

La terra promessa

CORREGIONALI IN ARGENTINA

LA DOMENICA DEL CORRIERE

ANNO V. - NUM. 7.
NEL SECONDO SEMESTRE
ARDO L. 5 - L. 8 -
SEMESTRE 2 50 - 4 -

SI PUBBLICA A MILANO OGNI DOMENICA
Dono agli Abbonati del "Corriere della Sera,"

Uffici del giornale:
Via Pietro Verri, 14
MILANO

15 Febbraio 1903.

Centesimi 10 il numero.



I VINTI DELLA VITA: ARRIVO A GENOVA DI EMIGRANTI ITALIANI IMPAZZITI NELLA REPUBBLICA ARGENTINA.

(Disegno di A. Beltrame).

La terra promessa

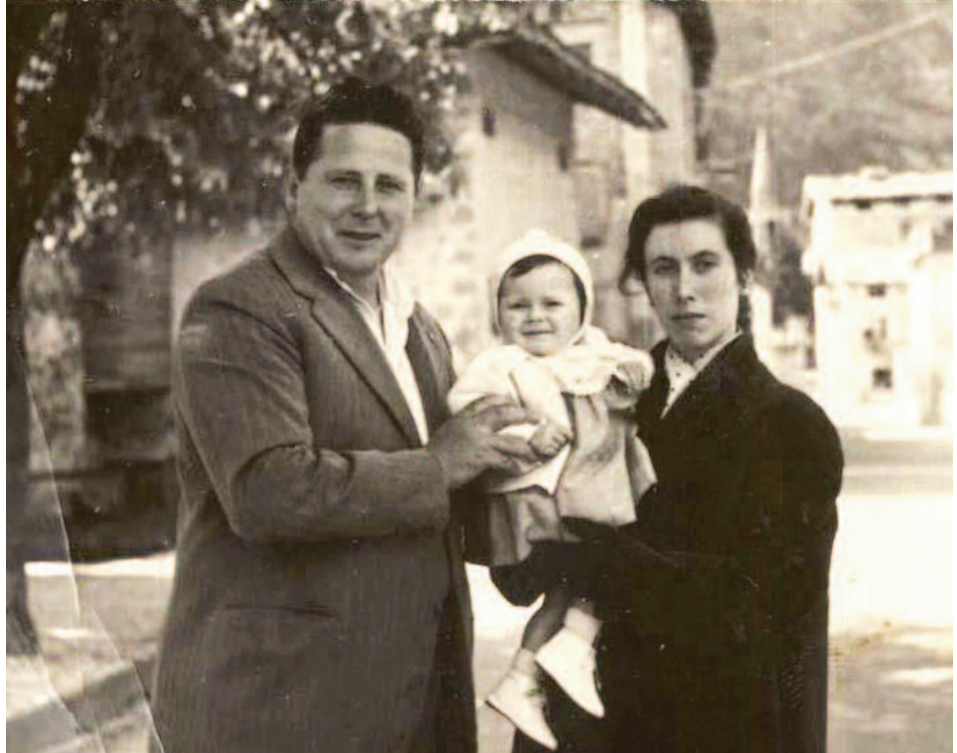
CORREGIONALI IN ARGENTINA

Fin da quando divenne una nazione indipendente l'Argentina mise in atto una politica di incentivo all'immigrazione. Già il 6 ottobre del 1876, sotto il governo del presidente Nicolás Avellaneda, il Paese decise di adottare una legge organica in materia che rimase in vita sino al 1981, quando venne abolita dal governo militare del generale Videla. L'articolo 12 della legge "Migraciones" sanciva così la definizione dell'emigrante: «Deve ritenersi immigrante, agli effetti di questa legge, ogni straniero, lavoratore a giornata, artigiano, industriale, agricoltore o professore, che avendo meno di 60 anni di età e dando prova di buona condotta e di capacità, arrivi in Argentina per stabilirvisi, in nave a vapore o a vela, pagando il biglietto di seconda o di terza classe, o con il biglietto pagato dallo Stato o dalle province o da imprese private di immigrazione e di colonizzazione».

Il Ministero degli Esteri argentino, dal 27 agosto 1869 obbligava i capitani delle navi che trasportassero passeggeri di presentare all'arrivo una lista di ogni viaggiatore, indicandone il nome, l'età, il sesso, la nazionalità, la professione e la religione. Il capitano avrebbe dovuto pure avvisare che gli emigranti che lo volessero potevano usufruire sia dell'alloggio gratuito nell'hotel a tale scopo adibito e sia del costo dello sbarco a carico della Commissione centrale d'immigrazione. In questo modo è possibile avere, anno per anno, la ricognizione di questo fenomeno.

La comunità italiana in Argentina conta 3 milioni di italiani entrati in quella repubblica durante un secolo: di cui 1,8 prima del 1914, 675 mila tra le due guerre e mezzo milione nel secondo dopoguerra. Nel 1895 gli italiani erano il 50 per cento dell'intera popolazione straniera, nel 1914: il 40 per cento e circa il 12 per cento sulla popolazione totale. Gli italiani passarono da 71 mila nel 1869 a 940 mila nel 1914. Scesero a 488 mila nel 1970.

La Comunità italiana fu sempre particolarmente attiva: con le associazioni e con i giornali cercava di tenere viva l'italianità. La grande quantità di bandiere, in certi quartieri, dava a Buenos Aires l'aspetto di una città italiana. Nel 1895, su 663.864 abitanti ben 181.361 erano italiani. Il più italiano era il quartiere di Boca. Gli italiani occupavano posizioni importanti: erano nostri connazionali l'80 per cento dei commercianti e il 70 per cento degli impiegati.



Momenti di vita familiare.
Immagini dell'archivio di Maria Antonietta Martinis, emigrata da giovanissima in Argentina con i genitori Gemma e Alfredo, tratti dall'Archivio della Memoria dell'Immigrazione della Regione Friuli Venezia Giulia.

Alcuni emigrati ebbero un ruolo di primo piano. Nato a Buenos Aires nel 1770, figlio di Domenico Belgrano Peri, un ligure di Capo d'Oneglia (oggi Imperia), Manuel Belgrano è considerato con José de San Martín e Simon Bolívar uno dei padri dell'indipendenza dei paesi sudamericani dalla Spagna. Inventore nel 1812 della bandiera argentina bianca e azzurra, è assunto a simbolo della nostra comunità al punto che la sua data di nascita, il 3 giugno, è diventata una festa: la Giornata dell'emigrante Italiano.

"CONTE GRANDE" "CONTE BIANCAMANO"



DALL' ITALIA AL SUD AMERICA
tutti i comforti nelle tre classi
"ITALIA" SOCIETA' DI NAVIGAZIONE • GENOVA



Foto dall'archivio della famiglia di Antonio Mitri. Un ritratto della famiglia Mitri a Lussemburgo nel 1929, prima tappa della sua esperienza migratoria. Nel 1950 Francesco Mitri partirà per l'Argentina, nello stesso giorno del suo matrimonio, senza soldi e senza conoscere la lingua del Paese in cui era diretto.

Belgrano, ancora venerato in Argentina, è il capofila di una lunga lista di nostri connazionali che hanno avuto un ruolo di spicco, dal presidente Carlos Pellegrini a scrittori come Ernesto Sabato, da grandi musicisti del tango, come Astor Piazzolla, a calciatori come Antonio Valentin Angelillo, da mitici piloti automobilisti, come Juan Manuel Fangio, a industriali come Agostino Rocca. di spicco, dal presidente Carlos Pellegrini a scrittori come Ernesto Sabato, da grandi musicisti del tango, come Astor Piazzolla, a calciatori come Antonio Valentin Angelillo, da mitici piloti automobilisti, come Juan Manuel Fangio, a industriali come Agostino Rocca. Nel 1910 diventò presidente della Repubblica argentina Roque Saenz Peña, che fece approvare la legge che concedeva il suffragio segreto e universale. Con esso gli immigrati diventavano cittadini argentini di pieno diritto, in grado di influire sulle scelte politiche del Paese. L'assimilazione fu facilitata e, se rimasero vive a lungo tradizioni italiane, la vera patria cominciò a essere l'Argentina.

Risalgono agli ultimi decenni dell'Ottocento le prime partenze di gruppi di coloni friulani per l'Argentina, e sono i primi contingenti di un flusso che si prolunga per quasi un secolo, attraverso una catena migratoria ininterrotta. Dapprima contadini in cerca di nuove terre da coltivare, nelle colonie di Resistencia, Avellaneda, Colonia Caroja, Formosa, San Benito, Sampacho, poi anche muratori, imprenditori edili, artigiani diretti verso le città di Cordoba, Rosario, Santa Fe, Buenos Aires. Un flusso che si è arricchito nel tempo in tutto il sud America dando vita a importanti comunità in Argentina in Brasile e in Uruguay.

Una foto di grande valore storico: il Presidente Carlos Pellegrini, durante un pranzo a Mar de La Plata nel 1890.

Archivo General de la Nación Argentina





A oltre 1.500 chilometri di distanza da Buenos Aires, nella provincia di Salta si sono intensificati negli ultimi anni i rapporti con la regione Friuli Venezia Giulia e con la città di Monfalcone. La celebrazione nel 2008 della fondazione dei cantieri navali a Panzano è stata anche l'occasione per ricordare un'opera di ingegneria straordinaria realizzata anche con il lavoro di questo stabilimento in Argentina, in un'area dove significativa è la presenza dei nostri correghionali.

A Salta, che conta più di 500 mila abitanti, la comunità italiana è particolarmente attiva. Gianfranco Martinis ne è uno dei suoi esponenti infaticabili nell'animare i rapporti con la madrepatria. È di origini friulane l'arcivescovo Mario Antonio Cargnello, così come la moglie, Bettina Marcuzzi, dell'ex governatore e poi senatore Juan Carlos Romero e Daniel Zozzoli, imprenditore, già presidente della Camera di Commercio locale. Responsabile della Clape è Mauro Sabbadini che ha ricoperto ruoli importanti in Comune e nella Provincia di Salta.



Nella città di Salta, ai confini fra Bolivia e Cile, la comunità dei correghionali riveste un ruolo importante. Uno dei punti di riferimento della Comunità è Gianfranco Martinis, qui a fianco. Nella pagina accanto Mauro Sabbadini, responsabile dell'Associazione Clape in Argentina, e l'arcivescovo di Salta, Mario Antonio Cargnello.



Nella storia dei cantieri navali italiani spicca una delle opere d'ingegneria fra le più colossali e maestose del mondo, il viadotto della Polvorilla, sulle Ande, nella provincia di Salta.

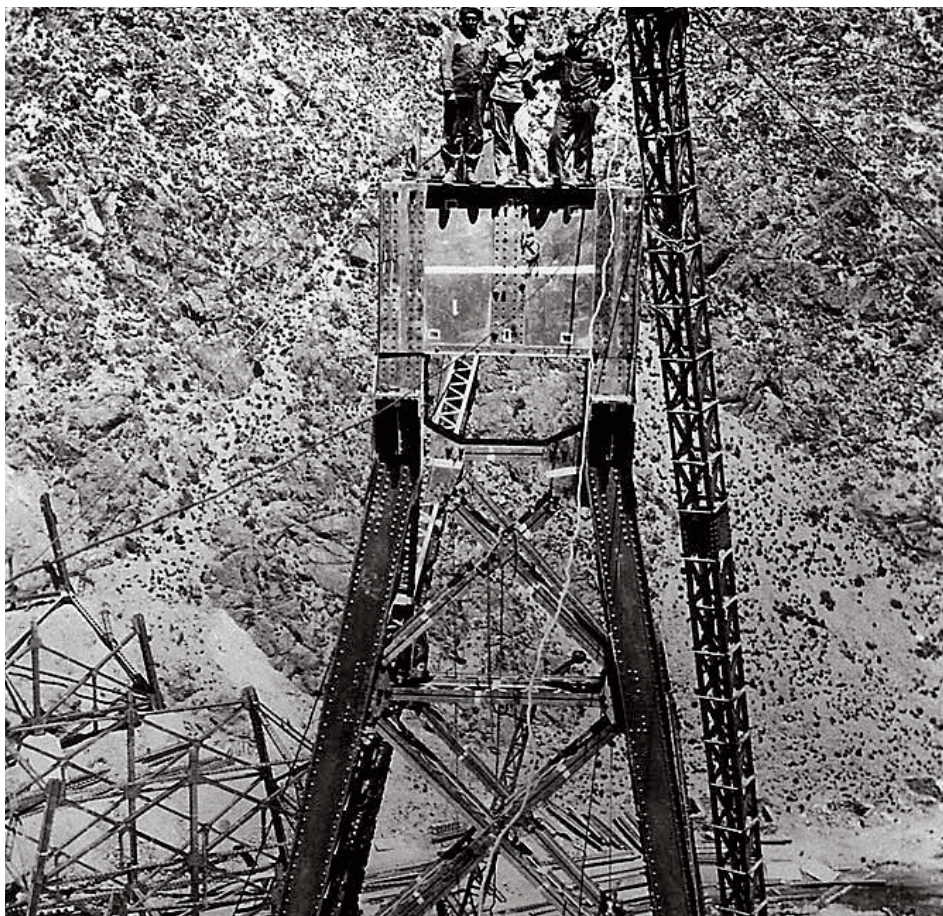
La storia inizia nell'agosto del 1929 quando i Cantieri riuniti dell'Adriatico, Crda, di Trieste e Monfalcone, allora gestiti dalla famiglia Cosulich, si aggiudicarono in seguito a licitazione pubblica, l'aggiudicazione della fornitura e della messa in opera del viadotto che sorpassa il rio Polvorilla per la linea internazionale che collega l'Argentina al Cile. Un manufatto fondamentale, a 4.200 metri d'altezza, con un raggio di curva di 200 metri. L'intera struttura metallica, di circa 1700 tonnellate, fu completata in soli cinque mesi, compreso il tempo impiegato per l'esecuzione dei calcoli, dei disegni d'officina e per l'approvvigionamento del materiale. All'epoca era il più alto manufatto del mondo la cui realizzazione comportò difficoltà estreme. Ci lavorarono gli stabilimenti di Trieste ed i cantieri navali di Monfalcone, da dove il materiale venne imbarcato, trasportato via nave a Buenos Aires e poi per ferrovia a 2 mila chilometri più a nord, sino al campo base di Sant'Antonio Los Cobres nel 1930.



Immagine storica del "Treno delle nuvole".

Nella pagina a fianco immagini dall'archivio di Valentino Nardin all'inizio degli anni 1950 in Argentina.





Fu un risultato straordinario, per l'epoca d'allora, ma anche per i giorni d'oggi in cui la tecnologia ha fatto passi da gigante, anche perché la messa in opera avvenne in un luogo impervio, a circa 2 mila chilometri da Buenos Aires. “Durante l'inverno, - si legge nelle cronache del 1930, - la temperatura si mantiene di giorno su una media di 9 a 10 gradi sotto-zero, mentre durante le brevi, e non troppo frequenti, bufere (“viento blanco”) raggiunge dai 25 ai 30 gradi sotto zero. D'estate il termometro raggiunge i 35 gradi al sole, ma a causa della rarefazione dell'aria, la temperatura all'ombra rimane bassissima. La respirazione è resa difficoltosa dall'altezza e in seguito alla mancanza di qualsiasi fonte di energia elettrica vicina, il sollevamento delle strutture si eseguì esclusivamente con verricelli a mano, mentre per la ribattitura e la pitturazione si improvvisò invece un'installazione pneumatica, azionata da un locomobile a vapore, trasportato sul posto con difficoltà eccezionali”. Un redattore del Giornale d'Italia, Carlo Dall'Ongaro, in un reportage dal luogo di costruzione, paragonando il cantiere ad un fortino d'alta montagna dei nostri Alpini sul Cengio, scrisse “si ha la sensazione di essersi spinti in un luogo dove non si avrebbe mai dovuto venire. Il vento urla nella valle con accenti tregendali. Le figure degli operai indii, emergenti dalle ombre della notte, calata rapidamente con una prodigiosa ingemmatura astrale, appaiono fantastiche rievocazioni di misteriose leggende”.

Il viadotto della Polverilla sulle Ande: foto storica dei lavori e attuale.





**VIADUCTO LA
POLVORILLA
A 4.200 M.S.N.M.
ALTURA 64^{MTS.}
LONG. 224^{MTS.}**



Immagini dell'archivio di Nevio Apostoli, emigrato nel 1926 in Argentina tratte dall'Archivio della Memoria dell'Immigrazione della Regione Friuli Venezia Giulia.
Nevio Apostoli, trovato lavoro in una conceria come addetto alle pulizie, imparò a disegnare e riuscì, col tempo, ad aprire una propria società.

Soprattutto sotto l'aspetto costruttivo e ingegneristico questo viadotto rappresenta tutt'ora un'opera di straordinario valore. Esso è lungo 224 metri e poggia su travi portanti, di altezza variabile sino a 56 metri dal suolo. Ciascun pilone è costruito da quattro montanti tralicciati con traverse diagonali e contro diagonali di 14 metri.

Per il trasporto occorsero 120 carri da 20 a 30 tonnellate ciascuno. Il contratto fu firmato il 3 dicembre 1929 e i primi materiali arrivarono da Trieste a San Antonio de los Cobres il 17 febbraio 1930 e gli ultimi a Santa Fè il 15 maggio, da dove proseguirono immediatamente per la Polvorilla.

Il quotidiano triestino *Il Piccolo* così commentò la chiusura dei lavori: "Questo capolavoro della tecnica, il cui successo è venuto ad accrescere la fama dei Cantieri triestini ed a valorizzare sempre più le benemerienze dell'ingegneria italiana, è dovuto all'attività e all'intelligente operosità dell'ing. Cersare Sacerdoti e dei suoi valorosi collaboratori. Ingegneri e tecnici, infatti, si sono prodigati, prima nella costruzione, poi nella posa in opera, lavorando a quella grande altezza, dove non tutti resistevano, tra intemperie e con un freddo intensissimo. Opera questa veramente di pionieri il cui silenzioso e quasi ignorato lavoro rappresenta una bella affermazione dei Cantieri triestini nel campo delle costruzioni metalliche e va ad aggiungersi alle altre vittorie di questa nostra industria, recente quella conseguita con la costruzione del Conte di Savoia che da due mesi è in regolare servizio con pieno successo".

Un'immagine del 1935 mostra tutta la maestosità del manufatto completato.

Immagine storica dei lavori di costruzione delle ferrovie del "Treno delle nuvole".





Nelle foto, in alto: festa Friulana a Buenos Aires nel 1928 e, sotto, la famiglia Russian - Pizzul a spasso nel Parco Agronomia, nel 1936. Immagini dell'archivio di Nevio Apostoli, emigrato nel 1926 in Argentina tratte dall'Archivio della Memoria dell'Immigrazione della Regione Friuli Venezia Giulia.



Ancor oggi, il viaggio sulla ferrovia delle Ande conserva una grande suggestione ed è un elemento di attrattiva turistica. Si parte dalla stazione di Salta per percorrere sulla strada ferrata, tra zig zag e viadotti, la Valle de Lerma, fino alla Quebrada del Toro, uno dei punti panoramici più spettacolari del tragitto, arrivando a La Puna, al confine con il Cile, per 217 chilometri, fra gli aridi e spettacolari paesaggi della Cordigliera Argentina. Il Tren a las Nubes si arrampica lentamente fra valli profonde e montagne e sempre più alte. Le fertili vallate ed i campi fioriti di Salta sono alle spalle, nella desolazione estrema si scoprono paesaggi e colori indimenticabili e villaggi dove gli indios hanno imparato da secoli a sopravvivere nonostante la durezza dell'ambiente. Aridi deserti spazzati da venti gelidi e bruciati dal sole, solcati da profondi canyon in un orizzonte lunare ravvivato da gradi cardon, i cactus a colonna, le distese di sale fossile, retaggio di antichi bacini d'alta quota, la presenza solitaria di gruppi di mestizos, che vivono in pueblos fuori dal tempo e dal mondo, allevando lama e alpaca, animali d'alta quota per eccellenza, dove l'ossigeno si fa raro. A 2358 metri d'altezza si erge Ingeniero Maury, il paesino che prende il nome dall'ingegnere statunitense che diresse la realizzazione di questo tratto di ferrovia, parte della linea transandina: novecento chilometri attraverso la Cordigliera che collegano l'Argentina con il Cile.

Immagine storica dei lavori di costruzione del viadotto della Polverilla.



Immagine dall'archivio di Evelino Facchin: con una Ford modello T nel 1940 (sopra) e appena sceso dalla nave nel 1934.

Sul viadotto della Polverilla il treno si ferma e poi percorre il lungo tratto dove il paesaggio maestoso lascia spazio al brivido e all'adrenalina: niente parapetto, solo un binario che non si vede dal finestrino. Sembra d'essere seduti su un vagone sospeso tra le nuvole e per questo esso viene chiamato appunto il Tren a las Nubes.

Per il Passeggero

Serie L N° 7125



ITALIA
 FLOTTE RIUNITE COSEVICH - LLOYD SABAUDO - NAVIGAZIONE GENERALE
 Anonima con Sede in Genova - Cap. Soc. L. 576.000.000 int. versata

CONTRATTO PER BIGLIETTO DI CLASSE TURISTICA
 rilasciato alle condizioni indicate a tergo

da **NAPOLI** a **NEW YORK**

Nave **"REX"** in partenza il **6 NOVEMBRE 1935**

Cabin **653** Lett **A**

a favore de Sig.

DR. **MR. CHARLES BARTHOLOMEW**
 2 **LOMBARDO**
 3
 4
 5 **BORSISTA**

POSTI	
1	
Totale Posti	
1	

PREZZO DEL BIGLIETTO
 TASSA IMBARCO
 TASSA SBARCO
 DIRITTI BAGAGLI

NOLO E TASSE REGOLATE

ITALIA
 Flotte Riunite Cosulich-Lloyd Sabauda
 Navigazione Generale S.p.A.
 (Flotte Riunite Cosulich, Lloyd Sabauda, Navigazione Generale)
 Capitale sociale Lire 576.000.000 int. versate
 ANONIMA - SEDE IN GENOVA
 UFFICIO DI ROMA
 Via Tritone 75 - Telef. 41-829

ROMA il **23 OTTOBRE 1935 XIII**

S. A. IMPRESE TIPOGRAFICHE - GENOVA



SALTA LA LINDA

Furono gli emigrati italiani, assieme a quelli spagnoli e arabi, in particolar modo siriani e libanesi, a rilanciare la città di Salta all'inizio dello scorso secolo, dopo la decadenza seguita alla fine della guerra d'indipendenza argentina e la perdita del ruolo strategico che Salta aveva avuto sin dalla fondazione, il 16 aprile 1582, da parte del conquistador spagnolo Hernando de Lerma, quale avamposto fra la capitale del Perù, Lima e Buenos Aires.

La città è soprannominata Salta la Linda, "Salta la Bella" per la ricchezza delle sue chiese e dei suoi edifici fra i quali il Museo de Alta Montaña, nel quale sono esposti i corpi di 3 bambini Inca scoperti mummificati e congelati sul monte Llullaillaco nel 1995.

La storia ha origini remote, nel tempo e nello spazio. La leggenda si richiama al Sedicesimo secolo, in quello che era l'ultimo lembo a sud dell'Impero Inca, negli ultimi anni di splendore prima dell'arrivo degli Spagnoli. L'Inti Raymi, la Festa del dio Sole, è iniziata. Si celebra a Cuzco, nel solstizio d'inverno, il 24 giugno. Dalle quattro regioni dell'Impero giungono i principali membri delle famiglie nobili, portando doni e indossando ricchi costumi. Anche l'Inca, il sovrano, è vestito con sontuosi abiti cerimoniali ed è circondato da sacerdoti e vergini del Sole: per dieci giorni tutta la città si anima a festa e dappertutto si spande il suono del Tamburo del Tempo a ritmare il grande respiro degli astri. Tra i doni da offrire a Inti, ci sono anche tre bambini: cinque, sei e quindici anni. È la cerimonia di Capacocha, i sacerdoti tracciano il percorso verso il sacrificio. Lungo è il corteo che accompagna le vittime al luogo sacrificale; la ritualità collettiva impone al singolo la tacita accettazione del proprio destino. È lungo il cammino, 1500 chilometri.

Il pellegrinaggio dura mesi, forse un anno, fra ostacoli naturali e canti e danze. E lì, in una fossa, i tre bambini vengono adagiati, vivi, con le offerte: più di cento oggetti, statuette d'oro, d'argento, vasi e recipienti di ceramica, accompagnano i niños nel cammino verso l'oltre.

Fa freddo ma la "chicha", bevanda sacra, inebria e annienta la paura. E poi, sono lì, non per morire, ma per ricongiungersi agli antenati e vegliare dalle alte vette sui villaggi delle valli. 6730 metri sul livello della Mama Cocha (madre mare), in cima al vulcano Llullaillaco, ultimo luogo terreno, transito dall'umano al divino, porta d'accesso alla divinità eterna. Già, perché le montagne sono la naturale sede degli dèi e lì si costruiscono "santuari".

Nella città di Salta, ai confini della Bolivia e del Cile, i nostri emigrati a loro volta raccontano le vicende pioneristiche di un territorio agricolo cresciuto con il lavoro e il sacrificio degli italiani che vi si sono insediati.

Storia e storie che si raccontano nei luoghi dove si è consolidata la presenza della comunità dei correghionali, parte onorata della società d'insediamento.

Un edificio coloniale nel centro della città di Salta nel nord dell'Argentina.

Nelle due pagine successive l'ingresso della miniera di Marcinelle in Belgio.

CLAPE Associazione di Promozione Sociale



L'Associazione di Promozione Sociale CLAPE opera dal 1996 a favore dei corregionali emigranti con iniziative di carattere culturale e sociale, nonché nel campo della ricerca storica, della cooperazione allo sviluppo internazionale, promuovendo attività con il coinvolgimento delle comunità italiane nel mondo, in accordo con le istituzioni consolari e con gli istituti di cultura italiani all'estero.

In particolare le attività sono finalizzate a:

- rafforzare il senso di appartenenza e di aggregazione nell'ambito delle varie Comunità dei corregionali all'estero per conservare e valorizzare le identità culturali;
- implementare le iniziative di comunicazione destinate a creare reti di aggregazione e di partecipazione dedicata a tutti i corregionali all'estero e rivolta in particolare ai giovani, sia discendenti di emigrati che residenti all'estero per mobilità professionale;
- sviluppare delle iniziative destinate alle giovani generazioni in funzione della riscoperta e della conoscenza delle radici culturali;
- valorizzazione della presenza, delle competenze e delle attività imprenditoriali dei corregionali all'estero e delle realtà economiche regionali.

L'Associazione ha partecipato a diversi progetti di cooperazione allo sviluppo, in particolare in Argentina, Montenegro, Albania, Tunisia, collaborando con enti e associazioni quali: la Camera di Commercio Italo-Argentina di Buenos Aires, l'Unione Economi Slovena, il Polo Tecnologico di Pordenone, la Società XX Settembre di Salta, la Comunità degli Italiani del Montenegro, l'Agenzia per la Democrazia Locale di Verteneglio, l'Istituto Euromediterraneo, l'Associazione Agricoltori e altri ancora.

È promotrice di diverse iniziative e forum, quali il Meeting dei Giovani, il progetto Dal Pais al Mont, per sviluppare i contatti con il mondo dell'emigrazione; il progetto Incoming per il coinvolgimento dell'emigrazione friulana nella promozione turistica regionale; il progetto "Favelà Furlan in sudamericane" per l'insegnamento della lingua friulana tramite internet.

L'Associazione cura la realizzazione di materiale informativo e di pubblicazioni specifiche.