

“Pionieri del progresso”: l’impresa Borsari in Terra del Fuoco

di Lia Sezzi e Nora Sigman

1. *L’impresa Borsari e il dopoguerra italiano*

Gli anni del dopoguerra in Italia sono segnati da fame, città distrutte e disoccupazione, tutte valide ragioni per indurre i nostri connazionali a prendere la via dell’emigrazione. Per molti, invece, quelle sfavorevoli circostanze costituirono un incentivo al riscatto, uno stimolo per dimostrare la capacità dell’Italia di costruire un modello di società efficiente. Il sogno di un mondo migliore, la grande utopia degli anni del dopoguerra, implicò anche la partecipazione di una quota consistente della popolazione emiliana.

In Emilia Romagna la fase della ricostruzione coinvolse uomini e donne che contribuirono a trasmettere, con l’orgoglio tipico di chi si sente protagonista, quel patrimonio di valori e pratiche che è servito da presupposto a storici e sociologi per creare la categoria del cosiddetto «modello emiliano», caratterizzato da uno sviluppo basato su un’economia diffusa e sulla specializzazione flessibile incentrata su una rete di piccole e medie imprese localizzate in aree distrettuali¹. Un modello, oggi noto in Italia e all’estero, che in un paese dalla debole identità nazionale trovava nel comune una fonte di identità collettiva e nel Partito comunista, partito egemonico nella maggioranza dei consigli comunali, la voce, la rappresentanza di una parte consistente del tessuto sociale.

Tale modello è incentrato sulla solidarietà, patrimonio della tradizione comunitaria, sulla cultura del lavoro e sull’etica della responsabilità professionale e del rispetto sociale. È un’autorappresentazione che, se dà voce alla maggioranza della popolazione, esclude tuttavia altre esperienze, altre memorie, come quelle di chi scelse, per i più svariati motivi, di emigrare.

Nel secondo dopoguerra, infatti, riprende con forza l’emigrazione italiana all’estero, un fenomeno che, nonostante sia stato cancellato dall’immaginario regionale, coinvolge, fino alla metà degli anni cinquanta, anche questa zona interessata dai licenziamenti e scossa dall’inasprirsi del conflitto sociale.

Tra gli emigranti del dopoguerra si trovano i delusi, coloro che temono lo

¹C. Trigilia, *Grandi partiti e piccole imprese*, Il Mulino, Bologna 1986; C. Carboni, *La Terza Italia* in *Lezioni sull’Italia repubblicana*, Donzelli, Roma 1994.

scatenarsi di un nuovo conflitto e quelli che sognano un lavoro sicuro o un futuro migliore e sono attratti dalle proposte fatte dai preti del paese, dai racconti delle famiglie già residenti all'estero o dagli annunci pubblicati sui giornali. Ci sono anche individui che hanno mostrato simpatia per il passato regime, altri che grazie al fascismo, tramite l'industria bellica, gli investimenti o le avventure d'affari in Abissinia, si sono arricchiti e che, terminata la guerra, sono alla ricerca di nuove mete. Si tratta perlopiù di piccoli e medi imprenditori o semplici avventurieri che individuano nel continente americano un'opportunità di arricchimento.

In quest'articolo intendiamo raccontare la vicenda dell'industriale bolognese Carlo Borsari che tra il 1948 e il 1949 trasferì a Ushuaia (Terra del Fuoco argentina) 1070 persone e tutto il necessario per fondare in quelle latitudini australi non solo un'impresa ma una vera e propria città. Si tratta di un'esperienza emigratoria quasi unica nel suo genere, sia per le sue dimensioni sia perché nella spedizione si rispecchiano problematiche politiche ed economiche, progetti individuali e sociali diversificati. Alla voglia degli italiani di scappare da situazioni imbarazzanti o difficili sotto il profilo economico e sociale si unisce l'intenzione sul versante argentino di costruire un paese moderno e la volontà di un uomo, Carlo Borsari, di intraprendere una nuova avventura. Occorre poi ricordare che quest'esperienza è stata spesso collegata alla fuga di alcuni personaggi legati a diverso titolo col regime fascista.

È nostra intenzione narrare solo un pezzo di questa storia, quella legata all'insediamento di una ditta italiana in Argentina. Senza dimenticare la complessità di motivazioni che spinsero 1.070 persone ad abbandonare il loro paese natale per intraprendere un viaggio con un destino poco conosciuto, abbiamo fatto ricorso ai percorsi biografici di alcuni dei protagonisti della vicenda per riempire i vuoti che lasciano i documenti scritti e per delucidare gli eventuali legami di alcuni dei protagonisti col passato regime.

2. Perché l'Argentina?

Il secondo dopoguerra vide riprendere i flussi migratori italiani. La maggior parte degli espatri si dirigeva verso l'Europa (61,5% tra il 1946 e il 1961). L'Argentina però fu la meta prediletta per coloro che volevano oltrepassare l'Oceano: dei 1.423.770 espatri nei paesi americani, più di 3/5 (62,5%) si dirigevano in America del sud, fra cui il 54,5% in Argentina². Il flusso migratorio verso questo paese raggiunse il suo apice negli anni tra il 1948 e il 1952 per poi declinare, e di fatto esaurirsi, negli anni successivi.

Questa emigrazione ebbe una certa presenza anche nell'Emilia-Romagna:

²L. Favero - G. Tassello, *Cent'anni di emigrazione italiana*, in G. Rosoli (a cura di), *Un secolo di emigrazione italiana*, Cser, Roma 1976, p. 42.

tra il 1951 e il 1965 l'emigrazione proveniente da questa regione rappresentava il 2% dei 115.041 espatri italiani verso il paese latinoamericano³.

La scelta argentina fu favorita dalla stipulazione, il 21 febbraio 1947, a Roma, dell'accordo di emigrazione italo-argentino. Il governo peronista inoltre considerava la promozione dell'immigrazione come una componente essenziale del programma di industrializzazione del paese, da realizzarsi mediante lo sviluppo di un'industria sostitutiva delle importazioni e preferibilmente decentrata in zone poco popolate quali il sud del paese.

A partire dalla crisi mondiale degli anni trenta, infatti, l'Argentina aveva radicalmente modificato la sua struttura economica. Fino ad allora, questo immenso paese di 3.761.271 kmq (ottavo al mondo per superficie) era sopravvissuto grazie alla sua condizione di granaio del mondo. Grandi estensioni disabitate, in mano a pochi latifondisti, si alternavano ai centri urbani, tra i quali spiccava per numero di abitanti e aspetto cosmopolita Buenos Aires.

Le misure protezionistiche adottate dai paesi europei e dagli Stati Uniti per superare la crisi degli anni trenta produssero un sensibile calo delle esportazioni e, di conseguenza, della produzione agricola e dell'allevamento del bestiame. Contemporaneamente, la diminuzione delle importazioni favorì un certo decollo del settore secondario: accanto alla tradizionale industria di trasformazione dei prodotti agricoli si svilupparono nuove produzioni industriali (tessile, metallurgica, del legno, delle bibite, ecc.) e fece la sua comparsa un ceto imprenditoriale più moderno.

Le condizioni venutesi a creare durante la seconda guerra mondiale diedero un'ulteriore spinta al processo di industrializzazione. In un primo tempo la guerra produsse in Argentina un collasso commerciale ancora più grave di quello causato dalla Grande depressione. La difficoltà di esportare derrate agricole e l'aumento dei prezzi dei prodotti importati favorirono tuttavia la crescita industriale e la sua diversificazione. Tra il 1935 e il 1945, infatti, la produzione industriale triplicò mentre la produzione del settore agricolo e zootecnico non riuscì neppure a raddoppiare.

Fu in questo contesto storico e grazie ai voti degli operai giunti in città dalle regioni interne del paese per lavorare nelle nuove industrie, che Juan Domingo Perón vinse per prima volta le elezioni in Argentina. Il neopresidente darà impulso al processo di industrializzazione avviato negli anni precedenti incentivando le attività volte a sviluppare il mercato interno – scoraggiando nel contempo la produzione destinata al mercato internazionale – e modificando i prez-

³Nell'Italia centro-settentrionale questa emigrazione ebbe rilevanza anche nel Veneto (6,5%), nelle Marche (2,7%) e nel Lazio (2,8%), mentre nell'Italia meridionale il contributo fu molto più alto: Abruzzo-Molise 12,4%; Sicilia 12,7%; Campania 15,8% e Calabria 27,9%. Cfr. M. Nascimbene, *Erdución estadística emigración italiana por región y provincia de origen y principales países americanos de destino*, Informes científicos conicet, Buenos Aires 1985, Quadro n° 7, p. 17 bis. Rielaborazione in base ai dati dell'*Annuario statistico italiano*, anni 1951-1965, Istat, Roma.

zi relativi ai fini di una più equa distribuzione del reddito nazionale. Inoltre, Perón sosterrà l'espansione della spesa pubblica attribuendo allo stato un ruolo centrale nella produzione e nella distribuzione dei beni, anche in funzione della creazione dello stato sociale.

Per raggiungere tali obiettivi, questo immenso paese quasi spopolato aveva bisogno di un sostenuto apporto demografico che le nazioni europee potevano facilmente fornire. «La variabile popolazione era – perciò – percepita come parte integrante del progetto di sviluppo»⁴: l'Argentina aveva bisogno di manodopera specializzata ma anche di capitali e di tecnici. La stessa Costituzione, varata dal governo peronista nel 1949, conteneva diversi articoli che facevano riferimento alla questione demografica. Infine, Perón creò numerosi organismi per sviluppare l'industria e per promuovere l'immigrazione e l'insediamento di imprese.

Nel 1946 fu creata la Daie (Delegazione argentina di immigrazione in Europa) con sede a Roma; il 4 giugno 1947 il Centro nazionale emigrazione con sede a Genova e, nel 1949, la Direzione nazionale di migrazioni che si accollò tutti i compiti che fino allora erano stati svolti dalla Direzione nazionale di migrazioni, la Delegazione argentina di migrazione in Europa, la Commissione di selezione e collocamento di immigranti, l'Istituto etnico nazionale e la Direzione di protezione all'aborigeno.

Nel febbraio del 1948 fu invece creata a Buenos Aires la Commissione nazionale di insediamento di industrie (C.o.n.r.i.) col compito specifico di «studiare e dirigere il trasferimento in Argentina di complessi industriali stranieri e delle relative maestranze»⁵.

La carenza di manodopera e la difficoltà di trovare imprese argentine disposte a trasferirsi in territori decentrati e inospitali della Repubblica resero poi particolarmente conveniente la stipulazione di contratti con imprese straniere. I contrasti con gli Stati Uniti da un lato e l'anticomunismo dall'altro, rendevano gli imprenditori europei, e in particolare gli italiani, i candidati più ambiti. Tale preferenza derivava anche da una lunga tradizione di insediamento di imprese italiane nel paese, soprattutto nelle aree di Buenos Aires, Rosario e Mendoza e dall'apporto determinante fornito dai nostri connazionali ai due gruppi motori della modernizzazione del paese: la manodopera e l'incipiente borghesia industriale. Fu quest'ultima, tra l'altro, ad assumere la direzione della Federazione delle società italiane (Feditalia) a partire dal 1912, data della sua creazione.

Dei settantuno insediamenti industriali approvati nel 1948 dalla C.o.n.r.i. cinquantanove erano italiani e l'Impresa Borsari, descritta come una azienda di origine bolognese dedita alle costruzioni edilizie, ferroviarie e di strade, era la prima a essere citata.

⁴E. Oteiza, S. Novick e R. Aruj, *Inmigración y discriminación. Política y discursos*, Trama editorial, Buenos Aires 2000, p. 100 (t.d.a).

⁵«Notiziario dell'emigrazione», aprile 1950, ministero degli Affari esteri, Direzione generale dell'emigrazione, Tipografia riservata al ministero degli Affari esteri, Roma 1950.

La preferenza mostrata dal governo peronista nei confronti degli industriali italiani in una fase, quella del secondo dopoguerra, in cui numerosi esiliati e rifugiati politici intendevano o erano costretti ad abbandonare l'Europa, è stata anche interpretata come una manifestazione di simpatia del generale Perón verso il fascismo. È un fatto risaputo che tra i dirigenti delle ditte trasferitesi in Argentina comparissero diversi personaggi più o meno compromessi con il regime sconfitto. Il tema è da tempo oggetto di studio: certo è, tuttavia, che la politica immigratoria peronista prevedeva una serie di indagini e controlli per impedire l'arrivo di comunisti nel paese mentre, al contrario, il governo argentino si dimostrò assai tollerante nei confronti dei rifugiati nazisti, o fascisti, soprattutto nel caso di tecnici o eventuali portatori di capitali. La stessa ditta Borsari è stata vista come una pagina nera della storia dell'emigrazione italiana in quanto legata alla fuga di elementi fascisti.

Va comunque sottolineato che Borsari si mostrò disponibile a trasferire la propria impresa in una delle zone più inospitali dell'Argentina e che il progetto peronista prevedeva la promozione del decentramento geografico oltre al popolamento e all'industrializzazione delle zone meno servite e attrezzate del paese. A integrazione di tale progetto, il 16 giugno 1948 fu varato il decreto «Piano di fomento e sviluppo industriale nel territorio nazionale di Tierra del Fuego», e la ditta bolognese era, a giudicare dai documenti, specializzata nella «costruzione di edifici, strade, opere idrauliche, ponti, cemento armato e tunnel, in zone fredde dell'Europa»⁶. Dagli attestati, tuttavia, non risulta chiaro se l'impresa Borsari fosse effettivamente attrezzata per realizzare lavori di tale ampiezza. Quello che si sa con certezza è che la ditta, con sede a Bologna in via Cá Selvatica n. 4, era una falegnameria che produceva mobili e, in particolare, sedie. Ne è una conferma la testimonianza di Antonio Teggi, di Ruffeno Mussiolo (BO), oggi residente a Ushuaia, che lavorava con Borsari prima del trasferimento dell'impresa in Argentina:

L'impresa Borsari era una falegnameria [...] si facevano molti sedili per i cinema all'aperto, ogni tipo di lavoro di falegnameria. Ci lavoravano circa 30 operai, mi ricordo di due sordomuti che facevano i falegnami, c'erano due donne, c'era l'ufficio, la segreteria. Lui ha trasferito tutto in Argentina, in Italia ha chiuso. Ha portato tutte le macchine qui⁷.

3. *La selezione del personale*

L'impresa aveva reclutato operai specializzati e tecnici provenienti da diverse regioni dell'Italia centrale e settentrionale, in prevalenza emiliani e friu-

⁶ Decreto del Poder Ejecutivo n° 15085 del 22 maggio 1948.

⁷ Intervista ad Antonio Teggi, Ushuaia, marzo 1997. Che si trattasse di una falegnameria è confermato anche dagli altri intervistati, Dante Buiatti e Odino Querciali.

lani, alcuni dei quali viaggiavano in compagnia delle famiglie. Le promesse dell'azienda fecero comunque presa su persone perlopiù già intenzionate a emigrare: gli orrori e le privazioni vissute durante la seconda guerra mondiale, al fronte o da civili, e il timore di un nuovo conflitto avevano convinto numerosi italiani a prendere la via dell'espatrio. Alcuni dei nostri connazionali residenti a Ushuaia, per esempio, erano già in possesso di un visto consolare, o avevano intenzione di richiederlo, per emigrare in Argentina, in Venezuela o in paesi del nord Europa, prima ancora di essere reclutati dall'impresa Borsari. Un incentivo determinante a lasciare il paese era costituito dalla difficile situazione interna del dopoguerra, caratterizzata da un alto tasso di disoccupazione e da condizioni di lavoro assai precarie, specie per chi, a torto o a ragione, veniva accusato di simpatie per il passato regime. È il caso di Odino Querciali, originario di Bondeno (FE), che, afferma, non trovava lavoro perché

quando ci furono le prime elezioni, che c'era il governo Parri, un governo di sinistra, si dava la caccia ai fascisti, io ero considerato un fascista perché ero andato volontario in Russia, a combattere contro il comunismo e non trovavo lavoro da nessuna parte a Ferrara⁸.

Ma anche chi un lavoro lo aveva, come Dante Buiatti, all'epoca giovane scalpellino, era spinto a emigrare per "progredire", per formarsi una famiglia a cui assicurare migliori condizioni di vita rispetto a quelle che si potevano garantire rimanendo in Italia, e dunque, perché non imbarcarsi per l'Argentina, un paese in cui «con un po' di buona volontà, era possibile realizzare qualcosa»?⁹.

La selezione del personale avvenne a Bologna presso la sede dell'impresa. Sempre nel capoluogo emiliano fu effettuata la visita medica – prevista dall'articolo 4 del contratto stipulato tra l'impresa e il ministero della Marina –, per verificare le condizioni sanitarie dei candidati e scartare eventuali aspiranti affetti da menomazioni e malattie contagiose o croniche. Già nel primo progetto di pianificazione economica e sociale presentato da Perón (Primo piano quinquennale dal 1946 al 1951) si fa riferimento a «un'immigrazione selezionata, culturalmente assimilabile e fisicamente sana, distribuita in forma razionale ed economicamente utile». Queste direttive si fanno esplicite nel 1946 con la costituzione della Daie, creatasi con lo scopo di selezionare immigranti in Italia e in Spagna – paesi affini all'Argentina in quanto "latini e cattolici" – ed espletare le pratiche per i visti di ingresso.

Dalle interviste, tuttavia, non risulta che le capacità professionali di tecnici e maestranze siano state accertate nel corso di un colloquio ma che ai candidati all'espatrio fosse stato sufficiente dichiarare il proprio mestiere. Un elemento fortemente discriminatorio era invece costituito dall'appartenenza politica dei candidati per cui, a «una selezione professionale e fisica» se ne affiancava

⁸ Intervista a Odino Querciali, Ushuaia, marzo 1997.

⁹ Intervista a Dante Buiatti, di Torreano di Martignano (Udine), Ushuaia, marzo 1997.

un'altra di natura «ideologica»¹⁰. La politica immigratoria promossa dal governo argentino non fu infatti una politica di «porte aperte» ma rivolta piuttosto a una selezione «orientata».¹¹

Non stupisce pertanto che il capitano di fregata Alfonso I. Galeota, responsabile della Subcomisión naval en Italia, il 1 luglio 1948, informasse i suoi superiori di essere venuto a conoscenza, in via non ufficiale, che nella lista del personale reclutato dall'impresa bolognese, circa 130 persone, figurasse «un certo numero di operai che a causa delle loro posizioni ideologiche è consigliabile scartare». L'ufficiale aggiungeva poi

di aver parlato con il signor Carlo Borsari e con l'ingegner Bertagni, i quali sono i più interessati, così hanno affermato, a non avere questo tipo di uomini tra la loro gente. Il sottoscritto ritiene che molti degli operai italiani, senza esserlo, si sono iscritti a un determinato partito politico, perché se non l'avessero fatto, sarebbe stato assai difficile per loro, per non dire impossibile, ottenere lavoro. Ciononostante, è stato comunicato all'impresa di procedere a rimpiazzare tutti quelli su si ottengono informazioni che ne mettono in dubbio le posizioni ideologiche¹².

Quanto queste ideologie fossero identificate con le sinistre si evince dal carteggio tra l'Ambasciata argentina in Italia, l'Ambasciata argentina in Vaticano e il ministero degli Affari esteri nei quali si parla costantemente del pericolo sovietico e dei tentativi dell'Urss e delle sinistre, dopo la sconfitta in Spagna, di infiltrarsi attraverso gli emigranti in America Latina e più specificamente in Argentina. Per sconfiggere tale pericolo l'Ambasciata argentina in Italia propose di chiedere informazioni alla Democrazia cristiana sulle persone che emigravano e «quando la Segreteria della Democrazia cristiana informa che una persona è di filiazione comunista si dovrà cercare di ratificare l'informazione chiedendo notizie al Partito monarchico e al Movimento sociale italiano, ambedue di destra»¹³.

4. *Da Bologna a Ushuaia*

Al di là della selezione ideologica il contratto tra il Ministero della marina e la ditta italiana, approvato il 22 maggio 1948, poneva le basi affinché Borsari

¹⁰ L. Senkman, *Etnicidad e inmigración durante el primer peronismo*, in «Estudios interdisciplinarios de América Latina y el Caribe», 1992, n. 2, pp. 19 e 21.

¹¹ S. Novick, *Políticas inmigratorias en argentina* in Oteiza, Novick e Aruj, *Inmigración y discriminación, Políticas y discursos*, cit., pp. 101-102.

¹² Archivo general de la Armada, Buenos Aires (d'ora in poi Aga), Comisión Naval en Europa 40, Información del Jefe de la Subcomisión Naval en Italia, Capitán de Fragata Aviador Naval Alfonso I. Galeota al Señor Director General del Personal Naval, Genova 1/7/1948.

¹³ Archivo ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (Amreyc) Italia, fascicolo 3, scatola 23, carta del Conserjero de Embajada al ministro de relaciones exteriores, 3/948.

«si stabili[sse] nel paese con il proprio personale, i propri macchinari e materiali da lavoro» per realizzare opere di costruzione nella Patagonia argentina¹⁴. In un primo momento, tuttavia, essa avrebbe operato in Terra del Fuoco, la regione più australe del paese, che dal 1943 era diventata un “territorio nazionale” – ossia un’area scarsamente popolata e di grande importanza strategica sotto il profilo geopolitico e militare – governato dalla Marina militare.

Il contratto tra il ministero della Marina e l’impresa Borsari prevedeva il trasferimento in Argentina di tecnici e operai, cento dei quali sposati e accompagnati dalla famiglia, duecento, invece, uomini scapoli o sposati senza famiglia (art. 2). Il ministero si faceva carico dei costi del viaggio e delle spese per ottenere i visti consolari necessari all’espatrio (art. 5); inoltre garantiva agli emigranti un alloggio provvisorio su una nave ormeggiata nel porto di Ushuaia, fino a quando non fossero state realizzate «abitazioni su terra» (art. 6). All’impresa si assicuravano lavori per quattro anni, da definirsi di volta in volta, soggetti a modalità di contrattazione variabili (artt. 7 e 8); venivano fissate le retribuzioni di operai e tecnici (anexo n. 2) ed esentati dal pagamento dei diritti doganali tutti i macchinari e gli strumenti necessari all’esecuzione delle opere commissionate dal ministero della Marina (art. 9)¹⁵.

Benché il contratto non lo specificasse, tecnici e maestranze avevano l’obbligo di rimanere almeno due anni alle dipendenze della ditta, come stabilito nell’accordo italo-argentino del 26 gennaio 1948 (art. 14), pena la perdita della condizione e dei benefici di immigrante e l’obbligo di risarcire il prezzo del passaggio marittimo pagato dal governo di Buenos Aires per il lavoratore ed eventuali familiari. Dice Antonio Teggi:

Noi dovevamo venire qui, lavorare per l’impresa per due anni. Poi se uno voleva rimanere poteva fermarsi altri due anni, sennò gli pagavano il passaggio per tornare in Italia.¹⁶

L’esistenza di tale vincolo trova conferma nelle parole di Odino Querciali e dell’udinese Dante Buiatti, giunti anch’essi nel 1948 a Ushuaia, dove ancora risiedono, con la spedizione organizzata da Borsari. Il primo parla di un «foglio di carta», che «noi abbiamo preso per un contratto, ma che non era un contratto», tant’è «che non abbiamo firmato niente», in cui si diceva «che avevamo diritto al viaggio gratis con il compromesso di rimanere due anni nell’isola»¹⁷; il secondo, invece, sostiene di avere firmato un contratto individuale per cui era possibile «chiedere il rimpatrio dopo due anni di lavoro ma che poi, però, ci

¹⁴ Decreto n° 15085 del 22 maggio 1948.

¹⁵ Aga, Copia legalizada de contrato y de Decreto n° 15085/948, de la Dirección General de Construcciones Terrestres a la Gobernación Marítima de la Tierra del Fuego, Buenos Aires data illeggibile.

¹⁶ Intervista ad Antonio Teggi, cit.

¹⁷ Intervista a Odino Querciali, cit.

hanno portato via, se lo sono ripreso»¹⁸. Tuttavia, della presenza di un tale documento, quale che fosse la sua natura, non è rimasta traccia nell’archivio del ministero della Marina.

Nei mesi precedenti la partenza del *Genova*, la notizia che l’impresa Borsari di Bologna stava arruolando manodopera da inviare in Terra del Fuoco ebbe vasta diffusione sui giornali locali. Non sappiamo se la Subcomisión naval en Italia (Sottocommissione navale in Italia), cui spettava il compito di informare i candidati sui diritti e i doveri previsti dalla legislazione argentina in materia di lavoro, abbia – come le corrispondeva – illustrato loro anche le caratteristiche geografiche, climatiche e abitative della regione in cui avrebbero soggiornato. Sappiamo invece dalle interviste che la società bolognese prospettava ai candidati condizioni allettanti di vita e di salario ma forniva indicazioni piuttosto vaghe sui rigori del clima australe, assai rigido soprattutto in inverno. Alcuni, tuttavia, erano preparati alle basse temperature perché si erano documentati o ricordavano quanto avevano appreso sui banchi di scuola, nonostante i dirigenti della Borsari si ostinassero a far credere «alla gente che qui c’erano bellissime spiagge, di cui mostravano le fotografie»¹⁹. Le reticenze dell’impresa riguardavano anche la dura realtà che attendeva i primi italiani a Ushuaia, a quell’epoca poco più di un villaggio dotato di scarse infrastrutture e mal comunicato con il resto della repubblica. «Era un ‘desastre’» racconta in un’intervista Luciano Preto, che a Bologna lavorava come ebanista nella ditta Borsari «c’era il carcere, qualche casa dei vecchi coloni e nient’altro». Solo l’anno prima, infatti, era stata decretata la chiusura del penitenziario, che per mezzo secolo era stato un luogo di deportazione di pericolosi criminali argentini e di detenuti politici, e gli ultimi prigionieri avevano lasciato il carcere alla fine del 1947. Inoltre, continua Preto, «ci avevano mostrato le foto delle case in cui saremmo andati a vivere» ma «tutto quello che trovammo fu un’enorme capannone [...] che era stato allestito per accogliereci»²⁰.

Furono selezionati oltre trecento candidati scelti tra professionisti, tecnici e manodopera specializzata (soprattutto muratori, falegnami, elettricisti e meccanici) e poco più di un centinaio di manovali, poiché si prevedeva di impiegare *peones* locali, generalmente cileni, per i lavori meno qualificati. Il resto erano invece i familiari, mogli, figli e qualche genitore o parente, del personale reclutato. L’età media dei componenti la spedizione si aggirava intorno ai 30 anni; l’emigrante più anziana era la bolognese Maria Franchini, di 66 anni, il più giovane Carlo Henninger che, al momento dell’imbarco, aveva solo pochi mesi. In ottemperanza all’articolo 11 dell’accordo italo-argentino, era presente sulla

¹⁸ Intervista a Dante Buiatti, cit.

¹⁹ Intervista a Odino Querciali, cit., che aggiunge: «figuriamoci che spiaggia, alla latitudine in cui ci troviamo!»

²⁰ L. B. Zamora, *Luciano Preto? Un canto a la vida in Punto y Coma, 1982-1987, Cinco años en la historia fueguina*, Ushuaia 1987, p. 333.

nave anche un sacerdote cattolico, padre Antonio Antonelli, originario di Zara, per fornire assistenza spirituale agli emigranti, che pare esercitasse su di loro un forte ascendente.

Sul «*Genova*» viaggiavano anche materiali da costruzione, strumenti da lavoro e diversi macchinari di cui l'impresa Borsari si era dotata per realizzare le opere edilizie e viarie pattuite con la Marina argentina, oltre a un certo numero di case prefabbricate e agli impianti necessari per installare una fabbrica di cellulosa e una di compensato, sfruttando l'abbondanza di boschi della regione. Secondo il «Giornale d'Italia», un quotidiano in lingua italiana di stampo conservatore pubblicato a Buenos Aires, nelle stive della nave viaggiavano anche un'ambulanza attrezzata e tutto l'occorrente per installare un moderno ospedale, senza dimenticare il materiale necessario a costruire «una chiesa ed una scuola con 6000 volumi iniziali come pure una sala per esercizi di cultura fisica, cinematografo e divertimenti sociali»²¹.

La partenza dal porto di Genova avvenne il 26 settembre 1948, alla presenza di numerose autorità italiane e argentine. A salutare quel gruppo di «valorosi [...] 'pionieri' che forgeranno con le proprie mani il destino loro e delle famiglie che li accompagnano», sotto «la guida e l'ispirazione» del governo di Buenos Aires, c'era anche l'ambasciatore argentino in Italia, Rafael Ocampo Jimenez. L'ampollosa discorso del diplomatico era volto a sottolineare le affinità spirituali tra i due popoli latini e la reciproca convenienza di rafforzare i rapporti tra le due nazioni.

Nel cuore dei 20.000 chilometri quadrati della superficie della Terra del Fuoco, si proietterà la vecchia Italia grazie ai suoi figli, che trovano nel generoso suolo della mia Patria il calore del focolare e che, nel fondere il loro sangue con il nostro, consolidano lo spirito della nostra grande razza²².

La retorica dell'ambasciatore, tuttavia, non deve aver lasciato un'impronta indelebile nella memoria di quei «valorosi pionieri», che peraltro non capivano una sola parola di spagnolo. Piuttosto, ricordando il giorno della partenza, tutti gli intervistati rievocano con viva commozione il momento in cui il cantante Luciano Tajoli, mentre la nave scioglieva gli ormeggi, intonò dal pontile *Vanno*, una canzone dedicata agli emigranti, «e la gente, la maggior parte piangeva»²³.

La navigazione durò 32 giorni, durante i quali il *Genova* toccò i porti di Dakar, Las Palmas e Montevideo.

A dispetto dell'alta missione civilizzatrice di cui erano stati investiti i pas-

²¹ «Giornale d'Italia», Buenos Aires 28 settembre 1948.

²² Amreyc, Caja 23, Embajada de la República Argentina en Italia, Memoria del año 1948, Discurso del Señor Embajador Dr. Rafael Ocampo Giménez con motivo de la salida de 600 familias para la Tierra del Fuego.

²³ Intervista ad Antonio Teggi, cit. Tutti gli intervistati lo ricordano come un momento di grande commozione e intonano il ritornello della canzone.

seggeri del *Genova*, tuttavia, durante lo scalo a Montevideo – dove fu sbarcata una signora gravemente malata – pare che uno di loro fosse riuscito ad abbandonare il vapore e numerosi altri avessero tentato la fuga, il che indusse l’impresa a intensificare la vigilanza per impedire ulteriori diserzioni. Dal porto affollato di gente, infatti, si incitavano gli italiani diretti in Terra del Fuoco a scendere dalla nave e a restare a Montevideo, dove avrebbero trovato lavoro, perché nella terra desolata in cui si recavano sarebbero morti tutti, divorati dagli *indios*²⁴. Tale episodio aiuta a chiarire il motivo per cui il contratto stipulato tra l’impresa e il Ministero della marina stabilisse che la nave diretta a Ushuaia «non doveva toccare nessun altro porto argentino» (art. 12).

Il *Genova* giunse a Ushuaia il 28 ottobre 1948 ma lo sbarco dei passeggeri avvenne il giorno successivo, in un freddo mattino della primavera australe. A questo proposito, le testimonianze discordano: c’è infatti chi sostiene che l’operazione avvenne nell’indifferenza generale e chi invece parla di un’accoglienza calorosa della popolazione locale. Tutti però ricordano che l’impresa aveva imposto al personale di indossare un’uniforme di tela color cachi, leggerissima e inadatta al lavoro, che in seguito non venne più usata, ma respingono le affermazioni dello storico e giornalista argentino Arnoldo Canclini secondo cui «li aveva[no] fatti sfilare attraverso il paese», suscitando così un certo timore negli abitanti, «che pensarono a un’invasione straniera». Infine, negano nel modo più assoluto di avere fatto il saluto romano, «come i giornali di Buenos Aires pubblicarono»²⁵.

Le operazioni di sbarco del materiale comportarono qualche difficoltà per l’inadeguatezza dei mezzi tecnici a disposizione e le cattive condizioni del tempo e del mare, ma furono realizzate entro i termini previsti dal contratto stipulato con la compagnia navale, grazie anche alla collaborazione degli operai italiani. In quanto all’alloggio, parte degli immigrati (circa 300 operai senza famiglia e il personale amministrativo sposato ma senza figli) era stata sistemata sul *Chaco*, un’imbarcazione alla fonda nel porto di Ushuaia, mentre le famiglie dormivano a terra, in due grandi capannoni suddivisi all’interno da sottili pareti di compensato, così da formare delle piccole stanze. Nelle baracche, prive di finestre e di servizi igienici, il freddo era intenso e le condizioni di vita di adulti e bambini assai sacrificate. Nel frattempo si provvedeva alla costruzione del cosiddetto *Villaggio vecchio*, oggi Barrio Solier, con le case prefabbricate portate dall’Italia, che fu terminato nel giro di qualche mese. Si trattava di modeste abitazioni in legno con il tetto in metallo ondulato, ma dotate di cucina, bagno e un numero variabile di stanze da letto, a seconda delle dimensioni della famiglia.

Poco dopo, furono avviati i lavori per la costruzione del *Barrio para obre-*

²⁴ Testimonianza della signora Elisabetta Preto in *Ushuaia, 1884-1984, Cien años de una ciudad argentina*, Ushuaia 1984, p.131.

²⁵ A. Canclini, *Tierra del Fuego. Su historia en historias*, Galerna, Buenos Aires 1986, p. 301.

ros con familia, che gli italiani chiamarono *Villaggio nuovo* (oggi *Barrio Almirante Brown*). L'urgenza di costruire «141 alloggi economici» era giustificata dall'imminente arrivo di un nuovo contingente di operai e di numerosi familiari di quelli giunti con la prima spedizione; tale misura, poi, avrebbe, oltre che risolto «un problema umanitario», anche contribuito alla «tranquillità morale e materiale» degli italiani, «rendendo più stabile [...] il loro insediamento nella zona»²⁶. In un terzo capannone fu allestita la mensa, gestita dai cuochi ingaggiati dell'impresa e frequentata dai lavoratori scapoli, dopo che le case furono consegnate alle famiglie.

5. *Fascisti in fuga?*

Se è indubbio che i 1070 componenti delle due spedizioni in Terra del Fuoco erano soprattutto donne e uomini mossi dalla speranza di una vita migliore, è pur vero che tra i partecipanti si trovavano alcuni dei numerosi elementi che durante il ventennio avevano dato il loro consenso al fascismo. Questo aspetto della ricerca, tuttavia, merita un ulteriore approfondimento per poter differenziare la retorica tardo colonialista di cui è intrisa la spedizione dall'effettivo coinvolgimento di alcuni tecnici e dirigenti della ditta bolognese con il regime sconfitto.

Senza dubbio alcuni degli intervistati aderirono alla Repubblica di Salò, altri lavorarono per i tedeschi ma, in generale, conservano un ricordo amaro e critico del primo dopoguerra:

La parte emiliana era molto comunista. Ci sono stati molti morti, molte impunità. Io avevo la disgrazia di essermi sposato con una donna proveniente da una famiglia di fascisti accerrimi, dirigenti fascisti del paese e io, sfollato da casa, sono andato a vivere da loro e allora ero considerato un fascista della prima ora ... Chi era fascista doveva chiudersi in casa ... Io ho dormito, da quando sono tornato a casa mia in maggio fino a quando sono partito per raggiungere Genova, con la pistola sotto il cuscino a portata di mano ... Non appena trovavo un lavoro, poco tempo dopo ero costretto a dare il turno a un altro disoccupato perché c'erano molti disoccupati, si facevano i turni.

Sono le parole di Odino Querciali, entrato in contatto con la ditta bolognese grazie alle conoscenze del cognato, ufficiale dei bersaglieri e amico del parroco dell'impresa (ma «dopo il prete non è partito») e al quale, prima di essere reclutato da Borsari, durante un viaggio a Roma, avevano offerto un passaporto e un biglietto gratuito per il Venezuela «se lui e due suoi amici avessero collocato una bomba sulla scalinata del ministero dell'Interno o della Giustizia, non mi

²⁶ Archivo Museo Fin del Mundo, Ushuaia (d'ora in poi Amfdm), cartella 11.2.5, Exp. 23-C-4470/949 relativo a la construcción de un Barrio para obreros con familia en la localidad de Ushuaia, Buenos Aires 8/7/1949.

ricordo bene». E così, «alla sera ho preso il treno e sono ritornato a casa per paura che quello (l'amico) si decidesse a farlo e io andavo a finire in galera».²⁷

Accanto ad esponenti di un settore dell'Italia che in momento dato simpatizzò con il regime, ne troviamo altri che rivendicarono l'adesione al fascismo anche nel periodo successivo alla sua caduta o che nel ventennio svolsero un ruolo più di primo piano.

È il caso dell'ex comandante della Squadriglia di Stato maggiore della Somalia fino all'ottobre 1936,²⁸ Lazzaro Spallanzani, originario di Reggio Emilia e assunto dall'impresa come capo del personale, che si diceva fosse stato uno dei piloti di Mussolini. Questi, racconta Querciali, un giorno riunì alcuni connazionali per fare una colletta a favore del Movimento sociale italiano, proponendo anche di fondare una sezione del partito a Ushuaia. E, a quel punto, «io gli ho fatto un gestaccio. Figuriamoci, otto anni di guerra, compenso ricevuto: dover emigrare, e vuole che gli dia dei soldi»²⁹. Ma il “colonnello”, come amava farsi chiamare Spallanzani, non era l'unico nostalgico emigrato in Terra del Fuoco. C'era, per esempio, un certo signor Cappelli, “fascista fino al midollo”, che quando salutava «faceva così» (tende il braccio) e come lui «a salutare in quel modo, ci saranno state una, due o tre persone»³⁰. Tra questi anche il padre di Serena Serenelli che «morì indossando la camicia nera»³¹ o, secondo la testimonianza della signora David, un prete friulano, scappato anche lui a causa della guerra, che disse la messa a bordo (con ogni probabilità l'istriano padre Antonelli.).

Alcuni di essi pubblicarono nel corso del viaggio, in occasione del passaggio dell'Equatore, il numero unico del giornalino «La Stiva», fortemente connotato ideologicamente e riconosciuto da alcuni dei partecipanti alla spedizione come una pubblicazione di ispirazione fascista a firma di Arturo Abati, ex direttore de «La Voce di Bergamo», Sobilli e lo stesso Spallanzani.³²

Da sottolineare il caso del medico austriaco ingaggiato dall'impresa Borsari, il dottor. Adolfo Henninger. Come ricorda la moglie, si trattava di un militare fatto prigioniero dai partigiani in Friuli durante la Resistenza e che, grazie alla sua professione – secondo la stessa testimonianza – ebbe salva la vita. Una volta terminata la guerra, Henninger decise di rimanere in Italia, dove si sposò con Ancilla D'Agostino (oggi residente a Ushuaia) e dove nacque il primo figlio della coppia, fino alla partenza dell'intera famiglia per la Terra del

²⁷ Intervista a Odino Querciali, cit.

²⁸ R. Gentili, *Guerra aerea sull'Etiopia 1935-1939*, Ediai, Firenze 1992, p. 219. La squadriglia fu costituita il 10 ottobre 1936.

²⁹ Intervista a Odino Querciali, cit.

³⁰ Intervista a Dante Buiatti, cit.

³¹ Intervista a Serena Serenelli, Bologna, 27 settembre 2001.

³² Archivio David, Cartella 1.7. L'archivio è stato versato nella Consulta regionale emigrazione immigrazione di Bologna, «La Stiva», dicembre 1948, numero unico.

Fuoco³³. Un'altra intervistata, la signora Carla David³⁴ definisce Henninger un infermiere scappato da un campo di concentramento e racconta che, qualche mese prima dell'imbarco, si era trasferito a Bologna presso la ditta Borsari per poter effettuare i controlli medici previsti per i candidati all'espatrio.

In quanto a Borsari, ignoriamo quali fossero le sue tendenze politiche, poiché nel ricordo degli italiani di Ushuaia – in netto contrasto con quanto affermano le dichiarazioni delle banche bolognesi in precedenza citate – il personaggio assume piuttosto i connotati di un tipo poco affidabile, di una sorta di avventuriero, un “transfuga”, insomma, di un imbroglione.

Nessun componente della spedizione, tuttavia, sembra aver svolto un ruolo di spicco nelle file dell'associazionismo neofascista italiano in Argentina. O almeno, nessuno di loro viene mai citato nelle pagine dei giornali neofascisti né compare nell'elenco dei personaggi attivi in Feditalia in quegli anni.

Per ultimo, non possiamo non fare riferimenti ai rapporti conflittuali tra i dirigenti dell'impresa e Mario Baldelli, osservatore sociale della Cgil presso l'ambasciata di Buenos Aires e le cui funzioni erano quelle di verificare il rispetto degli accordi sottoscritti dagli emigranti con il governo argentino, di offrire loro tutto l'appoggio che fosse stato necessario e di riferire le informazioni raccolte alla segreteria del sindacato in Italia. Mario Baldelli si imbarcò sul *Genova* nella capitale uruguayana e nel rapporto del responsabile della sicurezza sulla nave, il tenente Jorge G. Günther, si rileva che lo stesso

era visto con molta diffidenza [...] dalla maggioranza dei dirigenti dell'impresa Borsari, il che si deve al fatto che il signor Baldelli simpatizza in modo evidente con posizioni politiche di estrema sinistra nel suo paese mentre [...] molti dirigenti dell'impresa Borsari, secondo il signor Baldelli avevano occupato alte cariche nel partito fascista.³⁵

Poco stupisce l'ostilità incontrata sulla nave dall'osservatore Baldelli, funzionario scomodo quanto scrupoloso, come testimoniano le puntuali relazioni inviate a Roma dall'Argentina e che, nel 1952, in seguito alla rottura dell'unità sindacale che aveva compromesso il ruolo di interlocutore privilegiato della Cgil a vantaggio delle organizzazioni sindacali organizzatesi nella Cisl e degli enti di assistenza cattolici, fu sostituito con un rappresentante più gradito sia alle autorità argentine sia italiane.

È comunque interessante analizzare l'autorappresentazione e il messaggio

³³ Intervista ad Ancilla D'Agostino Henninger, Ushuaia, gennaio 1997. In Terra del Fuoco il dott. Henninger esercitò per qualche tempo la professione di medico, almeno fino a quando una serie di difficoltà burocratiche gli impedirono di convalidare il suo titolo di studio in Argentina.

³⁴ Intervista alla signora Carla David, realizzata da Adriana Bernardotti e Susana Bonaldi, Bologna.

³⁵ Amfdm, cartella 11.2.5. Informe del Tte. de Navío Jorge B. Gunther, designado asesor del Capitán de la Motonave *Genova* sobre inmigrantes de la Empresa Borsari, Ushuaia, 24/11/1948.

che la ditta Borsari intendono lasciare della spedizione. Durante il viaggio Gino Borsari, fratello del titolare dell’impresa, realizzò un interessante filmato, che fu poi completato a Ushuaia, per lasciare una testimonianza della spedizione e, nello stesso tempo, intessere le lodi dell’abnegato artefice dell’operazione, il fratello Carlo. In esso gli emigranti, più che indotti a lasciare il proprio paese per il timore di un nuovo conflitto, o a causa della diffusa instabilità sociale e delle ristrettezze economiche del dopoguerra, venivano presentati come una sorta di nuovi colonizzatori, dei “pionieri del progresso” la cui missione civilizzatrice era quella di fondare una colonia industriale in terra argentina, che avrebbe preso il nome di *Nuova Bologna*. Con un linguaggio magniloquente, degno della più trita retorica fascista, venivano esaltate le doti di intraprendenza, la laboriosità e lo spirito di sacrificio del popolo italiano, un «esercito di pace e di lavoro» che avrebbe portato prosperità e progresso nella «città più australe del mondo»³⁶.

6. I due volti della spedizione

Questa rappresentazione della spedizione che vedeva gli uomini dell’impresa Borsari come portatori di civilizzazione veniva condivisa da alcuni giornali italiani, tanto da provocare, nei giorni immediatamente precedenti alla partenza, la collera del console argentino a Genova:

Il console generale Augusti, il viceconsole e tutti gli impiegati del Consolato argentino di Genova ritenevano che il loro paese fosse stato offeso da due giornali italiani, i quali hanno pubblicato in questi giorni corrispondenza sulla partenza per l’Argentina degli operai bolognesi e friulani. Un giornale di Milano ha detto che gli italiani vanno a colonizzare la Terra del Fuoco e su un confratello genovese è stato scritto fra l’altro: cento nuclei familiari vanno apportare la civiltà in una terra in gran parte vergine³⁷

Commenti simili non mancavano sulle pagine dei giornali bolognesi. Inoltre l’idea della creazione di colonie spontanee italiane nel Rio de la Plata aveva una lunga storia; già presenti in alcuni politici italiani della fine dell’Ottocento³⁸, opinioni come queste risvegliavano da anni preoccupazione nell’altra sponda dell’Atlantico.

La stampa italiana di Buenos Aires, bisognosa di curare le ferite causate dalla guerra, si fece eco di questa rappresentazione: per «L’Italia del popolo» l’arrivo degli emigranti italiani in Terra del Fuoco avrebbe trasformato una regione ritenuta «maledetta, atta unicamente a isolare i più feroci delinquenti» in

³⁶ *Italiani nella Terra del Fuoco*, documentario realizzato dalla sezione cinematografica dell’impresa con la direzione di Gino Borsari.

³⁷ «Giornale dell’Emilia», 26 settembre 1948.

³⁸ L. A. Bertoni, *La nazionalità in un paese d’immigranti*, in «Novecento», 2001, n. 4.

un «emporio di ricchezza e di civiltà»³⁹. Per il «Giornale d'Italia», invece, la *Nuova Bologna* avrebbe permesso di sfruttare le ricchezze naturali del suolo patagonico, con grande beneficio per l'intera nazione argentina⁴⁰.

Per i giornali argentini, l'impresa rappresentava la speranza di industrializzazione e di popolamento delle zone più inospitale del paese. Il 3 maggio 1948, «La Nacion», uno dei quotidiani argentini più prestigiosi, diede il benvenuto alla spedizione in un articolo – intitolato «È stato autorizzato l'insediamento di una ditta industriale italiana» – nel quale si sottolineavano le capacità produttive e tecniche dell'impresa.

Da un lato, quindi, la spedizione veniva colta come progetto di colonizzazione, dall'altro si rinnovava il mito dell'Europa portatrice di modernità e di mano d'opera. Nessuno sembrava interessarsi realmente della sorte di un gruppo di uomini e di donne che stavano intraprendendo un'avventura troppo rischiosa.

Gli italiani nel frattempo si insediavano in Ushuaia e, oltre a edificare gli alloggi in cui avrebbero abitato, realizzarono anche i lavori concordati da Borsari con il ministero della Marina, tra cui diverse case per sottufficiali, un macello, un frigorifero, una centrale idroelettrica sul fiume Olivia (in seguito rivelatasi inutilizzabile per l'insufficiente pressione dell'acqua) e un grande canale per provvedere al rifornimento idrico di Ushuaia, la cui popolazione, nel frattempo, era quasi raddoppiata. Per molti la giornata lavorativa era di 12, 14 ore al giorno, domenica compresa e, per i più intraprendenti, che avevano avviato piccole attività agricole e commerciali in proprio, continuava anche di notte.

A un anno circa dall'arrivo dei primi italiani a Ushuaia, entrò in funzione anche una fabbrica di legno compensato che occupava quasi esclusivamente manodopera femminile, a esclusione dei lavori di manutenzione degli impianti e di rifornimento del legname, affidato a squadre di operai. La fabbrica di compensato, che «era un'attività privata del signor Borsari e non c'entrava niente con la Marina»⁴¹, sopravvisse all'impresa. Quest'ultima, infatti, eseguì lavori per il governo marittimo della Terra del Fuoco, la cui mole si ridusse anno dopo anno, fino al 1951 o 1952, sotto la direzione di Gino Borsari e dell'ingegner Bertagni. Con il passare del tempo, infatti, la presenza a Ushuaia del titolare dell'azienda si fece sempre più sporadica e sempre più prolungati i suoi soggiorni nella capitale argentina, dove aveva un ufficio.

In Italia, i funzionari della Subcomisión naval allestivano la seconda spedizione diretta in Terra del Fuoco, composta dai rimanenti operai ingaggiati dall'impresa Borsari e da numerosi familiari dei primi emigranti. L'organizzazione del viaggio comportò qualche piccolo inconveniente, dovuto all'esigenza di verificare la legittimità delle richieste di ricongiungimento avanzate dal personale che già risiedeva a Ushuaia e ad appianare i problemi insorti. Maggiori

³⁹ «L'Italia del Popolo», 23 ottobre 1948.

⁴⁰ «Giornale d'Italia», Buenos Aires 26 ottobre 1948.

⁴¹ Intervista a Odino Querciali, cit.

difficoltà crearono invece gli operai che in quegli stessi mesi abbandonarono l'impresa e alle cui defezioni le autorità argentine risposero con l'annullamento delle pratiche di trasferimento dei loro familiari⁴². Tuttavia, la necessità di sostituire gli esclusi, per ottemperare agli obblighi assunti con la compagnia di navigazione, fu all'origine di un attrito tra la Subcomisión naval en Italia e Carlo Borsari, il quale, dopo essersi impegnato a imbarcare a proprie spese dei tecnici da destinare alle proprie attività private, tentò in seguito di accollare i costi del passaggio alla Marina⁴³.

Finalmente, la nave *Giovanna C.* salpò dal porto di Genova il 5 agosto 1949 con a bordo, oltre ai 520 passeggeri che viaggiavano per conto dell'impresa Borsari, anche 318 lavoratori italiani destinati agli arsenali della Base navale di Porto Belgrano e al giacimento carbonifero di Rio Turbio, entrambe località della Patagonia argentina. L'arrivo a Ushuaia avvenne dunque l'8 settembre 1949, dopo che la nave aveva fatto scalo a Buenos Aires, Puerto Madryn e Río Gallegos per consentire a tutti i lavoratori e ai loro familiari di raggiungere le rispettive destinazioni.

Quando il *Giovanna C.*, con il suo nuovo carico di “pionieri”, attraccò a Ushuaia erano già evidenti i primi segnali di fallimento del progetto sostenuto dalla Marina, di cui le inarrestabili defezioni di lavoratori costituivano il sintomo più evidente. Anche per questo suonano alquanto stonate le enfatiche parole del «Risorgimento» – un bisettimanale neofascista in lingua italiana pubblicato a Buenos Aires – con cui si salutava il nuovo contingente di “pionieri”, giunti in Argentina grazie all'opera benemerita dell'industriale Carlo Borsari per realizzare «una delle più belle e proficue imprese dell'emigrazione italiana»⁴⁴. A vanificare i piani di sviluppo demografico e industriale della regione dovettero poi contribuire una serie di cambiamenti occorsi ai vertici del Ministero della marina, confermato da tutti gli intervistati. Le nuove autorità, infatti, adducendo un deficit di bilancio, ridussero gli stanziamenti destinati all'acquisto e alla spedizione dei materiali necessari a eseguire i lavori di costruzione a Ushuaia, tanto che, nel dicembre 1949, il responsabile del settore lamenta l'esistenza di «un grande numero di operai inattivi» e l'esigenza, «allo scopo di normalizzare la situazione [...] di ridurre il personale al minimo»⁴⁵. Questo è anche il momento

⁴² Aga, Comisión Naval en Europa 40, Variaciones nómina familiares operarios Empresa Borsari, del Jefe de la Subcomisión Naval Argentina en Italia, Capitán de Corbeta Don Aurelio C. Lopez de Bertodano al Jefe de la Delegación Argentina de Inmigración en Europa, Genova 30/5/1949 e risposta della Daie, Roma 31/5/1949.

⁴³ *Ivi*, Nota S.c.i. n° 515 “PR”/49, del Director General del Personal Naval Accidental, Capitán de Navío Silvano Harriague al Señor Jefe de la Subcomisión Naval en Italia, Anexo H, Buenos Aires 9/9/1949.

⁴⁴ «Risorgimento», Buenos Aires 26 agosto 1949.

⁴⁵ Aga, Gobernacion de Tierra del Fuego, Distribución personal Empresa Borsari, del Director General de Construcciones Terrestres, Contraalmirante Mario E. Sánchez Negrete al Señor Gobernador Marítimo de la Tierra del Fuego, Buenos Aires 6/12/1949.

nel quale si cominciano a evidenziare i primi sintomi della crisi di un progetto argentino di sviluppo industriale autonomo.

Il taglio delle forniture e la conseguente contrazione del volume delle opere da realizzare comportò l'introduzione di una serie di norme che prevedevano, tra l'altro, il blocco dei salari, la sospensione degli straordinari e un maggior controllo sulle qualifiche dei lavoratori, che comportò un inasprimento dei rapporti tra questi ultimi e la Marina⁴⁶.

Problemi dovettero insorgere sin dall'inizio, se qualche mese dopo l'arrivo del primo contingente alcuni lavoratori avevano già abbandonato l'impresa per rientrare in Italia o per cercare miglior fortuna in altre province del paese. La fuga degli operai da Ushuaia assunse col tempo le dimensioni di una vera e propria emorragia e a nulla valsero gli sforzi compiuti – o quanto meno preannunciati – dalle autorità della Terra del Fuoco per «dissuadere» i lavoratori a partire. Misure drastiche, volte ad arrestare il flusso di lavoratori, erano invocate a gran voce dalla ditta che temeva di dover rimborsare il costo del biglietto dei «disertori» al governo di Buenos Aires, così come previsto dal contratto stipulato con la Marina e dall'accordo italo-argentino sull'emigrazione. Ignoriamo se l'impresa risarcì o meno i passaggi, come esigevano le autorità marittime, certo è che tentò di rivalersi sui lavoratori che si licenziavano, sequestrandone i beni, almeno fino a quando tale pratica fu sanzionata perché illegale⁴⁷.

Il 22 settembre 1949, infatti, il deputato socialista Fernando Santi intervenne alla Camera dei deputati denunciando le omissioni delle istituzioni preposte alla tutela dei lavoratori italiani. Diceva Santi:

Ora io mi domando come mai il ministero degli Esteri, il ministero del Lavoro, non sono stati in grado, non si sono sentiti sollecitati a fare un'inchiesta prima di lasciar partire questi lavoratori, per vedere se le condizioni che la ditta Borsari faceva apparire così mirabolanti, fossero veramente tali?⁴⁸

L'insediamento fu quindi interpretato, sia dai protagonisti sia dagli storici locali come un fallimento:

Si può dire che questo tentativo di popolamento non ebbe successo. Una parte importante degli immigrati, non soddisfatti con la situazione che trovarono, tornò

⁴⁶ *Ivi*, Normas impartidas a la Delegación Técnica, del Director General de Construcciones Terrestres, Contraalmirante Mario E. Sánchez Negrete al Señor Gobernador Marítimo de la Tierra del Fuego, Buenos Aires 7/12/1949.

⁴⁷ Amfdm, carp.11.2.5, Reintegro pasajes marítimos personal Empresa Carlos Borsari, del Director General del personal Naval, Accidental, Capitán de Navío Silvano Harriague al Señor Director General de Administrativa, Buenos Aires, 15/9/1949.

⁴⁸ Cit. in P. Salvatori, *Politica sindacale per l'emigrazione nel secondo dopoguerra*, in V. Blengino, E. Franzina e A. Pepe (a cura di), *La riscoperta delle Americhe. Lavoratori e sindacato nell'emigrazione italiana in America Latina 1870-1970. Atti del Convegno storico internazionale promosso dalla Camera del lavoro Territoriale /CGIL di Brescia, Brescia, 25/26/27 novembre 1992*, Teti, Milano 1992, p. 140-141.

nella sua terra. Si deve ricordare che, in maggior o minor misura, successe lo stesso con esperienze simili in altri punti del paese. Tutti dicono però che in Ushuaia non si rispettarono i vincoli contrattuali, situazione molto grave se si pensa alle condizioni di vita nella regione. Inoltre il fatto che il contratto durasse solo due anni diede a molti la possibilità di tornare.⁴⁹

In Terra del Fuoco rimase però un gruppo importante di famiglie, alcune delle quali riuscirono a far fortuna e ad occupare un posto privilegiato nella società di Ushuaia. Tra esse si distingue Luciano Preto, originario di Vincenza, il cui appena finiti i due anni del contratto si allontanò dalla ditta Borsari diventando uno degli uomini più ricchi di Ushuaia: possiede boschi, allevamenti di animali, una segheria, un orto, alberghi ...

Odino Querciali, classe 1917, continua a gestire il suo grande emporio dove si vendono mobili, elettrodomestici e biciclette. Dante Buiatti proprietario di una ferramenta che con orgoglio porta il nome di “Almacén italiano” ... E l’elenco potrebbe continuare.

Anche se nessuno ha rinunciato alla cittadinanza italiana, tutti sono accomunati da un forte senso di appartenenza al posto, alla città, più che all’Argentina:

Non mi emoziona più di tanto sapere che sono l’italiano más austral del mundo, so solo che l’Italia mi è sempre parsa lontana, più lontana dalla luna, mentre il Polo Sud mi è più familiare e poi che cosa ha fatto per me, per noi altri l’Italia? Io non ho preso la nazionalità argentina. Sono rimasto italiano. In cambio... mah..

Sono le parole di Odino Querciali, pronunciate durante un’intervista pubblicata da «Repubblica», il 25 gennaio 2000; la medesima persona che, quando torna in Italia, fa fatica ad abituarsi ai rumori della città: «non ero più abituato al chiasso, alla frenesia, alle ansie metropolitane».⁵⁰

Emerge un senso di appartenenza al luogo che racchiude una certa nostalgia per quei tempi passati in libertà i quali oggi, appaiono loro oscurati dalla modernizzazione e dai nuovi arrivati. Sono tanti, infatti, gli intervistati che idealizzano la vecchia Ushuaia: quando «non c’era una chiave in porta, era tutto aperto» (Dante Buiatti); «quando i bambini cileni giocavano insieme a quelli italiani e ai figli degli ex prigionieri» (Serena Serenelli). Come succede spesso, i vecchi immigranti inveiscono contro i nuovi arrivati. Nel loro discorso viene fuori la paura per la sicurezza, violentata dall’aumento della popolazione e dall’arrivo degli immigranti dal nord dell’Argentina; quella stessa immigrazione interna arrivata dopo il 1964, quando, con la promulgazione della Legge 19640 di promozione industriale, la Tierra del Fuego ricevette una spinta allo sviluppo e diventò un incipiente polo di attrazione per molti uomini e donne del

⁴⁹ Canclini, *Tierra del Fuego. Su historia en historias*, cit., p. 302.

⁵⁰ «La Repubblica», 25 gennaio 2000.

nord dell'Argentina. Infatti, in pochi anni, a partire dal 1964, Ushuaia raddoppiò la propria popolazione.

Il ricordo per l'Italia non svanisce: molti continuano a parlare la loro lingua originale e tornano spesso alle loro città d'origine. Erano partiti con l'idea di una emigrazione temporanea; dopo di che i figli, gli affari, la tranquillità dell'isola ritardarono per sempre il ritorno. C'è anche un'Italia presente che non si riconosce. Fatto sta che alcuni tra i nostri intervistati hanno scelto di rimanere in questo punto geograficamente così lontano da tutto. Altri invece sono tornati, come Serena Serenelli che, partita da bambina, oggi divide la sua vita tra una quotidianità italiana e il ricordo dell'infanzia in Ushuaia.