

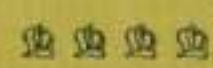


ITALIA



ARGENTINA



RIVISTA MENSILE DI
 PROPAGANDA 
 ITALO - ARGENTINA



NUMERO DI SAGGIO

GIUGNO 1920



tere la bandiera nostra di fronte ai molti lontani, le grandi navi in cui si afferma il nostro continuo sviluppo e la crescente forza, oggi un aeroplano che sia inviato sui cieli d'una città straniera ha l'identica significazione e può avere l'identica finalità, poiché rappresenta la nostra conquista d'oggi più recente, in altri termini, ciò che noi sappiamo e possiamo oggi meglio fare.

Con questo concetto ci dà gioia constatare il rapido ed efficace diffondersi delle nostre ali nei cieli del mondo. E ci piace riassumere brevemente lo sforzo che l'Italia va compiendo: sforzo non lieve, se la nostra aviazione è costretta a dibattere fra non poche insidie, e se fra noi il problema futuro dell'aeronautica non è pienamente intravisto d'ogni parte. Ad onta di ciò i nostri velivoli e i nostri piloti non si piegano a resistenze e volano, volano quasi una forza più energica delle piccole contese quotidiane e spingono a creare nelle vie del cielo la grande strada italiana, a contrasto e in concorrenza con l'aviazione di tutti i paesi stranieri che ad ogni costo cercano, e sono ammirabili in ciò, di affermarsi nella vasta competizione dei traffici futuri. Rifare la storia della nostra missione aeronautica all'Argentina, e la bella opera compiuta dai nostri rappresentanti ci pare opportuno per mettere in luce di quanta bella cordialità siano stati circondati i nostri rappresentanti presso la Repubblica sud-americana e come invano da inviati di altre nazioni sia stato tentato di rendere meno salda la nostra organizzazione. Noi dobbiamo essere grati al Governo Argentino per l'ospitalità

che ci ha offerto e per la possibilità che ha dato ai nostri apparecchi di offrire ai competenti e agli ignari la visione dei raggiungimenti aeronautici italiani. Raggiungimenti, diciamo pure, non superati. La Francia logicamente ha tentato anch'essa con una missione di piantar le tende nel suolo sud-americano, ma benché l'opera di penetrazione sia stata condotta con molta efficacia, di fronte all'evidenza dei fatti ha dovuto battere in ritirata. Restano, dunque, primi, in questa prova, gli italiani. E noi ci auguriamo che il Governo argentino senta questo indiscutibile primato, senza amore di passionalità e di ellentela, senta che sempre più l'aviazione argentina deve stringersi in vincoli indissolubili e continui con quella della nostra nazione. A questa opera collaborano e collaboreranno i giornali italiani di Buenos Aires: sia data lode alla nostra stampa che ha saputo illuminare d'una giusta luce l'importanza della nostra attività aeronautica, e ci si permetta di aggiungere la nostra parola a quella dei colleghi del Sud-America, informando più dettagliatamente intorno a quanto si fa e si vuol fare in Italia nel campo dell'aviazione. Accenneremo, dunque in riassunto, alle prove in corso di sviluppo, e alle già compiute operazioni aeree.

Anzitutto diremo che lo sforzo cui si tende precipuamente, in quest'ora di trapasso dalla grande guerra alla duratura pace, è quello di creare un'aviazione civile; un'attività aerea, dunque, fornita di apparecchi e personale che mentre varrà per i traffici aerei in tempo di pace, potrà immediatamente rispondere



Il Monumento a Cristoforo Colombo in Buenos Aires

Magnifica affermazione dell'arte italiana

L'IMPORTANZA DEL SIMBOLO

Il 12 ottobre di quest'anno, 428° anniversario dalla scoperta dell'America, potrà finalmente erigersi in

Buenos Aires il monumento al grande navigatore genovese che gli italiani residenti nella repubblica Argentina offrono alla terra che li ospita come nuovo e più augusto segno della loro fraterna solidarietà.

Avranno quindi la solenne consacrazione di un fatto compiuto il desiderio di molti patrioti italiani che dormono il loro ultimo sonno in terra ar-

gentina e l'aspirazione della grande massa degli altri nostri fratelli che ancora danno

alla giovane repubblica del Plata il poderoso contributo delle loro fatiche e di

tutti coloro, che dopo aver colaggiù vissuto e prosperato sono tornati in patria a godersi il frutto delle loro fatiche od a ritempersi contro le disillusioni che la vita raccoglie anche in terra americana.

Non faremo la storia delle vicissitudini di questo monumento, dovute a molteplici cause che non sono imputabili alla grande massa della nostra collettività, il cui patriottismo è stato sempre

all'altezza delle circostanze e liete e tristi. Basterà rilevare che quando si è voluto se-





IL PENSIERO



L'OCEANO

riamente giungere alla mèta, non sono mancati nè gli uomini, nè i mezzi.

Dell'opera d'arte, dovuta all'ingegno possente di Arnaldo Zocchi, diremo soltanto che essa è degna del grande significato di questo omaggio che l'Italia, in persona dei suoi figli emigrati, rende alla sorella Argentina.

«Sogno di poeta, visione di profeta, concretata nel marmo che si è plasmato sotto la mano dell'artista creatore in una impeccabilità di forme che chiameremo michelangiolesca». Questo, in sintesi robusta, il giudizio espresso da un collega argentino: giudizio cui noi sottoscriviamo con sincero entusiasmo, senza aggiungervi una parola di più.

Dell'artista, che è il beneamato e benemerito presidente dell'Associazione « Italia-Argentina », che dire ?

Parlare di lui universalmente noto per la eccellenza delle opere e per le virtù dell'animo, sarebbe voler ripetere cose che tutti sanno. Basterà dunque che noi gli esprimia-

mo qui, in questo numero di saggio in cui si esalta la fratellanza italo-argentina, della quale il suo bel monumento sarà il simbolo magnifico ed immortale, le nostre sincere congratulazioni per questo nuovo trionfo che corona la sua lunga attività artista principe.

A. C.



CRISTOFORO COLOMBO





LA NAVE

(Nel medaglione: Arnaldo Zocchi).

ai bisogni della difesa nazionale nel caso ciò si richiedesse. Personale allenato; apparecchi a posto, subito trasformabili in istrumenti bellici. L'aviazione comporta enormi oneri finanziari: è necessario, dunque, tentare, anche da questo punto di vista, oltre che di avviare l'attività dell'aria verso una fattiva operosità di mezzi di trasporto. E' dunque, raggio consiglio tendere verso un'aviazione civile, alla quale si possano abbinare i due più importanti problemi aeronautici di guerra e di pace. Su queste basi si presentano ai dirigenti tre ampie categorie: l'aviazione nei confini del paese, l'aviazione che congiunge la nazione alle colonie e alle nazioni straniere, l'aviazione come mezzo di penetrazione all'estero della nostra industria nazionale. L'Italia già proficuamente lavora in queste tre direttive. Il raid Roma-Tokio, nel quale i suoi S.V.A. coi tenenti Ferrarin e Masiero, hanno già superato Calcutta, è la grande impresa che ricongiungerà in un volo attraverso tutto l'Oriente l'Italia al Giappone. In Italia il raid si discute: nel cielo d'Oriente gli apparecchi italiani volano. Noi stammo ad azzuffarci sulle spese, e Ferrarin e Masiero si presenteranno al Mikado. La morale è questa: morale aviatrice forse che prescinde dai mezzi e guarda al raggiungimento. Raids si sono compiuti e si vanno compiendo, tra l'Italia e la Spagna, l'Inghilterra, la Polonia, il Belgio, la Grecia la Turchia. Queste nostre ali non fanno che battere i cieli stranieri, con aeroplani e con idrovolanti. E ad ogni arrivo è un nuovo successo, poiché davvero la nostra industria si afferma e per bontà di materiali e per abilità di personale navigante. La partecipazione degli apparecchi Ansaldo alle esposizioni di Genova, Milano, Amsterdam, New York, Barcellona, Parigi segnano tante nostre vittorie. Conviene ricordare il volo di Isanuello che a Bournemouth, in concorrenza con i rappresentanti di tutta l'Europa, batte netta i suoi competitori, apportando all'Italia, col suo S. 13, la coppa Schneider. E inoltre, il recente raid Roma-Alano, dove gli italiani hanno, di fronte alle prove non felici di altre nazioni, mostrato come si debbano e si possano in Grecia creare per via d'aria utili vie di navigazione, essendo la Grecia una nazione essenzialmente marinara e costellata di isole facilmente collegabili con idrovolanti. In Polonia i nostri S.V.A., presentati da Ancillotto da Stoppani, hanno trovato accoglienze e ordinazioni: verso la Svezia e la Danimarca, dai cantieri di Sesto Calende partono idrovolanti della Savoia. E, intanto, un grande concorso bandito per la costruzione d'un aeroplano e un idrovolante da trasporto, raccoglie in una gara importantissima tutte le industrie nazionali, per la creazione d'un tipo italiano di grande carico. In Italia, dunque, non si dorme. Ancora e molto si potrebbe fare; ancora e molto bisogna organizzare; ma conviene armarsi di pazienza e di buona aspettazione. L'aeronautica non si improvvisa. Abbiamo tutti gli elementi necessari alla più grande affermazione: ideatori, mano d'opera perfetta, piloti provetti e audaci. E più che altro fede nel nostro avvenire dell'aria; quella fede che deve vincere la incertezza degli incompetenti e che deve dell'Italia, molo proteso verso tutti i mari, fare una delle prime nazioni aeronautiche del mondo.

PILOTINO.

Osservazioni e proposte

Roma, 6 aprile 1920.

Egregio signor Calindri,

La ringrazio per il lusinghiero invito a collaborare nel numero-programma della nuova Rivista **Italia-Argentina**, cui auguro di cuore lunga e prospera vita. Non sarà collaborazione letteraria, né scientifica la mia; ma pratica, positiva, quale me la dettano un'ormai lunga esperienza ed il desiderio vivissimo che l'Associazione, da cui la Rivista prende il nome, divenga presto prodiga di benefici ai due Paesi che si dividono i miei affetti: l'Italia in cui nacqui e spero morire e l'Argentina in cui vissi gli anni migliori della vita ed in cui nacquero i miei figliuoli.

Non è nuovo il progetto d'una Istituzione che incilisti le relazioni italo-argentine. Rammento che se ne parlò fin dalle prime manifestazioni dell'eccezionale vigore della nostra collettività al Plata nel 1885, quando si effettuò a Buenos Aires la bellissima Esposizione Industriale Italiana per opera della possente « Unione Operai Italiani » (gli operai allora comprendevano il sindacalismo così); e, più tardi, quando gli « Italiani dell'Argentina » parteciparono così magnificamente all'Esposizione Colombiana di Genova.

Ritornò la questione sul tappeto quando si verificò la riuscitissima « Esposizione Italiana Vinicola ed Olearia » in Buenos Aires; parve prossima a risolversi quando, in momenti assai critici di politica internazionale per l'Argentina, questa, per la geniale, lungimirante attività del compianto Ferdinando Maria Perrone, poté acquistare in Italia tre possenti navi da guerra, mentre S. M. il Re, i Reali Principi, i nostri Ministri della Guerra e della Marina e quasi tutte le Città italiane inviavano magnifici regali per la « Prima Grande Gara di Tiro a Segno », che sotto gli auspici del Presidente della Repubblica e del compianto Duca di Sicignano nostro ministro, si celebrò nel « Poligono Italiano di Buenos Aires » per il 25. anniversario di Roma Capitale d'Italia.

Già l'idea non era più tanta modesta, perché si trattava ormai d'un vero e proprio affratellamento politico italo-argentino; però i tempi non erano maturi; le tristi vicende africane ci nocquero, ma nel 1898, a Torino, il trionfo della Sezione Argentina nel Padiglione degli « Italiani all'Estero » e l'opera nobilissima ed alacre del compianto ministro Don Enrique Moreno, secondata dal venerando illustre decano del nostro Parlamento, Paolo Boselli, parvero assicurare l'avvento dell'Istituzione desiderata.

Ma non si riuscì; e neppure si riuscì otto anni dopo a Milano, pur essendoci rinnovato il trionfo italo-argentino all'Esposizione. C'erano gli elementi, ma non il lievito vivificante. Se ne riparlò, e molto, al I Congresso degli Italiani all'Estero in Roma; se ne ridiscusse a Torino nel 1911, e, nello stesso anno, ancor qui al II Congresso; ma con identico risultato.

Converrebbe dire che qualche forza latente vi si operasse; ma, in fondo, fu sempre perché le persone che ne discutevano erano sempre adunate dal caso, ed in modo affatto transitorio, sì che, una volta ri-