

Ταξιδεύοντας προς τις ΗΠΑ:

Οργανωτικές και συναισθηματικές
συντεταγμένες της ευρωπαϊκής
μετανάστευσης, 1880-1914

Πάυλος Τριανταφύλλου
Αθήνα, Φεβρουάριος 2019



ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ ΠΑΥΛΟΣ, ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, Α.Μ.:201460

Τίτλος: *Ταξιδεύοντας προς τις ΗΠΑ: Οργανωτικές και συναισθηματικές
συντεταγμένες της ευρωπαϊκής μετανάστευσης, 1880-1914.*

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΗ ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΗ ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ	7
Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΩΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ	13
Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΩΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ	15
Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΩΣ ΤΑΞΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ.....	17
Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ	21
ΣΗΜΕΙΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΔΙΑ	28
ΟΙ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΤΗΣ ΝΕΩΤΕΡΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	40
Η ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑΤΩΝ.....	43
Η ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑΤΩΝ: ΜΕΤΑΞΥ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΙ ΕΛΠΙΔΑΣ.....	46
«When I arrived here, I was already different».....	55
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ	60
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1. Οικονομική Πρόσβαση στα Μέσα Μεταφοράς.	65
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	72

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ταξιδεύοντας προς τις ΗΠΑ: Οργανωτικές και συναισθηματικές συντεταγμένες της ευρωπαϊκής μετανάστευσης, 1880-1914.

Η μετανάστευση προς τις ΗΠΑ, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, διέθετε ιστορικά συγκεκριμένες τεχνολογικές, πολιτικές και οικονομικές προϋποθέσεις. Όσοι/-ες κατάφεραν να μεταναστεύσουν, εξασφάλισαν πρόσβαση σε αντίστοιχα (τεχνολογικά, οικονομικά, πολιτικά) δίκτυα. Στην πράξη, η μεταναστευτική κινητικότητα δεν υπήρξε δίχως όρους και περιορισμούς, όπως συνήθως λέγεται για την περίοδο 1880-1914. Στην παρούσα εργασία, σκιαγραφούνται οι περιορισμοί και τα εμπόδια του συστήματος μετανάστευσης προς τις ΗΠΑ. Περιορισμοί που επηρέασαν το μεταναστευτικό ταξίδι ανθρώπων προερχόμενων, κυρίως, από την ανατολική Ευρώπη.

Ταυτόχρονα, επιχειρείται μια ανάλυση της μετανάστευσης από την σκοπιά της ιστορίας κι κοινωνιολογίας των συναισθημάτων. Στο πλαίσιο αυτό, η μετανάστευση αντιμετωπίζεται ως συναισθηματική κατάσταση, ως μια εμπειρία βιογραφικής ασυνέχειας, χρονικής και τοπικής απεδαφικοποίησης. Θεωρήθηκε ότι τα παραπάνω κατηγορήματα, συμφυή με την μετανάστευση, συνδέθηκαν με τον όλο και περισσότερο κινητικό και κινούμενο κόσμο της νεωτερικότητας, και σημάδεψαν την ταξιδιωτική διάσταση της μετανάστευσης μέσα από την ευθυγράμμιση τους με προϋπάρχουσες ταξικές και φυλετικές διακρίσεις.

SUMMARY

Traveling to the US: Organizational and emotional coordinates of European migration, 1880-1914.

The access in technological, financial and political networks was a key issue in successfully migrating to the U.S. at the end of the 19th century. Actually, the migration mobility of the period was not without its constraints and access requirements. In the present thesis I seek to explore the barriers and hurdles that migrants came up against across their journeys. Specifically, I take issue of how Eastern Europeans were massively affected by restrictions that shaped their migratory voyages, orchestrated by German and U.S. politicians and entrepreneurs.

At the same time, I analyze migration from the perspective of the history and the sociology of emotions. In this framework migration is considered as an emotional state characterized by biographical discontinuity, temporal and spatial dislocation. Accordingly, the thesis stresses out the question of how these attributes, inherent not only in migration but modernity itself, were aligned with pre-existing class and racial discriminations, ultimately marking and stigmatizing the traveling dimension of migration.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

«[...]Το πλοίο δεν είναι παρά ένα κομμάτι που επιπλέει στο χώρο, ένας τόπος χωρίς τόπο, που ζει για τον εαυτό του, που κλείνεται στον εαυτό του και αφήνεται ταυτόχρονα στην απεραντοσύνη της θάλασσας, από λιμάνι σε λιμάνι, από βάρδια σε βάρδια, από οίκο ανοχής σε οίκο ανοχής. Και φτάνει ως τις αποικίες για να αναζητήσει ό,τι πιο πολύτιμο κρύβουν μες στους κήπους τους. Καταλαβαίνουμε γιατί το πλοίο αποτελεί για τον πολιτισμό μας, ήδη από τον 16^ο αιώνα μέχρι και σήμερα, όχι μόνο το σπουδαιότερο μέσο οικονομικής ανάπτυξης (δεν είναι άλλωστε αυτό το θέμα που με απασχολεί εδώ), αλλά και τη σημαντικότερη πηγή φαντασίας. Το πλοίο είναι η κατεξοχήν ετεροτοπία.

Στους πολιτισμούς που δεν υπάρχουν πλοία τα όνειρα στερούνται, η κατασκοπεία αντικαθιστά την περιπέτεια και η αστυνομία τους πειρατές» (Foucault, 269-270).

Στο χωρίο αυτό του Φουκώ, βρίσκουμε τις δύο όψεις του μεταναστευτικού ταξιδιού όπως θα μας απασχολήσουν. Τη σπουδαιότητα των μεταφορών ως κύριων μέσων οικονομικής ανάπτυξης και τη σημαντικότητα του ταξιδιού ως πηγή φαντασίας, προσδοκιών, ελπίδων και ονείρων. Δεν θα θεωρήσουμε όμως το ταξίδι στη γενική του μορφή. Είναι το μεταναστευτικό ταξίδι και η επίδρασή του στους μετανάστες το ειδικό μας ζήτημα.

Στόχος αυτής της εργασίας είναι η ύφανση ενός πρώτου νήματος ανάμεσα στην ανθρώπινη κινητικότητα {(mobility), έννοια που συνδέεται με τις έννοιες της διακρατικότητας και του διεθνισμού (transnationality)}, με την έννοια της υποκειμενικότητας (subjectivity) και των διαδικασιών υποκειμενικοποίησης (Presner, 70). Είναι δυνατό χρησιμοποιώντας τις έννοιες της κίνησης, του ταξιδιού, του χώρου και του χρόνου, όπως αυτές μετασχηματίζονται την εποχή της νεωτερικότητας (κατά το μακρύ 19^ο αιώνα), να αποκαλύψουμε μετασχηματισμούς στις έννοιες της υποκειμενικότητας, της εθνικότητας και της ιστορίας, κι ίσως να αρχίσουμε να αποκαθιστούμε θραύσματα του συναισθηματικού ορίζοντα όσων αποφάσιζαν να μεταναστεύσουν προς την «Γη των Ευκαιριών και της Ελευθερίας». Τρία είναι, λοιπόν, τα ερευνητικά ενδιαφέροντα στην παρούσα εργασία, η εν κινήσει υποκειμενοποίηση των μεταναστών, η ιστορία των συναισθημάτων τους, και η ίδια η διαδικασία του ταξιδιού.

Εξ' αρχής να σημειωθεί ότι για λόγους απλότητας στη μορφή του κειμένου επιλέχτηκε μόνο ο αρσενικού γένους όρος 'μετανάστης', αντί της μορφής 'μετανάστης/-στρια'. Έκρινα ότι η συχνή επανάληψη των δύο γραμματικών γενών θα έκανε σε πολλές περιπτώσεις την έκφραση αλλά και την απόδοση ξενόγλωσσων χωρίων δύσκαμπτη, καθώς η διγενής επιλογή θα γενικευόταν σε κάθε προσδιοριστικό στον όρο επίθετο ή αντωνυμία. Προφανώς, στην περίοδο που εξετάζω (1880-1914) η γυναικεία μετανάστευση, εργασιακή/οικονομική, οικογενειακή ή συζυγική ήταν ποσοτικά πολύ σημαντική. Εντούτοις, η παρούσα έρευνα δεν αφορά στο ζήτημα της γυναικείας μετανάστευσης, ενώ η βιβλιογραφική έρευνα που την υποστήριξε δεν επέμεινε στις έμφυλες διαστάσεις του μεταναστευτικού φαινομένου. Για το λόγο

αυτό, κάθε χρήση του όρου ‘μετανάστης’ στη ροή του κειμένου αναφέρεται τόσο σε μετανάστες όσο και σε μετανάστριες.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα μεταφορικά μέσα, ως κινούμενοι χώροι, δεν μπορούν παρά να έχουν επίδραση σωματική και συναισθηματική στους ανθρώπους που μεταναστεύουν. Εξίσου, επίδραση ασκούν οι χώροι υποδοχής, κράτησης και ελέγχου καθώς και τα φυλασσόμενα σημεία διέλευσης. Το ενδιαφέρον, βέβαια, με τα μεταφορικά μέσα έγκειται ακριβώς στην κινητικότητα τους. Το κινούμενο μέσο προκαλεί άμεσα μια διαφορετική εμπύωση του χρόνου και μια διαφορετική αντίληψη του γεωγραφικού χώρου. Από την άλλη, καθώς ο εσωτερικός χωρικός σχεδιασμός τους, που ο ίδιος συνιστά ένα νέο παράδειγμα χωροθέτησης με την ευρύτερη έννοια, επέβαλλε μια συνθήκη απομόνωσης στη διάρκεια του ταξιδιού, και έδωσε συγκεκριμένη μορφή σε ένα σύστημα κοινωνικής ταξινόμησης που οι μετανάστες θα βίωναν κατάσκαφα για καιρό μετά το πέρας του ταξιδιού στις χώρες υποδοχής τους. Οι χωρικές και χρονικές προϋποθέσεις και προεκτάσεις της ανθρώπινης κινητικότητας έχουν αντίκτυπο στις διαδικασίες υποκειμενοποίησης και εντέλει στη διαμόρφωση των ανθρώπων που επιλέγουν ή αναγκάζονται να μεταναστεύσουν.

Η παρούσα εργασία γράφεται με το βλέμμα στραμμένο στο σημερινό μεταναστευτικό δράμα. Στόχος της είναι να εντοπίσει ιστορικές συνέχειες της παρούσας κατάστασης με το παρελθόν. Ένα επόμενο βήμα σε αυτή την ιστόρηση του παρόντος μας θα ήταν σκόπιμο να προσανατολιστεί στη διερεύνηση των συγκεκριμένων τρόπων που διεξάγονται σήμερα οι ταξικοί και κοινωνικοί ανταγωνισμοί, καθώς και οι διαδικασίες υποκειμενοποίησης, στο πεδίο της ανθρώπινης κινητικότητας. Είναι, παρόλα αυτά απαραίτητη μια πρώτη απόπειρα περιγραφής εκείνου του αδρού πλαισίου τα θεμέλια του οποίου τέθηκαν στην διάρκεια του 19^{ου} αιώνα και συγκρότησαν την σημερινή αντίληψη για το χώρο, το χρόνο και την ανθρώπινη κίνηση. Αλλά ενώ αυτές οι κατηγορίες φαντάζουν αφηρημένες, και τις βρίσκουμε συχνότερα σε έργα φιλοσόφων και ιστορικών των ιδεών, είναι ερευνητικό καθήκον να παρακολουθήσουμε την ανάδυσή τους στην ιστορική τους συμπαίγνια με παλαιότερες και νέες ταξικές, φυλετικές προκαταλήψεις και στερεότυπα. Η συναισθηματική απόκριση των μεταναστών σε αυτό το καινοφανές παγκόσμιο σύστημα διαχείρισης ανθρώπινων κινούμενων πληθυσμών, η ανταπόκρισή τους στις

προκλήσεις και τις απαιτήσεις που το σύστημα αυτό επέβαλλε αποτελεί το θέμα αυτής της εργασίας.

Κανείς δε διαφωνεί ότι το ταξίδι με πλοίο είναι μια από τις πιο επίμονες και συγκεκριμένες μεταφορές του δυτικού πολιτισμού. Από την εποχή του εμπορίου σκλάβων μέχρι το Ολοκαύτωμα, σε μια περίοδο δηλαδή που εμφανίζεται και γενικεύεται η χρήση της ατμομηχανής, το πλοίο και το τραίνο συνδέθηκαν με τα σπουδαιότερα και ενίοτε πιο φρικαλέα ανθρώπινα εγχειρήματα (Presner, 73). Τα τεχνήματα αυτά, ως πηγές σημασιών και πρακτικών, άσκησαν διαμορφωτική επίδραση στις δυτικές κοινωνίες σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα.

Αν κανείς αντιμετωπίσει τη μετανάστευση ως συναισθηματική κατάσταση, πρέπει να παραδεχτεί ότι η διάρκεια του ταξιδιού ήταν ιδιαίτερα φορτισμένη, και, ως εκ τούτου, οφείλει να επικεντρωθεί σε στοιχεία που συνδέουν την βιωμένη εμπειρία του μεταναστευτικού ταξιδιού με τα μέσα μεταφοράς που κατέστησαν εφικτό το ταξίδι.

Ακολουθώντας τον Thomas Nail (*The Figure of the Migrant*) και τη θεωρία του για την πολιτική της ανθρώπινης κινητικότητας (Kinopolitics), η κινητικότητα των ανθρώπινων πληθυσμών δεν θεωρείται η εξαίρεση σε μια κατάσταση γενικότερης στάσης (οικισμός=στάση, κράτος=στάση), αλλά η πρωταρχική ιδιότητα των ανθρώπινων κοινωνιών. Σε ένα τέτοιο πολιτικοφιλοσοφικό πλαίσιο, η ιστορία της μετανάστευσης αποκτά μια νέα βαρύτητα. Παύει να αποτελεί περιθωριακό κομμάτι της κοινωνικής και πολιτισμικής ιστορίας και έρχεται στο κέντρο της ιστοριογραφίας, φέρνοντας ταυτόχρονα τους ιστορικούς πιο κοντά στα ανθρώπινα υλικά τεχνήματα που διαμεσολαβούν την ανθρώπινη ζωή και την αλλάζουν.

Εξ' αρχής μια χαρτογράφηση της μετανάστευσης ως συναισθηματικής κατάστασης απαιτεί διεπιστημονική προσέγγιση που αξιοποιεί στοιχεία από την ιστοριογραφία της μετανάστευσης, την ανθρωπολογία, την κοινωνιολογία και την ιστορία των συναισθημάτων, την πολιτισμική γεωγραφία και την κοινωνική ιστορία της τεχνολογίας των μεταφορών. Είναι γεγονός ότι απαιτείται βαθύτερη και πληρέστερη μελέτη πρωτογενούς και δευτερογενούς βιβλιογραφίας, ώστε να δωθούν πειστικότερες απαντήσεις στα ζητήματα που η παρούσα εργασία θέτει. Εντούτοις, η

παρούσα συγγραφική απόπειρα προσπάθησε, εντός του περιορισμένου χώρου και χρόνου, να εγείρει ερωτήματα που συχνά οι ιστορικοί παραμελούν.

Με δεδομένο ότι η μεταφορική διάσταση της μετανάστευσης έλαβε χώρα πάνω στο έδαφος υπαρχουσών ταξικών διαιρέσεων και φυλετικών διακρίσεων, η κινητική κατάσταση των μεταναστών καθορίστηκε από την κοινωνική και εθνοφυλετική τους καταγωγή. Μια εθνοφυλετική ομάδα που αντιμετώπισε ιδιαίτερα εμπόδια στην κίνησή της προς τις ΗΠΑ ήταν οι προερχόμενοι από την ανατολική Ευρώπη μετανάστες, πολλοί από τους οποίους είχαν εβραϊκή καταγωγή. Η περίπτωση τους θεωρήθηκε αντιπροσωπευτική ακριβώς λόγω της σκληρής μεταχείρισης που υπέστησαν. Γνώμη του γράφοντος είναι ότι η μεταχείριση αυτή, μακράν του να αποτελεί μια εξαίρεση σε κάποιο φωτεινό κανόνα, συνιστά την απαρτίωση των τεχνικών δυνατοτήτων ενός συστήματος διοίκησης που παραδεχόταν την εγγενή πορώδη υφή κάθε συνόρου, μόνο για να επιδωθεί εντατικά στον έλεγχο των πόρων, των περασμάτων και των διαβατικών σημείων. Η συναισθηματική επήρεια που είχαν οι ελεγκτικοί μηχανισμοί της μετανάστευσης από την ανατολική Ευρώπη υπήρξε πιο έντονη, ακριβώς λόγω αυτών των εμποδίων τα οποία στήθηκαν στη βάση ρατσιστικών και ξενοφοβικών αντιλήψεων και πρακτικών.

ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΗ ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΗ ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

Από τον Ravenstein, τη δεκαετία του 1880, μέχρι τις μέρες μας, η επιλογή ανθρώπων να μεταναστεύσουν παρουσιάζεται ως ζήτημα ορθολογικό. Οι μετανάστες αντιμετωπίζονται ως οικονομικά όντα που σταθμίζουν κόστη και οφέλη και αναλόγως αποφασίζουν ή όχι να μεταναστεύσουν. Ένα από τα ‘αγκάθια’ αυτής της προσέγγισης είναι η δυσκολία να εξηγηθούν δεδομένες αναντιστοιχίες, όπως το γιατί οι φτωχότερες χώρες δεν παρουσιάζουν υψηλότερες συχνότητες μετανάστευσης, δεδομένου ότι το κέρδος από κάτι τέτοιο θα ήταν υψηλότερο, ή γιατί παρουσιάζονται αυξήσεις στις ροές μεταναστών από χώρες που παρουσιάζουν υψηλούς ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης (Hatton, Williamson, 534).

Γενικότερα, ένα ζήτημα που έχει απασχολήσει την οικονομική ιστορία είναι το γιατί η συχνότητα της μετανάστευσης από την Ευρώπη προς τις ΗΠΑ δεν ήταν ακόμα

μεγαλύτερη. Γιατί, με άλλα λόγια, από το 1850 μέχρι το 1914 έχουμε κάτι παραπάνω από 40 εκατομμύρια ευρωπαίους/-ες να μεταναστεύουν στις ΗΠΑ και όχι περισσότερους/-ες; Μια ερευνητική τάση, από τη σκοπιά πάντα της οικονομικής ιστορίας, υποθέτει ότι δεν ήταν τόσο το κόστος του ταξιδιού αυτό που απέτρεπε τους μετανάστες να διασχίσουν τον Ατλαντικό, όσο το πολιτικό και πρακτικό ρίσκο, οι κίνδυνοι που συνδέονταν με την μετεγκατάσταση και φυσικά με το μακρύ, δύσκολο και περίπλοκο ταξίδι. Όσοι, λοιπόν, αποστρέφονταν το ρίσκο έμεναν στην Ευρώπη, ενώ άλλοι, περισσότερο παράτολμοι, βασίστηκαν στην οικογενειακή αρωγή για να αντισταθμίσουν τους κινδύνους (Kelling, 479).

Μια άλλη προσέγγιση, εν πολλοίς ανταγωνιστική με την πρώτη, ισχυρίζεται ότι οι λόγοι που απέτρεψαν πολλούς ευρωπαίους να μεταναστεύσουν ήταν κυρίως οικονομικοί – το κόστος των εισιτηρίων, της διαμονής στους σταθμούς του ταξιδιού, της σίτισης, των χαμένων εισοδημάτων κατά τη διάρκεια του, της μετεγκατάστασης κλπ. Από κοινού, βέβαια, οι δύο απόψεις μας λένε κάτι οριακά ταυτολογικό: Ότι ανάμεσα στους ευρωπαίους που δεν μετανάστευσαν υπήρχαν τόσο άνθρωποι που δεν μπορούσαν να υποστηρίξουν το ταξίδι οικονομικά, όσο και εκείνοι που ενώ διέθεταν την οικονομική δυνατότητα, δεν το επέλεξαν για λόγους ρίσκου. Ποια από τις δύο μερίδες ήταν η πλειοψηφική παραμένει ακόμα ζήτημα υπό ακαδημαϊκή διαμάχη. Όσο, όμως, η έννοια του ρίσκου δεν προσεγγίζεται με διεπιστημονικότητα θα παραμένει υποκατηγορία της οικονομικής και γεωγραφικής ανάλυσης, χωρίς αναφορά και στήριγμα στις συναισθηματικές διαστάσεις του φαινομένου της μετανάστευσης.

Διαπιστώνεται ότι κανένας οικονομικός ιστορικός δεν μπαίνει στην διαδικασία να αναλύσει τις ψυχικές και συναισθηματικές παραμέτρους της έννοιας του ρίσκου. Η ιστορική της διασάφηση, λοιπόν, δεν μπορεί να αφεθεί στη μονοθεματικότητα της οικονομικής ιστορίας, αλλά απαιτεί τη χρήση θεωρητικών και μεθοδολογικών εργαλείων που τοποθετούνται περισσότερο στη μεριά της ποιοτικής, παρά της ποσοτικής ανάλυσης.

Αυτό δεν σημαίνει ότι οι μετανάστες αποφάσιζαν να φύγουν από τις πατρίδες τους εν βρασμό, σε μια νύχτα κλπ. Δεν σημαίνει, βέβαια, πως δεν υπήρξαν τέτοιες

περιπτώσεις. Πολλοί αναχώρησαν δίχως να έχουν όλα τα χρήματα που χρειάζονταν στην τσέπη, γιατί δεν ξέρανε ή δεν φαντάζονταν πόσα ήταν αυτά. Άλλοι δεν υπολόγισαν καλά το κόστος, για τον ίδιο λόγο. Άλλοι, τέλος, εξαπατήθηκαν από ταξιδιωτικούς πράκτορες και χαμηλόβαθμους υπαλλήλους ατμοπλοϊκών εταιρειών.

Για να διερευνήσουμε ένα φάσμα μεταναστευτικών επιλογών, ένα σύνολο συστημάτων μετανάστευσης, θα πρέπει να έχουμε πάντοτε υπόψη ότι οι μετανάστες δεν είναι μονοθεματικά υποκείμενα. Εδώ, η έννοια της διεπιστημονικότητας συναντάει την έννοια της διαθεματικότητας. Η ενασχόληση με την ιστορία της μετανάστευσης είναι αναγκαστικά διεπιστημονική και διαθεματική. Τούτο διότι ο μετανάστης υπάρχει μόνο ως διαθεματικό υποκείμενο, ως δηλαδή ταξικά, φυλετικά και έμφυλα προσδιορισμένος. Η διαθεματικότητα (intersectionality) είναι ένα όνομα που έδωσαν φεμινίστριες του 2^{ου} κύματος στην προσπάθεια προσδιορισμού τέτοιων σημείων διασταύρωσης μεταξύ υποκειμενικότητας και συστημάτων εξουσίας. Αξιοποιώντας την έννοια της διαθεματικότητας, στην παρούσα εργασία με ενδιαφέρει η διασταύρωση των ιστορικών πρακτικών της κινητικότητας, των συναισθημάτων και της μετανάστευσης.

Στη σημερινή ρητορική οι μετανάστες συχνά αντιμετωπίζονται σαν θύματα των περιστάσεων, τα οποία είναι καταδικασμένα στην παθητικότητα και την ασθένεια. Η ιστορική έρευνα, στην ευρύτερη διεπιστημονική της έννοια, διαφοροποιείται όλο και περισσότερο, κυρίως τις τελευταίες δύο δεκαετίες, από αυτές τις θυματοποιητικές απόψεις. Όλο και περισσότερο λαμβάνεται ως δεδομένο το αυτονόητο γεγονός ότι οι μετανάστες προσαρμόζονται ενεργητικά, αλληλεπιδρώντας με ένα πολλές φορές άγνωστο περιβάλλον, με στόχο να διατηρήσουν την ικανότητά τους να δρουν ακόμα και υπό αβέβαιες συνθήκες. Επιπλέον, γίνεται αποδεκτό ότι τα συναισθήματα είναι σημαντικά σε κάθε κοινωνικό πλαίσιο, όπως και ότι οι κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και σχέσεις μπορούν σε τελική ανάλυση να κατανοηθούν επαρκώς αν συμπεριλάβουμε αναλυτικά τα συναισθήματα. Με άλλα λόγια, τα συναισθήματα, ως κίνητρα που καθοδηγούν τις πράξεις είναι το ίδιο σημαντικά με την εργαλειακή ορθολογικότητα (Albrecht, 26).

Η μετανάστευση μπορεί να θεωρηθεί ως μια εμπειρία βιογραφικής ασυνέχειας, η οποία δεν είναι απαραίτητο να προκαλέσει κρίση ταυτότητας και ψυχικό τραυματισμό (Breckner, 2005, p. 16). Η διαδικασίες μετασχηματισμού που ενεργοποιεί η μετανάστευση έχουν ως αποτέλεσμα την ανάδυση ιστορικά συγκεκριμένων προκλήσεων για τα άτομα που μεταναστεύουν (Breckner, 2005, p. 56). Προκλήσεις και συγκρούσεις που συχνά επιλύονται επιτυχημένα. Η βιογραφική εστίαση στη μελέτη της μετανάστευσης φέρνει τους μετανάστες στο προσκήνιο ως τα υποκείμενα της δικής τους αφήγησης, σε σημείο που η έννοια του δράστη (actor) και η έννοια του αφηγητή (narrator) να ταυτίζονται. Μια τέτοια προσέγγιση αντικαθιστά την θυματοποίηση και την παθητικότητα που συχνά θεωρούμε ότι χαρακτηρίζουν τους μετανάστες, με την ενεργή συμμετοχή στη μορφοποίηση των μετασχηματισμών που οι μετανάστες βιώνουν και υπόκεινται (Breckner, 2005, p. 56).

Σε αυτή την κατεύθυνση, έχουν προταθεί δύο κατευθύνσεις προέγγισης της σχέσης μετανάστευσης και συναισθημάτων, που σχηματικά εκφράζονται μέσα από τα δύο ακόλουθα ερωτήματα: 1^{ον}) Ποιο είναι το συναισθηματικό καθεστώς της χώρας προέλευσης, και 2^{ον}) Ποιο είναι και πώς επηρεάζει τους μετανάστες το συναισθηματικό καθεστώς στη χώρα υποδοχής. Το δεύτερο ερώτημα κρίνεται ιδιαίτερα ενδιαφέρον δεδομένου ότι αφορά στο τρόπο που αλληλεπιδρούν συναισθηματικά οι μετανάστες με τους γηγενείς. Όπως και να έχει οι δύο προσεγγίσεις πρέπει να θεωρηθούν αλληλένδετες (Albrecht, 26 - 27).

Στην παρούσα προσέγγιση δίνω ιδιαίτερη έμφαση στο ενδιάμεσο χωρικό και χρονικό διάστημα που ενώνει τις δύο παραπάνω καταστάσεις, και κατ' επέκταση επικεντρώνομαι στο ερώτημα: Ποιο είναι και πώς επιδρά στους μετανάστες το συναισθηματικό καθεστώς του ταξιδιού, των μέσων και γενικότερα των υλικοτήτων που μεσολαβούν τεχνικά τη μετανάστευση. Το ερώτημα αυτό συνδέεται φυσικά με τα δύο προηγούμενα, δεδομένου ότι οι υλικές υποδομές, η χωρική οργάνωση των διαδικασιών μετακίνησης, παράγονται από εκπροσώπους των συναισθηματικών καθεστώτων των χωρών υποδοχής ή διέλευσης, για τους εκπροσώπους των συναισθηματικών καθεστώτων μιας πληθώρας χωρών προέλευσης.

Ακόμα πιο γενικά, το ερώτημα που τίθεται είναι πώς ενεργοποιούνται οι συναισθηματικές διαδικασίες και με ποιό τρόπο οι τελευταίες επηρεάζουν την ανθρώπινη κινητικότητα (μια μόνο όψη της οποίας είναι η μετανάστευση); Και, αντίστροφα, πώς η τελευταία επηρεάζει και τροποποιεί τα συναισθήματα;

Σε αυτό το πλαίσιο ανάλυσης, γίνεται κατανοητό ότι οι άνθρωποι αναπτύσσουν διαφορετικά είδη συναισθημάτων εντός των ταξιδιωτικών διαδικασιών της μετανάστευσης. Ο συναισθηματικός μετασχηματισμός περιλαμβάνει τόσο αυτούς που εγκαταλείπουν τη χώρα τους, όσο και εκείνους που μένουν πίσω: οργή, άγχος, ενοχή, χαρά, ελπίδα. Η μελέτη του τρόπου που οι μετανάστες, καταβάλλοντας συναισθηματική προσπάθεια και επιτελώντας συναισθηματικό έργο, επιδιώκουν να διατηρήσουν τους οικογενειακούς τους δεσμούς, έχει δείξει πώς η επίδραση των χωρικών και χρονικών αποστάσεων τροποποιεί τα συναισθήματα που σχετίζονται με την οικογενειακή συνοχή. Κάτι τέτοιο απαιτεί τη λειτουργία μιας αδιόρατης διαδικασίας γνωσιακής τροποποίησης των συναισθημάτων. Πρέπει να τονιστεί ότι έννοιες όπως «συναισθηματική προσπάθεια» και «συναισθηματικό έργο» σχηματίστηκαν για να περιγράψουν εν πολλοίς αόρατες κοινωνικές και ψυχολογικές πρακτικές και διαδικασίες. Αόρατες, βέβαια, αλλά όχι ανύπαρκτες, απαιτούν νέα μεθοδολογικά εργαλεία για την διαύγασή τους, διαφορετικά από εκείνα που χρησιμοποιούνται στην οικονομική ή πολιτική ανάλυση της μετανάστευσης. Τούτο, διότι, οι διαδικασίες αυτές δεν αφήνουν τα ίδια ίχνη με τις οικονομικές και πολιτικές διαδικασίες, και συχνά η μελέτη τους απαιτεί την χρήση εθνογραφικών μεθόδων συλλογής και ανάλυσης υλικού (συνεντεύξεις, έρευνα πεδίου, ερωτηματολόγια κ.α.).

Βέβαια, όπως επισημαίνει η ιστορικός προφορικής ιστορίας Lynn Abrams, ο τρόπος που οι άνθρωποι θυμούνται το παρελθόν τους φαίνεται να μην μπορεί να ανακαλέσει περασμένα συναισθήματα με μεγάλη επιτυχία. Περισσότερο οι άνθρωποι τείνουν να θυμούνται τα συμβάντα και τις εμπειρίες που προκάλεσαν συναισθηματικές αποκρίσεις (με εξαίρεση τις τραυματικές εμπειρίες). Γενικά «όσο μεγαλύτερα συναισθήματα προκαλεί τη στιγμή της αφήγησης ένα συμβάν, τόσο πιθανότερο είναι κάποιος να θυμηθεί τις βασικές λεπτομέρειές του. [...] Μπορούμε να θυμηθούμε την αιτία μιας στενοχώριας, ανησυχίας, απέχθειας ή μιας ακραίας ευχαρίστησης, όμως το

ίδιο το συναίσθημα δεν προσεγγίζεται το ίδιο εύκολα μετά απο εκείνη τη στιγμή (Abrams, 126).

Η απαίτηση για ζωντανό αρχείο κάνει την εφαρμογή των κοινωνιολογικών και ανθρωπολογικών θεωριών για τα συναισθήματα δύσκολη στις περιπτώσεις μετανάστευσης περασμένων εποχών. Η δυσκολία αυτή, εν μέρει, ξεπερνιέται μέσα από την χρήση προσωπικών γραμμάτων και αφηγήσεων, βιογραφικών σημειωμάτων ή βιβλίων και ημερολογίων ως τεκμηριωτικού υλικού στη μελέτη των συναισθηματικών όψεων της μετανάστευσης.

.

Η κοινωνιολόγος Mona Lindqvist υποθέτει ότι «το συναισθηματικό έργο» αποτελεί εσωτερικό κομμάτι της διαδικασίας της ενσωμάτωσης, που συχνά θεωρείται πρωτίστως μια ορθολογική διαδικασία που περιλαμβάνει την εκμάθηση της γλώσσας, των νορμών και των κανόνων της κοινωνίας υποδοχής (Lindqvist, 231). Η Lindqvist, αναφερόμενη στο Bourdieu, ισχυρίζεται ότι οι μετανάστριες που μελέτησε δημιούργησαν αυτό που η ίδια αποκαλεί «κοινωνική έξη του ξένου» («foreign habitus»), έναν μηχανισμό δηλαδή που τους επιτρέπει να νιώσουν κομμάτι της κοινωνίας υποδοχής, χωρίς να χάνουν τον εσώτερο εαυτό τους (Lindqvist, 229). Για την ερευνήτρια, το κυριότερο συναίσθημα που σχετίζεται με την εν λόγω έξη είναι το να νιώθεις ξένος. Το συναίσθημα αυτό ενεργοποιείται από την εντύπωση των μεταναστριών ότι πρέπει να ελέγχουν τη συμπεριφορά τους στο δημόσιο χώρο, στη βάση υποτιθέμενων κανονιστικών προσδοκιών από την πλευρά της κοινωνίας υποδοχής. Με αυτό τον τρόπο η «σωστή» συμπεριφορά καθορίζεται από την επιλογή της συναισθηματικής απόκρισης που θεωρείται κατάλληλη εντός συγκεκριμένων περιστάσεων (Lindqvist, 233-242).

Πολλοί μελετητές έχουν επισημάνει ότι στις κοινωνίες της Δυτικής Ευρώπης δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ικανότητα του ατόμου να συγκρατεί τις υπερβολικά εξωστρεφείς, έντονες και αυθόρμητες εκφράσεις συναισθημάτων. Ο ιστορικός των συναισθημάτων William Reddy έχει επισημάνει την ύπαρξη διαφορετικών «συναισθηματικών καθεστώτων», αναλογικά με την ύπαρξη διαφορετικών πολιτικών και κοινωνικών καθεστώτων (Reddy, 130). Οι μετανάστες κινούνται στον ενδιάμεσο χώρο μεταξύ διαφορετικών συναισθηματικών καθεστώτων.

Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΩΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ

Ως κοινωνικό φαινόμενο η διεθνής μετανάστευση περιλαμβάνει ένα σύνολο παραγόντων, η αλληλεπίδραση των οποίων της προσδίδει τα ιδιαίτερα, κάθε φορά, ιστορικά χαρακτηριστικά της. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν παρατηρούνται ιστορικά πρότυπα και συνέχειες στις αιτίες για τις οποίες οι άνθρωποι μεταναστεύουν και στις αντιδράσεις των οργανωμένων κρατών απέναντι στην ανθρώπινη μετακίνηση. Στον κόσμο των βεστφαλιανών εθνών-κρατών, η διεθνής μετανάστευση δεν αντιμετωπίζεται ως απλή κίνηση από τον ένα τόπο στον άλλο, αλλά ως κίνηση ανάμεσα σε ένα σύνολο, γεωγραφικά και πολιτικά, αμοιβαία αποκλειόμενων κρατών. Η μετανάστευση, επιπλέον, περιλαμβάνει την μεταφορά ατόμων και κοινωνικών ομάδων από την δικαιοδοσία του κράτους προέλευσης σε εκείνη του κράτους υποδοχής, καθώς και το ενδεχόμενο αποδοχής και ενσωμάτωσης ή αποκλεισμού (περιθωριοποίησης) και αποπομπής (απέλασης, επαναπροώθησης) από την πολιτική κοινότητα υποδοχής (Zolberg, 11).

Η μετανάστευση, ως εκ τούτου, είναι μια εγγενώς πολιτική διαδικασία, διότι οι πολιτικές αποφάσεις που ορίζουν το πλαίσιο για τη διαχείρισή της, δεν καθορίζουν μόνο την κίνηση από και προς τα κρατικά σύνορα, αλλά επίσης υπαγορεύουν τους όρους απόκτησης, διατήρησης, απώλειας, ή εθελούσιας παραίτησης από τις πρακτικές της πληθυσμιακής ενσωμάτωσης σε όλες τις όψεις της – πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές και πολιτισμικές (Zolberg, 11).

Στη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα, ο τρόπος που τα σύγχρονα κράτη διαχειρίστηκαν την όλο και πιο διάχυτη γεωγραφική μετακίνηση πληθυσμών δεν ακολουθεί μια γενική τάση και σύγκλιση. Είναι παντως γεγονός ότι κάθε μείζονα πολιτική κρίση στη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα (1812, 1848, 1866, 1870) ακολουθήθηκε από εντεινόμενες προσπάθειες ελέγχου της ανθρώπινης κινητικότητας (International Encyclopedia of the First World War, πηγή: https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/migration_and_mobility).

Στην ιστορική τους προοπτική πολλές φαινομενικά ασύνδετες όψεις κρατικής διαχείρισης της μετακίνησης πληθυσμών μπορούν να ενταχθούν σε μια κοινή

γενεαλογική σειρά, που χαρακτηρίζεται από ομοιότητα και συνέχεια: Οι επιδρομές, οι αρπαγές και η μεταφορά σκλάβων πίσω στις μητροπόλεις (τόσο στην κλασική Αθήνα, όσο και στην Αποικιακή Αφρική από τους Βρετανούς). Ο περιορισμός του τοπικού πληθυσμού σε δεδομένη γεωγραφική επικράτεια για παραγωγικούς λόγους (Ουγενώτοι στη Γαλλία, σοσιαλιστικές οικονομίες και τα κλειστά σύνορα των εμπόλεμων χωρών) όσο κι η εξώθηση σε φυγή των ανεπιθύμητων.

Στην πρώιμη νεώτερη εποχή, υπό συνθήκες δημογραφικής 'έλλειψης', τα μερκαντιλιστικά και εμπόλεμα κράτη επένδυσαν στην διατήρηση και αύξηση του ανθρώπινου δυναμικού ως βασική πηγή εξουσίας, εντατικοποίησης της παραγωγής και εξυπηρέτησης των αναγκών του πολέμου. Η αποδήμηση χωρίς άδεια θεωρούνταν εθνική προδοσία και τιμωρούνταν με θάνατο ή στέρηση των πολιτικών δικαιωμάτων. Αυτή η κρατική πρακτική παρουσίασε μεγάλη ιστορική συνέχεια, που έφτασε μέχρι τα ολοκληρωτικά κράτη του 20^{ου} αιώνα (Zolberg, 13). Από την άλλη, εξίσου συγκροτητική στο σχηματισμό των σύγχρονων εθνών-κρατών ήταν η πρακτική της εθνοκάθαρσης, υπό την μορφή της εξαναγκαστικής αποπομπής, ή της εθελούσιας εξόδου με σκοπό την αποφυγή της δίωξης ή της βίας (Zolberg, 13). Υπάρχουν βέβαια και περιστάσεις που τα κράτη προέλευσης ή υποδοχής ενθαρρύνουν τη μετανάστευση (η ρωσική αυτοκρατορία μετά τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, οι ΗΠΑ πριν το 1920), μέσα από το άνοιγμα των συνόρων σε όσους επιθυμούν να φύγουν, τον έλεγχο και τη σχετική ασφάλεια του ταξιδιού, της παροχής γης και ασυλίας, της απόδοσης της ιδιότητας του πολίτη, της εύρεσης εργασίας (Zolberg, 11-12).

Αυτές οι ιστορικές πρακτικές, κινούμενες ανάμεσα στη θετική και την αρνητική στάση, εφαρμόστηκαν σε άτομα και κοινωνικές ομάδες στην βάση κοινωνικών, οικονομικών και πολιτισμικών κριτηρίων (τάξη-φυλή-φύλο), ενώ πάντοτε διαπλέκονταν με ιδεολογικές, ηθικές και πολιτικές κρίσεις και στάσεις, υπό τη μορφή προκαταλήψεων, ρατσισμού, επιθετικού εθνικισμού και ξενοφοβίας.

Οι νομικοί και διοικητικοί θεσμοί, καθώς κι οι πολιτικές παραδόσεις, το στίγμα δηλαδή παλαιότερων πολιτικών επιλογών, παίζουν σημαντικό ρόλο στην κρατική απόκριση στην μετανάστευση. Παρόλα αυτά οι εκτελεστικές αρχές που εφάρμοσαν πολιτικές για τη μετανάστευση, το 19^ο αιώνα αλλά και παλαιότερα, δε διέθεταν αυτονομία αποφάσεων, αλλά χειραγωγήθηκαν συστηματικά από ισχυρές ομάδες

πίεσης που για διάφορους ιστορικούς λόγους απέκτησαν διαπραγματευτική ισχύ (Zolberg, 12).

Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΩΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ

Η μαζική μετανάστευση του 19^{ου} και 20^{ου} αιώνα από τις χώρες της Ευρώπης προς τις ΗΠΑ χαρακτηρίστηκε από μια καταστατική ένταση ανάμεσα στη δυναμική του παγκόσμιου καπιταλισμού και του σχηματισμού των σύγχρονων εθνών-κρατών, μεταξύ της παγκόσμιας καπιταλιστικής αγοράς, από τη μια, και της εθνικής επικράτειας, από την άλλη (Brinkmann, 2013, 9). Η μαζική μετανάστευση στα τέλη του 19ου αιώνα ακολουθεί την επέκταση και ενοποίηση των παγκόσμιων αγορών. Οι διηπειρωτική μαζική ανθρώπινη κινητικότητα συνιστούσε ένα νέο φαινόμενο, ιδιαίτερα στις δεκαετίες που ακολούθησαν το 1880. Η άφιξη μεγάλου αριθμού ανθρώπων διαφορετικής πολιτισμικής και φυλετικής προέλευσης δημιούργησε ανάμεικτες αντιδράσεις στις χώρες υποδοχής, από την Αυστραλία στη Νότια Αφρική, και από την Βόρεια Αμερική στην Ευρώπη (Brinkmann, 2010, 53).

Πιο συγκεκριμένα στις ΗΠΑ, τη χώρα που υποδέχτηκε τους περισσότερους μετανάστες την περίοδο 1850-1914, δύο αντίθετες απόψεις για την μετανάστευση διακινούνταν στα πλαίσια της συζήτησης για την κατασκευή ενός σταθμού άφιξης και ελέγχου στην πόλη της Ν.Υόρκης. Από τη μια μεριά, οι βιομήχανοι και οι επιχειρηματίες συνηγορούσαν υπέρ της μετανάστευσης με το σκεπτικό ότι συμβάλλουν στην αμερικανική οικονομία με δύο τρόπους: Ως απαραίτητο εργατικό δυναμικό και ως καταναλωτές. Από την άλλη μεριά μεγάλο μέρος της κοινής γνώμης διατηρούσε την πεποίθηση ότι οι μετανάστες λειτουργούσαν καταστρεπτικά για την οικονομία. Υποστήριζαν ότι οι μετανάστες έπερναν τις δουλειές από τους ντόπιους και βάραιναν την οικονομία δυσανάλογα, κατακλύζοντας τους δρόμους, τα λιμάνια και τις προνοιακές δομές. Οι κάτοικοι της Ν.Υόρκης φοβούνταν ότι οι δρόμοι της πόλης τους θα γεμίσουν με ξένους (Erkkila, 65)

Η πραγματικότητα, βέβαια, ήταν λιγότερο αμφίθυμη από τους ρητορικούς αγώνες. Είναι δεδομένο ότι οι νέοι μετανάστες αποτέλεσαν φτηνή εργατική δύναμη που ήταν απαραίτητη για την κατασκευή μεγάλων έργων υποδομών, όπως το σιδηροδρομικό δίκτυο των ΗΠΑ, αλλά και ανειδίκευτης αγροτικής εργασίας από την Καλιφόρνια έως την Πομερανία (Brinkmann, 2010, 53).

Πολλές ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες προσλάμβαναν συχνά κινέζους εργάτες στα χαμηλά επίπεδα των ατμόπλοιων (εμπορικών και επιβατικών), στους χώρους των μηχανών και στις φθηνές θέσεις κατάκλισης. Η γερμανική HAPAG, με έδρα το Αμβούργο, ήδη πριν το 1900, προσλάμβανε κινέζους εργάτες για να εργάζονται σε πόστα έντασης εργασίας, κυρίως, αλλά όχι μόνο, σε δρομολόγια στον Ινδικό ωκεανό. Εκεί η HAPAG και η εδραζόμενη στη Βρέμη, βασική ανταγωνίστριά της, North German Lloyd εμπλέκονταν ενεργά στο κερδοφόρο εμπόριο μεταφοράς Ασιατών ανειδίκευτων εργατών (Κούλιδων, κυρίως Κινέζων και Ινδών).

Πέρα όμως από τη μεταφορά ασιατών εργατών, υπό συνθήκες δουλεμπορίου, οι δύο γερμανικές εταιρείες, από την αρχή της λειτουργίας τους, αντλούσαν το μεγαλύτερο μέρος των ετήσιων κερδών τους από τη διατλαντική μετανάστευση γερμανόφωνων, που μέχρι και το 1886 υπήρξε σημαντική (Brinkmann, 2010, 48-49).

Την περίοδο αυτή, μπορούμε να κάνουμε λόγο για «μαζική προλεταριακή μετανάστευση» (Hoerder, 345), η οποία συνδέθηκε στενά με, και με τη σειρά της ενίσχυσε, τις εξελίξεις στον καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής, ο οποίος έφτασε να συμπεριλάβει την διεθνοποιημένη πλέον αγροτική παραγωγή, τη διεθνοποίηση των επενδυτικών εγχειρημάτων και την παγκοσμιοποίηση της αγοράς αγαθών και εργασίας. Η πληθυσμιακή σύσταση των μεταναστών προερχόταν στην πλειοψηφία της από τα εργατικά στρώματα της Ευρώπης. Κάτι που εναρμονιζόταν με την τάση προτίμησης των εργοδοτών: Απορρίπτοντας τους ειδικευμένους τεχνίτες και τις γυναίκες, καθώς και την απογορευμένη παιδική εργασία, έδειχναν προτίμηση για εργάτες χαμηλής ή και ανύπαρκτης ειδίκευσης, πιο κακοπληρωμένους, πιο πειθήνιους και περισσότερο αναλώσιμους (Zolberg, 203, Hoerder, 363).

Αντίθετα, όμως, με ό,τι γίνεται δεκτό σχετικά με τη διεθνή οικονομία, πουθενά αλλού η έννοια της εθνικής κυριαρχίας δεν εκφράζεται με τόσο απόλυτους όρους όσο στις περιπτώσεις της μετανάστευσης, της πολιτογράφησης, της απόδοσης υπηκοότητας και των απελάσεων (Zolberg, 13).

Ένας και πλέον αιώνας εμπειρίας της παγκόσμιας μετανάστευσης έχει καταδείξει τη σταθερή συσχέτιση μεταξύ του φιλελεύθερου καπιταλισμού, των σχέσεων και τρόπων παραγωγής, των προτύπων κατανάλωσης και της μετανάστευσης ανθρώπων. Στις μέρες μας έχει καταστεί προφανές ότι η οικονομική παγκοσμιοποίηση συνδέεται

αιτιακά με την δημιουργία μετακινούμενων πληθυσμών και την ανάδυση ενός σημαντικού πληθυσμού παγκόσμια αποκλεισμένων ανθρώπων. Παρά την απόδοση των δικαιωμάτων και της ιδιότητας του πολίτη σε ορισμένες χώρες, εκατομμύρια μετανάστες εργάτες, πρόσφυγες και θύματα των σύγχρονων δουλεμπόρων βρίσκονται σε ακόμα πιο επισφαλή κατάσταση και βιώνουν όλο και μεγαλύτερο ξεριζωμό. Η μετανάστευση στις μέρες μας δεν αυξάνεται μόνο ποσοτικά, αλλά και διαφοροποιείται ποιοτικά, εξειδικεύεται σε μορφές καθεμία από της οποίες συνδέεται με διαφορετικές διαδικασίες αξιολογήσεων: Διαφορετικά μοτίβα και συστήματα μετανάστευσης συνεπάγονται διαφορετικά σύνολα δικαιωμάτων (Ong, 13).

Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΩΣ ΤΑΞΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ

Μιλώντας για τη μετανάστευση, αυτόματα αναφερόμαστε σε κάποια μορφή κίνησης. Αν θεωρήσουμε την κίνηση μέσα στον πολιτικό-γεωγραφικό χώρο ως κοινωνική σχέση, θα δούμε τις περιστάσεις ενίσχυσης ή ανάσχεσής της να αποτελούν πολιτική απόφαση, η οποία πάντα ευθυγραμμίζεται με τα κοινωνικά και ταξικά χαρακτηριστικά όσων κινούνται.

Είναι πλέον σαφές ότι η ανθρώπινη κινητικότητα (mobility) είναι μια εδραιωμένη και προνομιακή διαδικασία υποκειμενοποίησης, που φυσικά συνδέεται με μορφές κοινωνικής και πολιτισμικής ταξινόμησης (Brooks, 27). Μια τάση που φαίνεται να επαληθεύεται στον έναν αιώνα εμπειρίας παγκόσμιας μετανάστευσης είναι η χρήση υλικών και νομικών μέσων για τον έλεγχο της κίνησης των ανθρώπων, δημιουργεί de facto τις συνθήκες για την πολλαπλασιασμό της λαθρεμπορίας, της αποπομπής (Adrijasevic, 253).

Γενικά, τόσο στην Ευρώπη όσο και στις ΗΠΑ, οι σιδηροδρομικές και οι ναυτιλιακές εταιρείες λειτούργησαν με τη κερδοσκοπικά κινούμενη λογική των ιδιωτικών επιχειρήσεων. Για τους διευθυντές τους, η κίνηση των μεταναστών ήταν μια τεράστια πηγή εσόδων. Αν και στο διάστημα 1880-1914, το μεγαλύτερο μέρος των κερδών τους προερχόταν από την μεταναστευτική μεταφορά, οι ταξιδιωτικές συνθήκες και υπηρεσίες που προσέφεραν στους μετανάστες ήταν πολύ κακές συγκρινόμενες με εκείνες που προσφέρονταν στο μεσοαστικό επιβατικό κοινό, ευρωπαϊκό ή αμερικάνικο (Erkkila, 155).

Η διαμεσολαβούμενη από την ελεύθερη αγορά διαντλαντική μετανάστευση συνέβαλε στη γενίκευση και τυποποίηση της εμπορευματοποίησης της σωματικής/φυσικής μετακίνησης μαζικού αριθμού ανθρώπων σε πολύ μεγάλες αποστάσεις. Από κοινού με τον τουρισμό, η μετανάστευση των αρχών του 20^{ου} αιώνα αποτέλεσε τη νέα μεταφορική αγορά που κέντρισε τις επενδυτικές προσπάθειες των ναυτιλιακών επιβατικών βιομηχανιών (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1, σελ.64).

Σε μια εποχή που κατασκευάζεται κοινωνικά η έννοια της κατωτερότητας (Hoerder, 362), το μεταναστευτικό ταξίδι, οι ανέσεις του ή οι δυσκολίες του, ευθυγραμμίζονταν με τις κοινωνικές προκαταλήψεις της εποχής. Οι ‘μαύροι, οι κίτρινοι και οι μελαμψοί’, οι Εβραίοι και οι ανατολικοευρωπαίοι δεν ταξίδευαν το ίδιο άνετα με τους λευκούς. Οι λόγοι δεν ήταν μόνο οικονομικοί. Η μεγαλύτερη χωρητικότητα των ατμόπλοιων και των τραίνων έδωσε τη δυνατότητα στους μηχανικούς να υποδιαρέσουν με μεγαλύτερη ταξική και φυλετική ένταση τους εσωτερικούς χώρους των μεταφορικών μέσων. Η οργάνωση των χώρων μέσα στα πλοία, στα τραίνα και στους σταθμούς υποδοχής αντανακλούσε κυρίαρχες ταξικές και φυλετικές διακρίσεις, εφαρμοσμένες αυτή τη φορά στο πεδίο οργάνωσης, διαχείρισης και ελέγχου τις ανθρώπινης κινητικότητας.

Η ταξικές και φυλετικές προκαταλήψεις των μηχανικών έπαιξαν ενεργό ρόλο στη διαδικασία του σχεδιασμού, είτε πλοίων και τραίνων, είτε γεφυρών και αυτοκινητοδρόμων. Για παράδειγμα, στο άρθρο του *Do Artefacts Have Politics*, ο Langdom Winner έδειξε τη συνδιαμόρφωση εκφάνσεων του κοινωνικού αποκλεισμού με τον σχεδιασμό νεωτερικών αστικών υποδομών. Πιο συγκεκριμένα, υποστήριξε ότι οι κοινωνικές και οι φυλετικές προκαταλήψεις του υπεύθυνου μηχανικού-εργολάβου Robert Moses ενσωματώθηκαν δυναμικά στην κατασκευή των γεφυρών και των αυτοκινητοδρόμων της Νέας Υόρκης της δεκαετίας του 1920. Ο Moses σχεδίασε και κατασκεύασε χαμηλού ύψους γέφυρες που ένωναν το κέντρο της πόλης με τα προάστια έτσι ώστε να ευνοείται η χρήση του αυτοκινήτου που χρησιμοποιούσαν η μεσαία τάξη και οι λευκοί και να αποκλείεται η διέλευση των αστικών λεωφορείων που χρησιμοποιούσαν η εργατική τάξη και οι μαύροι. Παράλληλα, με τη διαμόρφωση

αυτού του σχεδιασμού του αστικού δικτύου, διαχωρίζονταν αντίστοιχα και οι χώροι που θα κινούνταν οι κάτοικοι της αμερικανικής μητρόπολης" (Winner, 121-136).

Οι ταξικές και φυλετικές ιεραρχίες ήταν εμφανείς στη σειρά με την οποία διατάσσονταν τα βαγόνια πίσω από την ατμομηχανή. Στις ΗΠΑ, τα βαγόνια των μεταναστών ήταν πιο κοντά στη μηχανή, με τους κινέζους μετανάστες πιο κοντά από όλους. Η τιμή των εισιτηρίων αυξανόταν καθώς τα βαγόνια απομακρύνονταν από τη μηχανή (Erkkila, 159).

Τόσο οι Ευρωπαϊκές όσο και οι αμερικάνικες σιδηροδρομικές εταιρείες ανταποκρίθηκαν στα πολιτισμικά ιδεώδη της εποχής τα σχετικά με τη διαχείριση του δημόσιο και ιδιωτικού χώρου. Από πολλές απόψεις, οι μεγάλοι σιδηροδρομικοί σταθμοί λειτούργησαν σαν μικρογραφίες των πόλεων, καθώς συνδύαζαν την κίνηση χιλιάδων ανθρώπων, την εμπορική δραστηριότητα, και την εναλλαγή δημόσιων και ιδιωτικών χώρων. Σε αυτούς τους χώρους, οι υπεύθυνοι των σιδηροδρομικών εταιρειών επιχείρησαν να δημιουργήσουν ένα μοντέλο κοινωνικής και αρχιτεκτονικής τάξης, ελέγχοντας την κυκλοφορία των ανθρώπων (Erkkila159). Ο σιδηροδρομικός σταθμός, ως υπόδειγμα οργάνωση ενός κινούμενου, δημοκρατικού πλήθους αποτελούμενου από πολίτες/ταξιδιώτες, αποτέλεσε και ένα πείραμα διαχείρισης ενός ετεροτικού πλήθους από πολίτες β' κατηγορίας, που για αυτόν ακριβώς το λόγο διέθεταν μικρότερα δικαιώματα κίνησης. Ως έκφραση αυτής της ανισότητας στην κίνηση, επιχειρήθηκε αποτελεσματικά να ελαχιστοποιηθούν οι επαφές μεταξύ των μεταναστών και των αμερικανών και ευρωπαϊών επιβατών. Σε αυτή την περίπτωση διαφαίνεται η διαθεματική διασταύρωση των πολιτικών δικαιωμάτων με τα δικαιώματα κίνησης. Είναι δεδομένο ότι ένα σύστημα φυλετικών και ταξικών διαχωρισμών οφείλει, για να είναι κυρίαρχο, να εκφραστεί και με χωρικούς όρους, στο σχεδιασμό, τη λειτουργία και τη διαχείριση υποδομών και δικτύων, πχ στους σταθμούς των τρενών.

Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και τα βαγόνια των τρενών ήταν χώροι στους οποίους συγκεντρώνονταν άνθρωποι διαφορετικών φυλών και κοινωνικών τάξεων. Οι αξιωματούχοι των σιδηροδρομικών εταιρειών επιδιώκαν να ελαχιστοποιήσουν την επαφή αυτή, με δεδομένο ότι το αμερικανικό κοινό αντιμετώπιζε τους μετανάστες ως απειλή. Για τους λευκούς μεσοαστούς αμερικανούς επιβάτες οι εταιρείες πρόσφεραν

χωρική και κοινωνική άνεση, με τη μορφή πολυτελών χώρων ταξιδιού και αναμονής, αναπαυτικών καθισμάτων και de facto διαχωρισμού των επιβατών κατά φυλή και κοινωνική τάξη (Erkkila, 147).

Οι σιδηροδρομικές εταιρείες ισχυρίζονταν ότι ο διαχωρισμός και η απομόνωση των μεταναστών επιβατών γινόταν για τη δική τους ασφάλεια, με δεδομένο ότι το νέο περιβάλλον ήταν εχθρικό απέναντί τους. Ο σχεδιασμός, όμως, των χώρων ταξιδιού και αναμονής κατέφασκε και ενίσχυε τις τρέχουσες αντιλήψεις για τους μετανάστες ως φτωχών, βρώμικών και άρρωστων. Τα βαγόνια διέθεταν ελάχιστες ταξιδιωτικές διευκολύνσεις και ανέσεις, ενώ το κυρίως ξύλινο εσωτερικό τους σχεδιάζονταν ώστε να μπορεί να απολυμαίνεται εύκολα και γρήγορα (Erkkila, 147).

Παρόμοια, οι αποστειωμένοι χώροι αναμονής για τους μετανάστες, καλυμμένοι με λευκό κεραμικό, αραιά επιπλωμένοι και απομακρυσμένοι από τις αίθουσες παραμονής των υπόλοιπων πολιτών/ταξιδιωτών, αποκαλύπτουν την προσπάθεια από μέρους των σιδηροδρομικών εταιρειών να καθησυχάσουν τις ανησυχίες του μεσοαστικού επιβατικού κοινού για τη μετάδοση μολυσματικών ασθενειών από τους μετανάστες σε αυτούς τους χώρους συνωστισμού.

Η οργάνωση και ο σχεδιασμός των χώρων αναμονής και κίνησης διατήρησε και ενίσχυσε τις τρέχουσες αντιλήψεις τις σχετικές με την ιεραρχία των φυλών και των τάξεων στις ΗΠΑ. Ο σχεδιασμός των ατμοπλοίων και των τρενών, η χωρική τους οργάνωση και οι υπηρεσίες που παρέχονταν αντιστοιχούσαν στην ταξική αυτή αντίληψη. Μέσα στα μεταφορικά μέσα, οι κινήσεις των φτωχών επιβατών ήταν περιορισμένες και η ελευθερία τους εμποτευόμενη. Η κινητική, μεταφορική κατάσταση στη διάρκεια του μεταναστευτικού ταξιδιού μπορεί να συσχετιστεί με την κοινωνική κατάσταση του κινούμενου ατόμου (όπως ορίζεται από το τρίπτυχο τάξη-φύλο-φυλή). Σε αυτή τη συσχέτιση σημαντική είναι η έννοια του κινητικού κεφαλαίου (mobility capital) (Duncan, Cohen, Thulemark, 8). Το κινητικό κεφάλαιο έχει δύο όψεις: Μια σωματική (άρα και έμφυλη, αρτιμελή ή μη, εκκεντρική ή έννορμη, φυλετικά και εθνοτικά προσδιορισμένη κλπ.), δυνατότητα κίνησης σε στεριά και θάλασσα, και μια κοινωνικοταξική (που εκφράζεται μέσα από τη δυνατότητα ή μη πρόσβασης σε τεχνολογίες και υπηρεσίες, κυρίως μέσω χρηματικής συναλλαγής).

Είναι γεγονός ότι δεν μοιράζονται το ίδιο κινητικό κεφάλαιο όλοι οι άνθρωποι. Οι μετανάστες (στην πραγματικότητα ελάχιστοι) που ταξίδεψαν στη δεύτερη θέση, αντί για την τρίτη, υποβάλλονταν μόνο σε πρόχειρο έλεγχο κατά την άφιξή τους στη Ν.Υόρκη, ενώ μόνο όσοι ταξίδευαν στην τρίτη θέση υποχρεούνταν να μεταβούν στο Ellis Island για εξονυχιστική επιθεώρηση (Brinkmann, 2010, 65). Αυτή η κινητική ανισότητα δεν υπήρξε τυχαία, αλλά δομική. Είναι η έκφραση και αποτύπωση των κοινωνικών ανισοτήτων σε έναν όλο και πιο κινούμενο και κινητικό κόσμο. Τα ατμοκίνητα μέσα, αυτές οι πλωτές ή τροchioδοτημένες ‘πολιτείες’, αποτέλεσαν για κάποιους ‘ευτοπίες’ και για κάποιους άλλους ‘δυστοπίες’. Ο τρόπος του μεταναστευτικού ταξιδιού, σε συνθήκες ολιγοπωλιακού καπιταλισμού, αποτέλεσε, μεταξύ άλλων, μια περίπτωση εμπέδωσης της κοινωνικής ανισότητας στο νέο πεδίο της κινούμενης πολιτότητας. Η θέση που κάποιος ταξινομείται πάνω και μέσα στο κινούμενο μέσο είναι μια πράξη οικονομικής και εισοδηματικής πολιτογράφησης, είναι η εμπέδωση της μετάκίνησης ως κοινωνικής σχέσης.

Οι τεχνολογίες, λοιπόν, που μεσολαβούν το μεταναστευτικό ταξίδι και οι πληροφορίες που το οργανώνουν, οι γραφειοκρατικοί και διοικητικοί μηχανισμοί που το επικυρώνουν ή το διακόπτουν και το απαγορεύουν δεν αποτελούν το ουδέτερο πολιτικά ‘μέσο διάδοσης’ που καθιστά δυνατή την κινητικότητα των ανθρώπων. Αντίθετα, κατασκευάζονται εντός συγκεκριμένων δομών εξουσίας, αντανακλούν και ενισχύουν τις τελευταίες.

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ

Ανάμεσα στο 1850 και το 1913, περισσότεροι από 40 εκατομμύρια Ευρωπαίοι μετεγκαταστάθηκαν στο Νέο Κόσμο. Περίπου τα δύο τρίτα εγκαταστάθηκαν στις ΗΠΑ. Η μεταναστευτική κίνηση γνώρισε σημαντική αύξηση μετά το 1875. Ίσως το πιο σημαντικό λιμάνι υποδοχής, ελέγχου και επιθεώρησης μεταναστών ήταν η Νέα Υόρκη. Περίπου 12 εκατομμύρια άνθρωποι αποβιβάστηκαν στο Ellis Island για επιθεώρηση και καταγραφή στα μητρώα αφίξεων. Οι πρώτοι μετανάστες προέρχονταν κατά πλειοψηφία από τα Βρετανικά νησιά και τη Γερμανία. Στη συνέχεια, τη δεκαετία του 1870, ακολούθησαν Σκανδιναβοί και άλλοι Βορειευρωπαίοι, ενώ τη δεκαετία του 1880 κατέφθαναν πλέον μαζικά μετανάστες

από την ανατολική και νότια Ευρώπη (Abramitzky, Boustan, Eriksson, 1832, 1836, <http://www.let.leidenuniv.nl/history/migration/18001914.html>).

Από το 1880, οι περισσότεροι από τους γερμανούς μετανάστες προέρχονταν από τις οικονομικά λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές της ανατολικής Πρωσίας, παρά από τη βόρεια και νότια γερμανία, όπως συνέβαινε την προηγούμενη εικοσαετία. Πολλοί από αυτούς ήταν πολωνοί με πρωσσική υπηκοότητα. Η βελτίωση των οικονομικών προοπτικών στο τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα, έκανε τη μετανάστευση από την κεντρική Ευρώπη προς τις ΗΠΑ λιγότερο συχνή, ενώ αντίθετα τη δεκαετία του 1880, η διατλαντική μετανάστευση ανατολικοευρωπαϊών, μέσω των σημαντικών λιμανιών του Αμβούργου και της Βρέμης, γνώρισε μεγάλη αύξηση και δημιούργησε τον γερμανικό διάδρομο μεταναστευτικής διέλευσης. (Brinkmann, 2010, 49).

Η γεωγραφία και οι πολιτικές συγκυρίες ανέδειξαν τη Γερμανία σε χώρα κλειδί για τη διαβατική μετανάστευση προς τις ΗΠΑ, δίνοντας στις γερμανικές ναυτιλιακές εταιρείες σημαντικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους. Ο δρόμος προς τα λιμάνια της βόρειας θάλασσας διαμέσου της Γερμανίας ήταν ο συντομότερος, ενώ το σιδηροδρομικό ταξίδι ήταν γρήγορο και ασφαλές (Brinkmann, 2010, 55-56).

Η ποσοτική άνοδος των μεταναστών από την ανατολική και την νότια Ευρώπη, κυρίως προς την Αμερική, και λιγότερο προς τη δυτική και κεντρική Ευρώπη, ήταν κομμάτι ενός ευρύτερου, παγκόσμιου προτύπου ανθρώπινης κινητικότητας. Ο εκσυγχρονισμός του ωκεάνιου ταξιδιού, όπως αποτυπώνεται στις επενδύσεις των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών - μεγαλύτερα και πιο γρήγορα ατμόπλοια, πρόσφεραν ασφαλέστερη και φθινότερη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων, εντός ενοποιημένων αγορών αγαθών κάθε είδους. Την ίδια στιγμή παρατηρείται αργή μείωση της μετανάστευσης από τα βρετανικά νησιά (κυρίως της Ιρλανδίας) και την κεντρική Ευρώπη, κυρίως λόγω της αύξησης της ζήτησης σε ανειδίκευτη εργασία στο ευρωπαϊκό έδαφος. Από την άλλη, η αύξηση της μετανάστευσης από την ανατολική και νότια Ευρώπη αποτέλεσε μια νέα αγορά για τις ναυτιλιακές, αλλά και τις σιδηροδρομικές εταιρείες σε Ευρώπη και ΗΠΑ. Ήταν, άλλωστε η επέκταση του σιδηρόδρομου που επέτρεψε και επιτάχυνε τη μαζική πρόσβαση στα λιμάνια αναχώρησης. Ταυτόχρονα, η ταχύτερη διάδοση πληροφοριών από/για τους τόπους

υποδοχής (ταχυδρομικά πλοία και τραίνα, τηλέγραφος) έκαναν τις αποφάσεις ευκολότερες. Τέλος, η σχετικά ανεμπόδιστη κίνηση εργατικού δυναμικού ξεκλείδωσε πολλές αγορές εργασίας ανά την υφήλιο (Brinkmann, 2010, 53).

Τα στοιχεία που διαθέτουμε για τη μετανάστευση από χώρες της ανατολικής Ευρώπης είναι λιγότερο αξιόπιστα λόγω μη επαρκών πληροφοριών (Hatton, Williamson, 537). Εντούτοις, από τα στοιχεία για χώρες της βόρειας, κεντρικής και νότιας Ευρώπης μαθαίνουμε ότι οι μετανάστες ήταν στην πλειοψηφία του νέου ενήλικες. Μόλις 8% των μεταναστών που έφτασαν στις ΗΠΑ ήταν πάνω από 40 ετών, και μόνο 16% ήταν κάτω από 15. Επιπλέον, οι μετανάστες ήταν κυρίως άνδρες – το 64% των μεταναστών που έφτασαν στις ΗΠΑ το διάστημα 1851-1910 ήταν άνδρες. Σε περιπτώσεις όπως η μετανάστευση από την Ιρλανδία προς τις ΗΠΑ, οι γυναίκες αποτέλεσαν το 48% του συνολικού πληθυσμού μεταναστών το διάστημα 1851-1913. Για χώρες όπως η Ιταλία και η Ισπανία, οι γυναίκες αποτέλεσαν το ένα τέταρτο. Επίσης, στην πλειοψηφία τους οι μετανάστες ήταν άγαμοι, και μετανάστευσαν ως άτομα και όχι σε οικογενειακές ομάδες. Μια σημαντική μειοψηφία, βέβαια, αποτελούνταν από νέα ζευγάρια με μικρά παιδιά. Αν και μεγάλος αριθμός μεταναστών αποτελούνταν από άγαμους, νέους ενήλικες, στην πλειοψηφία τους δέχτηκαν τη βοήθεια συγγενών και φίλων που είχαν ήδη μεταναστεύσει. Η βοήθεια έλαβε τη μορφή εμβασμάτων, προπληρωμένων εισιτηρίων, στέγασης, υλικής υποστήριξης μετά την άφιξη, καθώς και εύρεσης εργασίας. Τέλος, οι περισσότεροι δεν διέθεταν μόρφωση και εργασιακές δεξιότητες. Αυτό κυρίως λόγω του νεαρού της ηλικίας τους (Hatton, Williamson, 535).

Στο διάστημα 1900-1914, 11 εκατομμύρια ευρωπαϊκής καταγωγής μετανάστες διέσχισαν τον Ατλαντικό με κατεύθυνση τη Βόρεια Αμερική. 5,5 εκατομμύρια επέστρεψαν στην Ευρώπη, ενώ 2,5 εκατομμύρια ξαναγύρισαν στις ΗΠΑ και τον Καναδά. Κάποιες εκαντοντάδες ατμοκίνητα πλοία κάτω από την ιδιοκτησία περίπου 20 ναυτιλιακών εταιρειών πραγματοποίησαν τα δρομολόγια. Στο διάστημα αυτό οι ναυτιλιακές εταιρείες άντλησαν περίπου το 50% των κερδών τους από την μετακίνηση μεταναστών (Kelling, 477). Στη συντριπτική τους πλειοψηφία οι επιβάτες των πλοίων στην τρίτη θέση (steerage passengers) ήταν μετανάστες. Αντίθετα, οι επιβάτες πρώτης και δεύτερης θέσης, μια μειοψηφία τους επιβατικού κοινού, ήταν

απίθανο να ταξιδεύουν στις ΗΠΑ για να βρουν εργασία (Deltas, Sicotte, Tomczak, 123).

Οι ευρωπαϊκοί διηπειρωτικοί και αμερικάνικοι σιδηρόδρομοι διευκόλυναν το ταξίδι μεγάλων αποστάσεων και επέτρεψαν την πρόσβαση στα μεγάλα μεταναστευτικά λιμάνια. . Από το 1880, ο σιδηρόδρομος άνοιξε το δρόμο προς την Αμερική ακόμα και για σχετικά φτωχά μέλη των αγροτικών κοινωνιών της ανατολικής Ευρώπης, κάνοντας την έξοδο προς τα λιμάνια της βόρειας θάλασσας πιο εύκολη και γρήγορη (Brinkmann, 2013, 6). Από τα 332 χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών του 1831, το συνολικό μήκος φτάνει το 300.000 χιλιόμετρα το 1876. Παράλληλα, μετά το 1870, γενικεύεται η χρήση ατμόπλοιων που επιταχύνουν την μεταναστευτική κίνηση, διευκολύνουν την επιστροφή στους τόπους προέλευσης και κάνουν δυνατή την εποχιακή διάσχιση του Ατλαντικού (Hoerder, 332,333).

Πολλοί ιστορικοί δίνουν έμφαση στην μετάβαση από το ιστιοφόρο στο ατμόπλοιο. Εστιάζουν, δηλαδή, στην τεχνολογική καινοτομία που μείωσε δραστικά το κόστος του ταξιδιού και αύξησε σημαντικά τον όγκο των πλοίων. Μέχρι και τη δεκαετία του 1850, οι περισσότεροι μετανάστες ταξίδεψαν στις ΗΠΑ με ιστιοφόρο. Το ταξίδι διαρκούσε 6 εβδομάδες. Η εισαγωγή του ατμόπλοιου – πρώτη φορά στη γραμμή Αμβούργου-Νέα Υόρκης, το 1856, μείωσε το ταξίδι στις, κατα μέσο όρο, 2 εβδομάδες. Η μείωση του χρόνου είχε σημαντικά πλεονεκτήματα: Η τροφή μπορούσε να διατηρηθεί φρέσκια και οι μετανάστες μπορούσαν να έχουν τις δικές τους προμήθειες. Οι επιβάτες που έπασχαν από κάποιο λοιμώδες νόσημα είχαν λιγότερο χρόνο να το μεταδώσουν, ή, αν ήταν υγιείς, είχαν μικρότερο χρόνο έκθεσης στις ανθυγιεινές συνθήκες του πλοίου. Ακόμα, η μείωση του χρόνου ελάφρυνε το κόστος από τα χαμένα εισοδήματα στη διάρκεια του μεταναστευτικού ταξιδιού και της μετεγκατάστασης (Wegge, 961).

Το μέσο ετήσιο εισόδημα ενός αλλοδαπού άντρα στις ΗΠΑ το 1911 ήταν 455 δολάρια. Για μια οικογένεια (αν και οι δύο σύζυγοι εργάζονταν) το εισόδημα έφτανε 843 δολάρια. Τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά ετήσια εισοδήματα κυμαίνονταν από το ένα τρίτο μέχρι το μισό των παραπάνω τιμών. Την ίδια εποχή τα εισιτήρια τρίτης θέσης έφταναν τα 35 δολάρια κατ' άτομο, άρα τα 140 δολάρια για μια τετραμελή οικογένεια. Μια οικογένεια, λοιπόν, βορειοευρωπαίων χρειαζόταν να δαπανήσει το ένα τρίτο του ετήσιου εισοδήματός της για να φτάσει στη Βόρεια Αμερική. Από την

άλλη, μια οικογένεια νοτιοευρωπαίων έπρεπε να δαπανήσει σχεδόν το μισό της ετήσιο εισόδημα για το ίδιο ταξίδι. Τα νούμερα αυτά δε συμπεριλαμβάνουν τα χαμένα εισοδήματα από την υποχρεωτική παύση εργασίας αρκετών μηνών για τους σκοπούς της μετανάστευσης και μετεγκατάστασης. Με δεδομένη τη μικρή ικανότητα αποταμίευσης των νοικοκυριών της εποχής, το κόστος του ταξιδιού παρέμενε ιδιαίτερα υψηλό. Υπολογίζεται ότι μια αύξηση στις τιμές των εισιτηρίων τρίτης θέσης της τάξεως του 32% προκάλεσε μείωση στον αριθμό των μεταναστών κατά 20% (Deltas, Sicotte, Tomczak, 130).

Η μείωση του αριθμού των μεταναστών λόγω αύξησης των τιμών των εισιτηρίων τρίτης θέσης δεν επηρέασε με τον ίδιο τρόπο όλους τους υποψήφιους μετανάστες. Η αρνητική επίδραση βάραινε δυσανάλογα τα χαμηλά εισοδήματα (ανειδίκευτους εργάτες χαμηλού μορφωτικού επιπέδου). Αρχειακά στοιχεία επαληθεύουν ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες είχαν επίγνωση ότι τα ακριβά εισιτήρια, όχι μόνο αποθάρρυναν κάποιους να ταξιδέψουν, αλλά ότι είχαν επίδραση στην (κοινωνική) σύσταση του πληθυσμού που όντως κατάφερνε να ταξιδέψει (Deltas, Sicotte, Tomczak, 130).

Στις περιόδους που η μετανάστευση παρουσίασε ραγδαία μείωση (1858 και 1864-65, λόγω της οικονομικής κρίσης και του αμερικάνικου εμφυλίου το 1861-65, καθώς και το 1879, λόγω της οικονομικής κρίσης του 1873-79), οι ναυτιλικές εταιρείες εντατικοποίησαν της διαδικασίες screening για τους μετανάστες-επιβάτες, καθότι μια ενδεχόμενη απόρριψή τους στο Ellis Island θα σήμαινε την ανάληψη του κόστους του ταξιδιού επιστροφής τους από τις ίδιες (<http://www.let.leidenuniv.nl/history/migration/chapter52.html#2>).

Ανώτερα στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών, όπως ο Sidney Lister, διευθυντής επιβατικής κίνησης της Cunard Line, είχαν την πεποίθηση ότι οι υψηλές τιμές αποθάρρυναν πιθανούς μετανάστες χαμηλού εισοδήματος ('ανεπιθύμητους') από την Βρετανία. Η επίδραση θεωρούσε ότι θα ήταν ισχυρότερη για τους χαμηλόμισθους της Ηπειρωτικής Ευρώπης. Αντίθετα, ήταν διαδεδομένη η αντίληψη ότι οι πόλεμοι τιμών έδιναν τη δυνατότητα στα χαμηλά εισοδηματικά στρώματα («scums of Europe») να μεταναστεύσουν στις ΗΠΑ. Αναφερόμενος στον ανταγωνισμό τιμών του 1904, ο αμερικανός πρόξενος στη Βρέμη έγραφε ότι «ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις ατμοπλοϊκές γραμμές είναι ολοφανερός. Θεωρείται ότι κάθε εταιρεία θα

χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε μέσο μπορεί για να διασφαλίσει το μεγαλύτερο μερίδιο στην διακίνηση επιβατών. Είναι, επιπλέον, πολύ πιθανό ότι οι ευρωπαϊκές κοινότητες θα εκμεταλλευτούν στο έπακρο την ευκαιρία για να ξεφορτωθούν τον ανεπιθύμητο πληθυσμό τους». Φαίνεται να είναι αντίληψη πολλών σύγχρονων παρατηρητών ότι η μείωση των τιμών των εισιτηρίων τρίτης θέσης προκαλούσε πτώση στην 'ποιότητα' των μεταναστών, ενώ η τήρηση υψηλών τιμών από τα καρτέλ συνέβαλε στην 'βελτίωσή' της (Deltas, Sicotte, Tomczak, 131).

Τόσο στις ΗΠΑ όσο και στην Ευρώπη, οι σιδηροδρομικές εταιρείες προσπάθησαν να αυξήσουν την μεταναστευτική κίνηση επενδύοντας στις φυλετικές προκαταλήψεις των ίδιων των μεταναστών. Στις ΗΠΑ, οι υπεύθυνοι των σιδηροδρόμων διαφήμιζαν ότι έκαναν ό,τι καλύτερο μπορούσαν για να κρατήσουν σε κοινούς χώρους μέλη της ίδιας εθνικότητας (Erkkila, 155). Στα τραίνα των γερμανικών εταιρειών θύματα διακρίσεων, με τη σύμφωνη γνώμη άλλων μεταναστών, έπεφταν οι ανατολικοευρωπαίοι, που πολλές φορές ταξίδευαν σε σφραγισμένα βαγόνια (Brinkmann, 2010, 62). Στα τραίνα με τα οποία οι μετανάστες έφταναν στους τελικούς προορισμούς τους στις ΗΠΑ, χαρακτηριστικός ήταν ο ρατσισμός απέναντι στους Ασιάτες και πιο συγκεκριμένα στους κινέζους. Κάποιες φορές οι μετανάστες εξέφραζαν την ενόχλησή τους όταν ταξίδευαν σε ίδια βαγόνια με μετανάστες διαφορετικών εθνικοτήτων (Erkkila, 155, 156).

Κατά πόσο οι εταιρείες κρατούσαν την υπόσχεσή τους δεν είναι ξεκάθαρο, ωστόσο σίγουρα απομόνωναν τις πιο στερεοτυπικά χαρακτηρισμένες ομάδες επιβατών. Στις ΗΠΑ, κινέζοι μετανάστες απομονώνονταν από τους υπόλοιπους στα πρώτα βαγόνια μετά την μηχανή. Η θέση αυτή ήταν η χειρότερη από πλευράς θορύβου, καυσαερίων και ασφάλειας σε περίπτωση μηχανικού ατυχήματος. Η φυλετική ιεραρχία στον αμερικανικό σιδηρόδρομο προεκτεινόταν και σε άλλες εθνικές ομάδες, όπως αφροαμερικάνους, ιθαγενείς αμερικάνους, οι οποίοι υπόκεινταν σε εξίσου σκληρούς διαχωρισμούς στα επιβατικά τραίνα (Erkkila, 156-157).

Η μεταχείριση των μεταναστών ήταν συνδεδεμένη με το πιθανό κέρδος που οι εταιρείες μπορούσαν να βγάλουν. Επιπλέον, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι όσο καλύτερες ήταν οι υπηρεσίες τόσο μεγαλύτερο ήταν το κέρδος. Με το να διαφημίζουν ανώτερες

ταξιδιωτικές διευκολύνσεις για τους μετανάστες, οι εταιρείες προσδοκούσαν και κατέφεραν να προσελκύσουν περισσότερους μετανάστες/επιβάτες.

Στις ΗΠΑ, με την εισαγωγή των τρενών με κουκέτες μετά το 1879, παρουσιάστηκε βελτίωση των συνθηκών ταξιδιού στα τρένα που μετέφεραν μετανάστες στα μέσα και δυτικά της χώρας. Εντούτοις, τα τρένα που δραστηριοποιούνταν στην ανατολική ακτή βελτιώθηκαν ελάχιστα. Αντίθετα, οι μετανάστες θεωρούσαν τα τρένα που ταξίδευαν δυτικά του Σικάγο πολύ ανώτερα, και κατά γενική ομολογία οι εταιρείες αυτές προσέλκυαν πολλούς μετανάστες. Οι εταιρείες αυτές είχαν περισσότερα να κερδίσουν από τους μετανάστες, καθώς τους αντιμετώπιζαν ως πιθανούς αγοραστές της γης που είχαν απαλλοτριώσει. Η γη αυτή συχνά είχε υφαρπαγεί από φυλές αυτόχthonων ινδιάνων (Erkkila, 153-154).

Στα μεσοδυτικά των ΗΠΑ, οι ταξιδιωτικές διευκολύνσεις για τους μετανάστες γνώρισαν βελτιώσεις τόσο στα βαγόνια, όσο και στους σταθμούς, με πρωτοβουλία των εταιρειών που δραστηριοποιούνταν δυτικά του Σικάγο. Καθώς οι μετανάστες κινούνταν όλο και πιο δυτικά στις ΗΠΑ, οι σιδηροδρομικές εταιρείες τους αντιμετώπιζαν όλο και περισσότερο σαν πελάτες. Όχι μόνο επειδή πλήρωναν εισιτήριο για τους ίδιους και τις αποσκευές τους, αλλά και ως πιθανούς αγοραστές γης. Ήταν πολιτική εταιρειών όπως η Chicago & Northwestern Railroad Company να αντιμετωπίζουν τους μετανάστες με στοιχειώδη σεβασμό, δεδομένου ότι αποτελούσαν μια τεράστια πηγή εσόδων (Erkkila 167-168).

Ταυτόχρονα, φυσικά, διαβεβαίωναν το επιβατικό κοινό ότι οι μετανάστες παρέμεναν διαχωρισμένοι από τους υπόλοιπους ταξιδιώτες. Συχνά, οι βελτιώσεις των προσφερόμενων υπηρεσιών στους μετανάστες λειτουργούσαν καθησυχαστικά απέναντι στη μεσοαστική ανησυχία, όπως για παράδειγμα η δυνατότητα να κάνουν μπάνιο και να πλύνουν τα ρούχα τους. Σε αυτή την περίπτωση, η προσφερόμενη δυνατότητα καθαριότητας, από την μια εξυπηρετούσε τους μετανάστες, από την άλλη έδειχνε ενεργά ότι προστάτευε τους υπόλοιπους επιβάτες από μεταδοτικές ασθένειες που δήθεν οι μετανάστες έφερναν μαζί τους (Erkkila, 172).

Υπήρχε και μια παιδαγωγική και διαπλαστική διάσταση στις βελτιωμένες παρεχόμενες υπηρεσίες των δυτικά εδραζόμενων σιδηροδρομικών εταιρειών. Σε ένα συμβολικό επίπεδο, η δυνατότητα που είχαν να πλυθούν οι μετανάστες συμβόλιζε την

ευκαιρία τους να ‘ξεπλύνουν’ από πάνω τους τον Παλιό Κόσμο που άφησαν πίσω τους στην Ευρώπη, και να ταξιδέψουν ως νέοι άνθρωποι στη νέα τους πατρίδα. Οι εταιρείες αναζητούσαν εκείνους τους μετανάστες που, σύμφωνα με τα δικά τους κριτήρια, ήταν πιο επιδεκτικοί στη μόνιμη εγκατάσταση. Η Chicago & Northwestern αντιμετώπιζε τους νεοφερμένους ως πιθανούς πολίτες. Για το λόγο αυτό, παρακινούσε τους υπαλλήλους της να συνδράμουν στην προσπάθεια μύησης των συγχυσμένων ξένων στο ιδεώδες της αμερικάνικης υπηκοότητας (Erkkila, 172).

Με την παροχή εγκαταστάσεων καθαρισμού και βελτιωμένων υποδομών (τουλάχιστον καλύτερων από εκείνες που πρόσφεραν οι ανταγωνιστικές εταιρείες), οι σιδηροδρομικές εταιρείες των δυτικών ΗΠΑ επιδίωκαν να μεταδώσουν στους μετανάστες τα δικά τους πρότυπα ηθικής, σαν ένα πρώτο βήμα ενσωμάτωσης στην αμερικάνικη κοινωνία. Στα μάτια των διευθυντών των σιδηροδρόμων, οι μετανάστες μπορούσαν ήδη από το ταξίδι τους με το τραίνο να αρχίζουν να αποβάλλουν τις συνήθειες των τόπων καταγωγής τους.

Όταν η μεταναστευτική κίνηση προς τις ΗΠΑ μειώθηκε, μετά την ψήφιση του Quota Law το 1921, ένας τεράστιος κύκλος κερδοσκοπίας έκλεινε τόσο για τις ευρωπαϊκές όσο και τις αμερικάνικες εταιρείες. Οι ταξικές και φυλετικές διαμερίσεις στα μέσα μεταφοράς και τους σταθμούς υποδοχής διατηρήθηκαν αυτή τη φορά ως επιβατικές/τουριστικές φτηνές θέσεις, για να υποδεχτούν όλο αυτό τον κοσμο της εργασίας, όχι ως μετανάστες αυτή τη φορά, αλλά ως μικρομεσαίους ταξιδιώτες/τουρίστες, διαχειριστές ελεύθερου χρόνου, διακοπών και δραστηριοτήτων αναψυχής. Την εποχή του μαζικού τουρισμού, οι ναυτιλιακές εταιρείες μετέτρεψαν τα φτηνά συλλογικά, μεταναστευτικά καταλύματα των κατώτερων καταστρώματων σε φτηνά τουριστικά καταλύματα, φιλοδοξώντας να προσελκύσουν ταξιδιώτες από τα μικρομεσαία στρώματα. Μέχρι τη δεκαετία του 1930, κάποιες εταιρείες είχαν μετατρέψει τους χώρους της δεύτερης θέσης σε τρίτη, ακολουθώντας τις τάσεις γενίκευσης του τουρισμού στα χαμηλά μεσαία στρώματα (Dupont, Kelling, Weiss, 8).

ΣΗΜΕΙΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΔΙΑ

Οι νέες τεχνολογίες μεταφοράς έκαναν τα εθνικά σύνορα πιο πορώδη, πολλαπλασίασαν, εντούτοις, τα σημεία ελέγχου κατά τη διέλευση. Η κατάφαση στην

εν γένει πορώδη φύση των συνόρων και των ορίων μετατόπισε την προσοχή στον ακριβή έλεγχο της ροής εντός των 'πόρων'. Αυτά τα κρίσιμα σημεία του ταξιδιού επενδύθηκαν με ένα σύνολο ιατρικών και αστυνομικών πρακτικών αξιολόγησης, τα συμπεράσματα των οποίων άνοιγαν ή έκλειναν επιλεκτικά τους πόρους των ορίων. Σε μια εποχή που τα ταξιδιωτικά ή άλλα ταυτοποιητικά έγγραφα ήταν ακόμα ανύπαρκτα, η αποδοχή ή η άρνηση της εισόδου ήταν αποτέλεσμα μια γρήγορης, μαζικής, πολλές φορές βίαιας, ταξικής, φυλετικής και ιατρικής αξιολόγησης των διερχόμενων ή νεοφερμένων. Ασφαλώς, οι αξιολογήσεις αυτές δεν θα μπορούσαν να είναι απαλλαγμένες από αντίστοιχες ταξικές, φυλετικές και υγειονομικές προκαταλήψεις.

Όπως και παλαιότερα, έτσι και τώρα το ποιος μπορούσε να διασχίζει κατα το δοκούν γεωγραφικά, πολιτισμικά και κοινωνικά όρια ήταν στενά συναρτημένο με την κοινωνική του θέση, τη φυλετική του καταγωγή και την κατάσταση της υγείας του. Καινοφανής, ωστόσο, υπήρξε η συναρμογή κρατικών αρχών, τοπικών αξιωματούχων και ιδιωτικών επιχειρήσεων. Χαρακτηριστικό αυτής της στροφής ήταν η εντατικοποίηση των διακρατικών επαφών μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης, καθώς και η βιομηχανοποίηση της μεταναστευτικής μεταφοράς, με πρωτοβουλία των εμπλεκόμενων κυβερνήσεων και πολυεθνικών μεταφορικών επιχειρήσεων. Οι όροι των συμφωνιών επιβάλλονταν κυρίως από τις ΗΠΑ, δεδομένου ότι αποτελούσαν την κύρια χώρα υποδοχής μεταναστών (Brinkmann, 2006, στο <https://www.history.ac.uk/ihr/Focus/Migration/articles/brinkmann.html>, Brinkmann, 2010, 59).

Για να αντιληφθούμε πώς η Ευρώπη ανταποκρίθηκε στη μετανάστευση την εποχή αυτή πρέπει πρώτα να κοιτάξουμε τις εξελίξεις στις ΗΠΑ. Περισσότερο από κάθε άλλη χώρα, διέθεταν διαπραγματευτική ισχύ που καθόρισε τις αποφάσεις και τις επιλογές των άλλων χωρών. Οι πολιτικές εξελίξεις στις ΗΠΑ σχετικά με τον έλεγχο και τη διαχείριση της μετανάστευσης είχαν παγκόσμια επίδραση. Το Μάρτιο του 1891, το Κογκρέσο των ΗΠΑ ψηφίζει νόμους που επισημοποιούν τη διαχείριση της μετανάστευσης από την Ομοσπονδιακή κυβέρνηση. Πολλές πολιτείες δυσανασχετούν με την αναστολή των αρμοδιοτήτων τους επί της μετανάστευσης, γιατί με αυτό τον τρόπο ο κεφαλικός φόρος που επιβαλλόταν σε κάθε μετανάστη πήγαινε στο ομοσπονδιακό ταμείο, το οποίο διαχειριζόταν τα χρήματα για την πληρωμή του

προσωπικού και την συντήρηση των υποδομών στις πόλεις-λιμάνια υποδοχής (Erkkila, 75-76).

Στις δεκαετίες μετά τον Εμφύλιο Πόλεμο, κατά την περίοδο της ανοικοδόμησης και ύστερα, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση συγκεντροποιήθηκε, αναλαμβάνοντας πλέον τον έλεγχο και τη διαχείριση ζητημάτων που μέχρι πρότινος αποτελούσαν αρμοδιότητες των πολιτειών. Η στροφή από την πολιτειακή στον ομοσπονδιακό έλεγχο ήταν μέρος μιας γενικότερης και σταδιακής επέκτασης της ομοσπονδιακής κυβέρνησης, η οποία ξεκίνησε στα χρόνια που ακολούθησαν τον εμφύλιο πόλεμο. Η στροφή αυτή συνέπεσε με την ουσιαστική στροφή της οικονομίας από την αγροτική στη βιομηχανική παραγωγή, η οποία από μόνη της λειτούργησε ως παράγοντας έλξης μεταναστών.

Η επισημοποίηση της στροφής στην ομοσπονδιακή διαχείριση ήρθε με τη δημιουργία του κέντρου επιθεώρησης μεταναστών στο Ellis Island, το 1892. Το νέο παράδειγμα διαχείρισης που κόμιζε το διάγραμμα λειτουργίας των υποδομών του νησιού, μαζί με τις μεθοδεύσεις της ομοσπονδιακής κυβέρνησης, επέφεραν αλλαγές στις πολιτικές αποφάσεις και στις πρακτικές ελέγχου και καναλιζαρίσματος της μετανάστευσης στις χώρες της Ευρώπης. Και στις δύο μεριές του Ατλαντικού, τα όρια ανάμεσα στο δημόσιο και το ιδιωτικό συμφέρον άρχισαν να γίνονται πιο θολά, καθώς οι βιομήχανοι και οι εφοπλιστές ευεργετούνταν από τις ισχυρές πολιτικές τους επαφές, ενώ, κυρίως στις ΗΠΑ, οι πολιτικοί πολλές φορές προέρχονταν από τις τάξεις των μεγάλων επιχειρηματιών (Erkkila, 76-77, Brinkmann, 2010, 47).

Ποιές ήταν, όμως, οι καινοτομίες σε επίπεδο οργανωτικών αρχών που εισήγαγε το Ellis Island; Ποιο 'πνεύμα' διαχείρισης βάλθηκαν να διαδώσουν και να επιβάλλουν αμερικανοί επίτροποι, διπλωμάτες και πολιτικοί στα υπόλοιπα εμπλεκόμενα κράτη, ώστε οι ίδιοι ευθαρσώς να ισχυρίζονται ότι η συγκεκριμένη δομή θα αποτελέσει παράδειγμα μίμησης με παγκόσμια ακτινοβολία. Λίγα λόγια για αυτό το κέντρο υποδοχής και ελέγχου είναι ενδεικτικά της νέας εποχής στη διαχείριση της παγκόσμιας μετανάστευσης.

Αρχικά, πρέπει να επισημανθεί ότι η μεταναστευτική κίνηση δεν ήταν χωρίς περιορισμούς και εμπόδια. Πρώτες οι ΗΠΑ ψήφισαν νόμους που περιόριζαν ή απαγόρευαν την μετανάστευση για συγκεκριμένες εθνοφυλετικές ή/και κοινωνικές

ομάδες. Για παράδειγμα, ο Νόμος για τη Μετανάστευση του 1881, απαγόρευε την είσοδο στα λιμάνια των ΗΠΑ σε άπορους, ασθενείς με λοιμώδη νοσήματα, εκδιδόμενες γυναίκες και κατάδικους. Επιπλέον, ο Νόμος του 1882 για τον αποκλεισμό των Κινέζων ήταν η πρώτη νομοθετική ρύθμιση που απέκλειε μετανάστες από συγκεκριμένη χώρα προέλευσης. Από τα μέσα του 1880, οι αμερικανικές αρχές εφάρμοζαν πιο σχολαστικούς ελέγχους στα σημεία αποβίβασης μεταναστών (Brinkmann, 2010, 53-54).

Οι περισσότεροι θυμούνται το Ellis Island ως την πύλη εισόδου στις ΗΠΑ και την αφετηρία για ένα μακρύ ταξίδι με τραίνο προς τα δυτικά. Ρητός σκοπός του κέντρου υποδοχής, από την αρχή της λειτουργίας του, ήταν η στενή επιτήρηση και η διαβεβαίωση ότι οι αφιχθέντες δεν αποτελούσαν απειλή για την αμερικάνικη κοινωνία. Σε αυτό συνέβαλλε το πρωτοφανές του μέγεθος και η απομακρυσμένη τοποθεσία του. Σε τελική ανάλυση, το Ellis Island αποτέλεσε τον ορισμό του πορώδους, επιλεκτικού σημείου διέλευσης.

Ο σχεδιασμός του κεντρικού κτηρίου αξιοποιούσε αρχιτεκτονικά στοιχεία και μορφές που εντοπίζονται σε σιδηροδρομικούς σταθμούς, νοσοκομεία, φυλακές και ξενοδοχεία (Erkkila, 80-81). Παρά την αισθητική των προσόψεων που υιοθέτησε αρχές από την αρχιτεκτονική τάση που αποκλήθηκε ‘αναβίωση της Αναγέννησης’, στο εσωτερικό του σχεδιάστηκε με βάση τη λογική του διαχωρισμού των λειτουργιών: Κάθε υπηρεσία που στεγαζόταν στο κτήριο διέθετε το δικό της χώρο. Οι χώροι στο Ellis Island διέθεταν ομολογουμένως μεγαλύτερες ανέσεις, ευκολίες και καλύτερη υγιεινή από τις υποδομές του προκατόχου του Castle Garden. Ο σχεδιασμός, όμως, δεν ευνοούσε μόνο τους μετανάστες, αλλά και τους ιατρικούς και αστυνομικούς επιθεωρητές, δεδομένου ότι οι χώροι είχαν φτιαχτεί ώστε να εντατικοποιούν τους ελέγχους, κάνοντας τους πιο επιμελείς, αποτελεσματικούς και γρήγορους (Erkkila, 82).

Το πρώτο κτήριο του νησιού επιλέχτηκε να κατασκευαστεί σχεδόν εξ’ ολοκλήρου από ξύλο, πράγμα που συνέβαλλε, από κοινού με την ελλειπή πυρασφάλεια, στην ολοσχερή καταστροφή τους από την πυρκαγιά του 1897. Έπειτα, στη φάση ανακατασκευής των υποδομών, ο κυβερνητικός προγραμματισμός προέβλεπε την κατασκευή ενός συμπλέγματος κτηρίων που θα μπορούσε να υποδεχτεί μισό

εκατομμύριο ανθρώπους ετησίως. Το Γραφείο Μετανάστευσης προέβλεπε σχετική μείωση της μεταναστευτικής ροής στα χρόνια που έρχονται, αγνοώντας, φυσικά, το ιστορικό μέγιστο αφίξεων που θα σημειωνόταν στις αρχές του 20ου αιώνα. Οι υπολογισμοί τους κινούνταν συντηρητικά μεταξύ του μέγιστου που καταγράφηκε το 1892 (500,000), την πρώτη χρονιά λειτουργίας του Ellis Island, και του ελάχιστου που καταγράφηκε το 1898 (λιγότεροι από 200,000) (Erkkila, 95).

Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, από τα μέσα της δεκαετίας του 1880, η Γερμανία, άρχισε να υποδέχεται πολλούς μετανάστες από την ανατολική Ευρώπη και σε πολλές περιπτώσεις εφάρμοσε μηχανισμούς αποκλεισμού. Στο διάστημα 1885-1888, η πρωσική κυβέρνηση εκδιώξε τουλάχιστον 30,000 πολωνούς και εβραίους, οι περισσότεροι από τους οποίους ήταν εποχιακοί εργάτες, ενώ άλλοι είχαν ζήσει στην Πρωσία για χρόνια. Επιπλέον, κατά μήκος των μακρών ανατολικών συνόρων με τη Ρώσικη και Αυστροουγγαρική Αυτοκρατορία, οι πρωσικές αρχές άρχισαν να απορρίπτουν μετανάστες που ήθελαν να φτάσουν στις ΗΠΑ διαμέσου της Γερμανίας, υπό το φόβο της απόρριψης σε αμερικανικό έδαφος και προλαβαίνοντας το κόστος του ταξιδιού της επιστροφής τους. Από το 1885, η Πρωσία επιβάλλει αυστηρές χρηματικές προϋποθέσεις (κάλυψη εξόδων επιστροφής από τους μετανάστες) για να επιτρέψει τη διέλευση μεταναστών από το έδαφος της Γερμανίας – τουλάχιστον 400 μάρκα για κάθε ενήλικο άτομο και 100 για κάθε παιδί. Τα ποσά αυτά δεν ήταν μόνο υπερβολικά υψηλά αλλά και επικίνδυνα να μεταφέρονται σε μετρητά (Brinkmann, 2010, 54).

Το διάστημα 1891 και 1894, η διαβατική μετανάστευση μέσω Γερμανίας επανασχεδιάζεται από τις κυβερνήσεις και τις εμπλεκόμενες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εξ' αιτίας αλληλοδιαπλεκόμενων εξελίξεων. Η ξαφνική και μεγάλη αύξηση της μετανάστευσης εβραίων της Ρωσίας από την άνοιξη του 1891, ο εντεινόμενος ανταγωνισμός των ατμοπλοϊκών εταιρειών, η επιδημία χολέρας στο Αμβούργο του 1892 και οι αυστηροί περιορισμοί των γερμανικών κρατικών αρχών στη διασυνοριακή κινητικότητα με σκοπό τον έλεγχο της μετάδοσης, και τέλος η σκλήρυνση των κανόνων εισόδου από τις ΗΠΑ (Brinkmann, 2010, 56).

Ο μέση συχνότητα απόρριψης μεταναστών και απέλασης μεταναστών την περίοδο 1892-1914 ήταν περίπου 2%. Ο μόνος λόγος εμφάνισης τέτοιων χαμηλών ποσοστών

απόρριψης εντός του Ellis Island ήταν ότι ένα πολύ μεγαλύτερο ποσοστό μεταναστών δεν κατάφεραν να φτάσουν καν εκεί, εξαιτίας ενός καλά επεξεργασμένου συστήματος αποκλεισμού και απόρριψης που λειτουργούσε στα ευρωπαϊκά λιμάνια αναχώρησης, στα σύνορα μεταξύ των χωρών διέλευσης, και στο εσωτερικό της Γερμανίας. Πολλοί από όσους απορρίπτονταν για λογαριασμό των Αμερικανικών αρχών εντός του ευρωπαϊκού εδάφους ήταν εβραίοι της Ρωσίας και της Πολωνίας (Brinkmann, 2013, 2).

Ερευνητές, ακολουθώντας τον Zolberg, ονόμασαν αυτή τη λογική ελέγχου – μετακύλιση της απόφασης περί της αποδοχής ή της απόρριψης στα ευρωπαϊκά λιμάνια αναχώρησης και στα σύνορα των ευρωπαϊκών χωρών διέλευσης – πολιτική του ‘εξ’ αποστάσεως ελέγχου’ (Zolberg, 200, 211, 223-225, 227-229). Οι τεχνικές αυτές σε μεγάλο βαθμό ολοκληρώθηκαν όταν τον έλεγχο και τη διαχείριση της μετανάστευσης προς τις ΗΠΑ ανέλαβε η ομοσπονδιακή κυβέρνηση παίρνοντας τη σκυτάλη από τις επιμέρους πολιτειακές κυβερνήσεις. Χωρίς τον εξ’ αποστάσεως έλεγχο, οι αφίξεις στις ακτές των ΗΠΑ θα ήταν δυσδιαχειρίσιμα μεγάλες, οι δε ρυθμοί απόρριψης υποψήφιων μεταναστών πολύ μεγαλύτεροι, ενώ οι συγκρούσεις μεταξύ εκπροσώπων αντιθετικών αντιλήψεων για τη μετανάστευση θα γνώριζε πρωτοφανείς εντάσεις.

Οι δύο μεγαλύτερες ατμοπλοϊκές εταιρείες της Γερμανίας, HAPAG και Lloyd, διέβλεψαν τη μακροπρόθεσμη οικονομική προοπτική της διατλαντικής επιβατικής κίνησης, μέσα και έξω από τα σύνορα της γερμανίας, πολύ νωρίτερα από πολλές συγκαρινές τους ατμοπλοϊκές τους εταιρείες. (Brinkmann, 2010, 49). Όταν άρχιζαν να εκμεταλλεύονται την μεταναστευτική κίνηση από την ανατολική Ευρώπη, η Πρωσική κυβέρνηση έθετε εμπόδια στην διάσχιση των ανατολικών της συνόρων. Εκείνο που απασχολούσε τις αρχές του Αμβούργου, της Βρέμης και της Πρωσίας ήταν το κόστος του ταξιδιού επιστροφής των ανεπιθύμητων από τις ΗΠΑ μεταναστών. Ο εκπρόσωπος των αρχών του Αμβούργου στο Βερολίνο επιβεβαίωνε ότι η πρωσική απορριπτική πολιτική σχετιζόταν με τις αυστηρότερες προϋποθέσεις εισόδου που επέβαλλαν οι ΗΠΑ. Το 1887, οι εταιρείες HAPAG και Lloyd, μετά από πιέσεις προς τις εμπλεκόμενες κυβερνήσεις, πέτυχαν να εξαιρεθούν οι επιβάτες τους από τους πρωσικούς οικονομικούς αποκλεισμούς, και σε αντάλλαγμα να καλύπτουν τα έξοδα ακούσιου επαναπατρισμού, κυρίως από τις ΗΠΑ (Brinkmann, 2010, 54-55).

Για να εκμεταλλευτούν πλήρως το ανταγωνιστικό πλεονέκτημά τους, οι δύο γερμανικές εταιρείες εξασφάλισαν τη συνεργασία της πρωσσικής κυβέρνησης, και σχεδίασαν ένα σύστημα μετανάστευσης που τους έδινε ολοκληρωτικό έλεγχο στη διατλαντική μετανάστευση από την ανατολική Ευρώπη, ενώ ταυτόχρονα, ανταποκρίνονταν στις αυξημένες ανησυχίες των εμπλεκόμενων κυβερνήσεων. Οι ιδιωτικά διευθυνόμενοι σταθμοί ελέγχου στα ανατολικά σύνορα της Πρωσίας αποτέλεσαν έκφραση της εμπλοκής μη κρατικών ιδιωτικών οργανισμών και ομάδων πίεσης στη σφαίρα των κρατικών αρμοδιοτήτων (Brinkmann, 2010, 56).

Η ανάληψη ελεγκτικών καθηκόντων από τις δύο μεγαλύτερες γερμανικές ατμοπλοϊκές εταιρείες συνέβη μετά από την επιδημία χολέρας στο Αμβούργο το 1892. Το επιδημικό κύμα έκανε τις αμερικάνικες αρχές να διακόψουν σχεδόν ολοκληρωτικά της μεταναστευτική κίνηση για αρκετούς μήνες (Brinkmann, 2013, 11). Επιπλέον, μετά το επιδημικό κύμα, που εσφαλμένα κάποιοι το απέδωσαν στους εβραίους της Ρωσίας, οι αμερικανικές αρχές ζητούσαν αποδείξεις ιατρικών ελέγχων και μια περίοδο καραντίνας πριν την αναχώρηση των πλοίων (Brinkmann, 2006, στο <https://www.history.ac.uk/ihr/Focus/Migration/articles/brinkmann.html>).

Μέσω απειλών προς τη Γερουσία του Αμβούργου, ο γενικός διευθυντής της HAPAG Albert Ballin, κατάφερε να άρει τον αποκλεισμό ρώσων υπηκόων από τους σταθμούς ελέγχου του λιμανιού της πόλης. Επιπλέον, με συνεχείς πιέσεις προς τον αυτοκρατορικό υπουργό εσωτερικών και πρωθυπουργό της Πρωσίας κόμη του Eulenburg, ο Ballin από κοινού με τον γενικό διευθυντή της Lloyd, Heinrich Wiegand, έπεισαν την κυβέρνηση να αποδεχτεί μια νέα αντίληψη σχετικά με τον έλεγχο και την διαχείριση της μετανάστευσης από την ανατολική Ευρώπη, που ευγραμμιζόταν με τις αμερικανικές εξελίξεις επί του θέματος. Στον πυρήνα αυτής της νέας αντίληψης βρισκόταν η αναγνώριση ότι η μακριά συνοριογραμμή ανάμεσα στην Πρωσία και τις δύο αυτοκρατορίες δεν μπορούσε, και ως εκ τούτου ήταν ανώφελο, να σφραγιστεί με συμβατικά μέσα. Οι δύο διευθυντές έπεισαν τον Eulenburg ότι η εντατικοποίηση των αστυνομικών ελέγχων και η ανέγερση συνοριακών φρακτών ήταν μέτρα εκ προοιμίου αναποτελεσματικά. Αντίθετα, η μόνη τοποθεσία όπου οι μετανάστες καθίσταντο πλήρως ορατοί και μπορούσαν να υποβληθούν σε ελεγκτικές διαδικασίες ήταν στα λιμάνια της αναχώρησης, το Αμβούργο ή τη Βρέμη.

Οι δύο ατμοπλοϊκές πρότειναν την αποκλειστική διαχείριση της μεταναστευτικής κίνησης από τα πρωσσικά σύνορα μέχρι και τα λιμάνια της αναχώρησης, εφαρμόζοντας απορριπτικούς κανονισμούς που ευθυγραμμίζονταν με τις νέες απαιτήσεις των ΗΠΑ. Η πρόταση έγινε δεκτή, δεδομένου ότι απάλλασσε την πρωσσική κυβέρνηση από το κόστος επαναπατρισμού των ανεπιθύμητων και τις διπλωματικές πιέσεις των ΗΠΑ (Brinkmann, 2010, 58-59).

Από το 1894 μέχρι το 1914, οι δύο εταιρείες κατείχαν το πληρεξούσιο της διαχείρισης της μεταναστευτικής διέλευσης από την ανατολική Ευρώπη προς τις ΗΠΑ, από την στιγμή της εισόδου στη γερμανική επικράτεια μέχρι την επιβίβαση στα λιμάνια της Βρέμης και του Αμβούργου, αναλαμβάνοντας τα κόστη όλων των ακούσιων επιστροφών λόγω απόρριψης στο Ellis Island (Brinkmann, 2013, 13-15, Brinkmann, 2010, 49). Το πρωτοφανές στοιχείο στη συγκυρία ήταν η ανάθεση μιας αμιγώς κρατικής λειτουργίας σε δύο ιδιωτικές επιχειρήσεις, για λόγους γεωγραφικούς, οικονομικούς και πολιτικούς. Οι δύο εταιρείες ανέλαβαν μη κρατική δράση, ενώ τα διευθυντικά τους κλιμάκια υπήρξαν ισχυρές ομάδες πίεσης, καθώς διαπραγματεύονταν σε πρώτο πρόσωπο με την γερμανική, βρετανική και αμερικανική κυβέρνηση.

Οι εξελίξεις αυτές είχαν επίδραση στις υποδομές και τους μηχανισμούς ελέγχου και διαχείρισης της μεταναστευτικής κινητικότητας. Όπως ειπώθηκε, τον Ιανουάριο του 1892, το εμβληματικό κέντρο επιθεώρησης μεταναστών στο Ellis Island της Νέας Υόρκης ανοίγει τις πύλες του. Στους μήνες που ακολουθούν τίθενται σε λειτουργία παρόμοιοι αλλά μικρότεροι σταθμοί ελέγχου σε άλλα λιμάνια υποδοχής των ΗΠΑ. Από την άλλη, η de facto ιδιωτικοποίηση των ελέγχων στα ανατολικά σύνορα της Πρωσσίας περιλάμβανε την ανέγερση ενός δικτύου πρόχειρων σταθμών ελέγχου, τη χρήση των υπάρχοντων συνοριακών περασμάτων και των λοιμοκαθαρτικών υποδομών. Το Νοέμβριο του 1891, λίγες μόλις εβδομάδες πριν αποβιβαστούν οι πρώτοι μετανάστες στο Ellis Island, οι πρωσσικές αρχές έθεσαν σε λειτουργία το σιδηροδρομικό σταθμό μεταναστών του Ruhleben, στα περίχωρα του Βερολίνου. Το 1892, αναγέρθηκε στο χώρο του λιμανιού του Αμβούργου ένα πρόχειρο στρατιωτικού τύπου σύμπλεγμα κτηρίων για την συγκέντρωση, τον έλεγχο και την τήρηση σε καραντίνα μεταναστών που κατευθύνονταν στις ΗΠΑ (Brinkmann, 2013, 13-15, Brinkmann, 2010, 57).

Στο διάδρομο που ένωνε τη Ρωσία και την Πολωνία με τη Γερμανία κι από εκεί με τις ΗΠΑ, ο «στρατός» του ελεγκτικού μηχανισμού αποτελούνταν από υπαλλήλους των ναυτιλιακών επιβατικών εταιρειών (HAPAG, German Loyd), από προσωπικό των αμερικάνικων προξενείων, από τοπικούς αστυνόμους και αξιωματούχους (Brinkmann, 2013, 2). Λιγότερο εμβληματικά από το Ellis Island, αυτά τα σημεία ελέγχου – αφανείς σιδηροδρομικοί σταθμοί, πρόχειρες υποδομές μαζικής άφιξης και καταλογογράφησης μεταναστών στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρομικούς σταθμούς, σημεία έλεγχου στις πόλεις-λιμάνια και προηγούμενα σημεία ελέγχου κατά μήκος των εθνικών συνόρων ή εντός αυτών – στήνονται λιγότερο ή περισσότερο πρόχειρα.

Εκατοντάδες χιλιάδες εβραίοι, πολωνοί, ουκρανοί και άλλοι μετανάστες από τη Ρωσία και την Αυστροουγγαρία ακολούθησαν την ίδια διαδρομή και είχαν την ίδια αντιμετώπιση στο δρόμο τους για την Αμερική ή άλλους προορισμούς. Πολλοί από αυτούς δεν διέθεταν επίσημα έγγραφα, και συχνά ταξίδευαν σε σφραγισμένα βαγόνια μέχρι τη Βρέμη ή το Αμβούργο. Εκατοντάδες χιλιάδες ανατολικοευρωπαίοι διέσχισαν τη Γερμανία σε βαγόνια εμπορευμάτων. Ο λόγος ήταν ότι μετά τα ρωσικά σύνορα οι επιβάτες αυτοί έπρεπε να διαχωριστούν από τους υπόλοιπους εξαιτίας της εθνοφυλετικής καταγωγής τους (Eilers, 63).

Η χρήση περικλειστων βαγονιών για τη μεταφορά ανατολικοευρωπαίων στο γερμανικό έδαφος ήταν μια συνήθης πρακτική. Μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1890, όλο και περισσότεροι εν διελεύσει μετανάστες από την ανατολική Ευρώπη ταξίδευαν σε σφραγισμένα τραίνα από τα πρωσσικά σύνορα μέχρι τα λιμάνια του Αμβούργου και της Βρέμης, συχνά με μια σύντομη στάση στον λοιμοκαθαρτικό σταθμό του Ruhleben (Brinkmann, 2006, στο <https://www.history.ac.uk/ihr/Focus/Migration/articles/brinkmann.html>, Brinkmann, 2010, 60).

Ο μικρός σταθμός Ruhleben, αρκετά χιλιόμετρα από την πόλη του Βερολίνου και σε απομονωμένη τοποθεσία, τέθηκε σε λειτουργία το 1891, μερικούς μήνες πριν αρχίσει να λειτουργεί το Ellis Island. Για πάνω από 20 χρόνια, αποτέλεσε κρίσιμη στάση στο διαβατικό ταξίδι μέσω Γερμανίας. Εκεί γερμανοί λειτουργοί, κάποιοι ντυμένοι με άσπρες στολές, διαχώριζαν τους άντρες από τις γυναίκες και τα παιδιά και συγκέντρωναν τις αποσκευές τους σε ένα μεγάλο σωρό, εν μέσω ενός πραγματικού

χάους από φοβισμένους και συγχυσμένους μετανάστες. Οδηγούμενοι σε ένα μικρό κτήριο υποβάλλονταν σε απολύμανση μέσα σε απαρχαιωμένες δομές υγιεινής, για να ξαναστοιβαχτούν πίσω στα τραίνα με κατεύθυνση το Αμβούργο. Στην τελευταία τους αυτή στάση κρατούνται σε καραντίνα για περίπου δύο βδομάδες. Μέσα στα επόμενα χρόνια οι γερμανικές αρχές δημιούργησαν πολλούς παρόμοιους σταθμούς στα σύνορα με τη Ρωσία (Brinkmann, 2006, στο <https://www.history.ac.uk/ihr/Focus/Migration/articles/brinkmann.html>).

Οι εν διελεύσει μετανάστες που δεν κατάφερναν να περάσουν τις συνεχόμενες επιθεωρήσεις κατά μήκος του διαβατικού διαδρόμου απελούνονταν έξω από τα ανατολικά σύνορα της Γερμανίας, υπό τη συνοδεία τοπικών αστυνομικών οργάνων που άνηκαν στο μισθολόγιο των ατμοπλοϊκών εταιρειών (Brinkmann, 2010, 59). Οι ακουσίες επιστροφές πίσω από τα σύνορα δεν ήταν ασήμαντες αριθμητικά. Από το 1900 μέχρι το 1914, γερμανοί αξιωματούχοι και υπάλληλοι ναυτιλιακών εταιρειών απέλυναν ετησίως περίπου 10,000 ανατολικοευρωπαίους/-ες που κατευθύνονταν στις ΗΠΑ. Οι περισσότεροι δεν κατάφεραν να περάσουν σε γερμανικό έδαφος, γιατί σε πολλές περιπτώσεις δεν είχαν μαζί τους αρκετά μετρητά για να χρηματοδοτήσουν το ταξίδι της ακούσιας επιστροφής τους, αν οι αμερικάνικες αρχές τους απέρριπταν. Επίσης, σε μια τέτοια περίπτωση το κόστος της επιστροφής βάραινε αποκλειστικά τις επιβατικές εταιρείες, οπότε κι αυτές απαιτούσαν κάποιος όχι μόνο να έχει τα χρήματα για να φτάσει στις ΗΠΑ, αλλά και για να επιστρέψει στην Ευρώπη αν χρειαστεί. Όχι τυχαία, λοιπόν, η απόφαση για την απόρριψη των φτωχών μεταναστών λαμβανόταν από το προσωπικό των ναυτιλιακών, εντός μιας νομικά γκρίζας ζώνης που ενθάρρυνε τη μεροληπτική αντιμετώπιση επιβατών των HAPAG και Lloyd, την αυθαίρετη απόρριψη ή την εκβιαστική υπερχρέωση επιβατών με εισιτήρια ανταγωνιστικών εταιρειών (Brinkmann, 2013, 8-9, Brinkmann, 2010, 61,65).

Το εξ'αποστάσεως σύστημα ελέγχου που καθιέρωσαν οι ΗΠΑ μετά το 1891 μετέβαλλε τη φυσιογνωμία της διατλαντικής μετανάστευσης. Για πρώτη φορά η Γερμανία εισήγαγε καλά επεξεργασμένες διαδικασίες ελέγχου και καταγραφής των μετανάστων, χωρίς να μπλοκάρει τη κυκλοφορία τους κατά μήκος της επικρατείας της. Τα οικονομικά οφέλη αυτής της κίνησης υπήρξαν τεράστια για τις γερμανικές σιδηροδρομικές και ναυτιλιακές εταιρείες, όπως αντίστοιχα ήταν τα οφέλη για τις αμερικάνικες σιδηροδρομικές εταιρείες.

Οι όροι των συμφωνιών επιβάλλονταν κυρίως από τις ΗΠΑ, δεδομένου ότι αποτελούσα την κύρια χώρα υποδοχής μεταναστών (Brinkmann, 2006, στο <https://www.history.ac.uk/ihr/Focus/Migration/articles/brinkmann.html>).

Η ανάθεση του ελέγχου στους κρατικούς και ιδιωτικούς θεσμούς μιας χώρας διαβατικής μετανάστευσης, για λογοριασμό της χώρας υποδοχής, δεν αποτελεί μόνο μια καινοφανή πρακτική διαχείρισης και παρέμβασης δι' αντιπροσώπων, αλλά και μια μετάβαση στην εποχή της διακυβέρνησης πληθυσμών σε κίνηση. Αν κάποιος θέλει να τεκμηριώσει μια τέτοια μετάβαση και να διαπιστώσει αν ο όρος 'εποχή της κυκλοφορίας μεταναστών' έχει εντέλει κάποιο νόημα, θα πρέπει, και πάλι, να στραφεί προς τα μέσα μεταφοράς και τους σταθμούς υποδοχής.

Η μετατόπιση προς τη συνεχή κυκλοφορία είναι φανερή στους χωροταξικούς μετασχηματισμούς των σταθμών υποδοχής με βασικότερο παράδειγμα το ίδιο το Ellis Island. Σε αντίθεση με το σταθμό Castle Garden (προκάτοχος σταθμός υποδοχής μέχρι το 1888), ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός του Ellis Island επέτρεψε τη μετατροπή του ελέγχου, της επιθεώρησης και της καταγραφής των αφίξεων σε ένα σύνολο διαδικασιών που παρουσίαζαν γραμμική ροή και ασταμάτητη κυκλοφορία κινούμενων σωμάτων (Erkkila, 92)

Επιπλέον, για τους ίδιους τους μηχανικούς και τους κυβερνητικούς επιτρόπους επι του θέματος, στο σχεδιασμό ενός σταθμού μεταναστών, μια από τις θεμελιώδεις μέριμνες των αρχιτεκτόνων ήταν η υλοποίηση της αδιάκοπης κυκλοφορίας. Για την ακρίβεια το αρχιτεκτονικό γραφείο Boring & Tilton υπερέκρασε τους συναγωνιστές του, βασιζόμενο σε αυτήν ακριβώς την έννοια της κυκλοφορίας, οριζόμενη ως ανεμπόδιστη κυκλοφορία μιας συνεχούς ανθρώπινης ροής (Erkkila, 93).

Το κοντινότερο ανάλογο κτήριο ήταν ο σιδηροδρομικός σταθμός. Τα δύο είδη κτηρίων παρουσίαζαν ομοιότητες στα βασικά τους χαρακτηριστικά: Την απαίτηση της εξυπηρέτησης της απόβιβασης, συλλογής και διανομής μεγάλων και ξαφνικών ομάδων ανθρώπων με την λιγότερη δυνατή καθυστέρηση ή απώλεια διαχείρισης. Βέβαια, το Ellis Island ήταν ακόμα πιο περίπλοκο δεδομένου ότι διέθετε λειτουργίες ιατρικής υποδομής, φιλοξενίας και διοικητικής κράτησης.

Όπως ειπώθηκε, ήταν αντίληψη των κυβερνητικών επιτρόπων ότι το κέντρο υποδοχής του Ellis Island θα αποτελέσει παγκόσμιο πρότυπο για την μετανάστευση. Και

σίγουρα αποτέλεσε. Όχι τόσο μέσα από τη μίμηση του απαράμιλλου για την εποχή μεγέθους του, όσο μέσα από τη σχεδιαστική λογική του, η οποία μπορούσε να εφαρμοστεί και σε άλλα περιβάλλοντα με περισσότερο πρόχειρες και μικρότερης κλίμακας υποδομές. Μια λογική που στηνόταν απέναντι σε ένα μαζικό φαινόμενο μετακίνησης του οποίου τα χαρακτηριστικά προσπάθησε να γνωρίσει, να καναλιζάρει, να ρυθμίσει και επιλεκτικά να ανακόψει.

Σε μεγάλο βαθμό, το Ellis Island λειτούργησε ως μια σχεδόν αυτόνομη πόλη, με το δικό της δίκτυο μεταφορών, νοσοκομείο, τμήμα υγιεινής, εργοστάσιο ενέργειας. Η νησιωτική του τοποθεσία επιβεβαίωνε ένα σταθερό χαρακτηριστικό της διαχείρισης της μεταναστευτικής κινητικότητας, που δεν ήταν άλλο από τη χωρική λειτουργία της απομόνωσης. Για τους μετανάστες, η εποπτευόμενη κίνηση συνδυάστηκε με τη χωρική λειτουργία της απομόνωσης και του διαχωρισμού.

Πράγματι, η απομόνωση διαπερνούσε σχεδόν όλες τις υλικότητες του μεταναστευτικού ταξιδιού. Απομόνωση στους χώρους μεταναστών στα τραίνα και πλοία, διαχωρισμός και απομόνωση από το γενικό επιβατικό κοινό στους σταθμούς και τους χώρους αναμονής (Erkkila, 104-105). Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το λοιμοκαθατήριο του Ruhleben. Σε όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1880, οι αρχές του Βερολίνου ανησυχούσαν ότι η μαζική διαβατική μετανάστευση θα απειλούσε την κοινωνική τάξη, ιδιαίτερα στο Βερολίνο, όπου οι σταθμοί διέλευσης γειτνιάζαν με τους μεγάλους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Αποφάσισαν, ως εκ τούτου, να απομονώσουν τη διαβατική μεταναστευτική κίνηση και να εξορθολογίσουν την κυκλοφορία της. Η αρχική και κύρια λειτουργία του λοιμοκαθαρτικού σταθμού του Ruhleben, στα περιχωρά του Βερολίνου, ήταν να απομακρύνει τους μετανάστες από το κέντρο της πόλης. Στο σταθμό αυτό, οι μετανάστες βρίσκονταν σε αναμονή για μετεπιβίβαση υπό κρατική επιτήρηση, χωρίς τη δυνατότητα να περιπλανηθούν στην πόλη (Brinkmann, 2010, 57).

Η ταχύτητα επεξεργασίας και διεύθυνσης της ροής ανθρώπων έδινε έμφαση στην αντίληψη ότι επρόκειτο για ένα ένα μαζικό υποκείμενο, χωρίς ατομικά χαρακτηριστικά, μακριά από την αυταξία που οι φιλελεύθερες πολιτικές συνήθιζαν ρητορικά να αποδίδουν στο άτομο. Καμία ατομικότητα δεν αναγνωρίστηκε στην εργατική τάξη/μάζα.

Ο σχεδιασμός και η χωροθέτηση των χώρων αναμονής μεταναστών διατήρησε τη λογική των διαχωρισμών που οργάνωνε τα βαγόνια, και της οποίας αποτελούσε λειτουργική συνέχεια. Ακόμα και στις περιπτώσεις που οι χώροι αναμονής μεταναστών βρίσκονταν εντός των κεντρικών κτηρίων των σταθμών, οι μετανάστες παρέμειναν διαχωρισμένοι από το υπόλοιπο επιβατικό κοινό. Εκεί όπου, λόγω γειτνίασης των χώρων αναμονής, υπήρχε μεγάλη πιθανότητα συνάντησης μεταναστών και λοιπών επιβατών, υπάλληλοι των εταιρειών παρακολουθούσαν τις επαφές αυτές και προσπαθούσαν να τις ελαχιστοποιήσουν, οδηγώντας τους μετανάστες στους χώρους αναμονής τους ή στα τρέινα τους (Erkkila, 167).

ΟΙ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΤΗΣ ΝΕΩΤΕΡΙΚΟΤΗΤΑΣ

Πέρα από τη χωρική απεδαφικοποίηση, η μετανάστευση εμπλέκει και μια διαδικασία χρονικής εξάρθρωσης: Το παρελθόν θεωρείται συνδεδεμένο με μια προηγούμενη κατάσταση κατοίκησης που γίνεται αδύνατη στον παρόντα χρόνο. Η εγκατάλειψη, λοιπόν, το τόπου καταγωγής είναι πάντα ένα ζήτημα που εμπλέκει ενεργά τη μνήμη και τους μετασχηματισμούς της, καθώς και την ασυνέχεια μεταξύ παρελθόντος και παρόντος (Ahmed, 91).

Η μετανάστευση του 19^{ου} αιώνα αποτέλεσε μια ανθρώπινη κίνηση μεταξύ εθνών-κρατών, διαφορετικών σταδίων οικονομικής ανάπτυξης, ειδών εργασίας, αγροτικής και βιομηχανικής, αλλά και ανάμεσα σε διαφορετικές εννοήσεις του χρόνου, από τον αγροτικό, 'φυσικό' χρόνο, στον βιομηχανικό 'ωρολόγιο' χρόνο. Ήδη ο Γκαίτε είχε επισημάνει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του στην Ιταλία τη διαφορετική εμβίωση του χρόνου των Ιταλών σε σύγκριση με τους Γερμανούς. Οι πρώτοι διέθεταν μια πιο ποιοτική αντίληψη του χρόνου που δεν βασιζόταν σε κάποια κουλτούρα της ακρίβειας και του προγραμματισμού, τη στιγμή που οι Γερμανοί ήταν πιο προσκολλημένοι στον ωρολόγιο χρόνο. Μισό αιώνα αργότερα, τη δεκαετία του 1880, η ρύθμιση των σιδηροδρομικών και ατμοπλοϊκών δρομολογίων έκανε απαραίτητη την εφαρμογή ενός συστήματος παγκόσμιου χρόνου.

Οι διαβουλεύσεις για την εφαρμογή ενός συστήματος παγκόσμιου χρόνου ξεκίνησαν μετά την όλο και πιο συχνά υιοθετούμενη από τις ευρωπαϊκές χώρες ίδρυση του κοινού εθνικού χρόνου. Το Νοέμβριο του 1840, οι διευθύνοντες της England's Great Western Railway όρισαν την ώρα Λονδίνου ως την ωρολογιακή αναφορά για όλους τους σταθμούς και τα δρομολογία της. Από το 1842, στο αγγλικό τύπο δημοσιεύονται άρθρα που ζητούν την κατάργηση του τοπικών ωρολόγιων χρόνων και την εφαρμογή ενός ενιαίου και ομοιόμορφου εθνικού χρόνου. Η ύπαρξη τοπικών ρολογιών είχε δημιουργήσει δυσκολίες, από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα, στις ταχυδρομικές αποστολές. Στα μέσα όμως του 19^{ου} τα χρονικά προβλήματα στη οργάνωση των σιδηροδρομικών δρομολογίων ήταν πιο έντονα και βεβαίως πιο επικίνδυνα. Η υιοθέτηση της τυποποιημένης ώρας του μεσημβρινού του Γκρίνουιτς συνέβη το 1847 (Presner, 61,62).

Όπως έχει επισημάνει ο φιλόσοφος της ιστορίας Reinhart Koselleck, ο κυκλικός εσχατολογικός χρόνος της προνεωτερικότητας διαταράσσεται όταν η εμπειρία των ανθρώπων παύει να ευθυγραμμίζεται με τις προσδοκίες που έχουν για το μέλλον που έρχεται. Για τον Koselleck, η ρήξη που σημειώνεται ανάμεσα στο 'χώρο της ανθρώπινης εμπειρίας' και στον 'ορίζοντα των ανθρώπινων προσδοκιών' αποτελεί το ορόσημο της νεωτερικότητας. Το μέλλον λοιπόν είναι εγγενώς ανοιχτό, ένα πεδίο δυνατοτήτων, και δεν μπορεί να αναχθεί στο παρελθόν (Presner, 59-60).

Ακολουθώντας τον ιστορικό David Landes μπορούμε να πούμε ότι 'η συγκρότηση του σύγχρονου κόσμου' ανάδειξε δύο συμπληρωματικές (κι όχι ασυμφιλίωτες) τάσεις. Από τη μια, η ριζική αποσύνδεση της προσδοκίας από την προηγούμενη εμπειρία, του μέλλοντος από το παρελθόν. Και, από την άλλη, όπως η θεσμοθέτηση του εθνικού ωρολόγιου χρόνου από τις βρετανικές αρχές κατέδειξε, ο νέος χρόνος της νεωτερικότητας έκανε απαραίτητη την επανασύνδεση της εμπειρίας με την προσδοκία μέσω της στρατηγικής σύνδεσης παρελθόντος και μέλλοντος, του προοδευτικού συντονισμού της παράδοσης με την προσμονή. Η θεσμοθέτηση της εργάσιμης μέρας και του εργοστασιακού χρόνου είναι μόνο δύο επεισόδια που μας βοηθούν να συλλάβουμε τα νέα πρότυπα χρονικότητας της νεωτερικής κοινωνικής αναπαραγωγής (Presner, 64).

Τα νέα μέσα μεταφοράς συμβάλουν στο μετασχηματισμό της αντίληψης του χώρου και του χρόνου και στην εδραίωση των νέων συναισθημάτων της νεωτερικότητας. Για τον πολιτισμικό γεωγράφο Todd Presner η κατασκευή και η λειτουργία του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου συνιστά μια περίπτωση όπου πραγματώνεται με τρόπο παραδειγματικό η νεωτερική διαδικασία της αποσύνδεσης και επανασύνδεσης μεταξύ εμπειρίας και προσδοκίας. Από τη μια, οι πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες του σιδηροδρόμου υπήρξαν εγγενώς απρόβλεπτες. Το σιδηροδρομικό ταξίδι, από την άλλη, έκρυβε μέσα του την ανάγκη επανασύνδεσης της εμπειρίας με την προσδοκία στη μορφή των δρομολογίων, των προηγούμενων αναχωρήσεων και των μελλοντικών αφίξεων (Presner, 62) και απαίτησε μια αυστηρά προβλέψιμη σχέση μεταξύ εμπειρίας και προσδοκίας για την απρόσκοπτη λειτουργία και την πρόληψη καταστροφών. Ο κίνδυνος, βεβαίως, ενός ατυχήματος δεν μπορούσε να αποκλειστεί, εξ' αιτίας της πολυπλοκότητας του συστήματος, κάνοντας την ενδεχομενικότητα, υπό τη μορφή υπολογίσιμου και διαχειρίσιμου ρίσκου, ένα κεντρικό χαρακτηριστικό των νέων μεταφορών. Οι παραπάνω ιδέες είναι άμεσα εφαρμόσιμες στην ψυχολογία των επιβατών-μεταναστών. Μπορούμε να πούμε ότι η ενδεχομενικότητα και το ρίσκο είναι λέξεις που κωδικοποιούν νέα συναισθήματα.

Οι νέες δυνατότητες κίνησης και ταξιδιού, δεν είχαν μόνο επίδραση στο φυσικό περιβάλλον, αλλά συνεισέφεραν στη δημιουργία ενός νέου είδους αφήγησης της εμπειρίας (Presner, 67). Σε αυτή την κατεύθυνση, τα ανθρώπινα τεχνήματα, εν προκειμένο το τραίνο και το πλοίο, δανείζουν σημασίες και σύμβολα, από τα οποία διαμεσολαβείται και εκφράζεται η ανθρώπινη εμπειρία, σε ατομικό και συλλογικό επίπεδο. Το 1843, ο ποιητής Heinrich Heine τοποθετούσε το ατμοκίνητο τραίνο στην ίδια γενεαλογία επιτευγμάτων με την εφεύρεση της πυρίτιδας, την ανακάλυψη της Αμερικής, και τη διάδοση της τυπογραφίας. Αυτό βέβαια δεν τον απέτρεπε από το να βλέπει με δυσπιστία και φόβο το νέο μέσο, που σημειωτέον βρισκόταν μονάχα στην αρχή της γιγάντωσής του (Presner, 59). Όπως κι ο Καφκά, περισσότερο από μισό αιώνα μετά, διαπιστώνει τη μετασχηματιστική δύναμη του νέου μέσου στον τρόπο που ζούμε και καταγράφουμε τις εμπειρίες μας (Presner, 59). Το ταξίδι, λοιπόν, φαίνεται να είναι σημαντικό στη δημιουργία κοινωνικού νοήματος (δες Presner, 69-74).

Η κοινωνική αξιολόγηση της κίνησης είναι πάντα ιστορικά προσδιορισμένη, ενώ ποτέ δεν παύει να εξαρτάται από το κοινωνικό στάτους αυτού που κινείται, την κατεύθυνση, τους στόχους και τις αιτίες της κίνησής του. Χωρίς αμφιβολία οι ταξιδιώτες – κινούνται εντός ισχυρών πολιτισμικών, πολιτικών και οικονομικών καταναγκασμών, κι ενώ συγκεκριμένοι ταξιδιώτες είναι προνομιούχοι, άλλοι είναι συστηματικά καταπιεσμένοι (Presner, 71). Σε αυτό το πλαίσιο γίνεται φανερό ότι η δυνατότητα μετανάστευσης εξαρτάται από την πρόσβαση σε κατάλληλες οικονομικές συνθήκες, κέντρα εξουσίας, τεχνολογικά και πληροφοριακά δίκτυα που διευκολύνουν την κίνηση διαμέσου συνόρων και πολιτισμικών πλαισίων (Duncan, Cohen, Thulemark, 2).

Η τεχνολογία, λοιπόν, δεν απελευθερώνει τις ‘νέες’ δυνατότητες για όλους/-ες/ και δεν δημιουργεί συνθήκες συμμετοχικής ισότητας για κάθε φύλο, τάξη και φυλή. Πλάι στη στέρηση ανθρώπινων πολιτικών δικαιωμάτων, πρέπει να προστεθεί, τουλάχιστον σε αυτό που αποκαλούμε ‘κριτική θεωρία, η επιλεκτική στέρηση των δυνατοτήτων κίνησης ή της στάθμισης των ανέσεων και των εμποδίων του ταξιδιού.

Ο χώρος και ο χρόνος της νεωτερικότητας στην περίπτωση των μεταναστών αποδείχτηκε παγκόσμιος αλλά όχι ελεύθερος, η μετακίνηση εξίσου παγκόσμια, αλλά όχι ευχάριστη για όλους. Η ‘πανοραμική αντίληψη’, όρο που εισήγαγε ο γερμανός φιλόσοφος Dolf Sternberger, μια από τις κατεξοχήν νεωτερικές εμπειρίες, όπως έπαιρνε μορφή στο σιδηροδρομικό ταξίδι, αποστερήθηκε από τους μετανάστες επιβάτες (Erkkila, 151).

Η ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑΤΩΝ

Το σύστημα μεταφορών περίμενε τον πρώτο μεγάλο πόλεμο για να χρησιμοποιηθεί αυτή τη φορά όχι για τη μεταφορά μεταναστών, αλλά όπλων και στρατιωτών. Πώς ένιωθαν οι μετανάστες μέσα σε αυτούς τους χώρους; Πώς βίωναν συναισθηματικά όλο αυτό το επίπονο ταξίδι.

Κάποιες έννοιες από τη θεωρία των συναισθημάτων του ιστορικού William Reddy (*The Navigation Of Emotions*) μπορούν να μας βοηθήσουν να τοποθετήσουμε τη μεταναστευτική ταξιδιωτική εμπειρία εντός ενός ερμηνευτικού πλαισίου. Οι έννοιες

πρώτα θα παρουσιαστούν με συντομία και έπειτα θα προσπαθήσουμε να τις θέσουμε σε λειτουργία στην περίπτωση μελέτης. Σύμφωνα με τον Reddy, οι αλληλοσυνδεόμενες αυτές έννοιες είναι επαρκείς για να επιτρέψουν ένα τύπο ιστοριογραφικής ανάλυσης που είναι εθνογραφικά πλούσιος, ευαίσθητος στην απόκλιση και την ετερογένεια, και πολιτικά τοποθετημένος. Ο στόχος δεν είναι οι έννοιες αυτές να εφαρμόζονται μηχανικά σε κάθε σύνολο στοιχείων, αλλά να τις διατηρούμε σε ετοιμότητα στο παρασκήνιο (Reddy, 129-130).

Σύμφωνα με τον Reddy, τα συναισθήματα συνδέονται πάντα με κάποιο στόχο. Το κύριο χαρακτηριστικό του συναισθηματικού βίου (emotional life) είναι η ικανότητα συναισθηματικής πλοήγησης (emotional navigation). Πολλοί ανθρωπολόγοι, σε μη δυτικά πεδία έρευνας, ερμηνεύουν τα ανθρώπινα συναισθήματα όχι ως βιολογικές αντιδράσεις ή ιδιωτικές ενεργοποιήσεις, αλλά ως συλλογικές επιτελέσεις (collective performances), ως δημόσιες εκφραστικές πρακτικές. Τα συναισθήματα, σύμφωνα με το Reddy, εκφράζονται μέσω μιας ειδικής κατηγορίας ομιλιακών ενεργημάτων, που δεν ταυτίζονται ούτε με τις περιγραφικές ούτε με τις επιτελεστικές προτάσεις. Είναι ενεργήματα ταυτόχρονα διερευνητικά και μετασχηματιστικά του εαυτού.

Η **συναισθηματική ελευθερία** δεν ταυτίζεται με την ελευθερία ορθολογικών επιλογών. Η συναισθηματική ελευθερία έχει να κάνει με τις μετασχηματιστικές εμπειρίες και περιστάσεις κατά τις οποίες η τροχιά της ζωής αλλάζει. Είναι η ελευθερία να αλλάζεις στόχους προσαρμοζόμενος σε περίπλοκες καταστάσεις που προκαλούν σύγχυση. Η συναισθηματική ελευθερία δεν είναι χωρίς περιορισμούς, δεν είναι απόλυτα συνειδητή και πολλές φορές έρχεται σε αντίθεση με τους εμπρόθετους στόχους του υποκειμένου.

Η **συναισθηματική οδύνη** είναι μια μορφή σύγκρουσης στόχων. Η **συναισθηματική προσπάθεια**, από την άλλη, είναι μια μορφή διατήρησης της στοχοπροσήλωσης, ακόμα κι αν προκαλείται με αυτό τον τρόπο συναισθηματική οδύνη.

Για τον Reddy, η συναισθηματική ελευθερία και η συναισθηματική οδύνη δεν είναι αντίθετες έννοιες. Η κατάσταση της συναισθηματικής ελευθερίας δεν είναι απαλλαγμένη από το συναισθηματικό πόνο, τη δυσανεξία κλπ. Επίσης, η συναισθηματική ελευθερία δεν μπορεί παρά να απαιτεί προσπάθεια για να επιτευχθεί.

Τα **συναισθηματικά καθεστώτα**, σε κάποια αναλογία με τα πολιτικά καθεστώτα, είναι ένα σύνολο κανονιστικών συναισθημάτων και τελετουργιών, πρακτικών, γλωσσικών και σωματικών ενεργημάτων που τους δίνουν έκφραση και τα εμψυθούν. Το συναισθηματικό καθεστώς, για το Reddy, αποτελεί αναγκαία θεμελίωση για κάθε πολιτικό καθεστώς.

Η **επιφορά και πρόκληση σύγκρουσης στόχων** (goal conflict) είναι το συναισθηματικό αποτέλεσμα της εφαρμογής πολιτικών τιμωρίας, βασανισμού, αποπομπής ή φυλάκισης ως μορφές κύρωσης για την απόκλιση από ένα συναισθηματικό καθεστώς.

Τέλος, το **συναισθηματικό καταφύγιο** είναι μια κοινωνική σχέση, μια τελετουργία ή μια οργάνωση, που διαθέτει ή όχι ιδεολογική δικαιολόγηση, εντός της οποίας το υποκείμενο απαλλάσσεται προσωρινά από τις κυρίαρχες συναισθηματικές νόρμες και, εξ' αιτίας αυτού, χαλαρώνει την συναισθηματική προσπάθεια που καταβάλλει. Είναι σημαντικό ότι ένα συναισθηματικό καταφύγιο μπορεί να ενισχύσει ή να απειλήσει ένα συναισθηματικό καθεστώς.

Το σχήμα αυτό για την περίπτωση των μεταναστών από την ανατολική Ευρώπη γίνεται ως εξής: Οι μετανάστες πραγματώνουν την συναισθηματική τους πλοήγηση μέσα από την πραγματική, υλική τους πλοήγηση εντός μιας άγνωστης στις λεπτομέρειές της πολιτικής και γεωφυσικής γεωγραφίας. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους, η συναισθηματική τους ελευθερία ταλαντεύεται με την συναισθηματική τους οδύνη, ενώ οι ίδιοι αντιλαμβάνονται ότι απαιτείται σημαντική συναισθηματική προσπάθεια για να πραγματοποιηθεί το ταξίδι. Το συναισθηματικό καθεστώς που τους υποδέχεται, από τα πρωσικά σύνορα μέχρι το Elis Island, καθεστώς που ενώ περιλαμβάνει διαφορετικές εθνικές επικράτειες, εντούτοις ενορχηστρώνεται από τις εξ' αποστάσεως απαιτήσεις των ΗΠΑ, τους προκαλεί σε συνεχόμενες περιστάσεις σύγκρουση στόχων. Οι ίδιοι βρίσκουν συναισθηματικό καταφύγιο σε επιμέρους αλληλέγγυες ομάδες που αναγκαία δημιουργούνται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Βέβαια δεν πρέπει να υπερβάλλουμε ως προς την αλληλεγγύη. Είναι ενδεικτικό ότι οι οι ναυτιλιακές και σιδηροδρομικές εταιρείες Οι διαχωρισμένοι χώροι των σιδηροδρόμων δεν εξέφραζαν μόνο τις προκαταλήψεις των αμερικανών επιβατών

προς τους νεοφερμένους, αλλά ενίσχυαν αποτελεσματικά τις αντιλήψεις φυλετικής ιεραρχίας που είχαν οι ίδιοι οι μετανάστες, σύμφωνα με τις οποίες οι κινέζοι ήταν φυλετικά κατώτεροι.¹⁵⁵ Κάποιες λοιπόν μεταναστευτικές ομάδες εμπορούνταν από συναισθήματα ανωτερότητας απέναντι σε μετανάστες διαφορετικής εθνοφυλετικής καταγωγής.

Η θεωρία του Reddy για την Ιστορία των Συναισθημάτων μας επιτρέπει να βγούμε από την ατελείωτη θεωρητικοποίηση των εννοιών της κουλτούρας και του πολιτισμού, της εξουσίας και των χαρακτηριστικών της ταυτότητας, όπως η τάξη, η φυλή, το φύλο και η εθνότητα. Σύμφωνα με το Reddy, η μόνη ερώτηση που πρέπει να υποβάλλουμε είναι «ποιος υποφέρει, ποιος υπόκειται σε συναισθηματικό πόνο, κι αν αυτό αποτελεί αναπόφευκτη συνέπεια της συναισθηματικής πλοήγησης (emotional navigation) κάποιου (ατόμου ή κοινότητας), ή αν συμβάλλει στην ενίσχυση ενός περιοριστικού συναισθηματικού καθεστώτος (emotional regime)(Reddy, 130);

Στην περίπτωσή μας αυτοί που δέχονται την συναισθηματική επήρεια του ταξιδιού είναι οι μετανάστες από την ανατολική Ευρώπη. Σίγουρα, ο συναισθηματικός τους ορίζοντας υπόκειται σε μετασχηματισμό εξ' αιτίας της επιλογής τους να μεταναστεύσουν. Γιατί όμως ο δρόμος είχε τόσο πολλά εμπόδια; Οι μετανάστες γνώριζαν καλά εκείνο το πολιτικό και συναισθηματικό καθεστώς που άφηναν πίσω τους. Δεν γνώρισαν όμως από πρώτο χέρι σε ποιο πολιτικό και συναισθηματικό καθεστώς εισέρχονταν.

Για το λόγο αυτό, η θεωρία των συναισθημάτων είναι ενδιαφέρουσα γιατί διανοίγει μια προοπτική τόσο στην ψυχολογική όσο και στην πολιτική ζωή, τόσο εντός της ιδιωτικής όσο και της δημόσιας σφαίρας. As Elliott and Lemert (2006, p. 116). (Brooks, 22). Τούτο διότι το ατομικό συναίσθημα συνδέεται με δομές συναισθημάτων και αυτές με τη σειρά τους με δομές εξουσίας. . (Brooks, 16)

Η ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑΤΩΝ: ΜΕΤΑΞΥ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΙ ΕΛΠΙΔΑΣ

Για καιρό το μοντέλο της κοινωνικής γεωγραφίας της μετανάστευσης στηρίχτηκε στις στατικές έννοιες του τόπου, του έθνους, της επικράτειας. Η παραδοσιακή θέση της κοινωνικής γεωγραφίας, όπως διατυπώθηκε από τον David Harvey, θεώρησε τις τοπικές κουλτούρες καταγωγής ως προμαχώνα στην επέλαση της συμπίκνωσης του

χώρου και του χρόνου από την καπιταλιστική παγκοσμιοποίηση. Σε μια τέτοια χωρική αντίληψη, η στάση και η κίνηση θεωρήθηκαν αντίθετες, ενώ η έννοια της καταγωγής ρομαντικοποιήθηκε και φυσικοποιήθηκε (Brooks, 18).

Η στάση και η κίνηση, η παραμονή στον τόπο καταγωγής και η μετανάστευση δεν μπορούν πλέον να θεωρούνται αντιθετικά ζεύγη. Με δεδομένο ότι το να είναι κανείς εδαφικοποιημένος δεν σημαίνει απαραίτητα ότι μένει στάσιμος και καθορισμένος, όπως το να είναι κινητικός δεν σημαίνει ότι είναι και ξεριζωμένος και απομονωμένος (Brooks, 18-19).

Στη διάρκεια του ταξιδιού οι μετανάστες κινούνται σε μια ζώνη τρωτότητας. Βιώνουν σε κάθε στάση, λόγω ελλειπούς γνώσης της τοπογραφίας ή των προθέσεων των ελεγκτικών μηχανισμών, μια απόκλιση από το στόχο τους, μια σύγκρουση στόχων. Βρίσκονταν πλεγμένοι εντός ενός συναισθηματικού παράδοξου: Σε μια κατάσταση που σε κάθε στάση αντιμετώπιζαν μια πιθανή ανάσχεση του σκοπού τους, για λόγους και προφάσεις οικονομικούς ή υγειονομικούς, κατέληγαν να απεύχονται τις στάσεις, αν και αναγκάζονταν σε αυτές, ενώ ήλπιζαν και επένδυαν συναισθηματικά στην απρόσκοπτη κίνηση. Η ανακούφιση της κίνησης και το άγχος της στάσης ήταν οι συντεταγμένες της συναισθηματικής τους σύγκρουσης. Το παράδοξο είναι ότι το κινούμενο μέσο ήταν εκείνο που τους οδηγούσε ταυτόχρονα τόσο προς τον τελικό τους προορισμό, αρά και το τέλος της οδυσσειάς τους, όσο και προς το επόμενο σημείο ελέγχου και στάσης. Το ταξίδι τους είχε, επίσης, κάποια χαρακτηριστικά ομηρίας, πολλές φορές κυριολεκτικά έπρεπε να καταθέσουν ιδιότυπα λύτρα για να αφεθούν να συνεχίσουν. Άλλες φορές κρατούνταν για πολλές μέρες σε καραντίνα.

Σκοπός, βέβαια, δεν ήταν η συναισθηματική τους συντριβή, δεδομένου ότι τα σύνορα περέμεναν, τουλάχιστον μέχρι το 1914, σχετικά ανοιχτά, αλλά ο πειθαναγκασμός τους και η τιθάσευσή τους. Ακόμα και στο Ellis Island, κανείς δεν ένιωθε ότι το ταξίδι του τελειώνει, όχι μόνο γιατί είχε να διανύσει ακόμα μεγάλες αποστάσεις με τραίνο μέχρι τον τελικό του προορισμό. Η δομή του συστήματος υποδοχής πήγαζε από μια διαδικασία κυρίαρχης απόφασης, μιας τελεσίδικης θετικής ή αρνητικής κρίσης, που πάντα γεμίζει φόβο και υποψίες.

Για παράδειγμα, αν και η ταχύτητα ελέγχου και καταγραφής των αφίξεων εξασφάλιζε ότι στην πλειοψηφία τους οι μετανάστες περνούσαν από την ελεγκτική υποδομή μέσα

σε μερικές ώρες ή στην διάρκεια μιας μέρας(Erkkila, 105), ένα 20% των αφιχθέντων διανυκτέρευε περιμένοντας την ετυμηγορία του από την Ειδική Εξεταστική Επιτροπή (Erkkila, 97), που αποφάσιζε για την απέλαση ή την συνέχιση της κράτησής τους.

Στα σημεία ελέγχου και διέλευσης, οι ελεγχόμενοι ως υφιστάμενοι ιεραρχικά έπρεπε να συγκρατούν τα συναισθήματά τους, είτε ένιωθαν θυμό και οργή, είτε φόβο και απελπισία. Αντίθετα, οι φύλακες, ως εκ της δομής της εξουσιαστικής τους σχέσης με τους διερχόμενους μετανάστες μπορούσαν να αφήσουν αχαλινagώγητα τα συναισθήματά τους, συνήθως την οργή και το θυμό τους, ως τεκμήριο της φιλοπονίας στην άσκηση του ελεγκτικού τους επαγγέλματος. Σε αυτή την κατάσταση μια συναισθηματική ασυμμετρία μεταξύ ελεγκτών και ελεγχόμενων γίνεται προφανής (Albrecht, 29). Αυτή η ιδιότυπη ελευθερία των απανταχού φυλάκων στην οργή και το θυμό κάνει τους τελευταίους να αντιμετωπίζουν εύκολα τους μετανάστες ως παιδιά ή ως ζώα.

Το Μάρτιο του 1905, οι γερμανοί σοσιαλιστές του SPD σε μια δημόσια συζήτηση στο Κοινοβούλιο χρησιμοποίησαν τη λέξη “Menschenfalle” («παγίδα για ανθρώπους»), για να περιγράψουν το σύστημα ελέγχου στα ανατολικά σύνορα. Ένα μήνα αργότερα, το περιοδικό Vorwärts δημοσίευσε την είδηση της αυτοκτονίας ενός ζεύγους εβραίων από τη Ρωσία στο σταθμό ελέγχου του Ostrowo. Το ζευγάρι υποχρεώθηκε σε αναγκαστική επιστροφή επειδή δεν διαθέτε αρκετά χρήματα για ένα πιθανό ταξίδι επιστροφής σε περίπτωση απόρριψής τους στις ΗΠΑ. Από στοιχεία του αρχείου του σταθμού μεταναστών του Αμβούργου, γνωρίζουμε ότι σε κάποιες περιπτώσεις ασκήθηκαν ποινικές διώξεις σε αξιωματούχους ή υπαλλήλους που παρενόχλησαν, χτύπησαν ή υπερχρέωσαν μετανάστες (Brinkmann, 2010, 78). Μπορούμε να υποθέσουμε βάσιμα ότι οι καταγεγραμμένες περιπτώσεις βίας ή απάτης ήταν πολύ λιγότερες απ’ όσες συνέβησαν πραγματικά και δεν καταγράφηκαν. Από την άλλη μεριά, οι αυτοκτονίες απελπισμένων μεταναστών σίγουρα δεν συνιστούσαν συχνό φαινόμενο.

Οι χώροι ταξιδιού και αναμονής επέφεραν σωματικό πόνο και ταλαιπωρία, ενώ τα σφραγισμένα βαγόνια, τα χαμηλά καταστρώματα και οι απομονωμένοι σταθμοί μεταναστών δεν επέτρεπαν στους μετανάστες την τοπιακή επαφή ούτε την προοπτική πληροφόρησή τους επί της κίνησής τους.

Στις ΗΠΑ, πολλές εταιρείες, όπως η Illinois Central και η Michigan Central Railroads, μετέτρεπαν προσωρινά τα βαγόνια που μετέφεραν σιτάρι για να μεταφέρουν μετανάστες δυτικά, και στην επιστροφή αφαιρούσαν τα καθίσματα για να μεταφέρουν φορτίο ανατολικά (Erkkila, 148). Παρόμοιες πρακτικές εφάρμοσαν και οι ναυτιλιακές εταιρείες στη δυτική και ανατολική διάσχιση του Ατλαντικού.

Τα βαγόνια αυτά δεν διέθεταν αμορτισέρ, καλύμματα για τις ξύλινες και σκληρές θέσεις, ούτε και χώρους κατάκλισης. Μέχρι και τη δεκαετία του 1880, οπότε και άρχισαν να χρησιμοποιούνται βαγόνια μεταναστών με κουκέτες, ανέσεις όπως παροχή νερού, τουαλέτες, φωτισμός, και φούρνος για μαγείρεμα ήταν ελάχιστες. Η έλλειψη διευκολύνσεων ήταν απαραίτητη, όπως υποστήριζαν οι υπεύθυνοι των εταιρειών, για να διατηρηρείται η τιμή των εισιτηρίων χαμηλή και προσιτή. Επιπλέον, τα ξύλινα καθίσματα καθαρίζονταν γρήγορα. Στην πραγματικότητα, ο συνωστισμός στα βαγόνια μεταναστών ικανοποιούσε την αδιάστακτη κερδοφορία των εταιρειών, ενώ ο σχεδιασμός των χώρων αυτών, ώστε να διευκολύνουν την απολύμανση, και όχι το άνετο ταξίδι, συνηγορούσε στην υποτιθέμενη μολυσματικότητα των μεταναστών (Erkkila, 149).

Η ψυχογεωγραφία της μετανάστευσης αποκαλύπτεται ξεκάθαρα στην εμπειρία του ταξιδιού με τρένο. Οι σιδηροδρομικές εταιρείες συχνά μετέτρεπαν περίκλειστα βαγόνια φορτίων σε επιβατικά, προσθέτοντας ξύλινα παγκάκια και παράθυρα δίπλα από την πόρτα των βαγονιών. Ένα ακόμα χαρακτηριστικό των τρένων με τα οποία μετανάστες διέσχισαν τη Γερμανία ή έφταναν στους τελικούς τους προορισμούς στις ΗΠΑ σχετίζεται με τις ψυχογεωγραφικές εντυπώσεις που οι χώροι αυτοί επέτρεπαν και δημιουργούσαν, και πιο συγκεκριμένα με τη δυνατότητα θέασης του κινούμενου τοπίου. Αντίθετα με τα κανονικά επιβατικά τρένα, όπου οι ταξιδιώτες είχαν ανεμπόδιστη θέα μέσα από μεγάλα, ανοιγόμενα γυάλινα παράθυρα, τα τρένα των μεταναστών δεν διέθεταν τέτοια παράθυρα. Στα βαγόνια των μεταστών τα παράθυρα ήταν μικρά ανοίγματα πάνω από το ύψος του ματιού, που μπορούσε κάθε φορά να κοιτάξει ένας. Τα ανοίγματα αυτά δεν προσέφεραν ικανοποιητικό αερισμό και στερούσαν τη δυνατότητα της πανοραμικής θέας και αντίληψης των νέων τόπων, επιτρέποντας μόνο κλεφτές ματιές (Erkkila, 151).

Στο σιδηροδρομικό ταξίδι εντός των ΗΠΑ, η χρήση υποδομών αποχωρητηρίων και πόσιμου νερού επιτρεπόταν στους σταθμούς των διαλειμμάτων του ταξιδιού. Εκεί οι μετανάστες μπορούσαν να αγοράσουν φαγητό που κόστιζε αρκετά. Στους σταθμούς αυτούς βρίσκονταν πάντα με το φόβο μη μείνουν πίσω όταν το τραίνο ξεκινήσει. Ήταν γνωστό ότι οι στάσεις διαρκούσαν περίπου είκοσι λεπτά, αλλά ο σταθμάρχης δεν ενημέρωνε με αναφώνηση τους μετανάστες, όπως έκανε συνήθως με τα επιβατικά τραίνα (Erkkila, 150). Μπορεί κάποιος να φανταστεί τη μόνιμη βιασύνη και το αίσθημα φόβου και ανησυχίας, ιδιαίτερα όταν οι περισσότεροι από τους μετανάστες επιθυμούσαν ταυτόχρονα το ίδιο πράγμα, αγορά φαγητού ή χρήση της τουαλέτας.

Το ταξίδι ήταν, επιπλέον, πολύ αργό, καθότι τα βαγόνια μεταναστών προσδένονταν πολλές φορές σε εμπορικές αμαξοστοιχίες, οι οποίες ήταν γενικά πιο αργές, έκαναν μεγάλες στάσεις, ακόμα και διανυκτερεύοντας σε σταθμούς, και παραχωρούσαν την προτεραιότητα διέλευσης στα επιβατικά και ταχυδρομικά τραίνα. Το αργό ταξίδι επιβάρυνε οικονομικά τους μετανάστες, όχι μόνο γιατί έπρεπε να σπαταλήσουν περισσότερα χρήματα σε φαγητό, αλλά ακόμα και για να διανυκτερεύσουν περιμένοντας να ολοκληρωθούν οι φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων. Αυτή η συνθήκη αποτελούσε έναν ακόμα παράγοντα πίεσης, ανησυχίας και οικονομικής ανασφάλειας από μεριάς των μεταναστών, με δεδομένο ότι καθώς το ταξίδι ολοκληρωνόταν τα χρήματά τους λιγόστευαν (Erkkila, 151-152).

Διαμεσολαβούμενοι από το σώμα και τις αισθήσεις, διαφορετικοί χώροι συνδέονται με διαφορετικά συναισθήματα, όπως και ο ίδιος χώρος μπορεί να βιώνεται διαφορετικά από διαφορετικές κοινωνικές ομάδες. Ένα παράδειγμα είναι το κέντρο υποδοχής του Ellis Island. Η μνημειακή και επιβλητική αρχιτεκτονική του κεντρικού κτηρίου του Ellis Island, όπως ανακατασκευάστηκε μετά τη φωτιά του 1897, βιώνονταν διαφορετικά από τους πολίτες της Ν. Υόρκης που θαύμαζαν την καθησυχαστική του παρουσία από απόσταση. Από την άλλη, για πολλούς μετανάστες, το Ellis Island ήταν ένα τρομακτικό μέρος. Ένας τόπος όπου ένα πλήθος ιατρικών επιθεωρητών έσπρωχναν και προωθούσαν το κόσμο σε σειρές, κυβερνητικοί αξιωματούχοι υπέβαλλαν ερωτήσεις σε ανοίκεια γλώσσα, ενώ πάντα υπήρχε ο φόβος του χωρισμού μεταξύ φίλων ή μελών της ίδιας οικογένειας, σε περίπτωση άρνησης εισόδου και απέλασης (Erkkila, 88).

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο μη απόλυτων καταναγκασμών, περέμενε χώρος για μια αυτοσχεδιαστική πλοήγηση των συναισθημάτων τους. Είτε βρίσκονταν στο τραίνο, με την ταχεία του επίγεια διάσχιση, είτε στο πλοίο, με την πλωτή του αργή κίνηση χωρίς στεριανή αναφορά, η συνθήκη αυτή έκανε τους μετανάστες πιο ευαίσθητους απέναντι σε νέα πεδία αβεβαιότητας άγνωστα μέχρι τότε, και πιο εφευρετικούς στο να συνδυάζουν αποσπασματικές και ελλειπείς πληροφορίες, ώστε να διατηρήσουν τη ψυχική και συναισθηματική τους ενότητα και συνοχή.

Αυτή τη γεωγραφία του φόβου και της ανασφάλειας, του ρίσκου και της απειλής εξισορροπούνταν από το συναισθηματικό φορτίο της ελπίδας και της προσδοκίας για μια καλύτερη ζωή. Οι μετανάστες πέρα από ορθολογικά όντα, που σταθμίζουν οφείλη και απώλειες, είναι και συναισθηματικοί δρώντες. Ο τρόπος που περιγράφουν και αξιολογούν το ταξίδι τους ρίχνει λίγο φως για το σύστημα προσδοκιών τους και τα ενεργά τους κίνητρα. Η διάσχιση γεωγραφικών αποστάσεων και τοπικών χρονικών ζωνών διέθετε μια εγγενή αβεβαιότητα, κι ο προγραμματισμός του ταξιδιού, υλικός, οικονομικός και χρονικός έπρεπε να λάβει υπόψη τουλάχιστον ένα μέρος της, με την ελπίδα της ασφαλούς άφιξης να καθορίζει όλη της διαδοχή του ταξιδιού (Presner, 89).

Η γεωγραφία της ανασφάλειας αντανακλάται στις ταξιδιωτικές εντυπώσεις της ρωσοεβραίας Mashke Antin, που εκδόθηκαν λίγο μετά το ταξίδι της το 1894. Γραμμένο στα Αγγλικά, με το αμερικάνικο πλέον όνομα Mary Antin, το *From Plotzk to Boston* (1899) δεν περιγράφει κάτι ασυνήθιστο για το μεταναστευτικό ταξίδι των ανατολικοευρωπαίων προς τις ΗΠΑ: «[...] Είμασταν άστεγοι, δίχως φίλους σε ένα ξένο και παράξενο (*strange*) τόπο», λέει αναφερόμενη στην πρώτη άρνηση εισόδου της οικογένειάς της από πρώσους αξιωματούχους στα σύνορα Ρωσίας-Πρώσσιας (Brinkmann, 2013, 8).

Το *From Plotzk to Boston* προσφέρει πλήθος στοιχείων για το είδος των εμποδίων που αντιμετώπιζαν οι ανατολικοευρωπαίοι, λίγο μετά το 1890, τόσο στην κεντρική Ευρώπη όσο και στα λιμάνια των δυτικών ηπειρωτικών ακτών¹. Μια σύγκριση με το ημερολόγιο του εβραίου δασκάλου Bernhard Felsenthal, που πραγματοποίησε το ταξίδι προς τις ΗΠΑ το 1854, αποκαλύπτει ότι, μολονότι ο ίδιος κινδύνευσε να

¹ «[...] A man came to inspect us, as if to ascertain our full value; strange looking people driving us like dump animals, helpless and unresisting [...]».

πεθάνει στη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού του με ιστιοφόρο, το είδος και η ένταση των ελέγχων των τέλων του 19^{ου} αιώνα ήταν άγνωστα σαράντα χρόνια πριν (Brinkmann, 2013, 7-8).

Ποια είναι, λοιπόν, η σχέση μεταξύ τρέχουσας εμπειρίας και προσδοκίας των μεταναστών; Πώς λειτουργεί αυτή η σχέση στη συνθήκη της ευρωπαϊκής και/ή διαντλαντικής μετανάστευσης των τέλων του 19^{ου} και αρχών του 20^{ου}; Κι αν αυτή η προσδοκία αναγκαία μορφοποιείται από το υποκείμενο όταν αυτό λαμβάνει την πρέπουσα απόσταση παρατήρησης για να προσλάβει την πλήρη συναισθηματική επήρεια των εξωτερικών αντικειμένων (Presner, 78), πώς ήταν, άραγε, οι μετανάστες ικανοί να πραγματοποιήσουν εκείνες τις καθαρές χωρικές διακρίσεις που είναι απαραίτητες, αρχικά για τον προσανατολισμό τους και δευτερογενώς για τη διαμόρφωση των προσδοκιών τους (Presner, 77); Ποια ήταν η ψυχογεωγραφική εντύπωση των μεταναστών, φεύγοντας από τον τόπο καταγωγής τους, πολλές φορές για πρώτη φορά, με μεταφορικά μέσα που αντίκριζαν επίσης για πρώτη φορά;

Η αντίληψη των μεταναστών για την κίνηση και τους τόπους διέλευσής τους μεσολαβούνταν από ένα σύνθετο συναισθηματικό δυναμικό αποτελούμενο από έκπληξη, φόβο, προσδοκία και ελπίδα. Αντίστροφα, οι μετανάστες συσσωρεύαν γνώσεις και συναισθήματα και αποκτούσαν μια προοπτική παρατήρησης του κόσμου γύρω τους μέσα από την εμπειρία της κίνησης (Presner, 76). Η φυσική σχέση του σώματος με την κίνηση και το κινούμενο μέσο (τραίνο, πλοίο) ήταν σημαντική στην οικοδόμηση της αντίληψης του χώρου και του χρόνου του ταξιδιού, και κατ' επέκταση του χώρου και του χρόνου της νεωτερικότητας.

Το δέος που εξέπεμπαν το τεράστιο τραίνο, τα σιδηροδρομικά δίκτυα και οι σταθμοί μετεπιβίβασης, τα πελώρια ατμόπλοια και τα λιμάνια τους, μεσολαβούνταν από μια ζώνη σωματικής ασφάλειας, μια κρίσιμη απόσταση που επέτρεπε τη διατήρηση του αισθήματος της αυτοσυντήρησης (Presner, 78). Σε πολλές περιπτώσεις την απόσταση αυτή από την πραγματικότητα εξασφάλιζε η θρησκευτική πίστη και η προσευχή.

Στην ψυχογεωγραφία του ταξιδιού γενικότερα παραδεχόμαστε ότι κάθε δυνατότητα αναχώρησης προϋποθέτει τη συναισθηματική τουλάχιστον πίστη στην δυνατότητα άφιξης ή επιστροφής σε κάποια *terra firma*, σε μια 'στέρεα γη' (Presner, 80). Η

αίσθηση της ‘στέρεας γης’, πέρα από καθαρά γεωγραφική ιδιότητα, είναι κοινωνικά προσδιορισμένη μέσα από γλωσσικά, πολιτισμικά και συμβολικά δίκτυα.

Πολλοί ταξίδευαν στα τυφλά, ενώ μόνο στα σημεία μετεπιβίβασης είχαν την ευκαιρία να αντικρίσουν τους νέους τόπους στους οποίους είχαν βρεθεί μέσα από ‘μαγικές διαδρομές’. Η θέα του Βερολίνου μέσα από το παράθυρο του τραίνου σόκαρε τη Mary Antin και προφανώς του περισσότερους ανατολικοευρωπαίους. Η αυτοβιογραφική της κατάθεση σκαριφεί τους άξονες του συναισθηματικού της ορίζοντα: «Ζαλίζομαι και μόνο που σκέφτομαι την περιφορά μας μέσα από την πόλη. [...] Παράξενοι σηματοδότες, υπέροχα κτήρια, καταστήματα, άνθρωποι και ζώα, όλα μπλεγμένα σε μια υπέροχη και συγχυσμένη μάζα» (Brinkmann, 2006, στο <https://www.history.ac.uk/ihr/Focus/Migration/articles/brinkmann.html>).

Στη άλλη όχθη του Ατλαντικού δεν βρίσκουμε τους μετανάστες να απολαμβάνουν ανακούφιση. Μια σύντομη περιγραφή των διαδικασιών ελέγχου στο σταθμό υποδοχής του Ellis Island είναι κατατοπιστική των συναισθηματικών συντεταγμένων κατά την άφιξη στις ΗΠΑ.

Η ύπαρξη του Ellis Island ήταν στην πραγματικότητα μια καταφάση στο ταξικό σύστημα των ΗΠΑ. Ιστορικοί έχουν συχνά τονίσει την άνιση μεταχείριση των επιβατών τρίτης θέσης (steerage class) σε σύγκριση με τους πιο εύπορους επιβάτες στη δεύτερη θέση (cabin class).

Τα πλοία από την Ευρώπη που έμπαιναν στο λιμάνι της Ν. Υόρκης προσάραζαν στο σταθμό Barge Office, τον τερματικό σταθμό των επιβατών δεύτερης και πρώτης θέσης. Εκεί, αυτή η κατηγορία επιβατών μετά από σύντομη επιθεωρήση αφήνονταν να εισέλθουν στην πόλη, ενώ οι μετανάστες μεταφέρονταν συνοδευόμενοι από φύλακες στο Ellis Island με μικρότερα πλοία (Erkkila, 88). Όταν έφταναν, αποβιβάζονταν και εισέρχονταν στο κεντρικό κτήριο μέσα από ένα στεγασμένο και περικλειστο διάδρομο. Στο ισόγειο του κτηρίου οι επιθεωρητές διασταύρωναν τα προφορικά στοιχεία των μεταναστών με εκείνα που είχαν υποβάλλει οι ναυτιλιακές εταιρείες, ενώ προωθούνταν με την αριθμητική σειρά που είχαν χρησιμοποιήσει οι τελευταίες κατά την επιβίβαση των μεταναστών στην Ευρώπη. Εκεί οι μετανάστες αποχωρίζονταν τις αποσκευές τους, οι οποίες αποθηκεύονταν, ενώ φύλακες φώναζαν οδηγίες σε διάφορες γλώσσες και διέτασσαν τους μετανάστες με αριθμητική σειρά,

για να τους προωθήσουν εύτακτα στον πρώτο όροφο, στην Αίθουσα Μητρώων. Μόλις ταξινομούνταν διέσχιζαν ένα σκοτεινό διάδρομο και ανέβαιναν την μεγάλη σκάλα που οδηγούσε στο κατάφωτο πάνω πάτωμα. Η μετάβαση από το σκοτάδι στο φως δημιουργούσε δέος.

Σε αυτόν τον όροφο οι μετανάστες υποβάλλονταν σε φυσική ιατρική εξέταση και καταγράφονταν στα μητρώα αφίξεων. Η ιατρική κατάσταση ήταν καθοριστική για να εξασφαλίσει κάποιος το αναγκαίο πιστοποιητικού εισόδου. Ήδη, το ανέβασμα της σκάλας ήταν η πρώτη ιατρική εξέταση, χωρίς να το γνωρίζουν οι μετανάστες: στην κορυφή της σκάλας, ένας ιατρικός αξιωματούχος παρατηρούσε το πλήθος για να διακρίνει φιγούρες που δυσκολεύονταν στο περπάτημα, είχαν αναπνευστικά προβλήματα και όποια άλλα οράτα σημάδια ασθένειας. Στη συνέχεια σημάδευαν τα ρούχα των ατόμων αυτών με κιμωλία πριν περάσουν την δεύτερη ιατρική επιθεώρηση, όπου εξετάζονταν για συγκεκριμένες ασθένειες όπως η φυματίωση, η λέπρα και μεταδιδόμενα δερματικά νοσήματα. (Erkkila, 90-91). Έπειτα, ακολουθούσε οφθαλμολογική εξέταση από μια τρίτη σειρά γιατρών, που αναζητούσαν ίχνη φλεγμονών στην εσωτερική πλευρά του βλέφαρου, συμπτώματα τραχώματος. Η οφθαλμολογική εξέταση διαρκούσε μόνο μερικά δευτερόλεπτα, αλλά ήταν εξαιρετικά επώδυνη και προκαλούσε έντονο συναισθήματα πόνου για όσους υποβάλλονταν σε αυτή, καθώς και άγχους για όσους περίμεναν να εξεταστούν.

Όσοι δεν περνούσαν επιτυχημένα την ιατρική εξέταση κρατούνταν σε περικλειστο χώρο ή απελαύνονταν με την πρώτη ευκαιρία. Ως εκ τούτου τα ευρήματα των ιατρικών εποθεωρητών στοιχειοθετούσαν επαρκείς αιτιολογίες απόρριψης και απέλασης. Για όσους τα κατάφερναν οι εγγραφές στα μητρώα ξεκινούσαν αμέσως. Η αριθμητική σειρά διατηρούνταν, καθώς ο επιθεωρητής συμβουλευόταν την αριθμημένη λίστα επιβατών που του έδιναν οι υπεύθυνοι του πλοίου.

Οι συνεντεύξεις κρατούσαν για περίπου δύο λεπτά, κι οι επιθεωρητές ρωτούσαν ονόματα, επαγγέλματα, προορισμό, ποινικό μητρώο και το χρηματικό ποσό που μετέφεραν μαζί τους. Αν ο επιθεωρητής έκρινε τις απαντήσεις ικανοποιητικές, ο μετανάστης λάμβανε μια κάρτα αποβίβασης και μετέβαινε στο γραφείο συναλλαγμάτων, πριν επιστρέψει στο ισόγειο για να παραλάβει τις αποσκευές του και να συνεχίσει το ταξίδι του. Αν οι απαντήσεις δεν ήταν ικανοποιητικές, ο επιθεωρητής

παρέπεμπε τον ερωτώμενο στο συμβούλιο ειδικού ελέγχου, ένα τριμέλες σώμα, χωρίς την παρουσία δικηγόρου (Erkkila, 92).

«When I arrived here, I was already different», M. Goldstein, San Bernardino, Νοέμβριος, 1890, γράμμα στη θεία του στην Πολωνία.

Η παγκοσμιοποίηση προκάλεσε μετασχηματισμούς στην ανθρώπινη κινητικότητα και στην αγορά εργασίας και οδήγησε στο σχηματισμό νέων διαδικασιών υποκειμενικοποίησης. Η έρευνα γύρω από τις διαδικασίες σχηματισμού ταυτοτήτων, της ταυτότητας του μετανάστη, κινείται πέρα από την στατική εννοιολόγηση που συνδέεται αυστηρά με την χωρική και εθνική επικράτεια, και αρχίζει να γίνεται σαφές ότι η ανθρώπινη κινητικότητα επιδρά στο σχηματισμό των ταυτοτήτων (Brooks, 21). Για το λόγο αυτό, οι σύγχρονες θεωρήσεις των κοινωνικών ταυτοτήτων και κοινοτικών δεσμών εισάγουν υβριδικές θεωρήσεις γύρω από την έννοια του τόπου, πέρα από την αναφορά σε συγκεκριμένες τοποθεσίες και χώρες προέλευσης. (Brooks, 21). Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, η ταυτότητα θεωρείται μια σχετικά ρευστή διαδικασία σχηματισμού υποκειμενικότητας, η οποία λαμβάνει χώρα διαμέσου αλληλεπίδρασης και επιτέλεσης (Brooks, 19).

Θα αναζητήσουμε ταξιδιωτικά συναισθήματα σε γράμματα μεταναστών. Μια επιλεκτική έρευνα γραμμάτων από το κλασικό πλέον έργο των Thomas Williams και Florian Znaniecki, *The Polish Peasants in Europe and America*, είναι κατατοπιστική για την ανίχνευση του συναισθηματικού πλαισίου της μετανάστευσης. Η ανάγνωση ενός αριθμού γραμμάτων, μακράν του να είναι εξαντλητική, εστίασε θεματικά σε ό,τι έχει να κάνει με το ταξίδι, τις δυσκολίες του, το κόστος του, αλλά και την ελπίδα και την προσδοκία της επιτυχούς περάτωσής του.

Η χρονική ακρίβεια ήταν πάρα πολύ σημαντική ώστε να υπάρχει ομαλή ανταπόκριση από τη μια επιβίβαση στην άλλη. Επιπλέον, μέσω της αποστολής γραμμάτων η εμπειρία του μετανάστη που έφτανε επιτυχημένα στο τόπο υποδοχής συσχετιζόταν με την προσδοκία εκείνου που δεν είχε ακόμα πραγματοποιήσει το ταξίδι. Τα ρίσκα δεν κρύβονταν, ώστε τα προστατευόμενα μέλη να είναι όσο το δυνατό πιο προετοιμασμένα για τις πιθανές άσχημες εκβάσεις. Τα γράμματα, όμως, καλλιεργούσαν την ελπίδα και κατασκεύαζαν τη βεβαιότητα της επιτυχούς διέλευσης, παρά τις αυθόρμητες διατιμήσεις του ρίσκου. Μια αισιοδοξία κυριαρχούσε στη

γραφή εκείνων που έφεραν το δύσκολο ταξίδι σε πέρας, ενώ η ίδια η αποστολή ενός γράμματος αποδείκνυε ότι κάπου, πέρα εκεί μακριά, υπήρχε μια *terra firma* ασφαλής.

Ο Johann Bonkowski, μετανάστης πολωνικής καταγωγής και γιός αγρότη, προτείνει στην αδερφή του Marianna στο σιδηροδρομικό της ταξίδι από το Τόρουν της βόρειας Πολωνίας στο Αμβούργο, να καθίσει (μόνο) στο πίσω μέρος του τραίνου. Στο σωσμένο γράμμα του προς τους γονείς του και τα αδέρφια του, τον Απρίλιο του 1891, σκαριφεί τη διαδρομή που πρέπει να ακολουθήσει η αδερφή του από το Τόρουν, στο Αμβούργο, από εκεί στη Βρέμη, και τέλος με πλοίο στη Ν. Υόρκη στο σταθμό υποδοχής μεταναστών Castle Garden, το σταθμό που έφταναν οι μετανάστες από την Ευρώπη πριν τεθεί σε λειτουργία το Ellis Island το 1892. Ο Johann συστήνει στην αδερφή του να είναι προσεκτική όταν περπατάει στους δρόμους κατά τη διάρκεια του χειρσαίου ταξιδιού, στις παραμονές σε σταθμούς μέχρι την μετεπιβίβασή της.

Εδώ να σημειωθεί ότι μέχρι το 1870 οι υπεύθυνοι των σιδηροδρόμων είχαν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η ασφαλέστερη θέση του τραίνου βρισκόταν στο μισό του μήκους του. Παρόλα αυτά, η συμβολική τάξη που μέχρι τότε είχε εδραιωθεί υπαγόρευε ότι η κατάλληλη θέση για τους κύριους και τις κυρίες ήταν το πίσω μέρος του τραίνου, όσο το δυνατό μακρύτερα από τη βρώμικη και θορυβώδη μηχανή (Erkkila, 159).

Ο πολωνός μετανάστης Abraham Tangruza προειδοποιεί τη γυναίκα του Toba ότι «όλοι στο Αμβούργο είναι κλέφτες και ληστές». Στις ταξιδιωτικές οδηγίες που δίνει στην Toba με το γράμμα του από τη Ν.Υόρκη το Νοέμβριο του 1890, συνιστά προσεκτική διαχείριση των χρημάτων της, και την προειδοποιεί για τις ληστρικές διαθέσεις των ταξιδιωτικών πρακτόρων, οι οποίοι θα της ζητήσουν επιπλέον χρήματα, ακόμα κι αν το εισιτήριό της ήταν ήδη πληρωμένο από τον ίδιο. Από το γράμμα γίνεται κατανοητό ότι παρά την περίοδο του χειμώνα η γυναίκα επρόκειτο να αναχωρήσει σύντομα από την Πολωνία για τις ΗΠΑ. Ο Abraham ενημέρωνει την Toba για το γραφειοκρατικό κομμάτι της διαδικασίας: Ένας αστυνομικός θα την συνόδευε στο γραφείο επιβατών, όπου εκεί θα διασταυρώνονταν προσωπικά της στοιχεία με εκείνα που είχε καταθέσει ο συζυγός της νωρίτερα (πχ αριθμός και ηλικία τέκνων). Προτείνεται να έχει μαζί της φαγητά που μπορούσαν να διατηρηθούν. Αν και το πλοίο αναχωρούσε κάθε Πέμπτη από το Αμβούργο για τη Ν. Υόρκη, εντούτοις

ο Abraham συμβουλεύει τη γυναίκα του να μάθει πότε ακριβώς το πλοίο αναχωρεί, ώστε να ρυθμίσει με ακρίβεια το ταξίδι της με το τραίνο, αλλά και να μπορεί ο ίδιος να την παραλάβει χωρίς καθυστέρηση από το Castle Garden.

Το γράμμα μας εφιστά την προσοχή στη διαφθορά των υπαλλήλων ή αρμόδιων λειτουργών που έβρισκαν ευκαιρία να εμπλουτίζουν το εισόδημά τους. Εδώ είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι η μεταναστευτική κίνηση αντιμετωπιζόταν σαν ευκαιρία εύκολης άντλησης κέδρους, σε όλα τα επίπεδα της ιεραρχίας στη διαχείριση της μετανάστευσης.

Στο γράμμα του (Ιανουάριος, 1891), από το Cleveland προς τους γονείς του, ο πολωνός μετανάστης August Gar, παρά την τωρινή του δυσμενή οικονομική κατάσταση λόγω ύφεσης στη ζήτηση στην αγορά εργασίας, διατηρεί την ελπίδα ότι θα μπορέσει μέχρι την άνοιξη να τους στείλει τα απαραίτητα χρήματα για να πραγματοποιήσουν το μεγάλο ταξίδι. Η γραπτή του υπόσχεση είναι το θεμέλιο της καλλιέργειας προσδοκιών από την πλευρά των γονιών του.

Το τι ήταν ψέμα και τι αλήθεια για τη γη της επαγγελίας έπρεπε να ευθυγραμμίζεται με τον συναισθηματικό ορίζοντα των προσδοκιών των υποψήφιων μεταναστών. Η αξιολόγηση λοιπόν των πληροφοριών είχε να κάνει τόσο με την ορθολογική διασταύρωσή τους, την πηγή τους (το αν προέρχονταν από συγγενικό/φιλικό πρόσωπο), όσο και με τον ορίζοντα των προσδοκιών των ίδιων των μεταναστών, που σε πολλές περιπτώσεις δεν ήθελαν να πιστέψουν κάτι που ερχόταν σε σύγκρουση με τη δομημένη πεποίθησή τους, που ήταν αυτή που σε τελική ανάλυση τους κινητοποιούσε σε μετανάστευση. Μπορεί, τέλος, κάποιος να διακρίνει, στο παρακάτω γράμμα αλλά και σε άλλα γράμματα πολωνών μεταναστών, έναν πατριαρχικό διδακτισμό συνδυασμένο με μια ανησυχία και επιφύλαξη για το αν θα διαχειριστεί σωστά μια γυναίκα ένα μεγάλο ποσό χρημάτων χωρίς την ανδρική επίβλεψη.

Ο John Cybulski γράφει στη γυναίκα του από το Baiting Hollow, το φεβρουάριο του 1891, δίνοντάς της ταξιδιωτικές οδηγίες. Από το γράμμα του μαθαίνουμε ότι τα ταξιδιωτικά πρακτορεία αναλάμβαναν τη μεταφορά χρηματικών εμβασμάτων σε συγγενείς που επρόκειτο να ταξιδέψουν από την Ευρώπη στις ΗΠΑ. Η αποστολή ήταν χρονοβόρα εξαιτίας των συναλλαγματικών μετατροπών, συνήθως από δολάρια σε μάρκα (και ρούβλια), δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του χερσαίου ταξιδιού

από την ανατολική Ευρώπη γινόταν επί γερμανικού εδάφους. Αν τα χρήματα καθυστερήσουν, λοιπόν, της συστήνει να παραμείνει ψύχραιμη, διότι αυτό είναι αναμενόμενο, ενώ της προτείνει να μην δίνει σημασία στο «τι λέει ο κόσμος», στρέφοντας την προσοχή μας στο πόσο σημαντική ήταν η αξιολόγηση των πληροφοριών για το «Νέο Κόσμο».

Κάποιοι μετανάστες, καθώς το ταξίδι των συγγενών τους πλησίαζε, έδωσαν έμφαση στα γράμματά τους στη διατροφή και τις προμήθειες που οι ταξιδιώτες έπρεπε να μεταφέρουν. Πέρα από την ικανοποίηση μιας βιολογικής ανάγκης, οι προτεινόμενες τροφές αντανakλούν όψεις των διατροφικών συνηθειών, ως κομμάτι ενός ευρύτερου πολιτισμικού *habitus*. Οι απαραίτητες προμήθειες μείωναν το κόστος του ταξιδιού, και επιπλέον περιόριζαν το σοκ που προκαλούνταν από την απότομη αλλαγή των διατροφικών συνηθειών. Στο εντελώς νέο περιβάλλον του ταξιδιού, η διατροφική συνέχεια εξασφάλιζε τη συναισθηματική συνέχεια και τη διατήρηση πτυχών της πολιτισμικής ταυτότητας των μεταναστών. Κάτι στον ψυχισμό των μεταναστών έπρεπε να μείνει αδιασάλευτο προκειμένου να λειτουργήσει ως ανάχωμα στην ενδεχόμενη διαλυτική εμπειρία του ταξιδιού. Η προηγούμενη εμπειρία ζωής των μεταναστών, όπως εκφραζόταν μέσω της διατροφής, αντιστεκόταν σε ένα μέλλον γεμάτο ανοιχτές δυνατότητες, κάποιες από τις οποίες μπορούσαν να είναι επικίνδυνες. Τι θα άφηναν πίσω οι μετανάστες και τι θα έπαιρναν μαζί τους, έπρεπε να ευθυγραμμίζεται με τις κινητικές δυσκολίες του ταξιδιού. Δεν ήταν όμως μια εύκολη επιλογή, δεδομένου ότι συνιστούσε μια πράξη εγκατάλειψης ενός κομματιού του προηγούμενου βίου. Αναφορικά με το ρουχισμό συνάγεται ότι ήταν προτεραιότητα των μεταναστών η καλή εμφάνιση ως απαραίτητη προϋπόθεση μιας πιο φιλικής υποδοχής από τους γηγενείς.

Ο Mattaus Kowalski συμβουλεύει από το Midlletown τη γυναίκα του να έχει μαζί της ζάχαρη, τσάι και παυσίπονα για να αντιμετωπίσει τη ναυτία του πλοίου. Επίσης, της ζητάει οι αποσκευές της να είναι όσο το δυνατό λιτές για να μην αντιμετωπίσει δυσκολίες στη διέλευση των συνόρων – μόνο τα καλύτερά της ρούχα και δύο μαξιλάρια.

Ο πολωνός S. Kazmirkiewicz συμβουλεύει τους συγγενείς για τα τρόφιμα που έπρεπε να πάρουν μαζί τους στο πλοίο, θεωρώντας δεδομένο ότι το φαγητό που

προσφερόταν εν πλω δεν ήταν της αρεσκείας τους. Από το διατροφικό φάσμα στο οποίο ήταν συνηθισμένοι πίσω στην Πολωνία επιλέγει τροφές υψηλής διατηρησιμότητας με άξονα το κρέας και τυρί. Επίσης, συνιστά τη χρήση του αλκοόλ (βότκα) για θεραπευτικούς λόγους απέναντι στη ναυτία του πλοίου.

Στη συνέχεια του γράμματος του καταπιάνεται με ένα πολύ σημαντικό ζήτημα: Τον τρόπο που οι μετανάστες επιβάτες έπρεπε να χειριστούν τους χώρους των μέσων μεταφοράς που τους ήταν διαθέσιμοι στις φτηνές θέσεις που ταξίδευαν. Η οικειοποίηση αυτών των χώρων και η μεταφορά των εμπειριών χρήσης τους από μετανάστες που είχαν πραγματοποιήσει το ταξίδι είναι πολύ σημαντικές πηγές πληροφοριών σχετικά με την χρήση των υλικοτήτων που μεσολαβούσαν τη μετανάστευση. Από τις πληροφορίες που αντλούμε από το συγκεκριμένο γράμμα εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι μετανάστες δεν υπήρξαν παθητικοί χρήστες των σχεδιασμένων χώρων, δεν αποτέλεσαν ‘ανθρώπινο φορτίο’, αλλά επιδίδονταν σε κινήσεις βελτίωσης των θέσεων ύπνου, των χώρων παρουσίας και αναμονής τους. Αυτό βέβαια σήμαινε ότι, δεδομένων των περιορισμένων χώρων και της πολυπληθούς κατάστασης, έρχονταν σε ανταγωνισμό μεταξύ τους.

Ο Kazmirkiewicz, λοιπόν, συμβουλεύει τους δικούς του, όταν επιβιβαστούν στο πλοίο να κατευθυνθούν χωρίς καθυστέρηση στους κοιτώνες που ήταν διαθέσιμοι, για να προλάβουν τα κρεβάτια που βρίσκονταν κοντά στις σκάλες της εξόδου, τα χαμηλά ράφια για τα προσωπικά τους αντικείμενα και τα στρώματα από άχυρο που δεν ήταν αρκετά για όλους.

Η Marcianna Dwiatkowska γράφει στην κόρη της από τη Φιλαδέλφεια τον Απρίλιο του 1891 και την προειδοποιεί να μην πληρώσει επιπλέον χρήματα στον ταξιδιωτικό πράκτορα, αλλά αν αναγκαστεί να μη δώσει παραπάνω από 2 μάρκα. Τη συμβουλεύει να χρησιμοποιήσει το καθημερινά της ρούχα στο ταξίδι, και να κρατήσει τις καινούργιες της φορεσίες για τις φορέσει στις ΗΠΑ.

Η Marcianna είναι κατηγορηματική ότι το ταξίδι θα είναι απαίσιο και συστήνει στην κόρη της να προσευχηθεί και να εξομολογηθεί για να έχει μαζί της τη βοήθεια του θεού. Η εικόνα του ωκεανού προβάλλεται απειλητική (« You will have to travel across several thousand miles of water»...), εντούτοις πάλι σε μια περίπτωση

ανάμειξης φόβου και αισιοδοξίας συστήνεται ψυχραιμία («, but do not be afraid of anything; always keep God in your heart and God will guide you safely to me ...»).

Ο φόβος του θαλάσσιου ταξιδιού προβάλλεται και από τους Joseph and Josephine Lipinski στο γράμμα τους από το Scranton, το Φεβρουάριο του 1891 προς τους γαμπρούς τους: «However, it will be difficult as it is not a question of [spending] those few dollars; but rather it is that great horrible ocean which is frightful for us, because at the very thought of that water, death looms up before our eyes. I do not know how to tell you what terror and misery we had suffered before we reached America. But now that fear is already over»). Είναι χαρακτηριστικοί οι επιθετικοί προσδιορισμοί για τον ωκεανό ('horrible', 'frightful') και το ταξίδι που δημιουργεί τρόμο ('terror') και αθλιότητα ('misery'). Η προσδοκία και η ελπίδα της ασφαλούς άφιξης αντιπαρά τίθενται με το θάνατο και το ναυάγιο.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Σε ό,τι προηγήθηκε προσέγγισα τη μετανάστευση ως πολιτικό και ταξικό φαινόμενο, σε ένα ιστοριογραφικό περίγραμμα που συνυπολόγησε τις νέες τεχνολογικές δυνατότητες του 19^{ου} αιώνα και τους μετασχηματισμούς της εμπειρίας του χώρου και του χρόνου την ίδια περίοδο. Έγινε, τέλος, μια προσπάθεια να χαρτογραφήσουμε την πλοήγηση των συναισθημάτων των μεταναστών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους.

Η μελέτη του συναισθηματικού δυναμικού που υποστηρίξε την επιλογή της μετανάστευσης τοποθετήθηκε πάνω στη ρήξη με το παρελθόν και την άδραξη ενός μέλλοντος εγγενώς απρόβλεπτου. Στη διάρκεια του ταξιδιού, ενός στιγμιότυπου της μεταναστευτικής εμπειρίας με έντονη συναισθηματική μεταβλητότητα και ένταση, συμυκνώθηκε η διαλεκτική σχέση μεταξύ ελεύθερης επιλογής και ανάγκης.

Στη ζωντανή διάρκεια των λίγων εβδομάδων του ταξιδιού, μέσα σε χώρους τραίνων, πλοίων και σταθμών ελέγχου και υποδοχής, αναλύσαμε τόσο τον καταναγκασμό των 'υποδομών' (τεχνολογίες μεταφορών και ελέγχου, κρατικές και εταιρικές πολιτικές), όσο και την σχετικά 'ελεύθερη' πλοήγηση των μεταναστών (των σωμάτων και των συναισθημάτων τους) μέσα στα δίκτυα υποδομών. Τέλος, σκιαγραφήθηκαν κάποιες

ανθρωπολογικές συνέπειες που προέκυψαν από τη θεώρηση του μεταναστευτικού ταξιδιού ως διαδικασία υπομενοποίησης.

Συμπερασματικά, γίνεται σαφές ότι η αναζήτηση του συναισθηματικού ορίζοντα της μετανάστευσης απαιτεί μια ευρύτερη εμβάθυνση στα ζητήματα της σωματικότητας του μεταναστευτικού ταξιδιού, και της μεταχείρισης των σωμάτων που μεταναστεύουν. Η περίπτωση των ανατολικοευρωπαίων επανέφερε την επίμονη σωματικότητα της μετανάστευσης που συχνά λησμονείται από τους ιστορικούς.

Η μετανάστευση συνιστά μια χωρική και χρονική ανασυγκρότηση του ενσώματου εαυτού (Ahmed, 90). Με αυτή την έννοια η επίμονη σωματικότητα της μετανάστευσης επανέρχεται σαν θεωρητική εκκρεμότητα. Κάθε έρευνα γύρω από τη σωματικότητα της μετανάστευσης πρέπει να λάβει υπόψη της, το σώμα είναι η έννοια που χρησιμοποιήθηκε ώστε να ξεπεράσουμε τη διχοτομία μεταξύ φύσης και πολιτισμού, μεταξύ των επιστημών της ζωής και της ανθρωπολογίας. Το σώμα αυτό δεν είναι το βιολογικό σώμα των επιστημών της υγείας, αποστερημένο από την ιστορική του ενδεχομενικότητα., και την κοινωνική και πολιτισμική του εμπειρία. Σε αυτή την περίπτωση τα συναισθήματα όχι μόνο εκφράζονται μέσω του σώματος, αλλά μαθαίνονται και μέσω του σώματος, το σώμα δεν είναι το αντίθετο του πολιτισμού, είναι μια επιφάνεια του έκθεσής του (Pernau, 541).

Αυτή η στροφή προς το σώμα και τη σωματικότητα αναδεικνύει την ανάγκη να δοθεί έμφαση γενικά στην έννοια του χώρου, αλλά και σε συγκεκριμένους χώρους. Τα σώματα είναι αναγκαστικά τοποθετημένα στο χώρο και για το λόγο αυτό φέρουν το αποτύπωμα των χώρων μέσα στους οποίους κινούνται και έχουν κινηθεί. Διαμεσολαβούμενοι από το σώμα και τις αισθήσεις, διαφορετικοί χώροι συνδέονται με διαφορετικά συναισθήματα. Αυτή η σχέση δεν είναι ούτε τυχαία, ούτε και δημιουργείται μια και για πάντα: Η σύνδεση ενός συναισθήματος με ένα συγκεκριμένο χώρο μπορεί να αλλάξει με την πάροδο του χρόνου, ενώ ο ίδιος χώρος μπορεί να ενεργοποιήσει διαφορετικά συναισθήματα σε διαφορετικούς ανθρώπους και ομάδες ανθρώπων (Pernau, 541).

Οι χώροι και οι ανθρώπινες πρακτικές αλληλοπαράγονται και συνδιαμορφώνονται. Όπως έχουν επισημάνει οι πολιτισμικοί γεωγράφοι, ο χώρος δεν είναι ένα φυσικό δεδομένο, αλλά διαμορφώνεται μέσα από την απόδοση κοινωνικού νοήματος και

συνεχώς αναδιαμορφώνεται διαμέσου της ανθρώπινης πρακτικής, τόσο ερμηνευτικά όσο και υλικά. Οι κοινωνικές ερμηνείες και ακόμα περισσότερο τα υλικά αποτελέσματα αυτών των πρακτικών με τη σειρά τους δημιουργούν περιορισμούς στις πιθανές μελλοντικές ερμηνείες και πρακτικές των ανθρώπινων δραστών, κάνοντας με τον τρόπο αυτό συγκεκριμένα συναισθήματα πιο πιθανά από άλλα. Η διαδικασίες αυτές μπορεί να είναι συνειδητές και εμπρόθετες και να περριλαμβάνουν διαμάχες, διαπραγματεύσεις και γλωσσική έκφραση. Ωστόσο, η διαδικασία αυτή δημιουργεί μια υλική πραγματικότητα η οποία έχει επίδραση χωρίς απαραίτητα να εμπλέκει τη γλωσσική έκφραση σε κάθε της στιγμή. Η υλική πραγματικότητα, πάλι, υπόκειται σε συνεχή αλλαγή υλική και ερμηνευτική (Pernau, 542).

Ο διαχωρισμός των μεταναστών από το υπόλοιπο επιβατικό κοινό γινόταν με δυο τρόπους: Με την αρχιτεκτονική απομόνωση των χώρων αναμονής, στην περίπτωση που αποτελούσαν ξεχωριστό κτήριο, και την σχεδιαστική διαμέριση στην περίπτωση που στεγάζονταν εντός του σταθμού (Weyeneth, 11-44).

Ο αμερικάνικος σιδηρόδρομος διέφερε από τον Γερμανικό, το Ρώσικο ή τον Βρετανικό επειδή δεν ονόμαζε ρητά τις διαθέσιμες θέσεις ταξιδιού ως πρώτη, δεύτερη και Τρίτη. Αντίθετα, τα υιοθετούμενα ονόματα ήθελαν να δημιουργήσουν μια επίφαση εκδημοκρατισμού του ταξιδιού. Τα βαγόνια για μετανάστες ήταν τα οικονομικότερα και τα πιο φτωχά σε διευκολύνσεις. Αυτά ήταν αντίστοιχα με τα βρετανικά βαγόνια τρίτης θέσης. Στις αντίστοιχες πρώτη και δεύτερη θέση, οι αμερικανοί προτιμούσαν να προβάλουν την παρεχόμενη ταξιδιωτική υπηρεσία και τις ανέσεις των βαγονιών, και συνεπώς διέθεταν τα ‘βαγόνια σολόνι’, τα ‘βαγόνια για κυρίες’, τα ‘βαγόνια καπνίζόντων ανδρών’, και τα ‘βαγόνια με καναπέ’. Η επιλογή αυτή από τις αμερικάνικες εταιρείες έδινε έμφαση στην καταναλωτική δύναμη των επιβατών. Εντούτοις, σε πολλές περιπτώσεις, μετανάστες ή αφροαμερικανοί που είχαν την οικονομική δυνατότητα να ταξιδέψουν στην πρώτη θέση δεν γίνονταν δεχτοί για λόγους κοινωνικών, ταξικών και φυλετικών προκαταλήψεων.

Φαίνεται ότι για τους ίδιους τους μετανάστες η εθνοφυλετική ταυτότητα ήταν ισχυρότερη από την ταξική. Από την άλλη, για τις εταιρείες, ατμοπλοϊκές και σιδηροδρομικές, οι ταξικές και οι εθνοφυλετικές διακρίσεις χρησιμοποιήθηκαν μέσα σε ένα πλαίσιο που τις διασταύρωνε, ώστε να διαχωρίζει την κίνηση και επαφή των

επιβατών, τόσο εντός των μεταφορικών μέσων, όσο και εντός των χώρων αναμονής και επιθεώρησης.

Οι τρόποι ταξιδιού υπήρξαν ανέκαθεν επενδεδυμένοι με ταξικές και εθνοφυλετικές διακρίσεις. Εκείνο όμως που διαφοροποιεί το 19^ο αιώνα από προηγούμενες περιόδους ήταν ότι οι κάθετες κοινωνικές και γεωγραφικές απαγορεύσεις στον τρόπο που κάποιος μπορούσε να ταξιδέψει σε μεγάλο βαθμό άρθηκαν. Το μαζικό ταξίδι των τέλων του 19^{ου} αιώνα δημιούργησε τους όρους εισδοχής στο ίδιο μεταφορικό μέσο ανθρώπων πολύ διαφορετικών πολιτισμικών, κοινωνικών και εθνοφυλετικών ταυτοτήτων. Αυτό σήμαινε ότι οι άνθρωποι διαχωρίζονταν στα μέσα μεταφοράς και στους σταθμούς με βάση της κοινωνική τους τάξη και την εθνοφυλετική τους καταγωγή.

Για παράδειγμα, αν κάποιος μετανάστης κατάφερνε να εξασφαλίσει ατμοπλοϊκό εισιτήριο δεύτερης θέσης – κάτι που κατέστη εφικτό κατά τον πόλεμο τιμών των ατμοπλοϊκών εταιρειών το 1904 - αυτομάτως έκανε βέβαιη την είσοδο του στις ΗΠΑ, δεδομένου ότι μόνο οι επιβάτες τρίτης θέσης (στο σύνολό τους οικονομικοί μετανάστες) υποχρεώνονταν σε οξυγονοποιητικό έλεγχο κατά την άφιξη. Από την άλλη μεριά, για λόγους εθνοφυλετικών προκαταλήψεων, ένας ανατολικοευρωπαίος, ένας ρωσοεβραίος, ένας τσιγγάνος δεν θα γίνονταν δεκτοί στη δεύτερη θέση, όπως εξίσου θα απορρίπτονταν ένας αφροαμερικάνος ένας ινδιάνος ή ένας κινέζος. Τα δύο είδη διακρίσεων συνδυάζονταν, αλληλοσυμπληρώνονταν, ή υποκαθιστούσαν αμοιβαία με βάση την περίπτωση.

Ανάλογη αντιμετώπιση με τους Ανατολικοευρωπαίους είχαν οι κινέζοι μετανάστες που ταξίδευαν με τραίνο προς τους τελικούς προορισμούς τους στις ΗΠΑ. Στο ευρωπαϊκό έδαφος οι ανατολικοευρωπαίοι μετανάστες αντιμετωπιζόνταν ως ιδιαίτερη εθνοφυλετική ομάδα και παρά την κοινωνική και οικονομική τάξη στην οποία άνηκαν ταξίδευαν πολλές φορές σε σφραγισμένα βαγόνια. Στις ΗΠΑ, λόγω του λευκού τους δέρματος, ο διαχωρισμός τους καθοριζόταν περισσότερο ταξικά, δεδομένου ότι οι φυλετικές θεωρήσεις ήταν περισσότερο επιθετικές απέναντι σε ομάδες ανθρώπων με διαφορετικό χρώμα δέρματος.

Πριν τη διάδοση των διακρατικών και διηπειρωτικών ταξιδιών, τα δύο είδη διακρίσεων παρέμεναν σχετικά διαχωρισμένα. Την περίοδο μελέτης μας, φαίνεται ότι οι δύο άξονες, ο οικονομικός και ο πολιτισμικός, στους οποίους ερείδονταν τα δύο

είδη διακρίσεων, άρχιζαν να διασταυρώνονται. Κι αν στον οικονομικό άξονα διαφαίνονται οι ταξικοί και κοινωνικοί ανταγωνισμοί, στον πολιτισμικό άξονα αποτυπώνονται, όχι λιγότερο ανταγωνιστικές, οι προθέσεις διατήρησης του, υποτιθέμενου, συμπαγούς και ομοιογενούς χαρακτήρα των πολιτισμικών ταυτοτήτων. Η κοινωνική αξιολόγηση της ανθρώπινης κινητικότητας είχε επίδραση στην κοινωνική και εθνοφυλετική σύσταση του πλήθους των ανθρώπων που μετανάστευαν.

Μπορεί γενικά να ειπωθεί ότι, στον κόσμο πριν την γενίκευση των διακρατικών και διηπειρωτικών ταξιδιών, οι ανησυχίες της εθνοφυλετικής καθαρότητας ήταν λιγότερο έντονες, ενώ οι ταξικές διαιρέσεις καθόρισαν την ιεραρχία των ανθρώπων σε συνθήκες στάσης παρά κίνησης. Όταν, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, η μετανάστευση γενικεύτηκε, το κατηγορήμα της κίνησης ορίστηκε πιο στενά, πιο συγκεκριμένα και ειδικά. Τότε, οι υπάρχουσες ταξικές διαιρέσεις ήρθαν να μπολιαστούν με νέες εθνοφυλετικές διακρίσεις στην οργάνωση των χώρων ταξιδιού και αναμονής.

Η οργάνωση όμως αυτή δεν έγινε στη βάση φυσικών δεδομένων, γνωστών από τα πριν. Η κατασκευή της κατωτερότητας στο πεδίο της ανθρώπινης κινητικότητας απαίτησε νέες καταταμίσεις του συνεχούς των πολιτισμικών και φυλετικών ταυτοτήτων και, συνεπώς, νέες διαδικασίες επιθεώρησης και επιτήρησης. Η μαζική συλλογή και επεξεργασία ανθρώπινων δεδομένων, η ταχύτητα επεξεργασίας και διεύθυνσης της ροής ανθρώπων έδιναν έμφαση στην αντίληψη ότι επρόκειτο για ένα μαζικό υποκείμενο, χωρίς ατομικά χαρακτηριστικά, μακριά από την αυταξία που οι φιλελεύθερες πολιτικές συνήθιζαν ρητορικά να αποδίδουν στο άτομο. Καμία ατομικότητα δεν αναγνωρίστηκε στην εργατική τάξη/μάζα. Για το λόγο αυτό, οι διακρίσεις που δομούσαν κάθε φάση αξιολόγησης στη διάρκεια του ταξιδιού ιεραρχούσαν κλάσεις ανθρώπων κατά τα πρότυπα του επιστημονικού ρατσισμού. Κι ήταν για αυτό το λόγο που πλάι στο αστυνομικό έργο, τη θέση της στους μηχανισμούς ελέγχου της μαζικής προλεταριακής μετανάστευσης κατέλαβε ‘επάξια’ η ιατρική επιστήμη και το πρότυπο της επιδημιολογίας.

Ο τρόπος που έφτασαν, όσοι έφτασαν, στους τελικούς προορισμούς τους θα πρέπει να αποτελούσε ένα σαφές μήνυμα για το είδος των δυνατοτήτων κοινωνικής

κινητικότητα που οι κοινωνίες υποδοχής προσέφεραν στους μετανάστες. Η συναισθηματική αντοχή που έπρεπε να επιδείξουν κατά τη διάρκεια του μεγάλου τους ταξιδιού προετοίμαζε τους μετανάστες για την εργασιακή, στεγαστική και πολιτισμική συνθήκη που τους περίμενε στις ΗΠΑ.

Αν τελικά οι μετανάστες που κατάφεραν να φτάσουν στις ΗΠΑ πέτυχαν πραγματικά τους στόχους τους, αν δηλαδή αφίχθηκαν στη «γη των ευκαιριών και της ελευθερίας», είναι κάτι που μόνο σχηματικά μπορεί να απαντηθεί. Η φυγόκεντρη τους κίνηση από το ένα πεδίο κυριαρχίας ταυτιζόταν με την κεντρομόλο κίνησή τους προς ένα άλλο, το οποίο με τα δεδομένα της εποχής άφηνε περισσότερες διαφυγές συναισθηματικής ελευθερίας. Το σχήμα αυτό, βέβαια, καθίσταται προβληματικό όταν εφαρμόζεται στην πραγματική κοινωνική κατάσταση. Το σίγουρο είναι, αν κι οι μετανάστες δεν θα μπορούσαν να έχουν γνώση επ' αυτού, ότι οι καπιταλιστικές δημοκρατίες φαινομενικά προσέφεραν μεγαλύτερο εύρος πλοήγησης των συναισθημάτων, στην πράξη όμως οι δυνατότητες κι οι επιλογές ήταν περιορισμένες από κοινωνικές σχέσεις που είχαν την μορφή συμβολαίου, δηλαδή από τη διαφορεική πρόσβαση στο χρήμα και την ιδιοκτησία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1. Οικονομική Πρόσβαση στα Μέσα Μεταφοράς.

Η βασικότερη παράμετρος πρόσβασης στην τεχνολογία γρήγορης και ασφαλούς μεταφοράς στις ΗΠΑ ήταν πρωτίστως οικονομική. Η τριμερής ταξινόμηση των τιμών των εισιτηρίων (πρώτη, δεύτερη, τρίτη θέση) έκανε τις εμπλεκόμενες ναυτιλιακές εταιρείες να αποκτήσουν μερίδιο σε οικονομίες κλίμακας, δηλαδή στο βαλάντιο κάθε εισοδηματικής τάξης, απροσέγγιστες τα προηγούμενα χρόνια (Dupont, Kelling & Weiss, 2).

Οι ναυτιλιακές εταιρείες του βορείου Ατλαντικού προσέφεραν διαφορετικές κατηγορίες ταξιδιωτικών υπηρεσιών: Πρώτη και δεύτερη (ή «ενδιάμεση») θέση (ή «καμπίνα/δωμάτιο»), και θέση στα κατώτερα επίπεδα του πλοίου, την τρίτη θέση, όπου συνήθως μετανάστες διέμεναν σε συλλογικά καταλύματα, γνωστή κι ως «θέση μεταναστών» ('emigrant class') (Dupont, Kelling, Weiss, 8) .

Το ωκεάνιο ταξίδι αποτέλεσε ένα κεντρικό στοιχείο της μαζικής μετανάστευσης των αρχών του 20^{ου} αιώνα. Μεταξύ του 1900 και του 1914, περίπου οι μισοί από τους μετανάστες που έφτασαν στις ΗΠΑ πέρασαν από μια τουλάχιστον ευρωπαϊκή χώρα πριν συνεχίσουν με ατμόπλοιο μέχρι εκεί, σαλπάροντας συνήθως από τα λιμάνια της Βρέμης και του Αμβούργου.

Η ταξική και κοινωνική καταγωγή της πλειοψηφίας των μεταναστών μπορεί να προβλεφθεί και μέσα από τη χρήση του αναθεωρημένου ‘μοντέλου Roy’ (Roy Model): Όταν η χώρα υποδοχής παρουσιάζει μεγαλύτερη εισοδηματική ανισότητα σε σύγκριση με τη χώρα προέλευσης, προσφέρει μεγαλύτερες απολαβές για τους ειδικευμένους εργάτες, άρα και μεγαλύτερη ανταποδοτικότητα από τη μετανάστευση. Τότε οι εργαζόμενοι στα ειδικευμένα επαγγέλματα είναι πιθανό να έλκονται περισσότερο προς τη μετανάστευση. Αν, αντίθετα, η χώρα υποδοχής παρουσιάζει μικρή εισοδηματική ανισότητα, η μετανάστευση καθίσταται λιγότερο ανταποδοτική για τους ειδικευμένους, και εργαζόμενοι σε ανειδίκευτες θέσεις εργασίας επιλέγουν συχνότερα τη μετανάστευση (Abramitzky, Boustan, Eriksson, 1835). Είναι γνωστό ότι, τουλάχιστον για την περίοδο 1900-1914, οι ΗΠΑ, αντίθετα με σήμερα, παρουσίαζαν μικρότερη εισοδηματική ανισότητα σε σύγκριση με πολλές ευρωπαϊκές χώρες.

Η μελέτη του κόστους της μετακίνησης φέρνει στο φως στοιχεία για τη μορφή και το μοντέλο που ακολούθησε η διαντλαντική μετανάστευση. Κάποια χαρακτηριστικά της για την περίοδο που μελετάμε είναι τα ακόλουθα: Σε περιόδους ύφεσης της αμερικανικής οικονομίας και συρρίκνωσης της αγοράς εργασίας παρουσίασε κυκλικότητα και εποχιακότητα (Deltas, Sicotte, Tomczak, 124). Στην περίπτωση της ιταλικής μετανάστευσης προς την Αργεντινή, το κόστος του ταξιδιού ήταν προσιτό ακόμα και για εποχιακή εργασία (Hoerder, 359-360). Παρουσίασε, επίσης, χαρακτηριστικά ‘αλυσιδωτής’ μετανάστευσης (chain/net-in migration), δεδομένου ότι σε πολλές περιπτώσεις τα εισιτήρια αγοράζονταν (με πλήρη καταβολή του αντιτίμου ή με δόσεις) από συγγενείς και φίλους που είχαν ήδη μεταναστεύσει στις ΗΠΑ (Zolberg, 204).

Επιπλέον, η οικονομική ανάλυση της μετανάστευσης δείχνει ότι οι παράγοντες και οι τάσεις έλξης (pull, οι συγκριτικά μεγάλοι μισθοί των ΗΠΑ) ήταν ισχυρότεροι από

τους παράγοντες ώθησης (push, οι χαμηλοί μισθοί και η εισοδηματική ανισότητα) (Deltas, Sicotte, Tomczak, 127-8). Στην περίοδο αναφοράς μας, η δημιουργία σφικτών/αποτελεσματικών καρτέλ μεταξύ των επιβατικών κολοσσών συνέπεσε με την ύφεση στην αμερικανική οικονομία των ΗΠΑ (Deltas, Sicotte, Tomczak, 125).

Τέλος, τα στοιχεία δείχνουν ότι οι ροές παρουσίασαν αυξανόμενες τάσεις το διάστημα 1900-1914, ήταν μεγαλύτερες την άνοιξη και μικρότερες το χειμώνα (Deltas, Sicotte, Tomczak, 127).

Η μεταναστευτική κίνηση από την Ευρώπη προς τις ΗΠΑ υπήρξε προνομιακό πεδίο κερδοφορίας για τις ναυτιλιακές εταιρείες που σχημάτισαν ισχυρά ολογοπώλια στην ανοιγόμενη μεταφορική αγορά, ήδη από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα (Kelling, 476, 477, Dupont, Kelling, Weiss, 4).

Η κατοχή όμως των μεταφορικών μέσων, κατα αναλογία με τα μέσα παραγωγής στη βιομηχανία, γνωρίζει μια 'πρωταρχική συσσώρευση' στα χέρια τεράστιων πολυεθνικών ναυτιλιακών εταιρειών που αναλαμβάνουν το ταξίδι του βόρειου Ατλαντικού. Η μετάβαση της αγοράς μεταφορών στον ολιγοπωλιακό καπιταλισμό είναι εξίσου σημαντική και καινοφανής από ιστοριογραφική άποψη, όσο και τα νέα μεγάλα αστραφτερά κήτη που μείωσαν το χρόνο ενός μηνιαίου ταξιδιού στη μια εβδομάδα και τετραπλασίασαν κατά μέσο όρο τη χωρητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων.

Οι περισσότερες μακροοικονομικές αναλύσεις ερμηνεύουν τη μετανάστευση σε σχέση με τις οικονομικές συνθήκες, τα δημογραφικά και γεωγραφικά δεδομένα, τις διακυμάνσεις στη ζήτηση εργατικού δυναμικού, τις κοινωνικές αναταραχές κ.α. (Zolberg, 202-203, <http://www.let.leidenuniv.nl/history/migration/chapter52.html#2>).

Σε αυτό το πλαίσιο, οι ιστορικοί δέχονται ότι, με τη μετάβαση από το 'ιστίο' στον 'ατμό', το κόστος της μετανάστευσης μειώθηκε δραματικά. Η μείωση αυτή, σε συνδυασμό με την αύξηση των πραγματικών μισθών στην εκβιομηχανιζόμενη ευρωπαϊκή περιφέρεια, ελάφρυνε τους οικονομικούς περιορισμούς που έκαναν στο παρελθόν τη μετανάστευση προς τις ΗΠΑ δυσβάστακτη (Wegge, 1836, Zolberg, 203, 204). Στην πλειοψηφία τους οι αναλυτές αγνοούν την σημασία που είχαν για τη μετανάστευση μικροοικονομικά φαινόμενα, όπως η ολιγοπωλιακή οργάνωση (καρτέλ) της αγοράς των μεταφορών (Deltas, Sicotte, Tomczak, 119).

Μια χαρακτηριστική ερμηνεία αυτής της μακροοικονομικής τάσης είναι ότι, καθώς το κόστος της μετανάστευσης καθίστατο όλο και περισσότερο προσιτό για μεγαλύτερο μέρος του ευρωπαϊκού πληθυσμού, η προέλευση των μεταναστών προς τις ΗΠΑ μετατοπίστηκε από τις πλούσιες χώρες της βορειοδυτικής Ευρώπης προς τις φτωχότερες νότιες και ανατολικές ευρωπαϊκές χώρες (Wegge, 1836-1837).

Ως αντίλογος, πρέπει να σημειωθεί ότι, όταν στενεύει η χρονική περίοδος μελέτης, οι μακροοικονομικές παράμετροι δεν μπορούν να δια φωτίσουν για διακυμάνσεις στο μεταναστευτικό φαινόμενο που έλαβαν χώρα μέσα σε μια δεκαετία ή και λιγότερο. Σε αυτή την περίπτωση απαιτείται να αναζητηθούν διαφορικές αιτιάσεις που εδράζονται σε φαινόμενα της ‘βραχείας ιστορικής διάρκειας’, όπως οι κοινωνικές αναταραχές, οι κρατικές αποφάσεις για τον περιορισμό ή την διευκόλυνση της μετανάστευσης, ή, όπως στην παρούσα εργασία, η προσωρινή αύξηση ή μείωση των τιμών των εισιτηρίων τρίτης θέσης.

Σύγχυση για την ιστορική πραγματικότητα παρατηρείται όταν μια συνολικά μακροοικονομική περιγραφή της μετανάστευσης χρησιμοποιεί μικροοικονομικά στοιχεία για να στηρίζει κάποια ιστοριογραφική θέση. Όπως στην περίπτωση του Zolberg (‘A Nation by Design’), ο οποίος για να στηρίζει μια μακροσκοπική θέση μείωσης του κόστους του ταξιδιού, παρουσιάζει στοιχεία μικροοικονομικής υφής σχετικά με την τιμή του εισιτηρίου τρίτης θέσης προς τη Νέα Υόρκη. Συγκεκριμένα, ισχυρίζεται ότι το κόστος έπεσε από τα 40 δολάρια το 1870 στα 20 δολάρια το 1900, ενώ αναφέρει και τη μείωση στα 8.75 δολάρια της τρίτης θέσης από Ιρλανδία προς ΗΠΑ, κατά τη διάρκεια της ύφεσης του 1894 (Zolberg, 204).

Να ξεκαθαρίσουμε ότι η μείωση αυτή δεν ήταν συνεχής ούτε γραμμική, ενώ λαμβάνοντας υποψη μικρότερες διάρκειες μπορούμε να κάνουμε λόγο για δραματικές αυξήσεις στο κόστος του ταξιδιού. Πολλές φορές, λοιπόν, τα μικροοικονομικά των εισιτηρίων δεν αντανακλούν γενικές τάσεις μείωσης του κόστους, όσο παροδικές πτώσεις που οφείλονταν στον ελεύθερο ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών για τον έλεγχο της αγοράς.

Δεν υπάρχει συμφωνία ανάμεσα στους ιστορικούς για τον τρόπο που λειτούργησαν η ελεύθερη αγορά κι ο πόλεμος τιμών των εισιτηρίων από την μια, και ο σχηματισμός καρτέλ από την άλλη. Μια υπόθεση προτείνει ότι, όταν η ζήτηση έπεφτε, οι εταιρείες

συνασπίζονταν για να κρατήσουν ψηλά τις τιμές, ενώ επιδίδονταν σε ανταγωνισμό σε περιόδους υψηλής ζήτησης. Αναλύσεις όμως συνηγορούν και για το αντίθετο: Ότι, δηλαδή, ήταν οι περίοδοι ύφεσης που προκαλούσαν πολέμους τιμών μεταξύ των εταιρειών, ενώ στις περιόδους υψηλής ζήτησης συνασπίζονταν και συμφωνούσαν να διατηρήσουν υψηλές τιμές (Deltas, Sicotte, Tomczak, 128). Είναι χρήσιμο να θεωρήσουμε ότι οι εταιρείες δεν συμπεριφέρονταν αποκλειστικά είτε με τον έναν είτε με τον άλλο τρόπο. Η συμπεριφορά τους αναφορικά με τις τιμές εισιτηρίων τρίτης θέσης υπήρξε μεικτή και μεταβλητή.

Ο έλεγχος των τιμών των εισιτηρίων από τις πολυεθνικές, αν συνυπολογίσουμε ότι το ταξίδι με πλοίο στοίχιζε το μίσο κόστος ολόκληρου του ταξιδιού (χερσαίου και θαλάσσιου), αποτέλεσε έναν από τους κυριότερους παράγοντες ελέγχου της μεταναστευτικής κίνησης, σε μια εποχή όπου τα σύνορα των εμπλεκόμενων κρατών ήταν σχετικά ανοιχτά. Οι εταιρείες είχαν έναν από τους κυρίαρχους λόγους στη σχέση μεταξύ των μεταναστών και των κρατικών αρχών που διαχειρίζονταν τις ανθρώπινες ροές.

Τις περισσότερες φορές, όταν η τιμή ενός εισιτηρίου τρίτης θέσης (steerage fare) αναφέρεται σε αρχεία εταιρειών και για τις δύο κατευθύνσεις ταξιδιού, έτσι ώστε να μας επιτρέπεται η σύγκριση, η τιμή του είναι μεγαλύτερη (πολλές φορές αρκετά) όταν έχει προορισμό τις ΗΠΑ. Με αυτό τον τρόπο αποτυπώνεται η υψηλή ζήτηση για μετανάστευση κυρίως προς τη Ν. Υόρκη (Dupont, Kelling, Weiss, 11). Το στοιχείο αυτό είναι ενδεικτικό της ισχύος των εταιρειών στη διαμόρφωση των τιμών της αγοράς και της ικανότητάς που διέθεταν να διαπραγματεύονται με τις εμπλεκόμενες κρατικές αρχές.

Άλλοι ιστορικοί αξιοποιούν στοιχεία που μαρτυρούν το αντίθετο: Τα τρίτης θέσης εισιτήρια με κατεύθυνση από τις ΗΠΑ προς την Ευρώπη ήταν κατάτι ακριβότερα από τα αντίστοιχά τους με κατεύθυνση τις ΗΠΑ, παρόλο που τα πλοία έφευγαν σχετικά άδεια προς την γηραιά ήπειρο. Σε αυτό το πλαίσιο, είναι λογική η υπόθεση ότι οι εταιρείες συνυπολόγιζαν τη διαφορά ανάμεσα στους αμερικάνικους και τους ευρωπαϊκούς μισθούς και την εκμεταλλεύονταν για τους σκοπούς της κερδοφορίας τους (Deltas, Sicotte, Tomczak, 130). Κάτι που καταδεικνύει για ακόμα μια φορά το ρυθμιστικό ρόλο των εταιρειών. Ακόμα κι αν κατά περίπτωση ισχύουν και τα δύο,

σημαντική παράμετρος εδώ είναι ότι, είτε το πλοίο είναι άδειο είτε είναι γεμάτο, το πάγιο εταιρικό κόστος της μεταφοράς και το περιθώριο εταιρικού κέρδους βάραινε δυσανάλογα τους επιβάτες τρίτης θέσης, δηλαδή τους μετανάστες.

Έχει αναφερθεί από πολλούς ιστορικούς, αν και αποτελεί αντικείμενο αντιδικίας το κατά πόσο υπήρξε διαδεδομένη πρακτική, η μείωση του κόστους για τις εταιρείες που προέκυπτε από τη χρήση των άδειων από εμπορεύματα αποθηκών των πλοίων που έφταναν στην Ευρώπη για τους σκοπούς της στίβαξης μεταναστών, όταν το πλοίο διέσχιζε τον Αντλαντικό με κατεύθυνση τα μεγάλα λιμάνια των ΗΠΑ και του Καναδά (Kelling, 477). Ακόμα κι αν η ναυτιλιακή μεταφορά εμπορευμάτων γνωρίζει άνθηση και αυτονόμηση ως εμπορικός κλάδος στα χρόνια που μελετάμε, η εγκατάληψη της μεταφοράς μεταναστών στους αποθηκευτικούς χώρους έγινε σταδιακά κι όχι από τη μια μέρα στην άλλη.

Μια άλλη στρατηγική κερδοφορίας που ακολούθησαν οι εταιρείες ήταν η εναλλαγή μεταξύ τουριστών και μεταναστών: Οι πρώτοι κινούνταν προς προορισμούς της Βόρειας Ευρώπης, οι δεύτεροι προς τις ΗΠΑ. Σύμφωνα με τον Kelling, και οι δύο κατηγορίες επιβατών προτιμούσαν το άνετο και ασφαλές ταξίδι. Επιπλέον, ήταν χρέος των εταιρειών να μεταφέρουν τους τουρίστες κάθε θέσης (πρώτης και δεύτερης) σε αξιοπρεπή καταλύματα, με αποτέλεσμα να επωφελούνται έμμεσα κι οι μετανάστες, τουλάχιστον στα πλοία που εκτελούσαν δρομολόγια προς και από τη Βόρεια Ευρώπη.

Σαν αντίλογο, μπορούμε να πούμε ότι οι μετανάστες δεν αποκλείεται να έδιναν έμφαση στην άνεση. Είναι όμως πολύ πιθανότερο να έδιναν πρωτίστως σημασία στην ασφάλεια, για προφανείς λόγους (μεταξύ άλλων μειώθηκε και η θνησιμότητα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού), και στη μείωση του χρόνου, αφού το ταξίδι αποτελούσε ένα διάστημα που εκ των πραγμάτων δεν μπορούσαν να εργαστούν.

Σε μελέτες έχει επισημανθεί η ανάληψη του κόστους του ταξιδιού από συγγενείς που είχαν μετεναστεύσει στις ΗΠΑ νωρίτερα (Deltas, Sicotte, Tomczak, 119, Zolberg, 204). Κάτι που συνηγορεί ότι το κόστος της ωκεάνιας μετακίνησης δεν πρέπει να ήταν ιδιαίτερα υψηλό.

Εντούτοις, άλλοι μελετητές δίνουν μια διαφορετική εικόνα. Αν εξεταστούν τα επίπεδα κι η μεταβλητότητα των μεταναστευτικών ροών κατά τις περιόδους που τα καρτέλ των εταιρειών σε κάποιες ναυτιλιακές γραμμές ήταν ενεργά και αποδοτικά, μπορεί να φανεί σε πιο βαθμό τα ολιγοπώλια περιόρισαν αριθμητικά τη μετανάστευση (Deltas, Sicotte, Tomczak, 124).

Προκύπτει ότι το μέσο εισιτήριο τρίτης θέσης από την Ευρώπη προς τις ΗΠΑ ή τον Καναδά ήταν 32% ακριβότερο τις περιόδους (μέσα στο διάστημα 1900-1914) που τα καρτέλ ήταν ενεργά, σε σύγκριση με τις περιόδους που ήταν ανενεργά. Στο διάστημα 1901-1903, με επικρατούσες συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού, οι τιμές μειώθηκαν έως και 70%. Το ίδιο συνέβη και το 1904, τη χρονιά όπου οι εταιρείες επιδόθηκαν σε πόλεμο τιμών (Deltas, Sicotte, Tomczak, 130).

Το ταξίδι μετατράπηκε σε πράξη κατανάλωσης κίνησης, κινητικών και εν κινήσει υπηρεσιών (στέγασης, διατροφής, διασκέδασης, αναψυχής). Η κατανάλωση αυτή δεν υπήρξε, όπως πολλοί αναλυτές ισχυρίζονται, μια διαταξική δυνατότητα που συνέβαλε στην άρση των κοινωνικών και ταξικών ανισοτήτων. Αν η κατανάλωση είναι για κάποιους ένα ‘ζητωκραύγασμα’ της κοινωνικής και ταξικής τους θέσης και ισχύος (τουρίστες), για άλλους είναι αποκαλυπτική της υποτελούς τους θέσης (μετανάστες). Το ταξίδι, λοιπόν, αν και ήταν *το ίδιο*, δεν ήταν *ίδιο* για όλους.

Αντιμετωπίζω το μεταναστευτικό ταξίδι ως μετασχηματιστική διαδικασία εντός της οποίας ενεργούν πολλοί μηχανισμοί υποκειμενοποίησης. Η διάρκεια και η απόσταση του ταξιδιού εμπλέκουν διαδικασίες ατομικού και συλλογικού μετασχηματισμού, επανακοινωνικοποίησης και επανανοηματοδότησης της ατομικής και κοινοτικής ταυτότητας. Για παράδειγμα, στη διάρκεια του ατμοπλοϊκού ταξιδιού, οι επιβάτες έπρεπε να συνηθίσουν στο φαγητό του πλοίου και στα μαζικά καταλύματα. Πολιτισμικές συνήθειες μαγειρέματος αλλά και κατοίκησης έπρεπε να μεταβληθούν άμεσα. Επιπλέον, η διάρκεια του ταξιδιού ήταν μια ενεργή κοινωνικά περίοδος, όπου οι συνταξιδιώτες μοιράζονταν τις προσδοκίες και τα σχέδιά τους, τουλάχιστον με συντοπίτες τους. Νεώτεροι άνθρωποι και παιδιά, από την άλλη, διαφεύγοντας το γονικό έλεγχο, σχημάτιζαν ‘κοινότητες και αδελφότητες του ταξιδιού’ και πιθανά εμπλέκονταν πιο ενεργά με συνομηλίκους τους άλλων εθνικοτήτων.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Albrecht Y., *Emotions in Motion – How feelings are considered in the scope of migration sociological studies*, Dossier “Emotions from a Relational Perspective”, Universitat Oberta de Catalunya, 2016.

Andrijasevic, R. (2003) ‘*The Difference Borders Make: (Il)legality, Migration and Trafficking in Italy Among Eastern European Women in Prostitution*’ in S. Ahmed, C. Castaneda, A-M. Fortier and M. Sheller (eds.), Oxford, New York: Berg, 2003.

Ahmed S., *Strange Encounters: Embodied Others in Post-Coloniality*, London/New York: Routledge, 2000.

Breckner R. (2005). *Migrationserfahrung – Fremdheit – Biografie: Zum Umgang mit polarisierten Welten in Ost-West-Europa*. Wiesbaden: VS Verlag.

Brooks A., Simpson R., *Emotions in Transmigration, Movement and Identity*, Palgrave Macmillan UK, 2013.

Erkkila C.C.B., *Spaces of Immigration: American Railroad Companies, The Built Environment and the Immigrant Experience*, A dissertation submitted to the Graduate School-New Brunswick Rutgers, The State University of New Jersey, 2013.

Lindqvist M. (2013). “‘Like a white crow’: Migrant women and their emotion work in Sweden.” *International Journal Work Organisation and Emotion*, vol. 5, no. 3, pp. 229–242.

Presner T.S., *Mobile Modernity-German, Jews, Trains*, Columbia University Press, New York, 2007.

Hatton T.J., Williamson J.G., *What Drove the Mass Migration From Europe in the Late 19th Century*, *Population and Development Review*, Vol. 20, No. 3 (Sep., 1994), pp. 533-559.

Kelling D., *The Business of Transatlantic Migration Between Europe and the USA, 1900-1914*, *The Journal of Economic History*, Vol. 66, No. 2, 2002, pp. 476-480.

Nail T., *The Figure of the Migrant*, Stanford University Press, California, 2015.

Zolberg A.R., *A Nation by Design, Immigration Policy in the Fashioning of America*, Harvard University Press, 2006.

Edt. Brinkmann T., *Points of Passage – Jewish Migrants from Eastern Europe in Scandinavia, Germany and Britain 1880-1914*, Berghahn Books, Oxford, 2013.

Brinkmann T., *Introduction Points of Passage: Reexamining Jewish Migrations from Eastern Europe after 1880* (pp. 1-24).

Eilers N.K., *Jewish Migration through Prussia and American Remote Control, 1880–1914* (pp. 63-84).

Brinkmann T., *Why Paul Nathan attacked Albert Ballin – The Transatlantic Mass Migration and the Privatization of Prussia's Eastern Border Inspection, 1886-1914*, *Central European History*, Vol. 43, pp. 47-83, Cambridge University Press, 2010.

Hoerder D., *Cultures in Contact*, Duke University Press, 2002.

Winner L., *Do Artifacts Have Politics?*, *Daedalus*, Vol. 109, No. 1, *Modern Technology: Problem or Opportunity*, 1980, pp. 121-136.

Edt. Duncan T., Cohen S.A., Thulemark M., *Lifestyle Mobilities, Intersections of Travel, Leisure and Migration*, Ashgate, 2013.

Abramitzky R., Boustan L.P., Eriksson K., *Europe's Tired, Poor, Huddled Masses: Self-Selection and Economic Outcomes in the Age of Mass Migration*, *The American Economic Review*, Vol. 102, No. 5, 2012, pp. 1832-1856.

Deltas G., Sicotte R., Tomczak P., *Passenger Shipping Cartels and their Effect on Trans-Atlantic Migration*, The Review of Economics and Statistics, Vol. 90, No. 1, 2008, pp. 119-133.

Wegge S.A., *Chain Migration and Information Networks: Evidence from Nineteenth-Century Hesse-Cassel*, The Journal of Economic History, Vol. 58, No. 4, 1998, pp. 957-986.

Dupont B., Keeling D., Weiss T., *Passenger Fares for Overseas Travel in the 19th and 20th Centuries*, paper prepared for the annual meeting of the Economic History Association, 2012.

Ong, A., *Neoliberalism as Exception: Mutations in Citizenship and Sovereignty* Durham/London: Duke University Press, 2006.

Pernau M., *Space and Emotion: Building to Feel*, History Compass, pp. 541-549.

Reddy W. M., *The Navigation of Feeling – A Framework for the History of Emotions*, Cambridge University Press, 2004.

Williams T. και Znaniecki F., *The Polish Peasants in Europe and America*, The Gorham Press, Boston, 1919.

Weyeneth, Robert. “*The Architecture of Racial Segregation: The Challenges of Preserving the Problematical Past.*” The Public Historian 27, no.4, pp. 11-44, 2005.

Foucault M., *Ετεροτοπίες και Άλλα Κείμενα*, Πλέθρον, Αθήνα, 2012.

Abrams L., *Θεωρία Προφορικής Ιστορίας*, Πλέθρον, Αθήνα, 2014.

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

<http://www.let.leidenuniv.nl/history/migration/18001914.html>.

International Encyclopedia of the First World War, πηγή: https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/migration_and_mobility.

Brinkmann

T,

στο

<https://www.history.ac.uk/ihr/Focus/Migration/articles/brinkmann.html>