



Familia Piemontesa de Paraná

¡NOTIZIE!

ITALIA

REGIONE PIEMONTE





Queridos lectores:

No es fácil la situación que estamos viviendo en todo el mundo por la pandemia, por eso este Boletín quiere acercarles algunas lecturas como son estas pequeñas reseñas de historia de nuestro Piemonte. El Frejus y La Valigia delle Indie, son dos temas relacionados entre sí e interesantes de conocer.

Las actividades de La Familia Piemontesa quedan en suspenso hasta nuevo aviso.

Aún sin podernos reunir festejaremos los 50 años de la Regione Piemonte

Daniel E. Gattí

i **La pandemia**
è fuori !

Restiamo a
casa

**Si la pandemia está afuera,
nos quedamos en casa**

FREJUS

STORIA DI UN TRAFORO

HISTORIA DE UN TUNEL

El primer tunel del Frejus, el ferroviario, fue ideado por un emprendedor de Bardonecchia, Giuseppe Francesco Madail, que presentó el proyecto al Rey Carlos Alberto de Savoia, en 1840

La colina del Frejus permite el tránsito del Valle di Susa en Italia con el Valle Moriana en Francia circulando desde Bardonecchia en Italia a Forneaux en Francia.

La punta del Frejus de 2907 metros, siempre complicó el tránsito a través de los Alpes, por eso debajo de él pasa la célebre galería ferroviaria que comienza en la importante represa hidroeléctrica de Bardonecchia de los Ferrocarriles del Estado, no lejos de la estación del mismo nombre. La entrada sur en Italia está a 1269 en metros sobre el nivel del mar y la norte en Francia a 1148

metros.

Antes de la construcción de la línea ferroviaria las relaciones comerciales entre Italia y Francia eran escasas y difíciles. Así aparecieron los primeros ferrocarriles, porque cruzar los Alpes era un obstáculo que había que superarlo con diligencias o con otros sistemas. El sistema ferroviario que se usó era bastante lento como el "Ferrovía Cell sul Cenisio" un ferrocarril a cremallera construido sobre el paso Moncenisio, por la compañía Británica Mont Cenis Railway Company que funcionó durante la construcción del tunel ferroviario de Frejus, durante los años 1868 y 1871



El 13 de mayo de 1857 Pietro Paleocapa, Ministro de Transporte del Reino de Cerdeña, presenta al Parlamento la propuesta de la perforación de los Alpes, redactada por los ingenieros Sebastiano Grandis, Severino Gratto ni y Germano Sommelier. Dos semanas después, el Rey Vittorio Emanuele II, acompañado por Cavour, gran defensor de la idea, y Paleocapa, salió de Turin en tren especial y cruzó el Moncenisio, llegó hasta la meseta de Les Forneaux, inauguró las obras encendiendo la mecha de la primera mina y colocando la piedra fundamental que procedía del maciso de Frejus. La sede y el sitio de construc-

ción central de la obra se establecen en Bardonecchia. El financiamiento inicial gubernamental fue de 42 millones de liras.

El proyecto original, si bien servía para hacer una conexión interna de Italia, todavía Reino de Cerdeña, por que no se había unificado Italia aún, serviría, finalmente, para mejorar el comercio con Francia. Por lo tanto, el túnel se desarrollaba totalmente en territorio italiano y lo comenzó solo el pequeño Reino de Cerdeña, a pesar de que Napoleón II estaba interesado en el proyecto, pero sin colaborar económicamente. Entre 1859 y 1860 el Rey Vittorio Emanuele II

cede a Francia los territorios de Savoia y el ducado de Niza a cambio de la colaboración francesa en la unificación italiana. Con el diseño de las nuevas fronteras el túnel comenzaba en Italia y terminaba en Francia, entonces fue necesario definir un acuerdo con los franceses. A partir de ese momento comenzó la colaboración económica de Francia. La duración de los trabajos estaban previstos para 25 años, con esas expectativas empezaron las excavaciones. Con la aparición de

la perforadora de aire comprimido, invento del ingeniero milanés Giovanni Battista Piatti en 1853, la excavación pudo ser más rápida. La duración final fue de nueve años para excavar 13.636 metros y la instalación de las vías llevó cinco años más. Del total del túnel 6790 metros corresponden a territorio italiano. Cuatro mil obreros trabajaron y 48 operarios murieron, de ellos 18 fallecieron por la epidemia de cólera de 1864. La construcción del túnel fue una empresa tan importante que paso a paso fue seguida por toda la prensa mundial.





Foto actual del Túnel del Frejus

Con la construcción de este túnel se brindaba al tren Londres-Brindisi denominado la “Valija de la India” (de la que escribimos por separado) una mejor opción que la que se estaba usando para cruzar los Alpes que hasta ese momento se realizaba por las cumbres, en un ferrocarril construido por los ingleses, llamado Ferrocarril Moncenisio y que prontamente cayó en desuso. El túnel está completamente cubierto por mampostería y solo en

1860 comenzaron a usar las primeras perforadoras a aire comprimido. El túnel es de doble vía, eléctrico; el ferrocarril de acceso desde Turín, completamente de doble vía, se construyó en dos etapas: en 1854 se abrió el tramo TorinoBussoleno; en 1871 el de Bussoleno a Modane. A través de Fréjus, se realizan comunicaciones más rápidas entre Roma y París, y entre el valle del Po y la Francia centro-atlántica.

Fue una ruta postal y de pasajeros internacional que unía Londres con Bombay y Calcuta, vía Egipto, transportando viajeros y correspondencia entre los años 1871 y 1914. Usaba tren para cruzar Inglaterra, Francia e Italia y barco desde Brindisi (It.) hasta Bombay y luego nuevamente tren hasta Calcuta

LA VALIGIA DELLE INDIE

LA VALIJA DE LAS INDIAS

Después de la unificación italiana, el ferrocarril registró un gran impulso, en los cinco años posteriores a 1861 se construyeron nuevas conexiones ferroviarias, que antes no existían porque la península itálica estaba formada por estados independientes. Gracias a estas nuevas conexiones y estaciones ferroviarias el tren viajó desde Torino hasta el sur, uniendo las principales ciudades italianas.



Cartel con la publicidad del recorrido de la Valija de las Indias

Pero la historia que nos interesa ahora corre por otro carril, la historia de este viaje que con la unificación italiana y la apertura del canal de Suez en 1859 se hizo muchísimo más rápido, permitiendo una fluida comunicación entre Londres y sus colonias en la India. Hasta 1829 la única vía de comunicación que tenía Londres era circunnavegando Africa, lo que insumía 100 días, repetía el mismo recorrido que realizó Vasco Da Gama por primera vez entre 1497 y 1499, es decir en más de 300 años el mundo no había mejorado en sus comunicaciones. Aparece la segunda opción que Londres aplica y es llegar al puerto de Marsella (Fr) y de allí continuar en barco hasta Alejandría en Egipto, por tierra hasta Suez y luego nuevamente en barco para llegar a la India. La apertura

del canal de Suez y la unificación italiana le permitió a los ingleses idear otro trayecto. El 25 de mayo de 1870 la “Maleta de las Indias” pasa oficialmente por primera vez por toda la península italiana con embarque en Brindisi. Pero el cruce de los Alpes seguía siendo un problema, que se había solucionado en parte con un tren a cremallera que lo hacía con mucha lentitud. Por eso en el 1871 cuando pasa el primer tren por el Frejus, los ingleses lo tienen muy en cuenta y lo comienzan a usar, ya que junto con la ampliación de los ferrocarriles estatales italianos le muestran una opción más tentadora al comercio internacional. A pesar de las quejas de Francia porque dejaban de usar el puerto de Marsella, la comunicación se comenzó a realizar a través del Frejus, siguiendo



Ilenco Simeone, Libr. Catt., Brindisi.

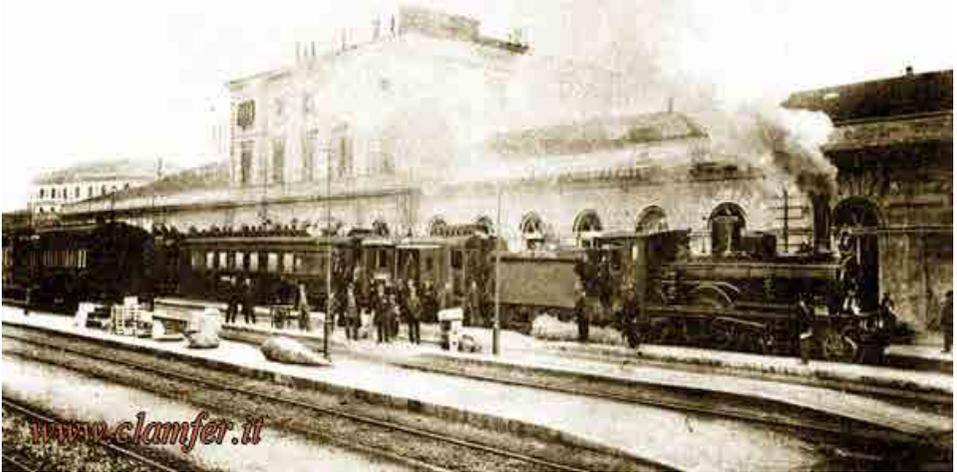
www.clamfer.it

Saluti da Brindisi

Scarico e Carico della Valigia Indiana (Stazione Porto)

Transferencia de pasajeros desde el tren hacia el barco en el puerto de Brindisi

Castellamare Adriatico
Arrivo della Valigia delle Indie



Llegada de La valija de las Indias a Brindisi

por tierra hasta Brindisi en la Puglia. El descubrimiento que en 45 horas desde Londres se llegaba a Brindisi entusiasmó a los ingleses que comenzaron a utilizar sus propios barcos de la empresa P&O, reemplazando los vapores italianos más rápidos pero más pequeños que solo llegaban hasta Alejandría

Hacia 1914 se dejó de usar definitivamente el puerto de Brindisi para reutilizar nuevamente el puerto de Marsella, esa decisión se debió, aparentemente, por la precariedad del puerto de Brindisi, pero también por esos años se comenzaba a gestar la Primera Guerra e Italia y los británicos estaban en lugares opuestos

INVITACION

Un nuevo coro se está formando en San Benito, gracias al trabajo de nuestro pianista Facundo Paira y la colaboración del Municipio.

¡Todos los éxitos!



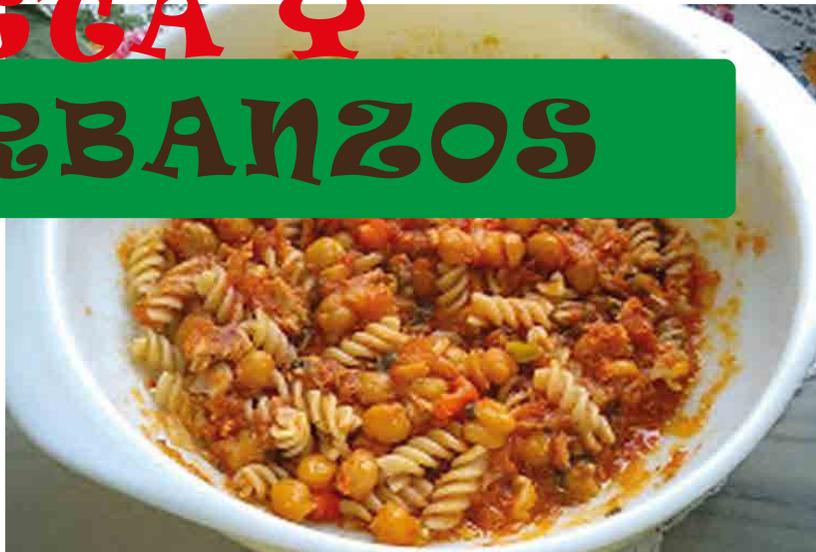
la receta del mes

*Les proponemos una receta
típica de la tradición italiana*

vi proponiamo una ricetta della tradizione italiana

PASTA E CECI

PASTA Y GARBANZOS



¿ qué necesitamos?

- Fideos cortos 320 g
- Garbanzos precocidos 500 g
- Cebolla dorada 50 g
- Ajo 1 diente
- Apio 50 g
- Zanahorias 50 g
- Panceta ahumada 100 g
- Extracto de tomates 8 g
- Puré de tomates 1 lata
- Romero 1 ramita
- Sal fina cs
- Vino blanco 50 cc
- Pimienta negra cs
- Aceite de oliva extravirgen 40cc

Este es un buen plato de pastas con ingredientes fáciles de conseguir y respeta la tradición italiana, es probable que la hayamos probado alguna vez por eso te proponemos algunas variantes que modifican el sabor original.

Es un plato susculento para paliar las noches frías del invierno que se avecina

¡Manos a la obra!

1- Lave las verduras y pique finamente la zanahoria, el apio y la cebolla.

2- En una sartén con un poco de aceite ponga a rehogar la cebolla, luego agregue el apio y la zanahoria.

3- Agregue luego el diente de ajo, revolviendo cada tanto para que no se queme. Agregue la corteza de la panceta ahumada y corte el resto en pequeñas tiras.

4- Póngalos en la sartén junto al romero y cocínelos unos minutos.

5- Agregue el vino blanco, la sal, la pimienta y los garbanzos.

6- Agregue el puré de tomate y cocine a fuego lento 15 minutos y luego el extracto de tomate más un cucharón de agua.

7- Retire la corteza de la panceta



y el ajo y tome un tercio de los garbanzos y licúelos hasta obtener una pasta cremosa

8- Mientras tanto hierva en una olla con agua con sal la pasta y cocínela al dente.

9- Coloque la crema obtenida en el sartén junto con el salteado. Luego escurra la pasta y agréguela al sartén y mézclela bien antes de servir.

¡ No se olvide de agregar un buen queso rallado !

ASESORAMIENTO PARA LA CIUDADANIA ITALIANA

La Familia Piemontesa de Paraná a través de su socia Profesora Laura Moro, Consejera Ejecutiva del COM.IT.ES Rosario, ofrece a sus socios consultoría gratuita en temas de ciudadanía italiana

Solicitar turno a: familiapiem@gmail.com

Lista de Difusión

Whats App N° : 343-4613309

Si no ha recibido ninguna información hasta ahora , deje su whats app y su nombre al número que aparece en este anuncio



Fuente de los Cuatro Ríos, Realizada y diseñada por Lorenzo Bernini (1648/51) en Plaza Navona, Roma. Aquí representado el Río de la Plata

"La mia gente è dentro di me, l'erba verde, le colline, il sole al tramonto"

Davide Lajolo

Familia Piemontesa de Paraná

Personería Jurídica N° 3280

Provincias Unidas 1484 (3100) Paraná – Entre Ríos – Argentina

TEL/: 0054-343 – 4363544 ; 0343 - 154589166

LISTA DE DIFUSION POR WHATSAPP

343 4613309

e-mail: lanon1508@yahoo.com.ar; familiapiem.parana@gmail.com

www.labelec.com.ar
info@labelec.com.ar

Tel/Fax 0810 444 4110

Entre Ríos 0343 156204307 Rosario 0341 153774666

Santa Fe: 0342 155927123



Padilla Lunch
SERVICIO DE ENSERES
Servicio de Catering

Tel. 4312111
Cel. 154-724957
25 DE JUNIO 936

ESTUDIO JURIDICO SANTO TOMAS DE AQUINO

DRA. BEATRIZ VILLALBA

CIVIL y COMERCIAL - LABORAL

FAMILIA - TRAMITES PREVISIONALES

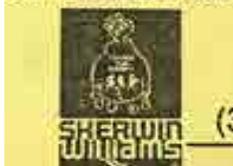
DERECHO PENAL

CURA ARIAS MONTIEL 188 PARANA

PEDIR ENTREVISTA AL TELEFONO 0343-4402747

FERRETERIA Cervantes

Distribuidor Certificado



de Anibal Gonzebat

Patagonia 191

Tel.: (0343) 4217330

(3100) Paraná . Entre Ríos