

Nella grande corrente delle migrazioni oltre Oceano

L'espatrio per ragioni di non occasionale lavoro era antica consuetudine per il Cantone Ticino, al pari che per molte altre contrade della fascia alpina, ugualmente assillate da squilibri sociali e difficoltà quotidiane d'esistenza. Fin dall'alto medioevo si hanno testimonianze numerose e sicure di individui che periodicamente partivano dal proprio villaggio e si sparpagliavano per l'Europa — e talvolta oltre — coi loro arnesi o il fagotto di mercanzie, a guadagnarsi così la vita: mercanti ambulanti o facchini dei porti mediterranei gli uni, stuccatori, scalpellini, capimastri o spazzacamini gli altri, uomini di vario mestiere, fermi tutti nel proposito di racimolare con pazienti sacrifici un gruzzolo di denaro sonante con il quale, a stagione conclusa, rientrare al paese ove li attendeva la famiglia, salvo forse un giovane figlio preso con sé e avviato per tempo alle stesse fatiche. Sulle vicende di una particolare migrazione, la più celebrata ed importante per il Ticino e le terre dei laghi lombardi subalpini, quella di quanti erano impegnati nell'arte muraria e specialmente nella grande edilizia religiosa, di cui testimoniano molti monumenti fortunatamente tramandatici, esiste un'ampia letteratura, anche se qualche dubbio storico rimanga persino sulla stessa esatta etimologia della vecchia espressione di «maestri comacini» che per tradizione raccoglie in una stessa corporazione tutti quegli alacri lavoratori.

Molti emigranti ticinesi intraprendevano lunghi cammini, ma a due passi dal confine, in Lombardia, s'erano invece accasate le migliaia di persone che, in occasione del blocco, l'Austria costrinse bruscamente al rimpatrio.

Nel 1844 12.833 passaporti stagionali vennero rilasciati nel Cantone Ticino (Cheda p. 42), cifra molto elevata per una popolazione di neppure 115.000 anime, numero neppure equamente distribuito nel territorio cantonale, ma con maggiori frequenze nel distretto di Lugano e ancor più in quello di Mendrisio.

A metà del secolo scorso quei movimenti capillari e insistenti di popolazione non erano affatto scomparsi nelle nostre contrade. Allorché il 7 gennaio 1863 una valanga abbatté le case di 14 famiglie di Bedretto che contavano tutte insieme 73 membri, di cui 29 morirono e 18 furono estratti vivi, risultò che 26 di quei montanari si salvarono perché assenti. Di essi 16 quel giorno erano fuori della Svizzera — 3 a Milano, 2 a Torino, 1 a Pavia, 5 a Genova, 1 in Corsica, 2 a Parigi, 2 a Lione —; uno si trovava nel Vallese, e dei restanti si scrisse che erano fuori paese, o semplicemente fuori casa. Ma in attesa che l'apertura della grande linea ferroviaria alpina giungesse a stimolare un altro tipo di emigrazione a minor raggio, avente caratteristiche proprie e rivolta ai centri più operosi e ricchi della Svizzera, all'emigrazione stagionale si aggiunse, e in parte già sovrappose, quella transoceanica. Non più gli estenuanti tragitti a piedi, tappa dopo tappa, da soli o in picciol branco, verso la Toscana o il Lazio, la Renania o la Ga-

lizia, ma il viaggio nelle navi stipate di miserabili di diversi paesi e costumi e dialetti, stranieri ancora l'uno all'altro e affratellati soltanto da una grande comune speranza.

Il Cantone Ticino dette fin dall'inizio un suo forte contributo, proporzionalmente alla sua demografia, a quell'immenso flusso migratorio che creò le basi e la fortuna di una nuova civiltà, e nello spazio relativamente breve di una sessantina d'anni, s'intenda dal 1850 alla prima guerra mondiale, vide alcune decine di milioni di europei sfidare parecchi rischi e prendere una decisione radicale, che per due terzi almeno di essi significò il definitivo sradicamento dal vecchio continente.

Le principali circostanze che inquadrano e spiegano un fenomeno di così larghe implicazioni sociali, politiche e umane, sono ben note. Anzitutto va ricordato che l'avvento della navigazione a propulsione meccanica poté accelerare i tempi e diminuire i disagi delle lunghe traversate, anche se per un pezzo ancora, fino all'apertura di Suez, velieri e vapori continuarono a incrociarsi lungo le stesse rotte. E va subito aggiunto che dai paesi di incipiente colonizzazione, ove tutto era ancora da fare, e ogni volenteroso aveva certezza di occupazione, e qualunque contadino diseredato poteva ottenere finalmente la sospirata terra da coltivare, giungevano continue richieste di mano d'opera d'ogni genere, con la lusinga persino di aiuti e incoraggiamenti governativi. Negli Stati Uniti, in particolare, era già in atto un processo di industrializzazione assai più risoluto e

PAQUEBOTS-CLIPPERS, POSTE

LINEA D'AUSTRALIA FRA LIVERPOOL E MELBOURNE

CON CORRISPONDENZA PER BATELLI A VAPORE FRA

BREMA, ANVERSA e PARIGI per L'HAVRE e LIVERPOOL.

QUESTA LINEA È LA SOLA STABILITA CHE TRASPORTA I VIAGGIATORI A DESTINAZIONE, A CARICO DEGLI ARMATORI, per GEELONG, SIDNEY, ADELAIDE, LAUNCESTON ed HOBART TOWN

I viaggiatori e le loro bagaglie sono, senza eccezione e senza spese, rese alla spiaggia.

NOMI	Portata	CAPITANI	NOMI	Portata	CAPITANI	NOMI	Portata	CAPITANI
MARCO POLO	3000	Wild	INDIAN QUEEN	2000	Mill	SALDANHA (nuovo)	3000	Finlay
CHAMPION OF THE SEAS	3500	Newlands	ELIZA HARRISON (nuovo)	2600	Jackson	JOHN e LUCY	3000	Brewer
LIGHTNING (nuovo)	3.000	Forbes	FORTUNE	2000	McCarthy	CONWAY	3000	Liston
OLIVER LANG (nuovo)	2500	Manning	SCHOMBERG (nuovo)	3500	Dauid	JAMES BAINES (nuovo)	4000	McDonnell
OCEAN CHIEF (nuovo)	3000	Tobin	BOOMERANG (nuovo)	3000	Brown	DONALD M'KAY (nuovo)	4000	Warner
D. MAC IVER	3500	Baillie	NORTHUMBERLAND	2000	Donaldson	Ed altri navigli di 1 ^a classe		

Queste navi di prima classe, tutte costruite per una grande marcia, sortono dai più rinomati cantieri dell'Inghilterra e degli Stati Uniti. Esse presentano alloggi vasti ed ariosi. Ogni compartimento è chiuso da solidi palancati, e tutte le camere sono chiuse. I capitani che le comandano

**AGENZIA NAZIONALE DI TRASPORTO
AUSTRALIA PER OLTREMARE AMERICA**

Di
BECK ED HERZOG IN BELLINZONA
autorizzata dietro garanzia di franchi 100,000.

Partenza per l'Australia via d'Amburgo il 20 del corr. mese
" " " di Genova nel corrente mese
" Nuova-Forch " d' Havre il 18 del corrente mese
" Santa Fè " di Duncherehe il 25 "

Emigrazione per la Provincia di Santa Fè
(Confederazione Argentina, 100 miglia da Buenos-Ayres).

Condizioni:

Il Governo Argentino anticipa in natura ad ogni famiglia composta di cinque persone:

- 1.° sette vacche ed un toro per l'allevamento;
- 2.° due buoi e due cavalli pel lavoro;
- 3.° 638 chilogrammi di farina;
- 4.° della semenza di patate, tabacco, cotone, frumento e mais in quantità sufficiente per coltivare un terreno di 10 Cuadra- (più di 16 hectares e mezzo) durante il primo anno;
- 5.° una casa composta di due stanze circa della grandezza di 5 metri ciascuna.

Più verrà dato ad ogni famiglia 33 hectares di terreno. Il concessionario anticipa inoltre le spese di viaggio dal porto d' imbarco sino alla destinazione.

Queste anticipazioni, valutate a soli franchi mille seicento sessantacinque, non verranno sborsate che dopo la seconda o terza raccolta o anno.

Dopo cinque anni la famiglia è padrona assoluta della casa, del capitale e di tutte le produzioni, come pure dei 33 hectares di terreno.

avanzato che in tutta l'Europa, ad eccezione ovviamente dell'Inghilterra.

Ma è soprattutto nei paesi di provenienza degli emigranti che si colgono meglio gli stretti nessi che correlavano l'emigrazione e lo sviluppo economico e sociale di quei luoghi e di quei tempi. Già l'emigrazione stagionale rivelava le sue profonde motivazioni d'ordine economico, per il divario latente e insanabile ch'era lamentato fra risorse naturali e popolazione, fra produzione e reddito da un lato ed esigenze popolari di vita dall'altro. Un apporto esterno, raggiunto sulle strade del vasto mondo, diventava così estremo rimedio per molte famiglie contadine e operaie.

L'emigrazione extra-continentale, con il suo stesso carattere esplosivo, doveva mettere a nudo e sottolineare più crudamente queste già evidenti connessioni. Nel grande quadro dell'emigrazione europea si registrarono certamente fenomeni particolari e riducibili ad altre scaturigini. Già nel sedicesimo e diciassettesimo secolo minoranze di perseguitati religiosi avevano cercato in America il clima della tolleranza e della libertà; nell'ottocento gruppi assai più folti di ebrei del centro Europa e soprattutto della Russia zarista, quasi tutti indigenti ma irremovibili nella fede, si ribellarono alle violenze e spoliazioni cui erano periodicamente esposti, riducendosi alla fine a rifugiarsi anch'essi oltre Oceano. In queste migrazioni per così dire anomale, il fattore economico ebbe certamente il suo peso, anche se non poté dirsi esclusivo e neppur predominante, come invece nella maggioranza degli altri casi.

Gli ebrei russi partivano in massa all'indomani di un nuovo pogrom; ma a loro volta i contadini dell'infelice Irlanda, dopo una carestia o un mancato raccolto di patate, e i cafoni della Basi-

licata quando l'indebitamento del modesto podere aveva sommerso la fragile economia domestica e ridotto gli uomini alla disperazione.

Anche per il Ticino la storia dell'emigrazione è da ripensare e scrivere in parallelo con quella economica e sociale di cui costituisce un capitolo a nessun altro inferiore per interesse, e fra tutti certamente il più drammatico e compendioso. I gravi problemi strutturali ed economici che il giovane Stato aveva ereditato con l'indipendenza politica non erano ancora risolti. A metà secolo le finanze pubbliche si dibattevano fra ristrettezze e difficoltà; nel paese non s'avvertiva ancora un segno promettente di industrializzazione moderna da cui uscissero alternative all'insufficiente settore primario; il commercio era ridotto e stentato la circolazione della ricchezza; quasi nullo ancora il richiamo dei maggiori centri per l'urbanizzazione; e il progetto ferroviario, su cui si appuntavano tante attese, restava ancora nel vago. In quei frangenti per molti non v'era soluzione fuori dell'emigrazione.

Gli anni posteriori al 1850 furono di grande povertà per molti distretti rurali ticinesi, e non solo a causa del blocco austriaco, ma anche per scarsità di vetovaglie. Terribili, in particolare, vennero detti il '54 e il '55: proprio il bienio in cui l'Europa riscopriva l'Australia. Verso il 1850 in quel lontanissimo continente, fino allora noto vagamente soltanto per essere terra di deportazione di forzati, erano stati scoperti ricchi giacimenti auriferi, e le notizie che di là giungevano anche qui avevano creato in molti una specie di febbre dell'oro. Nel 1851 partirono dal Ticino i due primi pionieri il cui esempio ne incoraggiò presto moltissimi altri. In soli sedici mesi, dall'inizio del marzo '54 a fine giugno '55, circa duemila ticinesi corsero in Australia (*Ibid.*, p. 63). Mossero da molti luoghi, ma soprattutto da quei distretti di Locarno e Valle Maggia che risentivano più duramente dei contraccolpi della crisi generale, e che per contro avevano dato all'emigrazione stagionale contributi assai minori del Sottoceneri.

Il particolare richiamo dell'Australia, con le sue spinte quasi occasionali e piuttosto avventuristiche, che neppur lasciava intravedere insediamenti definitivi, si spense presto al sopraggiungere di molte delusioni, ma anche nella storia ticinese quella fiammata aprì una pagina nuova nella quale si sarebbero scritti presto i fasti ed i crucci dell'emigrazione nell'America settentrionale.

Meno di altre ancora, la prima grande migrazione transoceanica poté riuscire indolore. Oltre che sul piano umano, su quello stesso strettamente economico essa richiese il suo prezzo. Il maschio più forte e volitivo si accin-

geva a partire, lasciando i vecchi lavori e nuove preoccupazioni a chi restava, specie alle donne di casa, già oberate. Il pagamento della traversata aveva mobilitato ed esaurite tutte le residue forze. Nei villaggi corsero allora discorsi di debiti fatti con parenti e conoscenti, di ipoteche accese a favore di prestatori privati e persino di municipi, anch'essi solleciti nell'aiutare l'operazione. Anche nel Ticino quasi d'improvviso sorsero agenzie aperte da società nazionali e straniere di collocamento e navigazione, e lasciarono fama di intermediari per nulla disinteressati e caritatevoli. In qualche vecchio edificio se ne vedono ancora le ultime sbiadite insegne, e nei giornali dell'epoca si ritrovano le loro inserzioni allettatrici. Il viaggio per mare, fatto in stretta economia, riusciva quello che stampe, fotografie, relazioni verbali e scritte, aiutano a immaginare; e della vita condotta laggiù ognuno raccontò poi a proprio modo.

Il bilancio finale e globale, difficile a stendersi, è pieno di chiaroscuri. Molti casi stanno a sé anche perché la dea fortuna, che aveva in mano tante sorti, distribuì con capricciosa parzialità i suoi favori. Accanto al gruppetto di coloro che s'avviarono bene, confortarono i parenti con buone rimesse di denaro e rientrarono con un capitale, vi furono i più numerosi che riuscirono a riscattare i debiti fatti, e a conservare in netto qualche risparmio, poi variamente fatto fruttare in patria. E infine gli ultimi che, se pur tornarono, non poterono compiacersi d'aver raccolto in proporzione, nonché alle speranze coltivate nell'attesa, neppure ai grandi pericoli affrontati, e alla fine si ritrovarono a condurre all'incirca l'esistenza di sempre.

I ricordi durarono a lungo e si colorirono tramandandosi. In molte case di Valle Maggia si può vedere ancora qualche cimelio legato all'avventura di quei lontani protagonisti e ai loro ardui momenti.

La letteratura generale e particolare sull'emigrazione è quasi sterminata, in tutte le lingue. Per il Ticino, e questo periodo, è ora a disposizione un'opera esauriente e fondamentale cui si rimanda: G. Cheda, *L'emigrazione ticinese in Australia*, 2 voll., Dadò editore, Locarno 1976.

Per il caso citato di Bedretto, *Prospetto statistico delle persone rimaste vittime sotto la valanga ecc.*, in Biblioteca Cantonale, Lugano.