



Marcello Bonitatibus

**Pettorano ad Ellis Island.
La prima emigrazione pettoranese negli Stati Uniti.**

Intervento al Convegno: "Emigrazione ed immigrazione. Canti e canzoni"

Pettorano sul Gizio 11-8-2007

Introduzione

La letteratura dell'emigrazione è oggi vastissima. Sul tema si sono cimentati, dagli inizi del secolo scorso, in Italia e nei paesi d'emigrazione, decine di studiosi, che hanno affrontato l'argomento utilizzando diversi approcci scientifici. Rendere conto di quanto è stato scritto o affrontare questo fenomeno complesso, che ha attraversato e condizionato le vicende del nostro Paese per oltre un secolo e, seppur in forme diverse, in parte le condiziona ancora oggi, in questa sede, è perciò materialmente impossibile.

Il mio intervento si limita pertanto a fornire un sintetico quadro storico-sociale di riferimento di quella che fu la “grande emigrazione”.

In questa prospettiva di ordine generale affronterò il tema dell'emigrazione della Valle Peligna e, più in particolare, di quella pettoranese negli Stati Uniti. E' verso questo Paese, infatti, che si diressero prevalentemente gli emigranti, non solo italiani ma europei e, per oltre il 70%, entrarono in America attraverso il porto di New York. Ma prima di mettere piede nella metropoli americana gli emigranti erano bloccati ad Ellis Island. Qui venivano registrati, sottoposti a visite mediche, test psicologici: se superavano gli esami potevano finalmente sbarcare sulla terra promessa, in caso contrario venivano respinti.

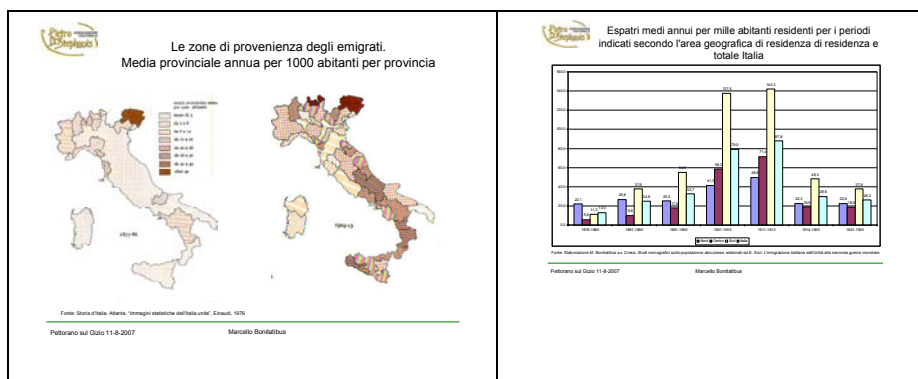
Fra il 1892 e il 1924 sono transitate da Ellis Island poco più di 20 milioni di persone fra le quali moltissimi italiani e, naturalmente, anche pettoranesi. Gli archivi di Ellis Island costituiscono allora una miniera di informazioni, non solo per coloro che si occupano di fenomeni storici di ampio respiro ma anche per quanti vogliono ricostruire le storie locali o le vicende dei singoli. E' per questo che oggi Ellis Island è un Museo, affascinante e struggente al tempo stesso; è anche per questo che è stata costituita una fondazione che ha digitalizzato i vecchi “*ship manifest*”, le liste dei passeggeri delle navi, e le rende disponibili su internet.

Prima però di passare ad esporre quanto è conservato ad Ellis Island relativamente a Pettorano e alla Valle Peligna, penso sia necessario ripercorrere a grandi linee l'evoluzione storica del processo migratorio italiano.

Un quadro di sintesi

I primi a partire in massa furono i contadini e i montanari del Veneto, del Friuli e del Piemonte. Infatti, tra il 1876 e il 1900, il primato migratorio spettò proprio a queste tre regioni, con un quota percentuale di emigranti pari rispettivamente al 17,9%, al 16,1% e al 12,5%.

Solo nel quindicennio successivo la situazione cambiò e il primato migratorio passò alle regioni meridionali.



Fino al 1876, dall'Abruzzo i movimenti migratori verso l'estero erano quasi nulli. Come dimostrano i dati riportati da Cesare Jarach, delegato tecnico per la “*Inchiesta parlamentare sulle condizioni dei contadini*”

nelle provincie meridionali e nella Sicilia” pubblicata nel 1909, al 1876 dalla provincia dell’Aquila emigrano solo 3 persone (di cui 2 dal circondario di Sulmona e 1 da quello di Cittaducale) che salgono a ben 16.024 nel 1907.

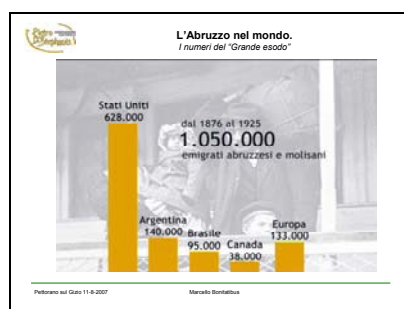
L'emigrazione dall'Abruzzo e Molise per provincia

Provincia/Anni	1876	1907
L'Aquila	3	16.024
Campobasso	177	14.804
Chieti	149	11.800
Teramo	46	17.959

Foto: Cesare Jarach, "Ichnusa parlamentare sulle condizioni dei contadini nelle provincie meridionali e nella Sicilia", vol. 6, Roma, 1909.

Pettorano ad Ellis 11-8-2007

Al termine del periodo 1876-1925 dall’Abruzzo e dal Molise erano espatriate 1.050.000 persone, la maggior parte delle quali verso gli Stati Uniti (628.000), le altre in Argentina, Brasile, Canada e nel resto d’Europa.



Contrariamente a quanto si registra nelle altre aree montane abruzzesi, a Pettorano il flusso migratorio verso l'estero, in particolare, come vedremo, verso gli Stati Uniti, si intensifica qualche anno più tardi: intorno al 1905 per raggiungere il suo culmine nel 1909. La spiegazione è data, probabilmente, soprattutto dall'occupazione prevalente a Pettorano: la produzione di carbone da legna. Il fatto che la maggior parte dei pettoranesi fossero carbonai, ha relativamente rallentato le partenze verso l'estero perché, tutto sommato, quel mestiere consentiva loro ancora una condizione di vita accettabile, per l'epoca, rispetto ad altri montanari che avevano visto invece inaridirsi, nel giro di pochissimi anni, le terre marginali dissodate e coltivate. Sempre Jarach, a proposito dei carbonai, scriveva che: *“Frugalissimi per necessità, come la classe dei pastori, per la vita isolata che sono costretti a condurre, i carbonai, pagati a lire 3,50-4 per quintale di carbone prodotto, riescono a fare risparmi relativamente notevoli, specialmente quelli che emigrano nella stagione invernale, dopo la quale riportano alle famiglie 150-200 lire di risparmi”*¹. Quando però cominciarono a giungere le prime notizie dall’America con le opportunità che il nuovo mondo offriva e le condizioni di vita divennero insostenibili anche a Pettorano, la consuetudine a lavorare per lunghi periodi fuori dal paese dei carbonai pettoranesi, favorì, più che altrove, le partenze.

Le cause

L'incremento demografico registratosi agli inizi del secolo, le difficili condizioni di vita, e l'aumento della pressione fiscale che a Pettorano fu ulteriormente aggravata dalla tassa sul focatico introdotta nel 1909, furono fra le cause principali degli imponenti flussi migratori degli inizi del XX secolo. Oltre a queste, un ruolo importante e decisivo lo giocarono le notizie che chi era già emigrato faceva pervenire a quelli rimasti in Patria ma, anche, l'intensa attività di propaganda sviluppata dagli agenti di emigrazione che avevano iniziato

¹ Cesare Jarach, op.cit, Pagina 95, Roma, 1909.

a “battere” contrade e villaggi italiani sia per conto delle società di navigazione che, in qualità di veri e propri mediatori di manodopera, per reclutare passeggeri per le terze classi delle “carrette del mare” che solcavano l’Atlantico e nuova manodopera che alimentasse l’impetuoso sviluppo americano.



Il trasporto degli emigranti era un tale affare che alcuni armatori trasformarono in tutta fretta le loro navi da carico in navi passeggeri. Con quali risultati, sotto il profilo dei servizi e dell’igiene, lo si può immaginare. L’opera di persuasione degli agenti delle Compagnie di navigazione era supportata da una intensa campagna pubblicitaria, basata su materiale studiato per far sognare i potenziali clienti, che mostrava un mondo di navi colorate, efficienza, ordine e pulizia, gente composta e serena, il mare sempre calmo. Il mare, invece, spesso riservava amare sorprese e i naufragi furono moltissimi.



Come quello del “Sirio” che nel pomeriggio del 4 agosto 1906, poco prima di arrivare a Gibilterra, “viaggiava a tutto vapore e a tutto vapore si infilò (per risparmiare due ore di navigazione che sarebbero state necessarie girando al largo) nel tratto di mare tra Capo Palos e le Isole Hormigas, sulla costa spagnola vicino a Cartagena. Una zona bellissima ma pericolosissima per gli scogli sommersi. L’urto contro uno di questi scogli fu spaventoso. Con quella “terribile spada confitta nel ventre”, come avrebbe scritto nella sua analisi il comandante Giovanni Roncagli, il piroscafo restò giorni e giorni con la poppa affondata e la prua che ancora emergeva totalmente dall’acqua, al punto che la nave sarebbe stata saccheggata dagli sciacalli. Avrebbero potuto salvarsi tutti o quasi tutti, ma i momenti successivi allo schianto furono dominati dal panico e dal caos. Secondo il Lloyd i morti furono 292 ma il bilancio fu contestato dalle controparti che, accusando gli armatori d’aver caricato più persone di quante dichiarate, stimarono le vittime tra le 440 e le 500².

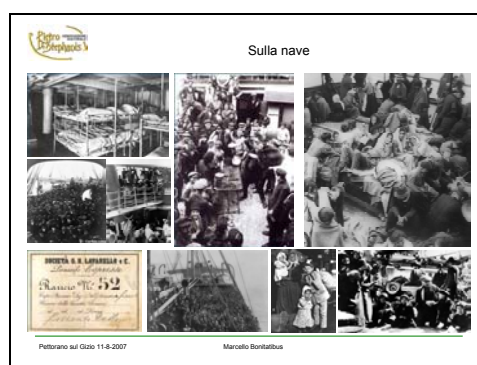
² Gian Antonio Stella, www.odissee.it. I contenuti del sito sono stati pubblicati dall’autore anche a stampa, nel volume omonimo, edito da Rizzoli. Sempre a “Odissee” ci si può riferire per approfondire il tema degli imbrogli perpetrati ai danni degli emigranti.

E' bene sottolineare in questa sede che questo naufragio, uno dei più drammatici della storia dell'emigrazione italiana, è ricordato anche da una canzone popolare, recentemente riproposta da Francesco De Gregori e Giovanna Marini nell'album "*Il fischio del vapore*" e intitolata, appunto "*Il tragico naufragio della nave Sirio*".

I reclutatori di manodopera, invece, adescavano i potenziali "clienti" con la promessa di contratti di lavoro in America ben remunerati, vitto e alloggio garantiti e, qualche volta, anticipavano il denaro necessario per il biglietto. Non era raro che tali promesse si rivelassero infondate. Una volta giunta a destinazione gli emigranti si ritrovavano alla mercè di "caporali" che sequestravano loro i documenti, dai quali dovevano affittare gli attrezzi per lavorare in lande desolate e comprare il cibo necessario a nutrirsi, quasi sempre a prezzi maggiorati. Per non parlare dei veri e propri imbrogli di cui gli emigranti erano vittime, come quello di cui racconta Bernardino Frescura, grande geografo e viaggiatore, fatto ai danni di un gruppo di italiani che, convinti di andare nel ricco Rio Grande do Sul dove già si erano trasferiti molti connazionali, si ritrovarono invece nel Piauí, uno degli stati brasiliani del nord-est, forse più belli sotto il profilo paesaggistico ma caldissimo e inospitale.

Sulla nave verso L'America

Una volta deciso di partire, il porto naturale di imbarco per i contadini meridionali, e quindi anche per i pettoranesi, era Napoli. E già qui cominciavano i primi problemi. Le strade e i vicoli in prossimità dell'area portuale erano gremite di imbrogliatori, ciarlatani, ladri: una umanità varia che "viveva" alle spalle degli emigranti derubandoli, vendendogli rimedi "miracolosi" per il mal di mare, affittandogli giacigli di fortuna e rifocillandoli a prezzi da Grand Hotel. Sapevano riconoscere a prima vista gli emigranti che arrivavano in gruppo, avevano lo sguardo smarrito e meravigliato di fronte al mare, che magari non avevano mai visto, indossavano pesanti abiti di lana anche in piena estate e, comunque, inusuali in una città come Napoli. In questa "Babele" gli emigranti rimanevano qualche giorno in attesa dell'imbarco che, quando arrivava, non era per tutti: qualcuno era costretto a rimanere a terra perché era stato derubato del biglietto o del denaro che aveva accuratamente nascosto nelle scarpe prima di muoversi dal paese.



Una volta a bordo la prima delusione: le ampie cabine erano riservate ai passeggeri di prima classe, per gli emigranti, passeggeri di terza classe, erano disponibili solo le cuccette sotto il livello del mare, con pochissimi servizi igienici per migliaia di persone, dove stendersi per cercare di dormire durante la notte, ignorando la puzza e il mal di mare. Il giorno si trascorreva stipati sul ponte, senza riparo per il sole in estate o il freddo in inverno, cercando di ingannare il tempo rammendando gli abiti, giocando a carte o a morra, a cantare ma, soprattutto a sognare l'America. Le prime disillusioni vissute, le crescenti difficoltà del viaggio, non riuscivano a sminuire la forza che sosteneva la decisione di emigrare. Lo testimonia Carlo Tresca

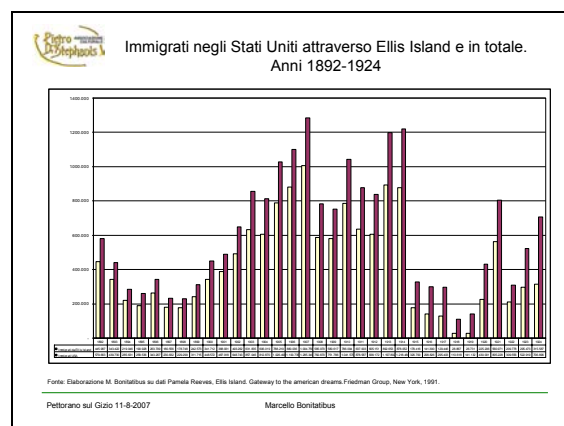
quando scrive nella sua autobiografia che, andando tra i passeggeri di terza classe, li trovò “(...) *tutti contenti di aver lasciato il paese natio, dove l’oppressione, la povertà e la miseria li avevano costretti all’esilio, lieti di andare verso la terra delle occasioni e della felicità. Non c’era nessuno, tra quelle centinaia di emigranti, che mostrasse qualche incertezza sul proprio futuro. America! America! Lavoro e soldi. Soldi e fortuna. Visioni di terre da dissodare, di messi da raccogliere*”³.



Dopo poco più di due settimane di navigazione il profilo della statua della Libertà compariva improvvisamente all’orizzonte. Un grido liberatorio collettivo scuoteva la nave: America! Finalmente si era giunti alla terra dove “le monete nascevano sugli alberi” e le strade erano “lastricate d’oro”. Tutti si accalcavano sul ponte per vedere la concretezza del proprio sogno, per essere fra i primi a sbarcare, spesso ignorando o dimenticando che c’era un altro ostacolo da superare: i controlli di **Ellis Island**, l’isolotto alla foce del fiume Hudson nella baia di New York, di volta in volta descritta - metaforicamente ed enfaticamente - "*la soglia dorata*", "*la porta d’accesso alla libertà*", "*l’approdo delle speranze*", ma anche come il luogo che anticipava non il sogno ma l’incubo americano, la premessa a una vita di stenti, abusi e marginalità, "*l’Isola delle lacrime*".

Ellis Island

In ogni caso Ellis Island fu un luogo di burocrazia, di esami fisici e psichici spesso scioccanti, di interrogatori, di lunghe e ansiose attese, di permanenza coatta e di strane regole da rispettare. E fu realmente la "porta d’accesso" - dorata o non - a un’America quanto mai bisognosa di forza lavoro.



Dall’isola infatti passarono, tra il 1892 (anno di apertura della stazione per gli immigrati) e il 1954 (anno della

³ Carlo Tresca, Autobiografia.

sua definitiva chiusura), oltre 22 milioni di persone, di cui 20 milioni fra il 1892 e il 1924⁴.

L'anno che segnò il maggior numero di ingressi fu il 1907, allorché si registrarono ben 1.004.756 sbarchi, il 78,2% di tutti gli ingressi negli Stati Uniti, mentre il “peso” maggiore sul totale degli immigrati in America si registra l'anno precedente, il 1906, quando gli 880.000 che passarono da Ellis Island rappresentarono quasi l'80% di tutti gli ingressi negli Stati Uniti.



Naturalmente, non si sbarcava direttamente a Ellis Island, che non dotata di *docks* capaci di ospitare i grandi piroscafi transoceanici. Ciò non significa però che tutti gli immigrati dovessero recarsi sull'isola per espletare le pratiche d'ingresso in territorio statunitense. Esistevano infatti due modi diversi di ispezionare i nuovi arrivati. Quando le cosiddette navi della speranza approdavano nel porto di New York, i passeggeri di prima e di seconda classe ricevevano la visita degli ufficiali dell'immigrazione nelle loro cabine, dove venivano interrogati e visitati a loro comodo.

Diversa era invece la sorte dei passeggeri di terza classe, che venivano trasbordati, a volte dopo giorni di attesa, su dei traghetti che li trasferivano a Ellis Island. Gelidi d'inverno e bollenti d'estate, nonché totalmente privi di servizi igienici, tali traghetti erano davvero qualcosa di infernale, tanto che è stato calcolato che oltre il 30 per cento dei bambini arrivati a New York sofferenti di una qualche malattia negli anni a cavallo tra Otto e Novecento moriva a causa dell'esposizione al freddo subita durante il pur breve viaggio attraverso la baia. I cittadini americani, i membri dell'equipaggio e chi aveva già passato la trafila di Ellis Island almeno una volta scendevano direttamente a Manhattan. Era una questione di soldi. Per poter entrare in America non si doveva essere malati, nel corpo e nella mente, né avere un passato criminale o sovversivo: essere bollati come anarchici portava automaticamente all'espulsione.



Era Invece necessario essere abili al lavoro, avere abbastanza soldi e un biglietto del treno prepagato per raggiungere la destinazione finale, ma soprattutto qualcuno che ti accogliesse, che garantisse che non saresti stato un vagabondo, un mendicante, un relitto alla deriva.

Se i presupposti erano rispettati la sosta ad Ellis Island poteva durare meno di sei ore, prima di sera si

⁴ Pamela Reeves, *Ellis Island. Gateway to the american dreams*.Friedman Group, New York, 1991.

raggiungeva Manhattan per prendere un treno verso Ovest o per viverci una vita: nel 1903 il settanta per cento degli emigranti si fermò a New York⁵.

Una volta passati i controlli non veniva consegnato alcun permesso: quello che restava era una riga su quel registro compilato da un ufficiale del piroscafo con cui eri arrivato, eri stato accolto e basta, era il tuo turno di lavorare e cercare fortuna, era il tuo turno di costruire l'America.

Ma se la sorte non ti aveva aiutato a passare di slancio la visita e l'occhio del medico in divisa aveva colto qualcosa di storto, uno solo dei sessanta sintomi di malattie comuni e non, allora potevi restare per mesi nell'ospedale costruito di fronte alla banchina degli arrivi o venire espulso, sorte che toccava in media al due per cento degli emigranti. C'è da sottolineare però che appena il 2 per cento di rifiuti, in anni di picco immigratorio, significava migliaia di individui al mese rimandati a casa.

La condanna era racchiusa in una lettera dell'alfabeto: la "C" stava per congiuntivite, "Ct" per il tracoma, infezione batterica della cornea, altamente contagiosa che causava la cecità e spesso la morte e che era relativamente sconosciuta in America; la "Sc" per la scabbia, la "Pg" significava "pregnant" e le donne in attesa non potevano passare, o tornavano indietro o i loro figli, come accadde 355 volte, sarebbero nati lì. Ma la lettera peggiore era la "X": deficienza mentale.

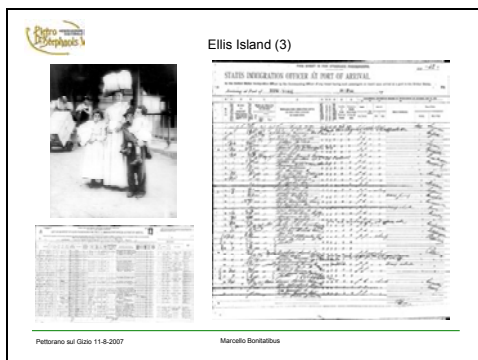
Questo marchio, appuntato col gesso sulla schiena, scaraventava l'immigrato nell'umiliante girone dei test di intelligenza e delle incomprensioni culturali e linguistiche, con esiti che portavano all'umiliazione del ritorno o anche al suicidio.



Superata la visita medica, dopo ore di fila, l'ultimo ostacolo. Gli immigrati venivano interrogati, uno ad uno, dagli ispettori coadiuvati da decine di interpreti che registravano nome, luogo di nascita, stato civile, luogo di destinazione, disponibilità di denaro, professione e precedenti penali. Accanto al nome e alla nazionalità, segnavano una "N" chiusa in un circoletto, a significare "italiani del nord" o una "S" per "italiani del sud". Questo perché nel 1899 il dipartimento dell'Immigrazione aveva stabilito ufficialmente, solo per il nostro Paese, una distinzione geografica che creava due nazionalità distinte, sulla scia degli studi degli allievi di Lombroso che indicavano gli italiani del sud come cittadini di categoria inferiore. Una convinzione che verrà abbandonata solo allo scoppio della prima guerra mondiale.

Se anche quest'ultimo ostacolo veniva superato, si riceveva il permesso di sbarcare e accompagnati al molo del traghetto per Manhattan.

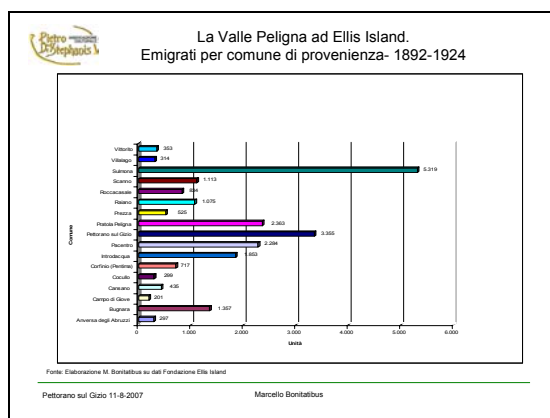
⁵ Nel 1903 passarono da Ellis Island 631.835 persone.



La Valle Peligna ad Ellis Island

Quanti e da dove

Fra gli oltre 20 milioni di emigranti provenienti da tutto il mondo che dal 1892 al 1924⁶ transitarono da Ellis Island, una piccolissima quota, naturalmente, era partita da Pettorano e dalla Valle Peligna. Il loro “peso specifico sul totale di quanti arrivarono in America nel periodo è piccolissimo ma, se lo si considera in relazione all’area di provenienza è impressionante. In 32 anni ben 22.694 persone provenienti dai 17 Comuni della Valle Peligna passarono attraverso le maglie di Ellis Island, quasi la metà degli abitanti che al 2001 sono stati censiti come residenti sul medesimo territorio.



Nel leggere questo dato vanno comunque fatte le seguenti considerazioni.

Tale numero non è epurato da quanti passarono attraverso Ellis Island più volte nel periodo considerato. Anche se una delle peculiarità della prima emigrazione fu la sua accentuata temporaneità, e da un’analisi attenta degli *ship manifest*, tale peculiarità emerge chiaramente, il numero dei ritorni non è tale da ridimensionare il valore numerico complessivo del dato finale.

Dall’altro lato va evidenziato che il dato è sicuramente approssimato per difetto, a causa degli errori commessi al momento di trascrivere i nominativi dei passeggeri da parte degli addetti di Ellis Island e la seguente archiviazione dei manifesti delle navi. Non era raro, infatti, che i nomi delle persone, del comune di provenienza e gli altri dati richiesti allo sbarco venissero storpiati o addirittura ne venisse omessa la raccolta. Pettorano, ad esempio, è trascritto come Bettorano, Pettarana, Pittrano, e così via.

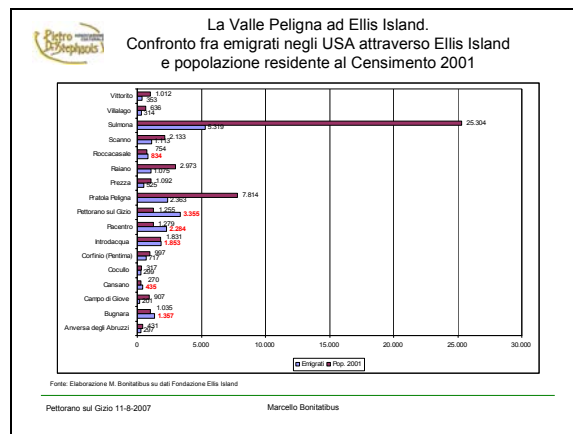
⁶ Dal 1917, modifiche alle norme d’ingresso, limitano i flussi immigratori. Nonostante il veto posto dal presidente Wilson, il Congresso americano, ormai fin troppo sensibile ai rigurgiti nativisti e xenofobi che si levavano da diversi settori della società statunitense, ebbe infatti a varare il *Literacy Test*, la legge che imponeva l’alfabetizzazione come requisito minimo di accesso negli Stati Uniti. Nel 1924, sempre sotto una presidenza repubblicana, viene approvato un secondo provvedimento sulle quote d’ingresso, molto più restrittivo del primo approvato nel 1921. Con questo secondo *Quota Act* si stabiliva che, annualmente, potessero immigrare negli Stati Uniti 17.000 persone dall’Irlanda, 7.000 dal Regno Unito, 5.800 dall’Italia e 2.700 dalla Russia.

Va inoltre considerato che, se è vero come è vero che gli emigranti negli Stati Uniti attraverso Ellis Island hanno rappresentato poco più del 70% degli emigranti complessivi in quel Paese nel periodo considerato, è presumibile che qualche altro migliaio di persone proveniente dalla Valle Peligna entrò in America attraverso altre “porte”.

Va ricordato infine che il dato si riferisce ai soli emigranti negli Stati Uniti che, pur rappresentando la meta principale di emigrazione, non era certamente l'unica.

Fatte queste premesse, appare immediatamente evidente la diversa valenza che il fenomeno migratorio assunse nei 17 comuni considerati. Questa è evidentemente influenzata dalla popolazione residente, e non a caso è Sulmona il comune dal quale partono più persone (5.319), ma sicuramente devono essere anche altri i fattori che contribuiscono ad ingrossare i flussi migratori, se per Pettorano si rilevano 3.355 partenze (il secondo valore in termini assoluti dell'intera area), per Pacentro 2.284 e per Pratola “solo” 2.363.

Il dato è ancora più interessante se si confrontano le registrazioni di Ellis Island con la popolazione attuale in ognuno dei 17 comuni.

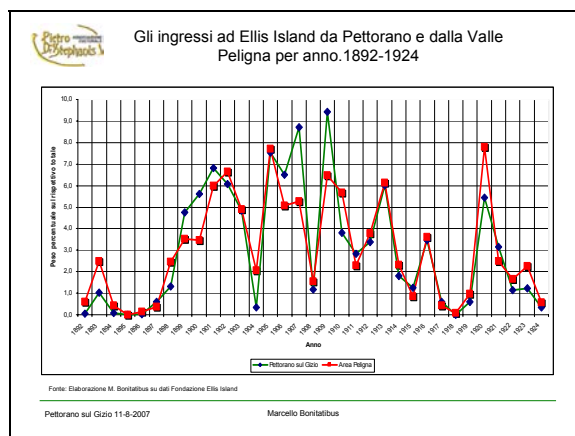


In ben sei di questi il numero degli emigranti negli Stati Uniti nel periodo 1892-1924 è superiore alla popolazione residente nei comuni stessi. In alcuni casi, come a Pettorano, la differenza è addirittura quasi tripla. Il confronto operato, pur non essendo metodologicamente corretto, rende comunque l'idea di quanto il fenomeno migratorio abbia colpito duramente la nostra comunità.

I dati relativi a Pettorano, infine, sembrano più che confermare la prudente ipotesi che avanzavamo io e Antonio Carrara qualche anno fa quando, sulla base dei movimenti della popolazione residente, stimavamo che da Pettorano, nei primi 15 anni del '900, fossero partite 600-700 persone. Già allora eravamo certi di sottostimare il dato, ma non avevamo elementi per dimostrarlo. Oggi possiamo dire con certezza che non furono 700 i pettoranesi ad espatriare fra il 1900 e il 1915 ma, solo verso gli Stati Uniti e solo passando da Ellis Island, da Pettorano partirono 2.779 persone⁷.

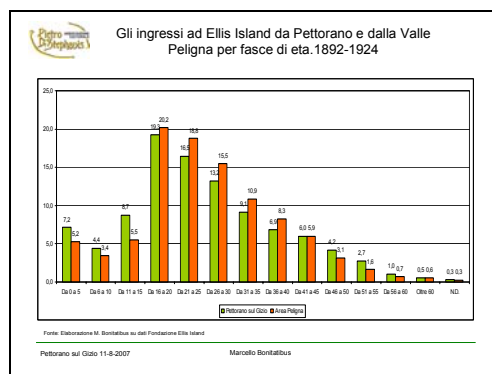
Analizzando il flusso migratorio annuale di Pettorano sul rispettivo totale in rapporto a quello registrato a livello di macro area, si evidenziano ulteriori aspetti interessanti.

⁷ M. Bonitatibus e A. Carrara: “Pettorano, paese di emigranti”, Testi scelti, II Edizione Premio Filomena Carrara, Edizioni del Premio, 1990.



A livello generale i flussi, dopo il primo anno del periodo considerato, subiscono una sostanziale stasi fra il 1893 e il 1897, quando cominciano a crescere in modo impetuoso per poi subire un nuovo declino e una nuova impennata, e continuare con questi alti e bassi fino al 1924.

Osservando i dati relativi a Pettorano si nota invece che i flussi migratori non coincidono temporalmente con quelli che si riscontrano nella Valle Peligna. Fra il 1899 e il 1901, ad esempio, il numero degli emigranti pettoranesi incide molto di più sul rispettivo totale di quanto si verifichi nel complesso degli altri comuni. Lo stesso si riscontra fra il 1905 ed il 1907 e, soprattutto, nel 1909, anno in cui passarono da Ellis Island ben 316 pettoranesi. E' solo in due periodi che i flussi peligni considerati nel loro complesso superano per consistenza relativa quelli di Pettorano: il primo, fra il 1892 e il 1893 quando da Pettorano partirono solo 2 persone mentre da Sulmona 98 e da Pacentro 18; il secondo fra il 1919 e il 1920.



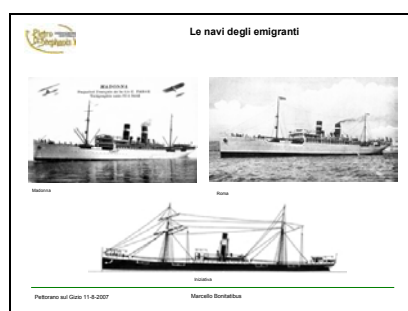
Giovani maschi

Sia a Pettorano che nel resto della Valle Peligna, come era presumibile, coloro che partivano erano soprattutto giovani, se non addirittura giovanissimi. Oltre la metà di quanti arrivarono in America dalla Valle Peligna aveva infatti fra i 16 e i 30 anni e poco meno risultano i pettoranesi nella stessa fascia di età. A questo proposito va però notato che, mentre a livello di fasce di età "produttive" il peso percentuale rilevato nell'area ampia di riferimento è sempre leggermente superiore a quello che si riscontra per Pettorano, nelle fasce di età fino a 15 anni e in quelle oltre i 46 anni il rapporto si inverte: gli emigranti pettoranesi bambini, adolescenti o anziani, sono percentualmente superiori sui rispettivi totali. Un indicatore chiarissimo, a mio parere, della più marcata propensione pettoranese ad emigrare per interi nuclei familiari.

del totale quelli che partirono da Napoli, in termini assoluti 19.748 persone. Altri 2.946 prima di imbarcarsi per l'America affrontarono lunghi viaggi per raggiungere altri porti europei e italiani. Alcuni arrivarono fino ad Amburgo, in Germania, molti a Le Havre, in Francia, altri a Brema, sempre in Germania, altri ancora si imbarcarono da Genova, da Trieste o da Palermo.

La maggior parte dei pettoranesi (94,8%) parti da Napoli ma non mancano, anche fra loro, le eccezioni. Ascenzo Iacozza e Daniele Monaco, ad esempio, il primo nel 1900 e il secondo nel 1920, arrivarono fino a Antwerp, in Belgio; nel 1907 Domenico Carrara di 47 anni si imbarcò sulla nave "La Bretagne" dalla Francia e dallo stesso porto partirono altri 22 pettoranesi negli seguenti. Pasquale e Francesco Suffoletta, rispettivamente di 32 e 16 anni, nel 1902 si spinsero fino a Rotterdam per salire sul bastimento che portava il nome della città olandese e arrivare ad Ellis Island il 4 maggio di quell'anno.

I motivi per i quali si affrontavano dei viaggi così lunghi per iniziarne un altro ancora più lungo ci sono ignoti ma si possono ipotizzare: la convinzione che da porti non italiani fosse più facile/economico espatriare, la necessità di partire da quei porti a seguito di un "imbroglio" subito da parte dell'agente di viaggio o della sua opera di convincimento o, magari, la maggior comodità ad imbarcarsi da quei porti a seguito di una precedente emigrazione in quelle aree. In ogni caso, in un'epoca in cui i collegamenti erano così difficili, stupisce riscontrare una mobilità di questo tipo ma, soprattutto da il senso di quanto la grande emigrazione sia stato un fenomeno di massa ed abbia interessato l'intera Europa.



Non do conto delle navi sulle quali si imbarcarono gli emigranti: furono tantissime e quasi mai soddisfacevano le aspettative che i passeggeri, soprattutto quelli di terza classe, avevano grazie alla massiccia opera di propaganda delle compagnie di navigazione. Generalmente impiegavano circa due settimane per compiere il viaggio Napoli-New York: il tempo di scaricare il loro carico umano ad Ellis Island e ripartivano per l'Italia, per poi ripartire di nuovo. In questo modo riuscivano a compiere anche 6-7 traversate in un anno. Il piroscafo Madonna, ad esempio, uno di quelli che ha trasportato più pettoranesi negli Stati Uniti, nel 1909 arrivò a New York, sempre con pettoranesi a bordo, ben 6 volte: il 15 febbraio, il 30 marzo, il 12 maggio; il 9 agosto, il 22 settembre e il 9 novembre. La nave, di 5.633 tonnellate di stazza, battente bandiera francese e costruita nel 1905 nei cantieri di Newcastle in Inghilterra, era stata progettata e realizzata evidentemente proprio per il trasporto degli emigranti, se i posti per i passeggeri di terza classe disponibili erano ben 1310 contro i 54 della prima classe.

Le vicende individuali

Fin qui gli indicatori statistici che più comunemente si usano nell'analisi dei fenomeni sociali. Anche se interessanti, tali indicatori non consentono però di affrontare il fenomeno ricostruendo le storie individuali e familiari e di trovare i collegamenti diretti fra quanto si è verificato e il presente dei ognuno di noi. Non consentono cioè di utilizzare la micro-storia per ricostruire la storia del nostro territorio e della nostra

comunità.

E' evidentemente impossibile, in questa sede, analizzare i singoli nominativi censiti in tale prospettiva. Mi sembra tuttavia opportuno offrire qualche elemento di curiosità, iniziando dai primi che arrivarono ad Ellis Island dalla Valle Peligna.

Furono 90, dei quali 5 da Pratola, 4 da Roccasale, 79 da Sulmona e 2 da Pettorano: Foggia Alessio e Cesidio D'Amico, rispettivamente di 46 e 26 anni. Arrivarono il 22 Marzo 1892 a bordo del piroscafo "Iniziativa" e furono seguiti, nello stesso anno, da altre 58 persone delle quali, 15 provenienti da Pacentro sbarcarono dalla nave "India", il 6 giugno ed altre 3, sempre da Pacentro, arrivarono con la "Fulda" proveniente da Genova il 7 settembre.

Furono invece in 12 gli ultimi pettoranesi a sbarcare ad Ellis Island nel 1924, arrivando, a bordo di navi diverse, fra Gennaio e Maggio. Su 12 persone, 5 avevano il cognome Nicodemo. Arrivarono tutte lo stesso giorno e con la stessa nave, la "Providence": Marco e Gaetana Nicodemo, rispettivamente di 47 e 42 anni, con Francesco, Giacomo e Vittorio di 12, 18 e 5 anni. Da sottolineare che oggi, a Pettorano, non esiste famiglia con il cognome Nicodemo.

87 persone partirono ancora in fasce dalla Valle Peligna: 14 erano di Pacentro, 25 di Sulmona e ben 16 di Pettorano; 3 di queste (Cesidio Calabrese, Giuseppe Leone e Anna Santucci) nel 1909.

Alcuni di quelli che arrivarono acquisirono anche la cittadinanza americana, tornarono in Italia e dopo qualche anno, di nuovo negli Stati Uniti.



Uno di questi fu Cesidio Bonitatibus di cui troviamo traccia nel 1900 e, successivamente, nel 1907. Sbarcato il 1 ottobre 1900 dalla nave "Victoria" all'età di 17 anni, è registrato come di nazionalità italiana. Nel 1906 compare nei registri della nave "Germania" un altro Cesidio Bonitatibus di 23 anni, classificato come non immigrato ma semplice straniero, proveniente da Pettorano dove si era sposato⁸. In ogni caso sono 23 i pettoranesi registrati con la doppia cittadinanza.

Conclusioni

Sono ancora tante le informazioni che sarebbe possibile ricavare dallo studio degli archivi di Ellis Island se solo ci fosse la volontà, soprattutto politica, di farlo.

Un Paese come l'Italia, come abbiamo visto così profondamente segnato da quella grande emigrazione e, come tutti sappiamo, dall'altra grande ondata migratoria del secondo dopoguerra ed oggi diventato terra di immigrazione, non penso possa evitare di studiare tali fenomeni.

Centri studi e di documentazione attrezzati e attivi come quello americano esistono in quasi tutti i grandi

⁸ Nel 1900 è registrato come analfabeta, cercava occupazione come "workman", lavoratore, aveva 10 dollari e il biglietto del treno per Bradford in tasca.

paesi di emigrazione: dall'Irlanda alla Germania. In Italia tale compito è lasciato alla preziosa e lodevole iniziativa dei privati: la Fondazione Giovanni Agnelli, la Fondazione Paolo Cresci, la Caritas e pochi altri. A livello istituzionale solo pochissime regioni stanno facendo qualcosa ma, fra queste purtroppo, non c'è l'Abruzzo. La nostra regione finanzia improbabili monumenti all'emigrante in ogni comune e frazione d'Abruzzo, paga le trasferte dei suoi rappresentanti in ogni angolo del globo dove è presente una colonia di abruzzesi: dagli Stati Uniti all'Australia, dalla nuova Zelanda all'Uruguay, al Brasile, all'Argentina e, dagli stessi Paesi, fa venire in Italia periodicamente quelli che dovrebbero essere i rappresentanti degli abruzzesi all'estero. Per non parlare delle "missioni" culturali di cantanti, compagnie teatrali, bande e cori folcloristici finanziate per rinsaldare i legami degli abruzzesi all'estero con la loro terra. Migliaia e migliaia di euro spesi annualmente, ma non esiste un Abruzzo un centro di documentazione, un centro studi, un museo regionale sulla emigrazione mentre il sito internet dedicato agli abruzzesi nel mondo è una semplice "vetrina" dell'attività politica del CRAM (Consiglio Regionale degli Abruzzesi nel Mondo)⁹.

Questo modesto contributo alla ricostruzione del fenomeno migratorio dalla Valle Peligna e, in particolare da Pettorano, va quindi in controtendenza, vuole inserirsi nel filone della pluriennale e preziosa opera di ricerca sul medesimo tema di altri uomini e donne di "buona volontà" a cominciare dai professori Costantino Felice ed Eide Spedicato, per finire con il generale Nino Di Paolo, che a Cansano ha ideato e realizzato un bellissimo, seppur piccolo, museo fotografico dell'emigrazione.

Nel consultare le liste di Ellis Island ho trovato migliaia di nomi, molti cognomi conosciuti e molti altri che non conoscevo perché probabilmente sono scomparsi da Pettorano con le famiglie che identificavano; ho immaginato storie di vita e dato concretezza documentale ai racconti di mio nonno che, da adolescente, emigrò con suo padre in Ohio nel 1909 per lavorare nei cantieri ferroviari.

Non mi raccontava, mio nonno, di quanto fosse stata dura la vita in America, delle notti che aveva dovuto dormire all'addiaccio, dei disagi del viaggio o dell'isolamento in cui era stato costretto a vivere, delle condizioni di lavoro disumane che aveva dovuto sopportare, no! Mi raccontava la sua esperienza come se fosse stata l'esperienza più importante e gratificante della sua vita, il ricordarla lo faceva inorgoglire e, a volte, lo induceva a riflessioni cariche di nostalgia: erano passati oltre sessanta anni dal suo ritorno a Pettorano ma l'America continuava ad essere per lui un mito, così come continuava ad esserlo per i suoi coetanei tornati a Pettorano: Cesidio e Giuseppe Berarducci, Rosario Ginnetti, Francesco Monaco, Domenico Almonte. Sono convinto che la ricostruzione di una parte della loro storia può aiutare tutti noi a capire e vivere meglio il nostro presente.

⁹ <http://www.abruzzesinelmondo.regione.abruzzo.it/ABRUZZESINELMONDO/Default.asp>