GRANDE" "CONTE BIANCAMANO"



DALL' ITALIA AL SUD AMERICA
tutti i comforti nelle tre classi
"ITALIA" SOCIETA' DI NAVIGAZIONE • GENOVA

STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA

Antonio Mitri

Antonio Mitri è nato nel 1927 in Lussemburgo, ma nel 1940 i genitori hanno voluto rientrare in Italia, dove avevano lasciato la casa di San Donà del Piave (VE). Causa la scarsità di lavoro dieci anni dopo Antonio si è imbarcato verso l'Argentina: è partito lo stesso giorno del suo matrimonio, senza soldi e senza conoscere la lingua del Paese per cui si dirigeva. Sulla nave (era una nave merci) un trevisano gli ha prestato dei soldi per andare avanti i primi giorni, soldi che Antonio gli ha restituito non appena ha trovato un lavoro. All'arrivo al porto è fortunatamente venuto a prenderlo uno zio della moglie, che l'ha anche ospitato per un periodo. In seguito per 9 mesi Antonio ha vissuto in una pensione e quando la moglie lo ha raggiunto l'anno seguente ha affittato una camera. Ha sempre lavorato nella stessa fabbrica ed è soddisfatto della sua esperienza di emigrazione. È stato raggiunto anche dalla sorella e dai genitori.

Data di partenza: 1950

Luogo di origine:

San Vito al Tagliamento

Luogo di destinazione:

Buenos Aires

Viaggio: Nave, Giovanna C.

Foto dall'archivio della famiglia di Antonio Mitri. Un ritratto della famiglia Mitri a Lussemburgo nel 1929, prima tappa della sua esperienza migratoria. Nel 1950 Francesco Mitri partirà per l'Argentina, nello stesso giorno del suo matrimonio, senza soldi e senza conoscere la lingua del Paese in cui era diretto.

Belgrano, ancora venerato in Argentina, è il capofila di una lunga lista di connazionali che hanno avuto un ruolo di spicco, dal presidente Carlos Pellegrini a scrittori come Ernesto Sabato, da grandi musicisti del tango, come Astor Piazzolla, a calciatori come Antonio Valentin Angelillo, da mitici piloti automobilisti, come Juan Manuel Fangio, a industriali come Agostino Rocca.

Nel 1910 diventò presidente della Repubblica argentina Roque Saenz Peña, che fece approvare la legge che concedeva il suffragio segreto e universale. Con esso gli immigrati diventavano cittadini argentini di pieno diritto, in grado di influire sulle scelte politiche del Paese. L'assimilazione fu facilitata e, benchè fossero rimaste vive a lungo tradizioni italiane, la vera patria cominciò a essere l'Argentina.

Risalgono agli ultimi decenni dell'Ottocento le prime partenze di gruppi di coloni friulani per l'Argentina, e sono i primi contingenti di un flusso che si prolunga per quasi un secolo, attraverso una catena migratoria ininterrotta. Dapprima contadini in cerca di nuove terre da coltivare, nelle colonie di Resistencia, Avellaneda, Colonia Caroja, Formosa, San Benito, Sampacho, poi anche muratori, imprenditori edili, artigiani diretti verso le città di Cordoba, Rosario, Santa Fe, Buenos Aires. Un flusso che si è arricchito nel tempo in tutto il sud America dando vita a importanti comunità in Argentin, in Brasile, in Uruguay.

Una foto di grande valore storico: il Presidente Carlos Pellegrini, durante un pranzo a Mar de La Plata nel 1890.

Archivo General de la Nación Argentina.





PROTAGONISTI

A oltre 1.500 chilometri di distanza da Buenos Aires, nella provincia di Salta, si sono intensificati negli ultimi anni i rapporti con la regione Friuli Venezia Giulia e con la città di Monfalcone. La celebrazione nel 2008 della fondazione dei Cantieri Navali a Panzano è stata anche l'occasione per ricordare un'opera di ingegneria straordinaria realizzata anche con il lavoro dello stabilimento Monfalconese in Argentina, in un'area dove significativa è la presenza dei nostri correghionali.

A Salta, che conta più di 500 mila abitanti, la comunità italiana è particolarmente attiva. Gianfranco Martinis è uno dei suoi esponenti infaticabili nell'animare i rapporti con la madrepatria. È di origini friulane l'arcivescovo Mario Antonio Cargnello, così come la moglie, Bettina Marcuzzi, dell'ex governatore e poi senatore Juan Carlos Romero, e Daniel Zozzoli, imprenditore, già presidente della Camera di Commercio locale. Responsabile dell'Associazione Clape è Mauro Sabbadini, che ha ricoperto ruoli importanti in Comune e nella Provincia di Salta.



Nella città di Salta, ai confini fra Bolivia e Cile, la comunità dei correghionali riveste un ruolo importante. Uno dei punti di riferimento della Comunità è Gianfranco Martinis, qui a fianco.

Nella pagina accanto Mauro Sabbadini, responsabile dell'Associazione Clape in Argentina, e l'arcivescovo di Salta, Mario Antonio Cargnello.

**STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA**

Valentino Nardin

Valentino Nardin, classe 1923, quando è tornato dalla prigionia in Germania dopo la Seconda Guerra Mondiale ha trovato un Friuli più povero di quello che aveva lasciato. La sua infanzia infatti è trascorsa serena anche se il padre calzolaio riusciva a lavorare solamente d'inverno e la miseria non mancava. A Romans d'Isonzo la sua famiglia aveva comunque una casa di proprietà e Valentino è riuscito a frequentare una "scuola industriale" e un corso di falegnameria. Tornato dall'esperienza bellica, ha scoperto che il padre era morto e la miseria maggiore di prima. È riuscito a trovare un lavoro, ma ha scritto anche una lettera ad una cugina in Argentina per capire com'era laggiù la situazione: ha deciso di partire per le opportunità lavorative e per lasciare un Continente che in pochi anni era stato dilaniato da troppe guerre. Ad Arrecifes è stato subito assunto come operaio e nei primi mesi ha vissuto in casa della cugina, mandando soldi e viveri alla madre e alla sorella rimaste in Italia.

Data di partenza: 1949
Luogo di origine: Romans d'Isonzo
Destinazione: Buenos Aires
Viaggio: Nave, Sestriere



IL TRENO DELLE NUVOLE

Nella storia delle costruzioni ad opera dei Cantieri Navali Italiani spicca una delle opere d'ingegneria fra le più colossali e maestose del mondo: il viadotto della Polvorilla, sulle Ande, nella provincia di Salta.

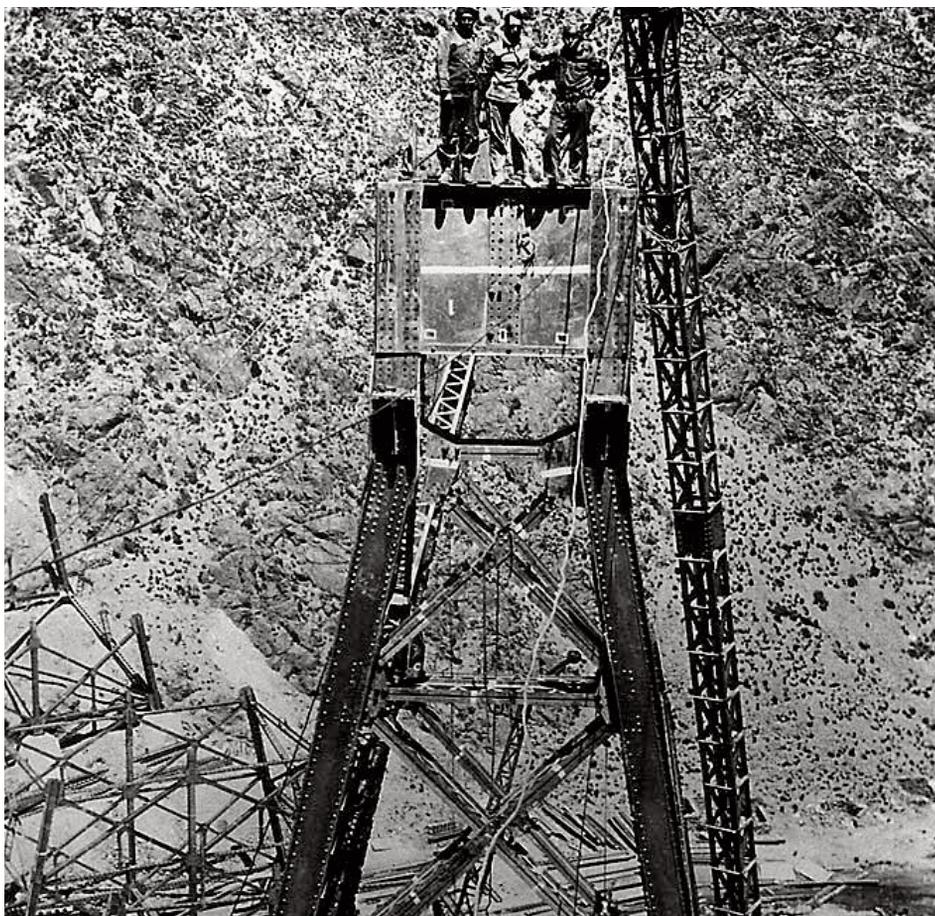
La storia inizia nell'agosto del 1929 quando i Cantieri riuniti dell'Adriatico, Crda, di Trieste e Monfalcone, allora gestiti dalla famiglia Cosulich, si aggiudicarono in seguito a licitazione pubblica, l'appalto della fornitura e della messa in opera del viadotto che sorpassa il rio Polvorilla per la linea internazionale che collega l'Argentina al Cile. Un manufatto imponente a 4.200 metri d'altezza, con un raggio di curva di 200 metri. L'intera struttura metallica, di circa 1700 tonnellate, fu completata dai Cantieri in soli cinque mesi, compreso il tempo impiegato per l'esecuzione dei calcoli, dei disegni d'officina e per l'approvvigionamento del materiale. All'epoca era il più alto manufatto del mondo, la cui realizzazione comportò difficoltà estreme. Ci lavorarono gli stabilimenti di Trieste ed i Cantieri Navali di Monfalcone, da dove il materiale venne imbarcato, trasportato via nave a Buenos Aires e poi per ferrovia a 2 mila chilometri più a nord, sino al campo base di Sant'Antonio Los Cobres, nel 1930.



Immagine storica del "Treno delle nuvole".

Nella pagina a fianco immagini dall'archivio di Valentino Nardin all'inizio degli anni 1950 in Argentina.





Fu un risultato straordinario, per l'epoca d'allora, ma anche per i giorni d'oggi in cui la tecnologia ha fatto passi da gigante, anche perché la messa in opera avvenne in un luogo impervio, a circa 2 mila chilometri da Buenos Aires. “Durante l'inverno, - si legge nelle cronache del 1930, - la temperatura si mantiene di giorno su una media di 9 a 10 gradi sotto-zero, mentre durante le brevi, e non troppo frequenti, bufere (“viento blanco”) raggiunge dai 25 ai 30 gradi sotto zero. D'estate il termometro raggiunge i 35 gradi al sole, ma a causa della rarefazione dell'aria, la temperatura all'ombra rimane bassissima. La respirazione è resa difficoltosa dall'altezza e in seguito alla mancanza di qualsiasi fonte di energia elettrica vicina, il sollevamento delle strutture si eseguì esclusivamente con verricelli a mano, mentre per la ribattitura e la pitturazione si improvvisò invece un'installazione pneumatica, azionata da una locomobile a vapore, trasportato sul posto con difficoltà eccezionali”. Un redattore del “Giornale d'Italia”, Carlo Dall'Ongaro, in un reportage dal luogo di costruzione, paragonando il cantiere ad un fortino d'alta montagna dei nostri Alpini sul Cengio, scrisse “si ha la sensazione di essersi spinti in un luogo dove non si avrebbe mai dovuto venire. Il vento urla nella valle con accenti tregendali. Le figure degli operai indii, emergenti dalle ombre della notte, calata rapidamente con una prodigiosa ingemmatura astrale, appaiono fantastiche rievocazioni di misteriose leggende”.

Il viadotto della Polverilla sulle Ande: foto storica dei lavori e attuale.





**VIADUCTO LA
POLVORILLA
A 4.200 M.S.N.M.
ALTURA 64^{MTS.}
LONG. 224^{MTS.}**

STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA

Nevio Apostoli

Nevio Apostoli, di Muggia (TS), arrivò a Buenos Aires nel 1926 e trovò subito lavoro in una conceria come addetto alle pulizie. Grazie al datore di lavoro imparò a disegnare e riuscì, col tempo, ad aprire una società con un amico ungherese. Ad una festa di ballo incontrò la futura moglie, di origini italiane, e da lei ebbe nel 1945 la figlia Elsa. Nel paese latinoamericano riuscì ad ottenere una vita agiata per la sua famiglia, tanto da nascondere ai figli le sue prime difficoltà. Con loro parlava sempre in castigliano e non ebbe relazioni con la comunità italiana: non riteneva importante essere riconosciuto come italiano, forse per evitare i pregiudizi negativi. Per questo Elsa "si è scoperta italiana" solo da adulta. Al suo secondo ritorno a Muggia ha incontrato una parente del padre e questo è stato importante per lei per poter avere un punto d'appoggio, una persona con cui parlare.

Data di partenza: 1926
Luogo di origine: Muggia
Destinazione: Buenos Aires
Viaggio: Nave



Immagini dell'archivio di Nevio Apostoli, emigrato nel 1926 in Argentina tratte dall'Archivio della Memoria dell'Emigrazione regionale della Regione Friuli Venezia Giulia.

Nevio Apostoli, trovato lavoro in una conceria come addetto alle pulizie, imparò a disegnare e riuscì, col tempo, ad aprire una propria società.

Soprattutto sotto l'aspetto costruttivo e ingegneristico questo viadotto rappresenta tutt'ora un'opera di straordinario valore. Lungo 224 metri, poggia su travi portanti, di altezza variabile sino a 56 metri dal suolo. Ciascun pilone è costituito da quattro montanti tralicciati con traverse diagonali e contro diagonali di 14 metri.

Per il trasporto occorsero 120 carri da 20 a 30 tonnellate ciascuno. Il contratto fu firmato il 3 dicembre 1929 e i primi materiali arrivarono da Trieste a San Antonio de los Cobres il 17 febbraio 1930 e gli ultimi a Santa Fè il 15 maggio, da dove proseguirono immediatamente per la Polvorilla.

Il quotidiano triestino "Il Piccolo" così commentò la chiusura dei lavori: "Questo capolavoro della tecnica, il cui successo è venuto ad accrescere la fama dei Cantieri triestini ed a valorizzare sempre più le benemeritenze dell'ingegneria italiana, è dovuto all'attività e all'intelligente operosità dell'ingegner Cesare Sacerdoti e dei suoi valorosi collaboratori. Ingegneri e tecnici, infatti, si sono prodigati, prima nella costruzione, poi nella posa in opera, lavorando a quella grande altezza, dove non tutti resistevano, tra intemperie e con un freddo intensissimo. Opera questa veramente di pionieri il cui silenzioso e quasi ignorato lavoro rappresenta una bella affermazione dei Cantieri triestini nel campo delle costruzioni metalliche e va ad aggiungersi alle altre vittorie di questa nostra industria, recente quella conseguita con la costruzione del Conte di Savoia che da due mesi è in regolare servizio con pieno successo".

Un'immagine del 1935 mostra tutta la maestosità del manufatto completato.

Immagine storica dei lavori di costruzione delle ferrovie del "Treno delle nuvole".



STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA

Eugenio Russian

Eugenio Russian, il conquistatore conquistato. È nato a Mossa (GO) nel 1892 e lì gestiva una piccola officina come fabbro. Le cose gli andavano bene, aveva anche due impiegati, ma era socialista e aveva paura delle persecuzioni fasciste. Quando la famiglia della moglie ha deciso di raggiungere un fratello in Argentina, Eugenio ha accettato di buon grado: infatti oltre al timore dei fascisti la Gorizia del dopoguerra, siamo nel 1924, vedeva una situazione sociale, economica e politica precaria. Sono quindi partiti in 10 con la nave: suoceri, cognati, figli. Il figlio Paolino allora aveva 2 anni. A Buenos Aires sono stati accolti dai parenti e hanno trovato subito lavoro nell'edilizia. Le donne della famiglia inizialmente volevano rientrare in Italia, ma col tempo si sono abituate all'Argentina e lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale in Europa ha tolto loro ogni desiderio di rientro. Eugenio, nell'immediato dopoguerra, ha voluto però rivedere il suo Friuli, dal quale non riusciva a stare lontano per troppo tempo.

Data di partenza: 1924
Luogo di origine: Mossa
Destinazione: Buenos Aires
Viaggio: Nave, Belvedere



In alto: festa Friulana a Buenos Aires nel 1928 e, sotto, la famiglia Russian - Pizzul a spasso nel Parco Agronomia, nel 1936. Immagini dell'archivio di Nevio Apostoli, emigrato nel 1926 in Argentina tratte dall'Archivio della Memoria dell'Emigrazione regionale della Regione Friuli Venezia Giulia.



Ancor oggi, il viaggio sulla ferrovia delle Ande conserva una grande suggestione ed è un elemento di attrattiva turistica. Si parte dalla stazione di Salta per percorrere sulla strada ferrata, tra zig zag e viadotti, la Valle de Lerma, fino alla Quebrada del Toro, uno dei punti panoramici più spettacolari del tragitto, arrivando a La Puna, al confine con il Cile, per 217 chilometri, fra gli aridi e spettacolari paesaggi della Cordigliera Argentina. Il “Tren a las Nubes” si arrampica lentamente fra valli profonde e montagne sempre più alte. Le fertili vallate ed i campi fioriti di Salta sono alle spalle, nella desolazione estrema si scoprono paesaggi e colori indimenticabili e villaggi dove gli indios hanno imparato da secoli a sopravvivere nonostante la durezza dell’ambiente. Aridi deserti spazzati da venti gelidi e bruciati dal sole, solcati da profondi canyon in un orizzonte lunare ravvivato da gradi *cardon*, i cactus a colonna, le distese di sale fossile, retaggio di antichi bacini d’alta quota, la presenza solitaria di gruppi di mestizos, che vivono in pueblos fuori dal tempo e dal mondo, allevando lama e alpaca, animali d’alta quota per eccellenza, là dove l’ossigeno si fa raro. A 2358 metri d’altezza si erge Ingeniero Maury, il paesino che prende il nome dall’ingegnere statunitense che diresse la realizzazione di questo tratto di ferrovia, che fa parte della linea transandina: novecento chilometri attraverso la Cordigliera che collegano l’Argentina con il Cile.

Immagine storica dei lavori di costruzione del viadotto della Polverilla.

STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA

Evelino Facchin

Evelino Facchin è partito da Tramonti di Sopra nel 1934 ancora bambino, assieme alla madre. Portavano con loro un baule pieno di vestiti e ricorda che durante il viaggio in nave ha mangiato per la prima volta una banana: è questo un ricordo comune a molti emigranti diretti verso il Sud America, che allora erano sia grandi sia piccoli. Il padre li aveva preceduti assieme agli zii. Evelino ha iniziato ad andare a scuola e nel 1941 l'ha lasciata per iniziare a lavorare. Tre anni dopo un terremoto ha distrutto la loro casa e ha dovuto ricostruirla lui quasi da solo poiché allora il padre era malato. Si è sposato con una friulana conosciuta poco dopo l'arrivo di lei in Argentina e negli anni '60 è stato fra i fondatori del Club Friulano. Nonostante l'attaccamento alle radici con i suoi figli ha sempre parlato solo in castigliano.

Data di partenza: 1934

Luogo di origine:

Tramonti di Sopra

Luogo di destinazione:

San Juan

Viaggio: Nave



Immagini dall'archivio di Evelino Facchin: con una Ford modello T nel 1940 (sopra) e appena sceso dalla nave nel 1934.

All'inizio del viadotto della Polverilla, il treno si ferma e poi percorre il lungo tratto dove il paesaggio maestoso lascia spazio al brivido e all'adrenalina: niente parapetto, solo un binario che non si vede dal finestrino. Sembra d'essere seduti su un vagone sospeso tra le nuvole, e per questo viene chiamato appunto il "Tren a las Nubes".

Per il Passeggero

Serie L N° 7125



ITALIA

FLOTTE RIUNITE CASULICH - LLOYD SABAUDO - NAVIGAZIONE GENERALE
Anonima con Sede in Genova - Cap. Soc. L. 576.000.000 int. versato

CONTRATTO PER BIGLIETTO DI CLASSE TURISTICA
rilasciato alle condizioni indicate a tergo

da **NAPOLI** a **NEW YORK**

Nave **"REX"** in partenza il **6 NOVEMBRE 1935**

Cabin **653** Lett **A**

a favore de Sig.

DR. **MR. CHARLES BARTHOLOMEW**
2 **LOMBARDO**
3
4
5 **BORSISTA**

POSTI	
1	
Totale Posti 1	

PREZZO DEL BIGLIETTO
TASSA IMBARCO
TASSA SBARCO
DIRITTI BAGAGLI

NOLO E TASSE REGOLATE

ITALIA
Flotte Riunite Casulich-Lloyd Sabauda
Navigazione Generale
(Flotte Riunite Casulich, Lloyd Sabauda, Navigazione Generale)
Capitale sociale Lire 576.000.000 int. versato
ANONIMA - SEDE IN GENOVA
UFFICIO DI ROMA
Via Tritone 75 - Telef. 41-829

ROMA il **23 OTTOBRE 1935 XIII**

S. A. IMPRESE TIPOGRAFICHE - GENOVA



SALTA LA LINDA

Furono gli emigrati italiani, assieme a quelli spagnoli e arabi, in particolar modo siriani e libanesi, a rilanciare la città di Salta all'inizio dello scorso secolo, dopo la decadenza seguita alla fine della guerra d'indipendenza argentina e la perdita del ruolo strategico che Salta aveva avuto sin dalla fondazione, il 16 aprile 1582, da parte del conquistador spagnolo Hernando de Lerma, quale avamposto fra la capitale del Perù, Lima, e Buenos Aires.

La città è soprannominata *Salta la Linda*, "Salta la Bella" per la ricchezza delle sue chiese e dei suoi edifici, fra i quali il Museo de Alta Montaña, nel quale sono esposti i corpi di 3 bambini Inca scoperti mummificati e congelati sul monte Lullailaco nel 1995.

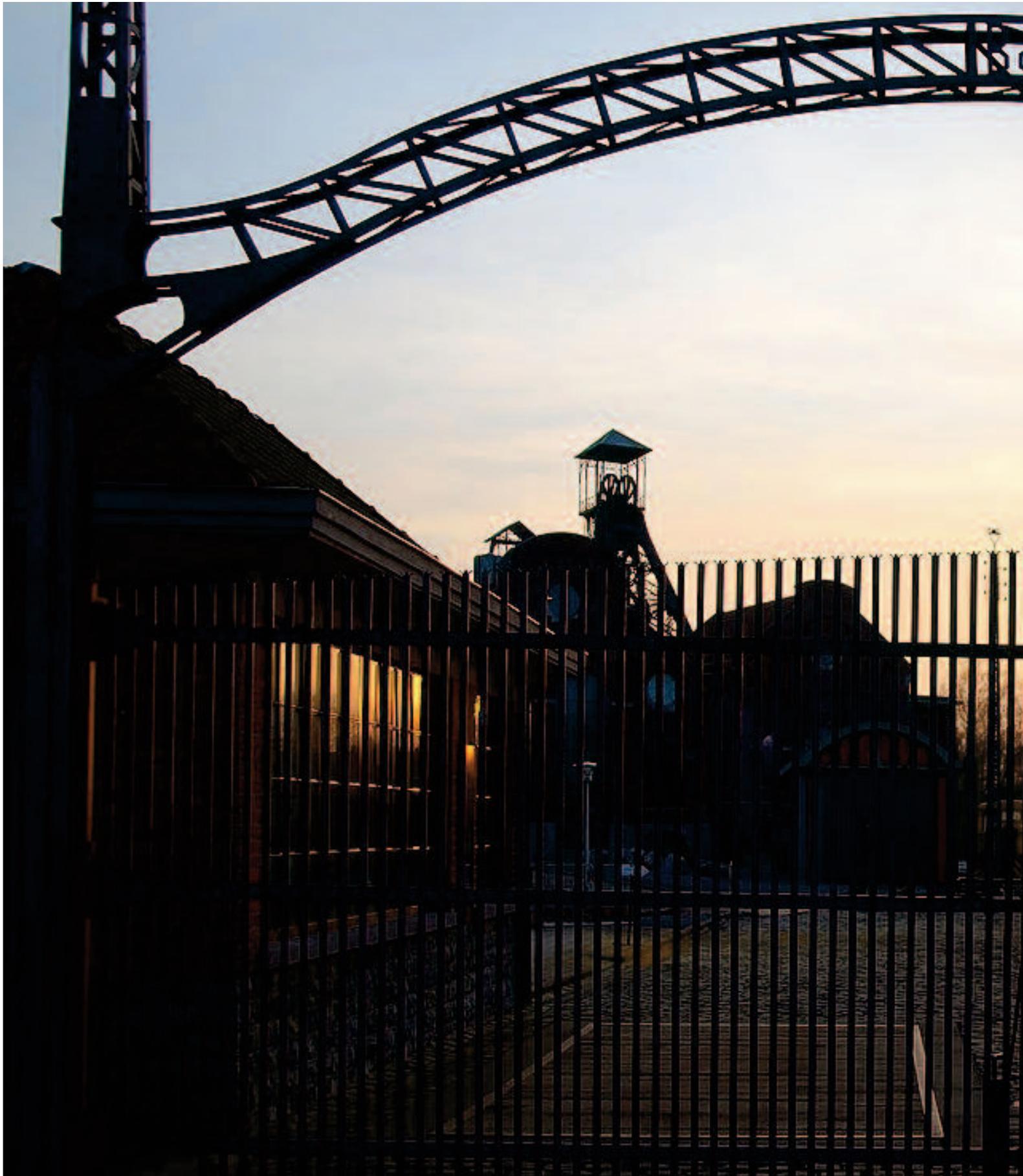
La storia ha origini remote, nel tempo e nello spazio. La leggenda si richiama al sedicesimo secolo, in quello che era l'ultimo lembo a sud dell'Impero Inca, negli ultimi anni di splendore prima dell'arrivo degli spagnoli. L'Inti Raymi, la Festa del dio Sole, è iniziata. Si celebra a Cuzco il 24 giugno, nel solstizio d'inverno, considerato il cambio di stagioni nell'emisfero sudamericano. Dalle quattro regioni dell'Impero giungono i principali membri delle famiglie nobili, portando doni e indossando ricchi costumi. Anche l'Inca, il sovrano, è vestito con sontuosi abiti cerimoniali ed è circondato da sacerdoti e vergini del Sole: per dieci giorni tutta la città si anima a festa e dappertutto si spande il suono del Tamburo del Tempo a ritmare il grande respiro degli astri. Tra i doni da offrire a Inti ci sono anche tre bambini: cinque, sei e quindici anni. È la cerimonia di Capacocha, i sacerdoti tracciano il percorso verso il sacrificio. Lungo è il corteo che accompagna le vittime al luogo sacrificale; la ritualità collettiva impone al singolo la tacita accettazione del proprio destino. È lungo il cammino, 1500 chilometri. Il pellegrinaggio dura mesi, forse un anno, fra ostacoli naturali e canti e danze. E lì, in una fossa, i tre bambini vengono adagiati, vivi, con le offerte: più di cento oggetti, statuette d'oro, d'argento, vasi e recipienti di ceramica, accompagnano i niños nel cammino verso l'Oltre. Fa freddo ma la "chicha", bevanda sacra, inebria e annienta la paura. E poi, sono lì, non per morire, ma per ricongiungersi agli antenati e vegliare dalle alte vette sui villaggi delle valli. 6730 metri sul livello della *Mama Cocha* (madre mare), in cima al vulcano Lullailaco, ultimo luogo terreno, transito dall'umano al divino, porta d'accesso alla divinità eterna. Già, perché le montagne sono la naturale sede degli dèi e lì si costruiscono "santuari".

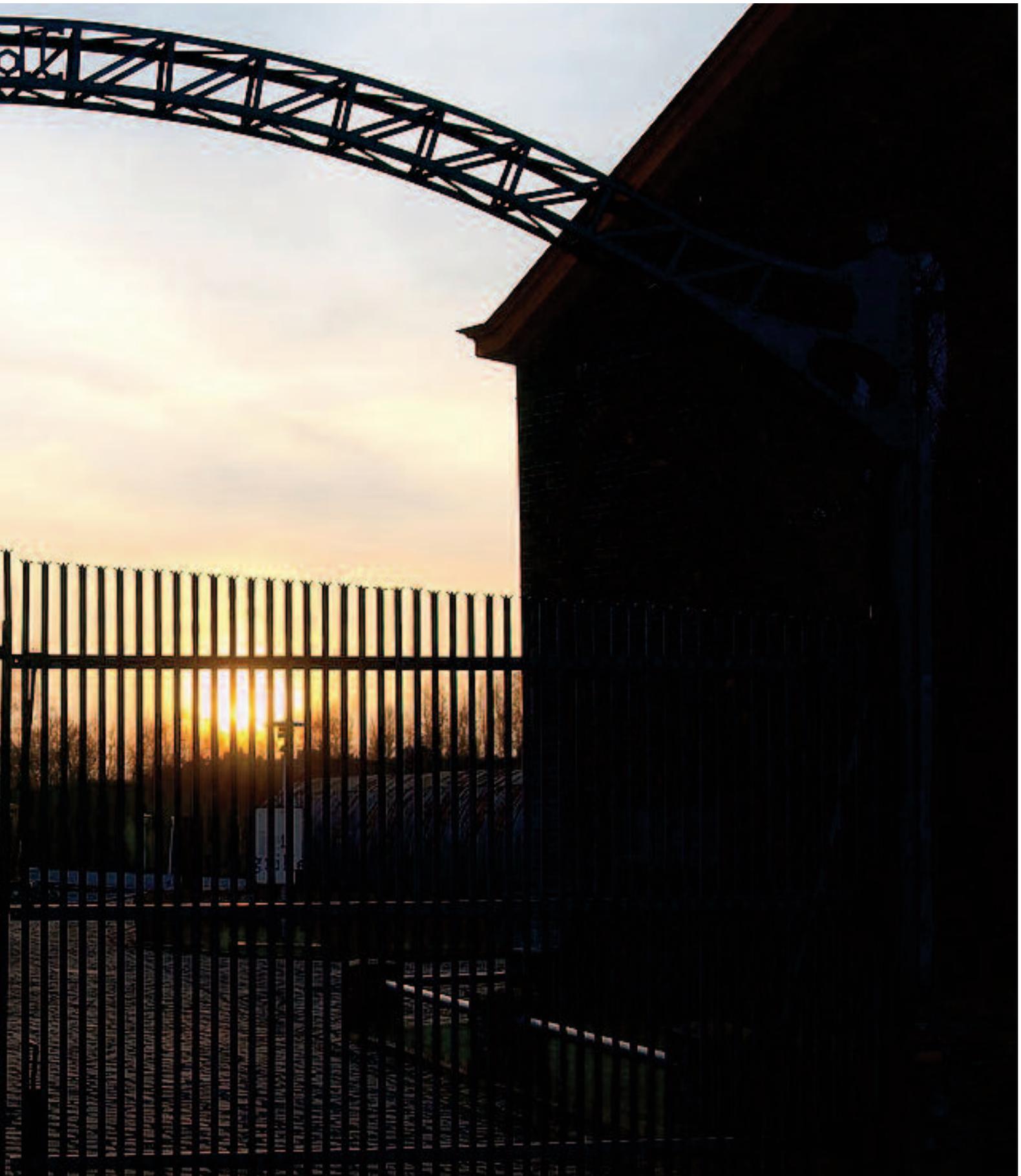
Nella città di Salta, ai confini della Bolivia e del Cile, i nostri emigrati a loro volta raccontano le vicende pioneristiche di un territorio agricolo cresciuto con il lavoro e il sacrificio degli italiani che vi si sono insediati.

Storia e storie che si raccontano nei luoghi dove si è consolidata la presenza della comunità dei correghionali, parte onorata della società d'insediamento.

Un edificio coloniale nel centro della città di Salta nel nord dell'Argentina.

Nelle due pagine successive l'ingresso della miniera di Marcinelle in Belgio.





La tragedia

L'INFERNO NELLA MINIERA

Erano le 8.10 dell'8 agosto 1956 quando a Marcinelle, in Belgio, scoppiò l'inferno. A quasi un chilometro sotto terra, dove estraevano carbone a ciclo continuo, in quel momento c'erano 275 minatori, all'opera nella miniera del Bois du Cazier, di proprietà statale. Il fuoco scoppiò nel condotto che portava l'aria dentro i tunnel sotterranei, provocando enormi colonne di fumo all'interno della miniera che resero quasi impossibili i soccorsi. I superstiti che furono tirati fuori nelle ore immediatamente successive all'incidente furono soltanto 13. In 262, di dodici diverse nazionalità, morirono. Più della metà erano italiani: in 136 emigrati in Belgio da tutta la Penisola in cerca di lavoro, vi trovarono la morte.

Un carrello, di quelli che i minatori usavano per trasportare il carbone, fu la causa della strage. Complice un malinteso tra chi era nel sottosuolo e i manovratori in superficie, uno dei carrelli si bloccò nel montacarichi del pozzo del Bois du Cazier, privo di sistemi di prevenzione, provocando la rottura di un condotto di olio sotto pressione e di alcuni cavi elettrici che fece scattare un'esplosione e l'incendio che si propagò rapidamente a tutta la miniera.

Nessuna possibilità di scampo per gli uomini al lavoro: intrappolati dal fuoco e soffocati dall'ossido di carbonio, morirono tra i 975 ed i 1.035 metri di profondità.

La miniera era priva di uscite di sicurezza ed i soccorsi non furono all'altezza. Le ricerche, effettuate con manovre imponenti, anche grazie all'aiuto di numerosi volontari, andarono avanti fino al 22 agosto nel tentativo di trovare qualche superstite. Dopo due settimane una squadra riuscì ad entrare nel pozzo da cui usciva una fumata nera e acre. Uno dei soccorritori che tornava dalle viscere della miniera non poté che lanciare un grido di orrore: «Tutti cadaveri!».

Stando ai lavori di un'inchiesta, commissionata dal Ministero dell'Economia belga subito dopo il disastro, l'incendio scoppiò a causa dell'errato utilizzo degli ascensori che portavano nel sottosuolo. Proprio quella mattina venne testato, infatti, un nuovo protocollo che, messo in atto in maniera errata forse anche a causa di incomprensioni linguistiche, provocò la rottura di diversi tubi, cavi elettrici e telefonici. Uno di questi conteneva olio in pressione: le scintille entrarono in contatto con il liquido infiammabile e diedero origine all'incendio.

**STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA**

Yvano De Biasio

Yvano De Biasio è nato a Charleroy da genitori originari di Montereale Valcellina (PN). Il padre Rino, classe 1922, era arrivato in Belgio assieme ad altri 28 compaesani nel 1947 con un contratto nel settore siderurgico; la madre Alessandrina Del Vesco, classe 1924, vi aveva già vissuto da piccola con i genitori ed era tornata a Montereale nel periodo della Guerra. I genitori di Yvano si sono sposati per procura nel 1947 e solo così Alessandrina ha potuto raggiungere il marito. Yvano, figlio unico, ha frequentato le scuole in Belgio con ottimi risultati: negli anni Settanta era uno dei soli 5-6 universitari del suo quartiere, che contava circa 6.000 abitanti. Si è laureato in Economia e in Sociologia e ha diretto il settore della Prevenzione di Sicurezza Sociale del Comune di Charleroy.

Data di partenza: 1947

Luogo di origine:

Montereale Valcellina

Viaggio: Treno



Nella foto in alto, la famiglia de Biasio a Charleroi, nell'anno 1959 e, sotto, Rino de Biasio con i suoi familiari.

Immagini dell'archivio di Nevio Apostoli, emigrato nel 1926 in Argentina tratte dall'Archivio della Memoria dell'Emigrazione della Regione Friuli Venezia Giulia.



STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA

Franco Di Gaspero

Franco Di Gaspero, classe 1941, è partito da Cividale del Friuli (UD) per il Belgio all'età di 7 anni assieme alla madre incinta di 9 mesi per raggiungere il padre partito da 6 mesi per lavorare in miniera. Il viaggio in treno è stato molto lungo e la madre Angelina ha partorito appena 2 giorni dopo l'arrivo; i primi 3 anni hanno vissuto nelle baracche che fino a poco tempo prima ospitavano i prigionieri. Franco ha frequentato la scuola cattolica, poi è diventato apprendista meccanico: ha svolto questa professione per tutta la vita. Il padre Umberto, invece, per 20 anni è sceso ogni giorno nel pozzo n.19 di una miniera. Franco, quand'era un apprendista quindicenne, un mese dopo la tragedia di Marcinelle (della quale sapeva poco nonostante abitasse a 10 km di distanza a causa della mancanza di mezzi di informazione) è sceso anche lui in una miniera per un mese; un giorno gli è successa la stessa cosa ed è rimasto isolato a 300 metri di profondità: per fortuna lui e i suoi colleghi sono stati soccorsi senza avere conseguenze.

Data di partenza: 1948
Luogo di origine:
Cividale del Friuli
Destinazione: Wallonia
Viaggio: Treno



Secondo gli esperti, una delle criticità che portò al divampare delle fiamme fu la presenza di strutture in legno che puntellavano le pareti dei tunnel. Un materiale che in molte altre miniere era ormai stato sostituito da materiali ignifughi. Se la dinamica, ormai, pare piuttosto chiara, le varie inchieste sull'incidente non stabilirono mai con certezza le responsabilità. Nei processi che ne scaturirono l'unico condannato fu nel 1961 Adolphe Cilicis, un ingegnere che dirigeva i lavori della miniera, mentre già nel 1959 gli altri dirigenti della miniera erano stati assolti dalle accuse di inadempienza. Oltre ai 136 connazionali persero la vita 95 belgi, 8 polacchi, 6 greci, 5 tedeschi, 5 francesi, 3 ungheresi, un inglese, un olandese, un russo e un ucraino, per un totale di 262 minatori.

Nell'immediato dopoguerra, in Belgio l'estrazione mineraria visse anni particolarmente prolifici. Inizialmente il governo aveva puntato a sfruttare la forza lavoro locale, ma ben presto dovette ricorrere a lavoratori provenienti dall'estero per garantire la piena efficienza delle miniere.

I funerali delle vittime del disastro di Marcinelle.



**STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA**

Renato Goldin

Renato Goldin, "quando sono partito per il Belgio è stato il più brutto giorno della mia vita". È nato a Buja (UD) nel 1940, secondo di 4 figli. Durante la guerra il padre Giuseppe era stato per 22 mesi in Russia e lì gli avevano promesso che al ritorno a casa gli avrebbero dato un lavoro: così non è stato, quindi nel 1947 circa ha risposto all'annuncio di una carriera di porfido belga. Nel 1950 ha portato con sé tutta la famiglia e per Renato quello è stato un momento tragico perché non voleva assolutamente partire e lasciare tutto dietro di sé. In Belgio è stato rimandato in seconda elementare e, una volta terminato quel ciclo di studi, ha iniziato a lavorare. La sua carriera si è svolta quasi tutta in una grande fabbrica, dove è passato anche il fratello maggiore perché lì si guadagnava di più che nel settore del granito. Se il padre, estremamente deluso da come era stato trattato, non voleva più saperne dell'Italia, Renato aveva sempre l'idea fissa di rientrare, ma un incidente e la sicurezza del lavoro in Belgio glielo hanno impedito. Si è sposato nel 1962 con una piacentina e ha avuto due figlie.

Luogo di origine: Buja
Destinazione: Vallonia



Dall'alto: Renato Goldin e il fratello Piero in una foto del 1961, e sotto, la moglie di Renato Goldin, Annamaria Vezzario con la sorella Giuseppina, il giorno del matrimoni nel 1962.

In quest'ottica il primo ministro Alcide De Gasperi, nel 1946, stipulò il protocollo di intesa italo-belga del 23 giugno 1946, che prevedeva l'invio in Belgio di 50mila operai, per gran parte non specializzati, in cambio di carbone a prezzo preferenziale. L'accordo prevedeva l'invio da parte dell'Italia di 2mila uomini a settimana e, in cambio dell'afflusso di braccia, Bruxelles si impegnava a fornire a Roma 200 chilogrammi di carbone al giorno per ogni minatore.



Momenti della cerimonia che si svolge annualmente a Marcinelle per ricordare i nostri emigranti deceduti nel disastro della miniera.





Nell'accordo agli italiani venivano promessi un alloggio e la frequentazione di un corso di formazione, ma una volta arrivati a Bruxelles dovevano fare i conti con una realtà ben diversa. Per convincere gli operai italiani a trasferirsi, il governo promosse una serie di campagne di comunicazione, soprattutto attraverso manifesti affissi per le strade, che pubblicizzavano, tra i molti benefici del nuovo lavoro, salari elevati, carbone, viaggi in ferrovia gratuiti e assegni familiari. Ma coloro che accettarono trovarono condizioni di vita e lavorative al limite della sopportazione.

In molti, infatti, vennero alloggiati nelle "cantines", le baracche, dove pochi anni prima erano stati sistemati i prigionieri di guerra. Anche all'interno delle miniere le condizioni non erano migliori, con turni particolarmente duri e scarse misure di igiene e sicurezza. Non a caso, tra il 1946 e il 1955 quasi 500 operai italiani morirono per cause direttamente collegate al lavoro in miniera. Quello di Marcinelle è considerato il terzo incidente minerario per il numero di morti italiani, dopo quello negli Stati Uniti del 1907 a Monongah, in cui quasi 200 connazionali persero la vita e quello del 1913 a Dawson, con 146 vittime.

Le vecchie strutture della miniera, fatte di mattoncini rossi, sono state restaurate, a futura memoria. L'ultimo dei 13 superstiti che furono riportati fuori vivi è morto nel 2007.

La tragedia della miniera di carbone di Marcinelle è soprattutto una tragedia degli italiani immigrati in Belgio nel dopoguerra, i cui arrivi si incrementarono per il fabbisogno di manodopera per le miniere della Regione della Vallonia. Diversi furono i giovani italiani che diventarono minatori in Belgio, provenienti, per la maggior parte, dal Veneto e dal Friuli-Venezia Giulia.

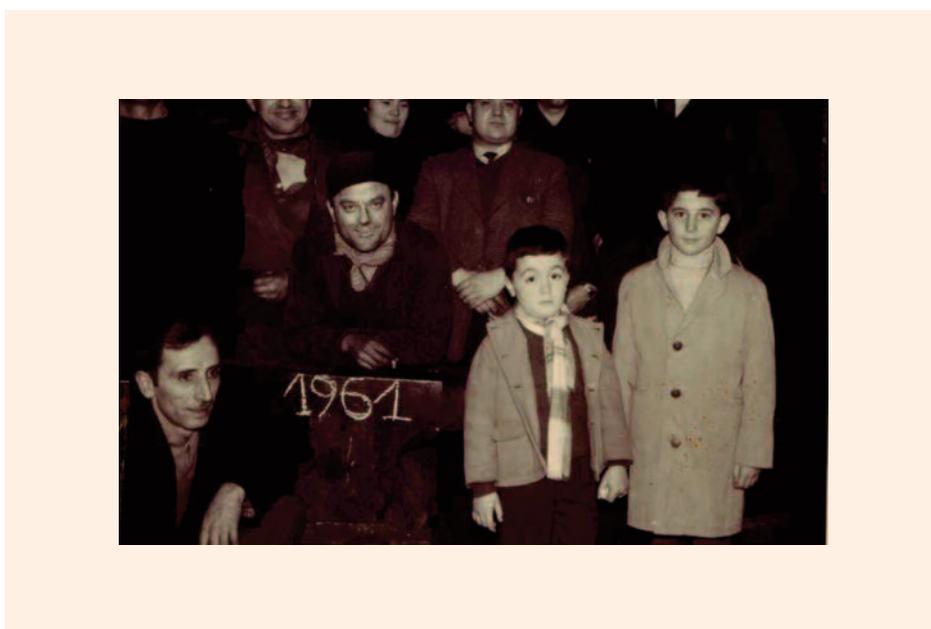
Il monumento dedicato alle vittime del Bois du Caizier a Marcinelle, nella pagina precedente e, a fianco, incisi sul vetro i nomi di tutte le persone che hanno partecipato ai soccorsi.

**STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA**

Angelo Nespolo

Angelo Nespolo, originario di Prata di Pordenone, decide di partire per il Belgio nel 1947 quando, dopo aver fatto ritorno dalla prigionia, si rende conto che la situazione di povertà ed indigenza presenti in Friuli non gli avrebbero permesso di sostenere adeguatamente i genitori. Arriva a Charleroi e inizia a lavorare nella miniera di Six Perrier ricoprendo prima il ruolo di tubista e poi quello di meccanico responsabile del controllo e dell'intervento sui diversi impianti e apparati tecnici della miniera. Un'azione tra le più gravose che Angelo ricorda è l'intervento per cercare di salvare alcuni colleghi rimasti intrappolati in una galleria. Attento e puntuale nel descrivere i diversi compiti e ruoli degli operai, ma anche delle condizioni della vita in miniera, Angelo si sofferma anche sui rapporti con gli altri operai, in particolare con quelli di diversa nazionalità: il collega africano di cui al buio delle gallerie riconosce solo i bianchi denti o la comunità algerina con la quale qualche volta, a fine turno, si è fermato a mangiare il cous cous.

Data di partenza: 1947
Origine: Prata di Pordenone
Destinazione: Vallonia
Viaggio: Treno/corriera



Tra il 1946 e il 1960 arrivò in Belgio quasi mezzo milione di italiani. Si tratta del più grande fenomeno migratorio che il Belgio abbia mai conosciuto. I lavoratori venivano selezionati in tutta Italia, poiché le richieste venivano fatte dal Ministero del Lavoro, a seconda dei bisogni che provenivano dal Belgio. I candidati dovevano superare anche una serie di visite mediche, che dimostravano l' idoneità a svolgere quel genere di lavoro.

Dopo aver superato questa selezione, i giovani dovevano andare a Milano, al Centro per l'Emigrazione, e se venivano giudicati idonei anche qui, potevano partire direttamente, in treno. L'emigrazione verso il Belgio del secondo dopoguerra rappresentò, dunque, uno sbocco occupazionale per migliaia di italiani. Le miniere belghe insieme a quelle francesi attrassero migliaia di italiani.

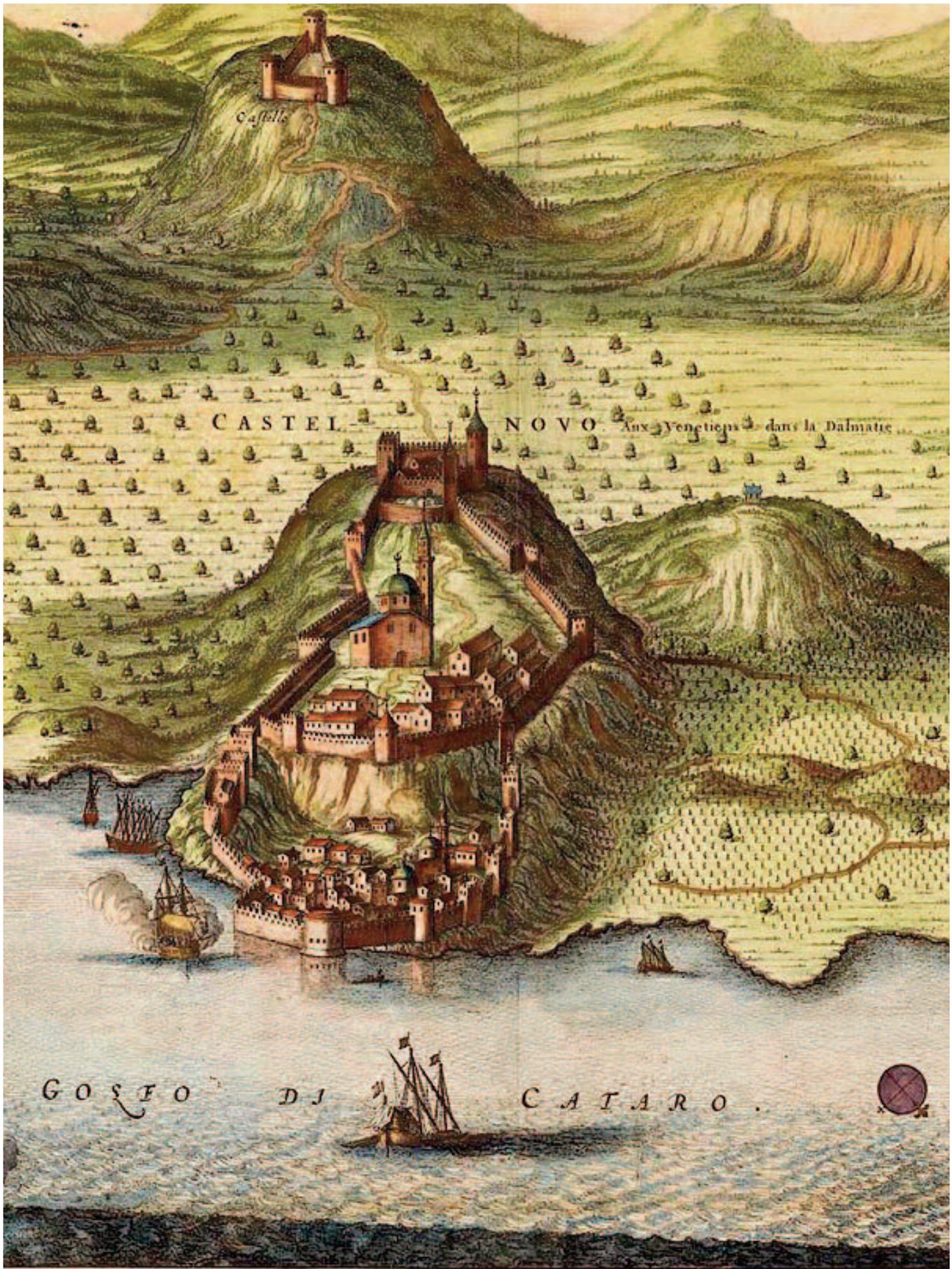
In ricordo della tragedia di Marcinelle, la giornata dell'8 agosto è divenuta la ricorrenza nazionale del ricordo e del sacrificio del lavoro degli italiani nel mondo. Ogni anno nella cittadina belga in questa data si commemorano le tristi vicende del 1956. Un momento per rendere omaggio alla memoria di tutti gli emigrati italiani che hanno affrontato spesso il sacrificio di un lavoro duro, faticoso e rischioso.

Veduta del bacino minerario di Charleroi nel 1955.

Nella pagina a fianco dall'alto: Angelo Nespolo con un collega di lavoro a Sourret nel bacino minerario di Charleroi nel 1950 e Angelo Nespolo con colleghi di lavoro e familiari nel 1960.







Radici

NEL SEGNO DELLA SERENISSIMA

Nel cuore della città di Cattaro, rimasta intatta nella bellezza della sua architettura veneziana, ha sede la Comunità degli Italiani, un organismo importante perché trae ragione dalle radici storiche delle località costiere del Montenegro e perché continua ad alimentare in questi anni i legami di un'origine sorta sotto il segno del Leone di San Marco della Repubblica Veneziana. Costituita nel gennaio del 2004, la Comunità ha raccolto nelle sue insegne circa seicento iscritti, in buona parte giovani, gente che qui si è fatta valere e ricopre importanti ruoli sociali, che conserva lingua e tradizioni e mantiene spesso rapporti con familiari residenti in Italia. La lingua è il dialetto veneziano, più simile alla parlata della Venezia Giulia, territorio con il quale in questi ultimi anni si sono rafforzate le relazioni, anche in virtù di una intelligente politica regionale. Regione Friuli Venezia Giulia e Comune di Monfalcone, in particolare, sono stati attivi protagonisti di progetti di cooperazione allo sviluppo che hanno visto come partner proprio la Comunità Italiana del Montenegro, sostenendone l'attività di animazione, le iniziative culturali e la promozione linguistica. Ma anche per quanto riguarda le tradizioni, il richiamo è quello della Serenissima.

L'influsso dell'Adriatico nel determinare l'identità del Montenegro sembra evidente considerando che il suo nucleo storico si sviluppa intorno a Cettigne, confinante con l'allora veneta Cattaro. Un esempio di questo influsso si rilevò quando, dopo il Congresso di Berlino del 1878, lo Stato montenegrino raggiunse il mare ad Antivari. L'avvenimento fu solennizzato con una cerimonia che ricalcò, anche se in modo molto semplificato, lo "sposalizio del mare" che a Venezia era ed è celebrato nel giorno della "Sensa", cioè dell'Ascensione. Il granduca del Montenegro gettò in mare l'anello nuziale da un trabaccolo. È la cerimonia riprodotta nella copia di un quadro d'epoca, che il Comune di Cattaro ha donato a Venezia nel 2006 nel giorno della "Sensa".

D'altra parte, quanto fossero stretti i rapporti delle Bocche di Cattaro con Venezia è testimoniato dal fatto che i Bocchesi rappresentavano la maggioranza relativa dei fratelli della confraternita dei Dalmati di Venezia, cioè della Scuola dalmata dei Santi Giorgio e Trifone. Molti sono anche i legami familiari con la Puglia. Tra l'altro, la diocesi di Cattaro, attualmente suffraganea dell'arcidiocesi di Spalato, fu dall' XI° secolo fino al 1828 suffraganea di quella di Bari.

STORIA&STORIE DELL'EMIGRAZIONE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

Giuseppe Batolomè

Giuseppe Bartolomè, l'importanza di conoscere le proprie radici. È nato a Fiume nel 1936 e nel 1948 ha dovuto andarsene con la famiglia a causa delle persecuzioni titine che hanno colpito anche suoi parenti. Per 4 anni hanno girato in vari campi profughi dell'Italia e della Germania. Quando hanno saputo che l'IRO dava la possibilità ai profughi di emigrare all'estero il padre ha scelto sull'atlante la nazione più lontana: l'Australia. Sono partiti tutti assieme nel 1952. Anche laggiù hanno vissuto in 4 campi prima di stabilirsi in una casa loro. Giuseppe ha voluto fare l'apprendistato nel settore elettrico e nel frattempo studiava inglese per corrispondenza. Nel 1966 ha creato una sua impresa, portata avanti per 32 anni. Ora è in pensione e si dedica alla raccolta delle storie della sua gente, ha scritto un libro e fa delle ricerche. Afferma che stare assieme ai compaesani è utile all'inizio, nei primi tempi all'estero, ma solo per ambientarsi, poi non si può continuare a vivere in un ghetto.

Data di partenza: 1952
Luogo di origine: Fiume
Luogo di destinazione:
Victoria
Viaggio: Nave, Nelly



La città di Cattaro, temendo di essere annessa all'Impero ottomano, si rese indipendente nel 1392 decidendo di domandare ripetutamente alla Repubblica di Venezia di entrare nei domini della Serenissima, che per ben sette volte declinò l'invito, in considerazione dei gravosi oneri che avrebbe comportato l'annessione. Nel 1420 il Senato Veneziano accolse Cattaro tra i suoi domini investendo un patrimonio ingente nella costruzione della poderosa fortificazione, ancora perfettamente conservata. La Repubblica di Venezia confermò gli antichi privilegi della città e ne fece sede di un Rettore e un Provveditore, incaricato dell'amministrazione della giustizia civile e criminale, nonché di un Camarlengo e Capitano, cui era affidata la riscossione delle entrate e la gestione delle finanze pubbliche. Entrambi questi ufficiali, nobili veneziani eletti dal Senato per un anno, dipendevano dall'autorità del Provveditore Generale di Dalmazia e Albania, avente sede a Zara.

Dopo la caduta di Scutari in mano all'Impero ottomano, Cattaro divenne il capoluogo della cosiddetta Albania Veneta, comprendente i tre distretti o reggimenti di Risano, Castelnuovo in Dalmazia e Budua, nonché la comunità autonoma di Pastrovichi.

Un'immagine di un forum della Comunità degli Italiani del Montenegro. Sul tavolo della presidenza Pavlo Perugini, per anni animatore del sodalizio.

Nella pagina a fianco dall'alto: ritratto della famiglia di Pino Bartolomè, sulla porta d'entrata della loro prima casa prefabbricata a Melbourne e in un momento di festa.

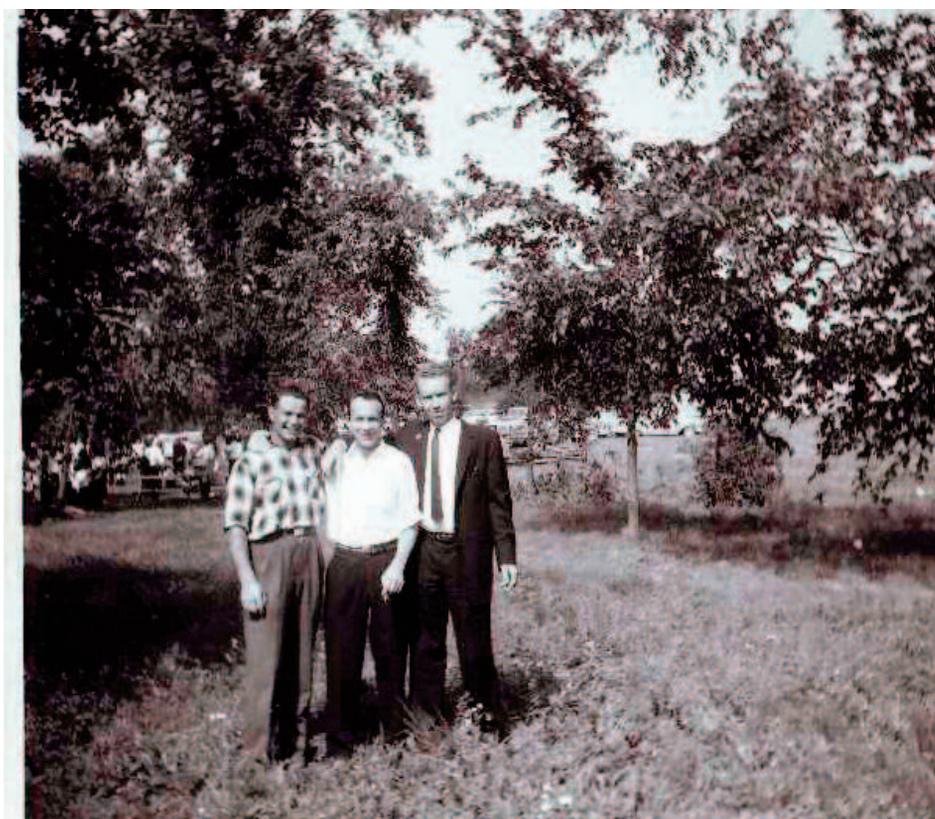


**STORIA&STORIE
DELL'EMIGRAZIONE DEL
FRIULI VENEZIA GIULIA**

Renzo Drescig

Renzo Drescig è nato a Drenchia (UD), paese che ha conosciuto una forte emigrazione date le poche possibilità che offre oltre al lavoro agricolo. Renzo, diciottenne, l'ha lasciata la prima volta per raggiungere il fratello Mario in Svizzera. Dopo qualche anno fra il Cantone Valis e Zurigo nel 1959 ha nuovamente seguito Mario, questa volta emigrato a Toronto. Lì Renzo ha trovato lavoro come manovale: il freddo canadese e l'impiego più duro del precedente non gli hanno facilitato l'impatto con la nuova realtà da affrontare. All'inizio viveva con Mario in affitto, nel 1965 si sono trasferiti in una casa di proprietà. È tornato in Italia per la prima volta dopo 16 anni, oggi vorrebbe passarci alcuni mesi ogni anno. Afferma che Toronto è una città molto bella, ma se non ci fossero i club italiani e sloveni oggi non saprebbe dove andare, come passare il tempo; in Friuli, invece, le possibilità di ritrovo sono maggiori: sagre, bar, ristoranti ... La grande città è più dispersiva.

Data di partenza: 1959
Luogo di origine: Drenchia
Luogo di destinazione:
Ontario
Mestiere: Contadino
Viaggio: Aereo





La quasi millenaria storia della Serenissima si concluse il 12 maggio 1797 con Napoleone. Nelle diverse realtà venete della Dalmazia, per alcuni mesi dopo il 1797, continuarono ad essere esposte le insegne del Leone Alato, man mano che il Plenipotenziario austriaco, General-Maggiore Mattia Barone de Rukavina, prendeva possesso del litorale dalmata, venendo ammainate, rispettivamente, a Cherso il 15 giugno, a Zara il 6 luglio, e, quindi, definitivamente, il 23 agosto, a Perasto, nelle Bocche di Cattaro.

Perasto era detta la “Fedelissima Confaloniera”, perchè la Serenissima le aveva concesso, da antica data, il privilegio di fornire la Guardia al Gonfalone, che era composta da 12 Gonfalonieri, eletti di volta in volta dal Consiglio degli Anziani della comunità, e i quali custodivano, in pace ed in guerra, la Bandiera di Campagna ed il Vessillo del Gonfalone. Poiché nella baia di Perasto svernava, normalmente, la flotta del Levante, ogni partenza - della Guardia e del Gonfalone, che andavano ad imbarcarsi sulla Galera del Capitano Generale de Mar - veniva celebrata con solenni riti civici-religiosi. La mattina del 23 agosto 1797, la Comunità, le Corporazioni ed il popolo si radunarono davanti l’abitazione del Capitano di Perasto, Conte Giuseppe Viscovich, dove venivano custoditi il Gonfalone e la Bandiera da Campagna; il Luogotenente, due Alfieri e dodici Gonfalonieri salirono per prelevare le insegne, trattenendosi all’interno - presi dalla commozione - più del dovuto, al punto che uno dei Giudici della Comunità dovette sollecitarli. All’uscita, le insegne riceverono per l’ultima volta gli onori dalle lame sguainate dei Gonfalonieri, e quindi defilarono, “a passo grave”, con tutto il seguito piangente, fino alla Piazza di San Nicolò, ove si trovava la Chiesa principale. Qui giunti, il Capitano le staccò dalle rispettive picche, mentre, contemporaneamente, la Bandiera di San Marco veniva ammainata dal Castello, salutata con 21 colpi dalle artiglierie poste a sua difesa, e con 11 colpi da ciascuno dei due vascelli armati a difesa del porto, ed anche da tutte le navi mercantili che si trovavano alla fonda.

Una suggestiva veduta di Perastro nelle Bocche di Cattaro.

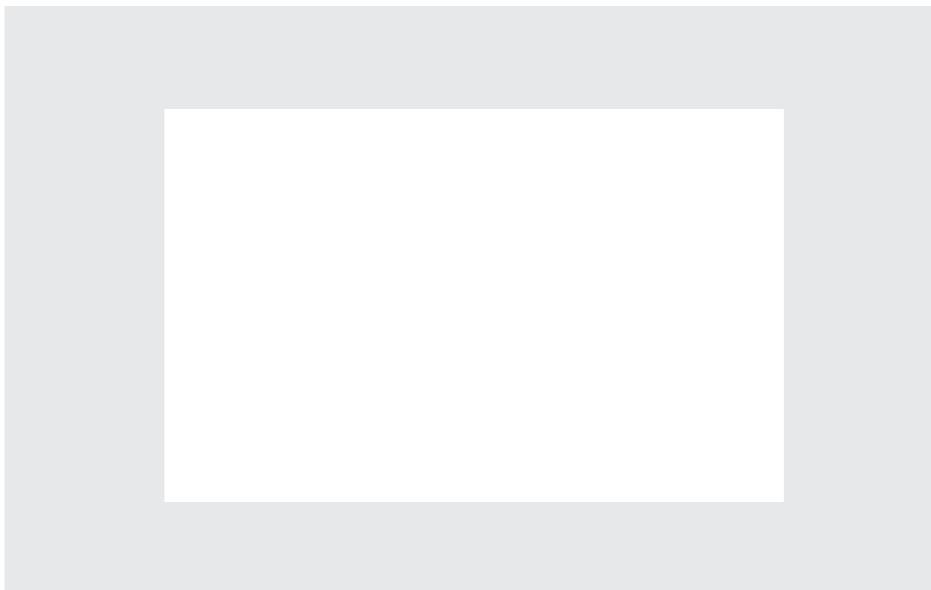
Nella pagina a fianco immagini dall’archivio di Renzo Drescig, con gli amici a Toronto nel 1965 e a Lase nel 1956.

STORIA&STORIE DELL'EMIGRAZIONE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

Dino Marzin

Dino Marzin è nato nel 1934 a Ramuscello di Sesto al Reghena (PN). In Italia lavorava come falegname e nei campi dei genitori, ma le prospettive erano poche. Il fratello maggiore Felice nel 1956 l'ha richiamato in Canada, a Montreal, quindi è partito con la nave Roma. Dopo un anno ha deciso di spostarsi a Vancouver, dove c'è un clima più mite. Allora aveva solo 100\$ in tasca e 70 li ha spesi subito per l'alloggio "a boarding". Ha trovato lavoro come falegname dopo un mese. Per tutta la vita ha lavorato nel settore edile soprattutto per Compagnie italiane, anche se erano più esigenti di quelle canadesi. Nel 1960 è tornato in Italia con l'idea di restare, ma il lavoro ancora scarseggiava quindi è ripartito. Durante quella permanenza a casa ha conosciuto Corinna Persello, che ha sposato in Canada l'anno successivo e dalla quale ha avuto tre figli. A Vancouver si sono sempre trovati bene: nel 1975 lui sarebbe rientrato volentieri in Italia, ma la moglie non era d'accordo per i figli e per non dover ricominciare tutto daccapo. In casa hanno sempre parlato in friulano, alle volte in italiano.

Data di partenza: 1956
Destinazione:
British Columbia



Le insegne vennero poste in un bacile d'argento ed affidate al Luogotenente che le portò all'interno della chiesa, dove attendeva il Clero, e quindi le consegnò all'Abate, Monsignor Vincenzo Mazzarovic, il quale, a sua volta, le depositò sopra l'Altare Maggiore. A questo punto, il Capitano di Perasto pronunciò un famoso discorso, la nota frase con "Ti con nu, nu con ti", più volte in seguito ripresa - sotto forma di motto - in altre circostanze storiche, ed ancor oggi in uso nella nostra Marina Militare, quale motto della Nave Anfibia San Marco. Il Capitano Viscovich baciò un lembo del Gonfalone, e quindi, rivoltosi ad un piccolo suo pronipote, di nome Annibale, che aveva presso di sé, gli disse: "Inginocchiati, baciala e sovvengati di lei finchè avrai vita". Il Gonfalone venne quindi baciato dai Giudici, dal corpo della Comunità ed infine da tutto il popolo; al termine di tale omaggio collettivo, l'insegna venne rinchiusa in una cassa, che l'Abate Mazzarovich depose in un ripostiglio sotto l'Altare Maggiore. A distanza di oltre duecento anni, poco o nulla si sa della sorte di questo Gonfalone.

Con alle spalle una storia come questa, si comprende perché quelle lontane radici siano alla base dei legami così importanti che si stanno sviluppando fra la Comunità degli Italiani del Montenegro e quelle del Veneto e del Friuli Venezia Giulia. La Comunità è diventata un centro vivo di animazione culturale e di promozione della lingua e delle tradizioni che si richiamano ancor oggi alle vicende e alle consuetudini del passato.

Come durante la Serenissima, sulle mura e nella città di Cattaro vegliano, in pietra, venti Leoni di San Marco, tutti con il libro aperto. Come si usava allora per indicare che erano tempi di pace.

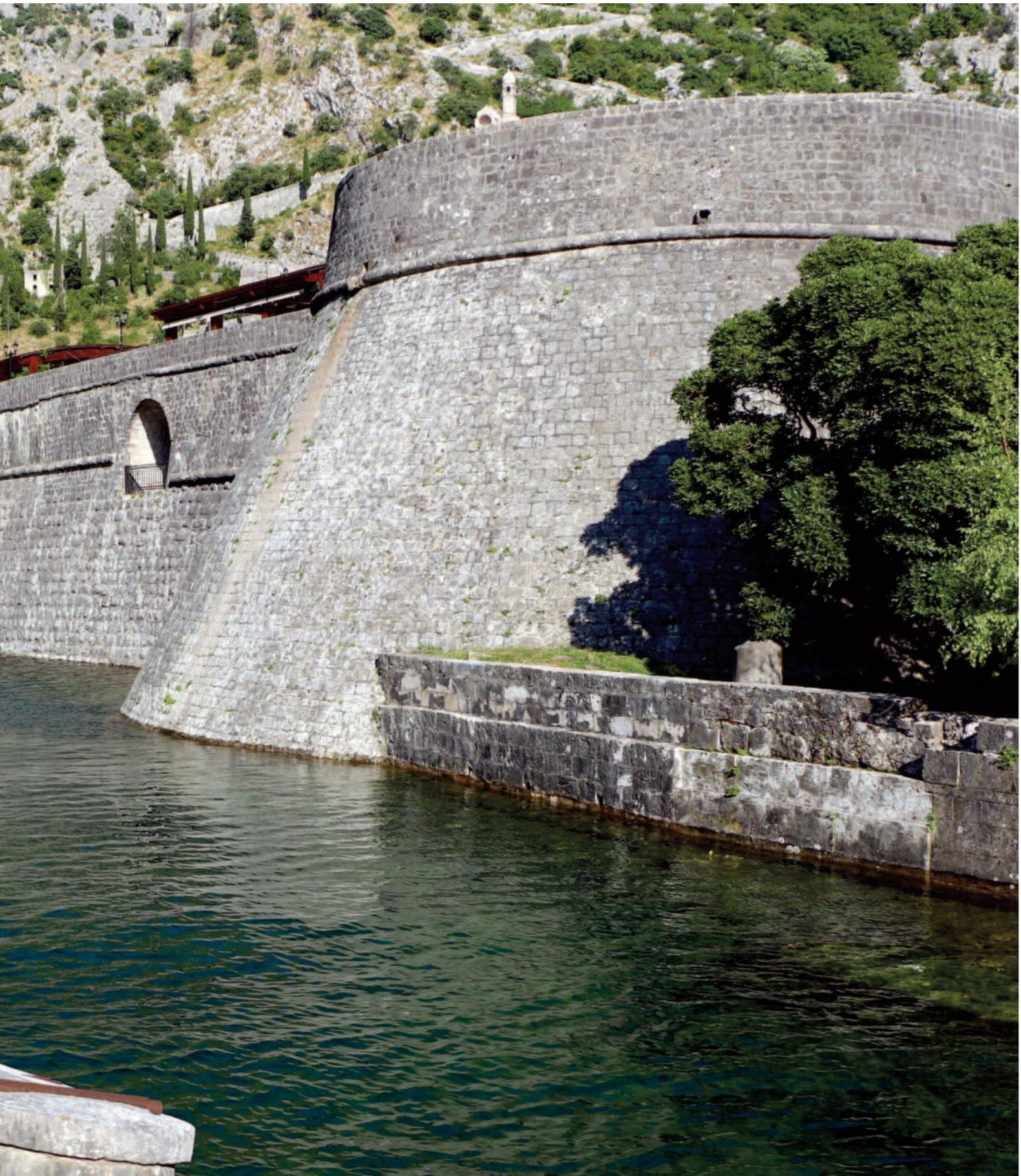


Il corso di merletti realizzato dalla Comunità Italiana del Montenegro in collaborazione con la scuola Merletti di Gorizia nell'ambito dei progetti di salvaguardia delle tradizioni storiche.

Nelle due pagine successive le mura veneziane di Cattaro.

Nella pagina a fianco immagini dall'archivio di Dino Marzin: al lavoro nella sua officina di falegnameria, a Vancouver nel 1960 e un ritratto di famiglia del 1980.







Oltre le frontiere

GIOVANI GENERAZIONI

Conoscono diverse lingue, hanno un'alta formazione professionale, sono accomunati dallo spirito d'iniziativa: è questo l'identikit affine a tanti dei giovani che negli ultimi anni hanno lasciato il nostro Paese e vivono in altre realtà, in Europa, ma anche oltreoceano. Spesso hanno fatto una parte della loro preparazione scolastica nelle università straniere e a volte hanno colto un'opportunità che, in tempi di mobilità così facilitata, circola in rete. C'è chi dopo tante ricerche infruttuose di un lavoro adeguato, ha deciso di recarsi altrove, con la volontà di veder realizzate le proprie capacità e le proprie aspettative.

Il fenomeno emerge perché le statistiche evidenziano la crescita di un flusso che ha assunto dimensioni significative. Il voluminoso quarto "Rapporto Italiani nel Mondo", edito nel 2019, che conta oltre 500 pagine, 50 capitoli, molte tabelle statistiche realizzate da più di 60 autori, mette in luce che quando si parla di "seconde generazioni dell'emigrazione italiana" si deve intendere non solamente i figli o i nipoti di chi se ne è andato nell'Ottocento o nel Novecento, ma anche queste nuove dinamiche, di chi si non si sposta più con la valigia di cartone, ma con una consapevolezza nuova e diversa e con obiettivi ben focalizzati.

All'interno dei dati statistici, si scoprono le sfaccettature più singolari. C'è, ad esempio, il trasferimento all'estero collegato al lavoro delle imprese italiane, oltre cento attualmente, che spesso richiede altissime professionalità. Basti considerare il compito affidato al nostro Paese di salvare la "Città Proibita" di Pechino, considerato il restauro più impegnativo del mondo. E ci sono anche gli spostamenti brevi, per motivi di lavoro: quelli con permanenza all'estero tra i 3 e i 6 mesi riguarda ogni anno mezzo milione di persone. Per gli amanti delle cifre: gli italiani residenti all'estero e che hanno conservato la cittadinanza sono quasi 4 milioni. Di questi più di un terzo è nato all'estero. Più della metà degli italiani fuori dell'Italia sono giovani al disotto dei 35 anni.

A Monfalcone, in un meeting della Clape, si sono ritrovati molti di questi giovani che stanno vivendo la loro esperienza all'estero e hanno messo in luce la loro capacità di analizzare la realtà che stanno vivendo, dall'Inghilterra della Brexit, alla Germania, alla Spagna, al Belgio, all'Irlanda. Quando si parla dunque di seconde o nuove generazioni sempre più si deve guardare all'attualità e non alla memoria del passato.

Ma i legami con le proprie origini restano uno dei loro valori.

Alcuni dei relatori partecipanti al Meeting Giovanile promosso dalla Clape. Da destra e dall'alto: Fabio Stacul (Londra), Mirko Salvalaggio (Irlanda), Stefano Melita e Francesca Castiglione (Parigi), europei: Francesca Innocente (Lussemburgo), Marco Malusà (Edimburgo) e Marta Bonnessi (Germania).



Avviso ai naviganti

VISITE GUIDATE

In dimensione tascabile, in media una settantina di pagine, nel dopoguerra, all'inizio degli anni Cinquanta, sotto l'egida di "Italiani nel Mondo" venne realizzata una serie di guide per gli emigrati che, rilette con gli occhi di oggi, danno uno spaccato dei problemi che dovevano essere affrontati da chi si affacciava a questa esperienza. Furono edite "Guide pratiche" soprattutto per i Paesi più lontani, come Brasile, Venezuela, Argentina, Australia, Rhodesia (l'attuale Zimbabwe), ma anche "Guide tecniche", come quella sulle norme per il tagliatore di canna da zucchero in Australia, che andò subito esaurita, "Manualetti linguistici", di conversazione italo-tedesca per il lavoratore in Germania e due "Guide giuridiche": una dedicata a spiegare chi può emigrare negli Stati Uniti, dopo la legge McCarran-Walter che stabilì precise norme in materia e uno sull'ammissione, sempre negli Stati Uniti, di 60 mila italiani a seguito dell'emanazione della legge Watkins.

In alcuni casi questi manualetti ebbero un grande successo e, come quello riguardante il Canada, ebbero più edizioni. La società "Italiani nel Mondo" si definiva come "il ponte ideale che congiunge la madrepatria a tutte le collettività italiane all'estero" e, allora, curava un'agenzia di stampa per i giornali di lingua italiana all'estero, una rivista quindicinale, il cui abbonamento costava 1.300 lire, il doppio per l'estero e le "Notizie per gli emigranti", un bollettino settimanale il cui abbonamento annuale costava 1.800 lire. Anche la pubblicità contenuta nelle pagine finali di questi manuali è istruttiva delle condizioni del periodo, con la promozione delle compagnie marittime per i viaggi transatlantici e degli istituti finanziari che offrivano i loro servizi. L'Istituto nazionale di Credito per il Lavoro italiano all'Estero, ICLE, ad esempio, pubblicizzava la concessione, a titolo di anticipazione, della somma occorrente per le spese di trasferimento ai lavoratori italiani e alle loro famiglie che intendono emigrare e, oltre alla sede centrale di Roma, in via Sallustiana, ne aveva altre a Buenos Aires, Rio de Janeiro, San Paolo, Santiago e Sydney. A sua volta la Banca Nazionale del Lavoro, BNL, aveva costituito un "Centro Servizi Speciali per l'Emigrazione" che pubblicizzava le sue attività quali: ricevere dalle più importanti banche estere le rimesse dei lavoratori residenti in ogni parte del mondo, effettuare con la maggiore rapidità ed economia l'invio del denaro ai beneficiari in Italia e provvedere all'emissione di libretti a risparmio.

Nella pagina accanto un'immagine di Giorgio Oballa con un gruppo di colleghi a Kitimat, negli Stati Uniti. Partito nel 1954 con la nave "Vulcania", visto il clima mite di Vancouver si è trasferito in quella città, lavorando come agente immobiliare e poi mettendosi in proprio nel 1970.

STORIA&STORIE DELL'EMIGRAZIONE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

Renata Visintin

Renata Visintin, sarta e parucchiera. È nata nel 1943 a San Martino del Carso, ma si è trasferita a Monfalcone a soli 4 anni. A 17 ha voluto emigrare in Svizzera anche se i genitori la ritenevano troppo giovane, ma lei aveva voglia di vedere il mondo. È rimasta a Zurigo per 2 anni, lavorando come sarta e vivendo vicino a dei parenti. Al ritorno a casa ha conosciuto il futuro marito, arrivato dal Canada in vacanza. Si sono sposati in Italia e lei l'ha seguito nello Hamilton nel 1963. Pochi anni dopo hanno voluto trasferirsi a Vancouver perché la regione è molto più bella e vi abitava il cognato. Ha avuto due figli, a cui ha cercato di parlare in inglese per imparare lei stessa la lingua. L'italiano loro ora lo capiscono ma lo parlano poco. A Vancouver, grande città crogiuolo di nazionalità da tutto il mondo, si è sempre trovata molto bene, ma è contenta di poter tornare in Italia ogni anno: del Friuli, dei suoi paesi e piccole città, infatti le manca la vita sociale, l'uscire di casa e incontrare qualche persona conosciuta.

Data di partenza: 1963

Luogo di origine:

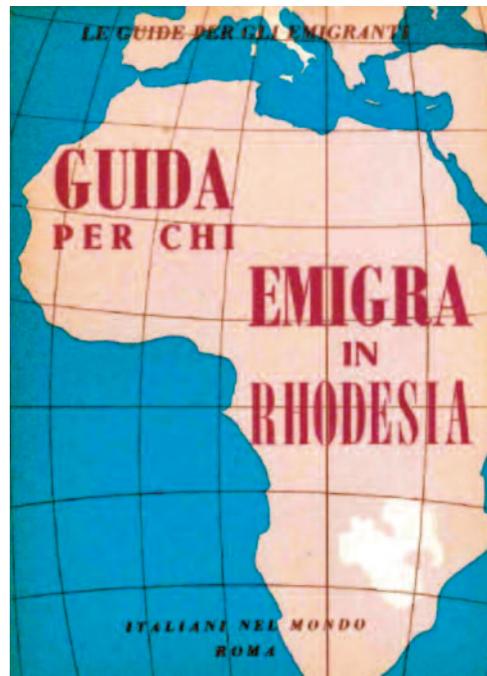
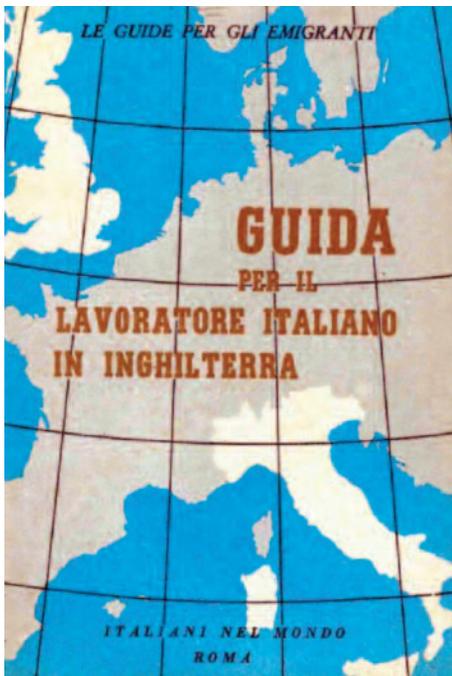
Monfalcone

Luogo di destinazione:

British Columbia



Immagini familiari tratte dall'archivio di Renata Visintin.



A seconda del Paese, questi manuali erano ricchi delle informazioni più varie e singolari. La Guida per il Brasile, ad esempio, conteneva le quotazioni nella moneta locale, il cruzeiros, del costo di una lunga lista di generi di alimentari e abbigliamento, riferiti alla data del primo settembre 1953, dalle paste, alla carne, al pesce, alla verdura, sino agli alloggi, peraltro distinti per le diverse regioni di quel grande Paese.

In queste pubblicazioni si trovavano con minuzioso dettaglio informazioni geografiche, notizie economiche per orientare alla ricerca di opportunità, condizioni climatiche, tariffe postali e telegrafiche, festività e trasporti, oltre ovviamente alle indicazioni per l'espatrio, la documentazione e l'iter da seguire, la legislazione sul lavoro e quella sociale, così come le modalità del viaggio di trasferimento. Più ricche delle moderne guide turistiche.

Spigolando fra questi volumetti emergono molti aspetti particolari. Nella Guida riguardante l'Argentina si legge fra l'altro: l'Italiano arrivandovi per la prima volta ha l'impressione di non trovarsi in un ambiente a lui estraneo. Se è un agricoltore diretto nelle ubertose vigne del Mendozino o di Rio Negro, imparerà presto che queste terre devono la loro attuale prosperità ad ingegneri idraulici italiani che progettarono con genialità ed eseguirono a perfezione le grandi opere di irrigazione. Se si inoltra nella Pampa o nella provincia di Cordoba, o in quella di Santa Fè - nella regione cerealicola che si usò chiamare il Grande Piemonte per le centinaia di migliaia di piemontesi che si vi stabilirono molti anni fa - gli si faranno incontro, lungo la via ferrata, anch'essa opera di italiani, nomi e nomi di località che gli ricorderanno che erano italiani i pionieri che per primi popolarono quelle terre, trasformando l'Argentina in uno dei più grandi granai del mondo; se va a Bahia Blanca, imparerà che il grandioso porto è opera di ingegneri ita-

STORIA&STORIE DELL'EMIGRAZIONE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

Pio Borean

La figlia di Pio Borean, Daniela, è nata a Casarsa della Delizia (PN) ed è emigrata all'età di soli 8 mesi in Sudafrica con la madre. Il padre Pio era partito l'anno precedente, richiamato dalla sorella Fiorina, perché in Italia non trovava lavoro. Ai figli Pio e la moglie hanno spesso raccontato della miseria e della fame che avevano sopportato in Friuli e hanno sempre parlato loro in italiano. Daniela, diventata maestra, ha dovuto diventare cittadina sudafricana nel 1985 per essere assunta a tempo indeterminato, perdendo il passaporto italiano. Il marito (sudafricano) e i figli invece lo possiedono grazie a lei (si sono rispettivamente sposati e nati quando Daniela era ancora italiana) e in futuro saranno loro il tramite per cui potrà ritrovare riconosciuta la propria origine.

Data di partenza: 1952

Luogo di origine:

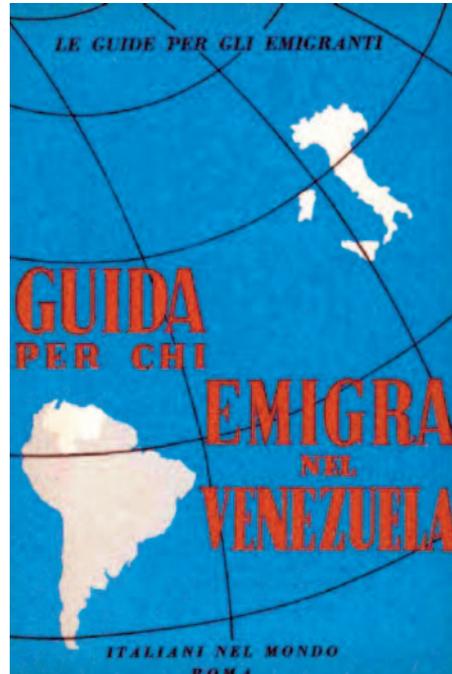
Casarsa della Delizia

Luogo di destinazione: Western Cape

Sud Adrica

Viaggio: Nave





liani, Sbarcando a Buenos Aires, troverà, come se si visitasse una qualunque città italiana, monumenti a Garibaldi, Mazzini, Colombo e Dante. Fin dai primi contatti con gli argentini di accoggerà che questo popolo ci assomiglia, come nessun altro, nei pregi e nei difetti”.

E nella Guida per il Canada: “da troppi si pensa che sia sufficiente ottenere il visto e sbarcare in Canada per essere i sicuri candidati ad una rapida fortuna, quando non solo tanto in Canada, ma dovunque, il tempo delle rapide fortune è finito. La vera fortuna dell'emigrante la porta con sé, ed è costituita dalle sue capacità professionali e dalla sua volontà di lavoro. Questo, e non soltanto questo, è tanto più vero per il Canada. Infatti, deve essere tenuto ben presente da tutti che, senza qualifiche di lavoro effettive e reali, non si può che essere candidati alla disoccupazione e che senza la conoscenza degli elementi essenziali di una delle due lingue che vi si parlano, francese e inglese, non si ha la possibilità di affermarsi o comunque di migliorare quelle che sono state le proprie iniziali possibilità di lavoro; che, infine, gli inizi della permanenza, soprattutto per chi non abbia propri congiunti cui appoggiarsi, sono particolarmente duri, specialmente nella stagione invernale”. C'è anche un consiglio che vale anche per altri Paesi: “l'immigrato non deve criticare gli usi del Paese ma ad essi adattarsi, dando prova di essere persona educata. Non sarà mai abbastanza consigliato, tra l'altro, di non parlare ad alta voce in locali chiusi, di non fare schiamazzi nella strada, di rispettare la fila o il turno quando vi è ressa, di non guardare troppo insistentemente, e tanto meno molestare, le ragazze per strada”.

Interessante l'analisi che emerge dalla Guida sul Venezuela dove si sostiene che “è un Paese di certo avvenire. Le ricchezze del suo sottosuolo, prevalentemente petrolio e ferro, come pure le vaste estensioni di

Nella pagina a fianco immagini dall'archivio di Pio Borean: l'arrivo in Sud Africa e una foto di Pio Borean sul luogo di lavoro, entrambe del 1952.

terre fertili non ancora messe a coltura daranno alla sua economia uno sviluppo sempre maggiore, però non bisogna credere che basti sbarcare su quella Repubblica per fare fortuna”. Nell’illustrare la situazione demografica del 1953 si rilevava che “su una popolazione di circa 5 milioni di abitanti, il 6% è costituito dai 300 mila stranieri immigrati nel Paese. Fra essi, vengono al primo posto gli italiani con circa 100 mila unità, di cui buona parte è immigrata in Venezuela, dopo la seconda guerra mondiale”. Se paragonata alla condizione attuale, il capitolo sulla moneta e il costo della vita, appare stupefacente. Vi si legge fra l’altro: L’unità monetaria è il bolivar, che ha preso il nome dal Liberador Simone Bolivar e ha un valore corrispondente a 187 lire italiane, e al cambio libero, a circa 200 lire. Nessun limite è posto dalla legge venezuelana all’ammontare delle rimesse da farsi in Italia. Una particolare raccomandazione va, tuttavia, rivolta a chi intenda effettuare rimesse: quella di ricorrere esclusivamente ad Istituti Bancari autorizzati”.

Così invece era rappresentato il Brasile nell’apposita Guida: il Brasile è un Paese in pieno sviluppo con grandi prospettive future, nonostante le crisi ricorrenti. L’emigrante ha grandi probabilità di andare incontro a un avvenire che sarà migliore per sé e soprattutto per i propri figli, sempre che abbia un sicuro mestiere e volontà di lavorare. L’emigrante in Brasile deve essere pronto, fisicamente e spiritualmente, ad affrontare un periodo di qualche anno durante il quale dovrà sopportare fatiche assai dure e difficoltà di ambientamento a condizioni di vita di lavoro e di vitto assai diverse dalle nostre” Molti gli allerta per le condizioni sanitarie: “In Brasile esistono, specialmente in prossimità dei fiumi, zone malariche. La lotta contro la tubercolosi è oggetto di studi accurati e di misure idonee, mentre la febbre gialla, che in passato ha stroncato la vita di molti Italiani, può dirsi ormai debellata. Il clima caldo umido

Il Museo di Melbourne in Australia con la sezione dedicata all’emigrazione nel quale sono conservati anche documenti degli emigranti italiani.

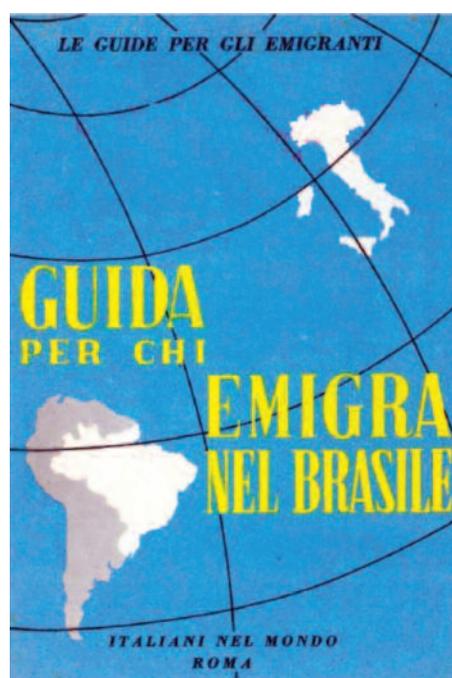
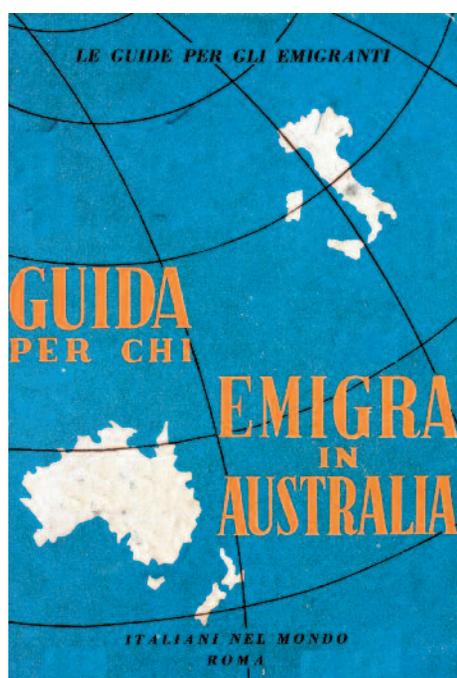


favorisce lo sviluppo dei germi patogeni”.

Seppur meno lontana dai Paesi transatlantici, anche per chi emigra in Inghilterra la relativa Guida offre informazioni e consigli molto dettagliati. Fra i consigli anche quello che: “poiché la legge inglese consente a tutti di associarsi e riunirsi liberamente, ogni nuova comunità italiana in Inghilterra dovrà, quando sia possibile, dar vita ad un Associazione a scopo ricreativo, culturale, sportivo e soprattutto assistenziale per venir incontro ai connazionali bisognosi”. In ogni caso: “l’Inghilterra, che costituisce la più antica democrazia parlamentare, è uno Stato monarchico ereditario. L’attuale sovrano è la Regina Elisabetta II, suprema autorità civile e religiosa nel Regno Unito, e simbolo della libera unione delle nazioni del Commonwealth, nella maggior parte delle quali essa è rappresentata da un Governatore Generale”.

Della Rhodesia viene fatto un quadro di prospettive che, purtroppo, non troverà nei decenni successivi lo sviluppo auspicato. Vi si legge nell’apposita Guida: “La Federazione della Rhodesia e del Njasaland è un paese giovanissimo, in quanto è nato alla storia il 3 settembre 1953, ed è poco conosciuto, ma di grande e sicuro avvenire, per la vastità delle sue ricchezze naturali – sullo sfruttamento delle quali si basa la sua futura prosperità – e per le grandi realizzazioni già conseguite”. E si precisa che: “la collettività italiana in Rhodesia ascende oggi (era il 1956) a circa 1300 persone, distribuite nel vasto territorio. Essa risale ai primi anni del 190, nei quali espatriarono in quelle terre poche famiglie piemontesi, provenienti in prevalenza dalla provincia di Vercelli, formate di ferrovieri, falegnami e boscaioli. Nel 1955 sono immigrati 257 connazionali”.

Questi volumi orientarono molti dei nostri emigrati in quelle terre e restano una testimonianza rilevante delle condizioni in cui essa si svolse in quel periodo quando da poco era finita la seconda guerra mondiale.



Sulla nave verso il Canada.

Alessio Gardin, di San Vito al Tagliamento. Nel 1967 ha raggiunto i fratelli già emigrati in Canada. L'anno successivo è rientrato per sposare la fidanzata lasciata in Italia, che con la quale è ritornato in Canada. Nel 1970 si è messo in proprio aprendo una società edile.

Memorie

NEL VORTICE DELLE EMOZIONI

Se si vuole comprendere cos'è stata dal punto di vista delle storie personali e umane l'emigrazione del Friuli Venezia Giulia, bisogna navigare su un sito web e leggere le espressioni di chi quell'esperienza l'ha vissuta in prima persona. Brevi ricordi, poche righe accompagnate con alcune foto, che sintetizzano il passaggio più importante di una vita, che trasmettono al lettore forti emozioni e fanno comprendere, più di tanti trattati, il vissuto, le ragioni, i sacrifici, le speranze e i successi che hanno intrecciato questa scelta.

Il sito è quello dell'Archivio Multimediale della Memoria dell'Emigrazione Regionale, Ammer, www.ammer-fvg.org, un archivio digitale che raccoglie appunto fotografie, documenti e interviste registrate ai protagonisti dell'emigrazione del Friuli Venezia Giulia. Comprende una ventina di testi introduttivi, tradotti in sette lingue (inglese, francese, tedesco, spagnolo, portoghese, sloveno e friulano) di presentazione dei principali paesi di destinazione.

Ma la parte più importante del sito è costituita dalle storie personali, una vera e propria banca dati con 750 interviste, 2230 profili di emigrati e 15.000 fotografie, dai paesi maggiormente interessati da questi flussi come l'Argentina, l'Uruguay, Il Canada, l'Australia, gli Stati Uniti d'America, il Venezuela, il Brasile, il Sudafrica, la Francia, la Germania, l'Austria, la Svizzera, il Belgio, il Lussemburgo, i Paesi Bassi, la Svezia, il Regno Unito e la Romania.

Uno spaccato straordinario di una vicenda iniziata verso le fine dell'Ottocento, ricca di storie una diversa dall'altra.

Ecco alcuni spunti tratti da questo straordinario archivio della memoria.

Eleonora Bencich, polesana, nel 1946, dopo l'annessione del suo paese alla Jugoslavia partì per l'Argentina, dove vivevano dei parenti. Ricorda: "Qui mi sembrava il paradiso, puoi parlare, puoi dire, puoi lavorare, non devi scappare da nessuno... che benedetta terra! L'idea di tutti gli immigrati era avere un pezzo di terra e poter dire "questo è nostro"; vivere in un altro paese non è facile, l'emigrante non è una persona felice, poi si abitua". Inizialmente ha lavorato in una fabbrica tessile, ha smesso solo quando si è sposata nel 1956. Conclude affermando che "fortunatamente sono italiana, conosco la forza e la volontà italiana: mangiare, gli uomini, bere un bicchiere di buon vino, cantare".

Paesi

Tutti

- Argentina
- Australia
- Austria
- Belgio
- Brasile
- Canada
- Francia
- Germania
- Lussemburgo
- Paesi Bassi
- Regno Unito
- Stati Uniti
- Sud Africa
- Svezia



IN VIAGGIO

L'esperienza migratoria regionale in una mostra didattica e itinerante

[Vai al Link](#)

Ricerche

- nomi** (2276)
- fotografie** (16307)
- Interviste** (796)
- approfondimenti**
- Archivio Ente Friuli Nel Mondo**



SCRIVI qui la tua storia o quella di una persona che conosci puoi inserire fotografie, documenti, files multimediali...

[scrivi >](#)

LEGGI le storie presenti nella banca dati. Filtra per paese e/o nome oppure visualizzale tutte.

[leggi >](#)



Storie di emigrazione

- mappe
- mestieri
- linea del tempo
- viaggi

Cerca le storie di emigrazione a partire dal luogo di partenza e di destinazione dei migranti.



Strumenti

News

IN VIAGGIO DAL FRIULI VENEZIA GIULIA
IMMAGINI E PAROLE DALL'ARCHIVIO DELL'EMIGRAZIONE REGIONALE

A CURA DI:
ROBERTO DEL GRANDE
ANTONIO COLARI
ANDREA CIGARIN
MARIANO FASOLINI

CON LA COLLABORAZIONE DI:
CRISTINA ENATTOZZI





Amedeo Carnir, nato nel 1887 a Paluzza, combattè nella Prima Guerra Mondiale. Al suo ritorno dal fronte e dalla prigionia nel 1920 conobbe per la prima volta la figlia Irene, nata nel 1916. Nel 1924, facendosi prestare il denaro per il viaggio, partì per il Brasile. Ritornò in Italia dieci anni dopo, quando Irene era già fidanzata, alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale, e preferì rifare le valigie per non essere implicato nel conflitto imminente. Ricorda Ancilla Chitussi emigrata a La Plata nel 1949: “Portammo tutto quello che potemmo: vestiti, lenzuola, pentole, biciclette ... smantellare una casa con la consapevolezza di non tornarci più costa molto”. A Colonia Caroya, la famiglia di Giovanni Battista Copetti viveva inizialmente in una baracca fatiscente ma, lavorando nei campi per tutta la vita, riuscì a farsi strada, acquistò una vigna e un negozio dove vendeva i suoi vini. Maria Blasutigh in Blasutigh, quarta di 10 figli, nata nel 1928, dopo la Seconda Guerra Mondiale perse il padre e un fratello. Nel 1953 si sposò con Mario Blasutigh di Savogna e lo seguì in Belgio, dov'era minatore da 5 anni. A quel tempo arrivava ogni settimana un convoglio con 2000 minatori.

Domenico Lenarduzzi, seguì il padre da Zoppola per il Belgio nel 1947. Visse inizialmente nelle baracche di lamiera dove prima stavano i prigionieri e nel 1950 passò in un prefabbricato di legno. Nel 1957 finalmente suo padre ottenne dalla miniera una vera casa. Domenico, a causa di una zuffa con altri bambini, venne mandato in riformatorio e da lì in collegio perché potesse studiare. In seguito frequentò il Liceo e conseguì due lauree, arrangiandosi con diversi lavori per potersi mantenere. Da assistente del preside di facoltà divenne funzionario alla Corte dei Conti. Nel 2001 ha lasciato la Comunità Europea come direttore generale della sezione Istruzione e Cultura, con 5 lauree ad honorem in tasca. È stato l'inventore dei programmi di scambio Erasmus, Leonardo, Socrates, che oggi arricchiscono le esperienze di tanti giovani.

Navigare in questo sito consente di scoprire la ricchezza umana straordinaria che ha accompagnato l'emigrazione friulana, giuliana e isontina nel mondo.

Dall'archivio della famiglia Brun emigrata in Canada: una bella foto dei figli Cecilia, Renzo e Flavia, scattata nel 1956.

ELLIS ISLAND



CLAPE

Associazione di Promozione Sociale



L'Associazione di Promozione Sociale CLAPE opera dal 1996 a favore dei correghionali emigranti con iniziative di carattere culturale e sociale, nonché nel campo della ricerca storica, della cooperazione allo sviluppo internazionale, promuovendo attività con il coinvolgimento delle comunità italiane nel mondo, in accordo con le istituzioni consolari e con gli istituti di cultura italiani all'estero.

In particolare le attività sono finalizzate a:

- rafforzare il senso di appartenenza e di aggregazione nell'ambito delle varie Comunità dei correghionali all'estero per conservare e valorizzare le identità culturali;
- implementare le iniziative di comunicazione destinate a creare reti di aggregazione e di partecipazione dedicata a tutti i correghionali all'estero e rivolta in particolare ai giovani, sia discendenti di emigrati che residenti all'estero per mobilità professionale;
- sviluppare delle iniziative destinate alle giovani generazioni in funzione della riscoperta e della conoscenza delle radici culturali;
- valorizzazione della presenza, delle competenze e delle attività imprenditoriali dei correghionali all'estero e delle realtà economiche regionali.

L'Associazione ha partecipato a diversi progetti di cooperazione allo sviluppo, in particolare in Argentina, Montenegro, Albania, Tunisia, collaborando con enti e associazioni quali: la Camera di Commercio Italo-Argentina di Buenos Aires, l'Unione Economi Slovena, il Polo Tecnologico di Pordenone, la Società XX Settembre di Salta, la Comunità degli Italiani del Montenegro, l'Agenzia per la Democrazia Locale di Verteneglio, l'Istituto Euromediterraneo, l'Associazione Agricoltori e altri ancora.

È promotrice di diverse iniziative e forum, quali il Meeting dei Giovani, il progetto Dal Pais al Mont, per sviluppare i contatti con il mondo dell'emigrazione; il progetto Incoming per il coinvolgimento dell'emigrazione friulana nella promozione turistica regionale; il progetto "Favelà Furlan in sudamericane" per l'insegnamento della lingua friulana tramite internet.

L'Associazione cura la realizzazione di materiale informativo e di pubblicazioni specifiche.

