

RICCARDO FRIOLO

DAL PORTO DI GENOVA
ALLA REGIONE STORICA DEL TUCUMÁN

La vicenda letteraria del viaggio transoceanico e transcontinentale di Marco, il giovane protagonista del celeberrimo «*Dagli Appennini alle Ande*», è introdotta in un contesto temporale al quale volutamente, per ragioni legate alla poetica compositiva, l'autore allude in modo vago e senza precisazioni. Due termini, uno *ante quem*, il secondo *post quem*, risultano però individuabili sulla base di precisi riferimenti contenuti nell'intreccio narrativo. Su queste basi è possibile inquadrare la personale odissea del giovane genovese fra l'anno scolastico 1881-82 (in cui si immagina che il racconto venga presentato nell'ambito della programmazione mensile di maggio, subito prima del sopraggiungere della morte di Giuseppe Garibaldi) ed il 1870, quando il collegamento ferroviario Rosario-Cordoba, introdotto nel testo, viene completato nel tratto più occidentale (LOBATO, SURIANO, 2000, pp. 252-253). Se poi si tiene conto del fatto che *...i grandi fasci di fili telefonici...* visti da Marco sopra i tetti di Rosario debbono essere posteriori al 1876, anno in cui la nuova invenzione apparve per la prima volta all'Esposizione di Filadelfia (AA.VV., 1949, XXXIII, p. 412), risulta ulteriormente restringibile l'intervallo cronologico all'interno del quale si dipana l'affabulazione. Anche l'inizio del racconto, con la partenza collocata nel mese di aprile, e le modalità dell'arrivo oltreoceano riconducono agli anni Settanta dell'Ottocento, quando gli imbarchi per l'Argentina nel porto di Genova conoscevano due picchi annuali, in primavera e sul bimestre ottobre-novembre (GIULIANI-BALESTRINO, 1989, I, p. 135), mentre la capitale argentina si ritrovava impegnata ad adeguare le infrastrutture portuali di accoglienza.

Dal punto di vista socio-demografico e storico-culturale appare comunque significativa la scelta deamicissiana di un'opera dedicata al soffer-

to fenomeno dell'emigrazione italiana, e ligure in modo del tutto particolare, in Argentina, svoltasi in due fasi nel corso del XIX secolo sino a culminare in quella vera e propria «alluvione immigratoria» che vede in Genova e Buenos Aires i due attivi poli terminali di servizio e riferimento.

Da Genova: l'emigrazione nel corso dell'Ottocento

Già definita nel 1803 quale «...porto naturale del Piemonte...» durante la breve parentesi del governo napoleonico, Genova vede maturare la perdita dell'indipendenza nell'ambito della riconfigurazione geopolitica stabilita dal Congresso di Vienna ed il 3 gennaio 1815 viene annessa al regno sardo della casa dei Savoia (BENVENUTI, 1989, pp. 290-291). Non passeranno molti anni dalla chiusura della parabola storica della Dominante, che la marineria genovese si ritroverà impegnata nell'oltremare del Nuovo Mondo con tutto il suo patrimonio di conoscenze, capacità e competenze. Già i successivi anni Venti del secolo vedono unità mercantili salpare da Genova per percorrere le rotte atlantiche dirette in Sudamerica a realizzare tragitti della durata media variabile attorno ai sei mesi (SALONE, 1992, p. 24).

Il corso storico in Argentina è dominato dagli indirizzi dettati da Manuel de Rosas, assunto al grado di Brigadiere Generale nel 1830 (MIREMONT, 2000, pp. 28-29), e propende tutto a favore dello sviluppo del latifondo, con una netta avversione per le idee liberali dell'epoca. In una simile temperie socio-politica la comunità ligure, costituita in massima parte da marinai, piloti, costruttori di barche ed armatori, non esprimerà agli inizi una progettualità occupazionale rivolta alla proprietà terriera, ma sceglie lungo il litorale di Buenos Aires la *Boca del Riachuelo* quale luogo di aggregazione meritevole di esser definito come «...una piccola città mezza genovese...» (DE AMICIS, 1961, p. 248).

Tale nucleo resta quindi alla base di una corrente migratoria di valenza professionale definita, dove i protagonisti sono uomini che hanno scelto il mare come seconda patria e fonte di reddito primaria. Non si tratta di un movimento povero quindi: «A differenza di quanto capiterà nella seconda metà dell'Ottocento, questa prima emigrazione si può considerare qualificata sia dal punto di vista professionale che economico» (GIULIANI-BALESTRINO, 1989, I, p. 80), destinata a veder ben presto differenziate le attività produttive sul piano artigianale e mercantile.

Dopo la metà dell'Ottocento le matrici sociali del fenomeno mutano radicalmente e l'esodo transoceanico si pone in rapporto con un «...un sistema economico improduttivo...» aggravatosi con l'Unità d'Italia; da questa data sino alla fine del secolo saranno 7 milioni gli espatriati, con correnti dapprima settentrionali, successivamente ingrossate dai flussi in partenza dal Mezzogiorno (ID., p. 103). A partire sono adesso categorie provenienti dai più bassi livelli di reddito economico.

L'ondata immigratoria si svolge fra il 1857 ed il 1920, con cinque milioni di emigranti entrati in Argentina, mentre una particolare intensità si registra nel periodo contrassegnato dalla presidenza del generale Roca, protrattasi dal 1880 al 1886 (LOBATO, SURIANO, 2000, pp. 270-272).

Genova diviene attivo porto di imbarco e ritorno per Liguri, Friulani, ed altre genti alpine dirette verso il continente sudamericano e nel 1876-80 la Liguria viene ad assumere il primato fra le regioni italiane con 7.700 persone in partenza, seguita al secondo posto da Veneto e Lombardia alla pari ed al terzo dal Piemonte, investite da flussi di 7.400 e 6.600 persone rispettivamente. In un tale contesto epocale la realtà sociale incarnata ed espressa da Marco si può evincere dalla rassegna delle qualifiche degli emigrati ospitati nel 1871 nell'istituzione dell'Asilo di Buenos Aires: agricoltori, giornalieri, donne e bambini costituiscono le prime tre categorie, seguite da una vasta congerie di professioni e specializzazioni lavorative (GIULIANI-BALESTRINO, 1989, I, pp. 147-151).

L'intensità dei flussi passeggeri e le successive vicende legate al processo di industrializzazione italiano avviato già negli anni di fine secolo assicureranno allo scalo genovese un ampio ventaglio di prerogative funzionali, destinato ad espandersi ed a coinvolgere un comprensorio progressivamente crescente, nonostante i gravi periodi di crisi legati all'impatto delle rivoluzioni navali prodottesi nel corso dell'Otto e del Novecento. All'avvio del terzo millennio Genova rappresenta «...il primo porto del Mediterraneo e la capitale marittima italiana...» (LEALE, 2004, p. 480), con un ruolo moderno che ha saputo potenziare anche le valenze ereditate dalla tradizione storica¹.

¹ Lo scalo ligure non ha mai mancato di registrare un intenso movimento di passeggeri. Per le dimensioni assunte dal fenomeno all'inizio del terzo millennio, si consideri la cifra totale di 3.350.081 persone ripartite fra traghetti e crociere ed annotate nella sezione Dati e Statistiche del sito telematico www.porto.genova.it gestito ufficialmente dall'Autorità Portuale di Genova.

Il profilo evolutivo del porto di Buenos Aires

Nel XVIII secolo Buenos Aires si afferma sempre più quale polo di gravitazione economico e politico espanso a scala regionale-continentale; e mentre provvede a rinforzare i processi di gravitazione rivolti alla costa atlantica, spinge al declino il sistema peruviano di controllo degli spazi coloniali sudamericani. Tale processo trova il suo inevitabile coronamento nel 1776-1777, quando viene sancito ed attuato dalla Corona di Spagna il terzo macro ordinamento giurisdizionale focalizzato intorno alla creazione del Vicereame di Buenos Aires².

Il processo di riorganizzazione politica rilancia il ruolo del porto, ed alla conclusione della lotta per l'Indipendenza Sud-Americana³ un evento di accentuato rilievo è costituito dall'arrivo nel 1824 di un primo transatlantico, proveniente dall'Inghilterra con un carico di corrispondenza diretto in Cile e Perú.

Cinque anni più tardi il traffico commerciale risulta strutturato su forti vincoli di importazione dalla Gran Bretagna in primo luogo; fanno seguito Brasile, Stati Uniti, l'area mediterranea con la Spagna e Gibilterra; di poco distaccata si registra la Francia ed infine compaiono Nord Europa, Cuba ed altri Paesi.

Nel 1832 doveva però apparire con forza l'inadeguatezza delle infrastrutture di fronte ad un traffico commerciale limitato da procedure di carico-scarico versanti in condizioni deplorevoli⁴. Passaggio saliente risulta quindi l'inaugurazione nel 1855 del *Muelle de Pasajeros*, localizzato nel tratto portuale corrispondente oggi giorno al passaggio fra i «*Diques*» 3 e 4,

² Sull'istituzione del *Virreinato de Buenos Aires* al culmine del processo storico-politico di «*Atlantización*», cfr. MIR, NOCETTI, 1997, pp. 226-233; per gli aspetti concomitanti sul piano demografico, urbanistico ed economico si veda ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, 1999, pp. 28-30.

³ Le tappe progressive della fenomenologia articolata sulla *Revolución y Guerra de la Independencia* dal 1806 al 1820, sino al completo tracollo del dominio imperiale spagnolo, sono esposti in LOBATO, SURIANO, 2000, pp. 125-160. Carte di atlante storico evidenziano i siti strategici e gli aspetti dinamici legati alle distinte campagne belliche.

⁴ La *Historia Del Puerto De Buenos Aires* dal XVI secolo sino alla prima metà del Novecento viene ricostruita con particolare riguardo all'evoluzione logistica dei terminali operativi nel *locus* della rete informatica www.puertobuenosaires.gov.ar curato dall'*Administración General de Puertos S.E.* della Repubblica Argentina. Aggiornamenti continui riguardano il movimento marittimo dello scalo moderno.

nelle immediate vicinanze della *Plaza de Mayo*, il luogo di riferimento storico, politico e culturale della capitale e della nazione intera⁵. L'opera consentiva l'attracco delle lance adibite al trasbordo-sbarco dei passeggeri e poste in servizio dalla riva sino alle postazioni di fonda delle unità d'altura, impossibilitate ad avvicinarsi sottocosta. In rapporto al numero crescente degli immigrati si rende acuto per la circostanza il problema di fornire loro adeguati alloggi ed assistenza nelle primissime fasi di permanenza nel nuovo Paese prescelto; si affaccia quindi il progetto riguardante la costruzione di pensionati specificamente adibiti.

Il 1872 vede la realizzazione di una seconda opera, il *Muelle de Las Catalinas*, prolungato per 500 metri all'interno dello specchio d'acqua del Río e provvisto di binari ferroviari per l'inoltro diretto delle merci verso i depositi e magazzini situati sulla fronte litorale. Ben presto venne utilizzato anche come linea di sbarco degli immigranti provenienti da oltreoceano.

Il ventennio seguente continuerà ad appoggiarsi a questi due soli approdi⁶ per fronteggiare i cospicui flussi in ingresso, finché una nuova sezione portuale non viene strutturata per soddisfare le crescenti esigenze di un polo marittimo sempre più percorso dalle correnti di agroexportazione e dai passeggeri in arrivo. Risale comunque allo stesso periodo (nell'anno 1874) la prima realizzazione di un *hotel de inmigrantes*, appositamente costruito nei pressi della stazione ferroviaria di Retiro, precedentemente inaugurata il 1° dicembre 1862 nel quadro evolutivo generale delle vie di comunicazione e trasporto direttamente ricondotte allo scalo mercantile e passeggeri (DEL SOLAR, 1999, pp. 47-49).

Il 24 giugno 1897 ha luogo l'inaugurazione del *Puerto Madero*, con prerogative sia civili che militari legate al trasferimento *in loco* degli arsenali della marina. Il conseguente decollo operativo vedrà per il 1910 un flusso marittimo di 32.000 unità con 30.000 tonnellate al giorno di cereali movimentati nell'ambito delle installazioni portuali. La conclusione dei lavori di fondazione del *Puerto Nuevo* nel 1926 daranno a

⁵ I caposaldi fondamentali della trama urbana della capitale federale e le geometrie funzionali del suo scalo marittimo attuale sono riscontrabili in INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR, *Carta de imagen satelitaria de la República Argentina: Ciudad de Buenos Aires, 3557-7-3, escala 1:50.000*, Buenos Aires, 1994.

⁶ Il testo deamicissiano non trascura la descrizione delle modalità di sbarco effettuate «...a poca distanza dalla riva... al molo...» che obbligavano a «...lunghi passi verso la città» (DE AMICIS, 1961, p. 243).

Buenos Aires una posizione di primato fra gli scali marittimi dell'America Latina e di tutto l'emisfero australe.

La regione storica del Tucumán

Localizzata in corrispondenza dell'attuale Nord-Ovest argentino, vedrà svilupparsi il processo di organizzazione spaziale sulla base di una successione di fasi che vede l'attivazione dei caposaldi territoriali a partire dal 1542, quando il secondo macro ordinamento giurisdizionale dei domini spagnoli riconduce alla fondazione del Vicerame del Perù ed alle prime *Entradas* di ricognizione, avviate con l'anno seguente⁷.

Il ciclo bruciante delle missioni esplorative è destinato a culminare in una fitta scansione di episodi urbano-insediativi che, attraverso una significativa gamma di situazioni topografiche ed ambientali favorevoli (risorse costituite in termini di clima, acqua e suoli fertili a definire un potenziale agricolo di rilievo), esibiscono una rilevante continuità di ruolo storico in rapporto alle dinamiche etnografiche ed economiche successive. I nodi basilari della trama territoriale vengono ad essere in rapida successione i centri urbani di Santiago del Estero (del 1553; per la sua primogenitura riceverà il titolo di *Madre de Ciudades*); San Miguel de Tucumán (1565); Córdoba (1573); Salta (1582).

L'asse storico di strutturazione territoriale lungo il quale si articolano gli impianti fondativi e le linee di movimentazione mercantile risulta *El Camino Real al Alto Perú*, con un tragitto teso su una distanza superiore ai 1.500 km coinvolgente la varietà delle condizioni morfologiche e climatiche del sistema di raccordo *Pampa-Sierra*.

Nell'ambito delle dinamiche di regionalizzazione caratterizzanti la vasta sfera di giurisdizione del Vicerame insediato a Lima l'emergenza di questa linea viaria implica la definizione progressiva dei rapporti di forza che premono dalle due cimose costiere sudamericane e coagulano interessi politici ed economici fortemente contrastanti. Gli equilibri di potere appaiono in questa fase del tutto transitori e fortemente evolutivi, soprattutto a causa del marasma amministrativo gravante sulla gestione centrale e della

⁷ Una fondamentale compilazione delle fonti documentali interessanti il processo geografico-conoscitivo condotto sulla direttrice pedeandina orientale a partire dall'altopiano boliviano nel corso del secolo XVI è contenuta in BERBERIAN, 1987.

concorrenza esercitata dalle potenze europee che cercano di spezzare il controllo imperiale monopolistico sulle risorse e sugli spazi. In questo contesto il collegamento fra le regioni dell'Alto Perú e del Río de la Plata si afferma progressivamente (MCALISTER, 1986, pp. 418-423) in quanto risponde a precisi requisiti di natura logistica ed a ragioni di matrice storico-politica derivate dai vincoli geografici condizionanti gli schemi di proiezione australe della Colonia.

Di fronte all'eccessiva lunghezza ed alla mole dei disagi che contraddistinguono il circuito del Pacifico gravitante sull'Istmo di Panama, appare evidente come il cuore economico dell'Oltremare spagnolo, il distretto minerario di Potosí con la Zecca Reale, graviti in modo naturale sull'Oceano Atlantico attraverso la cerniera di raccordo del Tucumán. I moventi storici esterni ed i fattori geopolitici legati al confronto planetario fra le varie potenze coloniali europee in via di affermazione introdurranno un ulteriore fattore di richiamo delle dinamiche territoriali verso le coste atlantiche, rafforzando l'asse strategico che attraversa l'attuale frontiera boliviano-argentina.

Una grande varietà di merci e carichi vengono ad intrecciarsi lungo il percorso. Fra i principali prodotti smistati vi sono vettovaglie e generi alimentari di ogni tipo, pellami, tessuti, legname, bestiame mulare diretti verso le alte terre; in senso contrario dall'altopiano provengono sale, minerali e barre di argento in modo particolare.

Lo stendimento dell'arteria stradale permette anche l'avvio di comunicazioni postali che all'inizio si sviluppano con frequenza irregolare. Successivamente nel 1750 viene fondato il primo *Correo Regular del Río de la Plata* e nel 1771 si impiantano le prime stazioni di posta sul tragitto Buenos Aires-Córdoba (ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, 1999, p. 40).

I successivi tragitti configurati dal viaggio verranno disimpegnati con diversi mezzi di trasporto: battello, treno, carovana di carri. Come protagonisti assoluti del sistema emergono i carri trainati da buoi e mule, introdotti anche nel passaggio descrittivo deamicissiano focalizzato sulle estensioni pampeane e su una caratterizzazione paesaggistica all'insegna della deprimente monotonia: «Il paese gli passava davanti come una visione indistinta: vasti boschi di piccoli alberi bruni; villaggi di poche case sparse...; vastissimi spazi, forse antichi letti di grandi laghi salati, biancheggianti di sale fin dove arrivava la vista; e da ogni parte e sempre, pianura, solitudine, silenzio» (DE AMICIS, 1961, pp. 264-265).

A dispetto della percezione repulsiva che può essere colta dall'occhio del viaggiatore, la direttrice di movimentazione ha sin dagli inizi esibito va-

lenze strategiche a scala transcontinentale. Su questo piano l'inserimento precoce della regione storica del Tucumán nella zona di influenza del porto di Buenos Aires ed il transito dei flussi di preziosi di contrabbando riversati dal distretto argentifero del Potosí ridimensionano nel corso del Seicento il ruolo di Lima, prima antagonista dello scalo atlantico, senza che le autorità del Vicereame del Perú possano contrapporre significativi mutamenti di indirizzo (MIR, NOCETTI, 1997, pp. 210-211).

Proiezione militare fondamentale nel corso della Guerra di Indipendenza⁸, l'asse viario rientra nella vicenda proposta dal racconto: «*Dagli Appennini alle Ande*», in quanto scandisce le tappe di avvicinamento alla meta del giovane Marco dalla costa atlantica verso la Cordigliera.

In rapporto all'interazione dei processi storici di organizzazione territoriale nei distinti ambiti regionali dell'Argentina, assume piena significatività anche la figura letteraria dell'ingegnere che si trasferisce dalla capitale sino alla lontana provincia pedeandina per impiantare attività che potenzino le tradizionali specializzazioni presenti *in loco* e contribuire in tal modo allo sviluppo delle regioni interne e periferico-marginali. In particolare l'impianto di «...una grande fabbrica di zucchero...» con l'attivo concorso dell'*ingeniero Mequinez* (DE AMICIS, 1961, pp. 273-274) allude chiaramente ai piani di valorizzazione del potenziale agricolo-zootecnico del comprensorio, in un quadro di promozione della vocazione agro-esportatrice del paese intero. In un tale orizzonte economico-produttivo il polo di Tucumán si distingue per la tempestività dell'avvio degli zuccherifici, presenti sin dal 1860 e successivamente investiti da un processo di rapida crescita nei tre decenni successivi, con un'attività che si prolunga sino ai nostri giorni (*Calendario...*, 2000, p. 201).

Il tutto avviene però in contrapposizione ai flussi migratori interni, decisamente indirizzati verso i nuclei di attrazione costieri. Anche per il lontano Nord Ovest argentino la seconda metà dell'Ottocento si traduce in realtà in una serie di anni di crisi: fra il 1800 ed il 1869 la popolazione passa dal 43% al 20% del totale, un grave ridimensionamento rispetto agli anni d'oro del periodo coloniale, mentre vengono a restringersi le opportunità di nuovi contatti e fermenti (GIULIANI-BALESTRINO, 1989, I, p. 114). Al contrario si sviluppa il litorale con il ruolo sempre più dominante della

⁸ Per le principali località di scontro armato lungo lo snodo del tracciato strategico, vedasi EJERCITO ARGENTINO, *Mapa Histórico de la Argentina compilado por el Instituto Geográfico Militar*, Buenos Aires, 1968, conservata nell'*Archivo Geográfico* dello stesso Istituto.

capitale ed una forza propulsiva che non si arresta ai nostri giorni grazie al molteplice convergere delle valenze funzionali aggregate attorno al *Distrito Federal* ed al polo mercantile. Nel loro complesso assieparsi questi motivi restano alla base di un quadro socio-economico che investe lo scenario nazionale nei termini di una crescita regionale differenziata ed affetta da endemici squilibri.

BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., *Huellas*, Trenque Lauquen, 1995.
- BENVENUTI G., *Le repubbliche marinare. Amalfi, Pisa, Genova e Venezia*, Roma, 1989.
- BERBERIAN E.E., *Crónicas del Tucumán. Siglo XVI*, Córdoba, 1987.
- Calendario Atlante De Agostini 2001*, Novara, 2000.
- DE AMICIS E., *Cuore*, Milano, 1961.
- DEL SOLAR J., *Retiro. Apuntes sobre la historia de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1999.
- Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti*, Roma, 1949.
- GIULIANI-BALESTRINO M.C., *L'Argentina degli italiani*, 1, Roma, 1989.
- LEALE S., *Portualizzazione della costa tra Sampierdarena e Cornigliano. Trasformazioni morfologiche, ambientali e antropiche*, in «L'Universo», LXXXIII (2004), pp. 478-504.
- MIREMONT G. (a cura di), *Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires Dr. Ricardo Levene (1925-2000)*, Buenos Aires, 2000.
- LOBATO M.Z., SURIANO J., *Nueva Historia Argentina. Atlas Histórico*, Buenos Aires, 2000.
- MIR L.B., NOCETTI O.R., *La disputa por la tierra. Tucumán, Río de la Plata y Chile (1531-1822)*, Buenos Aires, 1997.
- SALONE A.M., *Una famiglia di uomini di mare della Riviera di Ponente: i Poggi di Cogoleto*, in FERRO G. (a cura di), *Un brigantino ligure sulle rotte dell'America Latina nel 1826 e nel 1827*, Genova, 1992, pp. 19-32.