

ANNA GRILLINI, *L'emigrazione trentina nei documenti del fondo "Commissariato di Polizia di Trento", 1878-1891*, in «Annali / Museo storico italiano della guerra» (ISSN: 2723-9829), 30 (2022), pp. 7-20.

Url: <https://heyjoe.fbk.eu/index.php/bomuri>

Questo articolo è stato digitalizzato dal progetto ASTRA - *Archivio della storiografia trentina*, grazie al finanziamento della Fondazione Caritro (Bando Archivi 2021). ASTRA è un progetto della Biblioteca Fondazione Bruno Kessler, in collaborazione con Accademia Roveretana degli Agiati, Fondazione Museo storico del Trentino, FBK-Istituto Storico Italo-Germanico, Museo Storico Italiano della Guerra (Rovereto), e Società di Studi Trentini di Scienze Storiche. ASTRA rende disponibili le versioni elettroniche delle maggiori riviste storiche del Trentino, all'interno del portale [HeyJoe](#) - *History, Religion and Philosophy Journals Online Access*.

This article has been digitised within the project ASTRA - *Archivio della storiografia trentina* through the generous support of Fondazione Caritro (Bando Archivi 2021). ASTRA is a Bruno Kessler Foundation Library project, run jointly with Accademia Roveretana degli Agiati, Fondazione Museo storico del Trentino, FBK-Italian-German Historical Institute, the Italian War History Museum (Rovereto), and Società di Studi Trentini di Scienze Storiche. ASTRA aims to make the most important journals of (and on) the Trentino area available in a free-to-access online space on the [HeyJoe](#) - *History, Religion and Philosophy Journals Online Access* platform.

Nota copyright

Tutto il materiale contenuto nel sito [HeyJoe](#), compreso il presente PDF, è rilasciato sotto licenza [Creative Commons](#) Attribuzione–Non commerciale–Non opere derivate 4.0 Internazionale. Pertanto è possibile liberamente scaricare, stampare, fotocopiare e distribuire questo articolo e gli altri presenti nel sito, purché si attribuisca in maniera corretta la paternità dell’opera, non la si utilizzi per fini commerciali e non la si trasformi o modifichi.

Copyright notice

All materials on the [HeyJoe](#) website, including the present PDF file, are made available under a [Creative Commons](#) Attribution–NonCommercial–NoDerivatives 4.0 International License. You are free to download, print, copy, and share this file and any other on this website, as long as you give appropriate credit. You may not use this material for commercial purposes. If you remix, transform, or build upon the material, you may not distribute the modified material.



ANNA GRILLINI

L'EMIGRAZIONE TARENTINA
NEI DOCUMENTI DEL FONDO
“COMMISSARIATO DI POLIZIA DI TRENTO”, 1878-1891

PROGETTO E METODOLOGIA

Recentemente l'interesse della storiografia internazionale verso la mobilità è notevolmente cresciuto, coinvolgendo sempre nuove discipline e rinnovandosi costantemente¹.

Dagli anni Ottanta la storiografia locale trentina ha cominciato a porre l'attenzione sulle esperienze di mobilità che hanno segnato la storia più o meno recente del territorio, evidenziandone caratteristiche e contesto socio-economico². Degli spostamenti dei trentini sono stati analizzati numerosi aspetti come, ad esempio, l'emigrazione di interi gruppi

¹ La bibliografia è assai ampia, in particolare si rimanda a: J. Lucassen, L. Lucassen, *The Mobility Transition Revisited, 1500-1900. What the Case of Europe Can Offer to Global History*, “Journal of Global History”, 4 (2009), pp. 347-377; *Storia dell'emigrazione italiana*, a cura di P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, Donzelli, Roma 2009; P. Audenino, M. Tirabassi, *Migrazioni italiane. Storia e storie dell'Ancien régime a oggi*, Mondadori, Milano 2008; V. Huber, *Multiple Mobilities. Dealing with Different Forms of Movement at the Turn of the 20th Century*, in “Geschichte und Gesellschaft” 2 (2010), pp. 317-341; *Globalising Migration History. The Eurasian Experience (16th-21st Centuries)*, a cura di J. Lucassen, L. Lucassen, Brill, London 2014; F. Fauri, *Storia economica delle migrazioni italiane*, il Mulino, Bologna 2015; *L'emigrazione italiana. Storia e documenti*, a cura di M. Colucci, S. Gallo, Morcelliana, Brescia 2015; U. Brunnbauer, *Globalizing Southeastern Europe. Emigrants, America, and the State since the Late Nineteenth Century*, Lexington Books, London 2016.

² Cfr. in particolare: C. Grandi, *Dal paese alla penuria. Ambiente, popolazione e società del paese di provenienza (1870-1914)*, in: *Dal Trentino al Vorarlberg. Storia di una corrente migratoria tra Ottocento e Novecento*, a cura di K.H. Burmeister, R. Rollinger, Trento 1998, pp. 69-123; C. Grandi, *La popolazione rurale trentina nella prima metà dell'Ottocento, primi risultati di un'indagine*, in: AA.VV., *Popolazione, assistenza a struttura agraria nell'Ottocento trentino*, Libera Università degli studi di Trento. Gruppo di Teoria e storia sociale, Trento 1978, pp. 15-114; *Emigrazione. Memorie e realtà*, a cura di C. Grandi, Provincia autonoma di Trento, Trento 1990; R. M. Grosselli, *Gabelle, militarismo ed altro. Alla radice del mito americano nel Trentino austriaco*, in: Grandi, *Emigrazione*, cit., pp. 224-225; Id., *Vincere o morire. Contadini trentini (veneti e lombardi) nelle foreste brasiliane. Parte 1^o: Santa Caterina, 1875-1900*, Provincia autonoma di Trento, Trento 1986; Id., *L'emigrazione dal Trentino. Dal Medioevo alla prima guerra mondiale*, Museo degli usi e costumi della gente trentina, San Michele all'Adige 1998.

sociali in cerca di nuove fonti di sostentamento, esodi per motivi politici, trasferimenti stagionali di specifiche figure professionali; tuttavia tale fenomeno può essere ancora approfondito, soprattutto per quanto riguarda il periodo a cavallo tra Otto e Novecento.

Nel 2021 è stato pubblicato l'imponente lavoro di Annemarie Steidl, *On Many Routes: Internal, European, Transatlantic Migration in the Late Habsburg Empire*³, frutto di una ricerca decennale sulla mobilità nell'impero asburgico che si inserisce nel più ampio filone di studi inaugurato da Jan e Leo Lucassen, in cui il concetto di migrazione è inteso nella sua accezione più ampia, senza riguardo alle distanze o alla durata del trasferimento, che può includere spostamenti brevi o cambi definitivi di residenza, trasferimenti entro i confini di stato o transoceanici, questo è anche l'approccio metodologico scelto per la ricerca condotta sul fondo "Commissariato di polizia" dell'Archivio di Stato di Trento: non solo migrazione ma ogni forma di mobilità.

Il progetto *Mapping Mobilities. Un'analisi storica e digitale dell'emigrazione trentina* è promosso dall'Istituto Storico Italo-Germanico della Fondazione Bruno Kessler di Trento, grazie a un cofinanziamento della Fondazione Caritro e alla collaborazione con la Fondazione del Museo Storico del Trentino, l'Archivio provinciale di Trento e l'Archivio di Stato di Trento. La ricerca ha inteso riscoprire e valorizzare il prezioso patrimonio storico-archivistico rappresentato dalle quasi 60.000 richieste di documenti di viaggio emesse tra il 1868 e il 1915, contenute nel fondo "Commissariato di polizia" e che sono conservate nell'Archivio di Stato di Trento.

Negli anni '90 una estensiva ricerca condotta da Casimira Grandi ha condotto alla compilazione di schede riassuntive i dati anagrafici contenuti nei registri. I documenti richiesti da chi decide di partire sono in gran parte passaporti, ma non mancano libretti di lavoro o di servizio che attestano la propria professione, né carte di legittimazione che certificano un'assunzione o un'immatricolazione come studente. Dei documenti richiesti non rimangono gli originali, ma solo i dati riportati nei registri. Questo notevole sforzo di trascrizione non ha tuttavia visto un seguito nell'ambito della ricerca storica. Il presente progetto riparte, quindi, proprio da questo precedente lavoro, ponendosi come obiettivo l'analisi della mobilità trentina, delle sue provenienze, destinazioni e dei rapporti professionali, oltre che di genere, attraverso l'elaborazione quantitativa di una considerevole mole di dati.

A causa dell'ampiezza del fondo e dei ritardi dovuti alla pandemia è stato isolato un campione da analizzare in maniera approfondita. L'elaborazione delle migliaia di dati estrapolati dai registri è condotta grazie alla trascrizione digitale delle informazioni anagrafiche. In questa particolare attività sono state coinvolte le scuole attraverso il programma di alternanza scuola-lavoro. Gli studenti del liceo classico "G. Prati" di Trento

³ A. Steidl, *On Many Routes. Internal, European, and Transatlantic Migration in the Late Habsburg Empire*, Indiana University Press, West Lafayette 2021.

sono stati formati attraverso due incontri inerenti alla storia delle migrazioni in area trentina, al patrimonio documentale sul tema custodito dalla Fondazione Museo storico del Trentino e, infine, grazie a una visita all'Archivio di Stato e a quello provinciale per toccare con mano le fonti. La trascrizione digitale dei dati è svolta sulla piattaforma EpiCollect e successivamente sintetizzato attraverso la visualizzazione dei dati realizzata dal Digital Commons Labs della Fondazione Bruno Kessler.

Il campione considerato ha permesso la digitalizzazione di oltre 12.000 documenti: grazie a questo lavoro è possibile conoscere i nomi, le provenienze e le destinazioni di migliaia di trentini che nel secondo Ottocento hanno deciso di muoversi oltre i confini della regione⁴. I dati anagrafici trascritti e digitalizzati non sono sempre completi, spesso nelle fonti si registra l'assenza di una o più informazioni come ad esempio la professione o la provenienza. In simili casi il criterio adottato è quello di considerare comunque il passaporto nel conteggio totale dei migranti mentre le statistiche dei diversi campi (ad esempio età, genere, professione, ecc...) sono composte solo coi dati disponibili. La ragione di una simile scelta metodologica è di cercare di usare tutti i dati disponibili, in un contesto di informazioni spesso parziali.

Anche quando i dati sono disponibili non sempre risultano essere precisi. In particolare, la destinazione di viaggio indicata è spesso estremamente generica, invece che il paese preciso sono indicati continenti o imperi interi. La vaghezza delle indicazioni sui paesi di espatrio costringe all'applicazione di una metodologia meno stringente e a piani di analisi più generali; la tipologia di migrazione (interna o esterna all'Impero asburgico) e le destinazioni europee o extra continentali sono diventati i principali criteri per lo studio dei movimenti di popolazione. Altro esempio della genericità che influisce su analisi e metodologia è la voce inerente alle professioni. Oltre il 74% dei migranti dichiara di essere un lavoratore "giornaliero" ma una simile dicitura indica essenzialmente la tipologia di contratto (o l'assenza di questo) più che la professione praticata. Nell'impossibilità di risalire al mestiere praticato da queste persone ma nel riconoscimento dell'importanza che il dato, per quanto generico, ricopre si è deciso di rappresentare il lavoro precario come categoria a parte, al pari di operai, insegnanti, impiegati, ecc... perché l'instabilità lavorativa ricopre, oggi come allora, un ruolo decisivo nella scelta migratoria.

LA MOBILITÀ TRENTINA NEL TARDO OTTOCENTO

Nella seconda metà del XIX secolo la storia del territorio trentino fu caratterizzata da una massiccia crescita del fenomeno migratorio. L'economia di sussistenza portata

⁴ Per la consultazione dei dati si rimanda al sito del progetto: <http://mappingmobilities.fbk.eu>.

avanti da larga parte della popolazione non risultò più sufficiente a supportarne il lento ma costante aumento. L'arretratezza dei sistemi produttivi locali e l'impossibilità per l'agricoltura di rispondere ai bisogni nutritivi delle persone furono aggravate da sconvolgimenti politici e ambientali. In particolare, l'annessione della Lombardia (1859) e del Veneto (1866) all'Italia comportarono una profonda trasformazione delle dinamiche di mercato a causa dei dazi doganali imposti dai nuovi confini, e la gravissima alluvione che nel 1882 colpì il territorio proprio a settembre, mese in cui il settore agricolo raccoglieva letteralmente i frutti di un anno di lavoro, spazzò via vitigni, gelsi, cereali e foraggi. Una seconda alluvione si verificò tre anni dopo, nel 1885, con conseguenze seppure meno tragiche comunque importanti e ancora una terza si verificò nel 1889. Queste catastrofi furono le ultime di una serie di sventurati avvenimenti ambientali cominciati un ventennio prima con un'epidemia di pebrina che provocò la crisi della bachicoltura trentina e dalla diffusione della crittogama, un fungo, nelle viti del territorio⁵.

Le già misere condizioni di vita conobbero, quindi, un grave peggioramento nella seconda metà del XIX secolo. All'inizio dell'Ottocento il 37% del suolo trentino era improduttivo mentre al termine del secolo la cifra era scesa al 13%. Lungi dall'essere indicazione di un uso razionale e lungimirante delle risorse naturali, questo dato era invece indicativo della disperata ricerca di mezzi di sussistenza e «poco importava se questo significava un impegno lavorativo sproporzionato alla resa, perché la messa a coltura interessava solo le terre che per la loro scadente qualità o la scomoda posizione erano state sino ad allora neglette, oppure se le coltivazioni non erano adatte a quelle zone e quindi il prodotto non compensava lo sforzo profuso»⁶.

Cominciò così un graduale e consistente aumento dei volumi migratori che arrivò anche ad influire sullo sviluppo demografico. Mentre nella prima metà del secolo la popolazione trentina conobbe un consistente aumento di circa 85.000 unità, a partire dal 1880 ci fu un'inversione di tendenza: in questo decennio l'incremento demografico fu inferiore rispetto alla media dei territori dell'Impero asburgico ma soprattutto il numero di partenze minò in maniera decisa la crescita della popolazione. Nel 1870, 341.519 persone risiedevano in Trentino e nell'arco di dieci anni questo numero crebbe di circa seimila unità ma i 347.203 abitanti del 1880 diventarono appena 349.203 nel 1890, un dato su cui pesarono anche le oltre 12.000 partenze (legali, ovvero dichiarate tramite richieste ufficiali di documenti come i passaporti) registrate negli stessi anni⁷.

⁵ Cfr. Grandi, *Dal paese alla penuria*, cit., p. 85. Per approfondimenti sulle alluvioni e i danni conseguenti di veda: M. Sartorelli, *Ai confini dell'Impero. L'emigrazione trentina in Bosnia (1878-1912)*, Provincia autonoma di Trento, Trento, 1995, pp. 22-29.

⁶ Grandi, *Dal paese alla penuria*, cit. p. 73

⁷ R.M. Grosselli, *Colonie imperiali nella terra del caffè. Contadini trentini (veneti e lombardi) nelle foreste brasiliane, II parte. Spirito Santo*, Provincia autonoma di Trento, Trento 1987, p. 26 e Grandi, *La popolazione rurale trentina nella prima metà dell'Ottocento*, cit., pp. 25-28.

A fronte di un esodo dai numeri così rilevanti sorge spontaneo domandarsi quali fossero le destinazioni delle persone che decisero di lasciare la propria terra, per un tempo definito o permanentemente e quali condizioni di vita trovassero una volta giunti nel paese di espatrio.

Storicamente, la mobilità della popolazione trentina non era una novità, già nel XVIII secolo vi erano numerose testimonianze di spostamenti di alcune categorie di mestieri come i perteganti (venditori ambulanti originari della zona del Tesino), gli spazzacamini o i segantini (lavoratori del legno, solitamente provenienti dalle Giudicarie). Generalmente gli spostamenti avevano due caratteristiche: la temporaneità e la direzione verso altri territori dell'Impero asburgico, erano quindi esempi di mobilità interna. Secondo un'indagine compiuta negli anni '40 del XIX secolo e riportata da Renzo Maria Grosselli, erano circa 17.000 i trentini che si spostavano stagionalmente nei territori limitrofi dell'impero⁸.

Nel corso dei decenni questo tipo di mobilità si accrebbe e si diversificò fino a oltrepassare i confini interni all'impero, fino ad arrivare agli ultimi decenni del XIX secolo quando le destinazioni europee divennero oltre la metà del totale. Precisando, tra il 1878 e il 1891, il 53% dei trentini che richiesero un passaporto decise di spostarsi al di fuori dell'Impero asburgico, scegliendo come meta un altro paese europeo. Nonostante un ampliamento degli orizzonti spaziali, tuttavia, gli spostamenti conservarono il loro carattere temporaneo identificabile coi cicli delle stagioni.

I lavoratori che adottavano questa tipologia di mobilità stagionale erano soprattutto operai ferroviari (aisempòneri), che si dirigevano prima sui cantieri per la costruzione della ferrovia del Brennero (cominciata negli anni '60 dell'Ottocento) e poi in qualunque parte d'Europa dove ci fosse una forte richiesta di questo tipo di manovalanza, fino ad arrivare persino in Russia. Oltre a questa categoria, tra i lavoratori stagionali erano compresi contadini e/o allevatori che spesso si dirigevano in Germania e Svizzera. I lavoratori del commercio erano, come prevedibile, presenti su vari paesi ma prevalentemente in Italia, Francia e Germania, oltre che entro i confini imperiali. Nelle migrazioni verso l'Italia era compreso anche un numero considerevole di donne che, come si vedrà più avanti nel saggio, erano impiegate come domestiche o sarte.

La mobilità interna (41%) rimase comunque una tipologia di spostamento importante per tutto il secolo ma anche molto difficile da quantificare perché non richiedeva necessariamente documenti ufficiali; il governo austriaco riconosceva come migranti solo coloro che si spostano fuori dai confini imperiali quindi risulta sostanzialmente improbabile avere qualcosa di più che stime sui numeri di trentini che operarono questa scelta⁹. Non solo incertezza a causa di un'assenza di documenti ma anche l'impossibi-

⁸ Ivi, p. 61.

⁹ Steidl, *On many routes*, cit., pp. 27-28.

lità di indicare con certezza le destinazioni della migrazione interna perché nelle fonti l'indicazione rimane solitamente una generica "Austria-Ungheria" o "Impero austriaco"; comune è anche trovare riportato "Austria", da intendersi in questo caso come singolo territorio che accolse oltre duemila trentini nel periodo considerato.

Come accennato, la mobilità interna solitamente si caratterizzava per essere temporanea e questo permetteva alle persone di non perdere il diritto di incolato (l'assistenza ai poveri) presso il proprio comune di origine: sotto l'Impero asburgico cambiare residenza aveva questa importante conseguenza ed era pertanto una scelta ben ponderata. La mobilità interna coinvolgeva tutte le parti del territorio trentino anche se la valle dell'Adige, l'Alta Valsugana e la val di Cembra avevano il maggior numero di partenze verso i territori interni.

In un contesto migratorio in divenire, con numeri sempre più importanti accompagnati da destinazioni sempre più lontane o definitive, la condotta dello stato centrale verso il fenomeno non poteva non essere tenuto in considerazione. In generale, l'atteggiamento del governo austriaco verso l'emigrazione fuori dai confini imperiali, extraeuropea soprattutto, era ostile e tendeva a scoraggiare quando non a ostacolare gli spostamenti, specialmente nel caso di giovani uomini che partivano a ridosso del proprio periodo di leva.

All'inizio del XIX secolo il governo austriaco iniziò a semplificare i permessi di spostamento dei propri cittadini. Dal 1860 la popolazione dell'impero era libera di spostarsi senza documenti in tutto il territorio asburgico e poteva farlo anche in tutta l'Europa occidentale. Solamente per gli spostamenti verso l'Impero Ottomano e russo era richiesto il rilascio di passaporti. I documenti per circolare entro i confini imperiali furono aboliti nel 1857 e in un atto della Costituzione (*Staatsgrundgesetz*) del 1867, applicato solo all'Austria imperiale, era sancita la libertà dei cittadini di decidere dove risiedere.

Allo stesso tempo, tuttavia, questa maggiore possibilità di spostamento corrispose ad un aumento del controllo statale sulla mobilità. Per controllare la mobilità interna, l'amministrazione statale elaborò il cosiddetto *Heimatrecht*, diritto di domicilio o di incolato, come strumento molto efficace per la divisione degli abitanti di una comunità in locali o stranieri e ciò indipendentemente dalla loro cittadinanza; i cittadini austriaci potevano quindi essere considerati stranieri se vivevano in un posto dove non avevano il diritto di domicilio. Un generico diritto di domicilio (*Heimatprinzip*) per i territori asburgici, che rendeva le comunità responsabili per il mantenimento dei propri cittadini, esisteva sin dal XVI secolo ma solo nel 1804 con la *Conscriptionspatent* il termine *Heimatrecht* fu legalmente definito. Secondo questo provvedimento, la residenza si acquisiva per nascita, matrimonio o per la volontaria presenza sul territorio per almeno dieci anni. La comunità di residenza era responsabile per il mantenimento delle persone anziane e di quelle in stato di indigenza.

Nel 1863 un emendamento revocò la possibilità di ottenere la residenza dopo il periodo di dieci anni. A parte il matrimonio, e valeva solo per le donne, l'unico modo

di cambiare residenza era l'assunzione in un ufficio pubblico o l'accettazione ufficiale da parte del nuovo comune. Queste restrizioni impedirono alle persone di godere di un nuovo diritto di domicilio e influenzò anche la mobilità, in primis perché chi si spostava acquisiva la condizione di straniero, anche se tecnicamente era all'interno della sua nazione, in secondo luogo perché era certamente un fattore da tenere in considerazione per le persone in condizioni economiche precarie¹⁰.

In questo contesto erano le donne a patire le maggiori difficoltà legate al diritto di domicilio. Alla nascita veniva ereditato il diritto del padre ma poteva essere cambiato solo in funzione del matrimonio, non in maniera indipendente. Poteva esserci il caso, ad esempio, di una donna viennese di umili origini che sposava, acquisendo quindi il diritto di domicilio del consorte, un cittadino con residenza in Boemia; nel caso di una vedovanza la donna, in stato di indigenza, poteva essere trasferita forzatamente in Boemia, senza nemmeno parlare la lingua del luogo. Ciò valeva, ovviamente, anche per i minori.

Soffermandosi sulle persone che richiedevano un documento di viaggio, che fosse per spostamenti stagionali o per il resto della vita, è possibile osservare che l'età dei richiedenti era tra i 18 e i 40 anni e che si trattava per la gran parte di uomini.

Lasciando per un attimo da parte la questione di genere, i dati mostrano come una larghissima parte dei migranti, quasi il 75% di tutto il campione, avesse lavori precari mentre i rimanenti si dividevano principalmente tra artigiani, contadini, operai, tagliapietre, negozianti e commercianti itineranti. L'assenza di un mestiere stabile in un numero così alto di persone era la chiara manifestazione di un'economia non più in grado di assorbire tutta la manodopera e in cui nemmeno la mera sussistenza era più possibile. Allora come oggi la precarietà era una decisa spinta verso la scelta di lasciare il proprio paese, per un periodo o per sempre. Tuttavia, la presenza di lavoratori alla giornata tra chi decideva di lasciare la propria terra natia non era interamente da imputare al disagiato contesto economico; la presenza di artigiani girovaghi più o meno specializzati era una caratteristica comune in Europa fin dal Medioevo. I viaggi intrapresi dagli artigiani costituivano un periodo di "mobilità circolare"¹¹ che poteva durare anni ed era inframmezzato da periodi più o meno lunghi di soggiorno nelle città; circa i tre quarti dei maestri artigiani e degli apprendisti presenti nelle principali città europee erano migranti. A queste figure si aggiungevano quelle di operai, carpentieri,

¹⁰ Sul tema dell'*Heimatrecht* si veda, in particolare: Steidl, *On many routes*, cit., pp. 36-37; K. Barfuss, *Foreign Workers in and around Bremen, 1884-1918*, in *People in Transit. German Migrations in Comparative Perspective, 1820-1930*, a cura di D. Hoeder, J. Nagler, German Historical Institute, New York, 1995, pp. 201-224; D. Drbohlav, *Die Tschechische Republik un die international Migration, in Ost-West-Wanderung in Europa*, a cura di H. Fassmann, R. Munz, Bohlau, Vienna 2000, pp. 162-163. Sulla regolamentazione dell'emigrazione italiana nello stesso periodo si veda: D. Freda, *La regolamentazione dell'emigrazione in Italia tra Otto e Novecento: una ricerca in corso*, "Historia et ius", 6 (2014), pp. 1-20.

¹¹ Steidl, *On many routes*, cit., p. 27.

muratori, scalpellini e tagliapietre che crebbero progressivamente di numero durante il XIX secolo¹². La mobilità e la precarietà erano quindi una caratteristica fondamentale di molte professioni ma l'altissimo numero rappresentato nel campione di passaporti assume maggiormente i contorni di un esodo di giovani alla ricerca di prospettive.

Come accennato, il campione analizzato restituisce una mobilità ancora fortemente maschile, in cui le donne rappresentano solamente il 10% circa. A fronte di questa scarsa rappresentatività numerica, la mobilità femminile consegna comunque indicazioni interessanti.

Le donne che emigravano oltreoceano intraprendevano spesso un viaggio di ricongiungimento verso il marito o il padre già precedentemente emigrato. Queste partenti spesso avevano vari figli a carico ed erano impiegate in diverse occupazioni: contadina e casalinga rimanevano le più frequenti ma vi erano anche varie commesse, ostesse o lavoratrici a giornata. Meno vario ma molto più indicativo era il lavoro delle donne, per lo più sotto i trent'anni, che lasciavano il Trentino da sole, alla volta di paesi come Italia e Austria. Queste giovani erano sarte, cameriere o domestiche e ciò segnava l'affermazione di due trend distinti: l'inizio di una lenta emancipazione delle donne e la definitiva trasformazione del lavoro domestico in una sorta di quasi totale monopolio femminile.

La mobilità di donne giovani e generalmente non sposate era decisamente una novità: queste lavoratrici avevano per la prima volta la possibilità di lasciare il focolare domestico e vivere da sole, spesso in grandi città, gestendo il proprio denaro in autonomia. Allo stesso tempo il loro impiego come domestiche era il segno dell'evoluzione di una professione sempre più femminile. L'espansione della borghesia cittadina europea, infatti, aveva portato a una sempre maggiore richiesta di domestici di sesso femminile. Ben presto, alla fine del XIX secolo, il lavoro domestico era divenuto quasi un esclusivo dominio delle donne, che rappresentavano tra l'80 e il 98% del personale. Questo trend caratterizzava in maniera importante l'emigrazione femminile che nel

¹² La storiografia riguardo la mobilità di artigiani e manovali è ampia, per quanto riguarda l'Europa centrale e il XVIII e XIX secolo si rimanda, in particolare a: A. Steidl, *Auf nach Wien! Die Mobilität des mitteleuropäischen Handwerks im 18. und 19. Jahrhundert am Beispiel der Haupt- und Residenzstadt*, Verl. Für Geschichte u. Politik, Vienna 2003; U. Engelhardt, *Handwerker in der Industrialisierung. Lage, Kultur und Politik vom späten 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert*, Klett-Cotta, Stuttgart 1984; E.J. Hobsbawm, *The Tramping Artisan*, in "Economic History Review", 3 (1951), pp. 299-230; J. Ehmer, *Journeyman's Migration as Nineteenth-Century Mass Migration*, in *Migrations et Migrants dans una Perspective. Permanencies et Innovations/ Migrations and Migrants in Historical Perspective. Permanencies and Innovations*, a cura di R. Leboutte, Presses Interuniversitaires Européennes-Peter Lang, Brussels 2000, pp. 97-109; Id., *Tramping Artisans in Nineteenth Century Vienna*, in *Migration, Mobility, and Modernisation*, a cura di D. Siddle Liverpool University Press, Liverpool 2000, pp. 164-185; Id., *Worlds of Mobility: Migration Patterns of Viennese Artisans in the 18th Century*, in *The Artisan and the European Town, 1500-1900*, a cura di G. Crossick, Aldershot, Ashgate Publishing 1997, pp. 172-199.

caso fosse diretta verso le grandi città era in larga parte composta da donne nubili in cerca di un impiego come domestiche. La maggior parte di queste lavoratrici lasciava il servizio e la metropoli appena messi da parte abbastanza risparmi per rientrare nel paese di origine e avere una vita confortevole. Un'altra parte rilevante delle domestiche finiva per sposarsi e stabilirsi stabilmente in città, a volte cominciando lavori non specializzati come lavandaia, domestica di negozio o commessa perché più compatibili con la vita familiare¹³.

Rispetto agli spostamenti maschili, quindi, quelli femminili erano pesantemente influenzati dallo status familiare e dalla presenza di eventuali figli. Laddove gli uomini orientavano le proprie scelte in funzione della convenienza economica e/o professionale, le donne coniugate per lo più seguivano la strada precedentemente tracciata dai consorti mentre erano le giovani senza legami che potevano veramente intraprendere scelte di vita indipendenti e iniziare la via verso l'emancipazione.

ATTRAVERSARE L'OCEANO, LE MIGRAZIONI EXTRAEUROPEE

Le crisi ambientali ed economiche della seconda metà dell'Ottocento rappresentarono indubbiamente un'importante spinta alla migrazione, in particolare a quella transoceanica che, pur rappresentando solamente il 5% delle destinazioni raccolte nei passaporti, cominciava in questi anni ad assumere una sua importanza anche a causa delle agenzie che pubblicizzavano le destinazioni estere come terre ricche di qualunque opportunità. Non stupiva affatto che «coi sintomi caratteristici d'una epidemia, colla forza irresistibile delle superstizioni e quasi coll'entusiasmo d'un'idea religiosa si spandeva nelle nostre valli lo spirito di emigrazione a terre lontane e sconosciute»¹⁴. L'America, sia quella del sud (in particolare il Brasile) sia, ovviamente, quella del nord era la terra promessa dove disgrazie o stenti diventavano solo ricordi¹⁵. Nei paesi e nelle valli non

¹³ Cfr. J. C. Moya, *Domestic Service in a Global Perspective: Gender, Migration, and Ethnic Niches*, "Journal of Ethnic and Migration Studies", 2 (2007), pp. 559-579; A. Fauve-Chamoux, *Servants in Preindustrial Europe: Gender Differences*, "Historical Social Research", 1 (1998), pp. 112-129.

¹⁴ F.C. Bossi-Fedrigotti, *Sommesso Rapporto della Rappresentanza di Sacco all'Eccello Imp. Reg. Ministero dell'Interno sull'emigrazione all'America Meridionale e suoi effetti per il Tirolo Italiano*, Sacco, 22 novembre 1876.

¹⁵ Cfr. Grosselli, *Vincere o morire*, cit., p.95. Sulla migrazione trentina in America si rimanda a: B. Bolognani, *Il pane della miniera. Speranze, sacrifici e morte di emigrati trentini in terra d'America - Bread from Underground. Hope, suffering and death of Trentino people on American soil*, ed. Bernardo Clesio, Trento 1988; F. Massarotto Raouik, *L'emigrazione trentina al femminile. Stati Uniti e Australia: via dalla solitudine*, Vol. IV, Provincia autonoma di Trento, Trento 1996. Per quanto riguarda l'emigrazione trentina e italiana in Australia, si veda: F. Bozzato, *Dal Trentino all'Australia: un caso di emigrazione regionale*, "Altreitalie", 1 (2008), pp. 337-348; *Italo-australiani. La popolazione di origine italiana in*

sembrava si potesse parlar di altro, volantini pubblicitari erano appesi e addirittura i canti popolari cominciarono a descrivere l'esodo oltreoceano¹⁶. La scelta di optare per una migrazione transoceanica non era certamente sorprendente, in questi anni e ancor di più per i decenni successivi, il continente americano venne letteralmente investito di migranti europei che prediligevano un paese a un altro a seconda della momentanea disponibilità di terra o delle meno restrittive politiche di accoglienza¹⁷.

Le fonti analizzate indicano che i soggetti che scelsero queste destinazioni erano originari, in particolare, della valle dell'Adige e dell'Alta Valsugana, seguiti dalla val di Cembra, valle dei Laghi e val di Non. Le destinazioni extraeuropee predilette dai migranti trentini erano principalmente gli Stati Uniti, il Brasile, l'Argentina. Solitamente queste erano scelte per la vita, migrazioni definitive, ma il rimpatrio non era un'eventualità così remota, alcuni rientravano una volta guadagnata la somma necessaria a una vita più confortevole in patria mentre altri, come si vedrà, erano costretti a rientrare a causa di una salute declinante e della conseguente impossibilità di mantenersi.

Una delle esperienze migratorie più note nel territorio trentino è certamente quella verso il Brasile che nell'arco di circa un secolo (a partire dal 1875) vide giungere nei propri porti un milione e mezzo solo di migranti italiani, ovvero la metà del totale degli europei giunti in terra brasiliana negli stessi anni. Il motivo di una così importante presenza europea non risiedeva solamente nelle condizioni di vita dei paesi di origine ma anche dalle politiche di attrazione di manodopera messe in campo dalle classi dirigenti brasiliane: da un lato vi era la necessità di popolare un territorio vastissimo, coltivando la terra, facendo sempre più arretrare le popolazioni di indios e presidiando i confini; dall'altro occorreva mantenere stabile il modello di crescita incentrato sull'esportazione di caffè¹⁸. Proprio queste due necessità delinearono i destini dei migranti trentini ed europei: una parte poté dedicarsi alla colonizzazione delle terre incolte mentre gli altri furono per la gran parte impiegati nelle *fazendas* per la coltivazione del caffè. I primi, giunti soprattutto alla fine del XIX secolo, venivano accompagnati direttamente dal

Australia, a cura di S. Castles, C. Alcorso, G. Rando, E. Vasta, Edizioni della Fondazione Agnelli, Torino 1992; F. Cavallaro, *Italians in Australia: Migration and Profiles*, "Altreitalie", 26 (2003), pp. 33-47; G. Cresciani, *Un'odissea italo-australiana: l'emigrazione italiana in Australia dal 1850 al 1930*, "Altreitalie" 11 (1994), pp. 63-74; D. Gabaccia, *Per una storia italiana dell'emigrazione*, "Altreitalie", 16 (1997).

¹⁶ Cfr. Grosselli, *Gabelle, militarismo ed altro*, cit. pp. 224-225. Sulla migrazione trentina in Brasile si veda anche: Grosselli, *Colonie imperiali nella terra del caffè*, cit.; Id., *Da schiavi bianchi a coloni: un progetto per le fazendas: Sao Paulo 1875-1914. Contadini trentini (veneti e lombardi) nelle foreste brasiliane*, Trento 1991, Provincia autonoma di Trento.

¹⁷ Nonostante non sia possibile avere numeri certi, si calcola che tra il 1815 e il 1930-40 furono 50 o 60 milioni gli europei che lasciarono il continente e attraversarono l'oceano verso destinazioni extraeuropee. Cfr. M. Colucci, M. Sanfilippo, *Le migrazioni. Un'introduzione storica*, Carocci, Roma 2015, pp. 51-53.

porto agli appezzamenti che venivano concessi alle famiglie e riscattati ratealmente dopo il primo raccolto:

La famiglia colonica si assumeva l'obbligo di disboscare una parte del lotto, preparare il terreno per le coltivazioni, seminare, costruire la propria abitazione e aprire strade e sentieri per delimitare i confini della proprietà [...] i coloni ebbero di che patire: la vegetazione lussureggiante metteva continuamente a rischio la produzione agricola; l'incontro con gli indios si tramutò frequentemente in scontri [...]; le scuole, nei primi anni di insediamento, rimasero rare; le grandi distanze dai mercati di consumo e l'impercorribilità delle strade ostacolarono la commercializzazione della produzione¹⁹.

Tuttavia, il basso tasso di abbandoni sembrava indicare un successo di questo tipo di migrazione, aiutata dall'ampiezza dei fondi, da una dieta diversificata e da una diminuzione delle preoccupazioni economiche.

Ben diverso fu il destino di chi era impiegato nelle *fazendas*. La remunerazione era in parte monetaria – proporzionata al numero di piante di caffè curate – e in parte corrisposta tramite la concessione di un'abitazione, del permesso di tenere animali e coltivare generi di sussistenza. Le difficoltà, tuttavia non erano limitate allo scarso guadagno perché «il mondo della fazenda era un mondo di segregazione, di disciplina mantenuta anche con lo scudiscio, violenza e molestie sessuali. La volontà del proprietario [...] era legge e non esisteva quasi libertà personale (un debito poteva comportare il mantenimento in ostaggio dei famigliari); l'assistenza sanitaria, l'istruzione e gli stessi comfort religiosi risultavano assenti o assicurati con grande parsimonia»²⁰. In questo contesto la sussistenza era garantita tramite il lavoro di tutti i membri della famiglia fin dalla più tenera età e da una cerchia famigliare in continua espansione.

Come già accennato le condizioni di vita nelle *fazendas*, e così pure negli appezzamenti colonici, non erano nemmeno lontanamente soddisfacenti dal punto di vista igienico. Non solo la conservazione dell'acqua e lo smaltimento delle deiezioni umane rappresentavano un grosso problema – aprendo la strada a epidemie di colera – ma anche le norme igieniche di base erano raramente rispettate, favorendo il diffondersi di patologie come il tracoma²¹.

In contesti come quello appena descritto ma potremmo dire in tutte le esperienze migratorie, il mantenimento della salute non era affatto scontato ma allo stesso tempo

¹⁸ Attrarre manodopera divenne ancora più tassativo dopo la cessazione della tratta negriera (1850), seguita poi dall'abolizione della schiavitù (1888). Cfr. A. Trento, *Il Brasile*, in: *L'emigrazione italiana*, a cura di P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, cit., p. 3.

¹⁹ Cit. da Ivi, p. 7-8.

²⁰ Cit. da Ivi, pp. 10-11.

²¹ G. Chiapperini, *Il "Tracoma" nelle Fazendas*, "L'Emigrato Italiano in America", 5, 1911, p. 90.

era necessario alla conservazione della capacità lavorativa. Perdere l'integrità fisica spesso implicava il fallimento dell'esperienza migratoria e il rimpatrio. Talvolta ciò avveniva ancora prima che la nuova vita cominciasse, durante i lunghi viaggi a bordo di piroscafi malmessi, stipati ben oltre la loro capienza:

quelle masse di popolazione che la miseria e la speranza di un miglioramento avvenire spingono da una parte all'altra del mondo, erano dagli armatori considerate come merce, piuttosto che come esseri umani e l'unico obiettivo di quelli che speculavano su questi derelitti [...] era di trasportarne il maggior numero possibile col maggior profitto, senza alcun pensiero nonché del benessere, dell'esistenza stessa di questa povera gente²².

A fine Ottocento le compagnie che gestivano il trasporto di emigranti dai porti italiani sono principalmente straniere con apposite agenzie site nei vari paesi europei. Ancora negli anni più intensi dell'emigrazione transoceanica, ovvero quelli di inizio Novecento, erano le compagnie tedesche e inglesi che gestivano poco meno della metà dei trasporti per mare degli emigranti; nei porti di Marsiglia e Genova stimavano 17.000 persone ogni anno²³. Già prima della partenza gli emigranti pativano condizioni igieniche assai precarie, affaticati dal viaggio per arrivare al porto e in ansia per il proprio futuro, erano condotti dalla compagnie in locande: «La maggior parte sono oscure e fetenti con letti di una sporcizia inaudita»²⁴. L'ambiente sporco e inospitale influiva negativamente su soggetti già in condizioni di salute non ottimali, spesso donne e bambini che erano poi respinti al momento dell'imbarco a causa di malattie contratte nei porti di imbarco²⁵. Le donne correivano anche il rischio di essere abusate, se sole o accompagnate da figli piccoli erano solitamente in balia di agenti e/o locandieri senza scrupoli, nemmeno le associazioni di beneficenza presenti nei porti si curavano di loro. I pregiudizi che accerchiavano una donna che emigrava oltreoceano erano legati all'idea di un abbandono "innaturale" della terra natia da parte di una donna di casa, anche se questa si limitava a seguire una scelta già compiuta dal marito. L'emigrazione femminile era percepita come una minaccia per equilibri sociali e culturali già compromessi dall'ampiezza del fenomeno migratorio²⁶.

²² C.M. Belli, *Igiene navale. Manuale per i medici di bordo, ufficiali, naviganti e costruttori*, 1905, Milano, p. 280.

²³ Dato riferito al decennio 1870-1880. Cfr., N. Malnate, *Della storia del porto di Genova dal 1815 ai giorni nostri*, Genova 1892, pp. 25-26 e F. De Negri, I. Ascione, *Partono i bastimenti: Napoli e il Mezzogiorno d'Italia agli albori della grande migrazione transoceanica*. Roma 1995.

²⁴ *Le infamie di certi conduttori di locande*, "Il Caffaro", 6 febbraio 1902.

²⁵ A. Molinari, *Le navi di Lazzano. Aspetti socio-sanitari dell'emigrazione trans-oceanica italiana: il viaggio per mare*, Franco Angeli, Milano 1988, p. 44.

²⁶ I. De Bonis de Nobili, *Le donne e i fanciulli emigranti nei porti d'imbarco. Il porto di Napoli*, Roma 1913, pp. 13-15.

Altre volte, come accennato, lo stato di salute era già compromesso da una vita di stenti, dal troppo lavoro o dalle gravidanze e poi ulteriormente aggravato dalle fatiche del viaggio²⁷. L'arrivo nei porti di destinazione, non rappresentava la fine delle traversie sanitarie per i migranti. In particolare, per chi sceglieva come meta il Nord America, l'ostacolo dei controlli sanitari compiuti al momento dello sbarco rappresentava un importante ostacolo a causa della loro intransigenza e superficialità. Un paio di minuti di osservazione e domande (solitamente non comprese dai migranti) bastavano al medico per emettere una "bocciatura sanitaria", in questo caso il soggetto veniva rimandato nel Paese di origine senza nessun riguardo per le sue condizioni fisiche o per i suoi famigliari che erano costretti a separarsene improvvisamente. Nel caso del Sud America i controlli allo sbarco erano molto meno stringenti ed era più facile evitare i rimpatri immediati, tuttavia ciò non significava che non ci fossero rimpatri anche da questi Paesi²⁸. La salute, infatti, era un bene che andava cautamente salvaguardato o quanto meno andava nascosta la sua assenza.

Anche dopo lo sbarco e il superamento delle visite mediche la salute, per meglio dire la sua assenza, rimaneva comunque una causa importante del rimpatrio dei migranti. Se non in grado di mantenersi, era comune che il malato venisse imbarcato e rispedito nel paese di origine, ciò avveniva in particolare negli Stati Uniti dove il bisogno di manodopera non era una priorità e l'emigrazione era sottoposta a stretti controlli ma anche negli altri paesi chi non era in grado di provvedere a sé stesso e all'economia del posto era da considerarsi un peso non necessario. Il rientro forzoso a causa di condizioni di salute proibitive, come ad esempio il tracoma, non rappresentava solamente il fallimento dell'esperienza migratoria ma anche un ritorno con poche, se non nulle prospettive²⁹.

²⁷ Riguardo le condizioni di viaggio sui piroscafi addetti ai trasporti transoceanici di migranti si vedano, in particolare: V. Cantù, *L'igiene a bordo dei piroscafi addetti al trasporto degli emigranti* in "Rivista d'igiene e sanità pubblica", 17, 1895; G. Moricola, *Il viaggio degli emigranti in America Latina tra Ottocento e Novecento. Gli aspetti economici, sociali, culturali*, Alfredo Guida Editore, Napoli 2008; cfr. S. Sabbatani, *Le epidemie sul mare. Odissee di migranti nel XIX secolo*, "Le infezioni in Medicina", 2 (2015), pp. 195-206. Si veda anche la vicenda del "Carlo R.", partito da Genova e sconvolto da una gravissima epidemia di colera. Il piroscafo, un mercantile riconvertito, ospitava un migliaio di passeggeri e sedici membri dell'equipaggio, a fine epidemia i morti furono 211: uno ogni cinque, cfr. E. Carta, *Navi e migranti. Il "viaggio del colera" verso Rio de Janeiro*, "Penisola", 1 (2005).

²⁸ Cfr. A. De Clementi, *La legislazione dei paesi di arrivo*, in: *L'emigrazione italiana*, a cura di Bevilacqua, De Clementi, Franzina, cit., pp. 421-434.

²⁹ La storiografia sulla salute dei migranti è particolarmente limitata in ambito italiano, le principali ricerche sono quelle di Augusta Molinari, in particolare si vedano: Molinari, *Le navi di Lazzano*, cit.; Id., *Traversate. Vite e viaggi dell'emigrazione transoceanica*, Selene, Milano 2005; Id., *Medicina e sanità a Genova nel primo Novecento*, Selene, Milano 2003; Id., *Migrazioni italiane e violenza sulle donne. La malattia come violenza di genere nelle migrazioni transoceaniche*, "Altretalia" 1 (2020); Id., *Emigrazione e follia nel primo Novecento. Una storia poco nota dell'emigrazione transoceanica italiana*, "Rivista Sperimentale di Freniatria", 3 (2010).

CONCLUSIONI

La mobilità trentina ha una storia plurisecolare, raccolta e conservata grazie agli archivi locali e puntualmente analizzata in un contesto storiografico vivace, variegato e ampio. Nonostante l'importanza della produzione storiografica e delle fonti disponibili, è incredibilmente arduo ricavare cifre precise sui vari aspetti degli spostamenti di popolazione e il progetto "Mapping Mobilites" vuole proprio contribuire a questo aspetto problematico della ricerca sulla mobilità. Nonostante alcune lacune nella documentazione, caratteristica assolutamente non sorprendente in fondi così importanti, i dati ricavati forniscono una panoramica senza precedenti dei luoghi di provenienza, della professione, dell'età, del sesso e della destinazione di migliaia di persone che tra il 1878 e il 1891 scelsero di spostarsi dalla propria terra di origine. I recenti studi condotti sull'impero asburgico e sulla mobilità europea in generale forniscono un contesto storico necessario a una comprensione più ampia del fenomeno regionale, oltre a contribuire direttamente all'analisi grazie a una prospettiva non più legata solamente al concetto di "migrazione", ovvero al passaggio tra confini amministrativi statali e/o al cambio di residenza, ma a quello di "mobilità", più ampio e inclusivo.

La scelta di rendere disponibili tutti i dati raccolti, infine, si inserisce in un'ottica di condivisione aperta al contributo della comunità e di incoraggiamento verso un ampliamento della ricerca iniziata. L'analisi condotta sul fondo "Commissariato di polizia di Trento", infatti, è solo un primo passo perché l'ampiezza della documentazione è tale che ancora molto può (e deve) essere fatto.