

Al Capo di un altro Mondo. Appunti di ricerca sui percorsi di mestiere dall'Italia al Sudafrica tra il 1870 e il 1913

Valentina Iacoponi

*Dottore di ricerca in Società, Politi e Istituzioni in età contemporanea,
Università di Cassino*

L'Africa è l'unica mia speranza. L'esperienza la scaltrezza di California mi retribuirà forse in un altro continente. Nel Capo di Buona Speranza come 700 miglia dalle cave dei diamanti, [...] è il paese solo al mondo di grande avvenire. Inesauribili miniere d'oro collà scoperte in terreno vergine agli occhi del capitalista e al flusso del lavoratore, non posso fare a meno che di creare grandi alternative a questi soggiorni [...] andrò a provare anche una volta l'avventura della vita in quelle contrade che per nessun motivo potranno essermi al pari di queste ingrato (Pastine, 1893)¹.

Con queste parole Giuseppe Pastine, migrante, giocatore d'azzardo e irrequieto cercatore di fortuna, descriveva ai genitori le immense possibilità offerte da una regione remota e lontana dai più comuni percorsi battuti dai migranti della penisola italiana; era il 1891 e, già da un ventennio, la scoperta di immensi giacimenti di materiali preziosi nel Rand e nella Colonia del Capo stava alimentando nuove speranze tra quanti, affetti dalla febbre dell'oro, non erano riusciti ad avere successo in California e in Australia. In realtà, le «grandi alternative» offerte dalla «Rivoluzione Mineraria» sudafricana si tramutarono raramente in altrettanto grandi successi, ma lo sviluppo tumultuoso indotto dall'industria estrattiva comportò la pianificazione di un sistema ferroviario ramificato, la rapida espansione dei centri urbani e la necessità di nutrire una popolazione in quantità sempre maggiore. Gli italiani si introdussero in questi settori portando con sé tecniche già collaudate nella loro terra di origine e la loro maggiore esperienza consentì a chi era partito dal Piemonte, dalla Liguria, dagli Abruzzi e dalla Sici-

lia, di sperimentare successi e fallimenti in una regione poco nota e poco trattata dalla storiografia dell'emigrazione italiana². Sebbene l'Africa del Sud sia sempre stata percepita dagli storici italiani come un'area periferica, per gli abitanti di alcuni paesi della penisola italiana Cape Town e Johannesburg non furono mai più lontane di New York e Buenos Aires. Una delle ragioni che possono spiegare il disinteresse storiografico risiede probabilmente nel modesto numero dei coinvolti in questa particolare esperienza migratoria a cavallo tra Ottocento e Novecento; una caratteristica, questa, che può aver indotto a considerare il fenomeno come incapace di dar vita a relazioni particolari che potessero contribuire alla comprensione del più ampio fenomeno delle migrazioni italiane.

Tenuto presente che il richiamo dell'Africa australe sui migranti di tutta Europa non è mai stato in grado di smuovere masse di uomini paragonabili a quelle attratte da altri Paesi transoceanici, le statistiche per l'emigrazione non hanno mai fornito dati disaggregati in grado di rilevare una presenza italiana quantitativamente apprezzabile³. Per quel che riguarda le indagini demografiche in Sudafrica, la scansione temporale e le modalità di raccolta dei dati non permettono di compensare il lacunoso materiale italiano⁴. Mancando dati quantitativi precisi, ci si deve accontentare di alcune indicazioni disseminate tra le righe dei rapporti politici dei consoli, nei bollettini informativi, nelle corrispondenze dei geografi, degli esploratori o degli agenti di commercio. L'immagine che se ne ricava è quella di un gruppo di eterogenea provenienza ed estremamente mobile all'interno di tutto il territorio coloniale. I numeri variano dai 79 registrati nel 1875 nella Colonia del Capo, alle «diverse migliaia» dislocate in tutto il Witwatersrand nel 1896; ai 3.000 residenti nel Transvaal nel 1902, ai circa 1.200 censiti nella città di Cape Town e nei suoi sobborghi nel 1904, per arrivare ai 2.500 sparsi per tutto il territorio (Rhodesia compresa) nel 1911. In questi anni, si può ipotizzare che gli italiani presenti in Sudafrica siano arrivati a sfiorare complessivamente le 5.000 unità, forse poco più dell'1 per cento della popolazione bianca arrivata nel Paese dall'Europa⁵.

Ma perché così pochi?

Prima di tutto, l'Italia era mal collegata ai porti sudafricani e non esisteva una compagnia di bandiera che potesse trasportare i migranti a costi agevolati. Di conseguenza un viaggio in terza classe poteva arrivare a costare il doppio o il triplo rispetto a un passaggio per le Americhe⁶. Fino a quando le Colonie del Natal e del Capo non si dotarono di dispositivi restrittivi per l'accesso dei migranti, molti italiani raggiunsero le coste del Sudafrica scambiando il passaggio marittimo con il lavoro a bordo dei piroscafi, accompagnando i carichi di bestiame che arrivavano dall'Argentina oppure «saltando» dai bastimenti una volta giunti in porto⁷.

Il sistema dei passaggi assistiti era riservato quasi esclusivamente ai sudditi britannici e fu applicato in minor misura per invogliare l'arrivo di colo-

ni tedeschi che comunque non superarono mai le poche migliaia. Gli agenti incaricati per la selezione dei migranti delle colonie inglesi avevano la loro sede a Londra e, sebbene non ci fossero disposizioni esplicite in merito, si diede sempre la precedenza al reclutamento di nuovi coloni provenienti dalle isole britanniche o da regioni nordeuropee. Un criterio simile venne attuato nel momento in cui la Colonia del Capo inaugurò nel 1872 una stagione di importanti lavori di potenziamento delle proprie infrastrutture, che consistettero principalmente nell'ampliamento dei porti e nella costruzione di centinaia di chilometri di strade ferrate. Anche in questo caso, gli europei «continentali» vennero tenuti in considerazione soltanto in quei momenti in cui il mercato del lavoro rese il costo della manodopera inglese troppo oneroso per le casse della colonia sudafricana, oppure per motivi legati strettamente alla specificità della professione. In ragione di quanto detto, gli unici italiani che arrivarono al Capo sotto la dicitura di *Government Emigrants* furono un gruppo di 73 operai per le linee ferrovie e un drappello di poche famiglie che aspiravano a diventare *agricultural settlers*; i primi, arrivati nel 1875, erano con molta probabilità di origine piemontese e furono ingaggiati in Nord Europa durante una perlustrazione effettuata da un disperato agente sudafricano a caccia di operai meno pretenziosi di quelli inglesi, ma altrettanto capaci; i secondi, sbarcati a Knysna nel 1881, furono selezionati perché agricoltori specializzati nella coltura del gelso e nell'allevamento del baco da seta, in un momento in cui il Parlamento coloniale stava valutando la possibilità di sviluppare la sericoltura al Capo di Buona Speranza⁸.

Un'altra ragione che ha influito notevolmente nel condizionare il numero degli arrivi e la qualità delle migrazioni provenienti dall'Italia va sicuramente individuata nella particolare natura del mercato del lavoro del Paese di accoglienza. Il Sudafrica è sempre stato affetto da difficili condizioni ambientali da cui sono derivate storture strutturali che ne hanno influenzato lo sviluppo economico e i rapporti sociali. Ogni tipo di impresa, da quella agricola a quella industriale, richiedeva forme di investimento ingenti e, secondo i grandi poteri economici che avevano interessi nel Paese, per essere economicamente vantaggiosa doveva comprimere i costi di gestione al minimo. Per questo ai tentativi di sviluppare una classe media di piccoli possidenti agrari seguì spesso un'alta percentuale di fallimenti.

La produzione agricola e quella industriale risultarono convenienti solo intervenendo pesantemente sull'unico elemento variabile: il lavoro umano. E così, anche se la ricerca di forza lavoro rimase un assillo costante nel tempo e in ogni angolo del Paese, si realizzò qui un vero e proprio paradosso economico: quello dell'elevata offerta di lavoro al costo più contenuto possibile. Una condizione realizzata e perpetuata attraverso l'impiego di forza lavoro migrante dalle regioni africane limitrofe, una rigida divisione delle mansioni lungo la linea del

colore e l'approvazione di contratti-capestro con i governi di Paesi come l'India e la Cina (Feinstein, 2005).

In queste regioni il consolidamento e l'intensificazione dei processi produttivi si accompagnarono alla convinzione che il lavoro bianco generico non fosse compatibile con l'aumento dei dividendi. L'alto costo della vita nelle colonie avrebbe richiesto per il mantenimento di uno standard di vita decoroso di un bianco almeno una paga doppia o tripla rispetto a quanto si stimava bastasse a un africano o a un cinese. Al problema dei costi di impresa si unì il pensiero condiviso dal potere politico, agrario e industriale che la presenza diffusa di un eventuale proletariato bianco avrebbe certamente generato un forte potere sindacale, causando complicazioni e tensioni sociali che si volevano scongiurare a ogni costo (Davies, 1979). Per questa ragione, il Commissario per l'Emigrazione, Adolfo Rossi, rifiutò ogni genere di accordo per l'ingaggio di diverse centinaia di famiglie contadine e di operai dequalificati provenienti dall'Italia⁹. Dato il contesto economico, è abbastanza evidente che fosse impossibile attirare dall'Italia tanto i migranti temporanei che non avevano tra le mani un mestiere specializzato, quanto i contadini che volevano affrancarsi in tempi rapidi dai sistemi di affitto o di bracciantato agricolo. A eccezione di quanti sbarcarono più o meno intenzionalmente in Sudafrica dopo aver lavorato su un bastimento, arrivarono in questo Paese solo quelli che avevano la possibilità di scommettere nel viaggio con la certezza di ammortizzarne i costi: vale a dire gli artigiani che erano sicuri di trovare in tempi rapidi un'occupazione qualificata da una sterlina al giorno, oppure quanti avevano una somma adeguata per accaparrarsi un appalto o per permettersi una *farm* in affitto, magari in società con qualche parente o con qualche compaesano¹⁰. Non solo, per sfruttare al meglio l'investimento in un viaggio tanto oneroso, i migranti dovevano essere disposti a seguire il lavoro dove si sarebbe proposto. Molti di loro dimostrarono un'eccezionale predisposizione al movimento e un'abitudine alle lunghe percorrenze in un contesto geografico che comprendeva tutta l'Africa del Sud, a volte fino al Congo (Massari, 2005). Questa capacità di rapido spostamento in uno spazio migratorio allargato veniva attuata con determinazione al fine di ottimizzare la propria esperienza e raggiungere i propri fini economici. E bisogna ribadire l'importanza della determinazione e l'abitudine al rischio perché, oltre alle già elencate difficoltà, va aggiunta l'instabilità politica della regione e le frequenti crisi economiche dovute alle alterne vicende legate all'estrazione di un minerale così particolare come l'oro (Feinstein, 2005). I bollettini consolari e le poche altre relazioni pubblicate sul Transvaal tendono, nella maggior parte dei casi, a sottolineare i rischi più che i vantaggi dell'impresa. Si suggeriva di partire solo a quanti avessero un mestiere, capacità specifiche e soprattutto una buona padronanza di una delle lingue del posto (MAE, 1897-1902).

Soffermandoci sui mestieri, nonostante l'agricoltura fosse sconsigliata perché ritenuta un'impresa rischiosa, sappiamo dai rapporti consolari che tra Johannesburg e Pretoria gli italiani avevano in mano i tre quarti della produzione ortofrutticola smerciata sui mercati delle principali città del Rand. Gli uomini impegnati nelle *farms* erano circa 150, quasi tutti provenienti dalla Lucchesia, mentre le aziende agricole erano una decina; assieme a quelle portoghesi, erano le uniche in grado di produrre frutta e verdura in una regione dove l'agricoltura era caratterizzata dalla coltivazione estensiva di mais, grano e dall'allevamento di bestiame. Quando la *farm* di un agricoltore del Levante Ligure fu devastata durante la guerra anglo-boera i danni calcolati furono pari a 560 sterline (circa 14.000 lire italiane)¹¹. Nonostante le perdite subite, nel 1904 a Manarola si raccontava che quest'uomo appena rientrato dal Transvaal «avesse molte ricchezze» (Casavecchia, s.d., p. 83). A ogni modo, l'impresa agricola sembra essere stata nella maggior parte dei casi una forma di investimento che si affiancava ad altre tipologie di impresa. Le opportunità più remunerative erano legate all'industria estrattiva o all'edilizia. Qui c'era spazio per i carpentieri, i falegnami, gli stuccatori, gli operai addetti a mansioni particolari come la preparazione del quarzo e della dinamite, minatori specializzati, meccanici e macchinisti, capi reparto, ingegneri, agronomi, dottori (MAE, 1895). Le paghe variavano dalle 400 alle 800 lire mensili, mentre agli inizi del Novecento un giorno di lavoro nel Transvaal valeva quanto una settimana di lavoro in Svizzera. Oltre a concentrarsi nelle città per l'erezione di palazzi, strade e monumenti, molti di loro vivevano lungo gli assi ferroviari in costruzione, sparsi tra il Natal, il Transvaal e il Mozambico portoghese, spostandosi con grande facilità dove ci fosse bisogno di manodopera qualificata o dove si potesse ottenere un subappalto¹². E che questi migranti fossero capaci di battere strade e percorsi alla ricerca di lavoro emerge con evidenza dal fondo archivistico del Contenzioso. Quando gli inglesi entrarono a Johannesburg invitarono in modo più o meno coercitivo gli europei a far ritorno in patria. Gli italiani espulsi, rimpatriati o danneggiati, furono tanti e quasi 300 di loro presentarono reclamo presso il Ministero degli Affari esteri italiano. Le loro lettere giunsero dalle sedi consolari di Francia, Svizzera, Argentina, da numerosi Stati dell'America del Nord, dell'Africa Mediterranea e dalla Cina¹³. Per alcuni di questi migranti di professione, è possibile ricostruire percorrenze di centinaia di migliaia di chilometri effettuati in meno di due anni, dimostrando non solo una capacità organizzativa formidabile, ma una disponibilità al movimento e una rapidità di scelta che potevano mettersi in atto solo a patto di reti sociali e canali di informazione ben collaudati.

Per quelli che rimasero in prossimità della costa lontano dalle miniere del Transvaal fu il settore ittico a dimostrarsi particolarmente remunerativo. A questo gruppo appartenevano principalmente gli ex marinai arrivati «saltando» dalle navi al volgere del secolo. Dopo un periodo di lavoro salariato presso im-

portanti imprenditori del settore ittico, la maggior parte di loro riuscì a mettersi in proprio acquistando un'imbarcazione e organizzando il proprio equipaggio. Questo fu possibile attraverso l'introduzione delle «reti fisse», una tecnica mai applicata prima nei mari della Colonia del Capo che fu importata da alcuni pescatori siciliani; questo metodo si dimostrò più efficace dei precedenti e permise agli italiani di ottenere risultati di gran lunga maggiori rispetto a qualsiasi altro pescatore locale. Secondo il Magistrato locale di Malmesbury, il successo economico di questi pescatori andava imputato alla loro superiorità tecnica che, unita alla frugalità e al temperamento, aveva consentito di mettere rapidamente da parte somme rilevanti a tal punto da potersi permettere di acquistare in contante barche dal valore di oltre 120 sterline (Van Sittert, 1992).

La natura frammentata e disomogenea delle fonti a disposizione, come pure lo stato della ricerca, non permettono di arrivare a conclusioni definitive per la storia dell'emigrazione italiana in Sudafrica. A ogni modo non mancano spunti di riflessione. Anche se in forma contenuta, la presenza italiana nelle terre dell'Africa Australe è sempre stata costante per tutto il periodo preso in esame da questo studio, ma con una particolarità: per molti il Sudafrica non è mai stato un punto di arrivo, ma una meta di «rimbalzo», da cui si partiva e si tornava frequentemente; una risorsa non esclusiva, da sfruttare assieme a molte altre in un sistema consolidato di «mobilità circolare» che aveva al centro il Paese di partenza. Non sappiamo quale sia stata l'entità dei rientri, ma la mancanza di comunità italiane radicate sul territorio, la rapidità con cui le associazioni di mutuo soccorso nascevano e morivano senza lasciar traccia e la totale assenza di una qualsivoglia produzione a stampa in lingua italiana, fanno pensare che l'emigrazione fosse prevalentemente temporanea e legata all'eccezionalità delle condizioni economiche che quel Paese stava sperimentando.

La netta preponderanza della componente maschile come le aree di provenienza (Biellese, Lucchesia, Levante Ligure, le Rocche abruzzesi) rafforzano questa considerazione. Chi raggiunse il Sudafrica lo fece nella maggior parte dei casi dopo aver sperimentato altri percorsi già consolidati, con un mestiere in tasca e un bagaglio culturale che faceva della mobilità una risorsa necessaria al raggiungimento di un fine ben preciso: il miglioramento o quanto meno il consolidamento della propria posizione economica.

È lecito pensare che gli sconvolgimenti dovuti al conflitto anglo-boero, e i successivi irrigidimenti politici e sociali, abbiano scoraggiato molti dal recarsi in questi luoghi. Le ricorrenti crisi economiche e il conseguente inasprimento delle normative in tema di immigrazione tra il 1902 e il 1913 fecero il resto.

Dal punto di vista della storia delle migrazioni italiane, la particolarità del caso sudafricano offre la possibilità di apprezzare molte delle caratteristiche individuate fino a questo momento dagli studi dedicati ad alcune aree di partenza e di metterli a confronto. I migranti che hanno incluso il Sudafrica nel loro vasto

orizzonte mentale partirono nella stragrande maggioranza dei casi da paesi specifici o da aree territoriali circoscritte dove era diffusa la piccola proprietà della terra. Da questa condizione scaturì l'organizzazione economica e sociale delle famiglie e delle collettività. In queste aree la mobilità, sia di breve sia di lunga percorrenza, è stata sempre considerata tra le strategie più efficaci per la difesa o per l'incremento del proprio patrimonio, in contesti dove il lavoro agricolo non consentiva l'autosufficienza. Proprio questa pratica fece in modo di consolidare reti e spazi sociali in grado di frantumare le distanze e di accumulare risorse sufficienti a garantire gli spostamenti¹⁴. Questa caratteristica comune, congiunta a una specificità di mestiere scaturita dai quadri ambientali e dalle culture di provenienza, si riscontra diffusa nei paesi o nei villaggi delle regioni alpine e appenniniche come pure in quelli dislocati in collina o affacciati sul mare in tutta la penisola italiana, da nord a sud.

In un momento in cui la storiografia italiana in tema migratorio è ancora alla ricerca di una sintesi nazionale o quanto meno di modelli regionali (Sanfilippo, 2000), le esperienze professionali in Sudafrica potrebbero offrire allo storico un punto di vista «ribaltato» svolgendo un percorso a ritroso dal Paese di accoglienza fino ai luoghi di partenza, in cui, come già indicato da Paola Corti (2006, pp. 7-8), affiorano non tanto «tipologie di carattere regionale», ma «comportamenti e situazioni che non rimandano tanto a un modello unitario» quanto a «progetti e strategie osservabili in situazioni assai articolate».

Questo per evitare che la storia dell'emigrazione italiana in Sudafrica cada tra gli studi considerati «aggiuntivi» e non sia solamente il riempimento di un vuoto storiografico spaziale e temporale.

Note

- ¹ La lettera originale da cui è stato estratto questo brano è stata inviata da San Francisco il 4 novembre 1893 ed è conservata presso l'archivio privato della famiglia Pastine a Monterosso al Mare in provincia di La Spezia. Una parte consistente dell'epistolario familiare è fruibile grazie alle trascrizioni che corredano la tesi di laurea di Adriano Basso (Basso, 1992, pp. 214-15).
- ² Come ha sottolineato Maria Cristina Ercolessi (2004) la storiografia nazionale non ha mai mostrato un grande interesse per il Sudafrica o più in generale per l'Africa meridionale.
- ³ Il rivolo migratorio divenne ancora più sfuggente dopo l'applicazione della legge sulla tutela degli emigranti del 1901, secondo la quale non erano da classificarsi come «migranti» tutti coloro che lasciavano l'Italia passando per il canale di Suez a gruppi inferiori a 50 persone, coloro che facevano parte di un equipaggio o quanti si erano imbarcati in porti stranieri (Coletti, 1912, pp. 13-4). Molti italiani che giunsero

in Sudafrica erano ex marinai, tantissimi arrivarono dall'Argentina o furono obbligati a imbarcarsi in Inghilterra, come pure a viaggiare su vapori che per arrivare nel Mozambico portoghese passavano per il Mar Rosso.

- 4 Per quel che riguarda il Sudafrica non esistono dati statistici che si riferiscano al movimento della popolazione in entrata e in uscita dal Paese per il periodo preso in esame. Le uniche indicazioni quantitative sono estratte dai censimenti della popolazione in cui il numero dei residenti sia stato classificato anche per luogo di nascita. Inoltre i censimenti della popolazione presentano un inconveniente legato alla storia istituzionale del Paese che, fino al 1910, non era un'entità politica e amministrativa omogenea ma solo un'espressione geografica composta dalle due colonie britanniche del Capo di Buona Speranza e del Natal e dalle due repubbliche boere dell'Orange e del Transvaal. Il Sudafrica si dotò di un dipartimento di statistica per il monitoraggio dei flussi migratori solo nei primi anni venti del Novecento (Bradlow, 1978).
- 5 Sebbene i numeri siano davvero esigui, quello italiano è rimasto sempre il gruppo nazionale più rappresentativo per l'Europa del Sud. I migranti che arrivarono dalle isole britanniche e dal resto del Nord Europa erano più omogenei culturalmente con la popolazione già presente nelle colonie, tanto che i nati in Gran Bretagna non costituirono mai una quota inferiore al 70 per cento della popolazione nata nel vecchio continente (Kuparinen, 1991). Molti di questi immigrati arrivarono grazie alle agevolazioni per il pagamento del viaggio messe a disposizione dai governi coloniali (Stone, 1973). Gli italiani non ebbero mai questa possibilità come tutti gli altri provenienti dalle regioni dell'Europa meridionale. L'unico gruppo che immigrò senza agevolazioni in grande numero fu quello degli ebrei russi e polacchi, che dagli anni ottanta dell'Ottocento cominciarono ad arrivare in Sudafrica a migliaia per sfuggire alle persecuzioni zariste (Bradlow, 1978).
- 6 Nel 1903 un passaggio in terza classe da Napoli a Delagoa Bay costava 412,50 lire italiane, mentre il biglietto da Londra a Cape Town 420,00 (Ruggieri, 1903). Oltre alle spese di viaggio e di vitto, andavano incluse le tratte ferroviarie fino ai porti di imbarco o per arrivare nel Transvaal. Va poi considerato che già dal 1902, in regime di legge marziale e poi con le nuove leggi restrittive, fu vietato lo sbarco a chi non avesse avuto un contratto di lavoro o in alternativa £ 20 (500 Lire), e non avesse dimostrato di saper scrivere sotto dettatura (MAE-CGE, 1903).
- 7 Quando il pastore valdese Weitzcker arrivò a Kimberley per indagare sulla piccola colonia di minatori italiani per conto della Società Geografica, trovò che la maggior parte di loro era «in patria» marinaio. (Weitzcker, 1887). Anche l'arrivo di italiani, francesi e spagnoli nei porti sudafricani al seguito delle mandrie e dei muli arrivati dall'Argentina è ben documentato soprattutto nei rapporti degli agenti preposti all'applicazione dei così detti *Immigration Restriction Acts*, varati tra il 1897 e il 1903 nella Colonia del Natal e poi nella Colonia del Capo. Si veda tra tanti, la serie delle Natal Colony Papers, *Immigration Restriction Department Annual Reports*, dal 1905 al 1908.
- 8 Cape Town Archives Repository (KAB), Public Works Dep. (PWD), Letters Received from Emigration Agent, London:, vol. 2/278 – vol. 2/279, 1875 – *Government Emi-*

- grants, Railway Workers*; vol. 2/285, 1880 – *Government Emigrants, Agricultural Settlers*; Letters Despatched to Emigration Agent, London: vol. 2/481, vol. 2/485, 1873-1882; registers: vol. 2/750, *Immigration Papers, Passenger Lists: List of Emigrants per various ships*, 1873-1882 e vol. 2/757, *Immigration Papers, Passenger Lists of Agricultural Immigrants*, 1877-1883.
- 9 Adolfo Rossi rifiutò un accordo che prevedeva l'introduzione di un numero consistente di famiglie contadine provenienti dal nord Italia nel distretto arboricolo del Western Cape. L'intenzione degli agrari era quella di avvalersi delle conoscenze agronomiche degli italiani senza però essere disposti a pagare più di quanto non facessero con gli africani. Il contratto di lavoro fu giudicato «indegno» non solo da Rossi, ma dalla stessa opinione pubblica della Colonia del Capo. Anche nel Transvaal la *Chamber of Mines* aveva proposto paghe al di sotto della media generalmente corrisposta agli operai britannici e questo aveva indotto Rossi a credere che si volesse utilizzare l'operaio italiano come un elemento disgregatore della compattezza della classe lavoratrice bianca; quanto meno questo fatto avrebbe sottoposto gli italiani alle rappresaglie e al disprezzo degli altri lavoratori. La proposta venne scartata anche perché la stessa *Chamber of Mines* aveva già inviato alcuni suoi rappresentanti in Cina. Nel 1904 i problemi di approvvigionamento di forza lavoro per le miniere del Rand vennero risolti attraverso l'ingaggio di migliaia di operai cinesi, pagati ancora meno degli africani (Davies, 1979; Jeeves, 1985).
 - 10 Uno dei paesi che contribuì maggiormente all'emigrazione italiana nel Transvaal è Brusnengo, nel circondario di Biella. Come ricordato da Patrizia Audenino da questo paesino, che non ha mai superato le 2.500 anime, si erano sviluppati percorsi di mestiere diversificati in base alle risorse a cui i migranti potevano attingere. Per questo i ciabattini più poveri potevano partire solo per la Francia o la Svizzera, i camerieri per la Francia o gli Stati Uniti, mentre quelli che potevano arrivare fino in Sudafrica erano solo gli imprenditori edili e gli artigiani qualificati.
 - 11 Le notizie sugli agricoltori sono frammentate e sparse all'interno di un numero cospicuo di missive inviate tra il 1899 e il 1902 dal Console italiano a Pretoria al Ministero degli Affari esteri. Archivio Storico del Ministero degli Affari esteri, Affari Politici – Serie Politica P, *Transvaal*, pacchi 608-611, anni 1899-1910.
 - 12 Questo trapela chiaramente dalle dichiarazioni rilasciate alle autorità britanniche che venivano allegate alla richiesta di naturalizzazione, KAB, Colonial Office, vol. 8560-8692, *Naturalisation Papers*, 1899-1910.
 - 13 Archivio Storico MAE (1900-1912), Fondo Serie Z del Contenzioso, Pos. 559 bis, *Transvaal*, Buste 34, 35, 147-153, 230.
 - 14 Gli storici che hanno collegato il fenomeno migratorio al fenomeno del frazionamento della proprietà contadina sono numerosi tra cui Ercole Sori, Franco Ramella, Piero Bevilacqua, Paola Corti, Patrizia Audenino e Fernando J. Devoto.

Bibliografia

Albera, Dionigi (a cura di) (2000), *Memorie d'Altrove. Testimonianze e storie di vita dell'emigrazione biellese*, Milano, Electa.

Albera, Dionigi, Audenino, Patrizia e Corti, Paola (2005), «L'emigrazione da un distretto prealpino: diaspora o plurilocalismo?», in Tirabassi, M., (a cura di), *Itinera. Paradigmi delle Migrazioni Italiane*, Torino, Edizioni della Fondazione Giovanni Agnelli.

Albera, Dionigi e Corti, Paola (a cura di) (2000), *La montagna mediterranea: una fabbrica d'uomini? Mobilità e migrazioni in una prospettiva comparata (secoli XV-XX)*, Congresso Internazionale di Studi, Cuneo, 8-10 ottobre 1998, Cavallermaggiore, Gribaudo.

Audenino, Patrizia (1987), «Emigrazione e mestiere: il caso di un gruppo di edili piemontesi», *Studi Emigrazione*, XXIV, 87, pp. 326-44.

– (1990), *Un mestiere per partire. Tradizione migratoria, lavoro e comunità in una valata alpina*, Milano, Franco Angeli.

Basso, Adriano (1992), *L'esperienza delle migrazioni all'estero da Monterosso*, Tesi di Laurea, Università di Genova – Dipartimento di Storia moderna e Contemporanea.

Boncompagni, Adriano (2006), «L'emigrazione Toscana», *Archivio Storico dell'Emigrazione Italiana*, II, 1, 2006, pp. 81-93.

Bradlow, Edna (1978), *Immigration into the Union 1910-1948. Policies and Attitudes*, Ph.D. Thesis, University of Cape Town.

Casavecchia, Attilio (a cura di) (s.d), «Annotazioni delle cose che socedono dal giorno d'oggi in poi»: *Diario di Costantino Rollandi, 1868-1906*, Riomaggiore, Comune di Riomaggiore.

Carpani, Agostino (1893), «Rapporto del Regio Console a Cape Town. 7 settembre 1891», in MAE, *Emigrazione e colonie, Rapporti di RR. Agenti Diplomatici e Consolari pubblicati dal R. Ministero degli Affari Esteri*, Roma, Tipografia Nazionale di G. Bertero.

Cocorda, Giulio, D. (1889), «"I Campi d'Oro" dell'Africa australe», *Bollettino della Società Geografica*, Serie III, vol. II, fasc. VII, Luglio, Roma, presso la Società Geografica italiana.

Coletti, Francesco (1912), *Dell'Emigrazione Italiana*, Milano, Hoepli.

Corti, Paola (2000), «L'emigrazione piemontese: un modello regionale?», *Giornale di Storia Contemporanea*, III, 2, pp. 22-41.

– (2006), «Mobilità, emigrazione all'estero e migrazioni interne in Piemonte e in Val d'Aosta», *Archivio Storico dell'emigrazione italiana*, II, 1, pp. 7-18.

Davies, Robert H. (1979), *Capital, State and White Labour in South Africa, 1900-1960*.

An Historical Materialistic Analysis of Class Formation and Class Relations, Brighton, The Harvester Press Ltd.

Ercollesi, Maria Cristina (2004), «L’Africa Australe e la storiografia italiana», in Giovagnoli, A., Del Zanna, G. (a cura di), *Il Mondo visto dall’Italia*, Milano, Guerini e Associati, pp. 161-72.

Feinstein, Charles, H. (2005), *An Economic History of South Africa. Conquest, Discrimination and Development*, Cambridge, Cambridge University Press.

Kuparinen, Eero (1991), *An African Alternative. Nordic Migration to South Africa, 1815-1914*, Helsinki, Turku Finnish Historical Society, Institute of Migration.

Jeeves, Alan H. (1985), *Migrant Labour in South Africa’s Mining Economy. The Struggle for the Gold Mines Labour Supply, 1890-1920*, Johannesburg, Witwatersrand University Press.

Massari, Augusto (2005), *Gli Italiani nel Mozambico portoghese, 1830-1975*, Torino, L’Harmattan.

MAE, (1895-1901), *Bollettini del Ministero degli Affari esteri*, Roma, Tipografia del Ministero degli Affari esteri.

MAE, Commissariato dell’Emigrazione (1902-1915), *Bollettini dell’Emigrazione*, Roma, Tipografia Nazionale di G. Bertero.

Ottaviano, Chiara (1988), «Fortune, travagli e privilegi dei biellesi in Sudafrica», in Aa.Vv., *L’Emigrazione Biellese nel Novecento*, Milano, Electa-Banca Sella, pp. 243-94.

Sanfilippo, Matteo (2000), «Introduzione», *Giornale di Storia Contemporanea*, III, 2, pp. 6-21.

Rossi, Adolfo (1903), «Le questioni del Lavoro nell’Africa del Sud», in MAE, Commissariato dell’Emigrazione, *Bollettino dell’Emigrazione*, 9, Roma, Tipografia Nazionale di G. Bertero e C.

Ruggeri, Vincenzo (1903), *Il Transvaal. Guida alle Colonie dell’Africa Australe*, Roma-Torino, Casa Editrice Nazionale Roux e Viarengo.

Stone, John (1973), *Colonist or Uitlander? A Study of the British Immigrant in South Africa*, Oxford, Clarendon Press.

Van Sittert, Lance (1992), *Labour, Capital and the State in the St. Helena Bay Fisheries, 1856-1956*, Thesis (Ph.D History), University of Cape Town.

Weitzcker, Giacomo (1887), «Alla ricerca degli italiani in Africa australe», *Bollettino della Società geografica Italiana*, II, 8.