

TRADIZIONE ORALE

a cura di
Guido Ferretti

Il patrimonio di tradizione orale si perde sempre più col passar del tempo, fino alla sua completa scomparsa. Quindi è necessario provvedere alla raccolta di quanto ancora sopravvive per poterlo conservare per le generazioni future.

In queste pagine, a tale scopo, sono state scritte le memorie ascoltate dagli ultimi anziani rimasti a Casoni, depositari di ricordi tramandati dai loro padri e, in alcuni casi, loro stessi testimoni dei fatti.

Emigrazione stagionale

Nel diciannovesimo secolo, nell'Alta Val Trebbia, il paese di Casoni con le sue ville ospitava una sessantina di famiglie contadine.

Parte di queste, durante i mesi invernali, emigrava altrove alla ricerca di un lavoro stagionale che durava circa sei mesi, dai primi di novembre alla fine di aprile.

Dopo il periodo napoleonico e la restaurazione del 1815 si ha notizia scritta di una loro presenza stagionale in Lombardia, a S. Angelo Lodigiano, dove, nel 1816, nacque Benedetto Ferretti di Villanova. La notizia testimonia la presenza dell'intera famiglia in quella regione.

Altra documentazione scritta, datata 1857, attesta il decesso di Ferretti Andrea della famiglia "Palin" avvenuta nell'ospedale di Grosseto. Andrea morì di broncopolmonite, contratta mentre lavorava in Maremma alla trasformazione di terreni incolti destinati a pascolo o aree coltivabili.

Inoltre è tradizione che gli emigranti stagionali di Casoni, già presenti in Lombardia nella seconda metà del XVIII secolo, fossero boscaioli.

Tre generazioni di minatori

Verso la metà del XIX secolo iniziarono le grandi opere italiane ed europee.

Gli operai di Casoni parteciparono alla loro realizzazione e si distinsero come validi minatori, detti, in gergo locale, "*gallariàni*" cioè specializzati nella costruzione di gallerie (trafori stradali, ferroviari, canali ecc.)

Nel 1852 furono impegnati nel prosciugamento del bacino del **Fucino** realizzato per volere del principe Alessandro Torlonia.

Brevi cenni storici dell'opera:

Il livello delle acque del Lago del Fucino era sempre variabilissimo e le sue continue esondazioni sui terreni e paesi limitrofi provocavano danni ingenti, tanto che gli antichi romani, durante l'impero di Augusto e Claudio, si impegnarono nel tentativo del prosciugamento del lago.

Dagli schiavi romani fu realizzato un lungo tunnel e, in seguito, furono scavati 30 pozzi per fornire aria ai lavoratori.

Svetonio racconta:

"Compiuto l'emissario, dopo 11 anni di incessanti lavori con l'opera di circa 20.000 schiavi e circa 10.000 tra carpentieri, muratori e specialisti ecc., l'imperatore volle celebrare l'avvenimento con solennità che superasse ogni altro splendore".

La galleria era lunga 5640,54 metri. L'apertura dell'emissario, secondo Tacito, ebbe luogo verso la metà del 52 d.C., ma le acque smisero di defluire verso la fine del 55 d.C. per difetto di manutenzione e per sospensione dei lavori di scavo del canale che riceveva le acque dell'emissario.

Sebbene l'emissario Claudiano fosse stato oggetto di una corretta amministrazione, succeduto a Claudio il figlio Nerone, questi non manifestò più alcun interesse per la sua manutenzione, tanto che si ostruì.

Adriano fece abbassare ancora il tunnel e promosse anche la costruzione di un canale verso il centro del lago; grazie a questa attività si riuscì ad ottenere un deflusso continuo che durò più secoli e diede prosperità alla regione interessata.

Con la caduta dell'Impero e le invasioni barbariche, venuta meno ogni manutenzione, l'emissario divenne rapidamente inefficiente ed a nulla valsero i successivi tentativi di restauro condotti dall'Imperatore Federico II di Svevia.

Solo con il principe Torlonia cominciò il definitivo prosciugamento. Egli affidò la direzione dei lavori ad un ingegnere rinomato, De Montricher. In sua attesa, venne chiamato anche Bermont, colui che poi condusse effettivamente i lavori di prosciugamento.

Nel 1862 vennero terminate le opere sull'emissario e ne fu decisa l'attivazione per il 9 di Agosto.

In tale occasione, presenti il Principe e gli ingegneri, furono aperte le barriere che impedivano all'acqua di scorrere nella galleria.

I presenti dissero: "Questa volta il Fucino se ne va davvero!"

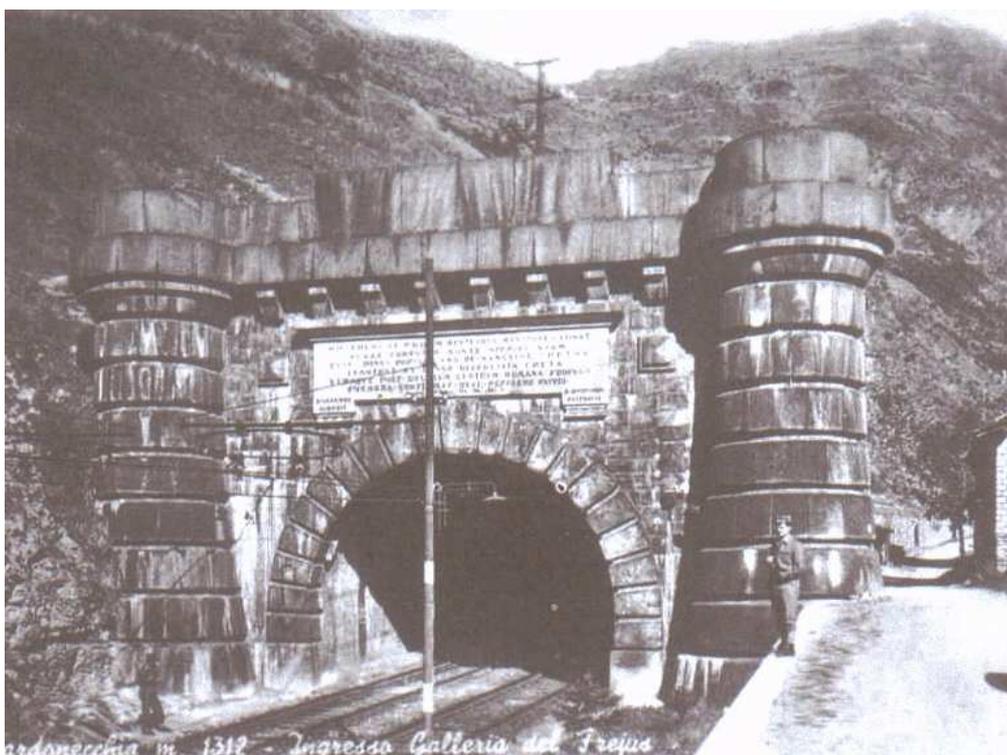
(Notizie tratte dal Portale del Comune di Avezzano – Il prosciugamento del Fucino)

Non si ricorda esattamente quali furono gli operai e i manovali di Casoni che contribuirono alla realizzazione dell'opera, ma la loro partecipazione è certa, essendo rimasto in paese il ricordo dei loro racconti che descrivevano la grandiosità dell'impresa, tale da mettere in dubbio la riuscita e far nascere fra loro il detto:

"Asciugheremo prima il Fucino o asciugherà prima la borsa del Torlonia?"

In quelli stessi anni ebbe inizio il traforo ferroviario del **Frejus**.

L'opera durata circa dieci anni diede lavoro stagionale o continuativo a diversi minatori di Casoni.



Ingresso dal lato italiano del traforo ferroviario del Frejus

Breve storia del traforo:

Nel 1844 un ministro di Carlo Alberto, Luigi des Ambrois, commissionò gli studi preliminari all'ingegnere belga Henri Mauss. Il progetto definitivo venne redatto da Germain Sommeiler, Sebastiano Grandis e Severino Grattoni.

Il 31 Agosto 1857, il re Vittorio Emanuele II ordinò l'inizio dei lavori di scavo del tunnel con un finanziamento di 47 milioni di lire. I lavori furono diretti dall'ingegnere Sommeiler. La cessione della Savoia alla Francia da parte del Piemonte nel 1858 mise in forse il proseguimento dell'opera, ma fu Cavour a far proseguire i lavori. I francesi comunque nel 1863 portarono un contributo di 19 milioni di franchi.

L'opera era tecnicamente molto complessa ed il lavoro nel cantiere rischioso tanto che alla fine dei lavori si contarono oltre 200 morti fra i circa 4000 operai che prestarono la loro opera, in particolare per un'epidemia di tifo scoppiata nel 1864.

A portare un'accelerazione ai lavori fu l'invenzione della dinamite da parte di Alfred Nobel nel 1869; fino allora gli scavi erano stati condotti soprattutto grazie alla perforatrice automatica pneumatica inventata dal Sommeiler e da esplosivi meno efficaci della dinamite.

Lo scavo della galleria venne completato il 25 dicembre 1870 ed il traforo fu inaugurato il 7 settembre 1871. All'apertura fu il più lungo tunnel ferroviario del mondo e rimase tale fino al giugno del 1882, quando fu aperto al traffico quello del Gottardo, lungo 15 chilometri.

La galleria a doppio binario originaria era lunga 12.847 metri, poi portata a 13.636 m per via di una variante resa necessaria nel 1881 a Modane, per spostare l'imbocco rivelatosi instabile.

Il tunnel collega Bardonecchia in alta val di Susa (Italia) con imbocco a 1.190 m s.l.m. a Modane in val Moriana (Francia), con imbocco a 1.324 m s.l.m.

Il culmine del traforo è a 1.335 m. Si trova sulla direttrice ferroviaria internazionale Torino-Parigi.

La partecipazione dei minatori di Casoni a questa opera, durata più di dieci anni, fu numerosa.

Diverse famiglie del paese ebbero dei loro parenti impegnati nella realizzazione. Fra queste si ricordano quelle dei: *Camàtte, Perteghièlle, Meneghètti, Làgni, Tuognìn, Zàn, Giamànti, Michelùn, Zurzè ed altre.*

Ai lavori del Frejus, i minatori di Casoni furono presenti con la loro prima generazione di "gallariani" alla quale, durante i cento anni successivi, ne seguirono altre due, fino ad arrivare alla seconda Guerra Mondiale quando gli ultimi minatori di Casoni furono impegnati nella costruzione di fortificazioni militari sul confine francese (Val Maira) e rifugi antiaerei nella città di Genova.

Nei dieci anni successivi a questa opera ferroviaria gli stessi minatori parteciparono alla realizzazione di quella del **San Gottardo**, lunga 15.003 metri.

Dopo un breve periodo di attività nelle miniere del **Sulcis** in Sardegna e un anno a **Smirne** in Turchia (1891-1892), dove parteciparono alla costruzione di una strada, i "gallariani" della seconda generazione erano pronti ad affrontare l'opera più importante realizzata in quegli anni.

Il traforo del Sempione

Una straordinaria opera di ingegneria realizzata in soli 7 anni, superando difficoltà enormi. Un milione di metri cubi di roccia scavati da tremila minatori, con un avanzamento medio degno delle migliori tecnologie odierne.

Il Sempione fu l'ultimo dei grandi trafori dell'epoca. Opera di eccezionale difficoltà per quei tempi, con i suoi 19.803 metri di lunghezza, è stata per 75 anni la più lunga galleria ferroviaria del mondo realizzata in pochi anni grazie a un progetto innovativo, ma soprattutto grazie alla perizia di oltre 3000 minatori che seppero garantire un avanzamento medio giornaliero di 7 metri, superiore, ad esempio, a quello raggiunto, con ben altri mezzi e tecnologie, nello scavo del traforo autostradale del San Gottardo, ultimato nel 1977.

L'idea del traforo del Sempione vide concreto avvio, dopo alterne vicende e proposte, nel 1877 con la nascita di un Comitato promotore, la candidatura della Compagnia Jura-Simplon per la realizzazione e la scelta del progetto dell'ingegnere svizzero Julius Dumur, preferito su una rosa di trentadue proposte diverse.

Per il Sempione fu scelto il progetto concettualmente più semplice e nello stesso tempo più innovativo, che prevedeva lo scavo di due tunnel paralleli distanti tra loro diciassette metri e uniti ogni 200 metri da tunnel trasversali.



L'ingresso italiano del tunnel a Iselle

Proprio l'introduzione dei tunnel trasversali rappresentò l'elemento metodologicamente innovativo e di successo per l'impresa. Infatti mentre procedevano i lavori nella galleria principale, di dimensioni maggiori e destinata al traffico ferroviario, la seconda, di servizio, assolveva compiti rilevanti fondamentali, come lo scolo delle acque di risulta, che furono particolarmente abbondanti e la ventilazione interna della galleria principale. Attività quest'ultima davvero importante, poiché furono immessi in galleria fino a 3,8 milioni di metri cubi di aria al giorno raffreddata da acqua polverizzata, riuscendo così ad evitare quelle pietose condizioni igieniche e sanitarie che avevano mietuto migliaia di vittime tra i minatori dei trafori precedenti.

Nei sette anni e mezzo di lavori per il Sempione si ebbero infatti 58 vittime. Molte, certo (in media un morto ogni 300 metri di traforo), ma tutte dovute a incidenti sul lavoro. Non un solo operaio del Sempione morì a causa dell'anchoylostoma duodenale, l'insidioso parassita che, invece, proliferò tra le acque putride del Gottardo causando la morte di quasi 10.000 minatori.

Oltre la funzione di servizio, la galleria secondaria era stata inoltre progettata per consentire, con modesto allargamento, la realizzazione di un secondo tunnel (avvenuto nel 1921). A metà circa del traforo venne anche costruita una stazione in caverna, di 500 metri di lunghezza.

Nel complesso la realizzazione del traforo del Sempione presentò enormi difficoltà, superiori alle peggiori aspettative dei tecnici che studiarono il progetto, specialmente a causa della elevata temperatura (fino a 56°C) e delle enormi spinte della roccia.

I lavori dovevano durare cinque anni e mezzo. Iniziati nell'agosto 1898, l'ultimo diaframma venne invece abbattuto il 24 febbraio 1905 e i lavori terminarono nel giugno 1906, con quasi due anni di ritardo.

(Notizie tratte da Enel SpA – Cent'anni fa il grande traforo del Sempione – Angelo Cipro)

L'acqua fu uno dei più terribili avversari del traforo del Sempione.

Dopo i primi chilometri, che non diedero problemi in questo senso e facevano sperare per il futuro, al quarto chilometro del fronte italiano e già al secondo sul fronte svizzero, improvvisamente, per dirla con il linguaggio di allora, "irruperono i torrenti". Alla mezzanotte del 30 settembre 1901 una delle perforatrici del tunnel principale sul fronte italiano, volta al fronte di roccia con una pressione di cento atmosfere, fu spinta all'indietro da un violentissimo getto di acqua fangosa che fuoriusciva con una portata di 250 litri al secondo, sbattendo sulla volta della galleria e rimbombando lungo tutto il traforo. Anche la seconda galleria di servizio, più arretrata, che serviva per la ventilazione e lo scolo delle acque, fu interrotta da una sorgente improvvisa nell'ottobre dello stesso anno.

Dal Km 4,280 al Km 4,450, sulla lunghezza di 270 metri, sbucarono ben 40 sorgenti di diversa portata e, su una sola tratta di 10 metri, venti torrenti portarono in galleria più di mille litri al secondo.

Per permettere di superare il grave intralcio e proseguire i lavori, si decise di aprire una galleria trasversale supplementare per intercettare la sorgente e convogliare le acque unite nel canale di scolo: la nuova sorgente diede una portata di 1080 litri al secondo, che non venne mai meno, con volumi intermittenti ma mai inferiori ai 700 litri al secondo.

L'ostacolo delle acque apparve peraltro ancora più difficile da superare sul versante svizzero, quando ormai il tunnel era quasi terminato: al Km 10,143 metri, in pendenza verso l'Italia, sboccarono improvvisamente due sorgenti termali di 70 litri al secondo e, quel che peggio, a una temperatura di quasi 50°C, tale da impedire qualsiasi intervento immediato.

Alla fine di un lungo lavoro di pompaggio e la collocazione di due porte di ferro per contenere le acque, nel mese di marzo del 1904 si riprese ad avanzare nel tunnel, per tre metri al giorno, ma il lavoro fu nuovamente sospeso a maggio per l'apparire di un'altra sorgente termale al alta temperatura, a poche centinaia di metri dal congiungimento dei due tunnel.

Ma da dove veniva tutta quest'acqua? Vi erano due teorie: una propendeva per un'origine da infiltrazioni da bacini posti più in alto, come la Cairasca e il lago d'Avino, le cui acque vennero colorate con floresceina, che tuttavia non apparve in galleria, così come non si prosciugò il lago.

La seconda più accreditata teoria spiegava il fenomeno come penetrazione, attraverso gli strati calcarei, delle acque meteoriche (pioggia, neve, grandine) cadute sulla catena del monte Leone in quantità tali da originare le 237 sorgenti calde e fredde che furono censite all'interno del tunnel del Sempione, 142 sul versante svizzero e 95 sul versante italiano, con una portata di intensità variabile tra i 350 litri e i 1500 litri al secondo.

(Notizie tratte da Enel SpA – La lotta contro l'acqua e la roccia)

L'imbocco del traforo in territorio svizzero, situato a NW, si trova a 686 m s.l.m. presso Briga, quello in territorio italiano, a SE, a 634 m s.l.m., a Iselle. Il tracciato raggiunge l'altitudine massima a 705 m.

Il primo traforo ferroviario affiancato dal tunnel di servizio, fu costruito sotto la direzione degli ingegneri Brandau, Brandt, Locher e Sulzer, nomi che spesso erano citati nei racconti dei "gallariani" della seconda generazione che avevano partecipato alla realizzazione del traforo del Sempione.

Essi ricordavano le difficoltà che incontrarono i loro superiori durante quegli anni di difficile lavoro pieno d'imprevisti e quali disagi dovettero affrontare loro stessi. I loro racconti erano ricchi di particolari che corrispondono fedelmente alle testimonianze anzi descritte.

Oltre a quanto abbiamo già letto, essi avevano un vivo ricordo del giorno 24 febbraio 1905 quando fu abbattuto l'ultimo diaframma e i due avanzamenti s'incontrarono con precisione.

La notizia in un batter d'occhio raggiunse le retrovie e tutti i minatori, con grande euforia, fecero a gara per raggiungere il punto d'incontro servendosi dei mezzi utilizzati per il trasporto dei materiali e del personale.



**AUX COLLABORATEURS ET OUVRIERS
DU PERCEMENT DU SIMPLON 1898-1905**



**SOUVENIR DE LA RENCONTRE
DES GALERIES FEVR. 1905**

Medaglia ricordo dell'apertura del traforo del Sempione - 24 febbraio 1905

Il lieto e storico evento fu però funestato da un triste fatto.

Un'ingegnere della direzione dei lavori, del quale non si ricorda il nome, volle anch'egli correre a festeggiare l'incontro con gli Svizzeri, ma quando giunse sul posto fu colto da malore e morì.

Si diceva che fosse accaduto per la forte emozione provata al momento o per le esalazioni venefiche che si erano sprigionate dalle putride acque che ancora stagnavano sul lato svizzero.

Nei loro racconti ricordavano anche la visita che la Regina Elena di Savoia fece al Sempione durante i lavori. La Sovrana volle entrare nella galleria in costruzione e rivolse la parola proprio a Giorgio (detto *Ciucin*), minatore di Casoni che, armato di mazzetta e ferro da mine, stava eseguendo un foro nella roccia su una delle pareti laterali del tunnel. La Regina gli chiese: "*Come è possibile che un ferro a punta piatta faccia un foro tondo?*"

Il minatore, giovane e piccolo di statura, davanti all'alta Regina, si emozionò talmente che non riuscì a rispondere.

I minatori casonesi rimasero al Sempione stabilmente per tutta la durata dell'opera, cioè oltre sette anni.

Essi abitavano a Iselle, nel comune di Trasquera. Il loro numero fu sempre tale da poter formare, come minimo, due squadre di minatori, ognuna composta, in taluni casi, da venti turnisti.

Il lavoro procedeva senza soste, 24 ore su 24, su tre turni di otto ore.

Con l'aiuto dei familiari aprirono due locande che davano vitto e alloggio a tutta la comunità.

Al Sempione morì, in giovane età, Ferretti Maria, la prima moglie di Michele (*Michelèn*) e nel 1905 a Iselle nacque Ferretti Virginio (Gino), figlio di Agostino (*u Ferretti*) della famiglia "Cacciou".

Questa famiglia gestiva una delle due locande, mentre l'altra apparteneva alla famiglia dei "Giamanti" di Casoni.

In quel periodo (1901-1902) morirono due figli di Bartolomeo Ferretti dei *Zan* (detto l'Americano): Giovanni morì di malattia contratta sul lavoro, suo fratello più giovane di lui, Gio Maria rimase ucciso dallo scoppio accidentale di una mina.

Ogni squadra di minatori operante sul fronte (*avanzamento*) del tunnel copriva tutti i ruoli richiesti. Vi erano minatori impegnati alle perforatrici che dovevano eseguire i fori per le cariche esplosive (*le mine*). I fori erano inclinati e distanziati in modo tale da ottenere il miglior effetto dirompente. Le mine venivano caricate da uno di loro, esperto di esplosivi (detto "*fughin*"), che calcolava la lunghezza delle micce in modo da ottenere la sequenza cronologica desiderata. Egli stesso accendeva le micce che facevano brillare le mine. Quando era tutto pronto veniva dato l'avviso con il suono di una tromba tipica da minatori, gli operai si allontanavano in posizione sicura.

Terminate le esplosioni si attendeva che si diradasse il fumo, poi bisognava entrare con cautela, accertandosi che non fossero rimasti, sotto la volta, pezzi di roccia pericolanti.

I frammenti di roccia che intralciavano l'avanzamento venivano rimossi (*marinaggio o desgaggio*) e caricati sui carrelli della linea ferrata quindi avviati alla discarica esterna. Quando la zona ritornava agibile, si iniziavano i fori per una nuova serie di mine.

Alle mine venivano dati nomi dialettali particolari, secondo la posizione che avevano sul fronte dell'avanzamento. Le prime in alto in calotta erano le "*bastarde di corona*" (le prime ad esplodere), quelle della zona centrale erano chiamate *ciullàn-e* o *bastarde centrali*, mentre quelle piazzate sulla parte bassa del fronte erano dette *rilevaggi* (con la loro esplosione terminava la *volata*). Gli scoppi venivano contati, per accertarsi che tutte le mine fossero esplose.

Secondo il metodo di attacco e le caratteristiche del terreno veniva sistemata l'armatura provvisoria di sostegno che generalmente era in legno oppure, in certi casi, quando le spinte del terreno erano elevate, era in acciaio.

Mentre veniva preparata una nuova serie di mine (*volata*), i minatori e i manovali, che non operavano alle perforatrici, lavoravano a completare le dimensioni del traforo, richieste per la posa in opera del rivestimento di finitura. Ogni squadra aveva un ragazzo detto "*bòcia*" incaricato di fornire ai minatori acqua potabile e quant'altro da loro richiesto, era anche sua mansione portare i ferri dal fabbro per la riparazione delle punte forgiate a scalpello.



Minatori di Casoni pronti ad iniziare il turno di lavoro. Traforo del Sempione (1898 – 1905)

Nonostante gli operai disponessero delle nuovissime perforatrici idrauliche e di dinamite per le mine, il traforo del Sempione fu soprattutto frutto del lavoro umano. Furono scavati oltre un milione di metri cubi di roccia e furono necessari centoventimila metri cubi di pietre squadrate per rivestire le pareti e la volta del tunnel principale. La galleria ferroviaria è stata una delle più grandi opere di ingegneria moderna, orgoglio di una generazione.

Nel 1907 oltre metà dei minatori di Casoni passarono dal Sempione in Svizzera a lavorare nella galleria del Lötschberg che fu inaugurata nel 1913. Il traforo ferroviario univa Kandersteg con **Goppenstein**.



Goppenstein - Entrata sud del traforo del Lötschberg, all'inizio dei lavori.

Notizie storiche

Il Cantone di Berna, per non essere tagliato fuori dalle grandi linee di comunicazione nord-sud, del Gottardo e del Sempione, già in esercizio, decise di far costruire una nuova ferrovia nord-sud che lo congiungesse al Cantone Vallese e con la linea del Sempione attraverso una lunga galleria sotto il Lötschberg a 1240 m s.l.m. e due rampe di accesso con dislivelli limite fino al 27 per mille.

Il progetto era stato elaborato dai migliori ingegneri ferroviari del momento e approvato da esperti internazionali. Per la parte in galleria, la Compagnia del Lötschberg (proprietaria) non tenne pertanto conto delle poche proposte di ulteriori accertamenti, soprattutto in corrispondenza della vallata del fiume Kander. Nemmeno l'impresa costruttrice, un consorzio francese, lo ritenne necessario. Nessuno s'immaginava che la progettazione di quella galleria contenesse un errore fatale che prima o poi si sarebbe manifestato, tragicamente.

Quel momento arrivò il 24 luglio 1908, venerdì, alle ore 2.30, al km 2,675 dall'ingresso nord.

Completamente ignari di quel che stava per accadere, i 25 minatori che si prestavano a far brillare le mine per l'avanzamento, si ritirarono in luogo sicuro, come d'abitudine. Non potevano sapere che a proteggerli era proprio quello strato di roccia che stava per saltare. In effetti, subito dopo lo scoppio, un'immensa massa di acqua, fango e detriti invase prepotentemente la galleria per oltre un chilometro travolgendo inesorabilmente tutto.

Per i 25 minatori, tutti italiani e prevalentemente del sud, non ci fu scampo. Il ventre della montagna restituì un solo corpo e pochi resti di altri.

I lavori del tunnel dal lato nord furono subito interrotti. Per questioni di sicurezza si decise di rinunciare al tentativo di recuperare le altre salme e di chiudere la galleria ritenuta ormai pericolosa, a 1436 metri dall'ingresso nord, con un muro di 10 m di spessore.

L'esito di sondaggi eseguiti nel sottosuolo in corrispondenza del primario tracciato sconsigliò di proseguire lo scavo in linea retta, se non dopo una deviazione verso est prima di riprendere il percorso originale.

I lavori di scavo secondo il nuovo tracciato ripresero dopo sei mesi d'interruzione. Il tunnel risultò 835 m più lungo del previsto, ossia 14.605,45 metri invece dei previsti 13.770.

(Dal portale: Italia chiama Italia, Giovanni Longu, "1908 – annus horribilis per gli immigrati italiani in Svizzera")



Traforo del Lötschberg: foto scattata al momento dell'incontro, quasi esatto, dei due fronti.

È notizia certa che nessun minatore di Casoni fu coinvolto nella tragedia, essendo tutti impegnati sull'avanzamento sud che partiva da Goppenstein.

Alla realizzazione di questa nuova opera furono presenti, per la prima volta, minatori della terza giovane generazione. Non si conosce esattamente il nome di tutti i partecipanti, ma si dice fossero

circa una trentina, appartenenti alle seguenti famiglie di Casoni: *Giamanti*, *Mutti*, *Meneghetti*, *Tuognin*, *Zàn*, *Perteghielle*, e forse ad altre.

Da allora, per oltre mezzo secolo, moltissimi italiani furono, anche se spesso inconsapevolmente, protagonisti di una modernità di cui oggi cogliamo i frutti a piene mani.

I ricordi di quel periodo sono molto frammentari; ma fra questi vi è un semplice fatto abbastanza originale e significativo.

I minatori casonesi provenienti dal Sempione, appena arrivati a Goppenstein, si sistemarono nella solita locanda approntata dai "Giamanti".

La locandiera era Caterina, moglie di Agostino, conosciuto come *Stin*.

Il mattino seguente, la brava cuoca scese in paese a far la spesa, doveva sfamare una ventina di persone.

Lungo la strada incontrò un valligiano che la salutò dandole il buon giorno in tedesco (*Guten Tag*) dicendo semplicemente "**Tag**".

Lei intuì che era un saluto, ma non conoscendo il significato non seppe rispondere.

Strada facendo, iniziò a meditare su quel saluto: – "Al nostro paese le "**tacche**" sono le scaglie di legno che si fanno tagliando un tronco con la scure. Pezzetti di legno che ardono facilmente e utili per accendere il fuoco" – Sempre per associazione di idee – "Ma anche i ramoscelli di faggio secchi sono ottimi per accendere il fuoco! E noi li chiamiamo "**biscagin**".

Continuando a riflettere sul saluto in tedesco, incontrò un altro montanaro che regolarmente salutò: "Tag" e la Caterina pronta rispose: "Biscagin".

Il montanaro la guardò sorpreso, accennando a un leggero sorriso.

Ora la situazione era di parità. Ambedue non comprendevano il saluto dell'altro.

Il 24 maggio del 1915, quando l'Italia entrò in guerra i minatori di Casoni erano in **Val Roya**, già da un anno stavano lavorando alla costruzione di una centrale idro-elettrica. Abitavano con i loro familiari, a San Dalmazzo di Tenda e a Fontan, dove il 21 luglio del 1914 nacque Ferretti Flavio, tuttora vivente e depositario di tanti importanti ricordi, che ci ha gentilmente trasmesso. Suo padre era Ernesto, ma da tutti conosciuto come *Stin de Camatta* che troveremo impegnato in molte opere qui di seguito citate. Ernesto è ricordato come un valente assistente che sapeva predisporre e controllare il lavoro di un elevato numero di operai.

Non si conoscono i nomi degli altri partecipanti. Oltre ai minatori della famiglia *Camatta*, in quel periodo, è accertata la presenza di famiglie del casato dei *Giamanti* e dei *Mutti*, che, probabilmente, abitarono a S. Dalmazzo di Tenda.

Dopo la fine della prima Guerra Mondiale, i "*gallarini*" della terza generazione trovarono lavoro lungo la linea ferroviaria della Riviera di Levante dove, a **Framura**, nel 1920 morì per infortunio sul lavoro Ferretti Giacomo, di anni 28, cognato di *Stin di Camatte*.

La realizzazione del lago di **Giacopiane**, composto da due invasi artificiali, sistemati uno sopra l'altro, che accolgono le acque destinate ad azionare due centrali idroelettriche, avvenne nel 1926. Gli operai di Casoni parteciparono all'opera in gran numero, sia come minatori sia come muratori.

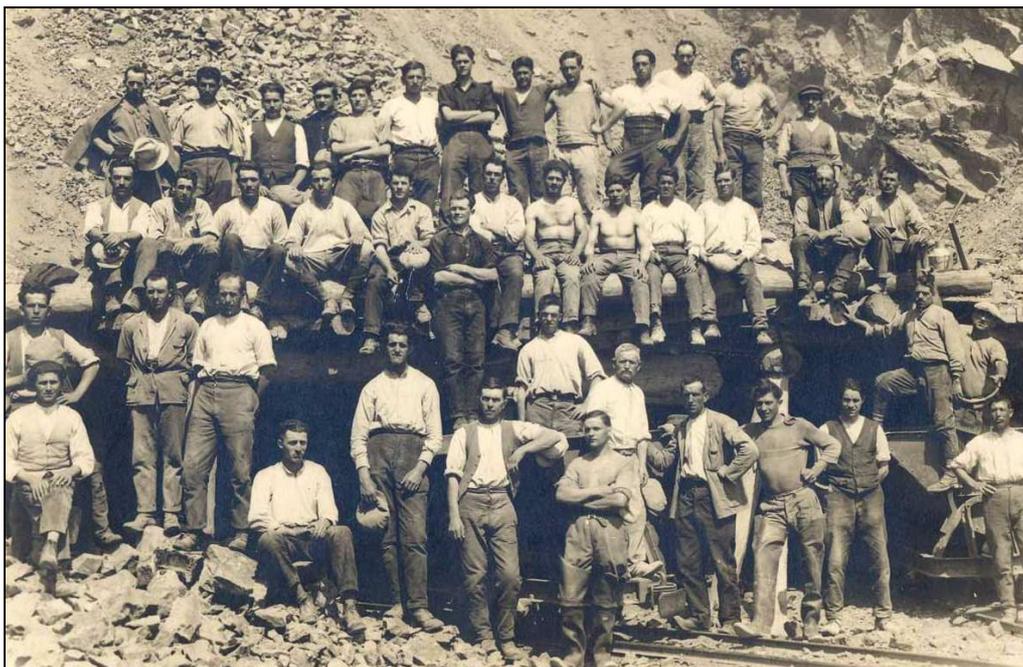
I muratori furono impiegati nella costruzione delle dighe, mentre i minatori costruirono i canali, con tratti in galleria, che portano all'invaso superiore le acque provenienti dai rivi circostanti.

La partecipazione degli operai di Casoni fu elevata: circa una trentina di presenze.

Sul finire degli anni venti, durante la costruzione della centrale idro-elettrica di Loco, fu realizzato il canale delle **Rivaie** che raccoglie le acque del torrente Pescia e del rio Cugno e le porta nel bacino di accumulo (*vasca de Rivàie*).

I minatori e muratori di Casoni lavorarono alla realizzazione dell'intera opera, con numerosa partecipazione.

Per i Casonesi, il terzo decennio del XX secolo fu un periodo funesto: iniziò con un incidente mortale a Framura nel 1920 e terminò in maniera analoga nel 1930 a **Macerata**, dove perse la vita Ferretti Agostino (*Stinulin*), nato nel 1881, padre di cinque figli, di età compresa tra i nove e i tre anni.



Operai e maestranze del cantiere di Albisola – 1931

Nell'anno successivo (1931), un gruppo di operai di Casoni lavorò lungo la linea ferroviaria della Riviera di Ponente, ad **Albisola**.

L'intera squadra impegnata in questa opera comprendeva anche un certo numero di operai provenienti da Zerba (Ottone). Ernesto Ferretti (*Stin di Camatte*) ebbe il ruolo di assistente ai lavori dell'intera squadra.

Gli operai di Casoni furono: Felice, Gerolamo (*Girùmmi*), Ilario (*Stin Mini*), Giovanni (*Sacchetti*), Candido, Antonio (*Scàgnu*), Eugenio (*Ginin cùgni*), Bartolomeo (*Cruösa*), Gregorio (*Pitu*), Alessandro, Ernesto (*Gègna*), Antonio (*Cappelin*), Giovanni Maria (*Zanmariin*), Gregorio (*Gurin*) ed Ernesto (*Assistente della direzione lavori*)

Sempre sulla Riviera di Ponente, in quegli stessi anni (non si ricorda l'anno esatto), un'altra squadra di operai casonesi, sotto la direzione dell'ing. Ballerini, operò sul tratto ferroviario tra S. Remo e **Ospedaletti**.

Ad aprile del 1932, l'impresa "Bernero e Traverso" prese in appalto la costruzione della galleria del Castellaro di **Zoagli** ed assunse, tra minatori, muratori e manovali, ventotto operai di Casoni. Questi parteciparono all'intera realizzazione dell'opera, che durò fino a dicembre dello stesso anno. Si divisero in quattro gruppi e trovarono alloggio a Zoagli, in altrettante abitazioni.

Nella casa di **Cecco**, abitarono: Alessandro con la moglie Oliva, Maddalena (*Niena*), Ernesto (*Stin*), Flavio, Adriano, Felice, Eugenio (*Fùndega*), Antonio (*Zurzìn*), Pietro (*Pietrin*) e Antonio (*Pierin*).

Nella casa della **Mimma** alloggiarono: Giovanni (*Giuvanin Drie*) con la moglie Ida, Agostino (*u Ferretti*), Giuseppe (*Gioxepin*), Virginio (*Ginu*), Claudio, Giorgio dei *Mini* e Agostino (*Cruösa*) di Villanova.

Nella terza casa si sistemarono: Ilario (*Stin de Mini*) con la moglie Agnese, Gerolamo (*Girumìn de Mini*), Giuseppe (*Mùtti*), Italo, Giovanni (*Cappelin*), Bartolomeo (*Rusinin*), Santino (*Giamànti*) e Benedetto (*Bèttu Bixi*).

In fine nella quarta casa, detta *da Ciözza*, vi furono: Ferretti Andrea (*Gegnetin*), Benazzi Giuseppe (*Gioxèppe de Valleschira*) e Benazzi Antonio (*Tugnìn di Mèrli*).

Nello stesso anno, parecchi minatori e muratori di Casoni lavorarono nuovamente alle dighe di Giacobiane, per un intervento di manutenzione straordinaria.

Nel 1933 e 1934 fu realizzata la **Camionale**, importante tratto autostradale costruito con concetti moderni che collega Genova a Serravalle, lungo la direttrice Genova-Milano.

Molti minatori di Casoni presero parte alla costruzione della nuova grande opera, venendo ad abitare con le loro famiglie a Sampierdarena e dintorni.

Negli anni 1935 e 1936 fu realizzata la galleria di **Piazza Palermo** a Genova.

I "gallariani" della terza ed ultima generazione vi parteciparono, alle dipendenze dell'impresa "Bernero e Traverso". In quegli anni, molti di loro presero residenza stabile a Genova.

Sempre nel 1936, gli operai qui sotto nominati lavorarono con la ditta "Jacazio" alla costruzione della strada statale 586, sul tratto **Rezzoaglio – Boschi**.

I partecipanti furono: Antonio (*Tunin*), Giovanni (*Giuvanin Camatta*), Giovanni Maria (*Zanmariin*), Gerolamo (*Girùmin min*), Ernesto (*Fùndega*), Ambrogio (*Anna*), Antonio (*Palin*), Italo, Agostino (*Cruösa*), Marco e Domingo. L'intero gruppo trovò alloggio nel paese di Cornaletto.

Nell'estate del 1940 un gruppo di minatori di Casoni furono in **Val Maira** a Saretto, frazione di Acceglio, impegnati a costruire fortificazioni militari.

I partecipanti (secondo l'ordine assunto in fotografia) furono:

Albino (*Camatta*), Attilio, Gino (*Maddalièna*), Virginio (*Melin*), Ernesto (*Fùndega*), Italo, Antonio (*Zurzìn*), Antonio (*Maddalièna*) e Antonio (*Cappelin*).



La squadra di minatori che lavorò in Val Maira nel 1940.

La terza generazione di minatori, nel 1942, partecipò alla costruzione di una nuova centrale idroelettrica a **Neirone**, in Val Fontanabuona.

La squadra era formata da dieci minatori, tutti sulla quarantina, di provate capacità ed esperienza. Questi furono impegnati a realizzare il canale di adduzione delle acque al bacino di accumulo, con tratti in galleria. Il canale raccoglie le acque degli affluenti del torrente Neirone.

L'opera fu realizzata dall'impresa dell'ing. Ballerini. L'assistente della direzione lavori fu Agostino Ferretti (*Stin du Bruöxu*). I minatori alloggiarono nei paesi di Neirone e Corsiglia.

Elenco dei partecipanti:

Agostino (assistente), Antonio (*Tunin*), Micheletto, Giovanni (*Drie*), Gerolamo (*Girùmmi*), Slvio (*Cappelin*), Giovanni (*Camàtte*), Antonio (*Cappelin*) Bartolomeo (*Giggia*) e *Dettin* di Fontanigorda

Nel 1944, dopo un secolo di operoso lavoro, i “*gallariani*” cessarono la loro attività.

Realizzarono l'ultima galleria, destinata a rifugio antiaereo, in via **Ettore Vernazza** a Genova.

L'opera fu eseguita dai seguenti minatori:

Ernesto (*Stin de Camatta*, esperto assistente), Gerolamo (*Màre*, grande veterano; fin dall'età di quindici anni lavorò come “*Bòcia*” al traforo del Sempione), Felice, Flavio, Adriano, Giacomo (*Mino*), Marcello, Benazzi Antonio (*Tino*), Agostino (*Gustu*), Andrea (*Giulia*), Agostino (*Cruösa*), Francesco (*Fràn*), Albino (*Mattelin*) e il “*Bòcia*” Dino.

Durante quei decenni, si registrarono vari decessi per infortuni sul lavoro, epidemie e infezioni.

La maggior parte di coloro che ritornarono morirono precocemente, per malattie contratte lavorando in ambienti malsani, fra queste la più frequente fu la silicosi.

A questi nostri antenati che, con grande determinazione e coraggio, affrontarono per anni un lavoro pericoloso e difficile, pagando un alto contributo al progresso mondiale con il sacrificio della propria vita, vanno la nostra grande ammirazione e l'eterna riconoscenza.

Le notizie qui riportate sono frutto di testimonianze orali raccolte in questi ultimi anni, pertanto sono basate su ricordi personali che non sono sempre totalmente veritieri.

Qualora il lettore riscontrasse inesattezze, specialmente nelle date e sul numero e nome dei partecipanti alle diverse opere, può inviare le sue osservazioni. Queste saranno esaminate e, se necessario, verranno apportate le relative correzioni.

g.f.