

CAPITOLO III

I PRIMI ITALIANI IN CILE

1. - Esploratori e militari.

Diversamente da quanto si potrebbe pensare, gli italiani non raggiunsero il Cile soltanto via mare a sud attraverso lo Stretto di Magellano o il Capo Horn, ma anche via mare o via terra a nord dal Perù e per i passi andini dall'Argentina.

Come successe all'inizio del Cinquecento per quest'ultima terra sudamericana¹, così anche per il Cile gli italiani furono presenti dai primi momenti dell'esplorazione e della conquista spagnola; infatti si ha notizia che nel 1520, quando il 21 ottobre Magellano scoprì e attraversò il passaggio interoceanico che avrebbe poi portato il suo nome, sulle 5 caravelle c'erano 26 italiani per la maggioranza liguri con alcuni messinesi, veneti, emiliani e campani, che rappresentavano circa il 10% dell'intero equipaggio.

Si trattava di semplici marinai e mozzi, ma tra questi si distinsero per la loro abilità nautica Leon Pancaldo e Giambattista Punceron o Puncerol entrambi liguri e imbarcati sulla nave capitana *Trinidad* e Antonio Pigafetta vicentino che ci lasciò la narrazione di una così straordinaria impresa².

Per spiegare la presenza italiana nelle terre coloniali si deve ricordare che nel XVI secolo in Italia si era imposta la

¹ M. C. GIULIANI - BALESTRINO, *L'Argentina degli Italiani*, Roma, Istituto Enciclopedia Italiana Treccani, 1989; vol. I, pp. 22 sgg.

² C. MANFRONI, *Prefazione alla relazione del primo viaggio intorno al mondo di Antonio Pigafetta*, Milano, Archetipografia di Milano, 1928.

dominazione spagnola nel Regno di Napoli, che si estese a fine secolo anche al Ducato di Milano. Inoltre la Repubblica di Genova divenne alleata della Spagna a partire dal 1528 e Andrea Doria ebbe attraverso Carlo V, insieme ad altri banchieri genovesi, forte influenza sullo Stato iberico.

I mercanti di Genova avevano un proprio quartiere a Siviglia e a Cadice, come l'avevano avuto nel Due-Trecento a Maiorca e godevano di privilegi speciali per commerciare nei territori dell'Impero, mentre i marinai, sempre liguri, erano noti per la conoscenza della cartografia nautica e per l'arte di navigare, affinata nei secoli precedenti nell'area mediterranea, ed erano richiesti e assoldati nell'armata spagnola. Spesso poi questi ultimi, terminato il periodo del contratto spagnolo, continuando a vivere nelle colonie, diventavano commercianti.

Quindi tre categorie distinte: banchieri, commercianti e marinai di Genova avevano rapporti con la Spagna e le colonie americane, tanto che Carlo V nel 1539 nella *Provisión sobre el ingreso de sus súbditos a las Indias* diceva testualmente: "Permettiamo ai sudditi nati in tutti i nostri regni e possedimenti, come a tutti i sudditi dell'Impero e anche ai genovesi che possano andare alle succitate Indie e viverci e commerciare con essi"³.

C'erano anche siciliani e napoletani in molto minor numero, legati alla Spagna attraverso il Regno di Napoli, che però non avevano né tradizione commerciale né marinara, i quali nelle terre sudamericane furono soldati o funzionari.

Sempre nel Cinquecento oltre ad alcuni componenti la ciurma di Magellano, un altro italiano arrivò in Cile, dove lasciò ricordo imperituro: Giovanni Battista Pastene, nato a Genova nel 1507, si recò giovanissimo in Spagna con una nave propria, la *San Pietro*, e nel 1534 partì da Siviglia con la spedizione di Gerolamo de Ortel diretta in Venezuela, compiendo numerose esplorazioni sulla costa delle Antille. Nominato nel 1535 *Piloto en jefe de los mares del Sur* dalla *Real Audiencia de Panamá*, andò a Lima, dove fu testimone delle lotte dei Con-

³ C. RADICATI DI PRIMEGLIO, *Antonio Ricardo Pedemontanus. Nuevos apuntes para la biografía del introductor de la imprenta en la América Meridional*, Instituto Italiano de Cultura, Lima, Editorial Ausonia, 1986.

quistatori e della morte di Francisco Pizarro. Nel 1544 fu mandato da Vaca de Castro, successore di Pizarro, in Cile dove si sapeva che Pedro de Valdivia si trovava in notevoli difficoltà.

Arrivato a destinazione nel 1544 e portata a termine la propria missione, fu incaricato dal Valdivia di continuare la conquista navigando verso sud per riconoscere le coste meridionali oltre Valparaíso. Con due piccole navi, una di sua proprietà e la *Santiaguillo* di Valdivia compì la ricognizione e le sue scoperte e i suoi rilevamenti fornirono le prime indicazioni sulla morfologia del litorale fino alle foci del Biobío; Pastene fu presente alla fondazione di Concepción e di altre nuove città cilene e tornò più volte in Perù fino al 1559 per chiedere soccorsi per ulteriori conquiste; poi con il nuovo Governatore García Hurtado de Mendoza rimase definitivamente in Cile con il titolo di *Teniente General del mar*, resse il *Cabildo* di Santiago per vari anni e si occupò delle estese proprietà avute in ricompensa per la sua opera. Sposò Ginevra de Seijas, da cui ebbe vari figli che ricoprirono posizioni eminenti nella società santiaghina: morì a Santiago nel 1582⁴. Il nome di Capitan Pastene, come si vedrà più avanti, tornerà dopo secoli a rivivere con la colonizzazione italiana.

Dal Perù, come Pastene, erano passati in Cile vari comandanti genovesi, che furono mandati appositamente in questi lontani territori come avamposto del potere coloniale spagnolo, il quale aveva il suo centro a Lima.

Si ricordano tra questi Ambrogio Giustiniani e Vincenzo Pasquale, proprietari di imprese di navigazione e commercio, con sede a Valparaíso che operavano tra questo porto ed Arica, El Callao e Panama, dove possedevano magazzini e spacci alimentari. I colleghi di lavoro, non era infrequente che si imparentassero, come nel caso dei due citati impresari, in quanto Vincenzo Pasquale sposò una delle figlie di Giustiniani⁵.

Ad Arica a fine Cinquecento vivevano Vincenzo Dagnino, Antonio Macchiavello, Stefano Sanguinetti, Bernardo Delpino,

⁴ J. TORIBIO MEDINA, *Diccionario biográfico colonial de Chile*, Santiago, 1888.

⁵ G. BONFIGLIO, *Los Italianos en la sociedad peruana*, Instituto Italiano de Cultura, Lima, Delmer Quiroz, 1993.

Antonio, Battista e Rostán Genovese, Francesco Cataldi, Camillo Bonfante, Guglielmo Virgilio, Luca Aste, nonché Giovanni Di Negro, Marco Antonio Costa, Giacomo Lomellini, Pietro De Gregori tutti liguri come chiaramente denunciano questi cognomi: né mancavano alcuni corsi legati anch'essi alla Repubblica di Genova⁶.

Oltre ai *capitanes*, ai *pilotos* e ai *maestres de barcos*, rispettivamente comandanti, piloti e proprietari di navi, legati al trasporto marittimo di passeggeri e merci, c' erano anche carpentieri e calafati che gravitavano sui porti toccati dal cabotaggio e venditori di vini, liquori e altri commestibili (*pulperías*). Si può dire che il piccolo attivissimo gruppo italiano dell'inizio della colonizzazione nel Cinque-Seicento anticipi le attività che saranno proprie dell'emigrazione italiana ottocentesca costituita soprattutto da marittimi, commercianti e artigiani.

Infatti proprio per le loro vocazioni peculiari i nostri connazionali erano bene accetti dall'elemento spagnolo che aveva invece la sua gratificazione negli incarichi burocratici, militari e politici e non era interessato a inserirsi in lavori considerati molto meno signorili: in questo modo la convivenza tra i due gruppi etnici non diede luogo a particolari disagi.

Sempre nel XVI secolo la Spagna decise di popolare le terre dello Stretto di Magellano, insidiate dalle incursioni di Francis Drake, e affidò l'incarico a Pedro Sarmiento de Gamboa, che nel 1581 per rendere duratura la realizzazione che gli si richiedeva, pensò ad erigere anche alcune fortezze nei punti strategici dello Stretto, avvalendosi per l'elaborazione del progetto dell'opera di due ingegneri italiani già al servizio di Carlo V, Tiburzio Spannocchi e Giovanni Battista Antonelli; la costruzione venne affidata ad un fratello dell'Antonelli coadiuvato da tre aiutanti anch' essi italiani⁷.

Alla fine del Settecento, con la conquista della Spagna da parte di Napoleone, si allentò il monopolio commerciale del-

⁶ E. LACQUANITI, *Gli Italiani in Cile*, Santiago, 1904.

⁷ M. MARTINIC BEROS, *Gli Italiani al confine dell'America: Patagonia Australe e Terra del Fuoco*, in AA.VV. *Il contributo italiano allo sviluppo del Cile*, Torino, Fondazione Agnelli, 1993.

l'Impero sulle colonie e altri genovesi ne approfittarono per trasferirvisi in buon numero, provenendo da Cadice e da Siviglia: così Argentina, Perù e Cile videro affluire una immigrazione di rimbalzo che andò aumentando quando, con la costituzione delle Repubbliche sudamericane, l'immissione di liguri e poi di europei in genere non fu solo tollerata, ma anzi desiderata e favorita in molti modi.

Un altro militare lasciò in Cile imperiture tracce di sé: si tratta di Giuseppe Rondizzoni che nacque a Parma nel 1788, fu attratto dalle imprese di Napoleone e partecipò alle sue campagne di guerra fino a Waterloo, conseguendo il grado di Capitano Aiutante Maggiore e la Legion d'onore. Caduta la stella napoleonica, tornò a Parma al servizio di Maria Luigia d'Austria, ma ben presto, insofferente della monotona vita provinciale, partì alla volta degli Stati Uniti: a Filadelfia conobbe José Miguel Carrera, un generale cileno che sosteneva l'indipendenza della sua terra, e nel 1816 si imbarcò per Buenos Aires. Qui con San Martín attraversò le Ande e dal 1817 fece parte dell'esercito cileno come Sergente Maggiore; successivamente prese parte alle guerre interne del Cile, nel 1842 divenne Governatore di Constitución, nel 1849 si trasferì a Talcahuano con lo stesso incarico, e dopo varie vicende nel 1851 fu nominato Generale e Capo di Stato Maggiore dell'esercito; nel 1857 fu Governatore di Concepción, Chiloé, Nuble: ritiratosi a vivere a Valparaíso, morì nel 1866⁸. Suo figlio Francesco navigava lungo la rotta Maule-Valparaíso sul brigantino goletta *Primavera* imbarcando grano, formaggio e pelli⁹.

Si deve pure ricordare Alessandro Malaspina, nato nel 1754 a Mulazzo (Lunigiana), che partì da Cadice il 30 luglio 1789 e dopo aver toccato le Canarie, Trinidad, Montevideo, Buenos Aires, fece una minuziosa ricognizione delle coste

⁸ J. SANTA CRUZ, *Los Italianos en la Conquista de Chile*, in "Anales de la Universidad de Chile", Santiago, 1902, pp. 421-61; J. TORIBIO MEDINA, *Rivendicazione storica di G. B. Pastene e G. Rondizzoni*, Santiago, Soc. Scient. de Chile, 1926.

⁹ DOCUMENTOS PARLAMENTARIOS, *Memoria de Marina 1854*, Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1859, p.250.

patagoniche, doppiò il Capo Horn e all'inizio del 1790 dall'isola di Chiloé raggiunse Valparaíso raccogliendo notizie anche sui porti cileni minori, prima di dirigersi a El Callao: nel suo equipaggio c'erano molti italiani tra cui il pittore Brambilla e il botanico Pineda¹⁰.

Non fu di certo né uomo d'arme né un esploratore Gioacchino Toesca, architetto romano chiamato in Cile da Car-



Fig. 27 - La Cattedrale di Santo Domingo a Santiago, opera settecentesca dell'architetto italiano Gioacchino Toesca.

lo III, che arrivò a Santiago nel 1780: terminò la Cattedrale iniziata nel 1748, costruì il *Cabildo*, le carceri, l'Ospedale San Juan de Dios, le chiese di Santo Domingo e di La Merced, il ponte Cal y Canto, il Canal San Carlos e soprattutto la *Casa de La Moneda* che nel 1846 divenne sede del Governo. Si può dire che la Santiago monumentale porta l'impronta di questo grande italiano¹¹.

¹⁰ M. PALAU - A. ZABALA - B. SAENS, *Diario del viaje de D. Alejandro Malaspina*, Madrid, Ed. El Museo Universal, 1984; M. C. GIULIANI-BALESTRINO, *Op. cit.*, vol. I, p. 45.

¹¹ J. BLAYA ALLENDE, *El progreso italiano en Chile*, Santiago, Imp. La Ilustración, 1921.

Si ricorda infine il conte Francesco Giuseppe Tozzoni di Imola, guardiamarina di vent'anni sul *Vettor Pisani*, nave scuola italiana, che fu incaricato di redigere il diario di bordo nel viaggio intorno al mondo che la corvetta effettuava con lo scopo di raccogliere dati oceanografici e antropici. Partita il 26 maggio 1882 da Venezia, aveva fatto scalo a Napoli, nelle Isole di Capoverde, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires per



Fig. 28 - La Moneda, il palazzo del Governo, opera del romano Gioacchino Toesca.

arrivare attraverso lo Stretto di Magellano a Punta Arenas nell'ottobre, poi a Chiloé e la notte di Natale a Valparaíso. In Cile si fermò tre mesi e mezzo e poi riprese il viaggio per Honolulu, Shangai, Manila, Singapore per rientrare a Napoli il 20 aprile 1885. Il diario di Francesco Tozzoni ha una sua particolare immediatezza e spontaneità¹².

¹² P. MAYORGA, *Quando el Cbile era exótico*, in "El Mercurio", 4.7.1998. Tozzoni descrive Punta Arenas, i fiordi e gli abitanti della Patagonia e Valparaíso con grande acutezza.

2. - Missionari.

A seguito dell'esplorazione e dei primi insediamenti, giunsero in Cile i missionari che furono, come si è detto, soprattutto gesuiti che operarono a Santiago e in Araucanía, in questa regione in un clima di guerriglia e di intimidazione. Tra di essi ci furono anche alcuni italiani: Orazio Vecchi, nato a Siena nel 1578, arrivò a Santiago nel 1604 e nella regione di Arauco nel 1607, dove fu ucciso dagli indios nella valle di Elicura il 14 dicembre 1612 a soli 33 anni; con lui e dopo di lui si ricordano Simone Mazzetta, nato a Castilenti (Teramo) nel 1582, che in Argentina fondò numerose *reducctones* dove insegnava ai *Guaraníes* a leggere, scrivere, cantare, suonare e poi si recò in Araucanía; Antonio Parisi; Antonio Maria Fanelli che da Buenos Aires raggiunse Santiago impiegando 47 giorni per attraversare la Pampa con numerosi confratelli, 32 carri trainati da buoi, tormentati da branchi di migliaia di cavalli e vacche selvatiche, sciame di tafani e moscerini, acqua ristagnante, attacchi di indios; Giuseppe Mascardi percorse la Cordigliera andina e la Patagonia sia dal lato argentino che da quello cileno, tanto che per le sue osservazioni e i suoi rilevamenti (1669-1673) è considerato il primo geografo di questa terra australe, il quale ha legato il suo nome ad un lago e ad una penisola¹³; Giovanni Giuseppe Guglielmi, nato a Tempio Pausania nel 1672, si imbarcò a Siviglia nel 1698 "la navigazione fu molto difficile. Il viaggio che in genere si compiva in meno di tre mesi durò quattro mesi e mezzo, per cui alla fine cominciavano a scarseggiare i viveri e l'acqua, tribolazioni che possono essere comprese pienamente solo da chi ha navigato nelle stesse condizioni... (padre Guglielmi) non riusciva più a muoversi per la sete e la stanchezza"¹⁴. Arrivato in Cile nel 1699,

¹³ A. M. FANELLI, *Relación de un viaje a Chile en 1698 desde Cadiz por mar y tierra escrita en italiano*, in J. TORIBIO MEDINA, *Viajes relativos a Chile*, Santiago, Fondo Histórico y Bibliográfico, 1962; M. C. GIULIANI-BALESTRINO, *Op. cit.*, vol. I, p. 191; G. FURLONG, *Los Jesuitas y la cultura rioplatense*, Montevideo, Urta y Urbelo, 1933; M. C. GIULIANI-BALESTRINO, *Op. cit.*, vol. I, p. 41.

¹⁴ A. MACIONI, *Las siete estrellas de la mano de Jesús, vida del venerable Padre Juan José Guillermo*, in J. TORIBIO MEDINA, *Biblioteca Hispano-Chilena*, Santiago, Fondo Histórico y Bibliográfico, 1963.

dopo 11 mesi di viaggio, si dedicò agli indios della Araucanía che lo uccisero nel 1716 a 44 anni di età.

Di rilievo fu nel 1823 la venuta con il Nunzio Apostolico monsignor Giovanni Muzi, del canonico Giovanni Maria Mastai-Ferretti, allora segretario, che nel 1845 sarebbe divenuto Papa con il nome di Pio IX, in una missione che toccò l'Argentina, il Cile e l'Uruguay. I religiosi partirono da Genova per Buenos Aires, passarono in Cile attraversando le Ande dopo aver fatto tappa a Mendoza e ritornarono da Valparaíso a Montevideo nel 1824 con il bastimento genovese *La Columbia*, comandato da Emanuele Nativi¹⁵.

Dopo l'espulsione dei gesuiti nel 1767, arrivarono nel 1835 in Cile dal Perù e dalla Bolivia, dove erano stati destinati come prima sede, alcuni francescani italiani, Alessandro Mei e Quintilio Scapucci: in seguito nel 1837 a Valparaíso sbarcarono ancora 13 padri, che avevano anche subito un naufragio doppiando Capo Horn e che si diressero in parte a Chiloé e in parte a Valdivia. Più tardi altri si stabilirono a Chillán; si trattava di giovani tra i venti e i trent'anni che dedicarono tutta la loro vita agli indios dell'Araucanía come padre Bula di Calice (Liguria), che al suo arrivo aveva 23 anni e che morì nel Sud del Cile a 83¹⁶.

Di Montecompatri era Diego Ciuffa giunto nel 1837 che chiamò una dozzina di confratelli nel 1856 e divenne a 35 anni la massima autorità dei francescani, Viceprefetto delle Missioni del Sud; morì dopo una permanenza di 31 anni in Cile a 79 anni nel 1885. Domenico Pasolini di Cesena operò a Chiloé e

¹⁵ G. SALLUSTI, *Storia delle missioni apostoliche nello Stato del Cile*, Roma, Mauri, 1887; M. C. GIULIANI-BALESTRINO, *Op. cit.*, vol. I, p. 191; D. RUOCCO, *L'Uruguay e gli Italiani*, Roma, Soc. Geogr. Ital., 1991. Del canonico Mastai-Ferretti è rimasto nell'Archivio di Stato di Santiago un documento originale del 18 ottobre 1824 che, con l'autorizzazione di monsignor Muzi, concedeva il permesso a Giuseppe Tommaso Argomedo, professore di grammatica presso l'*Instituto Nacional*, di leggere i libri all'indice.

¹⁶ J. M. BONAZZI, *Historia de las Misiones en la República de Chile desde la Conquista hasta nuestros días a cargo de los muy reverendos Padres Franciscanos*, in "Verdad y Bien", Santiago, XXXII, 1932; J. PINTO RODRIGUEZ, *Misioneros en la Araucanía 1600-1700*, Temuco, Ediciones Universidad de La Frontera, 1988; B. DIAZ, *Franciscanos en Chiloé*, Santiago, Publicaciones del Archivo Franciscano, 1990; "El Mercurio de Valparaíso", 9.8.1937.

Magallanes: proprio qui, al di là dell'opera evangelizzatrice, è tuttora ricordato con venerazione e ammirazione per aver salvato da certa morte il bestiame al limite della sussistenza per mancanza di foraggio, avendo aperto con energia straordinaria una via attraverso un bosco impervio per far raggiungere pascoli riparati e per trovare un luogo più adatto all'insediamento umano. Si legge infatti che padre Pasolini fece ciò "che nessun altro avrebbe potuto fare ... con 24 uomini completamente nudi e scalzi... Sarebbe un'ingiustizia se non dicessi che questo lavoro è tutto merito di padre Pasolini e non ne informassi il Governo"¹⁷. La via tracciata dal francescano era dotata di ponti per superare i vari corsi d'acqua che si incontravano lungo il percorso, i quali furono costruiti con estrema difficoltà per mancanza di asce e seghe idonee. La tenacia di padre Pasolini fu premiata e proprio sulle rive del Río del Carbón vicino a Punta Arenosa, dove era arrivata la strada, a partire dal 1848 iniziò a sorgere l'insediamento di Punta Arenas che lo considera suo fondatore.

Con lui si ricordano il toscano Giovanni Benelli di Fossato che visse a Chillán, Castro, Santiago; Benedetto Spilla di Subbiaco che scrisse *Chile en la Guerra del Pacífico*; Filippo Penesso medico che stilò il *Manual de Medicina práctica con breves nociones de Farmacia y Cirugía*; il pesarese Raffaele Venanzi, nato nel 1839 e morto in Cile nel 1910, divenuto frate per voto fatto durante un terribile naufragio e poi ancora Stanislao Leonetti, Andrea Mariani, Domenico Gamallero e Leopoldo Ponti¹⁸.

Notevole rilievo ha tra gli altri Giuseppe Maria Bonazzi di Roma che scrisse una storia delle missioni francescane in Cile, dove era arrivato nel 1837 e dove visse a Tucapel, Valparaíso, Osorno e Chiloé¹⁹.

Jorge Pinto Rodriguez riporta il nome di 70 francescani italiani arrivati in Cile nell'Ottocento e di 123 cappuccini loro

¹⁷ J. MARDONES, *Diario de guerra de Fuerte Bulnes 1844-1850*, in "Archivo Instituto de la Patagonia", nota 43 del 9.7.1847, fasc. 89-90 f. 157.

¹⁸ H. ARAYA, *Notas biográficas de religiosos franciscanos de Chile*, Santiago, Alfabetas Impresores, 1976; M. J. CARDENAS, *El Colegio de Mistoneros de Castro*, Santiago, Imprenta San Buenaventura, 1897.

connazionali che tra il 1848 e il 1899 vissero in Araucanía²⁰. Infatti nel 1848 a Roma il Ministro Plenipotenziario cileno Ramón Luis Irarrázabal concluse un accordo con padre Felice da Lipari, Procuratore dell'Ordine dei cappuccini, per l'introduzione di religiosi nel Cile meridionale: perciò il 23 maggio di quell'anno da Genova salpò il *San Giorgio* con i primi dodici confratelli provenienti da Liguria, Piemonte, Emilia, Marche, Abruzzi, Sardegna, Veneto, che giunsero a Valparaíso dopo 5 mesi di viaggio; nel 1853 ne arrivarono altri 41²¹.

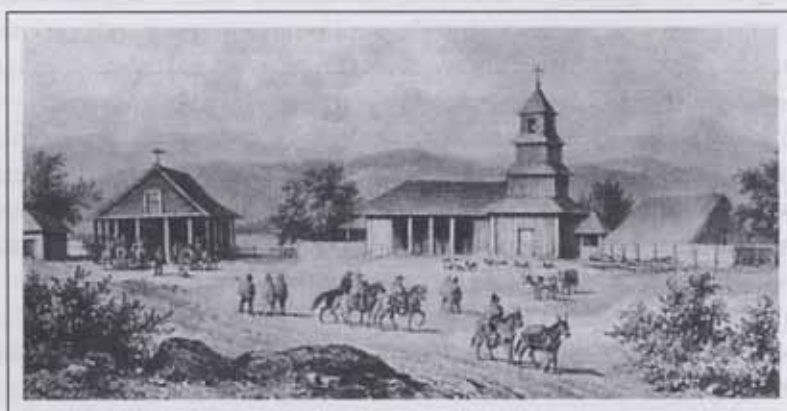


Fig. 29 - Daglipulli (Rio Bueno): una tipica missione della prima metà dell'Ottocento (Incisione di C.GAY, *Op. cit.*).

Si divisero l'Araucanía in due province religiose: quella settentrionale di Concepción fu affidata ai francescani e quella di Valdivia a sud ai cappuccini²². Entrambi gli ordini fondarono chiese, curarono malati, dovettero affrontare non pochi disagi

¹⁹ "LA VOZ DE SAN ANTONIO", 32, III, novembre 1897, pp. 392-94.

²⁰ J. PINTO RODRIGUEZ, *Op. cit.*, *passim*.

²¹ I. DA PAMPLONA, *Historias de las Misiones de los PP. Capuchinos en Chile y Argentina (1849-1911)*, Santiago, Imprenta Chile, 1911; S. URIBE, *Relación de las Misiones de Chile, hecha por el muy reverendo Padre Angel Virgilio da Lonigo, de la Provincia de Venecia*, in "Anuario de la Historia de la Iglesia en Chile", Santiago, Seminario Pontificio Mayor, 1984, voll. 2.

²² ARCHIVIO STORICO, Convento San Francisco de Chillán, *Asuntos Varios*, vol. XX, doc. 200.

e pericoli tra gli indigeni della regione che volta a volta li consideravano amici o nemici²³.

Anche a distanza di molti anni la situazione non era migliorata: scriveva padre Agostino da Nizza il 1° gennaio 1888 da Purulón: "tutto congiurava contro di me: il luogo, il clima, la distanza, la totale indifferenza e la continua opposizione degli abitanti" e gli faceva eco nel 1889 padre Alfonso da Bitonto: "soprattutto la poligamia, l'ozio, la mancanza dell'abitudine al lavoro, la tendenza all'ubriachezza e al furto si oppongono fortemente all'azione risanatrice della religione: tutte le speranze rimangono riposte nella nuova generazione, sempre che ai bambini di ambo i sessi vengano insegnate le lettere e le arti in buone scuole"²⁴.

Oltre alla loro opera socio-religiosa, alcuni di questi padri lasciarono lettere, relazioni, dizionari italiano-araucani di grandissima importanza etnologica; non pare però che sia cappuccini che francescani riuscissero a incidere molto sulle popolazioni loro affidate.

Ai missionari italiani sparsi in tutto il territorio cileno fanno riferimento anche i rendiconti dei diplomatici sardi al Ministro degli Affari Esteri del Re di Sardegna²⁵. La loro situazione era molto precaria e non mancarono denunce contro il Governo cileno che ne impediva il rimpatrio e li sottoponeva a gravi sofferenze in dispregio di quanto stabilito per contratto. Questa affermazione rivela che i missionari erano stati richiesti ufficialmente dal Cile con patti che non vennero onorati²⁶.

²³ A. DA RESCHIO, *L'Araucania, memorie inedite delle Missioni dei FF.MM. Cappuccini nel Chili*, Roma, Tipografia Vaticana, 1890.

²⁴ *IBIDEM*, p. 122.

²⁵ ARCHIVIO DI STATO DI TORINO (A.S.T.), *Consolati Nazionali*, Valparaíso n.1, rapporto di Augusto Picolet d'Hermillon, 7.1.1848.

²⁶ A.S.T., *Ibidem*, rapporto del 27.11.1847: "Le rev. père Apollinaire Gandini est décedé à Valdivia le 15 décembre 1846. C'est du missionnaire qui l'a ensevelé que je le tiens. Ce missionnaire se plaint amèrement du Gouvernement de cet Etat qui leur refuse les moyens de se rapatrier après les dix années de souffrances et de rudes travaux qu'ils viennent de supporter, et aux quels un grand nombre d'entre eux ont succombé, et en mépris d'engagements contractés par le dit Gouvernement".

3. - Rapporti ufficiali Italia-Cile.

Per quanto molto meno importante delle comunità sarde di Argentina e Uruguay, pure quella in Cile non dovette passare inosservata all'attenzione della diplomazia piemontese visto che era costituita quasi totalmente da liguri.

In realtà per mare o per terra essi arrivavano: i documenti d'archivio stilati dagli incaricati sardi riportano ad esempio il movimento marittimo relativo alle navi entrate e uscite nei porti del Cile del 1838 e del 1839²⁷. Nel primo anno su 905 navi 24 risultavano sarde per un volume di 5.394 tonnellate su 185.000 complessive, nel secondo su 841 bastimenti quelli del Re di Sardegna erano 9 e il rapporto del tonnello era di 1816 su 159.680; sappiamo inoltre che regolari rapporti venivano mandati da Valparaíso a Torino dagli attenti diplomatici sardi, i quali tenevano al corrente il loro Ministro degli Affari Esteri della situazione cilena, che si rivelava peraltro di pochissimo interesse.

Scrivendo in data 25 marzo 1843 Augusto Picolet d'Hermillon:

"Ma correspondance, déjà si dépourvue d'interêt sera d'une stérilité effrayante: elle ne pourra qu'être l'image du calme monotone dans le quel dors cette République, heureuse du reste de contempler dans sa léthargie les tourments convulsifs de ses soeurs américaines" E poco più in là parla di "un Océan de torpeur".

Invece per quanto riguarda la situazione dei sudditi sardi i livelli economici raggiunti risultavano soddisfacenti: "La conduite des sujets sardes au Chili est régulière, je devrai dire généralement bonne, je n'ai pas encore entendu de plaints contre aucun d'eux; aucun n'est arrivé à une grande fortune, mais tous vivent honorablement du fruit de leur travail, du rest leur nombre n' apart pas très considerable"²⁸. Aggiunge che i nostri connazionali erano considerati con giustizia alla stessa stregua dei cileni, con l'unica differenza di non dover fare il servizio obbligatorio nella Guardia Nazionale, che veniva compensato da una assai modica tassa da versare allo Stato. Le prime relazioni ufficiali tra Cile e Regno di Sardegna, di cui

²⁷ A.S.T., *Ibidem*, Navigation du Chili, 1838-39.

²⁸ A.S.T., *Ibidem*, rapporto di Augusto Picolet d'Hermillon, 25.3.1843.

tutti i liguri facevano parte, si stabilirono il 20 febbraio 1846 con le credenziali presentate al Governo cileno da Augusto Picolet d'Hermillon, nominato Console generale fino al 1848; a lui si avvicendò come Viceconsole Giuseppe Ceverò per i due anni seguenti, dopo i quali Picolet ritornò a ricoprire la carica di Console generale²⁹. Dal 4 aprile 1851 fu sostituito da Pietro Alessandri (1793-1857), che ebbe anche la funzione di corrispondente con residenza a Valparaíso, impegno che svolse fino alla sua morte.

Con l'aiuto di Francesco Cinelli, prima Cancelliere del Consolato di Sardegna e poi Console, fu concluso il Trattato di Amicizia, Commercio e Navigazione, approvato nel 1856 tra il Cile e lo Stato Sardo³⁰.

È di grande interesse seguire i resoconti consolari che tratteggiano i pregi economici della Repubblica sudamericana. Nel 1847 Picolet d'Hermillon illustra le potenzialità dell'immensa e tranquilla costa del Pacifico che conserva ricchezze incalcolabili e che considera ancora vergine benché da tre secoli abbia fornito oro, argento e rame al Vecchio Mondo. Osserva che nonostante i filoni più superficiali di oro in cui l'indio si imbatteva siano ora esauriti e lo sfruttamento sia meno facile, esiste una catena di montagne verso Cobija costituita da giacimenti di rame tra il più puro e malleabile del mondo con un tenore mai inferiore al 35%, dove ci sono appena due miniere perché sono aree desertiche con poca acqua e poco combustibile.

Ma d'Hermillon reputa che varrebbe la pena fare pozzi e trasportare acqua e carbone perché è certo che, se si esplorasse sistematicamente il versante occidentale della Cordigliera tra Valdivia e l'Ecuador, si farebbero migliaia di scoperte di tutti i generi.

Osserva che quando c'è un nucleo di popolazione residente è più facile individuare le ricchezze incalcolabili del

²⁹ S. MEZZANO LOPETEGUI, *Cile e Italia, un siglo de relaciones bilaterales 1861-1961*, Santiago, Ediciones Mar del Plata, 1994.

³⁰ S. MEZZANO LOPETEGUI, *Op. cit.*, p.23; R. DONOSO, *Alessandri, agitador y demolidor*, Santiago, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Chile, 1968; ARCHIVO HISTORICO, Ministerio de Relaciones Exteriores (RR.EE.), *Memoria de 1866*.

sottosuolo ancora per tre quarti inesplorato e porta l'esempio di Copiapó, cittadina del Nord abitata da immigrati argentini, insediatisi qui perché la Cordigliera vi è transitabile in tutti i periodi dell'anno; in breve, vivendoci, questi residenti scoprirono proprio in quel sito giacimenti d'oro e soprattutto d'argento, successivamente a 15 leghe di distanza nella montagna Chagnarsilla individuarono moltissimo argento che affiorava in un enorme blocco e dopo neppure tre mesi fu la volta di una terza montagna altrettanto ricca a 15 leghe dai due precedenti punti, in modo da formare un triangolo equilatero. Per questo



Fig. 30 - Iquique: stazione ferroviaria utilizzata per trasporti minerari (disegno di Melton Prior, *Op.cit.*).

d'Hermillon sostiene che le scoperte sono favorite dagli insediamenti e siccome la catena in questione si estende per moltissimi chilometri nel Deserto di Atacama ipotizza l'esistenza e il prolungamento dei filoni di Copiapó in quella direzione in una zona ancora inesplorata. Inoltre ricorda che non vi sono animali feroci, piogge o altri ostacoli che possano scoraggiare i meno ardimentosi.

Per favorire nuove indagini, sarebbe molto opportuno che una corvetta sarda "sous les apparences d'une simple station" arrivasse nelle acque cilene, recando in realtà a bordo studiosi e

lavoratori capaci di creare un vero laboratorio di ricerca in questa natura così nuova e differente dall'ambiente del Vecchio Mondo. Fa pure menzione della ricchezza di vegetazione con migliaia di piante utili alla tintura, alla farmacia come la *quinoa* o alcune gomme resinose, all'alimentazione (in Bolivia una pianta di mais dà 15-20 pannocchie e il chicco è grande più del doppio di quello coltivato in Europa). Conferma che lo Stato sardo avrebbe soltanto profitti da una spedizione di indagine sul campo anche perché "sur une grande quantité de points se trouvent des Missionnaires italiens, mieux à même que quiconque par leurs relations avec les Indiens, de connaître l'intérieur de ce pays; et qui se feront un bonheur d'aider et d'accompagner même, tout sujet de Roi, qui viendrait les étudier". Questo progetto potrebbe essere facilmente realizzato in quanto "tout est toujours dans le plus parfait état de tranquillité au Chili"³¹.

Dopo l'Unità, il Cile riconobbe il Regno d'Italia nel 1864 e da allora furono nominati vari Consoli nelle città di maggior vivacità commerciale: Santiago, Valparaíso, Talca, Concepción, Copiapó. Dal canto suo il Governo cileno nominò Scipione Carignani suo primo Console a Genova il 23 maggio 1846; ne seguirono altri in diverse città italiane, nel 1850 a Livorno, nel 1851 a Roma, nel 1858 a Savona, nel 1864 a Napoli, Palermo e Milano³².

Intanto tra il 1879 e il 1883 tra Cile, Perù e Bolivia scoppiò la Guerra del Pacifico: in precedenza, sotto il dominio spagnolo, il Viceregno del Plata, creato nel 1776, si era annesso le alte province peruviane di Potosí, Santa Cruz e Charcas cosicché il flusso commerciale si andò incanalando per Tucumán e Salta verso Buenos Aires a scapito di Lima, la quale vide diminuire moltissimo la propria importanza economica: con il disfacimento dell'Impero spagnolo si costituirono le Repubbliche dell'Argentina nel 1816, del Cile nel 1818, del Perù nel 1821 e della Bolivia nel 1825.

Pareva incontestabile per tutti che il confine settentrionale cileno coincidesse con il Deserto di Atacama, ma i problemi

³¹ A.S.T., *Consolati cit.*, 24.9.1847.

³² S. MEZZANO LOPETEGUI, *Op.cit.*, p.25; E. LACQUANITI, *Op.cit.*, *passim*.

nacquero con la scoperta delle ricchezze che esso racchiudeva: prima si trattò dei giacimenti cupriferi poi fu soprattutto il riconoscimento sulla costa tra Coquimbo e Mejillones di circa 20 depositi di guano, concime organico pregiatissimo, a sollevare una serie di reclami e di controversie che sfociarono nel febbraio 1879 con il ritiro del rappresentante diplomatico cileno da La Paz e con l'occupazione da parte delle truppe cilene di Antofagasta. Siccome il Perù volle appoggiare la Bolivia, in aprile il Cile dichiarò guerra anche a questa seconda Repubblica sudamericana, che peraltro aveva una flotta superiore; dopo alterne vicende l'esercito cileno nel 1879 si impadronì della provincia di Tarapacá e l'anno dopo sconfisse a Tacna e ad Arica le truppe alleate. Il Trattato di pace con il Perù si firmò nell'ottobre 1883 e si stipulò una tregua con la Bolivia nel 1884 perfezionata soltanto vent'anni dopo: il Cile rimaneva sovrano nelle province di Tarapacá, di Arica e di Tacna³³.

In questa guerra l'Italia chiese ai suoi sudditi insediati in Perù e in Cile di rimanere rigorosamente neutrali, per non dover subire pesanti conseguenze; queste invece ci furono, se dovette essere formato a Santiago un Tribunale speciale per valutare i danni subiti dai nostri connazionali nella guerra tra Perù e Cile: basti pensare che le sessioni del Tribunale si prolungarono dall'aprile 1884 al gennaio 1888³⁴.

Riportiamo alcuni nomi delle 440 persone che avevano presentato i reclami: Felice Massardo, Pietro Perfetti, Giovanni Battista Rossi, Luigi Cuneo, Giulio Zanellini, Domenico Pescetto, Giuseppe Cecchi, Filippo Mezzano, Augusto Minetti, Giovanni Battista Sanguinetti, Antonio Doderò. In realtà molti ricevettero l'indennizzo di quanto perduto nei saccheggi e nei bombardamenti di Arica, Iquique, Ancón e Pisagua con gli interessi del 6%, ma altri non furono rimborsati e questo creò

³³ F. SILVA, *Op.cit.*, p.575.

³⁴ G. BONFIGLIO, *Los Italianos en la sociedad peruana*, Lima, SAYWA, 1993; AA.VV., *Presencia italiana en el Perú*, Lima, Instituto Italiano de Cultura, Ed. Ausonia, 1984; MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, *Protocollo per la soluzione della controversia relativa al reclamo dei possessori italiani di certificati del Perú, trattati e convenzioni*, vol. undicesimo, XXXIII, Roma, Tipografia delle Mantellate, 1887; S. MEZZANO LOPETEGUI, *Op.cit.*, p. 45.

notevoli malumori. Gli italiani se la presero con l'arbitro brasiliano che a loro avviso li aveva danneggiati, ma infine il 12 gennaio 1888 il Cile pagò 297.000 *pesos* complessivi all'Italia per chiudere il contenzioso di questo penoso episodio e il Tribunale italo-cileno si sciolse il 25 gennaio dello stesso anno³⁵.

Un eccezionale reclamo di cui merita far cenno a parte, che durò circa 35 anni, riguardò i liguri fratelli Schiattino: Filippo aveva prestato nel 1881 al Governo peruviano 14.000 *libras* all'interesse del 9% annuo per far fronte alle spese belliche. Con le vicende della Guerra del Pacifico che portarono a cambi di moneta, lo Schiattino fu considerato un imbroglione e fu imprigionato per 91 giorni; il Governo italiano, preoccupato per la sorte di questo importante imprenditore genovese, incaricò il ministro Viviani perché si adoperasse per la sua liberazione e, siccome non ci riuscì, il diplomatico fu sospeso dall'incarico³⁶.

Una volta uscito di prigione Filippo con il fratello Diego chiese un indennizzo di 45.000 *libras* (la *Reclamación Felipe y Diego Schiattino* fu presentata senza successo nel 1882 dalla Delegazione italiana al *Tribunal Arbitral* cileno, perché il Perù considerò il Cile responsabile della sparizione della somma ricevuta dall'italiano). Nella lite subentrò poi un terzo fratello, Dario, che nel 1904 propose al Cile di mutare il pagamento del debito con una concessione per cinquant'anni di 40.000 ha di terreno: non avendo ottenuto quanto chiesto, suggerì allora che gli venisse consegnato un milione in francobolli che si sarebbero stampati in occasione del primo centenario della fondazione della Repubblica, ma neppure questa proposta fu accolta, per cui nel 1915 la pratica venne definitivamente archiviata senza alcun esborso da parte del Cile³⁷. Si è riportato questo esempio per mettere in luce il peso economico rag-

³⁵ S. MEZZANO LOPETEGUI, *Op. cit.*, pp. 50-52; ARCHIVO HISTORICO del Ministerio de Rr.Ee., vol. 104, 1884; M. BARRÉS VAN BUREN, *Historia diplomática de Chile*, Santiago, Editorial Andrés Bello, 1960, pp. 483-486.

³⁶ S. MEZZANO LOPETEGUI, *Op. cit.*, p. 53.

³⁷ ARCHIVO HISTORICO del Ministerio de Rr.Ee., *Memoria de 1866*, p. 187; C. VELIZ, *Historia de la Marina Mercante de Chile*, Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1961, p. 187.

giunto a fine Ottocento da parte di alcuni connazionali e dei tentativi di loro tutela messi in opera dallo Stato italiano.

4. - Gente di mare e traffico marittimo.

Valeria Maino, confrontando ricerche demografiche precedenti, conclude che nel Settecento dovevano vivere in Cile 105 italiani (senza contare i religiosi), dei quali il 60% genovesi, il 16% veneziani, il 9% lombardi, il 7% siciliani e l'8% suddiviso tra le altre regioni italiane: la loro occupazione era legata al mare essendo quasi tutti marinai, comandanti o armatori. Ad esempio si ha notizia di un certo Antonio Vaccaro che nel 1792 utilizzava per allestire la sua flottiglia le araucarie nella regione del Biobío; si sa pure che tra il 1784 e il 1811 in Cile si costruivano velieri per i fratelli Cruz di Talca, figli di Giovanni Della Croce che avevano castiglianizzato il proprio cognome, per Bernardino Soffia abitante a Valparaíso e per Bartolo Ballarino tutti genovesi³⁸.

Si viene anche a sapere che un certo Benito Piccardo, il cui cognome rivela l'origine genovese, proprietario di navi i cui equipaggi erano formati da liguri, da Cadice si trasferì a Valparaíso ai primi dell'Ottocento³⁹. Il capitano Matteo Maineri, sempre genovese, batteva le rotte mercantili dal Cile all'Ecuador, fintanto che nel 1823 si dedicò alla pirateria stabilendosi nell'isola di Chiloé.

Un altro signore del mare e a volte anche corsaro fu Pietro Alessandri, la figura di maggior spicco tra i nostri italiani in Cile dell'epoca; pare non ci fosse impresa rischiosa e redditizia nella prima metà dell'Ottocento in cui non fosse protagonista:

³⁸ V. MAINO, *I marinai italiani in Cile a metà del secolo XIX*, in AA.VV., *Il contributo italiano allo sviluppo del Cile*, Torino, Fondazione Giovanni Agnelli, 1993, p. 162; A. FUENZALIDA GRANDON, *La evolución social de Chile (1541-1810)*, Santiago, Imp. Lit. Barcelona, 1906, pp. 52-63; L. THAYER OJEDA, *Orígenes de Chile: elementos étnicos, apellidos, familias*, Santiago, Ed. Andrés Bello, 1989, pp. 372-73; ARCHIVO HISTÓRICO del Ministerio de Marina, vol. XI, fol. 129.

³⁹ ARCHIVO FERNANDO ERRAZURIZ, *Correspondencia con Benito Piccardo entre 1815 y 1817*, vol. CLXVI, vari fascicoli.

giunto in quella Repubblica sudamericana via terra attraverso la strada di Los Andes, si stabilì a Valparaíso nel 1826⁴⁰.

Proprietario di varie navi, ebbe un raggio d'azione estesissimo che, facendo perno sul porto cileno, si estendeva all'Australia, alle Hawaii, alla Polinesia, al Messico, al Nicaragua, all'Ecuador, alla California, all'Europa. Uomo di acutissimo ingegno, aveva il fiuto degli affari e sapeva sfruttare le situazioni economico-politiche che volta a volta si presentavano: fece moltissimi viaggi tra Valparaíso e Tahiti, creando nel 1826 una società per il commercio di perle e di madreperla; tra Cile e Perù nel 1827 inaugurò il servizio misto di posta e passeggeri ottenuto per un privilegio governativo; con le isole Juan Fernández impiantò una lucrosa importazione di aragoste nel 1829; con le sue navi da Talcahuano trafficava frumento, legname e pellame; forniva grano a Sidney; pelli e oro a Cadice; dall'Europa importava merci diverse, ma soprattutto tessuti, dal Messico cotone, caffè, oro e argento; nel 1842 fondò la *Compañía de Vapores Chilenos*, con soci cileni e francesi per il trasporto di cereali; nel 1836-39, durante la guerra tra Cile, Perù e Bolivia, mise le sue navi a disposizione del Cile per trasportare le truppe; nel periodo della corsa all'oro in California fornì i cereali per i minatori; nei viaggi di ritorno importava da Guayaquil cacao e da El Callao zucchero. Fu Console generale del Regno di Sardegna, come già ricordato, e aiutò notevolmente i propri compatrioti: alcuni dei capitani delle sue navi e dei suoi soci in affari furono Gerolamo Costa, Giuseppe Bozzo, Giovanni Bollo, Giuseppe Berisso, tutti liguri. Morì nel 1857⁴¹. Dei suoi discendenti si parlerà in seguito.

⁴⁰ R. DONOSO, *Op.cit.*, p. 11.

⁴¹ R. CLARO TOCORNAL, *Aventuras y desventuras de un mercader de perlas de Valparaíso*, Santiago, Ed. Universitarias, 1982; V. MAINO, *Op. cit.*, 171-178; E. PEREIRA SALAS, *Jacques Antoine Moernbout y el comercio de perlas en Valparaíso*, in "Revista chilena de historia y geografía", Santiago, 1951, 118, pp. 8-15; *Movimiento Marítimo*, in "El Mercurio", marzo-luglio, settembre, ottobre, novembre 1829 e agosto, ottobre, novembre 1830; E. PEREIRA SALAS, *Las primeras relaciones entre Chile y Australia*, in "Revista chilena de historia y geografía", Santiago, 1953, XXII; V. MAINO, *La navegación a vapor en el Río Maule*, in "Universum", Santiago, 1988, III, 1.

Il perno dell'attività marinara cilena era all'epoca Valparaíso, porto di importazione ed esportazione tra i più vivaci: questo naturalmente richiamò armatori, agenti di commercio, equipaggi marittimi, merci e capitali. Si ha notizia che soltanto tra il 1828 e il 1837 giunsero nello scalo cileno 34 navi italiane, di cui 33 sarde e 1 napoletana che provenivano o direttamente dall'Europa o dai porti peruviani o da quelli atlantici sudamericani⁴². Per esempio nel 1828 Bernardo Viale arrivò dal Brasile con un carico di mate, zucchero e caffè e Luigi Capurro da Montevideo nel 1832 con mate e zucchero, e nel 1835 faceva la spola tra Valparaíso e Guayaquil, Gerolamo Schiattino nel 1834 portava legname da Talcahuano.

Su 24 viaggi di navi italiane tra l'Europa e Valparaíso i porti terminali risultarono per il 26% Cadice, 26% Genova, 21% Gibilterra, 12% Nizza, e per il resto Livorno, Marsiglia, Barcellona, Siviglia, mentre in Cile affluivano in gran copia prodotti mediterranei quali olio, vino, marmo, sete, maioliche, carta⁴³. I genovesi provvedevano anche al cabotaggio tra le coste brasiliane, argentine e cilene, ma, date le grandi difficoltà costituite dal superamento di Capo Horn, spesso una volta arrivati sulla costa pacifica preferivano rimanere sulla terra ferma, trovando facilmente modo di iniziare una proficua attività commerciale in proprio. E non si trattava solo di marinai, a volte era lo stesso proprietario della nave che la vendeva e cambiava mestiere.

D'altra parte chi continuava a gestire le navi poteva arricchirsi senza troppa fatica trasportando prodotti alimentari, legname, animali da carne e da soma nei porti più vicini ai centri minerari; e gli utili non si facevano attendere se, nel giro di due anni, un capitano su questa rotta raddoppiava il proprio capitale⁴⁴. Intorno al 1835 numerosi risultano i cognomi dei capitani

⁴² Dati ricavati da "El Mercurio" nel decennio 1827-37, citati in V. MAINO, *Op.cit.*, p. 166.

⁴³ V. MAINO - F. ZANARTU, *Desarrollo comercial del puerto de Valparaíso (1828-1837), influencia de su localización geográfica*, in "Revista de Marina", Santiago, 1984, 2, p. 195.

⁴⁴ J. E. VARGAS CARIOLA, *José Tomás Ramos Font. Una fortuna chilena del siglo XIX*, Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, Fundación María Góngora, 1988, p. 43.

genovesi della flotta mercantile: Schiattino, Ferro, Revello, Capurro, Costa, Viale, Ferrera, Gandolfo, Rondanelli, Quartino, Garassino, cui si aggiunsero nel 1848 Tommaso e Giovanni Parodi, Carlo e Antonio Dagnino, B. Boggiano.

Da una recente ricerca tra il 1850 e il 1859 risultarono arrivate a Valparaíso 162 navi italiane, quando nel 1854 la nostra comunità era rappresentata da appena 406 connazionali che però nel 1865 divennero 1037 e le navi tra il 1861 e il 1865 ben 292⁴⁵.

È possibile che l'aumento di navi e di connazionali fosse dovuto prima allo sfruttamento delle miniere di rame e argento

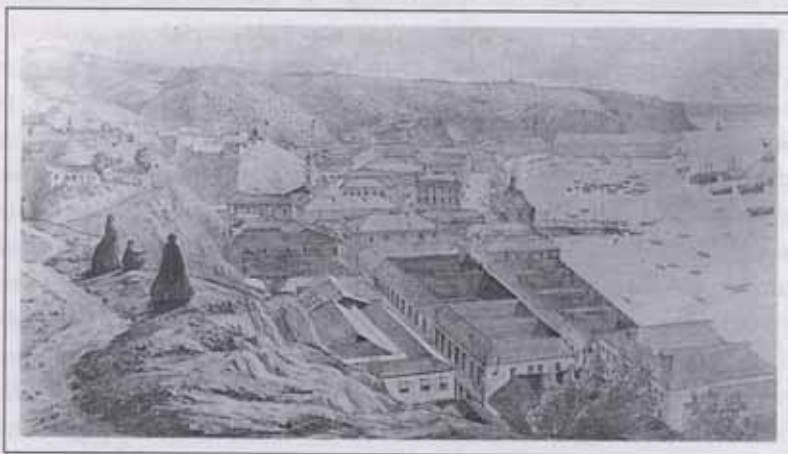


Fig. 31 - Panorama di Valparaíso a metà Ottocento (Aa.Vv., *Historia de Chile* cit.).

di Atacama e Coquimbo e di carbone di Coronel e Lota e poi alla richiesta di prodotti agricoli dalla California.

C'erano anche capitani genovesi (Risso, Acquarone, Tasso, Rossi, Roncagliolo, Bassi, Dasso, Cichero, Chiesa, Parodi, Bianchi, Boggiano) che erano ingaggiati con i loro equipaggi sulle navi delle più importanti famiglie cilene (Larraín, Errázuriz, Concha, Fernández, Mena)⁴⁶. A Valparaíso viveva Angelo Santo

⁴⁵ Dati tratti da *Estadística Chilena* e "El Mercurio" negli anni citati; quello relativo alla consistenza degli Italiani proviene dal *Resumen del censo de 1907*, p. 1293.

⁴⁶ DOCUMENTOS PARLAMENTARIOS, *Memoria de Marina 1856*, Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1859, p. 224.

Guarello che commerciava cabotando lungo le coste di Cile e Perù, figura di spicco nella collettività italiana, arricchitosi nei traffici salnitrieri: il figlio Angelo continuò la sua attività e divenne deputato al Parlamento.

Quando prese piede l'estrazione del salnitro, la *Schiattino Hermanos* trasportò con le sue navi il nitrato in Europa in moltissimi viaggi; erano poi numerose le società a carattere familiare formate da due o più fratelli (*Curletto Hermanos*) e quelle create tra amici Pellizza-Chiesa, Curletto-Cichero, Bossi-Costa-Solari, Acquarone-Tasso, Solari-Brignardello, Boggiano-Sforzini, Schiattino-Sartori-Costa-Carlini e Ferro⁴⁷.



Fig. 32 - Valparaíso: calle Victoria (Aa.Vv., *Historia de Chile cit.*).

Il 26 marzo 1853 Giuseppe Garibaldi compì una visita alla collettività italiano-cilena e questo portò ad una maggiore consapevolezza della propria appartenenza all'Italia, cosa che si ripercosse a partire da questa data anche nei nomi delle navi (*Italia, Nueva Italia, El Italiano, Garibaldi, Rey de Italia, Venézia, Ciudad de Génova, Democracia*)⁴⁸.

Fatte le prime fortune, molti capitani (Gallo, Croce, Garassino, Canessa, Dagnino, Sartori) divennero armatori e al-

⁴⁷ V. MAINO, *I martini...cit.*, p. 186.

⁴⁸ *IBIDEM*, p. 191.

cuni in seguito banchieri, altre categorie erano costituite da commercianti e fabbricanti di pane e paste alimentari.

Concludendo, il periodo d'oro della marineria italiana - quasi tutta ligure e quindi sarda - si verificò in un cinquantennio tra il 1820 e il 1870, quando vivacissimi furono i rapporti tra Valparaíso e Cadice, Genova, i porti brasiliani, uruguayani, argentini, Tahiti, Sidney, ma soprattutto con quelli della costa pacifica da Ancud (Chiloé) alla California.

A metà degli anni Settanta i liguri si orientarono verso attività commerciali sedentarie nelle città e la loro tradizione marinara si affievolì, fino praticamente a scomparire alle soglie del nuovo secolo.

5. - La nostra emigrazione fino a metà Ottocento.

La Corona spagnola, dopo la scoperta dell'America, aveva categoricamente vietato agli stranieri di risiedere anche temporaneamente nelle colonie e tanto più di commerciarvi. Ogni concessione era rivolta ai propri sudditi e ciò fu ribadito dalla bolla del 1493 di Alessandro VI che comminava la scomunica *latae sententiae* a qualunque persona che senza il permesso del Re di Castiglia andasse a negoziare nelle Indie: in seguito la proibizione fu estesa anche a coloro che navigassero, pescassero ed esplorassero i nuovi territori (genovesi esclusi). Pure gli stessi sudditi dovevano osservare vari adempimenti, difficili da compiersi, per ottenere il permesso della residenza.

Filippo II con le *Reales Cédulas* ribadì gli ostacoli e le proibizioni, per paura che gli stranieri potessero portare idee e costumi di disturbo, cosicché le colonie rimasero a lungo povere e deserte. Essi erano visti come contrabbandieri, nemici, eretici e quindi perturbatori della morale e della società, per cui Viceré e Governatori avevano l'obbligo di farli reimbarcare per i paesi di origine.

Nel 1750 si ordinò per la decima volta dalla Conquista la loro espulsione e si sa che all'epoca non superavano in tutto il territorio la cinquantina: ancora in due occasioni nel maggio 1761 e nel giugno 1768 si emanarono sentenze dello stesso

genere concedendo un mese per metterle in pratica⁴⁹. In realtà pochi le ottemperavano e la maggior parte rimaneva in queste contrade o perché gli spagnoli spesso non erano in grado di fare osservare le ordinanze o perché gli esclusi compravano velocemente la cittadinanza come fecero nel 1768 i commercianti piemontesi Isidoro Borgianni, Antonio Gamere e Angelo Vaschi e gli artiglieri Galvonio e Francesco Suissia.

Nonostante i divieti si ha notizia di alcuni italiani presenti in Cile nel Settecento: i genovesi Antonio e Guglielmo Casanova che vivevano a Cauquenes, i militari Canepa e Luigi Gallo a Copiapó facenti parte della compagnia di 68 uomini al comando del capitano Reinaldo Breton, il genovese Domenico Martinez (che aveva castiglianizzato il cognome), che per nove anni fece il commerciante a Chillán; di Francesco Moresco, Antonio Bonelli e Stefano Ferrari si sa che furono perseguitati per aver incettato tutto lo zucchero che era arrivato dalla Spagna nel 1776 e per averlo rivenduto nei loro negozi⁵⁰. Si ricordano pure l'armatore Nicola Bobi che operava a Valparaíso con la nave *La Perla*, il commerciante Bernardo Soffia che arrivato con la fregata *Dolores* nel 1788 introdusse per primo in Cile due casse di maccheroni e poi, fatta fortuna, comprò la fregata *Grampus*. Hanno lasciato tracce di sé altri stabilitisi per lo più a Valparaíso, ma anche a Santiago, Concepción, Copiapó⁵¹.

Tra i più cospicui commercianti del porto di Valparaíso emergeva Paolino Travi proprietario di magazzini e di una fabbrica di candele e sapone. Giuseppe Antonio Gallo di Viareggio, dopo aver abitato a Coquimbo, naturalizzatosi nel

⁴⁹ Sine Nomine, *Immigrazione, commercio e industria italiana nel Cile*, Santiago, 1903.

⁵⁰ BIBLIOTECA NACIONAL, *Cedulario*, Cedula Real, 23.11.1776.

⁵¹Commercianti a Valparaíso i Fratelli Ambrosi e il capitano marittimo Antonio Mazzola, a Concepción Francesco Pallone, a Santiago e a Valparaíso i Fratelli Costa, a Copiapó un certo Peragallo, ma si ha pure notizia di Giovan Battista Aicardi, Filippo Basso, Antonio Buschetti, Giovanni Botta, Giovanni Bianco, Giuseppe Gavino, Giovanni Greco, Antonio Giannetti, Antonio Malcangi, Francesco Marino, Antonio Pandolfi, Cipriano Sibellini, Marco Sermoleti, Antonio Messina dei quali non si conosce la residenza.

1771 fu sindaco del *Cabildo* di La Serena, dove vivevano anche Stefano Marseto, Francesco Parini veneziano, Pietro Dezia, Filippo Masnata e un Ramirez genovese: quando Gallo fu colpito dal decreto di espulsione si trasferì con i suoi fratelli Luigi e Giuseppe e alcuni suoi figli a Copiapó, divenne ricco proprietario della miniera di Cerro Blanco e di una raffineria di zucchero a Yerba Buena.

La maggior parte di questi nostri connazionali erano arrivati in Cile quando Filippo V concesse a peso d'oro permessi alle navi francesi di navigare oltre Capo Horn: imbarcati come marinai o come commercianti, compravano poi in Cile il permesso di residenza, spesso si ammogliavano e si naturalizzavano per evitare noiose angherie.

Poco prima che il Cile divenisse indipendente, nel 1809 risultò che erano presenti 79 stranieri di cui 37 italiani. In questo lasso di tempo arrivarono in Cile i primi musicisti e cantanti italiani come Bartolomeo Filomeno direttore d'orchestra nel 1822, seguito da V.T. Massoni nel 1827: la prima compagnia lirica italiana, di cui facevano parte i cantanti Pizzoni, Betali e Scieroni giunse a Valparaíso nel 1830; nel 1843 fu chiamato a Santiago, come maestro di cappella della Cattedrale, il maestro di canto Lanza e l'anno dopo ebbero travolgente successo e furono portati in trionfo per la città dopo la rappresentazione di *Giulietta e Romeo* di Bellini il direttore d'orchestra Pantanelli, il soprano Adelaide Pantanelli e il tenore Rossi.

Tra i primi imprenditori si ricordano il pastaio Giacomo Chiarella di Chiavari stabilitosi a Valparaíso, poi il genovese Solari che a Santiago aprì il più lussuoso emporio gastronomico e Benedetto Canessa, il primo panettiere italiano a Valparaíso.

Altri passavano da un'attività all'altra inseguendo la fortuna come fece Angelo Sassi del Canton Ticino, arrivato nel 1833 da Cadice che fece il vetraio, l'imbianchino, il corniciaio, per associarsi poi ad un suo parente Vincenzo Costa nel 1860 in seguito alla scoperta di una miniera d'argento denominata *La Descubridora* in Las Condes sulla strada di Carmen Alto; questo "don Angelo" era conosciuto non soltanto per la sua ric-

chezza, ma anche per la grande generosità verso i connazionali⁵². Di un genovese, Lanfranco, si ha notizia come commerciante all'ingrosso di Valparaíso, tanto stimato che i suoi conterranei, in mancanza di istituti bancari, gli affidavano i loro risparmi; si ricorda pure l'ingegner Chelli, architetto che operò con fortuna a Santiago a partire dal 1845.

Comunque fino a questa data in tutto il Cile gli italiani non dovevano essere più di un centinaio se si pensa che nel censimento del 1843 non figuriamo tra i gruppi stranieri. Nonostante questo, verso il 1840 giunsero a Valparaíso alcuni comandanti marittimi come Gerolamo Schiattino, che tenne fino al 1868 un grande magazzino navale in società con Antonio Costa e fu proprietario di diversi bastimenti che cabotavano lungo la costa del Pacifico, Antonio Billa secondo pilota nel porto di Valparaíso e un certo Selvatici.

Di rilievo fu la figura di Antonio Costa di Sestri Levante che lasciò il suo paese a 11 anni, si stabilì per un periodo a Montevideo dove divenne fonditore e infine si trasferì a Valparaíso per associarsi a N. Laborde proprietario dell'opificio meccanico più importante della città. Qui allestì i primi forni di fusione per i metalli, forgiando ogni sorta di oggetti, campane, verghe d'argento, cilindri per fonografi, eliche per vapori: dopo pochi anni era proprietario di tre fabbriche, in una delle quali, *La Patria*, lavoravano 200 operai. Costa fu il primo ad introdurre il tornio meccanico e ad utilizzare il carbone coke per la fusione dei metalli; nei suoi stabilimenti si formò la maggior parte degli operai cileni e degli ingegneri dell'esercito, ma dopo 46 anni di lavoro vide sfumare la sua ingentissima fortuna per i cattivi investimenti fatti nelle miniere di salnitro di Tarapacá.

La presenza di un discreto numero di italiani stimolò l'attività pastaria, di cui si ricordano i primi quattro fabbricanti di rilievo: Antonio Ciuffardi a Santiago che divenne poi commerciante all'ingrosso di commestibili; Antonio Daneri genovese arrivato a Valparaíso nel 1854 con moglie e cinque figli e le macchine ne-

⁵² Sine Nomine, *Sviluppo dell'immigrazione e commercio italiano*, Santiago, 1903, pagine non numerate.

cessarie per impiantare l'industria della pasta⁵³. La sua attività si sviluppò con successo e fu ereditata da due dei suoi figli, Giuseppe e Paolo, i quali la continuarono fino al 1893 modernizzandola, altri figli furono proprietari di una raffineria di zucchero. Il terzo pastaio, Matteo Frugoni, fu fatto venire da Genova da Giacomo Chiarella come "semoliere" per i propri molini, ma in breve fu in grado di aprire una sua fabbrica, nella quale ebbe validissimo aiuto nella moglie Teresa a cui tutti riconoscevano "chiara intelligenza commerciale e un'attività sbalorditrice". Dei molti suoi figli, Pietro aprì una fabbrica di liquori.

Nel 1846 da Chiavari arrivò Agostino Solari, il quarto dei pastai, che andò a fare l'operaio presso Antonio Daneri, ma ben presto si associò a Nicola Brignardello dando vita ad un pastificio che gestì fino al 1870. A questi quattro si aggiunse anche Andrea Sivori arrivato a Valparaíso nel 1850, che dopo aver fatto il commerciante al minuto e all'ingrosso, fondò la fabbrica di pasta *El Condor* e nel 1870 rilevò quella di Solari e Brignardello, acquisendo così la fama di essere il primo pastaio del Sud America.

Si ricordano altri italiani per lo più liguri occupati in ogni ramo di attività: Stefano Ludovici, marmista a Valparaíso dal 1845, dove operavano anche Girolamo Simarostri mobiliere e Giovanni Nattero falegname; Santo Frascara, dopo aver partecipato all'inizio del secolo alle campagne napoleoniche, giunto nel 1840 a Valparaíso, siccome non esistevano ferrovie, stabilì un'industria di trasporti tra questa città e Santiago e fu seguito dai due fratelli Lorenzo e Angelo che continuarono l'impresa di vetture e aprirono anche un albergo; Pietro Maldini, vetraio, divenne uno dei più notevoli importatori di specchi, cornici e colori; i fratelli Mojon facevano gli orologiai come F. Lanfranco; il commerciante Antonio Monticelli si dedicò alla tipografia; Antonio Trivelli era costruttore; il comandante Cabasso divenne armatore; Domenico Agniero aprì un'officina di fabbro

⁵³ In realtà il suo viaggio sulla nave *Maria Luisa* al comando del capitano Giulio Gandolfo e di proprietà dell'armatore Berisso fu avventuroso perché all'altezza di Capo Horn il bastimento fu investito da un altro inglese riportando gravi avarie tali da farli riparare a Montevideo.

ferraio, mentre nel commercio si distinsero Domenico Guastavino, Antonio Trivelli, Sebastiano Devoto, Giuseppe Pellizza, Pietro Zolezzi, Stefano Brignardello-Bianchi.

Anacleto Brancadori a Valparaíso aprì una rinomatissima rivendita di latte e latticini; Matteo Mercandini, fabbro, si specializzò in bilance e fondò la *Sociedad Artesanos Chilenos*⁵⁴; Fran-



Fig. 33 - Santiago, *Galería San Carlos* a fine Ottocento (Archivo Laboratorio de Fotografía, Universidad de Chile).

⁵⁴ A.S.T., *Consolati cit.*, rapporto di Augusto Picolet d'Hermillon, 27.11.1847: si viene a sapere che Mercandini era entrato in Cile disertando

cesco Musso, prima commesso in una libreria di Santiago, divenne nel 1863 socio della litografia Gillette e poi direttore del giornale *L'Italia*; a Santiago fecero i marmisti Giovanni Parodi e Germano Tenderini: quest'ultimo è ricordato in modo particolare perché dopo aver fatto fortuna importando e lavorando il marmo di Carrara, aprì varie scuole artigiane per bambini abbandonati, fece parte del Corpo dei Pompieri della Capitale e morì nel tentativo di spegnere l'incendio che l'8 dicembre 1870 divorò il *Teatro Municipal*; Giuseppe Denegri arrivato in Cile nel 1853 si associò a Giovanni Abba aprendo alcune fabbriche di sapone, candele e insaccati e in seguito acquistò la vigna Lo Lillo; Ambrogio Chiarella arrivato nel 1844 in un primo tempo operò come pastaio, ma in breve si dedicò con fortuna al commercio di commestibili aprendo vari negozi; Felice Mongiardini e i fratelli Giuseppe e Giovanni Puccio fondarono nel 1845 la più importante farmacia e drogheria di Valparaíso.

Non era infrequente cambiare attività o diversificarla in vari rami economici: per esempio i già citati pastai Solari e Brignardello, conseguita una piccola fortuna con le paste alimentari nella fabbrica *La Rosa*, aprirono la prima agenzia marittima di *import-export* e nel 1872 risultavano proprietari di 15 bastimenti per un capitale di 1.500.000 scudi⁵⁵; essi erano pure rappresentanti della Navigazione Generale Italiana, acquistarono miniere e commerciarono nel salnitro: morto Solari nel 1894, Brignardello tornò nella sua nativa Lavagna (GE) che abbellì con opere edilizie e fu munifico con varie istituzioni benefiche.

Gerolamo Schiattino fu commerciante all'ingrosso e armatore; Giovanni Battista Acquarone da capitano marittimo divenne

da un bastimento francese diretto a Tahiti, su cui si era imbarcato come *ouvrier colon*.⁵⁵ Si fece prestare il denaro per acquistare qualche quintale di ferro e impiantò con fortuna un'impresa a Santiago, ma per le sue ripetute ubriachezze non riuscì ad amministrarla saggiamente. Si trasferì allora a Valparaíso e per una seconda volta allestì con successo una fabbrica ben conosciuta e apprezzata, ma ricaduto nel suo vizio fece bancarotta, morendo in miseria.

⁵⁵ Tra queste si ricordano *Nueva Brignardello, Maria Sofia, Yole, Solari e Brignardello, Rosita, Emilia, Entella, Brignardello, Guaycurú, La República*.

commerciante; Nicola Rondanelli, fabbricante di cuoi e calzature, si occupò in seguito di commercio all'ingrosso e dal 1859 per 7 anni fu Console Generale del Regno di Sardegna, facilitando il riconoscimento del nuovo Stato italiano in Cile: uno dei suoi figli, Settimio, che era considerato tra gli uomini più colti del suo tempo, fu commerciante all'ingrosso e diresse per dieci anni la VI Compagnia Italiana di Pompieri a Valparaíso.

C'era anche un gruppetto di professionisti tra i quali si ricordano Clemente Borsini che nel 1847 fondò la prima banda

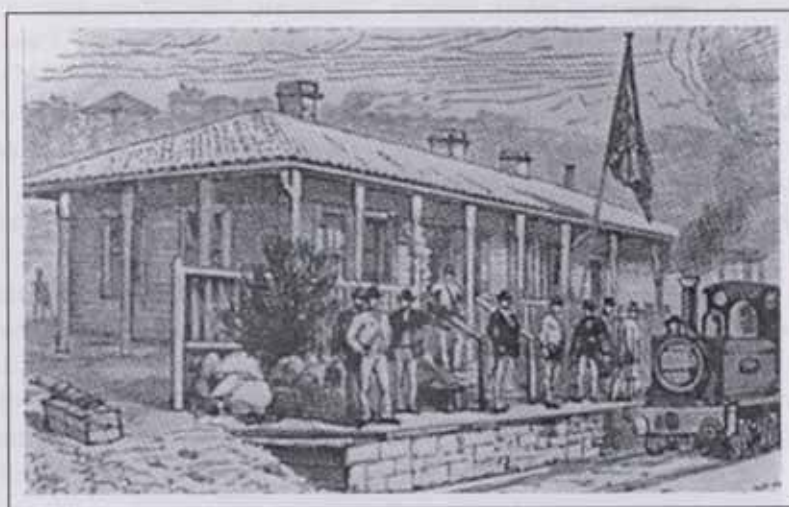


Fig. 34 - Stazione ferroviaria nel Cile centrale frequentata soprattutto da passeggeri (disegno di Melton Prior, *Op.cit.*).

musicale italiana a Copiapó; il pittore Alessandro Ciccarelli fatto venire per contratto dal Governo cileno nel 1848 per dirigere la *Academia de Pintura* fondata nel 1849 a cui successe nel 1876 il fiorentino Giovanni Mocchi⁵⁶; l'ingegnere agronomo Luigi Sada che creò la prima scuola agraria a Santiago e intro-

⁵⁶ Alessandro Ciccarelli nacque nel 1810 a Napoli e nel 1843 l'Imperatore Pietro II del Brasile visitò Napoli per il suo matrimonio con Maria Teresa di Borbone e chiese a Ciccarelli di accompagnarlo a Rio de Janeiro come Pittore di Camera e insegnante di pittura dell'Imperatrice. Qui venne contattato dal Governo cileno e firmò il contratto nel 1848. Dirigerà l'*Academia* per vent'anni e morirà a Santiago nel 1874.

duisse dall'Italia il gelso e il baco da seta; il violinista Camillo Sivori; i musicisti Innocenzo Pellegrini, Giovanni Bagetto, Enrico Manfredi, Clorinda Pantanelli e Arturo Padovani per molto tempo direttore dell'orchestra del Teatro di Santiago; la cantante Bellini; Giovanni Bianchi professore di disegno nell'Istituto Nazionale di Santiago; il pittore Carlo Bestetti chiamato nel 1869 a decorare il Teatro Municipale della capitale dove aprì una scuola d'arte; il sacerdote e insegnante Domenico Nateri; Giuseppe Palazzi docente alla *Quinta Normal*; il parroco e letterato Francesco Orlandi; Eliseo Schenone fondatore nel 1852 della Scuola per Sordomuti; i medici Vincenzo Olivieri, Cesare Adami, Bartolomeo Cademartori, Luigi Bisio, Pietro Ramognini, Ernesto Mazzei e Giovanni De Stefani (Mazzei e De Stefani fondarono e diressero la Croce Bianca che si distinse nell'assistenza ai colerosi nel 1887); l'ingegnere Tommaso Mostardi-Fioretti, lo scultore Ludovici; il francescano Virgilio Tabasso poi Provinciale del suo Ordine; il cappuccino Pietro Reggio e vari altri.

Come si vede la piccola società italiana (circa 400 elementi nel 1854) era vivace e ben diversificata già nella prima metà del secolo scorso: basti pensare che nel 1844 Pietro Alessandri, di cui si è parlato, fece un censimento dal quale si ricava che in quell'anno le merci italiane importate in Cile ammontavano ad un valore complessivo di 51.533 scudi, mentre quelle esportate verso l'Italia erano di 28.542 scudi⁵⁷.

Nonostante questa panoramica di grande interesse, la nostra collettività a metà del secolo era stata dimezzata per un motivo esterno al Cile, come confermano le attente annotazioni che Augusto Picolet d'Hermillon puntualmente mandava alla Corte di Torino: a fine maggio 1843 scrivendo della corsa all'oro che aveva attirato anche i liguri in California diceva: "La Californie a enlevé au Chili plus de la moitié de la petite quantité de nos nationaux qui l'habitaient" e aggiungeva che l'esportazione dei prodotti cileni era immensa, aveva raddoppiato di valore e si avvaleva di qualsiasi natante: "Tout ce qui était capable de supporter la mer ayant été mis en route vers

⁵⁷ Sine Nomine, *Pionieri cit.*, senza numerazione.

le nouvel El Dorado", tanto che il cabotaggio verso il Sud, Chiloé e Valdivia risultava fortemente penalizzato e doveva essere affidato a stranieri. Concludeva il nostro console che la corsa all'oro era così travolgente che le navi arrivate in California non ritornavano in Cile per la diserzione degli equipaggi: "faute de brasses pour les ramener"⁵⁸. D'altra parte ogni giorno vedeva "entrer dans ce port (Valparaíso) quelque navire chargé d'émigrants pour la Californie"⁵⁹.

Aggiungeva l'anno dopo con tono demoralizzato: "Ce mouvement de la Californie s'est fait sentir d'une manière

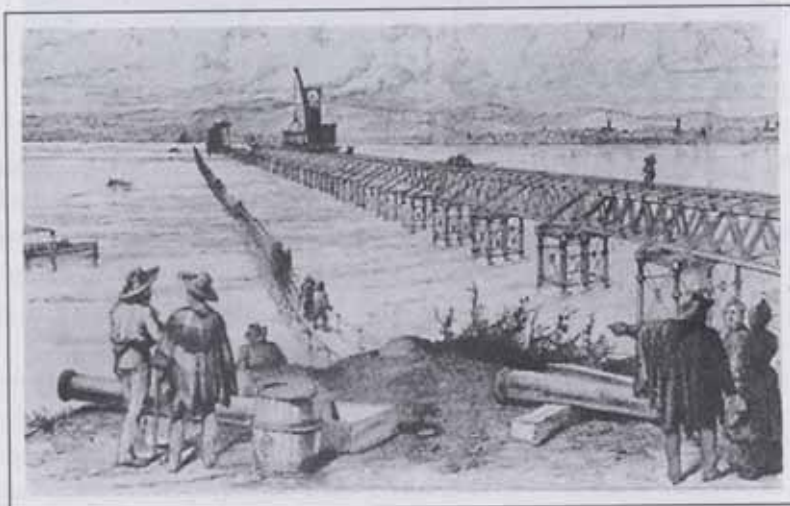


Fig. 35 - Concepción: passerella per pedoni e ponte della ferrovia sul Biobío (disegno di Melton Prior, *Op.cit.*).

funeste sur nos armaments, nos matelots désertent plus que jamais et l'autorité ne nous fournit plus, ici, qu'en apparence les moyens de les faire reprendre, protegeant même souvent leur évasion; et cela se conçoit; le pays manque de marins, les navires chiliens qui se rendent en Californie et ont besoin,

⁵⁸A.S.T., *Consolati cit.*, rapporto di Augusto Picolet d'Hermillon, 28.5.1849.

⁵⁹ *IBIDEM*, 29.12.1849.

ceux qui font le cabottage en sont dépourvues; ces navires appartiennent généralement à des personnes qui par elles même ou par les leurs composent l'autorité; nous n'avons donc plus réellement aucun moyen de repression⁶⁰.



Fig. 36 - Panorama di Puerto Montt nel 1870 (incisione di S.Recardo Tornero, *Op. cit.*).

⁶⁰ *IBIDEM*, 29.5.1850.