

## *Costruire strade in Brasile: immigrati liguri e piemontesi a metà dell'ottocento\**

CHIARA VANGELISTA  
Università degli Studi di Genova

**Resumo:** A correspondência consular do Reino da Sardenha é aqui analisada com o objetivo de evidenciar o processo de inserção de um grupo de emigrantes lígures e piemonteses, pagos para construir a primeira ferrovia do Brasil, na sociedade brasileira. Os temas tratados são: a mudança nas características da emigração europeia no Brasil, acontecida nos anos Cinquenta do século XIX; as dificuldades de inserção dos emigrantes no novo contexto social e ambiental; as discriminações sofridas pelos trabalhadores europeus e pelos escravos brasileiros; a questão da liberdade individual.

**Palavras-chave:** Emigração; Piemonte-Liguria-Brasil; Ferrovias.

**Riassunto:** La corrispondenza consolare del Regno di Sardegna è qui analizzata allo scopo di evidenziare l'inserimento nella società brasiliana di un gruppo di emigranti liguri e piemontesi, assoldati per la costruzione della prima ferrovia del Brasile. I temi trattati sono: il cambiamento, avvenuto negli anni Cinquanta dell'Ottocento, delle caratteristiche dell'emigrazione europea in Brasile; le difficoltà di inserimento degli emigranti nel nuovo contesto sociale e ambientale; le sperequazioni nel trattamento riservato ai lavoratori europei e agli schiavi brasiliani; la questione della libertà individuale

**Parole chiave:** Emigrazione; Piemonte-Liguria-Brasile; Ferrovie.

**N**el settembre del 1856 e nell'aprile 1857 due navi della marina del Regno di Sardegna, l'*Australia* e il *Genio*, trasportarono da Genova a Rio de Janeiro 451 sudditi del Regno Sabauda, tutti uomini, che erano partiti dopo aver firmato un contratto d'ingaggio per la costruzione di nuove strade, carrozzabili e ferrate, nei dintorni di Rio de Janeiro.

I due agenti che li avevano contrattati si erano impegnati ad anticipare i costi della traversata; ogni emigrante inoltre aveva accettato il salario che gli era stato proposto, così come le condizioni di alloggio e di vitto, all'*uso del paese*.

Per capire in che contesto si inserisce questo evento, dobbiamo lasciare i nostri emigrati nella rada di Rio de Janeiro e fare un passo indietro nello spazio e nel tempo. In seguito al trattato di Utrecht (1713-1715), che poneva fine alla guerra di successione spagnola, il Regno di Sardegna venne ceduto definitivamente a Casa Savoia, che deteneva il principato del Piemonte e altri territori limitrofi. Vittorio Amedeo II (1666-1732) divenne così il primo re di Sardegna, riunendo sotto la sua corona gli attuali Piemonte, Valle d'Aosta, parte della Lombardia, la Savoia, il contado di Nizza e l'isola di Sardegna. Un secolo dopo, il congresso di Vienna fruttò ai Savoia la Repubblica di Genova e la riannessione di Nizza e Savoia, perdute nelle occupazioni napoleoniche. Negli anni Cinquanta dell'Ottocento, periodo in cui si svolge la nostra storia, il Regno di Sardegna era nel pieno di un grande processo di modernizzazione, che coinvolgeva i rapporti tra Stato e Chiesa, la riforma del sistema scolastico, la razionalizzazione della produzione agricola, lo sviluppo delle comunicazioni di terra e di acqua. Nello stesso tempo i Savoia e soprattutto i loro ministri avevano avviato quella strategia politica, diplomatica e militare che sarebbe sfociata nell'unificazione d'Italia, avvenuta nel 1861.<sup>1</sup> Nel 1857 il Regno di Sardegna aveva alle spalle la prima guerra di Indipendenza (1848-1849), era in procinto di entrare nella seconda (1859) e aveva appena concluso l'impegno nella guerra di Crimea (1853-1856), combattuta tra la Russia e l'impero ottomano, al quale si erano affiancati la Gran Bretagna, la Francia e, appunto, il Piemonte.<sup>2</sup>

Gli immigrati sbarcati a Rio de Janeiro dell'*Australia* e del *Genio* avevano lasciato dunque un paese in grande trasformazione, protagonista di guerre interne ed esterne alla penisola italiana, nel quale si vedevano i primi effetti della Rivoluzione industriale e dell'attuazione delle idee liberali; un regno percorso da flussi migratori interni, dalle campagne alle città, ed esterni, dagli altri stati italiani verso Torino, la capitale. Essi facevano parte di un ceto popolare multiforme, attento ai rivolgimenti politici e alle opportunità di lavoro, disorientato dal ritorno dalla guerra di Crimea e allarmato dall'incipiente crisi agraria, la quale stava per concludere la sua traversata in tutta Europa.

Il Brasile del 1857 era una realtà molto diversa da quella che gli immigrati dall'*Australia* e dal *Genio* avevano abbandonato, e non solo dal punto di vista geografico e culturale.

In primo luogo, già da trentacinque anni il Brasile aveva ottenuto quella indipendenza e unità per la quale in Italia si stava combattendo senza ancora intravedere gli esiti dei conflitti. In secondo luogo, l'indipendenza aveva comportato – in Brasile come nel resto dell'America Latina – non solo cambiamenti politici, ma anche economici.<sup>3</sup> Uno dei primi effetti fu la rottura del rapporto commerciale esclusivo con i regni iberici: i porti latino-americani erano stati aperti alle nazioni amiche (tra di esse vi era anche il regno di Sardegna) e nel giro di pochi mesi i paesi latino-americani erano entrati in contatto diretto con gli effetti della Rivoluzione Industriale.

A Rio de Janeiro, come negli altri porti latino-americani, questo contatto avvenne in primo luogo sotto forma di merci: tessuti di cotone, porcellane, ferramenta inglesi, seterie cinesi, strumenti musicali e generi alimentari erano ammassati in magazzini improvvisati e venduti nelle nuove case commerciali di Rio de Janeiro, gestite prevalentemente da inglesi e francesi (GRAHAM, 1956, pp. 169, 210-211).

Dopo la grande invasione delle merci, che spesso non trovavano compratori,<sup>4</sup> nella seconda metà dell'Ottocento gli effetti della Rivoluzione Industriale cominciarono a manifestarsi in America Latina in modo più evidente, con l'importazione delle tecnologie più avanzate dell'epoca: il telegrafo, le ferrovie, gli impianti di illuminazione, le strutture portuali. Tutti elementi di innovazione che si affermarono soprattutto nell'ultimo ventennio del secolo, quando lo sviluppo tecnologico fu sorretto dal capitale finanziario, internazionale (soprattutto inglese) e nazionale.<sup>5</sup>

Negli anni Cinquanta dell'Ottocento, invece, la costruzione delle ferrovie e delle altre infrastrutture non poteva ancora avvalersi degli investimenti stranieri, diretti o indiretti, e le prime strade ferrate nacquero per volontà dei nuovi governi – che spingevano gli Stati appena formati verso una rapida modernizzazione – e furono costruite soprattutto grazie all'iniziativa e all'impegno finanziario di alcuni esponenti delle *élites* locali.

Nel caso del Brasile, il progetto della prima ferrovia prese corpo nel 1854, per volere del giovane sovrano, Dom Pedro II. Sin dal 1843 l'imperatore e la sua corte lasciavano per lunghi periodi Rio de Janeiro per trasferirsi nella residenza estiva di Petrópolis. In tal modo, soprattutto nei mesi estivi, i nobili, i possidenti e i loro domestici sfuggivano alla cosiddetta

febbre gialla, il morbo che periodicamente colpiva la popolazione della città facendo numerose vittime, soprattutto tra gli stranieri.

Nel 1853 il console sabaudo Alessandro Fè scriveva da Rio de Janeiro al generale Dabormida:

La febbre gialla ci tiene in grandi angustie, con questo nuovo anno va aumentando il numero delle sue vittime che ora sono otto o dieci al giorno in questa sola città, ed incrudelisce il suo carattere a misura che il sole s'avvicina a questo tropico.

È noto come dal 1850 la febbre gialla abbia invaso le coste dell'Impero Brasiliano, e come, dopo aver menato strage per due anni, essa si sia volta endemica, ed abbia assunto ad infierir regolarmente ogni anno, durante i mesi dell' estate, rimettendo di sua veemenza negli altri, benché non dia mai tregua assoluta, nemmeno per pochi giorni.<sup>6</sup>

Dieci anni dopo l'installazione della corte a Petrópolis, i tempi erano maturi perché la residenza estiva fosse collegata alla capitale dell'impero con il mezzo di comunicazione più rapido, ma soprattutto più moderno, esistente all'epoca, la ferrovia.<sup>7</sup>

Le fotografie di quegli anni (di Stahl & Wahnschaffe e soprattutto di Pedro Hees) e quelle successive (Fritz Busch, Marc Ferrez) mostrano la rapida crescita della cittadina, il cui impianto non ha subito eccessivi mutamenti sino ai nostri giorni, sviluppata attorno al palazzo imperiale e ai suoi giardini. Le fotografie mostrano inoltre la massiccia azione di disboscamento operata in quegli anni, finalizzata non solo a costruire e a coltivare, ma anche ad aprire le strade di comunicazione con la capitale (FERREZ, 1985, 2005).

È in questo contesto che nel settembre del 1856 e nell'aprile del 1857 arrivarono gli immigrati provenienti dal Regno di Sardegna. Si trattava di una immigrazione in parte diversa da quella degli anni precedenti e che in Brasile era iniziata ancor prima dell'indipendenza, quando, nel 1808, unico caso nella storia dell'America iberica, il principe reggente del Portogallo, Dom João VI, fuggendo da Napoleone, aveva trasferito la corte portoghese a Rio de Janeiro. Era una immigrazione proveniente da ogni regione d'Europa (soprattutto dalla Svizzera, dalla Francia, dalle aree di lingua tedesca e dai regni di Sardegna e delle Due Sicilie) che si stabiliva nelle recentissime colonie agricole, ma che per la maggior parte rimaneva in città: marinai che disertavano e facevano piccoli commerci o aprivano semplici ostelli e osterie,

esuli politici, artigiani, musicisti, liberi professionisti, molti militari, cantanti, attrici, istitutrici (VANGELISTA, 1992).

Alla fine degli anni Cinquanta, però, l'offerta di manodopera proveniente dall'Europa subì un rapido incremento, dovuto in primo luogo alle crisi agrarie cui si accennava precedentemente (VANGELISTA, 1996). Gli emigrati sabaudi di cui stiamo trattando furono tra i primi di questa nuova e più consistente ondata migratoria e se riflettiamo sulle date di arrivo capiamo perché. Reduci dalla guerra di Crimea, conclusasi nel gennaio del 1856, al loro ritorno, in Liguria e in Savoia, non solo non avevano più trovato un'occupazione, per la crisi che investiva l'economia, la società e la politica, ma avevano anche faticato a reinserirsi nei luoghi di origine. Probabilmente, non vedevano l'ora di ripartire. I due agenti, entrambi italiani, dell'impresa di costruzione della prima ferrovia del Brasile e delle nuove strade attorno a Rio de Janeiro trovarono dunque in breve tempo la manodopera che erano venuti a contrattare.

È possibile ricostruire almeno in parte la storia di questi emigranti, grazie allo studio della corrispondenza, custodita nell'Archivio di Stato di Torino, che tra il 1857 e il 1858 intercorse tra il console sardo Truqui e Camillo di Cavour, presidente del consiglio dei ministri nonché ministro degli affari esteri del Regno di Sardegna.<sup>8</sup> Si tratta al momento dell'unico *corpus* documentale disponibile, non avendo trovato traccia di questa vicenda né nell'Archivio Imperiale di Petrópolis, né nell'Archivio Nazionale di Rio de Janeiro. Di conseguenza, questa ricostruzione si basa esclusivamente sul carteggio di Truqui, il quale era soprattutto interessato alla tutela degli immigrati e per nulla alla costruzione della ferrovia, di cui aveva informazioni scarse e imprecise. Nonostante questo, è possibile fare alcune considerazioni su questa esperienza migratoria e capire quali furono le condizioni di lavoro che gli emigrati liguri e piemontesi incontrarono nella costruzione della ferrovia Rio de Janeiro-Petrópolis.

Innanzitutto possiamo dire che queste prime migrazioni per così dire di massa (anni Cinquanta e Sessanta), e organizzate per mezzo di contratti stabiliti nei luoghi di partenza furono esperienze fallimentari (VANGELISTA, 1982). Da un lato, perché in Brasile non vi era ancora la struttura finanziaria necessaria a supportare queste imprese pioniere. Il barone di Mauá, finanziatore delle prime cinque ferrovie del Brasile, appaltatore della prima illuminazione a gas di Rio de Janeiro, costruttore della

prima linea telegrafica, e così via, subì importanti tracolli finanziari, dai quali uscì solo con l'appoggio degli inglesi (CALDEIRA, 1995).

D'altra parte, i lavoratori contrattati negli anni Cinquanta furono i protagonisti dei primi incontri e scontri tra culture e società diverse, che solo successivamente (tra gli anni Settanta e Ottanta dell'Ottocento), individuaronο forme di adattamento reciproco (MARTINS, 1979; VANGELISTA, 1982). Per di più, l'immigrazione precedente, cui ho fatto cenno, era composta soprattutto da singoli individui che evitavano la formazione di reti familiari o di paese; anzi, notiamo che nella maggior parte dei casi essi consideravano l'emigrazione come un mezzo efficace per far perdere le loro tracce (VANGELISTA, 1992).

I nostri emigranti arrivati sul *Genio* e l'*Australia* si inserirono dunque in un contesto nel quale non vi erano forme di solidarietà "etniche", come si usa dire ai nostri giorni, e si trovarono in un paese sconosciuto sotto molti aspetti: il clima, la lingua, la cultura materiale, i rapporti di lavoro. L'esperienza, in sostanza, fu negativa per tutti: per gli immigrati, per l'agente di immigrazione Révillet, per l'ingegnere Bonini, per l'impresa brasiliana Pedrosο e C., la quale ingaggiò gli immigrati di Révillet. Le gravi tensioni, anche diplomatiche, che si verificarono nei due anni successivi sono un sintomo significativo del fallimento di quell'inserimento di liguri e piemontesi nella costruzione della prima ferrovia del Brasile.

Gli emigrati sabaudi arrivarono a lavori già iniziati, ma nei cantieri non vi erano abitazioni pronte ad accoglierli. Il periodo di attesa a Rio de Janeiro li espose al morbo della febbre gialla, che li colpì gravemente. A quattro mesi dall'arrivo del primo gruppo (238 persone) i morti per febbre gialla e per una sorta di scorbutο erano già 40 e i ricoverati in ospedale 80:

In questo mese la Febbre Gialla fece non poca strage tra gli stranieri, e la Febbre Intermittente ed una nuova malattia d'indole scorbutica, decimarono crudelmente i nostri connazionali. Queste due ultime infermità si manifestarono nella Colonia del Sig. Cristoforo Bonini a circa dodici leghe dalla città, in un sito chiamato California de los Queimados, e fra 238 coloni che detto Sig. Cavaliere fece venire da costì lo scorso Settembre con la Barca Sarda "Genio" già ebbimo a deplorare 40 circa morti e ne contiamo ancora un 80 all'Ospedale. Il Sig. Bonini stesso, la sua Signora e il suo primo figlio, non andarono esenti dalla Febbre intermittente.<sup>9</sup>

I passeggeri della nave successiva, arrivata nei primi mesi del 1857, furono messi in quarantena in un'isola della baia di Rio de Janeiro, dove gli immigrati insorsero e presero in ostaggio l'agente di immigrazione e i titolari dell'impresa di costruzione. Scriveva Truqui a Camillo di Cavour, il 6 giugno 1857:

Giunse or sono 10 giorni il Clipper "Australia" coi 213 operai contrattati dal Révillet. Per buona sorte dessi furono trasportati subito con un vaporetto del Governo nell'isola Sapucaya, poiché altrimenti sarebbero ancora a bordo esposti alla malattia, non essendosi ancora dai contrattanti pensato agli alloggiamenti nel luogo dove dovranno lavorare. Appena giunti si rivoltarono contro il Révillet ed i suoi socii, e li tennero in ostaggio nell'Isola finché non ottenessero certe concessioni che domandavano. Intervenni, furono rilasciati gli ostaggi, e sentite le querele, ottenni la loro completa sottomissione. Oggi però nuovi lamenti essendomi porti dalla polizia ho dovuto acconsentire all'esser presi i più turbolenti, e puniti secondo le leggi, sempre che regolare processo ne constati la colpevolezza.<sup>10</sup>

Le autorità brasiliane avevano già avuto modo di notare, in precedenti occasioni, come i sudditi sabaudi fossero particolarmente inclini all'insubordinazione.<sup>11</sup> La posizione del console Truqui cambiò nel corso dei mesi, man mano che la situazione si faceva più grave, e soprattutto quando il capo della polizia di Rio de Janeiro, Isidro Borges Monteiro, scrisse che

sembra che l'impresario abbia avuto l'infelicità di contrattare la feccia della popolazione sarda, alcuni dei quali, secondo consta, non furono mai lavoratori, e tornarono allora di servire nella spedizione della Crimea, e quest'oggi liberi dalla rigorosa disciplina, non vogliono assoggettarsi al lavoro, anche quando l'impresa procuri di obbligarli al rigore della legge.<sup>12</sup>

Ci si trovava in quel momento nel pieno di una crisi, che portò all'arresto collettivo di 54 immigrati, più altre incarcerazioni di singole persone, e che si sviluppò attorno a una contesa fondamentale: da un lato, i costruttori della ferrovia non volevano perdere il capitale investito nell'anticipo del costo della traversata atlantica, capitale che era già stato seriamente intaccato dalla morte e dalla malattia di molti immigrati; d'altro

canto, gli immigrati, dopo pochi giorni di esperienza, erano intenzionati a rompere il contratto con ogni mezzo e soprattutto con la fuga dai cantieri.

Gli immigrati sabaudi sporgevano continui reclami alla compagnia di costruzione e alle autorità brasiliane e, dopo le prime incertezze, il console sardo divenne un loro valido sostenitore, mentre sull'altra sponda dell'oceano Camillo di Cavour seguiva con attenzione la vicenda, inviando precise e frequenti istruzioni.

L'analisi di questa documentazione fa emergere, in sostanza, l'impossibilità di quei primi immigrati di adattarsi alle condizioni di lavoro del Brasile di metà Ottocento, negli aspetti della vita materiale e delle relazioni sociali. In effetti, il regime schiavista era del tutto estraneo all'esperienza dei sudditi del regno di Sardegna e i nostri emigrati – quelli sopravvissuti alla febbre gialla – entrarono in contesti in cui la manodopera era prevalentemente schiava, nata in Brasile e abituata al cibo, al clima, ai rapporti di lavoro vigenti.

La maggior parte della manodopera dei cantieri, dunque, non si lamentava, come facevano i sardi, per l'assenza, o per lo stato precario delle baracche che costituivano l'alloggio degli operai, perché se le costruiva da sé e faceva le necessarie riparazioni, senza aspettare l'intervento dell'impresa; inoltre, gli schiavi erano abituati al vitto comune del paese: carne secca bollita con fagioli, riso, oppure farina di manioca, caffè e un po' di acquavite. Una dieta che generava disgusto nei nostri immigrati – come nei viaggiatori europei – e che era il cibo quotidiano non solo degli schiavi,<sup>13</sup> ma anche della popolazione brasiliana in genere. Il disgusto per il cibo brasiliano – in un periodo in cui si era ancora molto lontani dalla moda delle cucine etniche – era stato espresso con chiarezza qualche anno prima dal console Carlo Laugier:

*Nutrimento dei Brasiliani e degli Africani.*

Sia gli uni che gli altri si nutrono molto male, ossia in modo poco dissimile dai selvaggi primitivi, Carne secca al sole, proveniente da provincie lontane, fagioli neri, farina di manioc, cioè dalla radice dell'arboscello che porta tal nome, di cui se ne servono invece del pane, formano il loro principale alimento. Le persone agiate mangiano molte misture di riso del paese, che nasce al secco, con pollame spezzato pel lungo cuocere, molto pepe con intingoli di cipolle, tomate e peperoni che alestiscono con grasso di maiale e pepe in abbondanza. Generalmente non usano vino senon che al finir del pasto con

un bicchiere di Oporto sì spiritoso che poco diversifica dai più gagliardi liquori, si assorbe quindi molto thé che da qualche anno in quà si comincia a coltivare al Brasile con buon successo.<sup>14</sup>

Gli schiavi dormivano su stuoie o amache, fermamente rifiutate dagli immigrati, che reclamarono e ottennero materassi, pagandoli con una detrazione dal salario. Non avvezzi alla vita in un paese tropicale, essi non si resero conto che il materasso su cui potevano finalmente dormire sarebbe stato probabilmente il loro letto di morte, o avrebbe comunque incrementato malattie ed epidemie, per tutti i parassiti che subito vi si annidavano. Il console Laugier, che pur viveva in condizioni igieniche ben diverse, scriveva:

Gli insetti di varie specie sovrabbondano nell'interno delle case stesse le più pulite, e checché si faccia per andare immuni non se ne può togliere la razza, delle formiche se ne mangiano a bisefte cacciandosi dappertutto perfino negli alimenti, per pochi giorni che si stii senza far lavare la casa da capo a fondo le pulci si annidano e saltellano in un modo strano, e così tanti altri animaluzzi che rodono la lingerie, beccano gli abiti, vanno ronzando tutta la notte nella camera, ovvero introduconsi tra carne e pele della periferia e se non si bada di farli di botto estrarre, con forbici, dai neri, che posseggono molta destrezza per simili operazioni, in un batter d'occhio minacciano d'immondare tutto il corpo, e causarvi grave malanno.<sup>15</sup>

Nelle rivendicazioni degli immigrati possiamo scorgere il difficile processo di adattamento a usi e cibi diversi (ricordiamo che il contratto specificava vitto e alloggio *ad uso del paese*) e considerati inferiori e primitivi, rispetto a quanto si era lasciato in patria.

Altre rivendicazioni mettono in luce ulteriori aspetti, più strutturali. Una lamentela comune degli immigranti giunti in Brasile in quegli anni a metà dell'Ottocento era che gli europei ricevevano un salario inferiore a quello degli schiavi.<sup>16</sup> Era infatti in uso, soprattutto in quel periodo di stasi del sistema di piantagione, che i padroni di schiavi affittassero la loro manodopera ad altri e il salario ricevuto era in parte trattenuto dallo schiavo, per il proprio mantenimento. Questo sistema era praticato sia dalle famiglie brasiliane povere, per le quali uno o due "schiavi da guadagno", come venivano chiamati, potevano risolvere il problema della sussistenza o della conservazione di un certo decoro, sia dai grandi proprietari, i quali affittavano

i loro schiavi, soprattutto quando si trattava, come in questo caso, di lavori di pubblico interesse.

In questa situazione, gli immigrati contrattati ricevevano salari che erano due terzi, e talvolta la metà di quelli percepiti dagli schiavi africani in affitto. Nel caso dei nostri immigrati contrattati per la costruzione della ferrovia il divario iniziale fu ancora maggiore: 25 franchi al mese per i sudditi sabaudi contro i 90 degli africani. La differenza fu poi in parte colmata grazie alla mediazione del console Truqui, che riuscì a far portare il salario mensile dei sardi a un massimo di 54 franchi, ma solo per i due capimastri, mentre gli altri percepirono salari minori.<sup>17</sup>

Le ragioni di questa sperequazione tra lavoratori schiavi e liberi erano diverse: la maggior capacità contrattuale dei padroni di schiavi, la minore produttività e resistenza al lavoro degli europei e il fatto che un salario basso era una forma per il datore di lavoro di rientrare in tempi brevi del capitale investito nel costo del viaggio transatlantico, cautelandosi anche nei confronti delle malattie, della morte o della fuga degli immigrati.

Le fonti a disposizione non ci dicono in che modo gli immigrati sabaudi fossero stati ripartiti nell'ambito dei diversi cantieri stradali aperti in quel periodo nei dintorni di Rio de Janeiro, né quanti fossero stati indirizzati alla costruzione della ferrovia. Si può intuire però che essi fossero distribuiti secondo le necessità del momento e vi sono indizi che ci fanno supporre che essi fossero impiegati indifferentemente nella costruzione delle due strade carrozzabili, della Tijuca e di Paraty, e nella strada ferrata da Rio de Janeiro a Petrópolis.

Non abbiamo neppure notizie sull'organizzazione del lavoro all'interno dei cantieri, ma vi sono cenni all'esistenza di due capomastri per gli immigrati, scelti nei due gruppi contrattati, e soprattutto sappiamo che gli immigrati non erano soddisfatti delle loro mansioni, che valorizzavano solo raramente le loro competenze.<sup>18</sup> Probabilmente anche in questo caso, come in altri simili, alcuni schiavi brasiliani si aggiudicavano le mansioni più specializzate a danno dei nuovi arrivati, inesperti nella lingua e nell'organizzazione locale del lavoro.

Il quadro di questa esperienza nella costruzione della prima ferrovia brasiliana mostra le rigidità nei meccanismi di inserimento della manodopera immigrata che era tipica del Brasile di quegli anni, nel quale una salda aristocrazia locale e il sistema schiavista faceva sì che il lavoro e le

competenze degli immigrati europei fossero scarsamente competitivi e, di conseguenza, poco valorizzati.

Il fondamentale terreno di scontro di questi due mondi diversi, che impararono a interagire negli anni successivi, con l'avvento dell'immigrazione di massa, non fu però sul cibo, o sulle condizioni di lavoro, ma sul principio della libertà individuale, contro il quale agivano insieme la tradizione – la mentalità schiavista – e l'innovazione – le regole d'ingaggio degli immigrati. Quegli immigrati che non avevano perso la vita, o la salute, si accorsero ben presto di aver perso la libertà di movimento e di azione all'interno del mercato del lavoro. Il debito contratto li rendeva di fatto proprietà dell'impresa di costruzione della ferrovia, la quale non solo perseguiva i fuggiaschi, ma anche coloro che, allontanandosi dal cantiere per una gita nelle bettole della città, o per una visita ad altri compagni di viaggio, erano sospettati come potenziali fuggitivi:

Operai contrattati. Cominciano ad avere cattivi effetti i contratti fatti da G.B. Revillet cogli operai Sardi da lui condotti in questo paese. Questi operai malcontenti per varie cause non aspirano che a vedersi liberati da contratti che li obbligano a lavorare sotto persone ad essi avverse, in opere troppo faticose per molti di essi, mentre potrebbero guadagnare maggiormente lavorando per conto proprio. Il ritardo dei pagamenti alla fine del mese, il ritardo o la diminuzione delle razioni quotidiane di vitto, la soppressione di un poco di caffè e di un poco di acquavite che loro si dava dapprima, la ritenuta di una parte di loro salarii in isconto dei debiti contratti per l'acquisto del letto, sono altrettante cause di cui essi approfittano per far chiasso, e sollevarsi, e servono di pretesto per farli abbandonare il luogo del lavoro, ed andarsi ad impiegare presso altre persone. Ma ciò essendo vietato dalle leggi Brasiliane, essi sono presi ed incarcerati. In questo momento sono 54 Sardi in prigione, e tutti delle piccole colonie Bonini e Revillet. Per quanta pena io mi sia dato per farne sortire almeno qualcheduno di carcere, non ho potuto riuscirvi, essendo loro intentato un processo degli ingaggiatori Bonini e Pedroso".<sup>19</sup>

È su questa questione di fondo che si scatenò la guerra giudiziaria tra la compagnia costruttrice, gli immigrati e il console sabauda, che tutelava questi ultimi e che osservava:

Ho ricorsi quotidiani per le vessazioni a cui sono sottoposti quei miseri nazionali, ed oggi poi vennero due Savoiarda a lamentarsi perché la Polizia penetra nelle loro case ad arrestarvi gl'ingaggiati del Pedroso, i quali alcune volte vi si fermano. Sopra la semplice domanda del Pedroso, senza processo alcuno, sono arrestati dovunque, purché non siano ai lavori del Pedroso, come se fossero colpevoli di gravi delitti.<sup>20</sup>

In tal modo furono arrestati e tenuti in carcere per più di due mesi 54 immigrati, un ulteriore intralcio al proseguimento dei lavori nei cantieri. Le fughe, le rivolte, o le semplici visite fuori cantiere si concludevano con il carcere e con il pagamento di multe. Le lettere consolari dei mesi successivi, quando la crisi peggiore era stata superata, mostrano i superstiti di questa brutta avventura: gli ex operai della ferrovia vagavano in città, scalzi, vestiti di stracci e senza documenti, praticando l'accattonaggio. La risposta del console a una richiesta di notizie da parte dei familiari in patria mostra bene questa situazione:

Traverso Filippo. Fra i coloni del Bonini ve ne erano tre per nome Traverso. Uno, Vincenzo, è qui, affetto da grave malattia di occhi, e mendico. Un altro, Nicolò, rimpatriò, il terzo morì. Costui è indicato nel registro del Consolato sotto il nome di Luigi, e nessuno dei tre sovra citati Traverso è indicato col nome di Filippo in alcuna nota, o del Consolato, o della Società di Beneficenza, o del Bonini. Si potrebbe quasi arguirne che il Traverso Filippo di cui V.E. chiede informazioni col dispaccio N. 31, sia il Luigi che morì.

Arata Carlo, di cui V.E. mi chiede nello stesso N. 31, era pure fra i Coloni di Bonini, e trovai da un mese in un Ospedale, affetto da oftalmia".<sup>21</sup>

Una parte riuscì a salvarsi. Evitando lo scontro diretto, che sembrava invece una prerogativa dei Savoiarda (dei 54 arrestati nell'ottobre del 1857, almeno 42 avevano cognomi tipici della Savoia e del Piemonte), alcuni operai della ferrovia tentarono, talvolta con successo, accordi personali con l'impresa e venne accordato loro il permesso di andare a lavorare altrove, contro il rimborso, a rate, del costo del viaggio oceanico. Altri tentarono di sottrarsi al lavoro in cantiere senza alcun accordo preventivo, com'è il caso di Carlo Lignardi:

Carlo Lignardi è uno degli operai che vennero contrattati dal Révillet, e non potendosi assoggettare al lavoro della terra richiesto dalle opere di costruzione della ferrovia, andò per conto proprio a cercar impiego in città. Finora non fu molestato, e spero che potrò venir presto ad un accomodamento più ragionevole col Signor Pedroso, per lasciarlo totalmente libero mediante un'indennizzazione delle spese di viaggio, che il Pedroso esige in 600 franchi, e che vorrei veder ridotta a 200, non avendo egli pagato che 160 franchi di nolo per ogni operaio trasportato sull' "Australia".<sup>22</sup>

Cinque immigrati riuscirono persino a mandare qualche soldo a casa. Tutti liguri, lavorando in proprio, probabilmente nel piccolo commercio, fecero qualche risparmio, 948 lire in tutto, che spedirono tramite il Console alle loro mogli a Chiavari e a Lavagna:

*Stato delle somme depositate nella Cancelleria del Consolato Sardo da alcuni Sudditi Sardi, per essere pagate alle loro famiglie nei RR Stati.*

Isetti Francesco a Giulia Isetti, moglie del Depositante. Maissana, Mandamento di Varese Provincia di Chiavari.

Raffo Giuseppe di Giuseppe a Annetta Raffo, moglie del Depositante. Reppia, comune di Ne, Mandamento di Lavagna.

Rossi Giò Batta di Antonio a Maria Rossi, moglie del Depositante. Reppia, ut supra.

Prato Angelo fu Angelo a Domenica Prato, moglie del Depositante. Reppia, ut supra.

Baratelli Carlo a Maria Baratelli, moglie del Depositante. San Colombano, provincia di Chiavari.<sup>23</sup>

Francesco Isetti, Giuseppe Raffo, Gio' Batta Rossi, Angelo Prato e Carlo Baratelli riuscirono a riscattare il loro contratto, non costruirono la prima ferrovia del Brasile e in questo modo cambiarono la loro sorte. Forse tornarono a casa, o, molto più probabilmente, con il loro mestiere o inventandone di nuovi, si inserirono nei circuiti della migrazione interna che si estendevano da Rio de Janeiro sino a Buenos Aires.

Qualche decennio dopo e soprattutto a partire dall'abolizione della schiavitù, che coincise in Brasile con l'inizio dell'immigrazione di massa, i percorsi migratori furono più agevoli e sostenuti sia dai cambiamenti nelle

relazioni di lavoro, sia dalla formazione di reti sociali nazionali e soprattutto locali. Gli anni Cinquanta dell'Ottocento, invece, coincisero con il momento più difficile dell'immigrazione in Brasile e il caso qui trattato ne è un esempio. Non si era ancora formata quella stratificazione di sapere collettivo migrante che induceva a una pur rudimentale prevenzione contro gli effetti dell'impatto con la natura tropicale, a un adeguamento al cibo e alla cultura materiale e alla loro successiva trasformazione. Gli anni Cinquanta furono però difficili soprattutto sotto il profilo sociale e culturale. La compresenza di lavoratori stranieri liberi e di schiavi generò, a diverse latitudini del Brasile, conflitti locali, sperequazioni salariali (a svantaggio degli immigrati), nonché incidenti diplomatici. Ciò fu particolarmente evidente nel caso del lavoro bracciantile e della manovalanza, dove, come nell'episodio analizzato, i debiti, le malattie e lo spaesamento portarono la gran parte degli emigranti alla fuga e alla rottura dei legami con la patria di origine e con i compagni di ventura: un quadro ben diverso da quello costruito, soprattutto nell'ambito dell'emigrazione agricola, ma anche urbana, sul modello della coesione e della permanenza "etnica". In questo caso emerge invece la dimensione della solitudine migrante e, nello stesso tempo, la centralità delle scelte individuali e il valore della ribellione contro un destino segnato.

### Riferimenti Bibliografici

- ANNINO, Antonio; LEIVA, Luís Castro; GUERRA, François-Xavier (org.). *De los Imperios a las naciones: Iberoamérica*. Zaragoza: Ibercaja, 1994.
- BANTI, Alberto Maria. *Il Risorgimento italiano*. Roma-Bari: Laterza, 2004.
- CALDEIRA, Jorge. *Mauá, empresário do império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- CARMAGNANI, Marcello. *L'altro Occidente. L'America Latina dall'invasione europea al nuovo millennio*. Torino: Einaudi, 2003.
- DENIS, Ferdinand *L'Univers Pittoresque. Histoire et description de tous les peuples*. Paris: Firmin Didot, 1838-1863.
- FERREZ, Gilberto. *L'Empire Brésilien et ses photographes. Collections de la Bibliothèque nationale du Brésil et de l'Institut Moreira Salles*. Paris/Milan: Musée d'Orsay/5 Continents, 2005.
- FERREZ, Gilberto. *A fotografia no Brasil, 1840-1900*. Rio de Janeiro: MEC/Secretaria da Cultura/FUNARTE/PRÓ-MEMÓRIA, 1985.

- FERRUGGIA, Gemma. *Nostra Signora del Mar Dolce (Missioni e Paesaggi in Amazonia)*. Milano: Tipografia Editrice L.F. Cogliati, 1901.
- GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.
- GUERRA, François-Xavier; QUIJADA, Monica (org.), *Imaginar la nación. Cuadernos de Historia Latinoamericana*. Münster-Hamburg: LIT Verlag, 1994.
- LOMONACO, Alfonso. *Al Brasile*. Milano: Società Editrice Libreria, 1900.
- MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1979.
- MAWE, John. *Viaggio nell'interno del Brasile e particolarmente nei distretti dell'oro e dei diamanti fatto nel 1809-1810*. Milano: Tipografia Sonzogno, 1817, 2 voll.
- PERUTA, Franco Della. *L'Italia del Risorgimento. Problemi, momenti, figure*. Milano: Angeli, 1997.
- SMITH, Denis Mack. *I Savoia Re d'Italia*. Milano: Rizzoli, 1990.
- VANGELISTA, Chiara. *Dal vecchio al nuovo Continente. L'immigrazione in America Latina*. Torino: Paravia-Scriptorium, 1996.
- VANGELISTA, Chiara. Traders and Workers: Sardinian Subjects in Argentina and Brazil. In: Pozzetta, George; Ramirez, Bruno (org.). *The Italian Diaspora. Migration Across the Globe*. Toronto: Multicultural History Society of Ontario, 1992, p. 37-50
- VANGELISTA, Chiara. *Le braccia per la fazenda. Immigrati e caipiras nella formazione del mercato del lavoro paulista (1850-1930)*. Milano: Franco Angeli, 1982.

## Notas

---

\* Artigo submetido à avaliação em 24 de março de 2011 e aprovado para publicação em 26 de maio de 2011.

<sup>1</sup> Il processo di unificazione dell'Italia continuò nei decenni successivi, con la terza guerra di Indipendenza (1866), la presa di Roma (1870), la prima guerra mondiale.

<sup>2</sup> Per una introduzione generale a questo periodo storico si può consultare: Banti (2004); Peruta (1997); Smith (1990).

<sup>3</sup> Per capire il processo di indipendenza delle aree latino-americane è fondamentale la lettura di Annino; Leiva; Guerra (1994) e Guerra; Quijada (1994).

<sup>4</sup> Vedere a questo proposito la stessa Graham (1956) e Mawe (1817).

<sup>5</sup> Una introduzione a questo periodo sta in Carmagnani (2003), cap. IV.

---

<sup>6</sup> Archivio di Stato di Torino (d'ora in poi ASTO), Consolati nazionali, Rio de Janeiro, 1834-1859, 2 mazzi, mazzo 2, lettera del 12 gennaio 1853. In questa, come nelle citazioni che seguono, la trascrizione è letterale.

<sup>7</sup> Cfr. Arquivo do Museo Imperial, Petrópolis, m. 120, doc. 6010. Barone di Mauá, Presidente da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, contratto di costruzione di una strada da Petrópolis alla riva destra del fiume Parahiba, Legge Provinciale n. 724 del 25 ottobre 1854.

<sup>8</sup> ASTO, Consolati nazionali. Rio de Janeiro, 1834-1859, 2 mazzi, mazzo 2, lettere dal 10 febbraio 1857 al 7 ottobre 1858.

<sup>9</sup> ASTO, Consolati nazionali, Rio de Janeiro, 1834-1859, 2 mazzi, mazzo 2, lettera del 10 febbraio 1857, da G.B. Cerreti a Camillo Benso conte di Cavour, presidente del Consiglio dei Ministri.

<sup>10</sup> Ivi e Id., lettera del 6 giugno 1857.

<sup>11</sup> Vedere il caso degli operai vetrai di Altare, un paese dell'entroterra ligure, giunti a Bahia nel 1835 e a Rio de Janeiro nel 1839. ASTO, consolati nazionali. Rio de Janeiro, 1834-1859, 2 mazzi, mazzo 1.

<sup>12</sup> Idem, 31 dicembre 1857.

<sup>13</sup> Vedere per esempio FERRUGGIA (1901) e LOMONACO (1900).

<sup>14</sup> ASTO, Consolati nazionali. Rio de Janeiro, 1834-1859, 2 mazzi, mazzo 1, lettera di Carlo Laugier. Rio de Janeiro, 11 novembre 1843. Anche in questo caso, la trascrizione è letterale.

<sup>15</sup> Idem, ibidem.

<sup>16</sup> ASTO, Consolati nazionali. Rio de Janeiro, 1834-1859, 2 mazzi, mazzo 2, lettera di Truqui a Camillo Benso conte di Cavour, presidente del Consiglio dei Ministri, 12 luglio 1857. Vedere anche le acute osservazioni di DENIS (1838-1863), volume *Le Brésil*.

<sup>17</sup> ASTO, Consolati nazionali. Rio de Janeiro, 1834-1859, 2 mazzi, mazzo 2, lettera di Truqui a Camillo Benso conte di Cavour, presidente del Consiglio dei Ministri, del 12 luglio 1857, *passim*, e Id., lettera del 31 agosto 1857.

<sup>18</sup> Idem., lettera del 12 luglio 1857.

<sup>19</sup> Idem., lettera del 13 ottobre 1857.

<sup>20</sup> Idem., lettera del 13 novembre 1857.

<sup>21</sup> Idem, lettera del 7 ottobre 1858.

<sup>22</sup> Idem., lettera del 9 luglio 1858.

<sup>23</sup> Idem, ibidem.