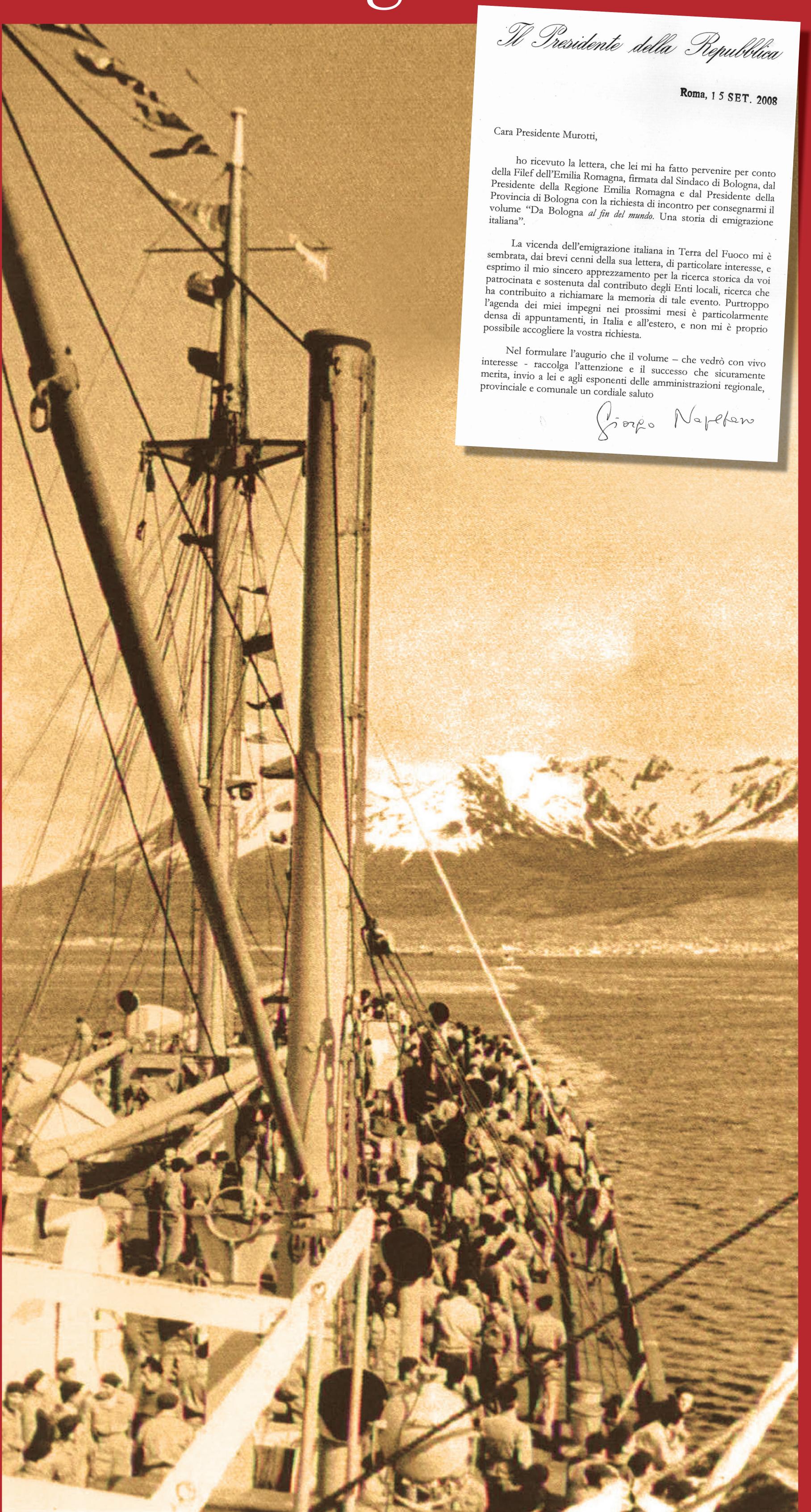
1 Da Bologna al fin del mundo



Ono passati sessantanni Odall'arrivo ad Ushuaia, nell'autunno del 1948, della spedizione organizzata dall'imprenditore bolognese Carlo Borsari, sulla base di un contratto con il Governo argentino per la costruzione di strutture adatte a favorire lo sviluppo della città capitale della Terra del Fuoco. Fu un evento straordinario, "unico" nella storia dell'emigrazione italiana, pur così ricca di eventi e personaggi. Ne furono protagoniste 1200 persone, lavoratori altamente qualificati e le loro famiglie, provenienti da tutta l'Italia, come evidenziano questa mostra e il libro e il documentario che sono stati presentati a Bologna nella Cappella Farnese di Palazzo d'Accursio, nel novembre 2008.

La mostra ricostruisce un episodio importante della nostra emigrazione e degli eventi del dopoguerra a Bologna e dà così un contributo al recupero della memoria e all'approfondimento della storia del Novecento, necessari, sia per agire con maggiore consapevolezza sui problemi attuali dell'immigrazione, sia per una più ricca formazione storico-culturale delle giovani generazioni.

Inoltre - aspetto certamente non secondario - i promotori e gli organizzatori della mostra che ricorda i fatti di sessanta anni fa intendono rendere omaggio alle persone protagoniste di quella esperienza, nella quale fecero confluire spirito di sacrificio, ricerca di una vita migliore, spirito di avventura, coraggio e che quasi mai hanno ottenuto il riconoscimento e nemmeno il ricordo della loro odissea.

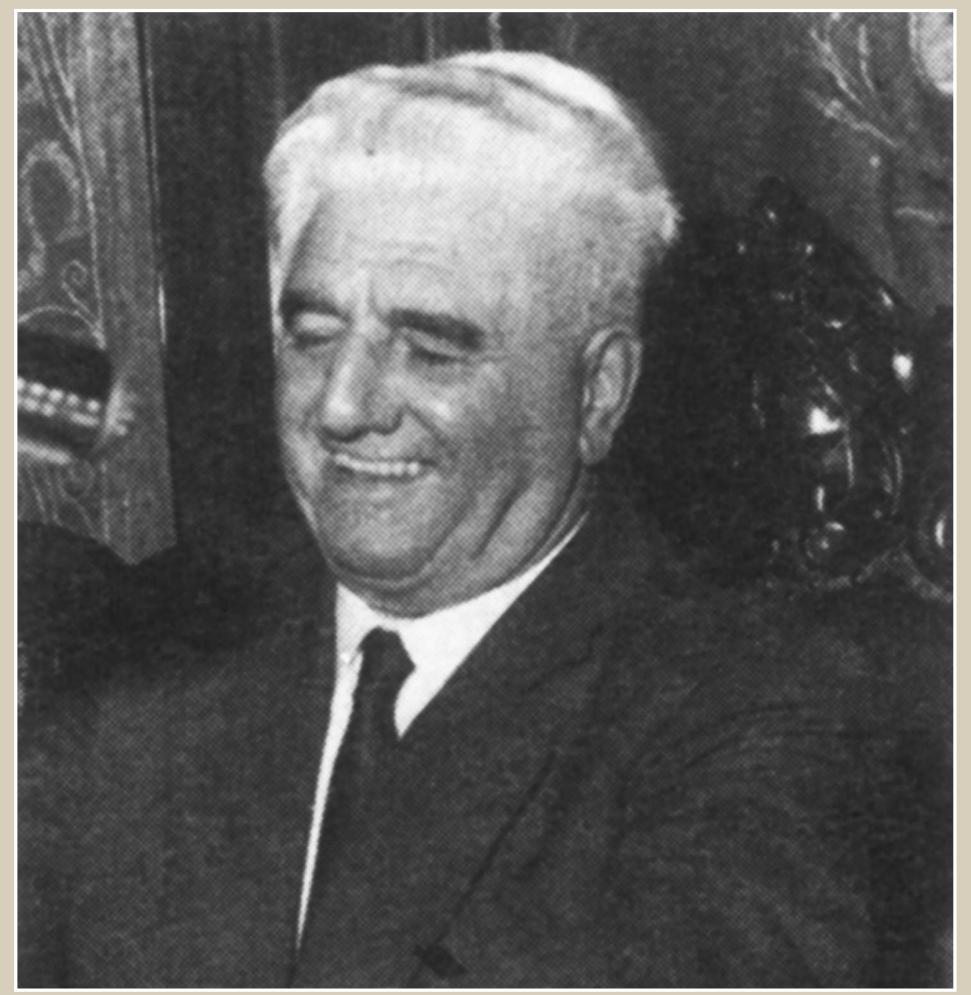
2 Bologna nel dopoguerra



La stazione ferroviaria devastata dai bombardamenti. L'ala che si intravede intatta sarà demolita il 2 agosto 1980 dall'orrendo attentato fascista. (Archivio D'Aiutolo)



Vicoli e stradine a levante dell'allora Via Roma (oggi Via Guglielmo Marconi). (Archivio D'Aiutolo)



Giuseppe Dozza, Sindaco della Liberazione

Bologna, le due Torri

La Bologna del dopoguerra era in ginocchio, alle prese con le devastazioni materiali e il disordine morale provocati dalla tragedia bellica.

Quasi il 50% del patrimonio edilizio andò perduto o danneggiato. 150.000 abitanti della campagna affluirono in città con il bestiame, le macchine e gli attrezzi agricoli; molte difficoltà erano legate all'approvvigionamento alimentare, soprattutto per quanto si riferiva alla carne e al latte, in presenza di un patrimonio zootecnico fortemente depauperato. La drammaticità della disoccupazione industriale ed agricola fu favorita, tra l'altro, dall'assenza di uno dei pilastri dell'assetto economico bolognese rappresentato dall'essere la città, un centro fondamentale di transiti e di commercio. Bologna, infatti, restava pressoché isolata, nonostante fossero iniziate le riparazioni di quindici delle diciotto strade provinciali danneggiate,

degli ottanta ponti crollati, dei 180 km di ferrovie rovinati. E se man mano si era andata positivamente risolvendo la situazione dei rifornimenti alimentari, pesante restava la realtà occupazionale industriale, che risentiva delle esigenze di riconversione di un settore orientato alle produzioni richieste dalle forniture belliche. Tutte le maggiori imprese locali (dalla Ducati alla Baroncini, dalla Barbieri e Burzi alla Menarini, dalla Magli alla Scarani) manifestavano pesanti segnali di difficoltà fino a giungere, per alcune come la Officine Casaralta, alla cessazione delle attività che provocò simboliche occupazioni di protesta. E non fu sufficiente la pur lungimirante politica della Amministrazione Comunale diretta dal Sindaco Giuseppe Dozza, per risolvere rapidamente i problemi. Nasce qui la spinta e la condizione, a Bologna ma anche nel resto del Paese, dell'emigrazione del '48/'49.

3 L'Argentina nel dopoguerra. L'emigrazione italiana

Tel 1948 l'Argentina contava 16 milioni di abitanti, 3 milioni nella sola Buenos Aires, distribuiti in un territorio di quasi 3 milioni di kmq.

Fino agli anni '30 era considerata il "granaio del mondo" ma nel dopoguerra si affermarono le politiche peroniste di industrializzazione del paese, di sviluppo di opere pubbliche, di colonizzazione rurale in ampie zone spopolate, con l'obiettivo di costruire un paese moderno e sviluppare il mercato interno.

L'immigrazione – già consistente negli anni precedenti –

fu promossa e facilitata con maggiori aiuti da parte dello Stato, purché si prestasse ad eseguire lavori precisi e in zone prestabilite. Nella politica migratoria argentina erano preferiti gli immigrati di provenienza spagnola e italiana. In particolare gli Italiani erano considerati i migliori (bianchi, latini, forti lavoratori).

D'altro canto molti Italiani, alla ricerca di opportunità di lavoro e di vita, in fuga da un paese provato dalla guerra, furono attratti dalle possibilità offerte da quel lontano paese.

ANNI	ARGENTINA
1861-1870	-
1871-1880	86.000
1881-1890	391.000
1891-1900	367.000
1901-1910	734.000
1911-1920	315.000
1921-1930	535.000
1931-1940	190.000
1946-1950	278.000
1951-1960	24.800
1961-1970	9.800
1971-1980	8.310
1981-1985	4.000
PARTITI	2.941.000
TORNATI	750.000

Quantità e distribuzione geografica degli emigrati italiani in Argentina tra gli anni 1861 e 1985



Buenos Aires 1941. I soci de "La Emiliana", la prima associazione di emiliano-romagnoli, durante un banchetto: uno dei rari momenti nei quali i nostri corregionali erano soliti ritrovarsi in allegria



Juan Domingo Perón



Così si emigrava a fine '800



4 I protagonisti



Carlo Borsari, 1948



Famiglia David, Ushuaia, 1955 circa

Carlo Borsari è l'imprenditore al cui nome è legata l'epopea migratoria del '48/'49.

Nato a Bologna il 21 ottobre 1913, aveva 34 anni quando decise di intraprendere questa avventura ai confini del mondo.

Intraprendente, coraggioso, forse visionario. Capace di presentare al Governo argentino, e realizzare in pochi mesi, un progetto di insediamento con personale, attrezzature e capitali per la costruzione di opere nella Gobernación Marítima de Tierra del Fuego.

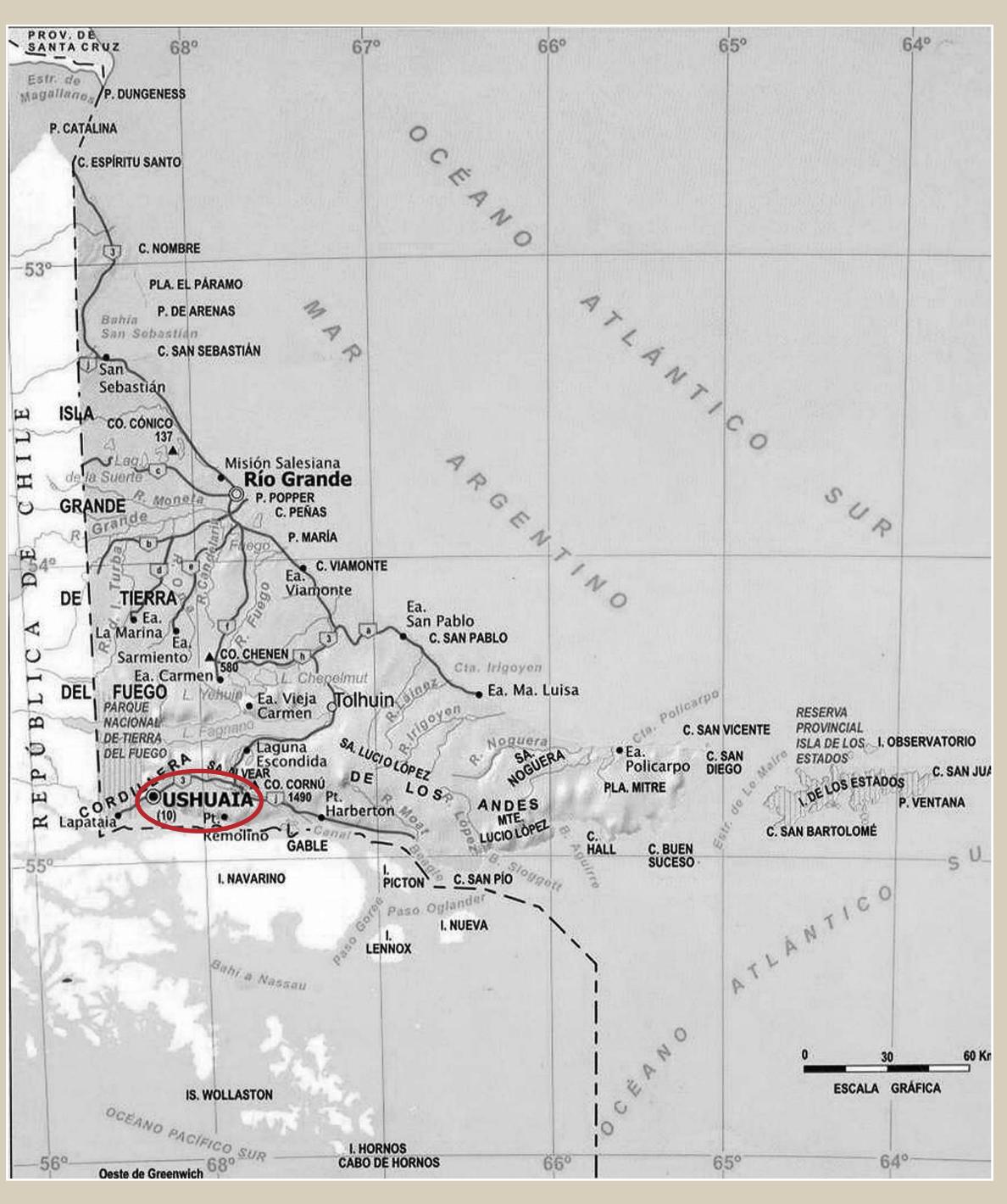
"Se la simpatia che egli ispira non mi ha preso la mano, direi che la qualità fondamentale di Borsari è un'immaginazione concretamente volta al futuro" scriveva Gian Gaspare Napoletano in un articolo dal titolo "Ricominciare in capo al mondo" apparso sul numero 183 dell'Europeo del 1949. Insieme a Borsari operarono, tra gli altri:

- il gruppo di imprenditori e tecnici che avevano costituito a Bologna, nell'immediato dopoguerra, la CIBER (Compagnia Italiana Bonifiche e Recuperi) con sede in via Cà Selvatica 4, che operò per lo smistamento della Val di Zena e poi per ricostruire opere pubbliche, come il ponte di Bellaria per le Ferrovie.
- Vittorio Bertagni, ingegnere
- Gino Borsari, fratello di Carlo
- Aldo David, architetto
- Adolfo Henninger, medico che si occupò degli aspetti sanitari della spedizione a Bologna e a Ushuaia
- Bruno Tagliani, piccolo imprenditore delle colline bolognesi e cliente di Borsari dal '43/'45



Bruno Tagliani con la figlia Carla

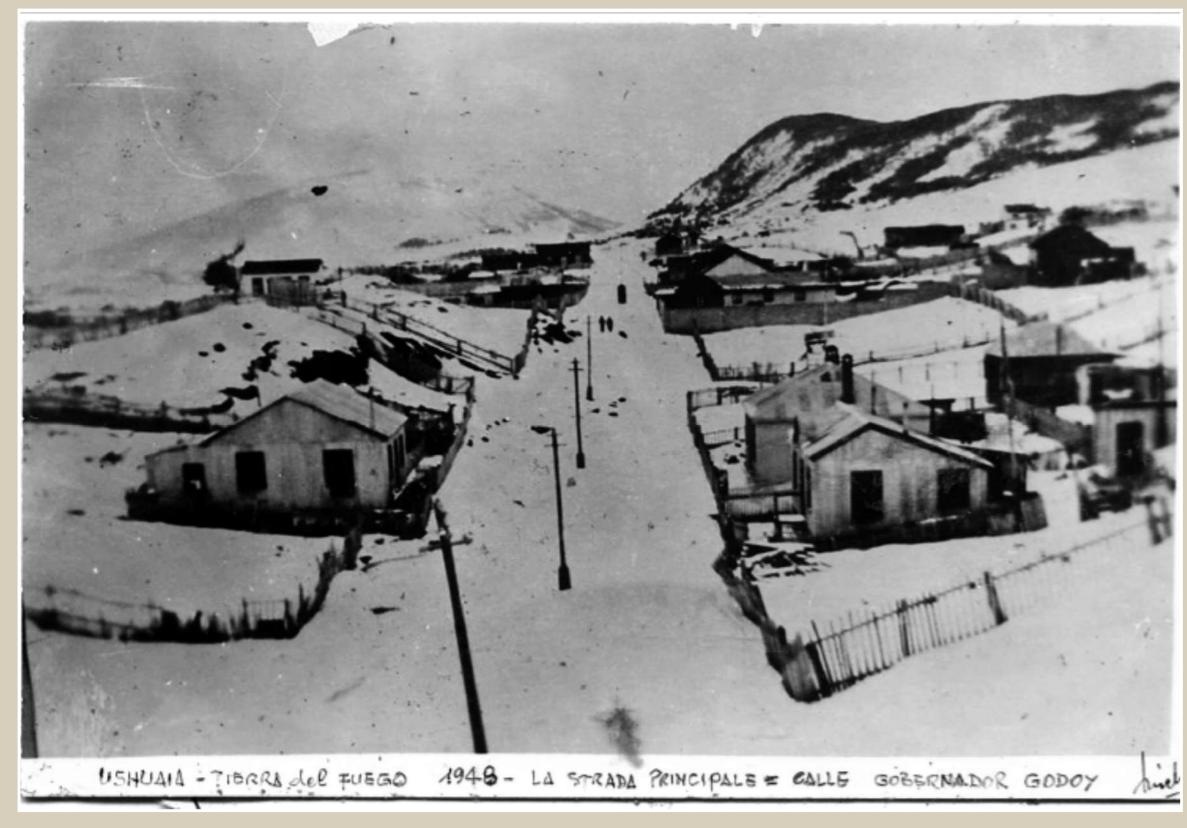
5 Perché Ushuaia



al 1904 Ushuaia è la Legitale della Terra del Fuoco. Deve il suo nome ad una voce "yamana" (dalla tribù indigena che la abitava quando arrivò l'uomo bianco) che significa "posto interno che guarda verso il ponente". Un rilevante sviluppo economico-sociale si ebbe dopo il 1902 con l'installazione di un carcere militare, che portò la città nel 1914 ad una popolazione pari a 1558 abitanti: 1324 uomini e 234 donne. Solo 639 erano argentini.

Il carcere venne chiuso nel 1947 con gravi conseguenze economicosociali e per il presidio militare dell'area. Due le ragioni che portarono il Governo argentino a promuovere una emigrazione verso Ushuaia per costruire abitazioni e strutture di servizio: la posizione militare e strategica della Terra del Fuoco per la sua vicinanza con il Cile, e la mancanza in Argentina di personale e di imprese qualificate e disposte a trasferirsi in quella zona.

Terra del Fuoco



La strada principale di Ushuaia, 1948



Ushuaia vista dal molo, 1948



Molo e strada N°6, Ushuaia, 1948



Ispezione per i futuri insediamenti

6 Le premesse, il contratto

Entre el señor Director General do Construcciones Terrestres del Ministerio de Marina Contragintrante MARIO E. SANCHRZ NEGRETE en representación del Poder Ejacutivo de la Nación, que en lo sucesivo se denominará "Ministerio de Marina" por una parte y el señor CARLO BORSARI, a quien en lo sugnativo se denominará la "Empresa" por otra parto, se conviene colabrar el presente

dades industriales en el ramo de rritorio Nacional de la Pierra del Fuego y en otros puntos que indique el Ministerio de Marina, a cuyos efectos se obliga a traer los equipos y maquinarias detalladas en la relación adjunta (Anexo 1), y cuyo importe aproximado se estina en no menos de OCHOCIENTOS MIL PEROS MONEDA NACIONAL (\$ 900,000,00 m/n.), corriendo por su cuenta los trámites para la obtención de los permisos de exportación de parte de las autoridades italianas,-

Art. 20 - A los efectos de facilitar a la Empresa el traslado y entrada al país del personal técnico y obrero necesario, que según se ha conventdo son cien (100) operarios casados con su familia y (200) descientes selteres e casados sin familia, el Ministorio de Marina se compromete a realizar, de conformidad con lo establecido en el convenio sobre immigración firmado el 26 de enero de 1948, todos los trámites que fueran necesarios a tales efectos.-

Art. 3º - Los elementos materiales los ofrece en garantia dol cumplimiento del convento y se compromete además a natisfacer las otras normales garantías que establezca el Gobierno. -

crear un régimen preferencial en favor de la referida Empresa; Que ya se ha contemplado una situación similar autorizando la contratación de obras de vialidad en la Cordillera por decreto Nº 380 del 10 de enero de 1948, y Visto lo propuesto por el señor Ministro de Narina,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETAR Artículo 1º .- Apruébase el proyecto de contrato preparado por la Dirección General de Construcciones Terrestres del Ministerio de Marina con la firma Carlo Borsari, para que la Empresa se radi que en el país con su personal, equipos, 7 meteriales de trabajo, a la que se le configría la ejecución de obras en los territorios

Artículo 29. Autorizase al Director General de Construcciones Terrestres del citado Departamento para que en representación del del Sur. -Poder Ejecutivo suscriba con dicha Empresa el contrato de referen

Artículo 32. Las disposiciones respecto a ejecución de obrasy a la contratación de cada una de ellas empezarán a regir desde la fechs en que la Empresa llegue con su personal, equipos y nateria-

Artículo 49. El presente decreto será refrendado por los seño les al puerto de Ushuaia. res Ministros Secretarios de Estado en los Departamentos de Marina

Articulo 50 .- Comuniquese, publiquese y pase a sus efectos al y de Hacienda.

Ministerio de Marina.-Decreto Nº 16085 ES COPIA FIEL

Fdo.: PERON ANADOK CERRIJO

9attivismo di Carlo Borsari e il suo progetto si avvalsero dell'accordo bilaterale Italia-Argentina del 28 gennaio 1948, dell'appoggio del Governo italiano e delle credenziali di alcune banche (Banca del Monte, Banca Popolare di Credito di Bologna, la filiale bolognese della Banca d'America e d'Italia) e dell'appoggio del Cardinale di Bologna dell'epoca Nasalli Rocca.

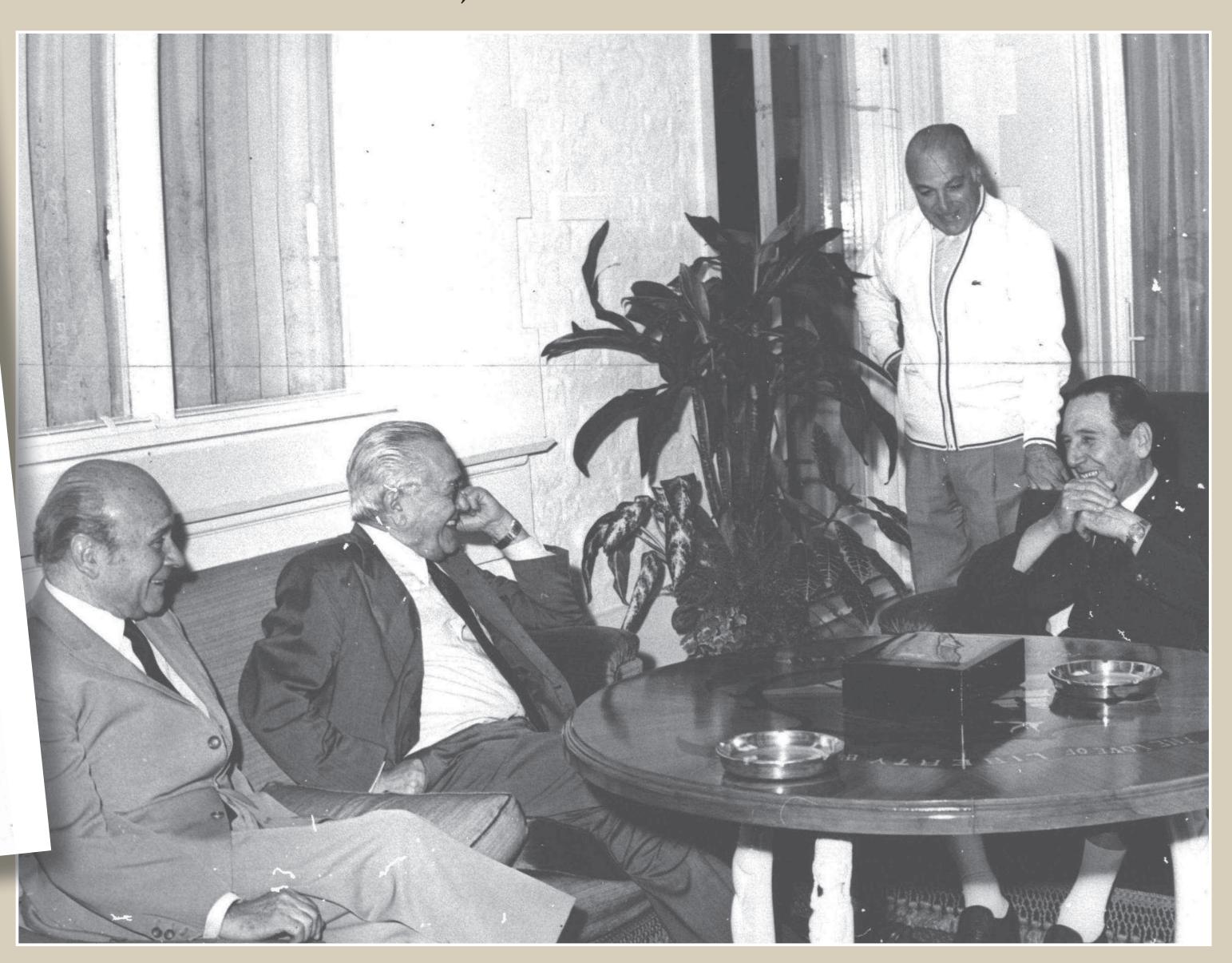
Con i Decreti 11569 del 23 aprile 1948 e 15085 del 22 maggio dello stesso anno, il Presidente Perón autorizzò l'insediamento dell'impresa Borsari sul territorio argentino e l'esecuzione di opere nella Gobernación Marítima de Tierra del Fuego con personale, macchinari, materiali di lavoro.

Il contratto fu firmato il 30 giugno del 1948 da Carlo Borsari e dal contrammiraglio Mario Sánchez Negrete, direttore generale delle Costruzioni Terrestri del Ministero della Marina. L'accordo descriveva dettagliatamente quali erano gli impegni di entrambe le parti.

Il lavoro comprendeva la costruzione di strade, case, la centrale idroelettrica, il mattatoio, la scuola, l'ospedale e alcune fabbriche che avrebbero dato luogo alla "Nuova Ushuaia", ma nel contratto le opere da realizzare non erano specificate.

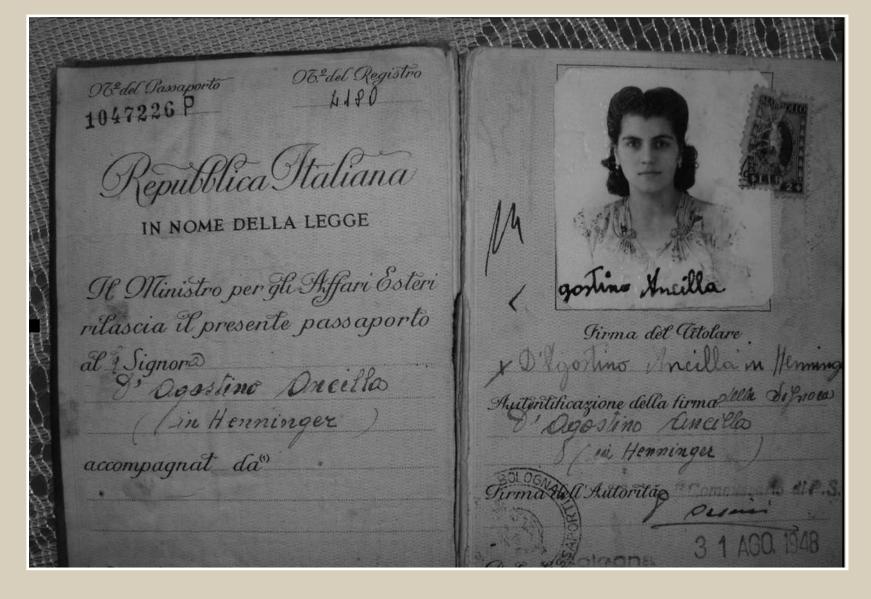
Il contratto fu molto vantaggioso per la ditta bolognese. Garantiva non solo il trasferimento e il mantenimento delle maestranze per l'esecuzione delle opere e l'esenzione dalle tasse doganali per il trasferimento delle apparecchiature, ma anche la redditività per un periodo di quattro anni. Anche il finanziamento fu straordinariamente agevolato. Il 16 luglio 1948 il Banco de Crédito Industrial Argentino, secondo quanto stabilito dalla risoluzione Nº 390, concesse a Carlo Borsari un prestito di \$ 1.500.000,00 m/n (un milione cinquecento mila pesos moneda nacional).

Il contratto

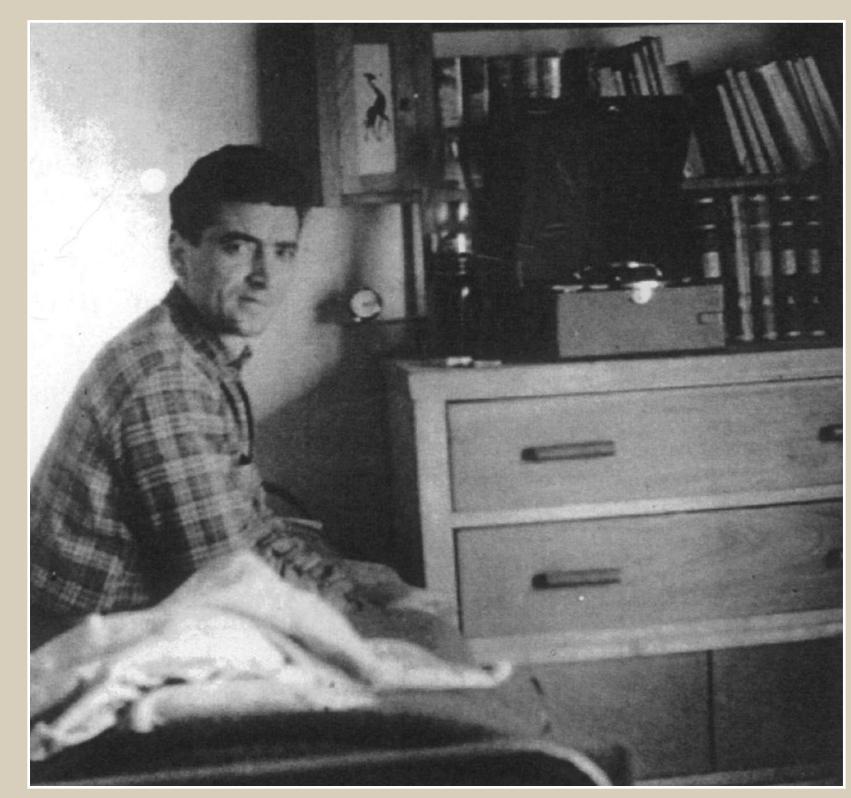


7 Il reclutamento

a notizia della richiesta di lavoratori da parte della ditta Borsari si sparse un po' ovunque e attrasse molti Italiani. L'inserzione sul Resto del Carlino a Bologna, l'informazione fornita dai parroci di diverse località italiane ai loro compaesani, e il desiderio di emigrare degli stessi dipendenti della CIBER e della falegnameria di Borsari cominciarono a costituire un nutrito nucleo di candidati all'espatrio insieme all'imprenditore bolognese. Non sarebbe stato un viaggio allo sbaraglio: c'era un contratto sicuro, il biglietto pagato e un'organizzazione logistica. La tradizione migratoria degli Italiani influenzò anche la decisione di alcuni degli emigranti. La versione di Daniele Triches, di Belluno, ne è l'esempio: "...noi qua nelle nostre zone siamo sempre stati emigranti... Mio padre, mio nonno, tutti i miei zii, sono stati tutti emigranti. Mio padre a tredici anni era emigrato nelle miniere della Germania, a tredici anni! ... Noi siamo otto fratelli. A me è toccata l'America Latina, a tre è toccata la Svizzera, a un quarto è toccata l'Austria. Su otto, cinque siamo emigrati. Siamo tutti qui adesso. Non so se era una tendenza innata, ma lo spirito era quello, e anche perchè questa qui era una zona molto povera." (intervista del 15.11.2007)



Passaporto di Ancilla D'Agostino in Henninger, 1948



Daniele Triches

REGIONE	PROVINCIA	QUANTITÀ	TOTALE	9/0
			PER REGIONE	PER REGIONE
Calabria	Cosenza	1		
	Reggio Calabria	1	2	0,3
	Alessandria	3		
D• 4	Asti	1		
Piemonte	Novara	I 7		
	Torino	1	10	0.1
N/ 1	Vercelli		13	2,1
Marche	Ancona	5	20	4.7
Тополь	Pesaro	24	29	4,7
Toscana	Arezzo Firenze	5	7	1 1
Duclio	Bari	2	2	1,1 0,3
Puglia	Belluno	36	4	0,3
	Cortina d'Ampezzo	1		
	Padova	5		
Veneto	Treviso	3		
VCIICO	Venezia	5		
	Verona	37		
	Vicenza	2	89	14,4
	Bergamo	1		1 19 1
	Brescia	1		
	Como	2		
Lombardia	Mantova	1		
	Milano	3		
	Pavia	1		
	Sondrio	2	11	1,8
	Bologna	163		
	Ferrara	11		
	Forli	15		
	Modena	14		
Emilia Romagna	Parma	2		
	Piacenza	8		
	Revenna	2		
	Reggio Emilia	2		
	Rimini	3	220	35,6
	Cagliari	1		
Sardegna	Nuoro	1	2	0,3
	Caltanisetta	1		
Sicilia	Catania	3		
	Enna	3		
	Messina	3	10	1,6
Molise	Campobasso	5	5	0,8
Liguria	Genova	2		
	Savona	7	9	1,5
Abruzzo	Chieti	1	1	0,2
Campania	Napoli	2	2	0,3
Umbria	Peruggia	27	27	4,4
Lazio	Roma	5	5	0,8
Trentino	Trento	12	12	1,9
Alto Adige	TT TA			
Friuli	Udine	145	145	23,5
Venezia Giulia		_		
Dalmazia	Zara	6	_	
	Pola	2	8	1,3
			7.0	
Stranieri			19	3,1
Totale			618	100,0
		-		

8 Il reclutamento

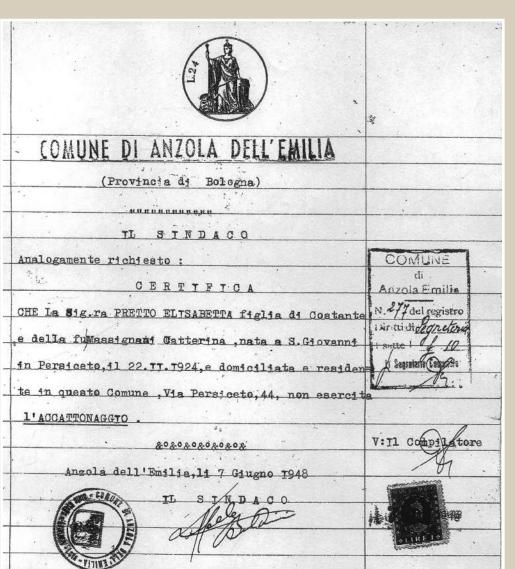
Soprattutto da parte argentina, attraverso la Subcomisión Naval a Genova, fu valutata la moralità e l'inclinazione ideologica dei candidati.

Per ragioni legate alla visione politica del partito al potere in Argentina e alla sua lotta contro il comunismo, si rafforzò la prevenzione contro gli emigrati, specie italiani che appartenevano, o si riteneva appartenessero, al partito comunista.

Presso l'Archivio General de la Armada a Buenos Aires si trovano anche molti attestati del ruolo della Chiesa in questo campo, con organismi come l'ONARMO e la Pontificia Commissione di assistenza "Auxilium".

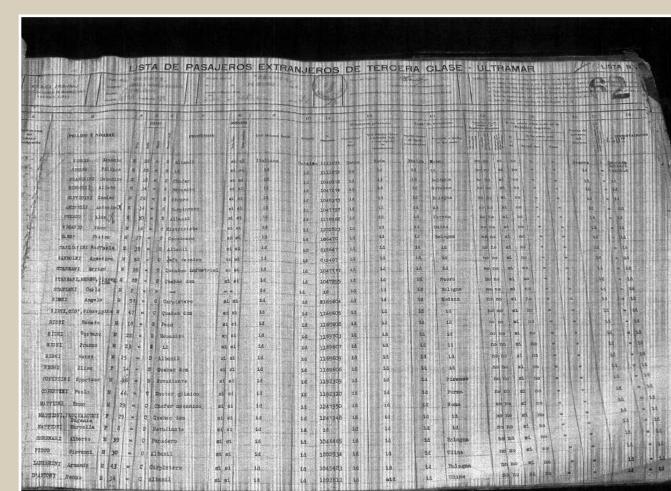
Nell'elenco delle persone partite figurano non solo cittadini italiani, come richiesto dal contratto, ma anche alcuni cittadini stranieri. Oltre all'austriaco-tedesco Henninger, medico dell'impresa emigrato anche lui a Ushuaia, c'erano anche altri sei tedeschi (Schaefer, Topatigh, Wolf, Tronicker, Jager, Herms); un ungherese sposato con una emiliana di Ferrara e con una figlia ferrarese (Eskudt), infine uno svizzero sposato con una riminese, con due figli di 9 e 5 anni nati ad Ancona e uno di 2 anni nato a Belluno (Oertel). Risultava presente anche una donna

polacca, moglie di un italiano di Udine, con una figlia di due anni nata nella stessa città. Altri erano nati in paesi stranieri, ma con cognome italiano, con ogni probabilità si trattava di figli d'italiani nati all'estero: 2 di Asmara, 5 nati in Francia e uno in Brasile. Nel carteggio scambiato tra gli organismi argentini non figurano commenti o riferimenti di alcun genere riguardanti queste eccezioni fatte ai criteri di selezione previsti, anche se è ragionevole pensare che in alcuni casi si trattasse di persone "in fuga" dall'Europa post nazista e fascista.



Certificato del Comune di Anzola

Estratto dall'elenco dell'archivio della Marina Argentina



$\mathbf{N}^{\mathbf{o}}$	COGNOME	C. NUBILE	NOME	ETÀ	PROFESSIONE	PROVENIENZA
101	Calenda	Sassani	Anna Maria	39	casalinga	Campobasso
102	Calenda		Salvatore	20	studente	Campobasso
103	Calenda		Mario	18	studente	Campobasso
104	Calenda		Angela	17	studentessa	Campobasso
105	Cancellier		Ernesto	36	manovalanza	Udine
106	Cancellier		Primo	38	muratore	Udine
107	Cané		Francesco	35	cuoco	Bologna
108	Cané	Comandini	Juana	27	casalinga	Bologna
109	Cané	Musiani	María	66	casalinga	Bologna
110	Cané	Cassani	Lea	39	casalinga	Bologna
111	Cané		Renzo	1	(-)	Bologna
112	Cané		Giovanni	29	cuoco	Bologna
113	Cané		Maria Sandra	6	studentessa	Bologna
114	Cané	Prete	Argia	45	casalinga	Bologna
115	Cané		Ivana	14	studente	Bologna
116	Cané		Ivan	12	studente	Bologna
117	Cané		Armando	44	tecnico industriale	Bologna
118	Cané		Pietro	37	cuoco	Bologna
119	Cantarutti		Mario	28	muratore	Udine
120	Cappellini		Giuseppe	24	geodesia	Piacenza
121	Cappelli		Amedeo	34	falegname	Firenze
122	Cardoselli		Claudio	24	elettromecanico	Roma
123	Carloni		Italo	33	autista meccanico	Pesaro
124	Casagrande		Dante	33	minatore	Perugia
125	Casarini		Gino	32	muratore	Bologna
126	Cascioli		Fernando	24	minatore	Perugia
127	Castellani		Ugo	26	minatore	Perugia
128	Catania		Angelo	34	muratore	Enna
129	Cattarossi		Angelo	33	muratore	Udine
130	Cattarossi	Saccavini	Cora	24	casalinga	Udine
131	Cattarossi		Anna Maria	3	(-)	Udine
132	Covezzoli	Zoboli	Maria	39	casalinga	Bologna
133	Covezzoli		Abele	17	falegname	Bologna
134	Ceccon		Nisio	38	falegname	Udine
135	Ceccotto		Giovanni	36	tubista	Udine
136	Celledoni		Bortolo	37	manovalanza	Udine

9 La partenza

All'inizio del settembre 1948, in tempi rapidissimi, la motonave "Genova" imbarcò circa 6.000 tonnellate di materiali da costruzione, attrezzi da lavoro, macchinari, impianti per l'istallazione di una fabbrica di cellulosa, di una di compensato e le case che sarebbero servite come alloggi degli emigrati nei primi tempi della permanenza a Ushuaia. Finalmente, dopo circa venti giorni di attesa a Genova, furono imbarcati

Seicento pionieri viaggiano per la Terra del Fuoco

i passeggeri: 506 uomini (compreso Borsari) e 113 donne. La nave levò gli ormeggi alle ore 17 del 26 settembre 1948 e salpò per la fine del mondo, carica di speranze.

Sul molo una grande folla e molte autorità argentine e italiane, come l'Ambasciatore Rafael Ocampo Gimenez, il Sindaco Gelasio Adamoli, il Prefetto Gian Augusto Vitelli.

Don Luigi Ferro benedì la nave. La melodia della canzone "Vanno", interpretata da Luciano Tajoli, rimane ancora oggi nel cuore di molti emigrati.

La Motonave "Genova" in uno scalo durante il viaggio



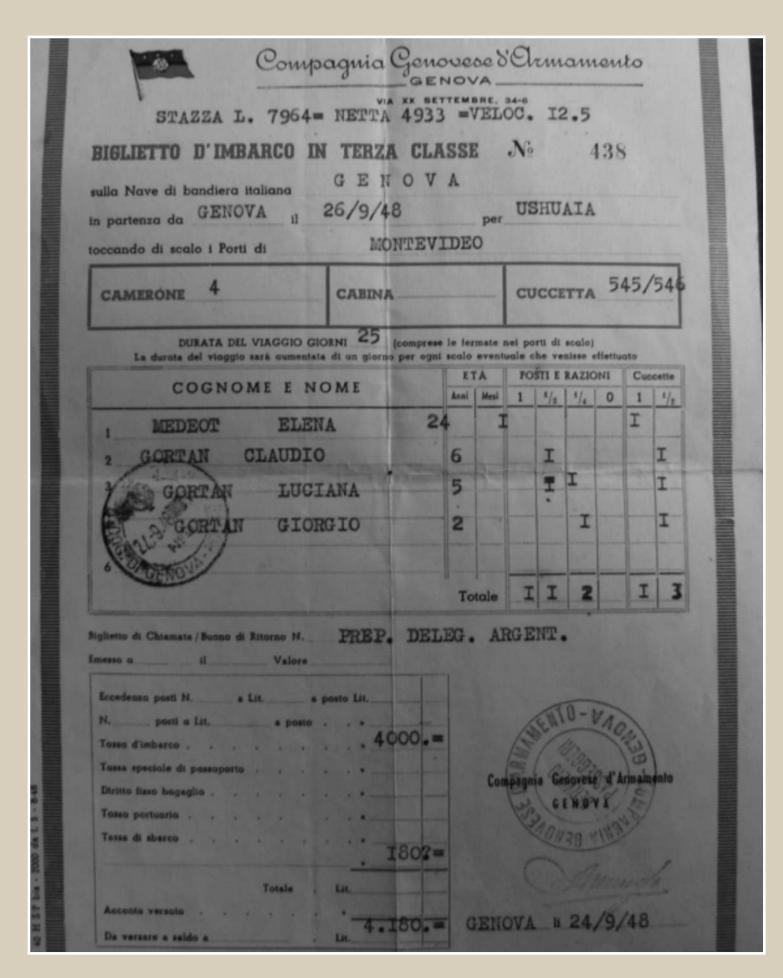


L'Ambasciatore argentino e il comandante della nave prima della partenza



Oggi a bordo della motonave transatlantico per passeggeri.

Genova si compirà il rito che unisce tutti i credenti e che a bordo
di questa nave acquista particoladi questa nave acquista particola-



Biglietto m/n Genova





10 Il viaggio





1948 - Sul piroscafo "Genova" si festeggia l'attraversamento dell'Equatore





I giochi: "pescare" delle mele da una pentola piena d'acqua, con le mani legate

Il viaggio fu per tutti, tranne poche eccezioni, un'esperienza felice. Dormitori accettabili, vitto buono e abbondante, frequenti giochi e passatempi. Particolarmente gioioso fu il passaggio dell'Equatore, il 10 ottobre, che fu dedicato a Nettuno re del mare e la pubblicazione del numero unico del giornaletto "La Stiva". Ognuno portava con sé la propria cultura, le amarezze e le paure. Più di un testimone parla di qualche fascista

o tedesco nascosto sulla nave, come del resto accadeva frequentemente in quegli anni nei viaggi verso l'America Latina.

In trentadue giorni di navigazione ci furono tre soli scali: a Las Palmas (l'unico con possibilità di scendere dalla nave), a Dakar e a Montevideo, dove il 20 ottobre fu sbarcata la salma di Adele Giovannini, bolognese, deceduta qualche giorno prima.

11 L'arrivo a Ushuaia

Quando la nave si addentrò nel Canale Beagle tutti i passeggeri erano sul ponte, colpiti dall'imponente paesaggio caratterizzato da ghiacciai enormi. Alcuni ricordano il bel tempo, altri parlano di nevischio.

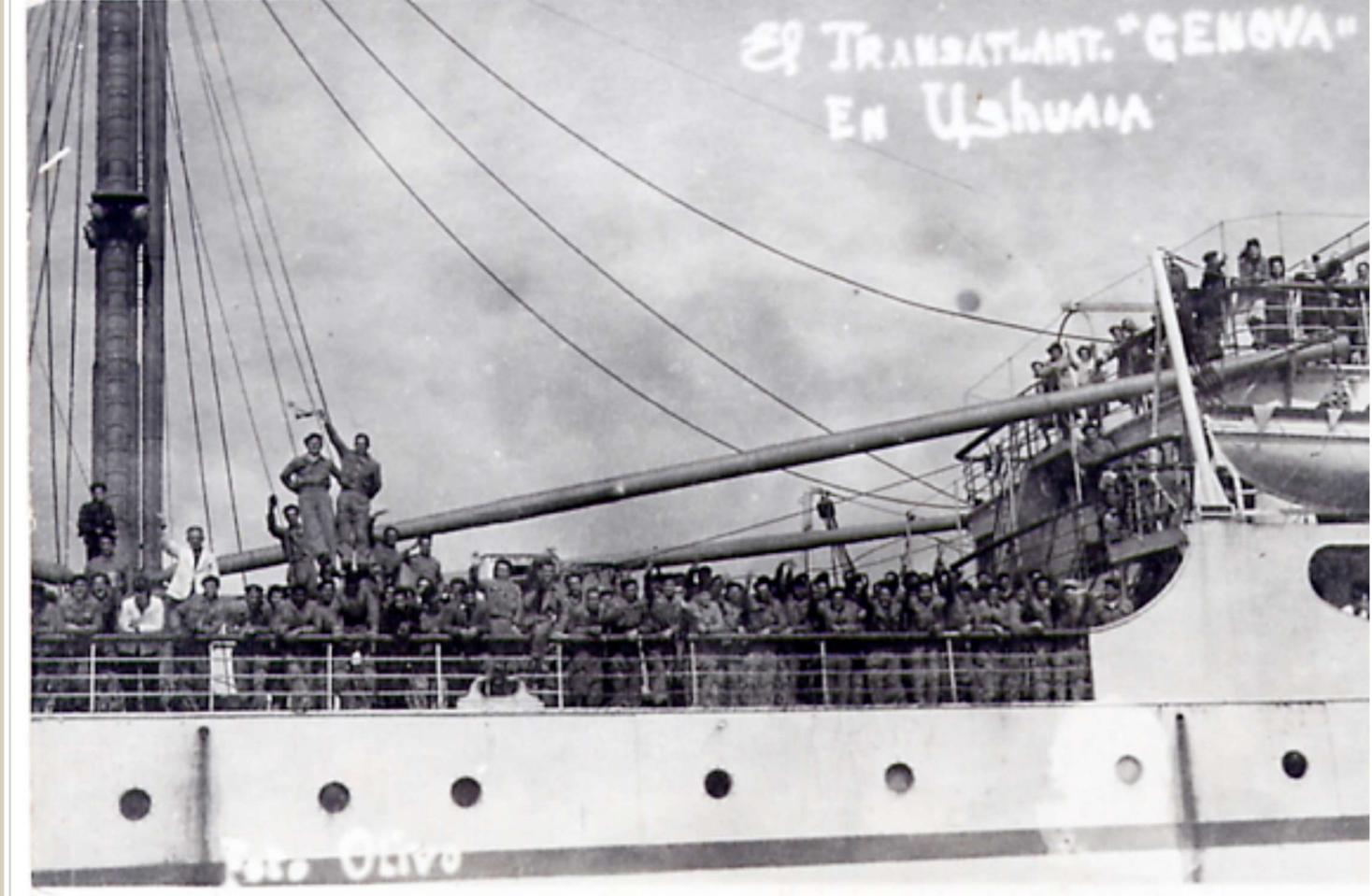
Quel che è certo è che le forti raffiche di vento provocarono la collisione con la nave militare "BDT3", avvicinatasi per il trasbordo.

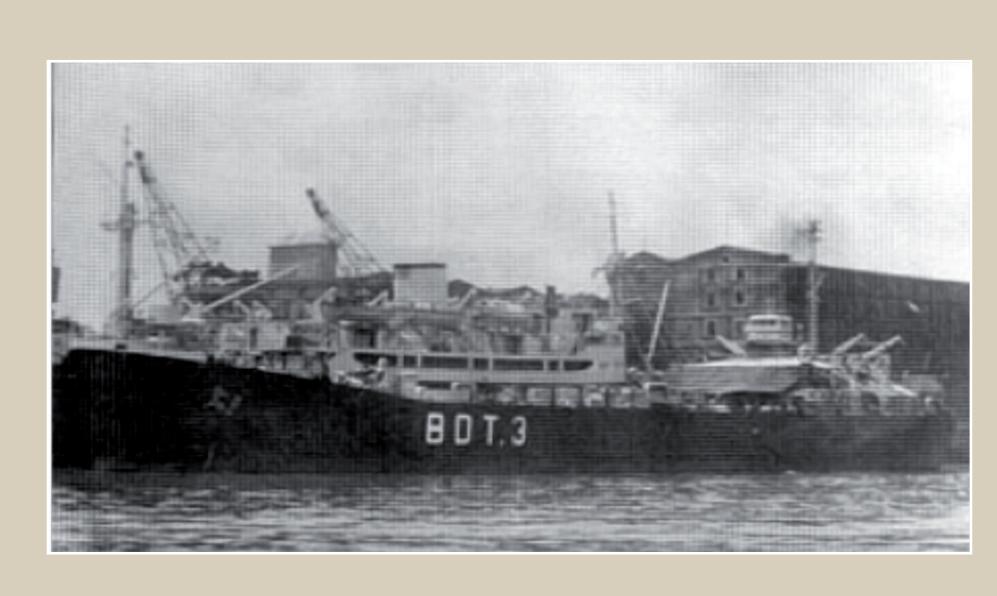
Il "Genova" gettò l'ancora il 28 ottobre, invece del previsto 25, condotto dal rimorchiatore "Charrua" e accolto dai Contrammiragli Anadòn, Ministro della Marina, e Portillo, dal Governatore Capitano Howard e da una rappresentanza di cittadini di Ushuaia.

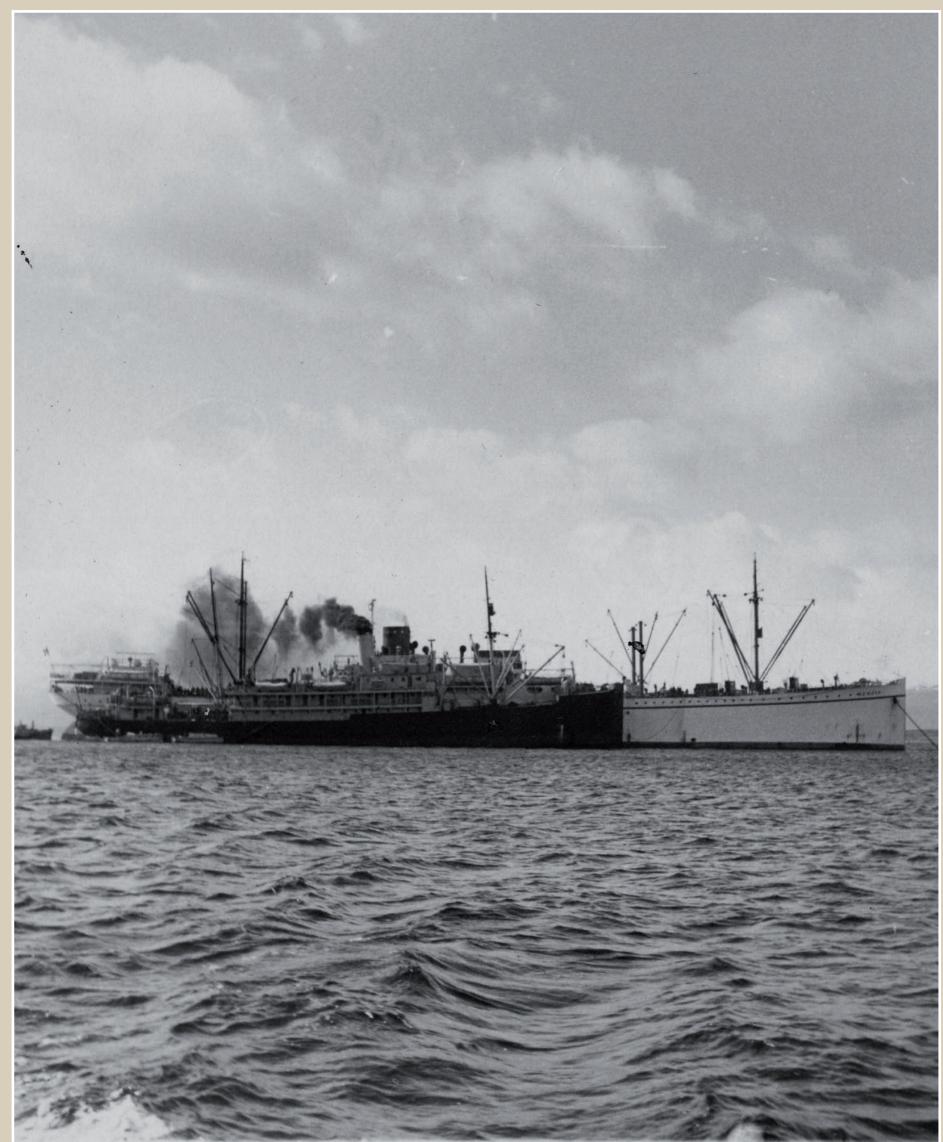
Il momento più triste fu lo sbarco della bara del piccolo Enzo Fava, di 10 mesi, morto sulla nave.

La coincidenza, il 28 ottobre, con l'anniversario della Marcia su Roma, e un giubbotto indossato dagli emigranti, innescarono una polemica sul presunto carattere "fascista" della spedizione.











12 L'arrivo a Ushuaia

primi contatti con la realtà non furono facili.

Non c'era alcun alloggio pronto. Dopo i primi momenti di sorpresa, timore, incertezza, delusione, cominciò la sistemazione dei nuovi abitanti di Ushuaia.

Mentre la maggior parte degli uomini si sistemò sulla vecchia nave "Chaco", adibita a dormitorio, le famiglie furono sistemate, in condizioni di scarsa comodità e privacy, in due grandi capannoni della ex colonia penale e nelle abitazioni degli ex dipendenti del carcere.

Tra le donne ci fu qualche protesta in seguito alla richiesta (poi abbandonata) di sottoporle ad una terza visita medica, dopo quelle di Bologna e Genova.

Da subito iniziò lo sbarco dei materiali portati dall'Italia: il primo lavoro per costruire ad Ushuaia una comunità autosufficiente.



Carlo Borsari durante i lavori di sbarco



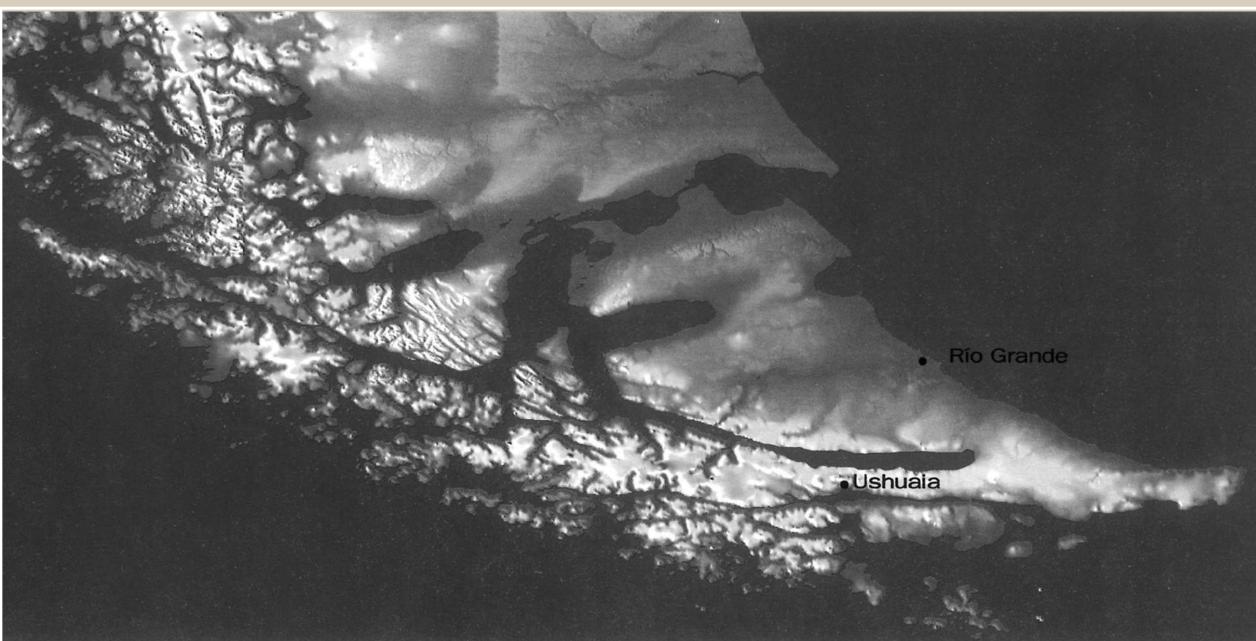
Si sbarcano i materiali portati dall'Italia





13 Ushuaia nel 1948





La Terra del Fuoco ripresa dal satellite

Alla partenza dall'Italia quasi nessuno sapeva dove fosse Ushuaia né tantomeno conosceva la sua storia. Situtata nell'Isola Grande della Terra del Fuoco, sul

Situtata nell'Isola Grande della Terra del Fuoco, sul canale Beagle, a circa 55° di latitudine sud e 68° di longitudine ovest da Greenwich, era capitale de la Gobernación Marítima de Tierra del Fuego dal 1904.

Inoltre erano sconosciute le difficili condizioni climatiche e la presenza di animali mai visti, come pinguini, leoni marini, guanaco e moltissime specie di uccelli.

Nel 1947, nel quarto censimento nazionale, risultò una popolazione di 2182 abitanti, dei quali solo 1163 erano argentini (772 uomini e 391 donne). Nel 1902 divenne sede di un importante carcere militare e per quasi 50 anni la vita di Ushuaia ruotò intorno alla colonia penale. La chiusura del penitenziario, con un decreto del marzo '47, provocò la crisi delle possibilità di lavoro per molti abitanti.

Con il contratto con l'impresa Borsari di Bologna del 1948, il Potere Esecutivo argentino intendeva superare questa situazione e favorire sia il consolidarsi del presidio militare del territorio sia l'insediamento di nuovi nuclei di popolazione e di nuove attività economiche.





14 Il primo lavoro, il primo villaggio

Cli operai iniziarono da subito i lavori: dalle 7 alle 12 e dalle 14 alle 18/19.

Le prime case, costruite con i pannelli di faesite portati dall'Italia, furono realizzate in circa 50 giorni.

Modeste ma comode, con acqua corrente e riscaldamento. Così fu costruito il "Villaggio Vecchio", battezzato dai militari "Barrio Almirante Solier".

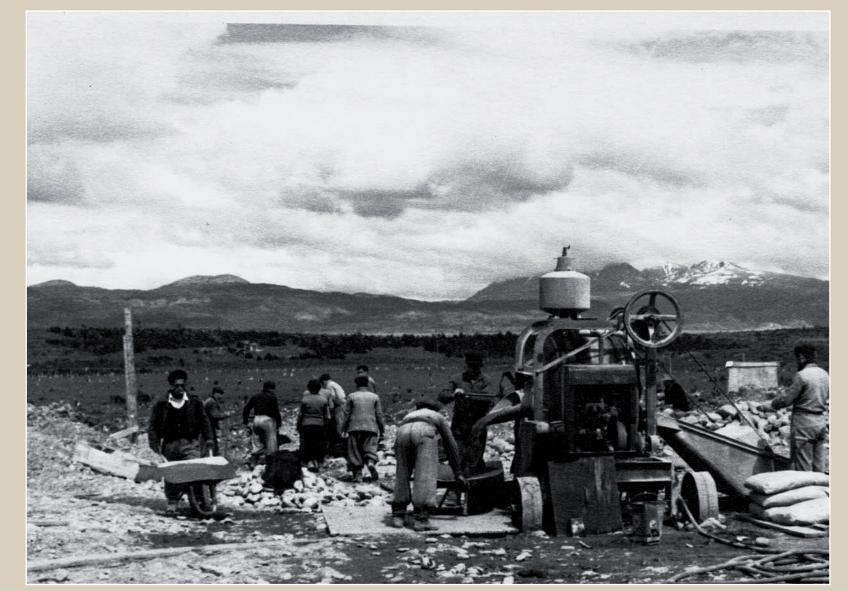
Inoltre fu costruita una mensa. La famiglia Canè vi gestì il ristorante "Due Torri" ed Ernesto Serenari di Loiano il bar, punto permanente di ritrovo.

E ancora, venne realizzata la Cappella, una piccola

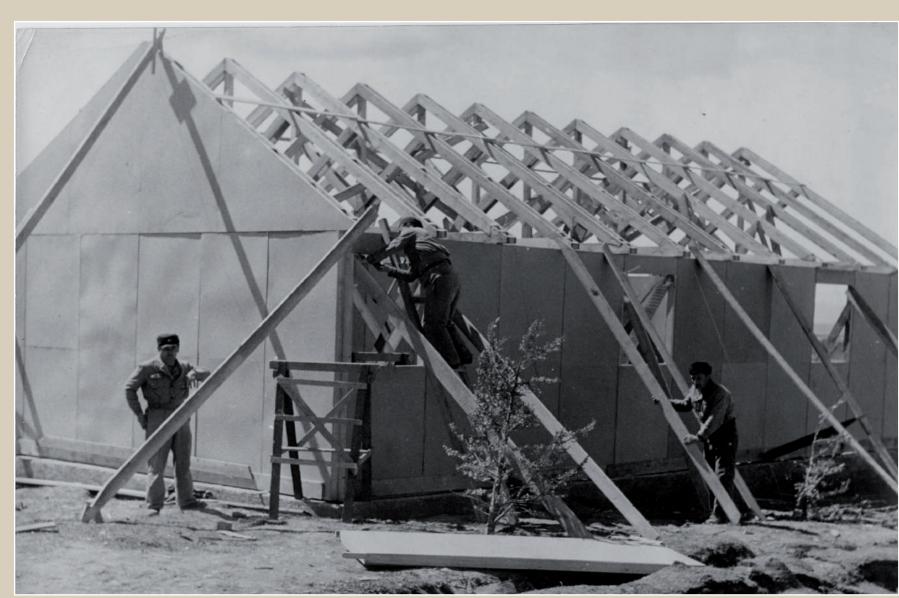
chiesetta dove il Parroco Don Antonelli (istriano) celebrava la Messa la domenica.

Grande fu l'attivismo e il lavoro delle donne.

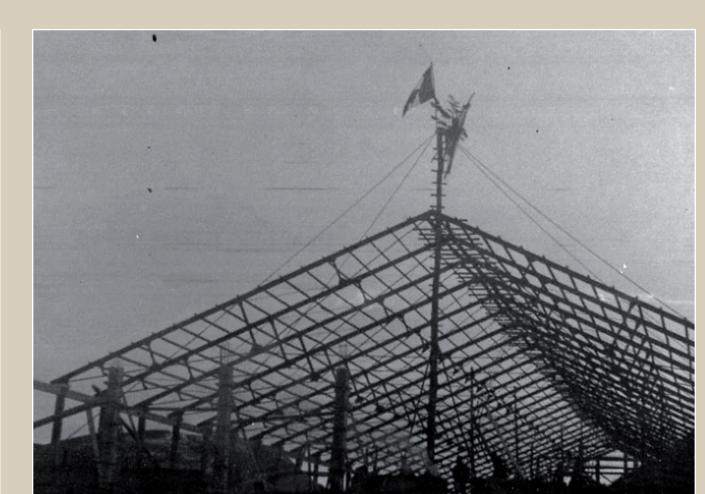
Molte lavorarono nella fabbrica di legno compensato;
Cesira Peres lavava e aggiustava i calzini degli operai;
Giannina Lolli – che aveva lasciato un ristorante
a Monteveglio – organizzò la Mensa della Marina
e insegnò a cucinare; Betta Preto, oltre a vendere
latte e ortaggi, faceva le pulizie nella casa
di Don Antonelli e dell'amministratore della ditta Borsari,
il signor Failoni.



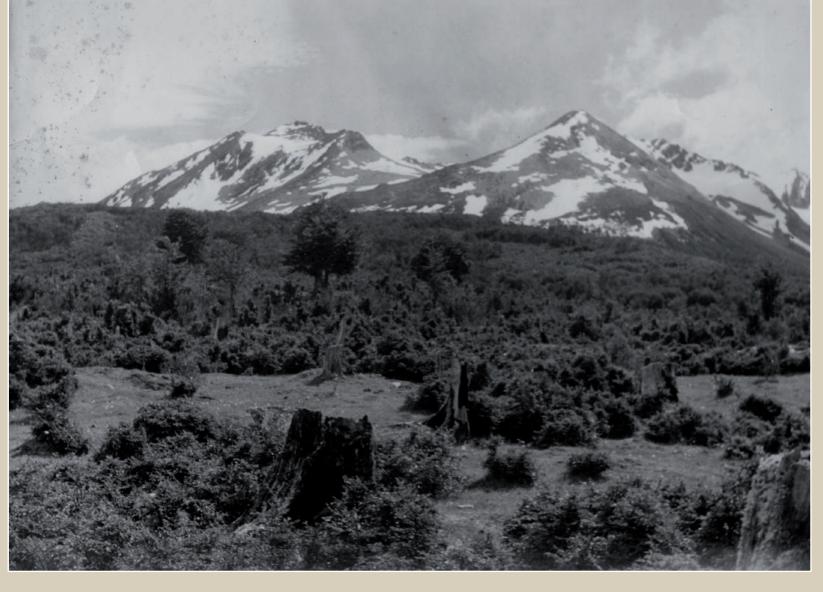
Le fondamenta



La prima costruzione

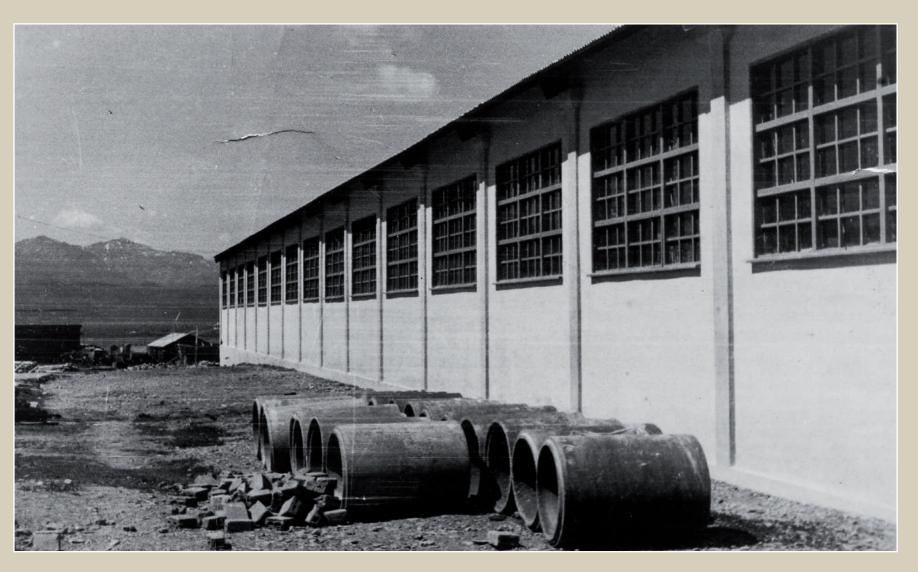


Tradizioni italiane a Ushuaia: le bandiere, italiana e argentina, issate al raggiungimento del tetto



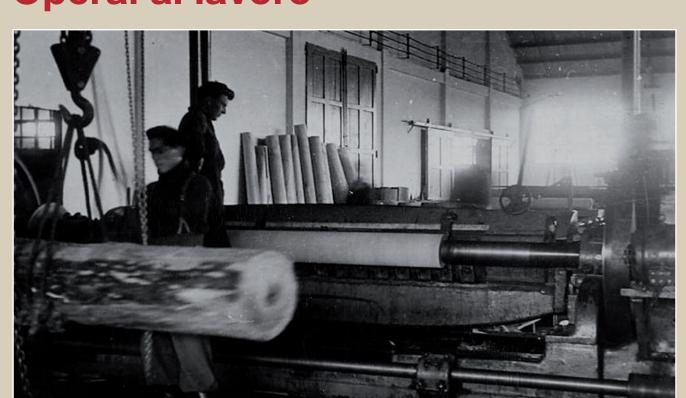
Il primo villaggio, prima e dopo le costruzioni





ECLI PAGRORI RORZA

Operai al lavoro





La fabbrica di compensato







15 Il lavoro, non solo a Ushuaia



Monte Olivia, Ushuaia, Tierra del Fuego



Un gruppo di tecnici si appresta a recarsi a fare rilievi topografici sul Monte Olivia. Nell'occasione fu attraversato il confine con il Cile

Tu necessario "esplorare" tutto il territorio circostante per procedere alla dotazione di servizi importanti, anzitutto l'elettricità (fu poi costruita una centrale idroelettrica) e per creare le condizioni per i successivi lavori per lo sviluppo di Ushuaia. Fu verificata la provenienza e misurata la portata e la pendenza delle acque del Rio Olivia (dove fu costruita una diga) e di tutte le acque della zona delle pendici del monte Olivia.

Si crearono le condizioni per la fase successiva dei lavori: la costruzione di case in muratura.



Scatolette come pasti durante i sopralluoghi. Sullo sfondo il Cile



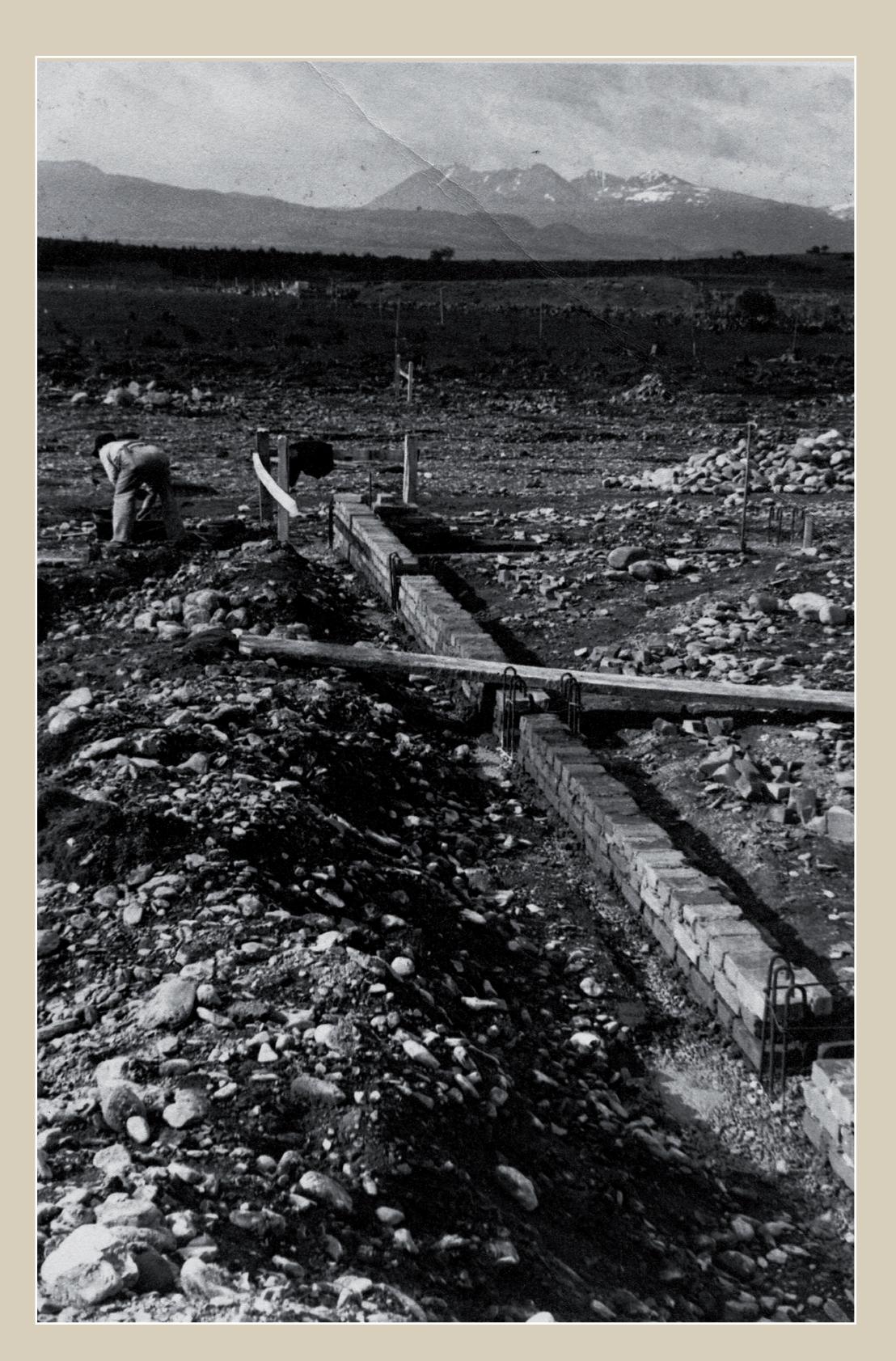
16 Le costruzioni in muratura

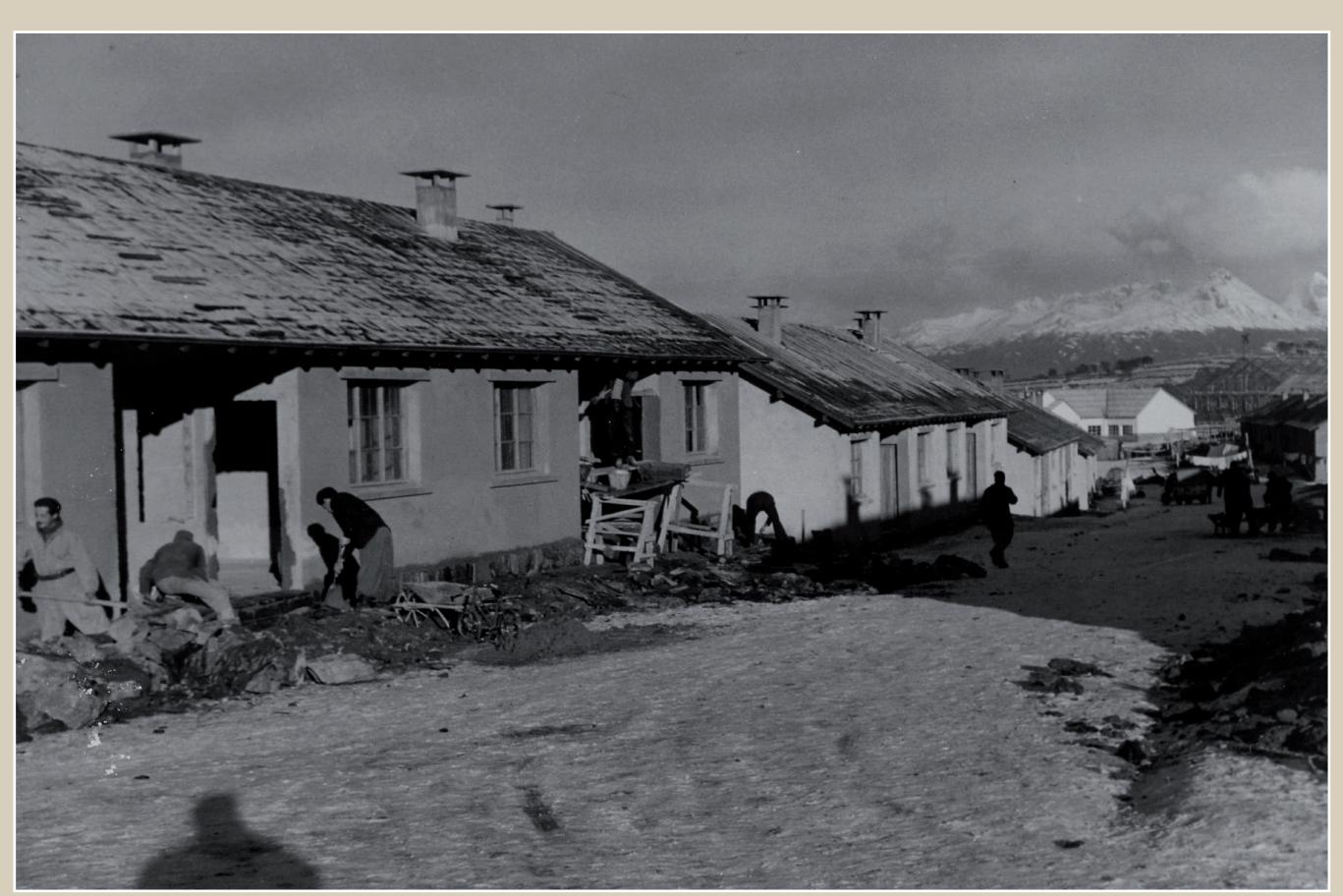
Agli inizi del '49, rapidamente terminati gli edifici prefabbricati, iniziò il lavoro per costruire edifici in muratura, sia per gli emigrati italiani che per gli ufficiali della Marina.





Le case in muratura per gli ufficiali





Le case in muratura per gli Italiani



17 La vita sociale e il tempo libero

Il lavoro lasciò spazio anche al divertimento, alla vita sociale, allo sport.

La mensa dove mangiavano gli Italiani era il posto di ritrovo per gli Argentini, i Cileni, gli Jugoslavi di Ushuaia, che partecipavano ai balli, alle elezioni di miss e ai giochi.

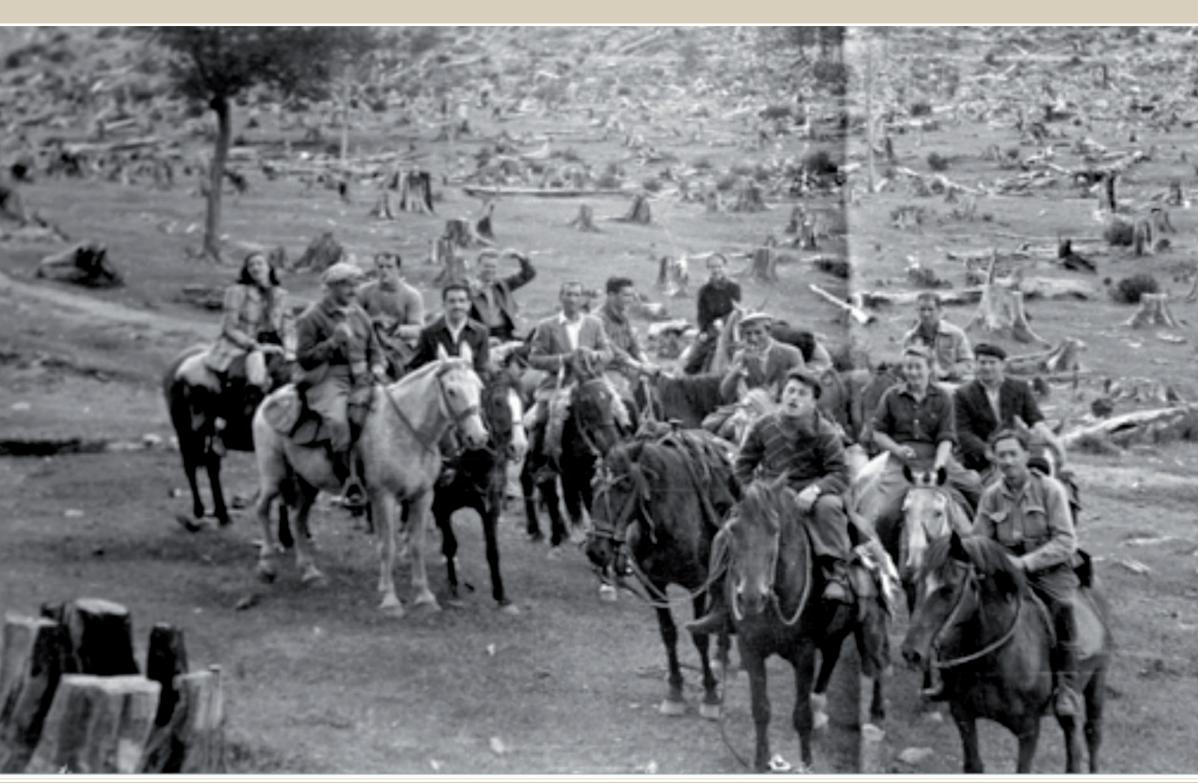
Si andava a caccia, si sciava sulla strada principale del villaggio, si giocava a calcio, si andava a cavallo, soprattutto la domenica, verso Monte Olivia e il Cile.

Si inventò persino un nuovo gioco di carte.

Non mancarono gli scherzi, come quello fatto ad alcuni creduloni, spinti a cercare l'oro dopo che era stata sparsa in un ruscello della limatura d'ottone!

Per molti, soprattutto gli uomini soli, la nostalgia prevaleva su tutto e veniva superata (insieme al freddo) bevendo "l'anis 8 hermanos"!

Raramente si poteva anche leggere qualche giornale arrivato dall'Italia.



Passeggiate a cavallo – Ushuaia, 1948



Si festeggia il capodanno



Festa di Natale in cantiere. Nel cesto si notano le sfrappole, tipico dolce bolognese, singolare connubio con l'asado



Ernesto Tagliani gioca con il suo cane "Puma" ai piedi del Monte Olivia





E. Tagliani e N. Pallotti guardano la prima rivista italiana giunta a Ushuaia con una nave militare.

18 Le polemiche. Le "diserzioni"

Domenica 20 Novembre 1949

I nostri emigrati ad Ushuaia
stanno bene e godono ottima salute
Una lettera dell'Ambasciatore Arpesanifa giustizia delle invenzioni
e delle accuse propalate e diffuse ultimamente dalla stampa di sinistra



Aldo Freddo nel Villaggio Vecchio, Ushuaia, 1949



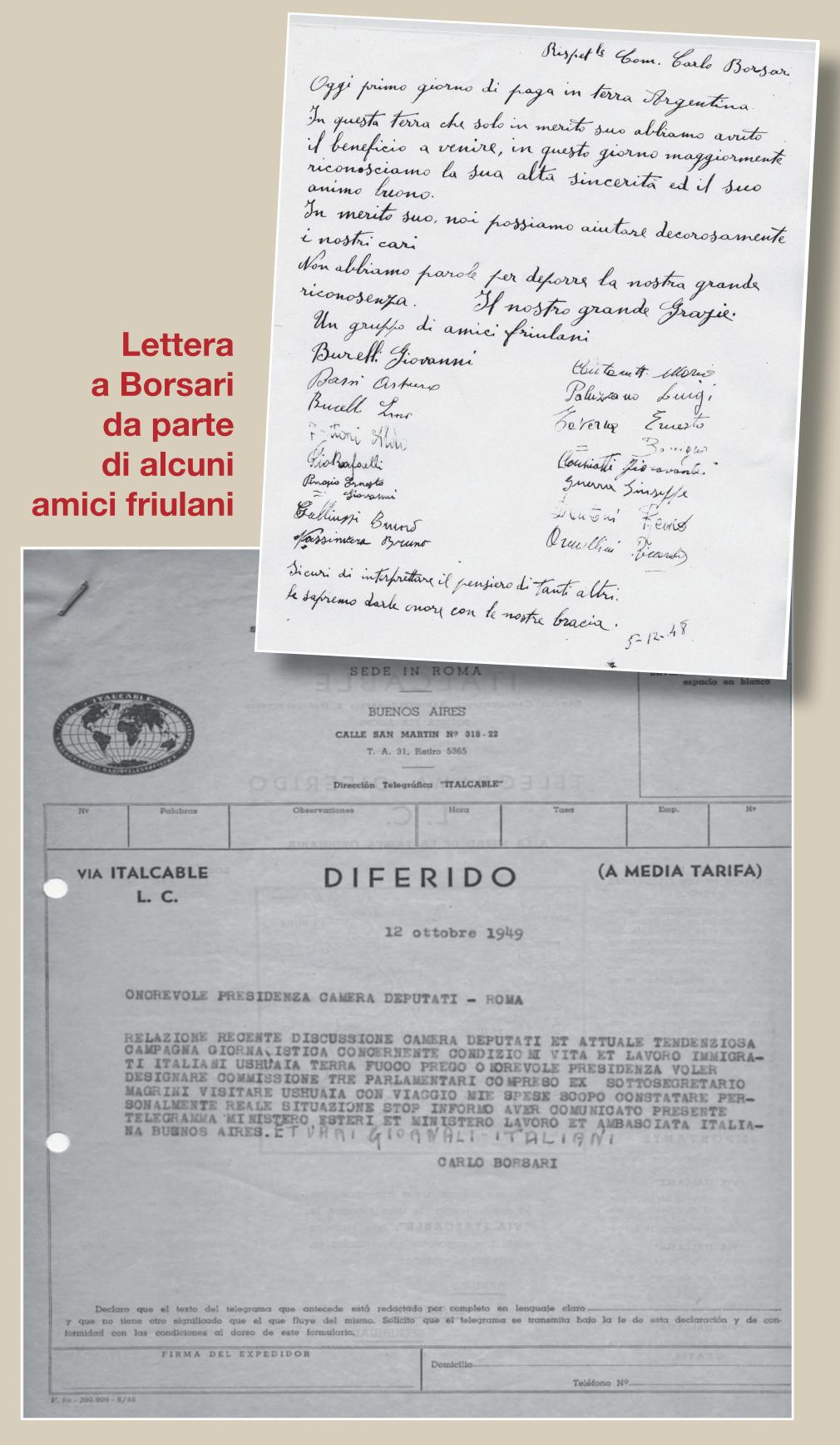
Fernando Lolli al lavoro

In dai primi mesi in Italia si svilupparono polemiche sulle condizioni degli emigrati ad Ushuaia e una vera e propria campagna denigratoria verso l'impresa Borsari. Diversi giornali scrissero articoli, spesso discordanti. Fu presentata anche un'interrogazione parlamentare. L'Ambasciatore italiano in Argentina, Arpesani, inviò a Ushuaia il Console dott. Stampa e l'osservatore della C.G.I.L. Mario Baldelli, quindi scrisse al Sindaco di Bologna Giuseppe Dozza: "le condizioni generali dei nostri lavoratori sono relativamente buone. Le notizie pessimistiche pubblicate da una parte della stampa italiana devono ritenersi esagerate. Ushuaia è un centro di vita di sicuro avvenire".

Diversi lavoratori, soprattutto friulani, scrissero a Borsari lettere di "ringraziamento e soddisfazione".

Altri decisero di lasciare Ushuaia anche prima della scadenza del contratto a causa delle condizioni di lavoro e abitative, del clima molto rigido, del ritardo nell'arrivo delle famiglie.

Altri ancora a fine '49 abbandonarono Ushuaia a seguito di un terremoto.



Telegramma inviato da Borsari alla Camera dei Deputati il 12.11.1949

19 L'arrivo della seconda nave e delle famiglie

La nave "Giovanna C." partì da Genova il 5 agosto 1949 e giunse a Ushuaia il 7 settembre, dopo avere fatto scalo a Dakar, Montevideo, Buenos Aires, Puerto Belgrano e Rio Gallegos.

A bordo alcune centinaia di passeggeri e alcuni clandestini: 253 maschi e 275 femmine.

Molte persone (circa 270) sbarcarono a Puerto Belgrano e a Rio Gallegos, dirette alle miniere di carbone di Rio Turbio. L'arrivo fu diverso da quello del "Genova". Il clima non era buono. Gli Italiani già a Ushuaia accolsero i "nuovi arrivati" con un cartello di benvenuto.

La maggior parte delle donne arrivate nella seconda spedizione si "ricongiunse" con il proprio marito, in gran parte per averne condiviso il progetto emigratorio e, in alcuni casi, in ossequio alla cultura prevalente del tempo, che prevedeva che "la moglie segue il marito".



"Giovanna C"



Settembre 1949 Ushuaia. Arrivo degli emigranti con la "Giovanna Costa"

REGIONE	PROVINCIA	NUMERO	TOTALE PER REGIONE	% PER REGIONE
Calabria	Cosenza	4	4	0,8
Piemonte	Alessandria	1		
	Torino	5	6	1,1
Marche	Pesaro	36	36	6,8
Toscana	Arezzo	2		
	Siena	1		
	Firenze	8	11	2,1
Puglia	Foggia	1		
	Bari	3	4	0,8
Veneto	Belluno	27		
	Treviso	3		
	Venezia	1		
	Verona	60		
	Vicenza	1	92	17,4
Lombardia	Como	1		
	Milano	2	3	0,6
Emilia Romagna	Bologna	89		
	Ferrara	10		
	Forli	11		
	Parma	1		
	Piacenza	2		
	Ravenna	5		
	Reggio Emilia	7	125	23,7
Sicilia	Enna	2	2	0,4
Liguria	Genova	4	4	0,8
Umbria	Terni	1		
	Perugia	57	58	11,0
Lazio	Roma	12	12	2,3
Trentino	Bolzano	8		
Alto Adige	Trento	17	25	4,7
Friuli	Udine	137		
Venezia Giulia	Trieste	8	145	27,5
Senza dati		1	1	0,2
Totale		528	528	100,0
				·

Distribuzione degli emigranti secondo provenienza, 1949

20 I bambini



Carlo Borsari e Don Antonelli con i bambini

La presenza dei bambini testimoniò la grande vitalità dell'emigrazione italiana ad Ushuaia. Dall'Italia arrivarono, con le due navi, 257 bambini fino ai 14 anni di età, ai quali si aggiunsero quelli nati dopo l'arrivo (il primo fu Marco David, il 2 settembre 1949). Per loro il freddo fu tutt'altro che una sofferenza e la neve una realtà molto divertente. Significò potere pattinare, magari su piste gelate e con slitte fatte di

latta. Nelle tante ore di luce si poteva giocare fino a

"dimenticare" di tornare a casa.

Si costituirono anche due "bande": i ragazzi del Villaggio Vecchio, quasi tutti italiani, e quelli del resto della cittadina.

E poi fare festa per i tanti compleanni, e vedere da vicino animali sconosciuti: pinguini, leoni marini, volpi rosse, tante specie di uccelli.

Per studiare alcuni "emigrarono" verso le scuole salesiane più a nord o addirittura a Buenos Aires.



Inverno 1955 a Ushuaia. I bambini della colonia bolognese giocano con la neve



Si festeggia il compleanno di Marco David



Famiglia David, Ushuaia, 1955 circa



Famiglia di Cesare Magni, 1952 circa



Alberto Serenari insieme ai figli, Ushuaia

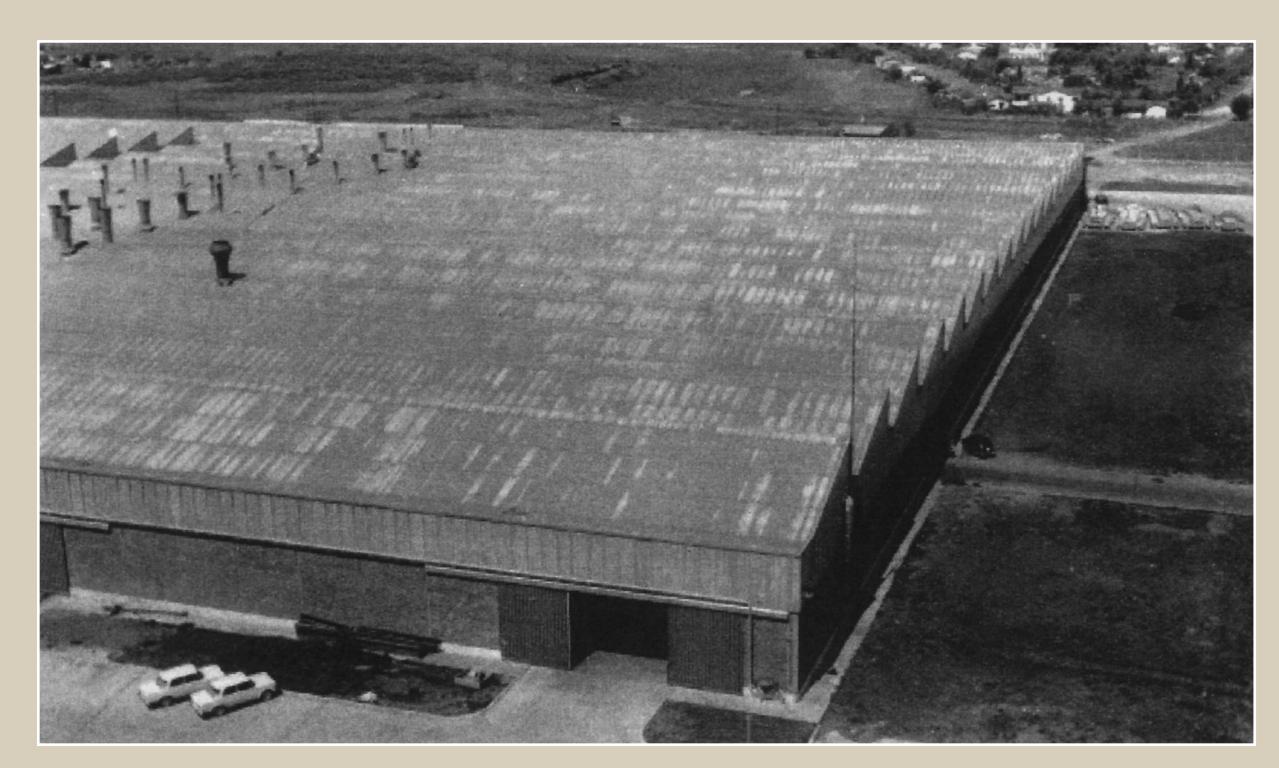


Cesira Peres con le figlie Elvi e Paola, Ushuaia, 1950



Nello Pallotti e famiglia, Ushuaia

21 Percorsi successivi



Tagliani y Triches S.r.I., costruzione di un fabbricato per FIAT – CONCORD S.A., Buenos Aires, Argentina 1962



Il giorno dello sfratto della famiglia David



La casa della famiglia David dopo lo sfratto



Dante Buiatti, 2004 circa



Ancilla D'Agostino con i figli Ado e Carlo, 1948

Aparte alcune famiglie rimaste a Ushuaia, dove risiedono tutt'ora (come i Preto, i Pontoni, i Teggi, i Motter, gli Henninger, i Gortan, i Buiatti, i Magni, etc..) e dove hanno promosso attività autonome in vari campi (commercio, turismo, edilizia e costruzioni etc..), si può affermare che la città fu lasciata dagli emigrati a "ondate" successive. Alcuni partirono a pochi mesi di distanza dall'arrivo, altri dopo il terremoto, altri ancora dopo, negli anni dal 1955 al 1965.

Altri "risalirono" l'Argentina, come i Tagliani, giunti a Buenos Aires nel 1953, dove continuarono la loro attività di imprenditori soprattutto nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche nel nord del Paese; o i Tarantini che si trasferirono a Cordoba dove lavorarono nel settore edilizio, o i Canè che aprirono un ristorante a Tunuyan (Mendoza).

Diversi trovarono lavoro in altri paesi dell'America Latina, come Daniele Triches, che operò nel nord del Venezuela nella costruzione di opere pubbliche.

Alcuni addirittura furono "sfrattati", come la famiglia David nel 1961, per consegnare le loro case agli ufficiali della marina militare.

In date diverse molti rientrarono in Italia e misero a frutto l'esperienza lavorativa di Ushuaia, come Martino Rossi, partito giovane muratore ventenne e al rientro diventato imprenditore edile al suo paese, Sasso Marconi. Molte altre testimonianze sono state raccolte e pubblicate nel volume "Da Bologna al fin del mundo" e registrate nel documentario "Orizzonte Sud".

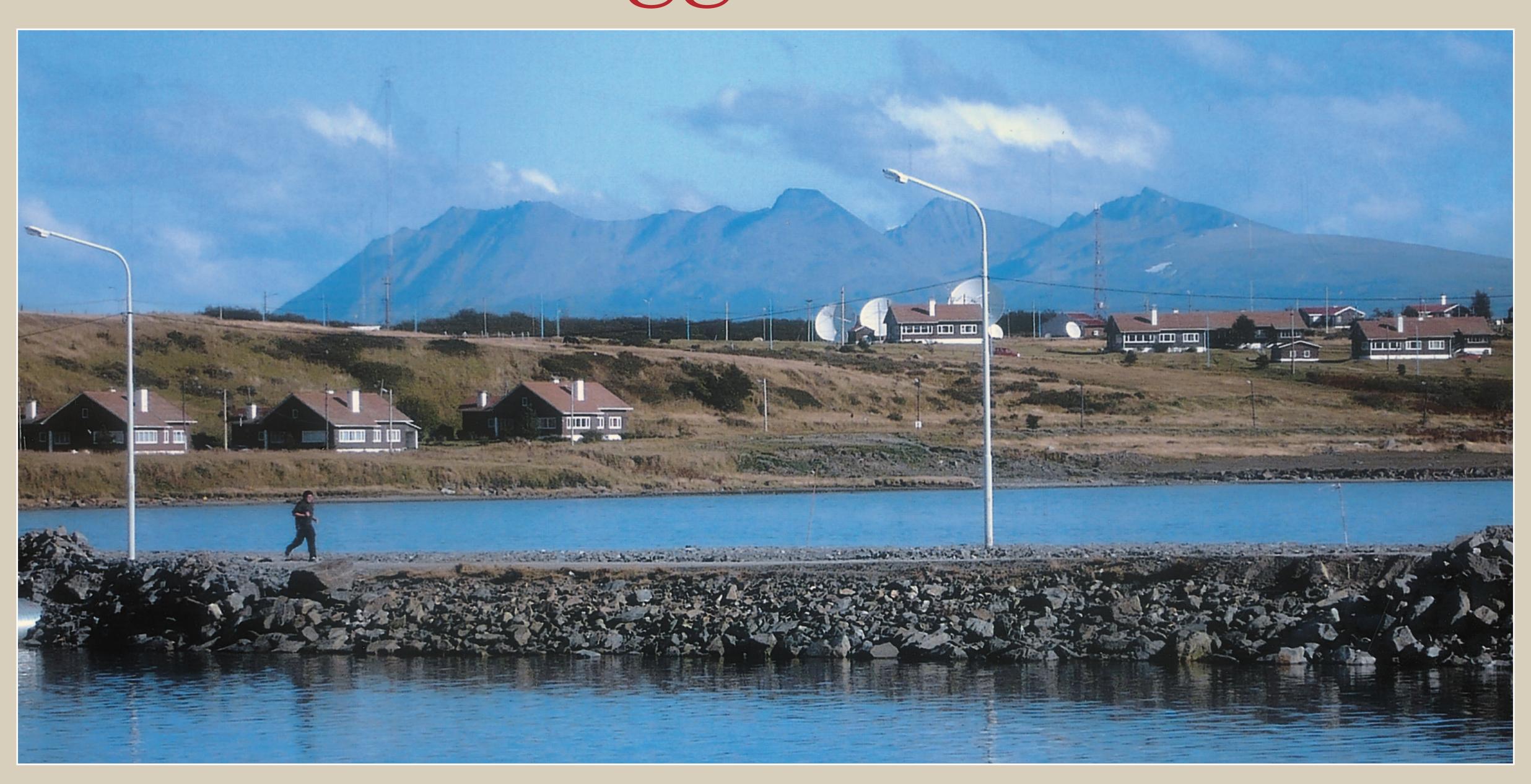


Famiglia Teggi, 1969



Elisabetta Preto insieme ai figli Catalina e Ruggero, Ushuaia, 2007

22 Ushuaia oggi





ggi Ushuaia è una famosa meta turistica internazionale, raggiungibile in aereo e con grandi navi da crociera.

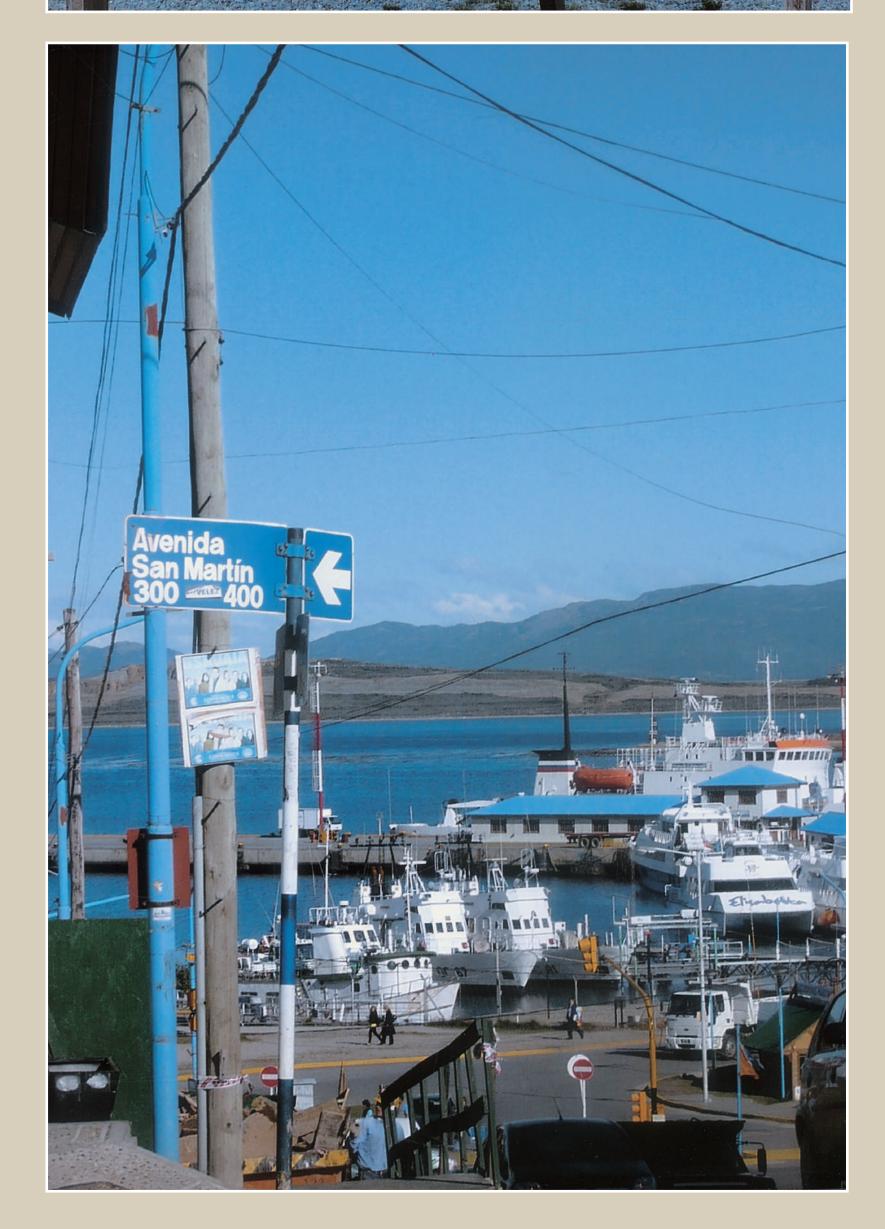
Se nel 1948, all'arrivo degli Italiani, si contavano circa duemila abitanti, oggi a Ushuaia vivono oltre 50.000 persone.

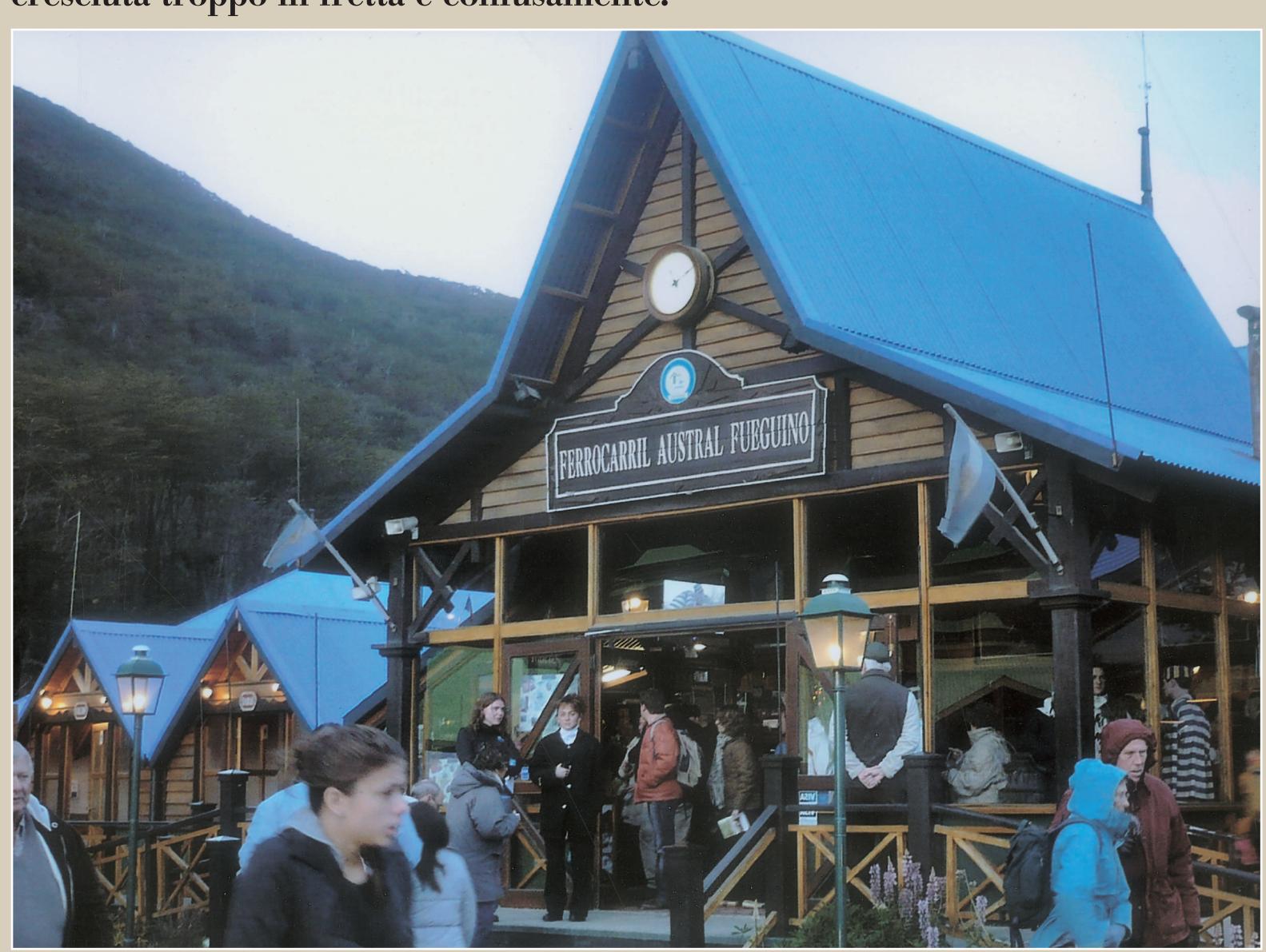
Il vecchio carcere, divenuto museo, ospita anche un settore dedicato agli Italiani di Borsari; il vecchio treno usato dai prigionieri per andare a tagliare il legname nel bosco percorre il circuito del Parco Nazionale della Terra del Fuoco.

Il freddo e la neve che avevano fatto "scappare" molti emigrati consentono oggi di praticare sport quali lo sci, lo snowboard, il pattinaggio.

Si può percorrere il canale Beagle a bordo di veloci e comodi catamarani. Insieme a fantastici paesaggi montani e marini si possono vedere i tanti tipi di pinguini, i leoni marini, le volpi rosse, i guanaco, i cormorani e molteplici specie di uccelli australi.

Fa piacere constatare che molte delle case in legno e in muratura, costruite dagli Italiani non sfigurano in questa nuova città che alcuni considerano forse cresciuta troppo in fretta e confusamente.





23 I ricordi. Conclusioni della storia

Tricordi dei protagonisti dell'emigrazione del 1948/'49 sono vivissimi, come dimostrano le testimonianze raccolte da Rosa María Travaglini nel libro e nel documentario su questa straordinaria vicenda.

Tutti raccontano, insieme alla loro "storia" personale e delle loro famiglie, quella di amici e colleghi di viaggio e di lavoro, sia a Ushuaia che negli anni successivi.

Molti affermano di essere portatori di una duplice identità, italiana e argentina, alla quale non possono e non vogliono rinunciare.

Talvolta il tempo trascorso e le personali interpretazioni dei fatti danno luogo a versioni contrastanti, come ad esempio sulla figura di Carlo Borsari, sulla corrispondenza fra le promesse del contratto e la realtà vissuta a Ushuaia, sulle date di alcuni eventi etc..

Ad ogni modo dall'insieme dei ricordi scaturisce una verità certa: il sacrificio, l'audacia, il coraggio degli Italiani emigrati rimarranno sempre nella storia di entrambi i popoli.

Vorremmo consegnare tutto questo alle generazioni più giovani, perché possano conoscere e approfondire la storia del '900 e magari guardare con maggior consapevolezza ai fenomeni migratori di oggi.







