

CENTRO ITALIANO PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI

GEOSTORIE

BOLLETTINO E NOTIZIARIO



Anno XXIV – n. 3

SETTEMBRE-DICEMBRE 2016

Geostorie. Bollettino e Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici
Periodico quadrimestrale a carattere scientifico – ISSN 1593-4578
Direzione e Redazione: c/o Dipartimento di Studi Umanistici
Via Ostiense, 234 - 00144 Roma - Tel. 06/57338550, Fax 06/57338490
Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 00458/93 del 21.10.93

Direttore responsabile: CLAUDIO CERRETI
Direttore del Comitato editoriale: ANNALISA D'ASCENZO
Comitato editoriale: ANNALISA D'ASCENZO, ARTURO GALLIA, CARLA MASETTI
Comitato scientifico: CLAUDIO CERRETI, ANNALISA D'ASCENZO, ELENA DAI PRÀ, ANNA GUARDUCCI, CARLA MASETTI, LUCIA MASOTTI, PAOLA PRESENDA, MASSIMO ROSSI, LUISA SPAGNOLI

Stampa: Copyando srl, Roma
Finito di stampare: febbraio 2017

COMITATO DI COORDINAMENTO DEL CENTRO ITALIANO
PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI, PER IL TRIENNIO 2014-2016

<i>Ilaria Caraci</i>	Presidente onorario
<i>Carla Masetti</i>	Coordinatore centrale
<i>Massimo Rossi</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della cartografia</i>
<i>Paola Presenda</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della geografia</i>
<i>Anna Guarducci</i>	Coordinatore della sezione di <i>Geografia storica</i>
<i>Elena Dai Prà</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia dei viaggi e delle esplorazioni</i>
<i>Lucia Masotti</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti stranieri
<i>Luisa Spagnoli</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti italiani
<i>Annalisa D'Ascenzo</i>	Segretario-Tesoriere
<i>Carlo Gemignani</i>	
<i>Maria Mancini</i>	
<i>Silvia Siniscalchi</i>	Revisori dei conti

I testi accolti in «Geostorie» nella sezione «Articoli» sono sottoposti alla lettura preventiva (peer review) di revisori esterni, con il criterio del “doppio cieco”.

La responsabilità dei contenuti dei saggi, ivi comprese le immagini ed eventuali diritti d'autore e di riproduzione, è da attribuire a ciascun autore.

In copertina:
Planisfero di Vesconte Maggiolo, Fano, Biblioteca Federiciana

INDICE

<i>Antonio Cortese</i>	Sbocchi lavorativi offerti all'emigrazione italiana dalla costruzione di strade ferrate nel mondo nell'"età delle infrastrutture" (1848-1913)	pp. 153-185
	Work opportunities offered to Italian emigrants in the worldwide railways construction during the "Age of infrastructures" (1848-1913)	
<i>Luisa Spagnoli</i> <i>Lucia Varasano</i>	I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse	pp. 187-215
	The railway landscapes of Lucania: from documentary sources to the disused railways	
NOTE E SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE		pp. 217-225
MOSTRE E CONVEGNI		pp. 225-231
INDICE DELL'ANNATA 2016		pp. 233-234

ANTONIO CORTESE¹

SBOCCHI LAVORATIVI OFFERTI ALL'EMIGRAZIONE ITALIANA DALLA COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE NEL MONDO NELL'“ETÀ DELLE INFRASTRUTTURE” (1848-1913)

Premessa

«Per età delle infrastrutture – ha osservato Sori – si intende quella fase dello sviluppo economico e quello spazio temporale abbastanza concentrati durante i quali paesi sviluppati e già ampiamente industrializzati, paesi in via di industrializzazione e persino paesi arretrati, decidono di porre mano ad un'ondata di innovazioni e investimenti derivati più o meno recentemente dalle novità tecniche e organizzative della rivoluzione industriale inglese. Si tratta, sostanzialmente, di un flusso accelerato di investimenti in attrezzature territoriali (ferrovie, innanzi tutto, sistemazioni fluviali, canali navigabili e porti, in una prima fase; successivamente strade, dighe, elettrodotti) e urbane (acquedotti, sistemi fognari, tramvie metropolitane, telefoni, gas, macelli, mercati generali e altri edifici di pubblica utilità)» (SORI, 2001, p. 275).

Essa, egli aggiunge, copre in Europa un ampio arco temporale, quantomeno dal 1848 al 1913, e può essere considerata la “levatrice” dei movimenti migratori di massa che decollano e si intersecano lungo tutto il continente durante questo periodo. Esempi che illustrano la collegata condizione di nomadismo lavorativo di alcune componenti dell'emigrazione italiana, non mancano e mettono in evidenza i canali di comunicazione che collegano tra loro i diversi mercati del lavoro, non solo europei ma anche transoceanici.

I decenni presi in esame coincidono con quella che si è soliti considerare la prima fase dell'emigrazione italiana (dall'unificazione sino alla prima guerra mondiale) nella quale sono individuabili due distinti periodi: il primo giunge sino alla fine dell'Ottocento ed è caratterizzato da una discreta consistenza dei flussi ma soprattutto da una loro tendenza decisamente crescente; il secondo è quello della cosiddetta “grande emigrazione” (GOLINI, AMATO, 2001).

Come chiaramente indicato nel titolo, il proposito è, senza peraltro alcuna pretesa di esaustività, quello di fare almeno un po' di luce – anche solo attraverso “tracce” del coinvolgimento di lavoratori italiani – sul contributo che i flussi migratori in uscita dall'Italia hanno dato alla costruzione di strade ferrate nel

¹ cortese@uni.net

mondo nell'età delle infrastrutture. Intendo, in altri termini, fornire una lettura complessiva di esperienze maturate nei tanti contesti nazionali individuati.

«Molti emigranti, contadini in patria, finirono a pala e piccone² cioè s'impiegarono come manodopera non qualificata nella realizzazione delle reti ferroviarie e di grandiose opere edilizie e nelle miniere. Non c'è stata grande opera nella seconda metà dell'800 che non abbia registrato la presenza di italiani, dal canale di Suez alla Transiberiana, dai trafori del Sempione, del Gottardo e del Frejus alla ferrovia del Tonchino» (OSTUNI, 2009, p. 163-164).

Mi preme da ultimo precisare che ho ampiamente utilizzato i rapporti dei consoli italiani mentre ho deliberatamente trascurato i risultati dei censimenti degli italiani all'estero. Sono stati effettuati nel 1871, 1881, 1891, 1901, 1911 e 1921, con operazioni condotte dal Ministero degli affari esteri e poi dal Commissariato generale dell'emigrazione. L'approccio, che si ha qualche difficoltà a definire censuario, venne poi abbandonato. Questi "censimenti" sono sempre stati caratterizzati da molte lacune a causa soprattutto della mancanza di rappresentanze consolari in molte nazioni e della insufficienza dei mezzi d'azione. Le rilevazioni furono in altri termini effettuate utilizzando informazioni provenienti dalle autorità consolari combinate con notizie provenienti dai censimenti esteri³. Per un censimento si fa riferimento a una data precisa ed è quindi difficile ricavarne notizie riferite a operazioni portate avanti in periodi diversi (CORTESE, 2011). Prendendo in esame lavori ferroviari realizzati in molti paesi, anziché segnalare le numerosissime fonti bibliografiche che riguardano l'emigrazione italiana che vi si è diretta, rinvio ai due volumi *Storia dell'emigrazione italiana – Partenze e Arrivi* e *Museo nazionale emigrazione italiana* a cura di Alessandro Nicosia e Lorenzo Prencipe, dai quali è possibile desumere preziose indicazioni.

Nomadismo del lavoro italiano ed emigrazione temporanea

«I lavori di costruzione della rete ferroviaria diedero spesso il primo impulso al nomadismo del lavoro italiano e portarono con sé, anche materialmente facendolo poi viaggiare sui treni che percorrevano i binari da lui gettati, il flusso di questa emigrazione temporanea, nel suo diffondersi in Europa, prima, e oltreoceano, poi» (SORI, 1979, p. 347).

² Sono i cosiddetti "pick and shovel men".

³ Sulla capacità di un censimento nazionale di saper fotografare con sufficiente precisione la presenza straniera si sono da sempre manifestati dubbi, anche in tempi recenti. Con riferimento ai vecchi censimenti francesi, ad esempio, si è osservato che molti italiani sfuggivano alle rilevazioni censuarie in ragione dell'alta percentuale di analfabeti (RAINERO, 2000).

Una prima considerazione la riservo al “nomadismo” evocato da Sori. Sicuramente vi è stato, come egli osserva, un nucleo di proletariato globe trotter *vagabondo*. Ci ricorda, ad esempio, che in Russia, a Odessa, sono segnalati fin dal 1879 gruppi di italiani dispersi dall'interruzione di lavori ferroviari e che a Budapest, sul finire dell'Ottocento, affluiscono alla locale società di beneficenza lavoratori italiani che, senza denaro e a piedi, stanno cercando di rimpatriare dalla Romania e dalla Bulgaria, ove non hanno trovato lavoro (come si vedrà più avanti, in questi due paesi, ma più in generale in tutta l'area balcanica, si è registrata una forte presenza di manovalanza italiana impegnata nella costruzione di nuove linee ferroviarie). È il suo riferimento al concetto di “emigrazione temporanea” che mi pare meriti una precisazione. Nessun problema in relazione a quanti partiti per l'estero e coinvolti nella costruzione di una strada ferrata sono poi rimpatriati. Sono invece, a mio parere, da tenere distinti i casi di coloro per i quali l'impiego temporaneo nella costruzione di linee ferroviarie, è stato seguito da un radicamento definitivo nel paese impegnato nei lavori ferroviari o in un altro paese. Per quanto possibile, mi riservo più avanti di farne cenno. È sempre Sori d'altro canto a ricordare che nel 1876 arrivarono in Nuova Zelanda via Amburgo, muratori e operai italiani imbarcati nel porto tedesco dopo l'arresto dei lavori edili e ferroviari causato dalla crisi economica dei secondi anni Settanta (SORI, 1979). C'è inoltre – se ne farà cenno più avanti – il caso di lavoratori italiani emigrati definitivamente in un determinato paese (mi rendo conto che la cosa è peraltro difficile da stabilire)⁴ che per un certo periodo di tempo hanno trovato un'occupazione temporanea nella costruzione di linee ferroviarie.

Nella classificazione ufficiale, dal 1876 in poi, la distinzione tra emigrazione temporanea ed emigrazione permanente venne operata sulla base di quanto dichiarato dai partenti all'Ufficio di Stato Civile al momento del rilascio del previsto “nulla osta”. A partire dal 1903 tale distinzione fu sostituita da quella fra emigranti che si recavano in Europa o verso paesi del bacino del Mediterraneo ed emigranti diretti verso mete transoceaniche. L'effettiva entità dell'emigrazione temporanea è stata in altri termini difficile da ricostruire (CORTI, 2001).

Prima di passare a considerare le aree geografiche che ho selezionato, mi sembra utile richiamare alcuni dati che fanno riferimento allo sviluppo della rete ferroviaria mondiale.

«Nel 1880 c'erano 450.520 chilometri di ferrovie, che alla fine del secolo sarebbero arrivati a 804.500. In tutto il mondo le strade ferrate stavano crescendo a un ritmo di 16.000 chilometri all'anno e avrebbero continuato così fino allo scoppio della prima guerra mondiale» (WOLMAR, 2011, p. 258).

Nel 1910, verso la fine del periodo preso in esame, la lunghezza della rete ferroviaria mondiale aveva superato il milione di km. Oltre metà delle ferrovie

⁴ Come è stato osservato, “la discriminazione tra migrazioni definitive e migrazioni temporanee non è possibile che a posteriori”. Cfr. FULVI (1990, p. 102).

esistenti (526.000 km) si trovavano nelle Americhe, un terzo (334.000) in Europa; quote decisamente minori riguardavano l'Asia (98.000), l'Africa (37.000) e l'Oceania (35.000; MORTARA, 1913).

Dai valichi alpini all'Europa

Nel nostro paese l'accentuato processo di industrializzazione, dal 1890 al 1914, non fermò l'emigrazione, anzi, poiché la crescente industrializzazione era comunque inferiore al ritmo di aumento della popolazione, nel 1906 si toccò la punta di 700.000 espatri. La stessa proletarizzazione industriale, creata dal progresso dell'industria, finiva per essere una spinta all'emigrazione. Gli anni Ottanta, anche per la Lombardia tecnica e imprenditoriale, si aprivano all'insegna della ricerca di nuovi mercati per una migliore soluzione delle questioni di ordine economico. L'espansione della grande industria aveva determinato effetti sociali traumatici, tra i quali appunto l'emigrazione di massa, anche dalle zone industrializzate (MESSINA, 1995)⁵.

«L'emigrazione e l'industrializzazione procederanno di pari passo a lungo per risolvere il problema della piena occupazione della forza lavoro italiana. Dal fenomeno non esulava la stessa capitalizzazione prodotta dalle rimesse degli emigranti. L'industrializzazione crescente era alimentata da tali rimesse, ma restava, comunque, nel periodo 1890-1914, un incremento demografico superiore al tasso di industrializzazione e l'aumento di capitale nel paese senza quelle rimesse era ben poca cosa» (IVI, p. 253)⁶.

Insomma, per dirla in modo molto sintetico, il decollo industriale dell'epoca giolittiana si dimostrò incapace di assorbire la larga eccedenza di manodopera presente sul mercato del lavoro italiano.

La realizzazione dei valichi ferroviari attraverso le Alpi – iniziati e talvolta completati in anni precedenti – fornì sbocchi lavorativi importanti per l'emigrazione italiana originata in larghissima parte dalle regioni settentrionali. È corretto parlare di emigrazione in quanto i lavoratori italiani ebbero per lo più l'opportunità di essere impiegati nei paesi confinanti.

Furono costruiti diversi trafori: Fréjus (inizio lavori nel 1857; fu aperto al traffico nel 1871), Sempione (1898-1905), Gottardo (la galleria venne costruita tra il 1872 e il 1882), Brennero (1860-1867) e altri ancora. Si trattò di un lavoro duro e pericoloso soprattutto per l'impiego della dinamite nelle gallerie.

Entro nello specifico delle singole opere, perlomeno di alcune.

A metà Ottocento, alla Svizzera apparve chiaro che per non perdere il suo ruolo tradizionale nella gestione dei traffici attraverso le Alpi, doveva

⁵ Sull'effetto emigratorio dell'industrializzazione e sulla "grande emigrazione", rinvio pure a SORI (1979) e AUDENINO, TIRABASSI (2008).

⁶ Sulle cause dell'emigrazione rinvio a CORTESE (2015).

realizzare una trasversale ferroviaria in territorio elvetico. L'obiettivo fu raggiunto nel 1869 attraverso una convenzione tra Italia e Svizzera ratificata nel 1871 anche dall'impero tedesco, finalizzata alla costruzione del tunnel del Gottardo. I lavori, che comprendevano, oltre alle rampe d'accesso, un tunnel di circa 15 km tra Airole e Göschenen, tutto in territorio svizzero, iniziarono nel 1872 e dieci anni dopo, come più sopra precisato, l'intera linea fu messa in servizio. Il contributo della manodopera italiana, in gran parte proveniente da Piemonte, Lombardia, Veneto e Trentino, fu importante.

L'impresa ferroviaria ebbe le sue pagine nere per le migliaia di operai "regnicoli" (i "cinesi dell'Europa") addetti alla costruzione delle linee e allo scavo della galleria. L'afflusso massiccio di stranieri innescò una vera e propria speculazione edilizia (persino le stalle divennero "stanzette" da affittare agli operai e lo stesso commissario federale non mancò di denunciare lo stato di impressionante negligenza in cui versavano i quartieri operai; la misteriosa "anemia dei minatori" fu collegata alle pessime condizioni igieniche generali) e fece crescere i prezzi di beni di prima necessità. Per dirla con le parole di Orazio Martinetti:

«Lasciato il cantiere, l'operaio incontrava fuori, nella vita quotidiana come nei rapporti sociali, altre insidie, altre difficoltà. Innanzitutto perché *forestiero* oltre che operaio: la sua condizione precaria di *lavoratore avventizio* tornava quindi assai utile al calcolo economico e finanziario, in particolare nel settore degli alloggi destinati agli stagionali e sul mercato delle derrate alimentari. L'afflusso pressoché incontrollato di frotte di operai regnicoli poveri di mezzi e privi di qualsivoglia protezione era andato a nutrire un'indecorosa e a tratti selvaggia foga speculativa volta ad approfittare delle contingenze affatto eccezionali create dall'accresciuta domanda. Una speculazione i cui guasti erano ben visibili specialmente nelle piccole suburre dei paesi toccati dal tracciato e nei cantieri sovraffollati» (MARTINETTI, 1982, p. 303).

Ne scaturirono conflitti e tensioni di natura etnica con zuffe, ferimenti, tumulti e conseguenti arresti (MARTINETTI, 1983 e 2006). Numerose furono poi le disgrazie nella galleria: tra il 1872 e il 1881 ben 177 casi mortali e 403 casi non mortali (MARTINETTI, 1982). Si registrò comunque un numero significativo di unioni tra lavoratori addetti ai cantieri ferroviari e ragazze del luogo tanto in Ticino quanto nel Canton Uri. È lecito perciò ipotizzare che a seguito di questi matrimoni almeno alcuni operai italiani abbiano deciso di stabilirsi definitivamente in Svizzera.

Anche sui cantieri del Sempione (con i suoi 19,9 km divenne il più lungo del mondo) fu impiegata manodopera italiana: in Val d'Ossola giunsero da ogni parte d'Italia più di 25.000 operai (il 17 % dal Piemonte); furono circa 3.400 quelli attivi sui cantieri di Iselle e Briga (MARESCOTTI, XIMENES, 1906)⁷. Per quanto

⁷ Giovanni Pascoli dedicò un'intera ode *Agli eroi del Sempione* (cfr. ROBERT, 1964). Mi pare interessante segnalare che la Audenino individua nei criteri seguiti per la realizzazione della

siano state adottate misure igieniche e mediche più efficaci rispetto a quelle del Gottardo, il numero dei feriti restò notevolmente elevato (DONZÉ, 2006).



Figura 1. Viadotto costruito da impresa italiana nell'Anspag (Austria; fonte: Centro di documentazione sull'emigrazione – Ecomuseo Valle Elvo e Serra, Biella)



Figura 2. Operai italiani impegnati nella costruzione di una ferrovia nella Valle del Rodano (fonte: Centro di documentazione sull'emigrazione – Ecomuseo Valle Elvo e Serra, Biella)

Mostra degli italiani all'estero, nell'ambito dell'Esposizione internazionale del 1906 a Milano, delle "prove di nazionalismo" (AUDENINO, 2008).

Mi preme poi ricordare la prima ferrovia transalpina, quella del passo del Semmering, la cui costruzione presentò notevoli difficoltà d'ordine tecnico. Il primo convoglio merci transitò nell'ottobre 1853 e nel luglio dell'anno successivo fu la volta del primo treno passeggeri. Il collegamento tra Vienna e Trieste⁸ fu completato nel 1857 e confermò il suo valore garantendo all'impero, ormai prossimo al declino, una via di floridi commerci. Alla costruzione della linea parteciparono 20.000 lavoratori tedeschi, cechi e italiani (WOLMAR, 2011). La seconda linea alpina, quella del Brennero, aperta come più sopra precisato nel 1867, fu più semplice da costruire e non richiese grandi gallerie. La linea, gestita dalla Südbahn, collegava l'impero asburgico a Venezia, ancora in mani austriache, e aveva una particolare importanza strategica nella difesa di quella parte del territorio (IBIDEM).

Sul versante occidentale delle Alpi va ricordato il traforo del Fréjus che presentava molti dei problemi del Semmering ai quali si aggiungeva però la sfida di una galleria di oltre 13 km scavata nella montagna e un'altitudine media di 1.300 metri. Le dimensioni stesse del traforo, fino a quell'epoca il più lungo del mondo, presentavano inevitabilmente enormi difficoltà: le squadre di operai francesi e italiani si incontrarono però nelle viscere della montagna con uno scarto di appena mezzo metro (IBIDEM)⁹.

Grazie a questi valichi gli emigranti italiani si aprirono un varco specialmente verso i mercati del lavoro dei paesi dell'Europa centrale (BRENNA, 1918). Per quanto riguarda la Francia, l'ambasciatore italiano a Parigi così si esprime:

«La nostra immigrazione porta in Francia un contingente considerevole di lavoratori per le grandi opere edilizie, ferroviarie, stradali e simili. Essa getta quindi in questo paese una popolazione mobilissima, la quale quando pur non vaga alla ventura in cerca di tali lavori, è tuttavia sempre costretta a spostarsi ogni qual volta finiscono quelli nei quali è impiegata. Non sempre coloro che la compongono rientrano in patria: talvolta si disperdono e si ripartiscono in varie località. Spesso vanno invece a formare nuove agglomerazioni, dove altre grandi opere incominciano» (TORNIELLI, 1903, p. 69)¹⁰.

Per quanto nei flussi migratori in uscita dall'Italia e diretti in Francia, siano stati inizialmente i dipartimenti frontalieri a prevalere (Bouches-du Rhône,

⁸ La linea aveva un carattere nazionale perché a quel tempo Trieste faceva ancora parte dell'impero austro-ungarico.

⁹ Grande fu il merito dell'ingegnere Germano Sommeiller, nato in Savoia nel 1815, che aveva inventato una trivella ad aria compressa che riduceva di molto i tempi necessari per effettuare i fori nella roccia in cui sarebbero state disposte le cariche esplosive (lo scavo della galleria fu infatti completato in 13 anni in luogo dei 25 previsti). Con lui collaborarono gli ingegneri Grandis e Grattoni, anch'essi allievi dell'Università di Torino. Quando, nel 1860, la Savoia passò per plebiscito alla Francia, scelse di conservare la cittadinanza piemontese (cfr. ROBERT, 1964). Per un'altra opera in Austria che vede il contributo italiano, rinvio alla figura 1 (viadotto costruito dall'impresa G. Borrione).

¹⁰ Rinvio alla figura 2 (operai provenienti dal Comune di Donato, oggi in provincia di Biella).

Var e Alpes Maritimes) con emigranti provenienti soprattutto dal Piemonte, in seguito terrazzieri, sterratori, muratori e scalpellini, trovarono in particolare impiego in tutto l'Est della Francia sul tracciato delle direttrici ferroviarie lungo la dorsale Parigi-Lione-Marsiglia e a Parigi nel vasto cantiere della gare de Lyon (MILZA, 1984). Già dopo la guerra del 1870, nell'ambito della ricostruzione del paese fu dato molto spazio alla costruzione di ferrovie sulla base del piano Freycinet che coinvolse un gran numero di "Ritals" (MILZA, 1978)¹¹. Giova ricordare in proposito che verso la fine del 1910, la lunghezza della rete ferroviaria francese era di quasi 50.000 km mentre quella italiana non raggiungeva ancora i 17.000.

Per la Svizzera mi rifaccio in primis a quanto scrive Sori:

«Agli inizi del Novecento, nella Svizzera, la percentuale di stranieri occupati in alcune attività, indica con chiarezza una reclusione della forza lavoro immigrata entro i settori messi in moto dall'età delle infrastrutture. La graduatoria è infatti aperta dalla costruzione di strade ferrate e dall'edilizia, le quali, assieme alle cave di pietra e di marmo, costituiscono i settori di attività entro i quali si concentra la presenza di lavoratori italiani» (SORI, 2001, p. 277).

Secondo il nostro rappresentante diplomatico a Berna, nel 1901 sarebbero stati circa 125.000 gli emigranti italiani nel paese per metà dei quali si doveva parlare di "emigrazione temporanea". La nostra emigrazione – egli osserva – assai numerosa in estate, decresce notevolmente nell'inverno, quando diminuiscono e in taluni luoghi cessano i lavori urbani e ferroviari (SILVESTRELLI, 1903). Sono, prosegue, i cottimisti e operai che affluiscono alle grandi costruzioni ferroviarie. Sono considerazioni che sottintendono l'importante contributo dato dai nostri lavoratori alla costruzione di strade ferrate nel paese elvetico.

Assai più rilevante è stato in Germania l'apporto del lavoro italiano in campo ferroviario. Bismarck capì immediatamente che l'importanza strategica e militare delle ferrovie non poteva essere lasciata in mano ai privati. Il primo stato a nazionalizzare il proprio sistema ferroviario fu infatti la Prussia. Una volta sconfitta la Francia, Bismarck rivolse la sua attenzione all'unificazione della Germania e decise che le ferrovie avevano bisogno di un'unica ed efficiente amministrazione. In pochi anni le Regie ferrovie prussiane subentrarono alle sessantasei compagnie esistenti, estendendo le linee di loro proprietà a quasi 21.000 km e divennero la maggiore impresa del mondo, superando anche le ferrovie britanniche della London & North Western (WOLMAR, 2011).

Del contributo dell'emigrazione italiana allo sviluppo della ferrovia in Germania, si trova traccia nei rapporti dei nostri agenti diplomatici e consolari. Nel distretto consolare di Francoforte, ad esempio, una buona parte della

¹¹ È stato rilevato che tra il 1867 e il 1893 ci sono stati in Francia 89 "incidenti xenofobi" (LEQUIN, 1988).

nostra “emigrazione temporanea” (circa 20.000 individui nel 1905 provenienti dal Veneto, dalla Lombardia, dalla Toscana, dall’Emilia e dalla provincia de L’Aquila) trova per lo più occupazione nei lavori pubblici (ferrovie, canali, acquedotti, strade, ecc.; LAMBERTENGHI, 1905). Nel distretto consolare di Kiel, una volta completati i lavori del canale *Kaiser Wilhelm* nel 1888, fu la costruzione di numerose ferrovie regionali a offrire sbocchi lavorativi ai lavoratori italiani (non molti in verità) in gran parte provenienti dalla provincia di Udine dove rientravano all’inizio dell’inverno (LEHMENT, 1905). Altrettanto ridotto è stato il numero degli emigranti italiani nella Slesia coinvolti comunque nei lavori di sterro per le nuove strade ferrate (MOLINARI, VITALI, 1905). Anche con riferimento all’area di Breslavia, viene sottolineata la rilevanza dei lavori ferroviari per circa un migliaio di muratori e giornalieri italiani. A Lipsia sono stati i lavori portati avanti per la costruzione della nuova stazione centrale, destinata a diventare una delle più grandi d’Europa, ad attrarre i nostri emigranti; i lavori di sterro necessari per l’impianto di numerosi binari, hanno coinvolto circa mille braccianti italiani. In Baviera, tra il 1890 e il 1900, l’immigrazione italiana è molto cresciuta (da 2.761 a 7.118 unità). Pure in questo caso gli operai italiani hanno trovato ampio spazio nei lavori ferroviari nei quali erano preferiti agli indigeni, grazie alla loro attività, sobrietà e resistenza (SCHILLING, 1905); in particolare sono stati impiegati nella costruzione del tronco ferroviario Treuchtlingen-Donauwoerth. Anche nel Württemberg la colonia italiana, triplicatasi tra il 1895 e il 1900, era composta in prevalenza di braccianti occupati nei lavori ferroviari (FEDERER, 1905). Considerazioni dello stesso tenore possono essere svolte per il Baden, l’Alsazia e il Palatinato, regioni nelle quali alcune migliaia di nostri connazionali erano, all’inizio del Novecento, per lo più adibite sempre a lavori ferroviari (GOLDSCHMIT, 1905). Vale poi la pena di soffermarsi sulla regione renano-vestfalica nella quale l’emigrazione italiana è risultata, tra fine Ottocento e inizio Novecento, particolarmente cospicua (quasi 100.000 unità). I *terrazzeri* italiani hanno ancora una volta saputo cogliere opportunità di lavoro nella costruzione di linee ferroviarie allora in grande sviluppo (nei primi anni del Novecento l’intera rete ferroviaria dell’area aveva una lunghezza di circa 8.000 km). In particolare le ferrovie minori acquistarono un’importanza che non aveva confronto con il resto della Germania (DI OPPENHEIM, RÖCHLING, 1905). Quanto ai nostri distretti consolari di Colonia, Düsseldorf, Saarbrücken e Lussemburgo, va ricordato, nel concludere, che una buona parte dei circa 150.000 italiani presenti nell’area durante la stagione estiva, era occupata in lavori di sterro che spesso sottintendevano la costruzione di strade ferrate (PERTILE, 1905).

Nei paesi balcanici

Negli ultimi decenni dell’Ottocento, si è registrato verso i paesi balcanici un consistente flusso di emigrazione italiana, per lo più a carattere temporaneo.

Proveniva prevalentemente dal Veneto e dal Friuli¹²; erano per lo più operai (muratori, scalpellini, sterratori) che partivano verso la primavera per recarsi sull'altra sponda dell'Adriatico o per spingersi più avanti all'interno dell'Austria, in Ungheria, in Serbia, in Bulgaria e in Romania, per poi ritornare a casa verso l'autunno portando con sé "il frutto del lavoro fatto a vantaggio delle loro famiglie" (SRITA, 1894, p. 3). In epoca successiva la presenza di emigranti italiani non ha infatti lasciato molte tracce. Tale corrente emigratoria è stata in buona misura determinata proprio dai lavori avviati in tutta l'area per la costruzione di strade ferrate. Si tratta di un importante esempio del nomadismo "ferroviario" del lavoro italiano con i nostri emigranti in continuo movimento da una nazione all'altra via via che la costruzione di nuove linee passava alla fase esecutiva¹³.

Si può iniziare dal Montenegro che fu riconosciuto indipendente dal trattato di Berlino del 1878. Va ricordato che l'Austria aveva varato un ampio programma ferroviario "balcanico" nel cui ambito venne realizzato il prolungamento della strada ferrata litoranea dalmata fra Metkovich e Castelnuovo di Cattaro. L'intento dell'Austria era quello di ottenere dal Montenegro la concessione di portare la ferrovia sino a Scutari. Forse anche per aprire dirette relazioni commerciali con l'Italia, proteggendo il porto franco di Antivari da ogni maggiore dipendenza dall'Austria, il principe Nicola I oppose resistenza alle pressioni austriache. Toccò così al nostro paese di costruire la prima linea ferroviaria del Montenegro (Pristan, Antivari, Zubci, Tudemile, Sutorman, Dobrava, Limljani, Boljevoci, Vir) che dalla costa si dirigeva verso l'interno. Gli studi per tracciarla furono assai laboriosi per le difficoltà di salire in breve spazio e con una pendenza media del 40 per mille fino all'altezza di 660 metri sopra il livello del mare e con capitale contato che non doveva superare i tre milioni di corone (BALDACCI, 1908). Di essi si occuparono gli ingegneri Paganini e Pasi che poi seguirono la costruzione della ferrovia. I lavori durarono due anni coinvolgendo 150 operai italiani e montenegrini. La linea, di km 43, fu inaugurata nel giugno del 1908. Costruita quasi tutta in terreno argilloso, richiese abbondanti opere di consolidamento; il maggiore impegno in termini di fatica e di tempo, fu profuso per la costruzione del tunnel sotto il Sutorman, lungo 1.300 metri.

Ben più importante è stata la presenza italiana in Bosnia-Erzegovina. Il paese, occupato dall'Austria a conclusione della guerra austro-turca del 1877-1878, fu formalmente annesso all'impero austro-ungarico nel 1908.

L'arrivo di emigranti italiani è stato fondamentalmente determinato dallo sviluppo dei lavori ferroviari promossi dall'Austria.

¹² Sull'emigrazione proveniente dal Trentino rinvio a LEONI (1991).

¹³ Per la ricostruzione del tracciato di molte delle linee delle quali farò cenno, rinvio alle cartine riprodotte in SCHNEIDER (1967). Ad esse è utile far riferimento anche perché riportano toponimi aggiornati mentre quelli che utilizzo sono desunti dalle fonti che ho consultato. È altresì utile tenere presente la carta che ho inserito nel testo.

All'inizio del Novecento, la Bosnia-Erzegovina era legata alla rete delle ferrovie ungheresi mediante la linea Bosmicher Brod-Sarajevo- Mostar poi prolungata fino a Ragusa e a Castelnuovo di Cattaro. Dalla linea Sarajevo-Ragusa si distaccava, alla stazione di Gabela, il breve tronco per Metkovic.

Ultimata la linea verso il sangiacato di Novi Bazar – ci informa nel 1905 il nostro console generale a Sarajevo – sarà posto mano a quelle già decretate fra Doboj e Bosn. Samac, per la più breve comunicazione con Budapest, e fra Bogojno (sulla linea già in esercizio Serajevo-Travnik-D. Vakuf-Jajce e D. Vakuf-Bogojno) e Arzano-Spalato, in congiunzione con la Dalmazia (FINZI, 1905).

A causa di questa fervente attività, non desta certamente sorpresa il fatto che dai 1.672 cittadini italiani censiti nel 1895, si sia passati nel luglio del 1897 a 2.500-3.000 unità per poi accertare nella primavera del 1900 la presenza di oltre 5.000 lavoratori italiani. Solo i lavori della linea da Sarajevo al confine orientale della provincia avevano determinato un'affluenza di 3 o 4.000 operai e di un centinaio di appaltatori e cottimisti italiani. Come è stato giustamente osservato, trattandosi di un'emigrazione essenzialmente temporanea, il numero dei nostri connazionali variava continuamente. È pure da tenere presente – se ne è fatto cenno più sopra – che per la rigidità del clima, i lavori restavano in gran parte sospesi durante l'inverno: i nostri lavoratori perciò tornavano in patria, profittando delle riduzioni concesse sulle ferrovie austro-ungariche agli operai che viaggiavano in comitiva (IBIDEM).

La Serbia, altro paese al quale il trattato di Berlino riconobbe l'indipendenza e che mantenne a lungo stretti rapporti con la monarchia austro-ungarica, ha accolto una quota irrilevante di emigranti provenienti dal nostro paese. Solo negli anni dal 1883 al 1888 e per la costruzione di ferrovie, gli operai italiani in Serbia furono da tre a quattro mila, tanto che fu necessario istituire a Nisch un viceconsolato poi soppresso al cessare dei lavori (MAYOR DES PLANCHES, 1905) Proprio da quest'ultima località partiva l'importante linea che giungeva sino a Salonicco dopo aver toccato Skopje, nell'attuale Macedonia, Florina ed Edessa in Grecia.

Anche in Romania vi furono importanti sbocchi lavorativi per l'emigrazione italiana. Si può ritenere che nel 1900 il numero degli italiani presenti nel paese ascendesse a circa 6.000 unità (INCISA DI BECCARIA, BAROLI, 1905). La Romania era un paese essenzialmente agricolo; ne scaturiva perciò la necessità di ricorrere, per i lavori pubblici, alla manodopera straniera. Si spiega in tal modo l'affluire di numerosi imprenditori e operai italiani che ancora una volta ebbero un ruolo significativo nella costruzione di strade ferrate. Nel 1869 fu completata la prima ferrovia Bucarest-Giurgevo¹⁴. Nel 1897 la rete ferroviaria del paese si estendeva su 2.872 km. In ordine al contributo italiano, merita di essere ricordato che solo per la costruzione del ponte ferroviario di Cernavoda furono impiegati circa 2.000 operai (RICCI, 2007).

¹⁴ In precedenza alcuni lavori ferroviari erano stati portati avanti dall'Austria in Transilvania non ancora sotto controllo romeno.

Numerosi ingegneri italiani lavorarono per la Compagnia ferroviaria romena almeno fino a quando non furono costretti a farsi naturalizzare per conservare il posto (diversi rientrarono in patria).

A seguito di alcuni anni di cattivo raccolto e per la difficile situazione del mercato monetario europeo, nel 1899 le cose però cambiarono. Il credito al quale il governo annualmente ricorreva si chiuse, e fu gioco forza mettersi sul cammino delle strette economie, soprascedendo non solo all'esecuzione dei progetti di lavori futuri, ma sospendendo anche quelli in corso. Degli operai italiani, molti tornarono a casa, altri emigrarono in cerca di occupazione nei paesi limitrofi, specialmente in Grecia, dove erano in corso alcuni lavori pubblici, come la linea ferroviaria Pireo-Lamia-Larissa (ne tratterò più avanti), eseguita da appaltatori italiani e francesi che impiegavano di preferenza manodopera italiana.

Ancora maggiori opportunità di lavoro i nostri emigranti trovarono in Bulgaria e sempre nel settore delle ferrovie. I primi cottimisti e operai italiani vennero al tempo della dominazione ottomana quando si stava completando la linea Rustciuk¹⁵- Varna lunga 222 km; nel 1865 essi trovarono impiego nella costruzione delle stazioni, del ponte di Seihtangik e del pozzo di Razgrad. Maggiore fu il contributo dei nostri connazionali nella costruzione delle ferrovie orientali sviluppatesi tra il 1871 e il 1874. Il tronco principale, lungo 570 km, fu quello che collegò Costantinopoli con Belova (passando per Kureli Burgas, Adrianopoli, Mustafâ Pascià, Tîrnovo Seimen, Filippopoli e Tatar Bazargik)¹⁶.

«Dopo un lungo intervallo, e dopo gli avvenimenti onde uscì costituito lo Stato bulgaro, esso fece costruire nuove ferrovie, da Tsaribrod, sul confine con la Serbia, a Vakarel, e da Vakarel a Belova (1885-1888), che riunirono le ferrovie orientali alle strade ferrate serbe e ungheresi, mettendo Costantinopoli, Adrianopoli, Filippopoli e Sofia in comunicazione ferroviaria colle nazioni occidentali... Seguì ad essa, nel 1889-90, il tronco Yamboli-Burgas (km. 109) che collegò il porto di Burgas alla ferrovia Yamboli-Tîrnovo Seimen, e per essa alla grande linea dell'Europa orientale (Costantinopoli-Budapest)» (SILVESTRELLI, 1905, p. 216).

Nel 1890 cominciò la costruzione della ferrovia Sofia-Pernik (km 50) terminata nel 1895. Nel 1894-95 fu costruito il piccolo tronco Kaspician-Sciumla (km 22) che collegò quest'ultima città alla ferrovia Rustciuk-Varna. Nello stesso anno (1894) i lavori ferroviari bulgari crebbero d'importanza perché si iniziò la linea Sofia-Roman, di 109 km, ultimata nel 1897.

«Nel 1896, mentre questa linea stava per essere terminata, cominciò la costruzione dell'altra, da Roman a Plevna e Sciumla, lunga 320 km, concessa in appalto ad una società nominalmente bulgara, ma nella quale il capitale versato

¹⁵ Rustciuk sta per Ruse, la città dove è nato Elias Canetti.

¹⁶ Adrianopoli è l'odierna Edirne in Turchia, Filippopoli è l'odierna Plovdiv, ecc.

era per tre quarti italiano, come italiano era il direttore e principale interessato nell'impresa, l'ing. Ernesto Besenjanica» (IVI, p. 217).

Le costruzioni ferroviarie del governo bulgaro durarono, dunque, pressoché ininterrotte dal 1885 al 1900, gli anni più attivi essendo il 1896 e il 1897, durante i quali i lavoratori italiani, che furono gran parte di quelle importanti opere, oltrepassarono il numero di 7.000. Dopo il 1900 la concorrenza della manodopera macedone e il mancato pagamento di alcuni appalti, resero meno convenienti le condizioni di lavoro per gli emigranti provenienti dal nostro paese (RICCI, 2012).

Chiudo con la Grecia la riflessione sui paesi balcanici. Quando Trikùpis andò al governo nel 1882, esisteva solo una dozzina di km di strade ferrate tra Atene e il porto del Pireo. Nel 1893 ne erano già operativi più di 930, e altri 500 erano in costruzione¹⁷ anche se si dovette attendere il 1916 perché il sistema ferroviario greco si collegasse con il resto dell'Europa (CLOGG, 1996)¹⁸.

Nel 1892 si è calcolato che nel solo distretto consolare del Pireo vi fossero 8.000 italiani. Ben 2.277 operai erano impegnati nella costruzione della già ricordata linea ferroviaria, di 390 km, che avrebbe collegato il Pireo con Larissa (era previsto che sarebbe poi proseguita per raggiungere i confini settentrionali del paese)¹⁹. Un'importante colonia italiana si formò a Patrasso. Ai marinai venuti dalla Puglia si unirono in seguito altri emigranti italiani: i lavori delle ferrovie in costruzione nel distretto chiamarono dall'Italia numerosi operai, alcuni dei quali si stabilirono definitivamente nei dintorni della città (SITTA, 1894). Al di là della grande linea ferroviaria che avrebbe raggiunto Salonicco, si pose infatti mano alla realizzazione di tronchi ferroviari di minore rilevanza proprio nel Peloponneso.

«Sulla fine del 1891 avvenne il fallimento dell'impresa belga assuntrice dei lavori della ferrovia Mili-Kalamáta, in conseguenza del quale circa 1.300 operai italiani rimasero sul lastrico, senza poter recuperare nulla del loro avere. Essi trovarono da impiegarsi nei lavori della Pireo-Larissa, ma un anno dopo fallì anche la compagnia concessionaria di questa linea, e i lavori furono sospesi: molti operai italiani dovettero essere rimpatriati a spese dell'erario» (BONELLI, 1905, p. 268).

¹⁷ Al 31 dicembre del 1902 erano però in esercizio solo 1.106 km di linee ferroviarie.

¹⁸ Durante l'ultimo governo Trikùpis (1892-1895), la situazione finanziaria greca divenne disperata. Con il crollo del prezzo dell'uva passa sul mercato internazionale, il valore declinante della dracma provocò la crescita degli interessi sui debiti che venivano pagati in oro. Nel 1893 le importazioni superarono di molto le esportazioni e Trikùpis fu costretto a dichiarare bancarotta, riducendo del 70 % i pagamenti degli interessi sui prestiti con l'estero (CLOGG, 1996).

¹⁹ Evaristo de Chirico, ingegnere ferroviario palermitano nonché padre del più noto Giorgio nato a Vòlos in Grecia nel 1888, lavorò sulla rete ferroviaria di Bulgaria e Grecia.

Nel 1902 era in corso la progettazione di altri tronchi, sempre nel Peloponneso, tra i quali i due seguenti: Trípoli-Kalávrita (km 90) e Pílos-Kiparrísia (km 40).

In Russia e in Oriente

Se si parla di ferrovie in Russia, la mente corre subito alla Transiberiana, la linea più lunga del mondo (più di 9.000 km), che unisce Mosca con Vladivostok sulla costa dell'Estremo Oriente. Il governo degli zar ne ordinò la costruzione nel 1891 per consolidare la penetrazione russa in Siberia, valorizzarne le risorse e favorirne il popolamento (centri come Novo Sibírsk e Irkutsk devono a essa la loro origine e il loro successivo sviluppo). Nel 1896 fu terminato il tronco da Čeliabinsk²⁰ all'Ob; dall'altra parte, tra Vladivostok e Habarovsk, la ferrovia entrò in esercizio nel 1897. Nel 1899 si raggiunse Irkutsk presso il lago Bajkal; nel 1904 fu portato a termine il tratto che aggirava il lago. Il venir meno dell'autorizzazione cinese per l'attraversamento del proprio territorio, rese necessaria la realizzazione di una nuova linea che, iniziata nel 1907 e completata nel 1917, assicurò alla Russia un collegamento tutto sotto la propria sovranità.

I lavori videro il coinvolgimento, all'apice della costruzione, di circa 90.000 uomini, molti dei quali condannati ai lavori forzati o prigionieri di guerra. La costruzione della Transiberiana rappresentò comunque un'occasione di lavoro per molti operai provenienti dall'estero. Tra questi ci furono alcune centinaia di friulani, scalpellini specializzati nella lavorazione della pietra. Già impegnati da diversi anni nella costruzione di ponti e di massicciate in altre regioni dell'impero zarista, specialmente nell'area caucasica e nel bacino rurale del Volga, questi operai specializzati vennero presto contattati dalla Direzione ministeriale delle ferrovie di Pietroburgo, e trovandosi in possesso dei necessari lasciapassare, poterono essere impiegati immediatamente divenendo essi stessi anello di congiunzione con le imprese attive in Friuli nonché fautori dei primi nodi di raccolta della manodopera specializzata friulana in terra russa (BARACHINO, FLORAMO, 2012).

I lavoratori friulani che arrivarono in Siberia dovettero sostenere un viaggio di oltre 7.000 km; come è agevole intuire, operarono in condizioni di estremo disagio.

«Una volta conclusa la guerra russo-nipponica (1904-1905), nelle cui operazioni la ferrovia transiberiana risultò essere di grande importanza tattica e strategica per l'impero zarista, gli operai stranieri furono invitati ad abbandonare i cantieri. Molti friulani rimasero pertanto disoccupati, alcuni partirono verso nuovi ingaggi, altri lasciarono definitivamente la Russia facendo rientro in patria. Ma furono in ogni

²⁰ Il tronco da Mosca a questa località era già stato costruito negli anni Ottanta.

caso parecchi coloro che scelsero di stabilirsi definitivamente in quelle stesse città – in particolare a Irkutsk – che avevano contribuito con il loro lavoro a rendere meno isolate e più ricche, cercando una nuova occupazione» (IVI, p. 461).

Un altro caso che merita di essere segnalato, anch'esso paradigmatico del nomadismo del lavoro italiano, riguarda il Medio Oriente e coinvolge ancora una volta l'emigrazione friulana che tra il 1876 e il 1902 (è proseguita pure negli anni successivi) aveva dato luogo a ben 943.413 espatri nei quali prevaleva nettamente, secondo la classificazione ufficiale, l'emigrazione temporanea pari al 94,8 % del totale. Come in parte precisato più sopra, con riferimento alla Transiberiana, i muratori rappresentavano l'élite di questa emigrazione. A seguire le vicende dell'emigrazione dei muratori erano i terrazzieri la cui professione era la più apprezzata e la più pagata. La stessa cosa poteva dirsi degli scalpellini che trovavano grossi spazi nella costruzione delle ferrovie. A motivo di tale reputazione, non desta sorpresa il fatto che nella costruzione della ferrovia Damasco-Mecca furono impiegati numerosi friulani come assistenti, altri come muratori, frammisti nella proporzione di un terzo agli arabi, i quali ignoravano assolutamente l'arte delle solide costruzioni richieste (COSATTINI, 1904).

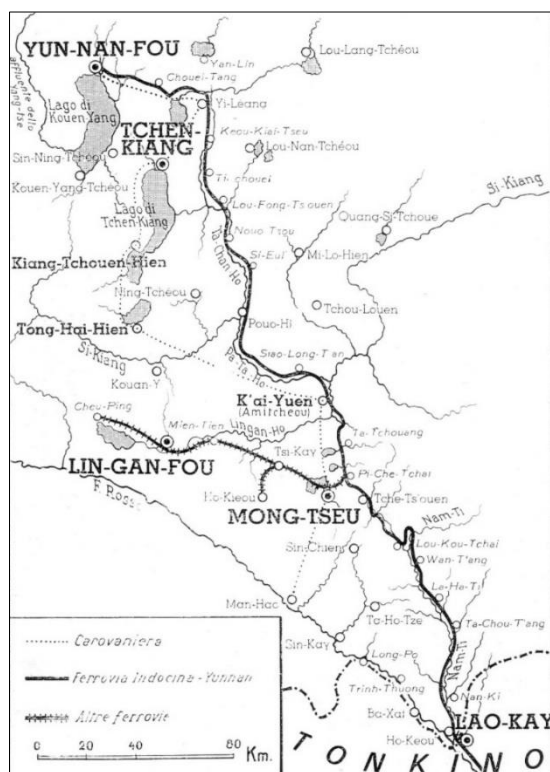


Figura 3. Tratta della linea del Tonchino tra Yunnanfou e Lao-Kay (CAPRA, 1935, p. 500)

Con riferimento all'Estremo Oriente va in primo luogo considerata la famosa linea del Tonchino. Si tratta della regione dell'Indocina che forma la parte settentrionale del Vietnam, confinante con la provincia dello Yunnan in Cina. I francesi vi instaurarono il loro protettorato nel 1874. Nel 1887 fu dichiarato parte integrante dell'Indocina francese. Questa linea che unisce la città di Yunnanfou in Cina ad Hanoi, capitale dell'Indocina francese, e al porto di Haiphong (nella figura 3 è rappresentato il tratto tra Yunnanfou e Lao-Kay), è giustamente considerata come una superba prova del lavoro italiano in quelle terre lontane.

«Ideata e voluta dai francesi, finanziata dal loro governo, progettata e diretta da loro ingegneri, la linea fu in gran parte, specie nei tratti richiedenti particolare abilità tecnica, come nelle gallerie, nei ponti, nei terrazzamenti in muratura, costruita da italiani, assunti in qualità di impresari, sorveglianti, tecnici, operai specializzati. Su circa duemila europei variamente impiegati, ben mille erano nostri connazionali, in maggior parte piemontesi delle province di Torino, Novara, Vercelli, in minor numero lombardi e veneti» (CAPRA, 1935, p. 499).

Diversi operai provenivano dal Comune di Marchirolo (Varese) e a questo proposito va ricordato che nel 1983 l'amministrazione comunale ebbe l'idea di rendere omaggio ai concittadini che avevano portato il nome del loro paese in giro per il mondo contribuendo, a volta, alla realizzazione di opere di grande valore. Alcuni artisti furono chiamati per raccontare, attraverso affreschi realizzati sui muri esterni di molte case, il fenomeno dell'emigrazione nelle sue molteplici sfaccettature. Se ne fa cenno perché ce ne è uno che raffigura un mandarino cinese che ringrazia i mastri marchirolesi proprio per la ferrovia del Tonchino (fig. 5). I lavori di costruzione furono iniziati nel 1901; l'inaugurazione dell'opera avvenne dieci anni dopo. Durante i lavori il governo italiano si fece carico dell'assistenza dei connazionali che vi erano addetti (ci furono anche dei morti), istituendo a Mong-Tseu un vice-consolato che esercitò un'opera altamente benefica. Ultimata la ferrovia, avvenuto l'esodo quasi totale degli italiani, detto ufficio non aveva più ragion d'essere e fu soppresso. Nel 2013 la ferrovia del Tonchino, lunga 855 km, è stata dichiarata patrimonio mondiale dell'Unesco.

Da ultimo, va richiamata la Circolare, con la quale il nostro Commissariato dell'Emigrazione fornì indicazioni agli emigranti che avevano intenzione di spostarsi in Cina:

«Informazioni di buona fonte da Pechino recano che lavori ferroviari non mancano in Cina, ma la spesa del viaggio è, per la grande distanza, assai forte, e il clima in alcune parti pessimo. Aggiungasi che, essendo tutte le ferrovie dell'Impero sotto il controllo delle autorità cinesi e i lavoratori subalterni tutti cinesi, gli operai europei devono sottostare in certo modo ai funzionari imperiali che soprintendono alle predette costruzioni ferroviarie... Qualche sorvegliante o capomastro che abbia buoni certificati e pratica del mestiere, prima di

intraprendere il lungo viaggio per recarsi sulle linee in costruzione o da costruirsi (come la Pechino-Kalgan-Urga, la Tajuenfu-Kaifōngfu, la Pechino-Hankow, la Hankow-Canton, ecc.), farà bene a chiedere informazioni ai Regi Consoli nell'Impero Cinese o direttamente alle direzioni delle società assuntrici» (Circolare n. 200 del 30 marzo 1908)²¹.



Figura 4. Operai dell'impresa Valpreda e C. al lavoro sulla linea del Tonchino (fonte: Fondazione Sella, Biella; foto Battista Savoia)



Figura 5. Affresco murale di Gero Urso nel Comune di Marchirolo (foto Mario Parietti)

²¹ Pubblicata sul «Bollettino dell'Emigrazione», VII (1908). Approfitto dell'occasione per segnalare che per quanto concerne le modalità di ingaggio della manodopera italiana all'estero, il Commissariato nel periodo in cui è restato in vita – dal 1901 al 1927 – ha svolto un ruolo molto attivo. Nel corso del 1917, ad esempio, il governo italiano riuscì ad inviare nella zona di guerra francese ben 14.000 lavoratori, diecimila dei quali furono arruolati direttamente dal Commissariato in soli 12 giorni (CIUFFOLETTI, 1988).

Come mostrano le figure 6 e 7, la sfida fu raccolta dall'impresa di Giuseppe Botalla che in quegli anni lavorò proprio sulla linea Pechino-Hankow (maestranze europee, in prevalenza italiane, dovettero organizzare il lavoro di migliaia di operai cinesi) occupandosi in particolare della costruzione di una stazione ferroviaria e di un ponte ferroviario.



Figura 6. Stazione costruita dall'impresa Botalla in Cina (fonte: Centro di documentazione sull'emigrazione – Ecomuseo Valle Elvo e Serra, Biella)



Figura 7. Viadotto costruito dall'impresa Botalla in Cina (fonte: Centro di documentazione sull'emigrazione – Ecomuseo Valle Elvo e Serra, Biella)

In Africa

Sono state selezionate due aree: le colonie italiane (scelta obbligata) e la regione del Maghreb.

Nelle colonie italiane la costruzione di ferrovie non ebbe un grande sviluppo rispetto a quanto fatto da altri paesi nel continente (segnalo, comunque, il rilevante contributo dato all'inizio del Novecento alla realizzazione di infrastrutture ferroviarie nel neonato Stato del Congo da tecnici e operai italiani arruolati a questo scopo dal governo belga). Si pensi che nel 1940 il complesso delle ferrovie in esercizio ammontava solo a circa 1.500 km. In particolare le prime tratte, che sono quelle da prendere in considerazione tenuto conto dell'arco temporale esaminato, risposero principalmente a esigenze belliche.

Dopo lo sbarco del febbraio 1885 a Massaua, in Eritrea, essendo l'occupazione italiana limitata alla costa, non si avvertì la necessità di una linea ferroviaria verso l'interno. Nell'estate del 1887 però, in seguito all'eccidio di Dogali, per agevolare le operazioni contro gli Abissini, il governo decise la realizzazione di un primo tronco ferroviario. La spedizione destinata a realizzarlo partì da Napoli con quattro ingegneri e altrettanti assistenti, un capo meccanico, due macchinisti, un capo fabbro, un segretario contabile e 325 operai. I lavori per raggiungere il forte di Saati (27 km) furono completati in 165 giorni. La linea proseguì poi negli anni successivi sino a Mai Atal (nel 1901), Ghinda (nel 1904) e Nefasit (nel 1910) per raggiungere infine Asmara, a 2.394 m slm, nel 1911 (tratta complessivamente di 118 km). Nel 1914 iniziò la costruzione della ferrovia Asmara-Biscia, prolungamento della precedente, che fu completata nel 1922.

In Somalia, a parte il villaggio di Lugh nell'interno, che era stato occupato e dove si era provveduto all'apertura di un'agenzia commerciale, nei primi anni di dominio italiano il territorio effettivamente controllato era ristretto alle città costiere, ai centri del Benadir dove il commercio era in mano a negozianti arabi e indiani. Gli ambienti colonialisti erano convinti dell'assoluta necessità di una ferrovia di penetrazione verso l'interno, che a loro avviso avrebbe sviluppato in maniera sensibile lo scambio di prodotti, attirando quel traffico carovaniero abissino da tutti ritenuto importante. Il progetto in realtà peccava di eccessivo ottimismo. Il risultato fu che solo nel 1924 la ferrovia raggiunse il villaggio di Afgoi e solo nel 1927 venne aperta l'intera ferrovia fino al Villaggio Duca degli Abruzzi, a 113 km da Mogadiscio.

In Libia, al momento della guerra italo-turca, nel territorio intorno a Tripoli, dove si svolgevano le principali operazioni militari, emerse da subito la necessità di costruire linee ferroviarie che consentissero di predisporre un'efficiente struttura logistica. Fu dapprima costruito il tronco fra Tripoli e Ain-Zara. Seguì quello che unì Tripoli a Gargaresh e poi quello che da quest'ultima località condusse a Zanzur. Un ulteriore tronco fu realizzato in direzione sud dal forte di el-Ghiran per Suani ben Adem ed el-Azzia; un'altra

ferrovia collegò Tripoli a Tagiura. La piccola rete rese facili e solleciti i movimenti delle truppe, nonché il rifornimento di viveri, acqua e munizioni in una regione poco praticabile per la totale mancanza di strade e di vie fluviali, e caratterizzata da un clima torrido. I tronchi ultimati nel periodo di costruzioni militari indicavano tre direttrici: le prime due lungo la costa verso oriente e verso occidente, l'altra verso sud in direzione dell'altopiano del Garian. Quando la gestione delle linee tripolitane passò dall'amministrazione militare alle Ferrovie dello Stato, si cercò di proseguire con questo programma ma i risultati furono modesti. Altrettanto scarsi furono in Cirenaica dopo lo sbarco italiano presso Bengasi. Prevalse infatti una marcata scelta stradale che fu adottata sin dagli anni Venti.

Quanto ai paesi del Maghreb, ometto in questa sede di soffermarmi sulle vicende storiche che portarono i tre paesi della regione (Marocco, Algeria e Tunisia) sotto il dominio francese, limitandomi a ricordare che nel caso del Marocco risale al 1912 l'instaurazione del protettorato francese e che nel 1830 la Francia decise di intraprendere un'azione militare e occupare l'Algeria; anche nel caso della Tunisia, con il pretesto di incursioni di tribù tunisine in Algeria, il paese transalpino inviò un corpo di spedizione imponendo nel 1881 il proprio protettorato.

L'interesse per l'area è giustificato dall'antica²² e importante presenza italiana nei tre paesi (CORTESE, 2012): se in Marocco si contavano nel 1911 solo 3.500 nostri emigranti, in Algeria, alla stessa data, la comunità italiana ne annoverava più di 35.000 e, sempre nel 1911, la Tunisia ne ospitava quasi 90.000. Oggi non c'è quasi più traccia della presenza di emigranti italiani trasferitisi per lo più in Francia (TEMIME, 1995). Si trattava di pescatori e di braccianti che lavoravano nelle terre coltivate a cereali e vigneti. Un elemento importante per le economie locali erano i terrazzieri e gli sterratori che seppero approfittare delle opportunità offerte dall'impegno profuso dall'amministrazione francese nella realizzazione di importanti infrastrutture pubbliche tra le quali rientravano le reti ferroviarie alle quali riservo qualche cenno.

Il Marocco può vantarsi di essere stato uno dei primi paesi del continente africano a costruire una ferrovia (nel 1859 se ne fecero carico gli spagnoli per collegare, a fini militari, Tétouan²³ all'uadi²⁴ el-Marchi); nei sessanta anni successivi ci furono solo dei tentativi che solo assai raramente portarono a risultati concreti. Dopo la Conferenza di Algesiras del 1906, lo sbarco a Casablanca di truppe franco-spagnole e le spedizioni militari contro le tribù della Chaouïra segnarono l'inizio dell'intervento attivo della Francia. Nel 1908 venne inaugurata la cosiddetta linea della Chaouïra e nel 1910 gli spagnoli collegarono Melilla con le aree sulle quali insistevano le loro concessioni minerarie.

²² Mi riferisco in particolare ai "livornesi" che avevano creato già da molti decenni importanti comunità ebraiche e agli esuli politici dell'inizio dell'Ottocento.

²³ Cogliendo a pretesto i colpi di mano delle tribù del Rif contro i propri presidi costieri, la Spagna aveva conquistato la città.

²⁴ Nel Sahara e in altre regioni desertiche, è il letto di un corso d'acqua asciutto che in occasione dei rari temporali subisce piene brevi e violente.

Il progetto francese di costruire ferrovie in Algeria si concretizzò nel 1857 a seguito di un decreto del governo francese che puntava alla realizzazione di 1.357 km di linee nella colonia. I lavori iniziarono nel 1879 e l'obiettivo fu in seguito superato. Nei trenta anni successivi si aggiunsero altri 2.035 km.

La prima linea ferroviaria tunisina, inaugurata nel 1872, collegò Tunisi a La Marsa. Nella parte settentrionale del paese va segnalata in particolare la linea Tunisi- Jendouba completata nel 1879 e quella che unì la capitale con Tebourba, ultimata nel 1884. Per la parte meridionale si deve invece soprattutto ricordare la linea che unì Gafsa, nei pressi dei giacimenti dei fosfati, al porto di Sfax, completata nel 1889 (nel 1916 si realizzò una diramazione che raggiunse Gabès).

Il tentativo di recuperare prove certe del coinvolgimento dei nostri emigranti nella costruzione di strade ferrate nel Maghreb, non ha portato a risultati pienamente soddisfacenti. Non se ne trovano, ad esempio, per il Marocco e qui forse pesa il fatto del tardivo inizio dei lavori ferroviari, quasi alla fine del periodo che sto esaminando, e l'ancora ridotta presenza italiana che solo in anni successivi subirà un sostanziale incremento (ed allora un nostro contributo vi fu come, ad esempio, per una linea ferroviaria al confine con l'Algeria).

Per l'Algeria, invece, ci sono precise conferme da parte di due autori, uno italiano («La mano d'opera italiana non qualificata diede il maggior apporto ai lavori delle miniere, agli scavi dei porti, alla costruzione di strade ferrate, di canali, di serbatoi d'acqua e di dighe»; DE LEONE, 1957, p. 94) e uno algerino («Les Italiens sont employés essentiellement dans les travaux ferroviaires ou dans la viticulture»; KHELIFA, 2011, p. 38).

Più complicata la situazione in Tunisia. Alla Mancardi, impresa italiana, era stato affidato il compito di realizzare la ferrovia, da Tunisi al Sahel²⁵, che sarebbe potuta diventare la prima del paese ma il progetto non ebbe poi un seguito. Significativo inoltre il fatto che in anni successivi quando, a causa di una politica di assimilazione culturale voluta dal governo francese, circa 1.500 ferrovieri italiani scelsero in gran parte di avvalersi della legge sulla naturalizzazione per beneficiare del salario più alto concesso ai colleghi francesi. In proposito va citato un autore che nel giudicare piuttosto “deficiente” il settore trasporti per l'emigrazione italiana, osserva: «La ragione si è che ferrovie e tramvie sono in mano a società francesi, che, se impiegano parecchi italiani, fanno larga parte agli indigeni e ai francesi» (CARLETTI, 1903, p. 41).

Nelle Americhe

Nel 1910, come già evidenziato, più del 50 % delle ferrovie esistenti nel mondo si trovava proprio in questo continente a dimostrazione del fortissimo

²⁵ Dalla catena montuosa principale del paese si passa ad un pianoro ondulato che sfuma nella cmosa costiera, detta Sahel.

sviluppo che esso aveva fatto registrare nella seconda parte dell'Ottocento e nei primi anni – sino alla prima guerra mondiale – del secolo successivo.

Prendo in considerazione i cinque paesi che hanno accolto quote significative dell'emigrazione italiana che in questo periodo ha dato origine a 14 milioni di espatri²⁶: Canada, Stati Uniti, Argentina, Brasile e Uruguay.

Tra il 1876 e il 1915 verso il Canada si sono diretti 148.565 emigranti italiani²⁷. Il Canada si era affacciato con un certo ritardo al mondo delle ferrovie e nel 1850 vantava poco più di cento km di linee, per lo più brevi, che collegavano le vie d'acqua. Seppe comunque distinguersi dal grande Stato con cui confinava a sud proprio grazie alle strade ferrate. Come spiega Faith, i canadesi usarono le ferrovie non soltanto per delimitare i loro confini nazionali ma anche per scongiurare l'eventualità che gli americani intendessero integrare le economie dei due Stati, il che, agli occhi dei canadesi, equivaleva a sottomettersi al giogo degli Stati Uniti (FAITH, 1990).

«Nel 1853 – osserva Wolmar – una ferrovia internazionale collegava Portland, nel Maine, a Montréal, nel Québec, e sarebbe divenuta in seguito parte della Grand Trunk Railway, la linea principale che attraversava il Canada orientale e che nel 1860 raggiungeva i 9.600 chilometri di lunghezza» (WOLMAR, 2011, p. 199).

Aggiungo ancora che la costruzione di una ferrovia transcontinentale – poi affidata alla Canadian Pacific Railway – si rivelò un'autentica necessità nel 1871, quando fu posta dalla Columbia Britannica come *conditio sine qua non* per unirsi al Dominion del Canada e non agli Stati Uniti che, avendo appena acquistato l'Alaska dall'Impero russo, corteggiavano la provincia più occidentale del Canada nella speranza di un'annessione.

Questi, forse troppo lunghi, richiami tornano utili per la presentazione delle due società che hanno avuto un ruolo importante per l'emigrazione italiana, cosiddetta temporanea, che in Canada – come specifica un nostro commissario dell'emigrazione – veniva principalmente assorbita dai lavori ferroviari (ROSSI, 1903). Le due suddette compagnie – la Grand Trunk e la Canadian Pacific – giunsero a impiegare in un solo anno circa 6.000 operai italiani nella riparazione delle loro rispettive linee o nella costruzione di nuove linee; li facevano arrivare sui luoghi di lavoro, generalmente da New York e Boston, mediante abili agenti residenti a Montréal. Poiché più sopra veniva utilizzato il termine di “emigrazione temporanea” che può non sembrare del tutto appropriato per espatri verso mete transoceaniche, è interessante segnalare l'esperienza fatta, dieci anni dopo, da un altro nostro ispettore in visita ai cantieri di lavoro creati per la costruzione di una nuova ferrovia

²⁶ Per dati annuali dal 1876 al 1915, distinti per i principali paesi esteri di destinazione o per regioni italiane di provenienza, si può consultare il volume di NICOSIA, PRENCIPE (2009).

²⁷ Ben più importante è stato il ruolo di questo paese nel secondo dopoguerra (440.786 emigranti italiani sino al 1976).

transcontinentale affidata alla Grand Trunk. Partito da centri di raccordo fra diverse linee nei quali convergeva l'intera produzione del grano delle praterie centrali destinato all'esportazione, ebbe modo di parlare con molti giovani emigranti provenienti per lo più dalla Calabria. Alla sua domanda, sempre riproposta, "perché non vi date all'agricoltura?", ottenne una sola risposta "vogliamo tornare in Italia, noi!" (ATTOLICO, 1913). In proposito mi preme comunque citare esperienze di segno opposto. Faccio riferimento a un lavoro nel quale, dopo aver precisato che all'inizio del secolo gli agenti – c'erano pure subagenti che fungevano da sotto-boss nel Padrone System – che operavano in Europa alla caccia di manodopera da utilizzare nel Grande Nord per i lavori stagionali, cercavano di far combaciare il bisogno della grande impresa di forza di lavoro docile e poco sindacalizzata, con la necessità del lavoratore italiano di mettere da parte dei soldi in un tempo relativamente breve tollerando una situazione che potremmo definire di sfruttamento, vengono rievocate le vicende positive di alcuni emigranti lombardi insediatisi definitivamente in Canada dopo una vita di lavoro in ferrovia (dopo aver posato i binari poteva capitare, a linea completata, di diventare responsabile della manutenzione o capotronco; MILANI, 1995).

Il 10 maggio 1869, negli Stati Uniti – per la precisione a Promontory Mountain – fu piantato l'ultimo chiodo, d'oro secondo la consuetudine, per suggellare l'incontro dei treni delle due compagnie (la Union Pacific e la Central Pacific) che, partendo da versanti opposti, avevano realizzato la prima ferrovia transcontinentale nella cui costruzione furono coinvolte diverse migliaia di operai. Altre ne seguirono nei successivi decenni e a esse risultò associata una miriade di collegamenti minori. Nel continente americano la massima lunghezza di ferrovie per mille km² quadrati (42 km) si riscontrò, nel 1910, proprio negli USA (MORTARA, 1913) che negli anni che vanno dal 1890 al 1910 ebbero un rapidissimo sviluppo economico: si pensi che in questi anni la produzione di carbone aumentò di tre volte, quella dell'acciaio di sette volte e quella del rame di quattro volte; il traffico ferroviario passò da 77 a 219 bilioni di tonnellate-miglio (DI PALMA DI CASTIGLIONE, 1913).

Tra il 1876 e il 1915 arrivarono negli Stati Uniti più di quattro milioni di emigranti italiani. Con la California e l'area di New Orleans sono stati gli Stati di New York e della Pennsylvania ad attrarre il maggior numero di immigranti italiani. Per loro, accanto ai tanti sbocchi lavorativi offerti dalle città che, grazie all'immigrazione europea, passarono in pochi decenni da una situazione di stallo demografico al rango di grandi metropoli, ci furono opportunità di impiego anche nella costruzione delle ferrovie in pieno sviluppo. Per restare a New York, si è argomentato che nessuna città aveva mai avuto un così immenso sviluppo come New York. Progetti di ingegneria di natura colossale erano intrapresi e portati a termine senza quasi più attrarre attenzione. Ponti, tunnel, ferrovie sotterranee, *gratta nuvole*, stazioni ferroviarie e marittime, ecc., non erano le sole costruzioni che si eseguivano (WATCHORN, 1909). Con riferimento alla Pennsylvania, si è ad esempio osservato che in ogni villaggio si

trovavano italiani; essi erano sparsi anche fuori dei centri di abitazione, in mezzo ai boschi o nei monti, dove vi era una strada da aprire, una ferrovia in costruzione, una miniera o una cava aperta (DALL'ASTE BRANDOLINI, 1902). Nelle località di Butler e Newcastle, la comunità italiana era prioritariamente impegnata proprio nei lavori ferroviari.

«Il rapido estendersi delle costruzioni ferroviarie – scrive il nostro agente consolare del distretto di New Orleans – ha dato e dà lavoro a parecchie decine di migliaia di Italiani, costituenti una popolazione fluttuante, che si trasferisce da uno Stato all'altro e dal nord al sud, a seconda della stagione e della richiesta di mano d'opera» (se cinesi e irlandesi erano stati principalmente coinvolti nella costruzione delle transcontinentali, per gli operai italiani ci furono opportunità nella realizzazione delle ferrovie minori)» (SAINT-MARTIN, 1903, p. 5)²⁸.

Ce ne danno ulteriore testimonianza i rapporti di altri nostri agenti consolari. Maryland

«L'immigrazione italiana nel Maryland ha prevalentemente carattere permanente; circa un terzo degli immigrati ha acquistato la cittadinanza americana il che procura loro il vantaggio di essere preferiti agli altri operai italiani nell'esecuzione dei lavori assunti da pubbliche imprese, quali, ad esempio, le costruzioni di strade ferrate, di edifici pubblici, ecc...

Il paese è solcato da una fitta rete di linee ferroviarie, che lo attraversano in tutti i sensi. Queste linee sono esercitate da varie compagnie che hanno il monopolio del traffico d'importazione ed esportazione dall'interno degli Stati Uniti per il porto di Baltimora e viceversa» (*Gli italiani in alcuni Stati della Confederazione dell'America del Nord*, 1902, pp. 4-5).

Ohio

«Il numero di Italiani residenti nello Stato di Ohio ascende a circa 50.000, la maggior parte dei quali si aggruppano nei porti lacuali di Cleveland, Toledo, Ashtabula, Conneant e Lorain, e nelle città interne di Cincinnati, Youngstown, Niles, Sandusky, Dayton, Akron e Canton. Il resto è sparso per le campagne e addetto a lavori di strade ferrate e tramvie elettriche» (IVI, p. 6).

Kentucky

«Pochi sono gl'Italiani occupati nella costruzione di linee ferroviarie, perché attualmente non sono in corso lavori di questo genere» (IVI, p. 9).

²⁸ «La vita degli scalpellini andorgini (la Valle d'Adorno è nei pressi di Biella) – ci racconta ad esempio la Audenino entrando nel merito della loro attività negli Stati Uniti – è sulla strada e lungo la ferrovia, accompagnati dalla cassetta degli attrezzi e dalla certezza di non potersi fermare a lungo» (AUDENINO, 1990, p. 118).

Michigan

«Le condizioni di questa colonia sono abbastanza soddisfacenti. Tutti hanno qualche occupazione o mestiere. Alcuni, specialmente i Genovesi e i Siciliani, s'industriano vendendo frutta; altri, e son la maggioranza, lavorano nelle fonderie o in altri stabilimenti, e il maggior numero di questi sono Lombardi; altri ancora, specialmente Napoletani, lavorano nelle ferrovie e nelle strade per conto di Compagnie» (IVI, p. 11).

Louisiana

«La nostra emigrazione è composta per la maggior parte di Liguri, Lombardi e Siciliani. I primi si dedicano maggiormente al commercio delle bevande, i secondi trovano lavoro nelle miniere o nelle fabbriche di mattoni e terra cotta; gli ultimi durante la stagione estiva vengono impiegati nella costruzione di linee ferroviarie e nei mesi invernali si dedicano al commercio ambulante della frutta» (IVI, pp. 14).

Missouri

«Non è possibile stabilire il numero degli Italiani addetti ai lavori ferroviari, sia perché sono sparsi qua e là, in luoghi molto distanti l'uno dall'altro, sia ancora perché sono uniti con lavoratori di altre nazionalità. Talora mutano anche di nome non potendo i nomi italiani essere facilmente tenuti a mente e pronunciati dagli Americani... Le Compagnie ferroviarie e le altre grandi aziende preferiscono impiegare operai italiani perché lavorano di più, sono meno esigenti e si contentano della mercede che vien loro offerta» (IVI, pp. 16-18).

Sempre con riferimento agli Stati Uniti, va da ultimo ricordata la vicenda dell'ingegnere Giuseppe Telfener che in Italia aveva acquisito grande esperienza in campo ferroviario. Il suo matrimonio con un'americana imparentata con il magnate John W. Mackay preluse alla costituzione della "New York, Texas and Mexican Railway Company" che si pose l'obiettivo di unire per ferrovia le città di Brownsville e Richmond, in Texas, prima tratta della ferrovia New York-Città del Messico. A tal fine Telfener ingaggiò 1.200 operai italiani, in gran parte lombardi e trentini. I problemi però non mancarono poiché si scoprì che la compagnia non aveva titoli per acquisire la terra adiacente alla linea (era una prassi negli USA) che pensava di affittare a modico prezzo alla manodopera italiana garantendosi così un base solida per il mantenimento della linea stessa. Questa fu comunque completata e ufficialmente inaugurata nel 1882; alla ferrovia fu affibbiato l'appellativo di "Macaroni Railroad". È ancora da ricordare che i primi italiani giunti a Waco, in Texas, per la precisione nella contea di Mc Lannan, vennero nel 1874 durante i lavori ferroviari.

Dopo gli Stati Uniti, è l'Argentina l'altro grande punto di approdo per l'emigrazione italiana nelle Americhe. Tra il 1871 e il 1914 vi arrivarono quasi sei milioni di persone (delle quali circa la metà resta nel paese). Italiani e

spagnoli erano la stragrande maggioranza di una vera e propria alluvione umana che comprende turchi, russi, francesi, tedeschi e portoghesi. Il vertiginoso aumento demografico (99,3 % tra il 1895 e il 1914) rappresenta l'indicatore più appariscente della modernizzazione che il paese registrò in questo periodo.

«Lo sviluppo della rete ferroviaria, grazie al contributo decisivo del capitale inglese, assume a sua volta proporzioni sorprendenti. In termini di ampiezza si passa dai 1.131 chilometri del 1874 ai 13.682 del 1892 e ai 32.000 del 1914. Una successione di linee che si ramificano a partire dalla capitale raggiunge tutte le province già nel 1890, collega i principali centri urbani dell'area del Litoral e favorisce lo sviluppo agricolo della pampa. Decisivo nel settore finanziario e dei servizi, il capitale estero facilita inoltre l'espansione delle aree coltivate a cereali, lo slancio dell'allevamento bovino e ovino e determina il decollo di un'economia agroesportatrice vincolata al mercato mondiale» (FIORANI, 1994, p. 8).

Ciò detto, vale la pena di portare l'attenzione su due linee ferroviarie, non molto lunghe, per le quali comunque risultò particolarmente significativo il contributo italiano. La prima è la "Ferrovia Est Bolivia" che, raggiunta la cittadina di Oran, nella provincia di Salta, arriva al confine con la Bolivia. Essa attraversa le vallate più feconde della provincia di Jujuy e i non meno fertili terreni della provincia di Salta. Mi soffermo in particolare sul primo tronco, aperto nel 1905, dovuto quasi completamente – secondo quanto affermato dal nostro Console in Córdoba – alla mente e al lavoro di italiani. È quello che va da Perico a Ledesma, nella provincia di Jujuy, realizzato dalla "Sociedad anonima constructora del Rio della Plata"; a studiare la linea, e poi a dirigerne i lavori, è stato l'ingegnere Pietro Albertelli di Parma, che si è avvalso della collaborazione di 350 connazionali.

Partendo da Perico, la ferrovia costeggia il torrenziale Rio Perico, poi attraversa con un ponte di 50 metri il Rio Cañadas. Entra quindi in una zona ricchissima di boschi delle migliori qualità di legnami, sino a incrociare il Rio Grande di Jujuy con un ponte di 300 metri (6 travate di 50 metri ciascuna). Costeggia per un tratto quest'ultimo fiume il che ha richiesto la costruzione di un importante muro di sostegno. Entra poi nella zona della coltivazione della canna da zucchero per arrivare a San Pedro, il centro più importante della provincia di Jujuy dopo il capoluogo. Più avanti attraversa di nuovo boschi vergini e vaste zone coltivate a erba medica per giungere infine a destinazione superando il fiume Ledesma grazie a un ponte di quasi mille metri (NOTARI, 1906).

La seconda linea è quella che partendo da Jujuy, con un percorso di 250 km, raggiunge La Quiaca, la stazione internazionale sulla frontiera con la Bolivia.

«La ditta imprenditrice dei lavori è quella di Luigi Stremiz e C.; il signor Stremiz è un nostro connazionale, come lo è l'ingegnere capo signor Edoardo Roversi. Gli ingegneri direttori dei lavori delle varie zone, i disegnatori, infine tutto l'alto personale dell'impresa è italiano, e quasi tutti italiani sono gli operai degli opifici stabiliti a Jujuy. Il personale che lavora in terrapieni, mine, collocazione di rotaie,

ecc., conta anche 600²⁹ italiani; gli altri operai sono argentini della provincia o boliviani» (IVI, p. 38).

Non ho trovato altre “tracce” del coinvolgimento di emigranti italiani nella costruzione di strade ferrate in Argentina e, allo stesso tempo, non sono in grado di escluderlo del tutto in considerazione dell’impegno profuso, come ho avuto modo di sottolineare, per lo sviluppo della rete ferroviaria nel paese. Mi interessa invece spendere qualche parola sul “carattere” della nostra emigrazione che questo contributo, grande o piccolo che sia, ha fornito. Non mi pare che si possa parlare di “emigrazione temporanea” nel senso che non credo che vi siano stati espatri collegati a progetti maturati nel nostro paese. Nelle colonie agricole dell’Argentina – si è scritto – i più sono dell’Italia settentrionale; i meridionali, nature più vivaci e indocili, sono nomadi e men di frequente si dedicano alla terra (GHINASSI, 1902, p. 348). Ritengo in altri termini – per quanto non mi sfugga l’importanza dei rimpatri – che gli emigranti provenienti dal Mezzogiorno in epoca successiva a quella che aveva visto il netto prevalere dei flussi originati dalle regioni settentrionali, in attesa di opportunità di lavoro che potessero rendere il loro trasferimento definitivo, se erano disponibili (c’era un esercito di “giornalieri” nelle grandi città)³⁰ ad accorrere nelle varie province all’epoca del raccolto, ugualmente potevano essere attratti da un lavoro, come quello nelle ferrovie, che garantiva solo un’occupazione temporanea. Allo stesso tempo devo però evidenziare che nel 1889, secondo quanto risulta da una Circolare del Ministero dell’Interno³¹, prefetti e sindaci venivano invitati a rendere pubblica la notizia di un arruolamento di operai italiani da parte dell’impresa Juan Jackson per i lavori della ferrovia da Chilcas a Salta e a Jujuy.

Il Brasile, con una superficie tre volte quella dell’Argentina, non riuscì a sviluppare le strade ferrate come risorsa nazionale anziché regionale, finendo quindi con una macedonia di scartamenti e amministrazioni che ne ostacolarono lo sviluppo. Questo restò confinato alle zone costiere e alle regioni dell’entroterra più prossime al mare. Le ferrovie brasiliane si svilupparono in larga misura per soddisfare le necessità di industrie specifiche, in particolare quella del caffè al sud e dello zucchero al nord, e non tanto per offrire un mezzo per viaggiare all’interno del paese.

Si spiega in tal modo la lenta evoluzione della rete ferroviaria brasiliana: poco più di mille km nel 1873 e circa 10.000 nel 1889; il grande impulso si ebbe

²⁹ Secondo quanto risulta dall’appendice di Ponce de Leon allo scritto di Notari, con lo stesso titolo, del 1908, complessivamente gli italiani coinvolti nella costruzione di questa linea ferroviaria sarebbero stati 1.116.

³⁰ Nel 1914 il 70 per cento degli italiani viveva nelle città (cfr. DEVOTO, 2005).

³¹ Circolare del 3 marzo 1889 della Divisione 5-Sezione 3, Ufficio dell’emigrazione (cfr. *Sotto tutti i cieli...*, 2008). Nella Circolare si dà notizia di operai italiani partiti in epoca precedente per il Costa Rica per essere impiegati sempre in lavori ferroviari.

solo all'inizio del XX secolo con la costruzione di più di cinquemila km di linee tra il 1911 e il 1916.

Pur non raggiungendo il livello dell'Argentina, anche il Brasile è stato assai importante per l'emigrazione italiana avendo ospitato, tra il 1876 e il 1915, più di un milione di emigranti provenienti dall'Italia. Oltre che nelle province del caffè (lo Stato di São Paulo ne accolse una larga maggioranza), importanti insediamenti si registrarono negli Stati meridionali di Espírito Santo e di Santa Catarina, e nella città di Rio de Janeiro. Dopo le negative esperienze dei braccianti nelle fazendas del caffè, gli emigranti italiani furono soprattutto attratti dalle opportunità di lavoro che era possibile cogliere in ambito urbano o comunque lontano dalle piantagioni dove si era pensato di poterli sfruttare come era in precedenza accaduto per gli schiavi.

Modesto, per quanto è stato possibile verificare, il contributo italiano allo sviluppo della rete ferroviaria. Nel 1902 iniziarono i lavori per la realizzazione di un nuovo tronco della ferrovia "Sul do Espírito Santo" per congiungere le due stazioni di Araguaya e Engenheiro Reeve. Questo tronco ferroviario, alla cui costruzione lavorarono molti operai italiani, attraversava un territorio coltivato quasi esclusivamente da coloni italiani il cui numero complessivamente si calcolava ammontasse nell'area a circa 50.000 (RIZZETTO, 1902). In Brasile occorre comunque ricordare che si svolse l'eccezionale vicenda di Giuseppe Giorgi, divenuto da semplice operaio, costruttore di ferrovie; riuscì ad avere dall'amministrazione pubblica locale buone commesse e a sfondare in un settore già occupato e dominato dagli inglesi.

Un breve cenno va da ultimo riservato all'Uruguay paese nel quale all'inizio del Novecento si riteneva che il numero approssimativo degli italiani residenti fosse di circa 80.000, la metà dei quali a Montevideo.

«Le grandi imprese, oltre quella del porto, si riducono a quelle ferroviarie, divise tra tre diverse amministrazioni, tutte inglesi... Tra i manovali addetti alle imprese ferroviarie si trovano numerosi Italiani, in ragione del 70 per cento circa... Questo genere di lavori, ultimate le costruzioni in corso, accenna a restare per parecchio tempo sospeso, cosicché anche siffatto utile impiego di mano d'opera minaccia in breve di chiudersi» (CARRARA, 1903, p. 36).

Breve nota conclusiva

Pur con i limiti dichiarati in premessa, è possibile affermare che gli sbocchi lavorativi offerti all'emigrazione italiana dalla costruzione di strade ferrate nel mondo, sono stati sicuramente importanti. Al duro e faticoso impegno profuso dalle tante migliaia di operai, talvolta vittime di incidenti mortali, si è associato in molti casi il prezioso apporto di imprenditori, dirigenti e ingegneri ferroviari. Se si pensa alla vicenda della valle del Cervo, nel Biellese, e all'esodo di edili che essa ha alimentato per molto tempo – la Audenino lo ha

ben narrato – si deve aggiungere che un netto confine tra i due “mondi” non è sempre esistito.

«Già dagli ultimi decenni dell'Ottocento – osserva – gli emigranti della valle, grazie alla loro preparazione tecnica e al titolo di studio conseguito a Campiglia si trovano sempre più spesso a rivestire, nei cantieri dove lavorano, posizioni di responsabilità. Essi sono assistenti e capisquadra, tecnici e sorveglianti, quando non direttori dei lavori e impresari in proprio» (AUDENINO, 1990, p. 158).

L'altro aspetto che mi sembra il caso di segnalare, nel concludere, è l'ampio ventaglio dei contesti nazionali sparsi per il mondo nei quali ci sono state opportunità di lavoro per l'emigrazione italiana che non a caso è stata definita come “the largest exodus of people ever recorded from a single nation” (SOWELL, 1981, p. 101).

BIBLIOGRAFIA³²

Atlante storico, Milano, Garzanti, 2003.

B. ATTOLICO, *Sui campi di lavoro della nuova ferrovia transcontinentale canadese*, in «Bollettino dell'Emigrazione», 1913, n. 1, pp. 3-26.

PATRIZIA AUDENINO, *Un mestiere per partire. Tradizione migratoria, lavoro e comunità in una vallata alpina*, Istituto di studi storici Gaetano Salvemini, Milano, Franco Angeli, 1990.

ID., *La Mostra degli italiani all'estero: prove di nazionalismo*, in *Milano e l'Esposizione internazionale del 1906*, Milano, Franco Angeli, 2008, pp. 11-124.

PATRIZIA AUDENINO, MADDALENA TIRABASSI, *Migrazioni italiane. Storia e storie dall'Ancien régime a oggi*, Milano, Bruno Mondadori, 2008.

ANTONIO BALDACCI, *La prima ferrovia del Montenegro*, «Rivista Marittima», Ottobre 1908, pp. 3-16.

ANDREA BARACHINO, ANGELO FLORAMO, *La migrazione frinlana e la costruzione della Transiberiana*, in «Rapporto Italiani nel Mondo 2012», Fondazione Migrantes, Roma, Idos Edizioni, 2012, pp. 455-464.

E. BONELLI, *Il distretto consolare del Pireo e la immigrazione italiana*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1905, vol. I *Europa*, parte III, pp. 265-278.

PAULO G. BRENNIA, *L'emigrazione italiana nel periodo ante bellico*, Firenze, Bemporad, 1918.

GIUSEPPE CAPRA, *Un'ardua impresa di civiltà. La ferrovia di Yunnanfu tra la Cina e il Tonchino*, in «Le vie d'Italia e del mondo», III (1935), n. 4, pp. 499-528.

T. CARLETTI, *La Tunisia e l'emigrazione italiana*, in «Bollettino dell'Emigrazione», II (1903), n. 2, pp. 3-88.

S. CARRARA, *La Repubblica dell'Uruguay e l'immigrazione italiana*, in «Bollettino dell'Emigrazione», II (1903), n. 5, pp. 32-39.

ZEFFIRO CIUFFOLETTI, *Il trattato di lavoro tra l'Italia e la Francia del 30 settembre 1919*, in EMILE TEMME, TEODOSIO VERTONE (a cura di), *Gli italiani nella Francia del Sud e in Corsica (1860-1980)*, Milano, Franco Angeli, 1988, pp. 106-116.

RICHARD CLOGG, *Storia della Grecia moderna dalla caduta dell'impero bizantino a oggi*, Milano, Bompiani, 1996.

ANTONIO CORTESE, *La conta degli italiani nei 150 anni dall'Unità*, Roma, ISTAT, 2011.

³² In deroga alle norme editoriali di «Geostorie», per alcuni degli autori citati verranno utilizzate solo le iniziali dei nomi propri, in quanto il dato completo non è disponibile.

- ANTONIO CORTESE, *L'emigrazione italiana nell'Africa mediterranea*, in ANTONIO CORTESE, RAYMOND SIEBETCHEU YOUNBY, *Nordafrika-Italia: un ponte da costruire*, Fondazione Migrantes, Todi (PG), Tau Editrice, 2012, pp. 17-55.
- ID., *L'emigrazione italiana dal 1876 al 1976: brevi riflessioni sulle cause che l'hanno determinata*, Fondazione Migrantes, Todi (PG), Tau Editrice, 2015.
- PAOLA CORTI, *L'emigrazione temporanea in Europa, in Africa e nel Levante*, in PIETRO BEVILACQUA, ANDREINA DE CLEMENTI, EMILIO FRANZINA (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana-Partenze*, Roma, Donzelli, 2001, pp. 213-236.
- GIOVANNI COSATTINI, *L'emigrazione temporanea del Friuli*, in «Bollettino dell'Emigrazione», III (1904), n. 3, pp. 3-107.
- A. DALL'ASTE BRANDOLINI, *L'immigrazione e le colonie italiane della Pennsylvania*, in «Bollettino dell'Emigrazione», I (1902), n. 4, pp. 40-69.
- ENRICO DE LEONE, *La colonizzazione dell'Africa del Nord (Algeria, Tunisia, Marocco, Libia)*, Padova, Cedam, 1957, I.
- FERNANDO J. DEVOTO, *Le migrazioni italiane in Argentina: il problema dell'identità, delle generazioni e del contesto*, in MADDALENA TIRABASSI (a cura di), *Itinera. Paradigma delle migrazioni italiane*, Torino, Edizioni Fondazione Giovanni Agnelli, 2005, pp. 309-339.
- E. DI OPPENHEIM, P. RÖCHLING, *La Renania, la Vestfalia, la Lorena e l'immigrazione italiana*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1905, vol. I *Europa*, parte III, pp. 84-114.
- G.E. DI PALMA DI CASTIGLIONE, *Dove possono andare gli Italiani immigrati negli Stati Uniti*, in «Bollettino dell'Emigrazione», VIII (1909), n. 18, pp. 3-26.
- ID., *L'immigrazione italiana negli Stati Uniti dell'America dal 1820 al 30 giugno 1910. Nota statistica*, in «Bollettino dell'Emigrazione», XII (1913), n. 1, pp. 103-112.
- PIERRE-YVES DONZÉ, *Aspetti sanitari e sociali del cantiere nord della galleria ferroviaria del Sempione*, in PIETRO REDONDI, PAOLA ZOCCHI (a cura di), *Milano 1906. L'Esposizione internazionale del Sempione. La scienza, la città, la vita*, Milano, Guerini e Associati, 2006, pp. 49-69.
- NICHOLAS FAITH, *The World the Railways Made*, London, The Bodley Head, 1990.
- G. FEDERER, *La colonia italiana nel Württemberg*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1905, vol. I *Europa*, parte III, pp. 76-78.
- V. FINZI, *La immigrazione italiana in Bosnia ed Erzegovina*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1905, vol. I *Europa*, parte III, pp. 252-258.
- FLAVIO ANGELO FIORANI, *Argentina: una storia di conflitti*, in *Argentina*, Milano, Touring Club Italiano, 1994.
- FULVIO FULVI, *Elementi di geografia della popolazione*, Torino, Giappichelli, 1990.
- POMPEO GHINASSI, *Gli agricoltori italiani nell'Argentina*, in «Giornale degli economisti», ottobre 1902, pp. 42-66.
- G. GOLDSCHMIT, *Gli Italiani nel Baden, in Alsazia e nel Palatinato del Reno*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1905, vol. I *Europa*, parte III, pp. 81-83.
- ANTONIO GOLINI, FLAVIA AMATO, *Uno sguardo a un secolo e mezzo di emigrazione italiana*, in PIETRO BEVILACQUA, ANDREINA DE CLEMENTI, EMILIO FRANZINA (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana...*, cit., 2001, pp. 45-60.
- E. INCISA DI BECCARIA, C. BAROLI, *La Rumania e la immigrazione italiana*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1905, vol. I *Europa*, parte III, pp. 187-200.
- Gli italiani in alcuni Stati della Confederazione dell'America del Nord*, in «Bollettino dell'Emigrazione», I (1902), n. 11, pp. 3-18.
- ABDERRAHMANE KHELIFA, *La presenza italiana in Algeria prima dell'indipendenza*, in *Il contributo dell'Italia alla costruzione dell'Algeria indipendente* (Celebrazioni per il 150^{mo} Anniversario dell'Unità d'Italia e il 50^{mo} dell'Indipendenza dell'Algeria), Algeri, Ambasciata d'Italia-Istituto Italiano di Cultura, 2011, pp. 33-39.
- F. G. KRAUSE, *La immigrazione italiana nel regno di Sassonia ed in Turingia*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1905, vol. I *Europa*, parte III, pp. 44-48.

- B. LAMBERTENGHI, *Gli Italiani nel distretto consolare di Francoforte sul Meno, e condizione loro di fronte alle leggi germaniche sulle assicurazioni operate*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1905, vol. I *Europa*, parte III, pp. 7-25.
- R. LEHMENT, *Gli Italiani nelle provincie e negli Stati della Germania settentrionale*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1905, vol. I *Europa*, parte III, pp. 28-30.
- DIEGO LEONI, *Come la crisalide: non è più bruco ma non è ancora farfalla: appunti sull'emigrazione trentina*, in *È sempre lavoro: frammenti di storia del lavoro e dei lavoratori in Alto Adige*, Bolzano, Lega provinciale delle Cooperative, 1991, pp. 163-174.
- YVES LEQUIN, *Métissages imprudents?*, in YVES LEQUIN (a cura di), *La Mosaïque France. Histoire des étrangers et de l'immigration en France*, Paris, Larousse, 1988, pp. 389-410.
- STEFANO MAGGI, *Colonialismo e comunicazioni. Le strade ferrate nell'Africa Italiana (1887-1943)*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1996.
- E.A. MARESCOTTI, E. XIMENES (a cura di), *Milano e l'Esposizione Internazionale del Sempione 1906*, Milano, Fratelli Treves Editori, 1906.
- ORAZIO MARTINETTI, *Minatori, terrazzieri e ordine pubblico. Per una storia sociale delle grandi opere ticinesi (1872-1882)*, Bellinzona, Archivio Storico Ticinese, 1982, n. 92, pp. 271-322.
- ID., *Appunti sulle possibilità di una storia sociale delle opere ferroviarie ticinesi attorno agli anni '70 del XIX secolo*, in «Atti del Convegno di studi *Il San Gottardo e l'Europa. Genesi di una ferrovia alpina, 1882-1982* (Bellinzona 14-16 maggio 1982)», «Bollettino storico della Svizzera italiana», XCIV (1983), nn. 3-4, pp. 239-246.
- ID., *Operai italiani e capitani d'industria nell'impresa del San Gottardo*, in PIETRO REDONDI, PAOLA ZOCCHI (a cura di), *Milano 1906...*, cit., 2006, pp. 17-36.
- E. MAYOR DES PLANCHES, *La Serbia e l'immigrazione italiana*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1905, vol. I *Europa*, parte III, pp. 236-252.
- MARINA MESSINA, *L'emigrazione temporanea di operai e tecnici lombardi per la realizzazione dei valichi ferroviari alpini italo-elvetici, 1860-1920*, in CARLO BRUSA, ROBERTINO GHIRINGHELLI (a cura di), *Emigrazione e territorio: tra bisogno e ideale*, Varese, Edizioni Lativa, 1995, vol. I, pp. 253-269.
- ERNESTO MILANI, *Victoria, Texas e Sifton, Saskatchewan: l'altro aspetto del mito della ferrovia*, in CARLO BRUSA, ROBERTINO GHIRINGHELLI (a cura di), *Emigrazione e territorio...*, cit., 1995, pp. ???.
- PIERRE MILZA, *L'émigration italienne en France de 1870 à 1914*, in J.B. DUROSELLE, E. SERRA (a cura di), *L'emigrazione italiana in Francia prima del 1914*, Milano, Franco Angeli, 1978, pp. 63-86.
- ID., *La presenza italiana in Francia fino all'avvento del fascismo*, in *L'Italia in esilio. L'emigrazione italiana in Francia tra le due guerre*, Roma, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per l'informazione e l'editoria, 1984, pp. 58-63.
- L. MOLINARI, G. VITALI, *Gli Italiani nella Slesia*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1905, vol. I *Europa*, parte III, pp. 35-40.
- G. MORTARA, *Le ferrovie del mondo*, in «Giornale degli Economisti», 1913, n. 1, pp. 46-54.
- ALESSANDRO NICOSIA, LORENZO PRENCIPE (a cura di), *Museo nazionale emigrazione italiana*, Roma, Gangemi, 2009.
- GIOSUÈ NOTARI, *Le province argentine di Tucumán, Salta e Jujuy in relazione all'immigrazione italiana*, in «Bollettino dell'Emigrazione», V (1906), n. 10, pp. 723-768.
- ID., *Le province argentine di Tucumán, Salta e Jujuy in relazione all'immigrazione italiana (con appendice di R. Ponze de Leon)*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», Ministero degli Affari Esteri-Commissariato dell'Emigrazione, Roma, Tipografia dell'Unione cooperativa editrice, 1908, vol. III *America*, Parte II, pp. 137-186.
- MARIA ROSARIA OSTUNI, *Emigrazione: una storia per immagini*, in ALESSANDRO NICOSIA, LORENZO PRENCIPE (a cura di), *Museo nazionale emigrazione italiana*, cit., 2009, pp. 143-185.
- G. PERTILE, *Le condizioni degli operai italiani nei distretti consolari di Colonia, Düsseldorf, Saarbrücken e Lussemburgo*, in «Bollettino dell'Emigrazione», VII (1908), n. 19, pp. 3-51.
- ROMAIN H. RAINERO, *I piemontesi in Provenza. Aspetti di un'emigrazione dimenticata*, Milano, Franco Angeli, 2000.
- ANTONIO RICCI, *Romania: l'emigrazione italiana da fine Ottocento ad oggi*, in «Rapporto Italiani nel Mondo 2007», Fondazione Migrantes, Roma, Edizioni Idos, 2007, pp. 129-130.

- ANTONIO RICCI, *Gli italiani in Bulgaria: migranti cattolici tra Ottocento e Novecento*, in in «Rapporto Italiani nel Mondo 2007», Fondazione Migrantes, Roma, Edizioni Idos, 2012, pp. 309-320.
- E. RIZZETTO, *Ferrovia dello Stato di Espírito Santo*, in «Bollettino dell'Emigrazione», I (1902), n. 11, pp. 52-53.
- GIOVANNI ROBERT, *Le ferrovie nel mondo*, Milano, Francesco Vallardi, 1964.
- E. ROSSI, *Delle condizioni del Canada rispetto all'immigrazione italiana*, in «Bollettino dell'Emigrazione», II (1903), n. 4, pp. 3-28.
- G. SAINT-MARTIN, *Gli italiani nel distretto consolare di Nuova Orleans*, in «Bollettino dell'Emigrazione», II (1903), n. 1, pp. 3-23.
- T. SCHILLING, *La Baviera e la emigrazione italiana*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1905, vol. I *Europa*, parte III, pp. 71-75.
- ASCANIO SCHNEIDER, *Railways through the mountains of Europe*, London, Ian Allan, 1967.
- G. SILVESTRELLI, *La Bulgaria e la emigrazione italiana*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1905, vol. I *Europa*, parte III, pp. 206-223.
- L. SILVESTRELLI, *L'emigrazione e le colonie italiane in Svizzera*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1903, vol. I *Europa*, parte II, pp. 7-23.
- PIETRO SITTA, *L'emigrazione italiana nell'Europa centrale e orientale*, in «Giornale degli Economisti», V (1894), vol. 11, pp. 23-47.
- Sotto tutti i cieli. Immagini e documenti del museo Paolo Cresci per la storia dell'emigrazione italiana*, Lucca, Fondazione Paolo Cresci per la storia dell'emigrazione italiana, 2008.
- ERCOLE SORI, *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, Bologna, Il Mulino, 1979.
- ID., *L'emigrazione italiana in Europa tra Ottocento e Novecento. Note e riflessioni*, in «Studi Emigrazione», 2001, n. 142, pp. 259-295.
- THOMAS SOWELL, *Ethnic America. A History*, New York, Kindle Edition, 1981.
- ÉMILE TEMIME, *Italiens de Tunisie à Marseille. Une intégration en plusieurs temps*, in ANTONIO BECHELLONI, MICHEL DREYFUS, PIERRE MILZA (a cura di), *L'intégration italienne en France*, Bruxelles, Editions Complexe, 1995, pp. 219-226.
- R. TORNIELLI, *La Francia e l'emigrazione italiana*, in «Raccolta di Rapporti dei RR. Agenti diplomatici e consolari», cit., 1903, vol. I *Europa*, parte II, pp. 3-193.
- R. WATCHORN, *La verità sugli immigrati negli Stati Uniti*, in «Bollettino dell'Emigrazione», VIII (1909), n. 17, pp. 87-94.
- CHRISTIAN WOLMAR, *Sangue ferro e oro. Come le ferrovie hanno cambiato il mondo*, Torino, EDT, 2011.

SBOCCHI LAVORATIVI OFFERTI ALL'EMIGRAZIONE ITALIANA DALLA COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE NEL MONDO NELL'“ETÀ DELLE INFRASTRUTTURE” (1848-1913) – Dal 1876 – anno a partire dal quale si dispone di dati statistici più affidabili – alla Grande Guerra, gli espatri dal nostro paese hanno superato i 14 milioni. A emigrare sono state soprattutto masse di contadini con un elevato tasso di analfabetismo: non va dimenticato che nei censimenti effettuati in Italia tra il 1861 e il 1911 l'agricoltura è il settore di attività economica nettamente prevalente. Importante è stato in ogni caso il contributo di tante migliaia di operai specializzati ai quali si è associato il prezioso apporto di imprenditori, dirigenti e altri professionisti. È quanto è accaduto, ad esempio, nella costruzione di linee ferroviarie che ha in particolare caratterizzato la cosiddetta “età delle infrastrutture”. Il saggio offre una testimonianza delle principali realizzazioni del lavoro italiano nelle diverse aree geografiche.

WORK OPPORTUNITIES OFFERED TO ITALIAN EMIGRANTS IN THE WORLDWIDE RAILWAYS CONSTRUCTION DURING THE “AGE OF INFRASTRUCTURES” (1848-1913) – From 1876 – when statistical data becomes more reliable – to the Great War, the number of Italian expatriates exceeded 14 million. Migrants were mainly peasant masses with a high illiteracy rate: it is worth mentioning that all demographic censuses carried out in Italy between 1861 and 1911 show that agriculture is the largely prevailing economic sector. The contribution of the many thousands of skilled workers along with the precious support of entrepreneurs, officers and other professionals was, in any case, crucial for the construction of railways, which has in particular characterized the so-called the “age of infrastructure”. This essay provides evidence of the main achievements of the Italian workforce in different geographical areas.

PAROLE CHIAVE: Emigrazione italiana; Ferrovie; Età delle infrastrutture.

KEYWORDS: Italian emigration; Railways; Age of infrastructures.