

La memoria dei saperi: il patrimonio delle imprese e degli imprenditori italiani in Argentina

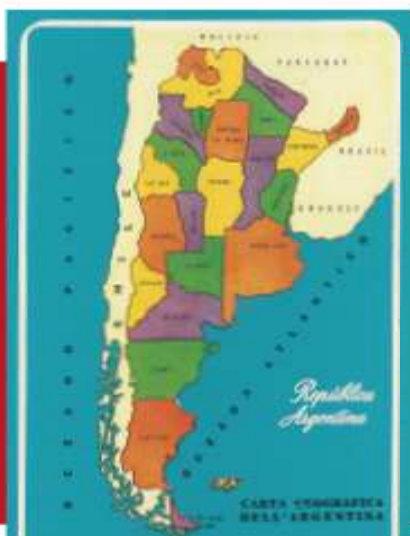
Questa mostra, coordinata dalle prof.sse Francesca Fauri (Università di Bologna) e Donatella Strangio (Sapienza Università di Roma), nasce nell'ambito del progetto Erasmus+ della Commissione Europea (PPM - Past and Present Migration Challenges) vinto nel 2020 dal team di ricerca supervisionato dalla prof.ssa Fauri. La mostra è già stata esposta presso importanti e illustri sedi quali: la Sala Zuccari del Senato della repubblica (20 dicembre 2021); il Museo del Mare a Genova (dal 31 marzo al 6 maggio 2022); la Rocca di Bertinoro (dal 2 al 4 giugno 2022); l'Istituto Italiano di Cultura a Buenos Aires (dal 23 al 30 giugno 2022) e ora anche presso il Centro Saperi&Co della Sapienza Università di Roma (dal 4 al 7 ottobre 2022). La mostra vuole approfondire il ruolo delle imprese italiane in Argentina e il modo in cui il tessuto industriale argentino si andò arricchendo del talento di molti italiani emigranti che là avviarono le più diverse attività imprenditoriali. Questi pannelli vogliono essere una testimonianza, ancorché limitata, di questa trasmissione di saperi, lavoro e talenti imprenditoriali, ingredienti di un modello socio-economico di sviluppo mutuato dall'esperienza italiana. La scelta delle ditte rappresentate nei pannelli non ha certo la pretesa di voler essere esaustiva, ma solo rappresentativa delle imprese italiane e italo-argentine che vi hanno lavorato, di cui abbiamo scelto le immagini più significative e ricostruito in breve le loro storie in Argentina.

Il Comitato Scientifico della mostra, composto da: Francesca Fauri, Academic Coordinator PPM (Università di Bologna), Fabio Casini (Università di Bologna), Paolo Galassi (CEINA-UNS Bahía Blanca), Cintia Russo (Universidad Nacional de Quilmes e Universidad de Buenos Aires), Donatella Strangio (Università La Sapienza Roma) e Valerio Varini (Università Milano Bicocca), ringrazia gli autori delle storie di impresa e gli archivi che hanno gentilmente collaborato fornendo le immagini che compongono i numerosi pannelli, in particolare: l'Archivio Storico IMI Intesa Sanpaolo (Acilia, Roma) e l'Archivio Storico Intesa Sanpaolo (Milano), l'Archivio Storico Fiat (Torino), il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino "Avv. Giovanni Agnelli", l'Archivio Storico Olivetti (Ivrea), l'Archivio della Martini & Rossi S.p.A. (Pessione, Torino); l'Archivio della Fondazione Italia-Argentina "Emilio Rosetti" (Forlimpopoli), l'Archivio del Museo del mare (Trieste), l'Archivio Storico della Fondazione Pirelli (Milano), la Fondazione Dalmine (Bergamo) e Techint Group Archive Center (Buenos Aires), l'Archivio della Biblioteca Civica di Busto Arsizio, l'Archivio General de la Nación (Buenos Aires), la Fundación Torcuato di Tella (Buenos Aires), l'Archivio Clarín (Buenos Aires).

Saberes que no se olvidan: la herencia de las empresas y de los empresarios italianos en la Argentina

Esta exposición nace en el ámbito del proyecto Erasmus + de la Comisión Europea, ganado en 2020 por el grupo de investigación coordinado por la Dra. Francesca Fauri de la Universidad de Bolonia, con la ayuda del Punto Europa de Forlì. El proyecto, titulado Past and Present Migration Challenges: what European and American History can teach us, tiene diferentes objetivos, entre los cuales la elaboración de investigaciones multidisciplinarias sobre los movimientos migratorios y la confrontación entre los desafíos actuales y aquellos del pasado. Con la Constitución Nacional de 1853 Argentina empezó a fomentar la inmigración desde Europa, y con el tiempo miles de italianos decidieron establecerse aquí, incrementando, además, la demanda de productos procedentes de la madre patria. Argentina se volvía entonces un mercado importante para algunas grandes empresas italianas, que abrieron sociedades y establecimientos de producción. Paralelamente, el entramado industrial argentino se fue enriqueciendo gracias al talento empresarial de muchos italianos que en esta tierra encontraron una oportunidad favorable para abrir numerosas empresas en los sectores más diferentes. En ambos casos, el efecto fue aquello de consolidar la presencia italiana en la Argentina e intensificar las relaciones económicas y comerciales entre los dos países. En fin: esta exposición quiere ser un testimonio, si bien limitado, de dicha transmisión de saberes, trabajo y talentos empresariales, factores de un modelo de desarrollo socio-económico a su vez derivado de la experiencia italiana. La elección de las firmas representadas en los paneles no pretende ser exhaustiva, sino solamente representar algunas de las empresas italianas e italo-argentinas que fueron parte de este proceso, de las cuales elegimos las imágenes más representativas y reconstruimos brevemente sus historias en la Argentina.

El Comité Científico de la exposición, compuesto por Francesca Fauri, Academic Coordinator PPM (Universidad de Bolonia), Fabio Casini (Universidad de Bolonia), Paolo Galassi (CEINA-UNS Bahía Blanca), Cintia Russo (Universidad Nacional de Quilmes y Universidad de Buenos Aires), Donatella Strangio (Universidad La Sapienza Roma) e Valerio Varini (Universidad Milano Bicocca), agradece los autores de las historias y los archivos que colaboraron con las imágenes que componen los paneles, en particular manera: el Archivo Histórico IMI Intesa Sanpaolo (Acilia, Roma) y el Archivo Histórico Intesa Sanpaolo (Milano), el Archivo Histórico Fiat (Torino), el Museo Nacional del Automóvil de Turin "Avv. Giovanni Agnelli", el Archivo Histórico Olivetti (Ivrea), el Archivo Martini & Rossi S.p.A. (Pessione, Torino); el Archivo de la Fundación Italia-Argentina "Emilio Rosetti" (Forlimpopoli), el Archivo del Museo del Mare (Trieste), el Archivo Histórico de la Fundación Pirelli (Milano), la Fundación Dalmine (Bergamo) y el Techint Group Archive Center (Buenos Aires), el Archivo de la Biblioteca Cívica de Busto Arsizio, el Archivo General de la Nación (Buenos Aires), la Fundación Torcuato di Tella (Buenos Aires), y el Archivo Clarín (Buenos Aires).



"Gli stranieri godono nel territorio della Nazione di tutti i diritti civili del cittadino; possono condurre la propria attività, commercio e professione; possedere beni immobili, acquistarli ed alienarli; navigare lungo fiumi e coste; professare liberamente il proprio culto; fare testamento e sposarsi nel rispetto della legge. Non sono tenuti a prendere la cittadinanza, nè a corrispondere contributi forzosi straordinari. Ottengono la nazionalità dopo due anni di residenza continua nella Nazione, ma l'autorità può abbreviare tale termine a favore di coloro che lo richiedano, sostenendo o dimostrando di aver reso servizi alla Repubblica."

"Los extranjeros gozan en el territorio de la Nación de todos los derechos civiles del ciudadano; pueden ejercer su industria, comercio y profesión; poseer bienes raíces, comprarlos y enajenarlos; navegar los ríos y costas; ejercer libremente su culto; testar y casarse conforme a las leyes. No están obligados a admitir la ciudadanía, ni a pagar contribuciones forzosas extraordinarias. Obtienen nacionalización residiendo dos años continuos en la Nación, pero la autoridad puede acortar este término a favor del que lo solicita, alegando y probando servicios a la República"



Il Gruppo Devoto Parte II: dai fiammiferi al cotone, la forza della diversificazione

di Paolo Galassi

Dal 1870 in poi, la diversificazione intrapresa dal Gruppo Devoto dà origine a una rete di imprese eterogenee, spesso interconnesse tra loro grazie a direttori e azionisti vincolati alla comunità italiana, tra i quali non è raro osservare legami di parentela più o meno diretta. Nel 1882, dall'associazione con gli imprenditori francesi Bolondo e Lavigne e con gli italiani Francesco Lavaggi e Gaetano Dell'Acqua (futuro fabbricante di cappelli, meglio conosciuto come Cayetano Dellachà) sorge la Compañía General de Fósforos (CGF), storica fabbrica di fiammiferi con sedi a Barracas, Avellaneda e Bernal. Grazie a un dinamico processo di integrazione, diversificazione e successiva decentralizzazione, attraverso la CGF il Gruppo Devoto investe nei settori dell'industria chimica, cartiera, grafica e tessile, dando vita al Grupo Fabril (1920), uno dei principali poli economico/industriali dell'Argentina del '900. Nel 1899 la CGF concentra la sua produzione nella pianta di Avellaneda, a sud di Buenos Aires, integrandola con uno stabilimento grafico per la stampa di etichette, per poi reinvestire parte dei suoi capitali nell'industria cartiera (aprendo uno stabilimento a Bernal) e in quella chimica, per la produzione di stearina, oleina e glicerina necessarie per la fabbricazione di fiammiferi. Durante la Prima guerra mondiale, la scarsità di cotone filato (finora importato da Italia, Francia, Inghilterra e Spagna), spinge la CGF a promuovere la produzione di cotone grezzo nella regione settentrionale del Chaco, per poi lavorarlo nella filanda di Bernal. Con un capitale passato dai 3,5 milioni di pesos iniziali a 20 milioni, e una forza lavoro di 4.300 operai, nel 1924 la Compagnia possiede quindi cinque fabbriche di fiammiferi in Argentina (Buenos Aires, Rosario, Córdoba, Tucumán e Salta), una in Uruguay (a Montevideo), uno stabilimento grafico a Buenos Aires (Barracas), una cartiera e un cotonificio a Bernal, uno stabilimento chimico a La Plata e uno per la raccolta del cotone nel Chaco. Nel 1926 comincia il processo che porta alla divisione, completata nel 1929, tra la CGFS-Compañía General de Fósforos Sudamericana (fiammiferi) e la CGFF-Compañía General Fabril Financiera (carta, grafica, chimici, cotone), i cui investimenti si concentreranno principalmente nell'industria della carta e del cotone fino alla metà degli anni '60, seguendo le diverse fasi del modello noto come ISI (Industrializzazione per Sostituzione delle Importazioni).

El Grupo Devoto Parte II: de los fósforos al algodón, la fuerza de la diversificación

de Paolo Galassi

A partir del 1870, la diversificación emprendida por el Grupo Devoto se refleja en una red de empresas heterogéneas, a menudo interconectadas entre sí gracias a directores y accionistas vinculados a la comunidad italiana, entre los cuales no es infrecuente observar vínculos de parentesco más o menos directos. En 1882, de la asociación con los empresarios franceses Bolondo y Lavigne y con los italianos Francesco Lavaggi y Gaetano Dell'Acqua (futuro fabricante de sombreros, más conocido como Cayetano Dellachà) nace la Compañía General de Fósforos (CGF), una histórica fábrica de cerillas con plantas en Barracas, Avellaneda y Bernal. Gracias a un proceso dinámico de integración, diversificación y posterior descentralización, a través del CGF el Grupo Devoto invierte en las industrias química, papelera, gráfica y textil, dando vida al Grupo Fabril (1920), uno de los principales polos económico-industriales del Argentina del siglo XX. En 1899 la CGF concentra su producción en la planta de Avellaneda, integrándola con una planta la impresión de etiquetas, y luego reinvierte parte de sus capitales en la industria papelera (abriendo una planta en Bernal) y en la industria química, para la producción de estearina, oleína y glicerina, elementos indispensables para la fabricación de los fósforos. Durante la Primera guerra mundial, la escasez de algodón hilado (hasta ahora importado de Italia, Francia, Inglaterra y España), lleva la CGF a promover la producción de algodón en la región septentrional del Chaco, para luego trabajarlo en la hilandería de Bernal. Por lo tanto, con un capital pasado de los 3,5 millones de pesos iniciales a los 20 millones, y un total de 4.300 trabajadores empleados, en 1924 la Compañía posee cinco fábricas de fósforos en la Argentina (Buenos Aires, Rosario, Córdoba, Tucumán y Salta), una en Uruguay (en Montevideo), una imprenta en Buenos Aires (Barracas), una fábrica de papel y una fábrica de algodón en Bernal, una planta química en La Plata y otra para la recolección de algodón en el Chaco. En 1926 se inicia el proceso que conduce a la división, culminada en 1929, entre la Compañía General de Fósforos Sudamericana (CGFS) y la Compañía General Fabril Financiera (CGFF), cuyas inversiones irán concentrándose fundamentalmente en la industria papelera y en el complejo textil hasta mediados de la década de 1960, de acuerdo con las diferentes etapas del modelo conocido como Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI).





Le imprese di Enrico Dell'Acqua in Argentina

di Chiara Cavelli

Enrico Dell'Acqua era un imprenditore tessile di Busto Arsizio in provincia di Varese che nel 1887 attraversò per la prima volta l'Oceano Atlantico in direzione dell'Argentina per esportare tessuti, che in un secondo momento iniziò a produrre direttamente in loco. L'avventura di Dell'Acqua non fu semplice, conobbe diverse vicissitudini societarie legate alla difficoltà burocratiche e alle oscillazioni delle valute; a ciò si aggiunse la diffidenza dei finanziatori che temevano la sua condotta piuttosto audace nello spingersi sempre in nuove attività imprenditoriali. Tuttavia, l'intuizione di portare un po' d'Italia agli emigranti che si erano trasferiti in Sud America in cerca di fortuna si rivelò vincente. Nell'arco di circa vent'anni Enrico Dell'Acqua fondò numerose aziende tessili in Argentina (e Brasile) e sviluppò una rete di esportazione di tessuti italiani verso l'America Latina, creando un circolo virtuoso che garantì nuovo lavoro sia ai produttori italiani (pressoché tutti operanti nelle industrie cittadine tra Milano e Varese), sia ai lavoratori in Argentina che alla fine dell'Ottocento erano ben 800. Nel 1902 creò la prima catena di negozi con vendita diretta di tessuti prodotti dalle sue fabbriche, invitando gli italiani che versavano in condizioni economiche precarie a trasferirsi in Sud America e diventare commercianti della sua "Propaganda Industrial". Morì a Milano, nel 1910 dopo la sua cinquantesima traversata dell'Oceano con la testa ricca di idee e progetti che avrebbe voluto realizzare con l'intento di diffondere lo stile italiano in Argentina.

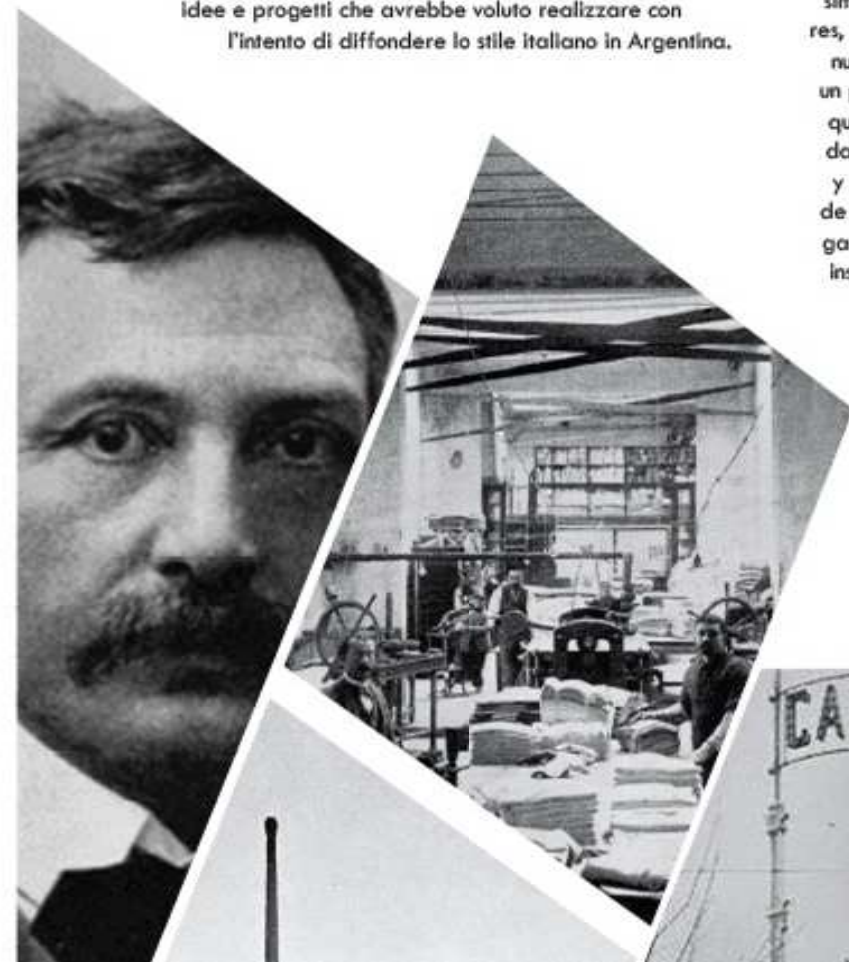


Il marchio "Alba Nueva" venne creato nel 1904 per il progetto "Propaganda Industrial"

Las empresas de Enrico Dell'Acqua en Argentina

de Chiara Cavelli

Enrico Dell'Acqua (1851-1910) es un empresario textil de Busto Arsizio (en provincia de Varese), cuando en 1887 cruza por primera vez el Océano Atlántico en dirección a la Argentina para exportar tejidos (que algún día producirá directamente en tierras de ultramar). Entre dificultades societarias, burocráticas y cambiarias, su aventura no será simple. A estos obstáculos, se suma la desconfianza de los financiadores, a menudo asustados por su conducta audaz, siempre abierta hacia nuevas actividades empresariales. Sin embargo, la intuición de llevar un poco de Italia a los italianos emigrados en América del Sur en búsqueda de fortuna se revela muy acertada. En un lapso de aproximadamente 20 años, funda numerosas empresas textiles entre Argentina y Brasil, desarrollando una densa y extensa red para la exportación de tejidos italianos hacia América Latina, creando un círculo capaz de garantizar nuevo trabajo tanto a los productores italianos, la mayoría instalados en la industriosa zona ubicada entre Milán y Varese, como a sus obreros en la Argentina, que al amanecer del nuevo siglo son alrededor de 800. En 1902 crea la primera cadena de tiendas con venta directa de tejidos producidos por sus fábricas, invitando a los Italianos que se encuentran en condiciones económicas precarias a trasladarse a América del Sur, y a devenir comerciantes de su Propaganda Industrial, un sistema de venta minorista que pone en contacto directo productores y consumidores. Dell'Acqua muere en Milán en 1910, después de su quincuagésimo cruce oceánico. En su cabeza, ideas y proyectos para seguir difundiendo el estilo italiano en la Argentina y en América.





SIAM Di Tella - PARTE I Gli elettrodomestici simbolo di un'epoca

di Paolo Galassi

La parabola di Torcuato Di Tella comincia in Molise, a Capracotta (Isernia), nel 1892. Orfano di padre, arriva a Buenos Aires nel 1905 con la madre, le sorelle e uno zio paterno, e da ragazzino svolge commissioni per la Casa Dell'Acqua (a cui questa mostra dedica un banner). Nel dicembre del 1910 ha la sua prima grande intuizione: insieme ai fratelli Alfredo e Guido Allegrucci approfitta di un'ordinanza cittadina che proibisce l'elaborazione manuale del pane per produrre un prototipo di impastatrice meccanica (amasadora) che possa sostituire quelle importate. Nasce così la Sociedad Italiana de Amasadoras Mecánicas (SIAM), poi diventata nel 1929 Sociedad Industrial Americana de Maquinarias: l'uso del termine Americana - e non Argentina - forse è già un modo di pensare in grande. Di ritorno dalla Grande Guerra (si era arruolato nel 1915) Di Tella trova un paese che sta entrando nell'era dell'automobile: negli anni '20 si associa con la neonata impresa petrolifera statale YPF, presieduta dal Generale Enrique Mosconi (figlio dell'ingegnere milanese Enrico Mosconi, arrivato nel 1869 per progettare ferrovie e telegrafi): comincia quindi a produrre distributori di nafta, apre filiali in Brasile, Cile e Uruguay ed inaugura lo storico stabilimento di Avellaneda, alle porte di Buenos Aires. Negli anni '30 la SIAM si avventura nel dinamico mercato degli elettrodomestici: nelle case delle famiglie argentine compaiono ventilatori, lavatrici, ferri da stiro, lucidatrici per pavimenti e soprattutto, i frigoriferi diventati simbolo di un'epoca, la cui consegna può tardare anche mesi. Le restrizioni derivanti dalla Seconda guerra mondiale sono all'origine dell'autosufficienza dell'impresa: SIAM rifornisce le industrie nazionali di motori elettrici, generatori e trasformatori, e firma accordi di licenza (per esempio con la nordamericana Westinghouse) per la produzione in loco di lampadine, valvole elettroniche e dispositivi di radiocomunicazione. Con un volume di vendite annuale di 15 milioni di dollari, nel 1948 la SIAM è la maggior fabbrica del Sudamerica: la diversificazione della produzione e la continua ricerca di beni da assemblare le ha permesso di adattarsi ai bisogni e ai cambi di rotta dell'economia argentina, diventando l'emblema del grado di sviluppo e autonomia raggiunto del paese tra la metà degli anni '20 e il secondo dopoguerra.

SIAM Di Tella - PARTE I Los electrodomésticos que marcaron una época

de Paolo Galassi

La parábola de Torcuato Di Tella empieza en Molise, en Capracotta (provincia de Isernia), en 1892. Huérfano de padre, desembarca en Buenos Aires en 1905 con la madre, las hermanas y un tío paterno, y trabaja desde chico para la Casa Dell'Acqua (a la cual esta exposición dedica un banner). En diciembre de 1910 Torcuato tiene tal vez su primera grande intuición: ante una ordenanza de la ciudad que prohíbe el amasado manual del pan, junto con los hermanos Alfredo y Guido Allegrucci proyecta y fabrica una amasadora mecánica que pueda sustituir aquellas importadas.

Nace así la Sociedad Italiana de Amasadoras Mecánicas (SIAM), luego devenida en 1929 Sociedad Industrial Americana de Maquinarias: tal vez el utilizzo del término "americana" en lugar de "argentina" sea una primera señal del horizonte que este joven empresario se está poniendo. Alistado en el ejército italiano en 1915, a su regreso de la Primera guerra mundial Torcuato se encuentra con una Argentina que está entrando en la era del automóvil: en los años '20 se asocia con la recién nacida YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) presidida por el General Enrique Mosconi (hijo del ingeniero milanés

Enrico Mosconi, llegado a la Argentina en 1869 para proyectar líneas de ferrocarril y telégrafos). Empieza así la producción de surtidores de nafta, se expande hacia Brasil, Chile y Uruguay, y en 1929 inaugura la histórica planta de Avellaneda. En los años '30 la SIAM se avventura en el dinámico mundo de los electrodomésticos: en los hogares de la clase media argentina aparecen ventiladores, lavarropas, planchas, lustradoras de piso y, sobre todo, las célebres heladeras, devenidas el símbolo de una época, cuya entrega puede demorar varios meses. Las restricciones producto de la Segunda Guerra Mundial fomentan cierta autosuficiencia de la empresa, que provee las industrias nacionales de motores eléctricos, generadores, transformadores, y firma acuerdos de licencia (por ejemplo, con la norteamericana Westinghouse) para la producción de lámparas, válvulas electrónicas y dispositivos de radiocomunicación. Con un volumen anual de ventas de 15 millones de dólares, en 1948 SIAM es la mayor fábrica de Sudamérica: la diversificación y la continua búsqueda de

bienes para fabricar o ensamblar le permitió adaptarse a las necesidades y las variaciones de la economía argentina, volviéndose un emblema del grado de desarrollo y autonomía logrado por el país entre la mitad de los años '20 y el Segundo posguerra.





SIAM Di Tella - PARTE II Dalla Siambretta al Pick Up: ciò che Torcuato non fece in tempo a vedere di Paolo Galassi

Nel 1946 il Primo Piano Quinquennale di Juan Domingo Perón spinge Torcuato Di Tella a riprendere in mano un vecchio progetto: la produzione di tubi d'acciaio per l'industria petrolifera. È lui a portare in Argentina l'ingegnere italiano Agostino Rocca, già a capo della Dalmine durante il Fascismo, che convincerà Di Tella a fabbricare condotti senza saldatura e a firmare un accordo preliminare con l'azienda Innocenti di Milano per la fornitura dei macchinari necessari al processo. In breve, le loro strade si dividono: mentre l'italiano pone le basi del futuro colosso Techint, Di Tella organizza la SIAT (Società Argentina di Tubi di Acciaio). La sua salute è però compromessa: si spegne nel luglio del 1948, a soli 56 anni, lasciando l'impresa ai figli Guido e Torcuato. Il loro primo passo nel campo della motorizzazione avviene a metà degli anni '50: mediante un accordo con la Innocenti, produttrice della celebre "Lambretta", la SIAM Di Tella lancia la Siambretta a due tempi (125 cc), affidabile ed economica, con un prezzo compreso tra i 7.600 e i 9.500 pesos (una moto da 250 cc all'epoca ne costa 15.000). Il successo è immediato ed enorme: come accaduto con i frigoriferi SIAM, l'attesa per avere una Siambretta può durare mesi. Nel 1959 SIAM Di Tella annuncia la produzione di "un'auto argentina con nome argentino": sotto la supervisione di tecnici inglesi della BMC (British Motors Corporation), nello stabilimento di Monte Chingolo, a sud di Buenos Aires, vede la luce un altro grande classico, il SIAM Di Tella 1500 con carrozzeria Pininfarina. Con 4102 unità prodotte, nel 1960 SIAM Di Tella è la terza casa del paese dopo IKA (Industrias Kaiser Argentina) e FIAT, una cifra triplicata l'anno seguente con i modelli Pick Up Argenta e la versione rurale Traveller. Nel 1961, con 14.082 unità, l'impresa scavalca la FIAT e diventa la seconda produttrice del paese dopo IKA (22.993 unità). L'ottimismo che la circonda si traduce nella campagna pubblicitaria: "fede in ciò che è argentino". Il 22 luglio del '58 nasce l'Istituto Torcuato Di Tella, centro di studi e ricerche socioeconomiche, imprescindibile faro delle future avanguardie artistiche e culturali del Paese e del Continente, punto di riferimento per generazioni di intellettuali e accademici argentini.

SIAM Di Tella - PARTE II De la Siambretta al Pick Up: lo que Torcuato no pudo ver de Paolo Galassi

En 1946 el Primer Plan Quinquenal de Juan Domingo Perón induce Torcuato Di Tella a retomar un viejo proyecto: la producción de tuberías de acero para abastecer la industria petrolífera nacional. En 1946 trae a la Argentina un destacado ingeniero italiano, Agostino Rocca, ya administrador de la empresa Dalmine durante el Fascismo. Rocca convence Di Tella de que sería mejor fabricar caños sin costura, y juntos firman un acuerdo preliminar con la italiana Innocenti para la suministrar de las maquinarias necesarias para el proceso. Muy pronto sus caminos se dividen (aunque en buenos términos, recordará siempre Rocca): el italiano pone las bases del futuro coloso Techint, y Di Tella organiza la SIAT (Sociedad Argentina de Tubos de Acero). Desafortunadamente, para estos años su salud se encuentra comprometida: fallece en julio de 1948, con tan solo 56 años, dejando el mando de la empresa a los hijos Guido y Torcuato. El primer paso en el campo de la motorización se da a mediados de la década de 1950: mediante un acuerdo con la Innocenti, productora de la célebre motoneta Lambretta, la SIAM Di Tella (este su nuevo nombre, luego del fallecimiento de su padre fundador) lanza la Siambretta a dos tiempos (125 cc), fiable y económica, con un precio de venta entre los 7600 y los 9500 pesos (una moto de 250 cc cuesta en esta época alrededor de los 15.000 \$). Es un éxito inmediato y enorme: como en el caso de las heladeras, la espera para obtener una Siambretta puede durar meses. En 1959 SIAM Di Tella anuncia la producción de "un auto argentino con nombre argentino": bajo la supervisión de técnicos ingleses de la BMC (British Motors Corporation) en el establecimiento de Monte Chingolo, periferia sur de Buenos Aires, ve la luz otro grande clásico, el SIAM Di Tella 1500 con carrocería Pininfarina. Con 4102 unidades producidas, en 1960 SIAM se vuelve la tercera casa de automóviles después de IKA (Industrias Kaiser Argentina) y FIAT, números triplicados al año siguiente con los modelos Pick Up Argenta y con su versión rural Traveller. En 1961, con 14.082 unidades, la empresa supera la FIAT y se impone como segunda casa productora luego de IKA (22.923 unidades). El optimismo que la rodea se refleja en la campaña publicitaria fé en lo argentino. El 22 de julio de 1958 nasce el Instituto Di Tella, centro de estudios e investigaciones sociales y económicas, imprescindible faro de las futuras vanguardias artísticas y culturales del País y del Continente, punto de referencia para enteras generaciones de intelectuales y académicos argentinos.



DE SAN PABLO A RIO DE JANEIRO
ROAD TEST DEL PEUGEOT 403
PRECIOS DE AUTOS USADOS



Società Anonima Fratelli Branca Milano di Valerio Varini

Bernardino Branca iniziò la sua avventura imprenditoriale negli anni Quaranta del XIX secolo a Milano, con la mescolta di un amaro salutare dalle plurime virtù. Nell'alone delle incerte origini, dal profondo nord scandinavo alle segrete dei monasteri alpini, il Fernet riscosse un immediato successo nella capitale lombarda, e in pochi anni scavalcò i confini nazionali per essere esportato in tutte le lande terrestri. L'espansione, al seguito degli emigranti italiani, fu accompagnata dagli eredi Luigi, Giuseppe e Stefano, con la mutazione organizzativa: da bottega artigianale a produzione industriale. Ciò permise di fornire adeguatamente una rete di vendita affidata a concessionari esclusivi, come Carlo F. Hofer per il mercato sudamericano. Nel primo dopoguerra la strategia espansiva impressa dalla Fratelli Branca affidò alla ditta Hofer di Buenos Aires il compito di produrre direttamente in loco il suo famoso liquore, il Fernet, mediante l'impiego di estratti provenienti dall'Italia. Nel 1935 il successo dell'iniziativa spinse la casa madre ad acquisire la ditta Hofer, sostituendola con una società alle proprie dirette dipendenze, che nel secondo dopoguerra procedette sulla strada del successo commerciale e produttivo della Fratelli Branca Destilerías.

Sociedad Anónima Fratelli Branca Milano de Valerio Varini

Bernardino Branca empezó su aventura empresarial en los años '40 del siglo XIX en Milán, produciendo un licor amargo con propiedades saludables. A pesar de su origen incierto, ubicado entre el profundo norte de Escandinavia y las mazmorras de los monasterios de los Alpes, el Fernet obtuvo un éxito inmediato en la capital de Lombardía, y en pocos años cruzó las fronteras nacionales, para luego ser exportado en todo el mundo. Siguiendo las rutas de los emigrantes italianos, la expansión fue acompañada por los herederos Luigi, Giuseppe y Stefano, que implementaron una mutación organizativa: de tienda artesanal a producción industrial. Esto permitió proveer adecuadamente una red de ventas confiada a distribuidores exclusivos, como Carlo F. Hofer para el mercado sudamericano. Después de la Primera guerra mundial la estrategia expansiva de la empresa Fratelli Branca asignó a la firma Hofer de Buenos Aires la tarea de producir directamente en Argentina su famoso licor, el Fernet, mediante el empleo de extractos vegetales procedentes de Italia. En 1935 el éxito de la iniciativa empujó la casa madre a comprar la compañía de Hofer, sustituyéndola con una sociedad subordinada que luego de la Segunda guerra mundial embocó el camino del suceso comercial y productivo de la Fratelli Branca Destilerías.



prima filiale a Buenos Aires. In quegli anni il 97% delle auto importate in Argentina proveniva dagli Stati Uniti. Tuttavia, nonostante il volume delle esportazioni fosse modesto, nel 1927 la casa torinese si impose come secondo esportatore di auto e camion sul mercato argentino dietro le tre grandi società statunitensi Ford, General Motors e Chrysler. Dopo la seconda guerra mondiale, con l'intensificarsi dei rapporti con l'Argentina, la Fiat Concord - la società creata in Argentina - nel 1954 inaugurò una serie di nuovi stabilimenti concentrati nella zona di Córdoba: la Fiat Someca Constructores (trattori), la Grandes Motores Diesel (motori diesel per locomotive, propulsori navali, pompe petrolifere e generatori) e la Materfer (vagoni ferroviari e locomotive). Bisognerà però attendere il governo di Arturo Frondizi (1958-1962) perché una serie di leggi sugli investimenti stranieri e un nuovo regime per la promozione dell'industria automobilistica consentano alla Fiat di espandersi e di creare nel 1959 una fabbrica di montaggio auto a Caseros, in provincia di Buenos Aires. Nel 1960 la FIAT lanciò la 600,



FIAT en Argentina de Francesca Fauri

En febrero de 1920 FIAT (Fábrica Italiana de Automóviles de Turín) abre su primera filial de venta de automóviles en Buenos Aires. Por aquellos años, en Argentina, el 97% de los autos importados procede de Estados Unidos. Si bien el volumen de negocios es todavía modesto, en 1927 la casa de Turín se impone como segunda exportadora de autos y camiones después de las tres principales firmas estadounidenses, Ford, General Motors y Chrysler. Luego de la Segunda Guerra Mundial, las relaciones con Argentina se intensifican, y en 1954 la sociedad Fiat Concord inaugura una serie de nuevos establecimientos concentrados en la zona de Córdoba: la Fiat Someca Constructores (tractores), la Grandes Motores Diesel (motores diésel para locomotoras, propulsores navales, bombas para la extracción del petróleo y generadores) y la Materfer (coches ferroviarios y locomotoras). Con el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962), una serie de leyes sobre las inversiones extranjeras y un nuevo régimen para la promoción de la industria automotriz permiten una ulterior expansión, que culmina con la creación, en 1959, de una fábrica de montaje de vehículos en Caseros, en provincia de Buenos Aires. En 1960 se lanza el Fiat 600, cariñosamente apodado Fitito o Bolita, primer verdadero automóvil Made in Argentina. En un lapso de 5 años aparecen 5 nuevos modelos, y en 1967, con una producción superior a las 40.000 unidades (en 1969 se alcanzarán las 50.000), FIAT lidera el mercado argentino, superando a las mayores casas europeas y norteamericanas, imponiendo el estilo italiano en la cultura argentina del automóvil, tejiendo relaciones con la colectividad empresarial de origen italiana e impulsando sinergias importantes, como aquella con la Techint de Agostino Rocca, coloso de las infraestructuras industriales y civiles. En 1976, año del último golpe militar, las exportaciones alcanzan los 118 millones de dólares, y se produce el Fiat 600 número 250.000. Sin embargo, las políticas económicas implementadas durante la última dictadura (1976-1983) obligan a la dirigencia de Turín a salir de la Argentina, para invertir en Brasil. Los establecimientos serán cedidos al Grupo Macri (SOCMA).

affettuosamente conosciuta come Fitito o Bolita, prima vera autovettura made in Argentina. Nel giro di cinque anni la fabbrica arrivò a produrre cinque modelli Fiat e nel 1967 divenne leader del mercato argentino con una quota del 23% e una produzione superiore alle 40.000 unità. La Fiat in Argentina ottenne grandi successi negli anni Sessanta: superò per volume di produzione le maggiori case americane ed europee, realizzò grandi profitti e diffuse lo stile italiano nella cultura automobilistica. Inoltre, gli uomini Fiat furono capaci di tessere rapporti con la collettività imprenditoriale di origine italiana, stabilendo utili sinergie, soprattutto con la Techint di Agostino Rocca. Nel 1976, anno dell'ultimo colpo di stato militare, le esportazioni avevano raggiunto i 118 milioni di dollari ed era stata prodotta la 250.000a Fiat 600. Tuttavia, le politiche economiche attuate durante l'ultima dittatura (1976-1983) costrinsero la dirigenza torinese a lasciare l'Argentina per investire in Brasile. Gli stabilimenti furono venduti al Gruppo Macri (SOCMA).





Grimoldi, la marca del "mezzo punto"

di Paolo Galassi

Tra le numerose fabbriche di scarpe nate in Argentina a fine '800, Grimoldi è l'unica ancora in attività. La sua forte componente familiare, tutt'oggi presente, è un esempio di come gli immigrati nostrani furono in grado avviare piccole attività oltreoceano e accumulare capitali da reinvestire, tramandando di generazione in generazione "saperi" e conoscenze tecniche. La storia delle calzature Grimoldi comincia a Buenos Aires nel lontano 1860, quando Tommaso Grimoldi, giovane calzolaio di Mozzate (Como), apre una bottega nel quartiere portegno di Balvanera. Nel 1895 la sua piccola impresa familiare è in crescita, di lì a poco importa macchinari americani che permettono di ridurre tempi e costi di fabbrica. Nel 1910 produce 2000 paia di scarpe al giorno, a cui si aggiungono stivali, stivaletti e sandali da donna. Con la Prima guerra mondiale Grimoldi comincia a fabbricare anche i propri stampi (un elemento in generale importato da Europa e Stati Uniti) e introduce una nuova forma di numerazione, basata sul "mezzo centimetro" e non più sui "tre quarti di centimetro", come accade nel resto del Sudamerica. Il "mezzo punto" è dunque il dettaglio che d'ora in poi contraddistingue la marca, anche a livello di marketing. Le condizioni macroeconomiche seguite alla crisi del 1929 portano all'apertura di locali per la vendita al dettaglio nelle città di Rosario, Córdoba, Tucumán, Salta e Mar del Plata, la città balnearia della classe media argentina. A Buenos Aires, oltre alle succursali dei quartieri più periferici di Liniers, Flores, Boedo e Belgrano, si inaugura il lussuoso salone della centralissima calle Florida, la zona più raffinata ed elegante della Capitale. Nel 1967, in sintonia con un certo esprit-du-temps, nelle vetrine Grimoldi compaiono i rivoluzionari e coloratissimi modelli Por Art Fluo con piattaforma doppia, alta 14 cm, disegnati dall'artista Dalila Puzovio, figlia di emigrati pugliesi e formatasi presso l'Istituto Torcuato Di Tella.



Grimoldi, la marca del "medio punto"

de Paolo Galassi

Entre las muchas fabricas de calzado nacidas en la Argentina a fines del siglo XIX, Grimoldi es la única que sigue en actividad. Su fuerte componente familiar, todavía presente, constituye un ejemplo de como los inmigrantes Italianos fueron capaces de encaminar pequeñas actividades en las tierras de ultramar y acumular capitales para reinvertir, transmitiendo "saberes" y conocimientos técnicos a las generaciones siguientes. La historia de los calzados Grimoldi empieza en Buenos Aires en el lejano 1860, cuando Tomás Grimoldi, un joven zapatero de Mozzate (en provincia de Como), inaugura un taller artesanal en el barrio porteño de Balvanera. En 1895 su pequeña empresa familiar va creciendo, poco después importa maquinaria americana que le permite reducir tiempos y costos de fabrica. En 1910 produce 2000 pares de zapatos por día, sin contar botas, botines y sandalias para mujer. Con la Primera guerra mundial, Grimoldi empieza a fabricar también sus hormas (un elemento normalmente importado de Europa y Estados Unidos), introduciendo un nuevo criterio de numeración basado en el "medio centímetro", y no en los "tres cuartos de centímetro" como en el resto de Sudamérica. De ahora en adelante el "medio punto" es el detalle que distingue la marca, también por lo que concierne el marketing. Las condiciones macroeconómicas dictadas por la crisis de 1929 llevan a la apertura de locales para la venta minorista en las ciudades de Rosario, Córdoba, Tucumán, Salta y Mar del Plata, la ciudad balnearia de la clase media argentina. En Buenos Aires, además de las sucursales en los barrios más periféricos de Liniers, Flores, Boedo y Belgrano, se inaugura el lujoso salón de la centralísima calle Florida, la zona más refinada y elegante de la Capital. En 1967, en sintonía con cierto "espíritu de la época", en las vidrieras de Grimoldi aparecen los revolucionarios y multicolores modelos Por Art Fluo con plataforma doble, alta 14 cm, diseñados por la artista Dalila Puzovio, hija de inmigrantes de Puglia y formada en el Instituto Di Tella.



productivo poco lontano dalla capitale, a Pessione, prezioso crocevia per l'espansione internazionale, alla scoperta di nuovi mercati o all'inseguimento dei consumatori migranti che dall'Italia iniziarono a disperdersi nel Mondo. Le spedizioni verso l'America Latina trovano ben presto degli approdi sicuri con agenti esclusivi e filiali presenti nelle principali capitali del continente, tra cui spicca Buenos Aires, dove nel 1871 si scaricano 1500 casse al mese di prodotti Martini & Rossi. Nel 1883, sull'onda dei successi commerciali e in attuazione delle strategie produttive, l'azienda decide di realizzare uno stabilimento nella località di Villa Catalinas, oggi corrispondente al quartiere di Villa Urquiza, che sarà la prima succursale costruita al di fuori dei confini d'Italia e dedicata alla produzione in loco dei prodotti della Casa, tra cui principalmente il vermouth. Negli anni successivi, il crescente successo riscontrato nelle periodiche Esposizioni, talune dedicate espressamente alla produzione "viticola italiana", ne fa il principale centro per i consumi argentini. Successo consolidato nel 1930 con l'inaugurazione del nuovo impianto di San Martín, supportato anche dalla presenza della Sociedad Martini & Rossi LTDA Buenos Aires. L'attività della Martini & Rossi in Argentina ottiene il riconoscimento della Camera di Commercio Italiana di Buenos Aires nel 1934 e continua nel secondo dopoguerra, come testimoniano sia la costituzione della Martini & Rossi Sociedad Anonima Industrial Y Comercial nel 1955, con sede nella capitale, sia riconoscimenti pubblici come il premio ottenuto dalla China Martini nel 1963, alla fiera nazionale dedicata ai prodotti industriali.



Martini & Rossi de Valerio Varini

La aventura de la Martini & Rossi empieza en Turín en 1863. Un año después, la empresa instala su establecimiento principal en Pessione, en las afueras de la capital de Piemonte, estratégica intersección de rutas para la expansión internacional, el descubrimiento de nuevos mercados, el seguimiento de consumidores emigrantes, que desde Italia empiezan a difundirse por el Mundo. Las expediciones de ultramar encuentran muy pronto puertos seguros, gracias a agentes exclusivos y filiales presentes en las principales capitales del Continente, entre las cuales sobresale Buenos Aires, donde en 1871 se descargan 1500 cajas mensuales de productos Martini & Rossi. En 1883, fuerte de los éxitos comerciales y en línea con sus estrategias de producción, la empresa decide de instalar una planta en la localidad porteña de Villa Catalina, hoy correspondiente al barrio de Villa Urquiza, la primera sucursal construida al extranjero, entre cuyos productos el principal sigue siendo el histórico vermut. En los años siguientes, el creciente éxito registrado en las periódicas

Exposiciones, algunas dedicadas expresamente a la industria vitivinícola italiana, la vuelve un centro neurálgico de producción para los consumos argentinos. Un éxito consolidado en



Necchi

di Francesca Fauri

Nel 1919 Vittorio Necchi, erede di una famiglia di imprenditori metallurgici, costituì a Pavia le Industrie Riunite Italiane, con 50 dipendenti, che nel giro di un anno arrivarono a produrre circa 2000 macchine da cucire. Dopo poco l'impresa si avviò verso l'espansione sui mercati esteri, in particolare verso il mercato argentino, che divenne in breve tempo il mercato di riferimento in Sud America, e dove per la prima volta venne introdotta la macchina da cucire a pedali. Nel 1948 la produzione superò le 75.000 unità, e di queste circa il 70% prese la via dell'esportazione. Il primo mercato era l'Argentina (35,50%) e il secondo gli Stati Uniti (13,33%). Sempre nel 1948 Gino Martinoli, direttore generale della Necchi, si recò in Argentina e decise di avviare uno stabilimento di produzione. Nel 1951 la Necchi Argentina fu una delle prime aziende a ricevere dei finanziamenti dal Banco Industrial, assunse 500 operai ed avviò la produzione di macchine da cucire nella fabbrica di San Martín, vicino a Buenos Aires, nel 1954. Nel 1957 produceva 2500 macchine al mese e i modelli più innovativi di quegli anni (per linea, colori, automatizzazione di cuciture e decorazioni): prima il modello BU (Bobina Universale), che oltre alla cucitura dritta permetteva quella a zig-zag, pratiche ornamentali, differenti punti di cucito come il surfilo e il sopraggitto, e poi il modello Lydia. Per la Necchi gli anni Cinquanta furono l'epoca di maggior successo: nel 1954 si aggiudicò il premio Compasso d'oro per il design con la serie BU Supernova e poi di nuovo nel 1957 con la serie Mirella. Quest'ultima vinse anche il "Gran Premio" della XI Triennale di Milano per il design industriale (entrando a far parte della mostra permanente del MOMA, Museum of Modern Art di New York). Purtroppo, negli anni successivi, il mercato delle macchine da cucire si andò progressivamente restringendo, mentre aumentava invece il livello di indebitamento dell'azienda, che con la morte del fondatore venne ceduta nel 1975.

Necchi

de Francesca Fauri

En 1919 Vittorio Necchi, heredero de una familia de empresarios metalúrgicos, constituye en Pavia las Industrias Reunidas Italianas, con 50 empleados, que dentro de un año llegan a producir 2000 máquinas de coser. Poco tiempo después, la empresa se expande hacia los mercados extranjeros, en particular manera hacia el mercado argentino, que en breve deviene el mercado de referencia en América del Sur, donde por primera vez se introduce la maquina se coser a pedal. En 1948 la producción supera las 75.000 máquinas, y de estas el 70% resulta destinado a la exportación. El primer mercado de exportación es Argentina (35%), el segundo los Estados Unidos (13%). En 1948, Gino Martinoli, director general de Necchi, viaja a Argentina y decide instalar un establecimiento de producción. En 1951 la Necchi Argentina es una de las primeras empresas en beneficiar de financiamientos del Banco Industrial, contrata 500 obreros y en 1954 pone en marcha la producción de máquinas de coser en la fabrica de San Martín, cerca Buenos Aires. En 1956 produce 2500 máquinas por mes, y los modelos más innovativos de aquellos años por línea, color, automatización de las costuras y ornamentos: antes la BU (Bobina Universale), que además de la costura recta permite el cosido "a zigzag", la elaboración de decoraciones y técnicas como el sobrehilo y el sobreorillado. Y luego, el modelo Lydia. Para Necchi, los años '50 fueron la época de mayor éxito: en 1954 se adjudicó el premio "Compás de oro" de diseño, con la serie "BU Supernova", repetido en 1957 con la serie "Mirella". Esta última ganó también el "Gran Premio" de la XI Trienal de Milán de diseño industrial (pasando a formar parte de la exposición permanente del MoMA, el Museo de Arte Moderna de New York). Desafortunadamente, en los años sucesivos, el mercado de las maquinas de coser se irá progresivamente restringiendo, en paralelo con el aumento de la deuda acumulada por la empresa, que finalmente es cedida en 1975.

NECCHI



en todo el mundo
en cada hogar

NECCHI



en todo el mundo
en cada hogar

NECCHI



1947 - 1948 - 1949

1947 - 1948 - 1949

telescriventi, calcolatrici e mobili per ufficio. Negli anni tra le due guerre l'Olivetti estese progressivamente la sua attività sui mercati esteri, soprattutto in Europa e in America Latina, aprendo propri stabilimenti e consociate dirette. In Argentina venne istituita nel 1932 a Buenos Aires la "Olivetti Argentina" (preceduta dall'apertura di un ufficio vendite nel 1920 chiamato "Agencia General Olivetti") che contava su una succursale nella città di Rosario e un certo numero di agenti nell'interno del paese. Dopo la Seconda guerra mondiale, Adriano Olivetti, succeduto al padre Camillo, decise acquistare uno stabilimento a Ramos Mejia per avviare la produzione di macchine da scrivere Lexikon. L'esperimento si rivelò molto positivo e dato che i profitti non potevano essere rimpatriati, nel 1959 Adriano decise la



Adquirir en los comercios especializados
 e en casas de artículos para el hogar.
 Su precio es de \$ 40.000.
 Si desea recibir una oferta
 personal, dirigirse a:
OLIVETTI PORTATIL, Sucursal 2309
 Tel. 31-2061 - Buenos Aires

Olivetti Lettera 22

Olivetti de Francesca Fauri

El 29 de octubre de 1908 el ingeniero Camillo Olivetti funda en Ivrea (Turín) "la primera fábrica nacional de máquinas de escribir", aunque muy pronto su actividad se extiende también a otros productos: en los años '30, a la producción de máquinas de escribir se suma aquella de teletipos, calculadoras y muebles para oficinas. En los años entre las dos Guerras la Olivetti apunta progresivamente hacia los mercados extranjeros, sobre todo Europa y América Latina, abriendo establecimientos propios y subsidiarios directos. Luego de la inauguración de la oficina de ventas Agencia General Olivetti (1920), en 1932 en Buenos Aires aparece la Olivetti Argentina, que puede contar con una sucursal en la ciudad de Rosario y varios agentes en el interior del país. Después de la Segunda Guerra Mundial, Adriano Olivetti, sucedido al padre Camillo, decide de adquirir un establecimiento en la localidad de Ramos Mejia, al oeste de Buenos Aires, para empezar la producción de máquinas de escribir Lexikon. El experimento se revela muy positivo: siendo que las ganancias no pueden ser repatriadas, en 1959 Adriano pone en marcha la construcción de una nueva fábrica (proyectada por el arquitecto Marco Zanuso, uno de los padres del diseño industrial italiano), cerca de la ciudad de Merlo, a unos 30 km de Buenos Aires, para la producción de máquinas de escribir y máquinas calculadoras mecánicas y eléctricas. La empresa refleja la filosofía "olivettiana" de la fábrica concebida "a medida del hombre", con la estructura principal integrada por locales adicionales como una escuela para aprendices, la biblioteca, un jardín de infantes. A fines de los años '50 la Olivetti Argentina llega a disponer de 16 filiales, 150 concesionarios, 15.000 distribuidores y 2300 empleados (en 1953 eran 600). En 1963 el establecimiento de Merlo produce a pleno ritmo máquinas de escribir y calculadoras manuales y eléctricas, superando las 6000 unidades mensuales. Desafortunadamente, el prematuro fallecimiento de Adriano Olivetti (en 1960) y el ingreso en el capital social de nuevos accionistas (con objetivos diferentes del original) marcan el comienzo del declive. Finalmente, la fábrica de Merlo es vendida a la sociedad Massalin y Celasco S.A., productores de cigarrillos.

costruzione di una nuova fabbrica (progettata dall'architetto Marco Zanuso) vicino alla città di Merlo per la produzione di macchine da scrivere, addizionatrici e calcolatrici a mano ed elettriche.

L'azienda rispecchiava la filosofia olivettiana della fabbrica a misura d'uomo e quindi a fianco dell'officina, vennero costruiti locali che ospitavano la mensa, la scuola apprendisti, la biblioteca ecc. Lo stabilimento di Merlo fabbricava a pieno ritmo macchine da scrivere e calcolatrici a mano ed elettriche, con una produzione che superava le 6.000 unità mensili. La Olivetti Argentina negli anni Cinquanta accrebbe la sua organizzazione commerciale arrivando a disporre di 16 filiali, 150 concessionari, 1500 rivenditori e ben 2300 dipendenti. Purtroppo, la morte prematura di Adriano

Olivetti (1960) e l'ingresso di nuovi azionisti nel capitale sociale (con obiettivi differenti) segnò l'inizio del tramonto dei coraggiosi progetti di Adriano.

La fabbrica di Merlo sarà venduta nel 1979 alla società Massalin y Celasco S.A. produttori di sigarette.



La Pirelli di Valerio Varini

La Pirelli & C. società in accomandita semplice fu costituita il 28 gennaio 1872 dall'ingegnere Giovanni Battista Pirelli, apprezzato giovane laureato del Politecnico di Milano. Dopo aver affinato i suoi talenti in un proficuo viaggio formativo nelle capitali industriali d'Europa, intravide gli orizzonti futuri della tecnica e le sue applicazioni industriali, specialmente nella produzione della gomma, con un immediato sguardo ai mercati internazionali. La diversificazione produttiva si impose fin dalle origini, e le generiche applicazioni della gomma andarono ad affinarsi nella produzione di cavi telegrafici ed elettrici e in seguito di pneumatici. Furono i cavi sottomarini a promuovere la notorietà della Pirelli a livello internazionale, con i collegamenti realizzati dagli anni Ottanta del XIX secolo tra le isole Italiane, per poi espandersi nel Mar Rosso e all'Atlantico, con i collegamenti con il Sud America, dove già dal 1898 venne nominato un agente commerciale per l'Argentina. La

Pirelli de Valerio Varini

La sociedad en comandita simple Pirelli & C. es constituida el 28 de enero de 1872 por el ingeniero Giovanni Battista Pirelli, joven licenciado del Politécnico de Milán. Luego de afinar su talento durante un provechoso viaje formativo por las capitales industriales de Europa, intuye los futuros horizontes de la técnica y sus aplicaciones industriales concentrándose en la producción de la goma, con una inmediata mirada hacia los mercados internacionales. La diversificación productiva se impone desde sus orígenes, y las aplicaciones genéricas del caucho se orientan hacia la producción de cables telegráficos y eléctricos y, posteriormente, de neumáticos. A nivel internacional, la notoriedad de Pirelli es impulsada por los cables submarinos: en primer lugar, las conexiones realizadas desde los años '80 del siglo XIX entre la península italiana y sus islas, en el Mar Rojo y en el Océano Atlántico, con las conexiones entre Europa y América del Sur, donde ya en 1898 se nombra un agente comercial para Argentina. La participación a la Exposición Internacional de Buenos Aires de 1910 lleva a la inauguración de una filial comercial en la calle Esmeralda 940. Luego de los éxitos conseguidos en el mercado argentino, en 1917 se constituye la Pirelli S.A. Platense, que pone en marcha la producción de cables eléctricos, actividad potenciada en 1919 con un nuevo establecimiento en la inmediata periferia de la capital. En 1921 la adquisición de una fábrica funcionante en la calle Costa Rica permite la ampliación de la gama de productos en goma Pirelli, que desde 1930 son fabricados en la planta llamada "La Rosa", en el barrio porteño de Mataderos, destinada a ser notablemente refaccionada y agrandada. En 1948 se constituye la Industrias Pirelli SAIC, a la cual se encomienda la fabricación de cables, artículos en goma y neumáticos, producción que desde 1950 se concentra en el establecimiento de Merlo, surgido gracias a un acuerdo paritario con la US Rubber Company para la constitución de la COPLAN - Compañía Platense de Neumáticos. Posteriormente, sociedad y planta serán enteramente adquiridos por Pirelli, y todavía siguen en función.



partecipazione all'Esposizione Internazionale di Buenos Aires del 1910 portò all'apertura della filiale commerciale con sede nella capitale. A seguito dei successi conseguiti nel mercato argentino venne costituita nel 1917 la Pirelli S.A. Platense, che avviò una prima produzione di cavi elettrici, potenziata nel 1919 con il nuovo stabilimento sito nell'immediata periferia della capitale. Nel 1921 l'acquisizione di una fabbrica già funzionante nella calle Costa Rica permise l'ampliamento della gamma di prodotti Pirelli in gomma, poi realizzati a partire dal 1930 nello stabilimento "La Rosa", che col tempo venne notevolmente ampliato, nel quartiere "portegno" di Mataderos. Nel 1948 fu costituita la Industrias Pirelli SAIC a cui venne affidata la produzione





Il ingegnere Rosetti in la
 (1870) e si è occupato per il Rector de la
 Universidad de Buenos Aires, Juan María Gutiérrez, y
 por el Gobierno de Buenos Aires, para enseñar en el
 Ateneo de la futura capital de la República Argentina.
 La Argentina que en 1865 recibe al joven ingeniero
 Emilio Rosetti es un enorme país en obras, que promueve
 una inmigración finalizada a la importación de
 competencias y saberes, y no solamente de fuerza de
 trabajo. Involucrado en este enorme proyecto, a Rosetti
 se le entrega un número creciente de materias para
 enseñar, antes en el Departamento de Ciencias Exactas,
 luego en el Colegio Nacional y la Academia Nacional
 de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales: geometría,
 dibujo, matemática, física aplicada y experimental,
 mecánica aplicada. Funda además un Gabinete de
 Física, estrictamente conectado a las aplicaciones
 industriales, que deviene un modelo para toda América
 Latina. En 1866 dirige el primer curso de ingeniería
 instituido en la Argentina. Son todos alumnos de Rosetti
 los primeros ingenieros (hoy recordados como "los 12
 apóstoles") que realizan las infraestructuras más
 importantes del país: puentes, puertos, líneas
 ferroviarias, rutas, escuelas y hospitales. En 1870 es
 autor de la verificación técnico-instrumental del Paso del
 Planchón, para la construcción de la obra ingenieril tal
 vez más compleja del continente a lo largo del siglo XIX:
 el Ferrocarril Transandino, terminado décadas más tarde
 gracias a la intervención de empresas y capitales
 británicos, que habría conectado la ciudad chilena de
 Los Andes con aquella argentina de Mendoza. El estudio
 de Rosetti es todavía considerado uno de los primeros
 pasos oficiales del proyecto. Cofundador de la
 Sociedad Geográfica Argentina y de la Sociedad
 Paleontológica y referente de la Oficina Meteorológica
 de Córdoba, Rosetti liga su nombre también a la
 creación, en 1872, de la Sociedad Científica Argentina.
 Nombrado cónsul argentino en Forlì, es recordado por
 las futuras generaciones como uno de los padres
 fundadores de la ingeniería civil de la nueva nación.



Emilio Rosetti in Argentina



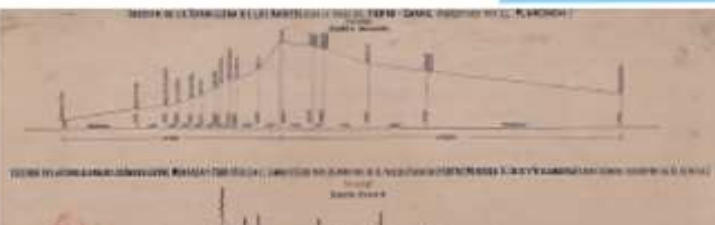
sidiesta dell'ingegnere L. A. Huelgo, primo allievo
 diplomatosi con Rosetti, per un parere relativo alla
 rete ferroviaria principale della Repubblica
 Argentina, 1872

Emilio Rosetti e la trasmissione dei saperi di Chiara Arrighetti

Appena laureato in matematiche pure alla Scuola di
 Applicazione di Torino, Emilio Rosetti (Forlimpopoli 1839 -
 Milano 1908) viene contattato dal Rettore dell'Università di
 Buenos Aires, Juan María Gutierrez, e dal governo bonaerense
 per insegnare presso l'Ateneo della futura capitale. L'Argentina,
 dove Rosetti sbarca nel 1865, è un enorme cantiere volta a
 promuovere un'emigrazione che importi competenze e saperi.
 Coinvolto in questo enorme progetto, a Rosetti viene via via
 affidato un numero sempre maggiore di docenze, dapprima
 presso il Departamento de Ciencias Exactas, poi al Colegio
 Nacional e all'Academia Nacional de Ciencias Exactas, Físicas y
 Naturales: geometria, disegno, matematica, fisica applicata e
 sperimentale, meccanica applicata. Crea inoltre un Gabinetto
 di Física, strettamente collegato alle applicazioni industriali, che
 diventa un modello per l'intera America Latina. Nel 1866 dirige
 il primo corso di ingegneria istituito in Argentina. Sono tutti
 allievi di Rosetti i primi ingegneri che realizzano le più
 importanti infrastrutture del Paese: ponti, porti, linee ferroviarie,
 strade rotabili e ancora scuole e ospedali. Nel 1870 è autore
 della verifica tecnico-strumentale del Paso del Planchón per la
 costruzione dell'opera ingegneristica più complessa del
 continente nel XIX secolo: il Ferrocarril Transandino, terminato



Lettera a Emilio Rosetti della Sociedad Científica
 Argentina, 1876





Interno impianto Propulsora siderurgica, anni '70



Agostino Rocca



Il Gruppo Techint

di Francesca Fauri

La Techint viene fondata nel 1945 a Milano da Agostino Rocca con il nome di Compagnia Tecnica Internazionale, ed è una delle prime società di ingegneria in Italia. Dal 1946 inizia l'espansione in Argentina, dove la società progetta e realizza impianti industriali, opere infrastrutturali, reti di gasdotti e oleodotti legati alle scoperte di giacimenti di idrocarburi, raffinerie, impianti petrolchimici e siderurgici. Il grande salto avviene nel 1947, con l'installazione del mastodontico "Gasdotto del Sud", opera emblematica del Primo Piano Quinquennale peronista: 1700 km di gasdotto per portare il gas naturale dei giacimenti di Comodoro Rivadavia, in Patagonia, a Buenos Aires. Forte di questa vocazione nei settori di ingegneria e impiantistica, Techint avvia dagli anni '50 attività industriali nel settore dell'acciaio e dell'energia. Nel 1948 Agostino Rocca - che aveva già maturato esperienza nel settore dei tubi in acciaio in Italia, presso la Dalmine - decide di costruire a Campana (Buenos Aires) lo stabilimento che prenderà il nome di Dalmine-SAFTA, joint venture tra la Dalmine e il gruppo Techint e oggi parte del gruppo multinazionale Tenaris. Sempre in Argentina, nel 1957, Techint progetta e realizza l'altoforno dell'impresa siderurgica statale SOMISA, a San Nicolas, e pochi anni dopo, nella località di Ensenada, un impianto a ciclo integrato per produrre acciaio (Propulsora Siderúrgica) che entrerà in funzione nel 1969.

El Grupo Techint

de Francesca Fauri

Techint es fundada en 1945 en Milán por Agostino Rocca con el nombre de Compagnia Tecnica Internazionale, y es una de las primeras sociedades de ingeniería de Italia. Desde 1946 empieza su expansión en la Argentina, donde proyecta y realiza establecimientos industriales, obras infraestructurales, redes de gasoductos y oleoductos ligados al descubrimiento de yacimientos de hidrocarburos, refinerías, plantas petrolquímicas y siderúrgicas. El grande paso se da en 1947, con la provisión e instalación de los caños del mastodóntico Gasoducto del Sur, obra emblemática del Primer Plan quinquenal peronista: 1700 km de gasoducto para llevar el gas natural de los yacimientos de Comodoro Rivadavia, en Patagonia, hasta la capital Buenos Aires. Con estos antecedentes, en los años '50 Techint pone en marcha actividades industriales en el sector del acero y de la energía. En 1948 Agostino Rocca -con una larga experiencia industrial en el sector de los tubos de acero, madurada en Italia, - en la Dalmine- decide de construir en la localidad argentina de Campana la planta productiva que asume el nombre de Dalmine-SAFTA, propiedad del Grupo Techint y Dalmine y hoy parte del grupo multinacional Tenaris. En 1957 Techint proyecta y realiza para el estado argentino el alto horno de la empresa siderúrgica estatal SOMISA, en San Nicolas, y poco años después, en la localidad de Ensenada, un establecimiento para la producción de acero (Propulsora Siderúrgica) que entra en función en 1969.





Cantina El Progreso, di Giol-Gargantini, 1956

La Rivoluzione del Vino Parte I: viticoltori e cantine italiane ai piedi delle Ande di Paolo Galassi

L'Argentina è il primo produttore di vino del Sudamerica. La così detta Rivoluzione Vitivinicola comincia intorno al 1860, con l'arrivo di viticoltori, ingegneri e impresari italiani, spagnoli e francesi nelle provincie di Mendoza, San Rafael e San Juan. La "trasmissione di saperi" artigianali, riguardanti in primo luogo la coltivazione della vite e le successive fasi di fermentazione e conservazione del vino, risulta fondamentale per capire il cambio di paradigma della viticoltura argentina di fine '800. L'epopea dei viticoltori italiani nella regione centro occidentale del Cuyo inizia con le famiglie liguri del Del Bono e Graffigna, la cui cantina, nata nel 1870, sarà la prima fornitrice di materia prima dello stabilimento Cinzano di San Juan. Tra le figure di spicco, ricordiamo Antonio Tomba da Valdagno (Vicenza), che nel 1885 fonda la Cantina Tomba, e Giovanni Giol da Pordenone, "il re del vino", che con suo cognato Gerolamo Battista Gargantini nel 1896 dà vita allo storico marchio Vino Toro, ispirato allo scudo del cantone svizzero di Uri, di cui è originario il Gargantini. Roccaforte del loro regno, l'azienda Colina de Oro di Maipù, il cui nome è dunque un omaggio al comune Collina d'Oro del Canton Ticino, nel distretto di Lugano. A confermare il cambio di tendenza del settore, a Maipù nel 1899 nasce anche la Scuola di Enologia Don Bosco, dove si forma Francisco Oreglia, uno dei padri della moderna enologia argentina. Tra i marchi tutt'ora esistenti, impossibile non citare quello della famiglia Bianchi, "la piccola cantina dei grandi vini", il piemontese Pascual Toso e il ligure Luis Tirasso, precoce produttore di Champagne e Borgogna nella sua cantina Santa Ana di Guaymallén. Mentre i discendenti di Angelo Cavagnaro da Barbagelata (Genova) si specializzeranno nella produzione di Malbec, il nome di suo cognato, Felipe Rutini da Ascoli Piceno, compare ancora oggi su alcune delle più rinomate bottiglie argentine. Formato a Conegliano, ma oriundo di Parma, era invece Adriano Senetiner, i cui vini Nieto-Senetiner sono tra i più esportati all'estero, insieme a quelli della dinastia Catena-Zapata (1902) e della famiglia Zuccardi, arrivata nella Valle di Uco dall'Irpinia nel secondo dopoguerra, vincitrice per tre anni consecutivi (2019/20/21) del titolo World's Best Vineyards. Una menzione speciale la riserviamo alla cantina Cecchin, fondata da emigrati di Treviso. La prima d'Argentina a produrre vini organici. Era il 1959, e il tempo avrebbe dato loro ragione.

La Revolución del Vino Parte I: viticultores y bodegas italianas al pie de los Andes de Paolo Galassi

Argentina es el primer productor de vino de América del Sur. La llamada Revolución Vitivinicola empieza alrededor de 1860, con la llegada de viticultores, ingenieros, empresarios y comerciantes italianos, españoles y franceses a las provincias de Mendoza, San Rafael y San Juan. La "transmisión de saberes" artesanales, concernientes en primer lugar el cultivo de la vid y las sucesivas fases de fermentación y conservación del vino, resulta fundamental para entender el cambio de paradigma observado en la viticultura del país en la coyuntura histórica y económica de fines del siglo XIX. La epopeya de los viticultores italianos en la región centro occidental del Cuyo empieza entonces con las familias ligures de los Del Bono y Graffigna, cuya bodega, fundada en 1870, será la primera proveedora de materias primas para la planta de Cinzano en San Juan. Entre las figuras más destacadas, recordamos Antonio Tomba de Valdagno (Vicenza), que en 1885 funda la Bodega Tomba, y Juan Giol, de Pordenone (Friuli Venezia Giulia), apodado "el Rey del Vino", que en 1896 junto con su cuñado Juan Bautista Gargantini crea la histórica marca Vino Toro, inspirada en el escudo del cantón suizo de Uri, de donde Gargantini es originario. Fortaleza de este reino será la bodega Colina de Oro de Maipù, cuyo nombre constituye un homenaje a la comuna Collina d'Oro del Canton Ticino (Suiza), en el distrito de Lugano. Siempre en Maipù, en 1899, nace también la Escuela de Enología Don Bosco, de la cual egresa Francisco Oreglia, uno de los padres de la moderna enología argentina. Entre las firmas que supieron renovarse con el paso de los años, imposible no nombrar a la familia Bianchi, "la pequeña bodega de los grandes vinos", como también el piemontés Pascual Toso y el ligure Luis Tirasso, precoz productor de Champaña y Borgoña en su Bodega Santa Ana de Guaymallén. Si los descendientes de Angel Cavagnaro de Barbagelata (Génova), se especializarán en la producción de Malbec, el nombre de su cuñado Felipe Rutini, de Ascoli Piceno, sigue apareciendo en las etiquetas más renombradas de nuestros días. Formado en Conegliano (Treviso), pero oriundo de Parma, era en cambio Adriano Senetiner, cuyos vinos Nieto-Senetiner son hoy entre los más exportados del país, junto con aquellos de la dinastía Catena Zapata (fundada en 1902) y de la familia Zuccardi, llegada a la Valle de Uco desde las montañas de Irpinia (Avellino) después de la Segunda guerra mundial, y premiada por tres años consecutivos (2019/20/21) con el título de World's Best Vineyards. Una mención especial para la bodega Cecchin, fundada en 1959 por inmigrantes de Treviso (Véneto), pionera en la producción de vinos orgánicos. En tiempos en los cuales en viticultura se habla cada vez más de eco sostenibilidad y productos naturales, podemos finalmente decir que no estaban equivocados.



Cantine Antonio Tomba, inizio '900



Cantina Santa Ana di Guaymallén, Mendoza, 1956



La Rivoluzione del Vino Parte II: europeizzazione e modernizzazione di Paolo Galassi

Sul finire dell'800 nelle provincie di Mendoza e San Juan si consolida un modello di sviluppo strettamente connesso al microcosmo vitivinicolo: gran parte dei terreni storicamente coltivati a cereali e "alfa-alfa" (per rifornire mulini e allevamenti di bestiame) vengono convertiti alla coltivazione della vite mediante irrigazione artificiale, creando le premesse per quei paesaggi fatti di vigne e cantine che oggi sono il simbolo del turismo vitivinicolo ai piedi delle Ande. Sul piano dell'organizzazione nazionale quindi, alla valorizzazione della regione pampeana come area di produzione di cereali e carni per i mercati internazionali, si affianca ora una produzione vinicola concentrata nelle regioni dell'ovest, in grado di soddisfare la crescente domanda del mercato interno. È l'alba di una modernizzazione tecnologica (e architettonica) che prevede il disegno di nuovi macchinari, e che determina una profonda riorganizzazione dello spazio produttivo, nonché delle fasi di frazionamento, spedizione e commercializzazione del vino. Fondamentale, in quest'ottica, l'articolazione ferroviaria di tali provincie con la lontana capitale Buenos Aires, completata nel 1885, essenziale per la circolazione di merci, elementi tecnici e capitale umano. L'europeizzazione della viticoltura argentina si riflette dunque non solo nella composizione della forza lavoro primaria, ma anche nell'eterogeneo universo di proprietari di cantine e stabilimenti, commercianti, dirigenti sindacali ed enologi, nell'importazione di vitigni europei (come le uve francesi Malbec, che in Argentina trovano il loro luogo ideale), e in una nomenclatura spesso riconducibile alle regioni d'origine dei vitigni, come ad esempio Borgogna, Champagne, Chablis e Bordeaux. Una parabola emblematica, in questo senso, è quella della cantina Santa Ana di Guaymallén, fondata nel 1891 da Luigi Tirasso, arrivato nel 1882 da Cornigliano Ligure (Genova). La necessità di esplorare nuovi mercati lo porta ben presto a diversificare la produzione della sua cantina: nel 1902 comincia a produrre Champagne, nel 1913 Medoc (vitigno originario della zona di Bordeaux) e nel 1922 Borgogna. In questo periodo, la parola Champagne viene utilizzata anche per pubblicizzare il sidro elaborato con succo di mela fermentato: mediante lo stesso processo di elaborazione dei vini spumanti, con l'aggiunta di lieviti e zuccheri per indurre una seconda fermentazione, Tirasso lancia allora il famoso "Sidro-Champagne Santa Ana", che durante la prima metà del 1900 conquista i mercati del paese.

La Revolución del Vino Parte II: europeización y modernización de Paolo Galassi

A fines del siglo XIX en las provincias de Mendoza y San Juan se consolida un modelo de desarrollo estrechamente vinculado con el microcosmos vitivinicolo: la mayor parte de los terrenos históricamente destinados a la cultivación de cereales y "alfa-alfa" (para el abastecimiento de molinos harineros y la alimentación del ganado) se convierten al cultivo de la vid mediante riego artificial, poniendo las bases para la conformación de esos paisajes hechos de viñedos y bodegas que hoy constituyen el símbolo del enoturismo al pie de los Andes. En términos de organización nacional, por lo tanto, a la puesta en valor de la región pampeana como zona de producción de cereales y carne para los mercados internacionales, se acompaña ahora una producción vinícola concentrada en las regiones occidentales, capaz de satisfacer la creciente demanda del mercado interno. Es el comienzo de una modernización tecnológica (y arquitectónica) que implica el diseño de nuevas maquinarias, y que determina una profunda reorganización del espacio de producción y de las fases de fraccionamiento, envío y comercialización del vino. En esta óptica, la articulación ferroviaria de estas provincias con la lejana capital Buenos Aires, finalizada en 1885, resulta fundamental para la circulación de mercancías, elementos técnicos y capital humano. La europeización de la viticultura argentina se refleja entonces no solo en la composición de la mano de obra primaria, sino también en el heterogéneo universo de propietarios de bodegas y fábricas, comerciantes, dirigentes sindicales y enólogos, en la importación de cepas europeas (como la uva Malbec francesa, que en la Argentina encuentra su lugar ideal), y en una nomenclatura a menudo reconducible a las regiones de origen de las cepas, como por ejemplo Borgoña, Champagne, Chablis y Burdeos. Una parábola emblemática, en este sentido, es la de la bodega Santa Ana de Guaymallén, fundada en 1891 por Luigi Tirasso, llegado en 1882 de Cornigliano Ligure (en provincia de Génova). La necesidad de explorar nuevos mercados lo lleva muy pronto a diversificar la producción de su bodega: en 1902 comienza a producir Champagne, en 1913 Medoc (variedad de uva originaria de la zona de Burdeos) y en 1922 Borgoña. En este período, cabe remarcar que la palabra Champagne también se utiliza para publicitar la sidra elaborada con jugo de manzana fermentado: mediante el mismo proceso utilizado en la elaboración de los vinos espumantes, con la adición de levaduras y azúcares para inducir una segunda fermentación, Tirasso lanza entonces la famosa "Sidra-Champagne Santa Ana", que durante la primera mitad del siglo XX conquista los mercados del país.



Dalla Mille Miglia alla pampa: Cisitalia e Autoar, i sogni impossibili di Piero Dusio

di Paolo Galassi

Quello di Cisitalia è un nome mitico dell'automobilismo. Il marchio originale (Compagnie Industrie Sportive Italia) nasce a Torino nel 1939 grazie a Piero Dusio, calciatore della Juventus dei primi anni '20, imprenditore tessile e pilota sportivo, in gara nella Mille Miglia dal 1929 al 1938 su Maserati, Siata e Alfa Romeo. Nel 1946, dalla collaborazione con gli ingegneri Giovanni Savonuzzi e Dante Giacosa (il designer delle principali Fiat degli anni '40-'60) e con l'artista delle carrozzerie Giovanni "Pinin" Farina, prendono vita la monoposto da competizione D46, che combina elementi delle Fiat 1100 e Balilla con il telaio della "Topolino", e l'indimenticata Coupé Granturismo 202, esposta al MoMA di New York in quanto "scultura in movimento". Il miraggio della categoria Grand Prix (la futura Formula Uno) spinge Piero Dusio a ricercare l'ingegnere austriaco Ferdinand Porsche, il padre del "Maggiolino" Volkswagen, detenuto in Francia per collaborazionismo, e a spendere una fortuna per liberarlo: la Porsche 360 Cisitalia segna l'alba dell'epopea Porsche, ma anche l'inizio dei guai finanziari di Cisitalia. Per salvare la firma, nel 1949 Dusio sposta la produzione in Argentina, dove il Primo Piano Quinquennale di Juan Domingo Perón sembra promettere il respiro necessario. Nasce così Autoar, prima casa straniera di automobili del paese (il primo stabilimento di trattori Fiat aprirà a Córdoba solo nel 1954). Il 1° dicembre del 1950 la fabbrica di Tigre, a nord di Buenos Aires, inaugura la produzione dell'Autoar Rural, robusta utilitaria 7 posti adatta agli sterrati della pampa, disegnata dal giovane biellese Aldo Brovarone. Una linea replicata nel 1958 con il modello Autoar Panamericano (familiare, pick-up e furgone), con motori Fiat da 1900cc, a nafta o diesel. Nel frattempo, il cuore sportivo di Piero Dusio non aveva certo smesso di battere: nel 1951, con 250 operai e tecnici (di cui 150 italiani) le officine Cisitalia-Argentina di General Pacheco elaborano i modelli 750 e 850 spider e coupé (con motori Fiat da 767cc e 847cc), e la celebre quanto rara Cisitalia-Abarth 850 Scorpione. A fine anni '50 però, la situazione di Autoar è sempre più complicata, a causa degli alti costi di produzione e degli scarsi dividendi, a cui si aggiunge la competenza di altre case straniere come la nordamericana Kaiser-Frazer e la tedesca Mercedes-Benz. Nel 1962 il governo argentino ritira il suo permesso di produzione, e l'anno seguente gli azionisti liquidano definitivamente l'impresa.

De la Mille Miglia a la pampa: Cisitalia y Autoar, los sueños imposibles de Piero Dusio

de Paolo Galassi

Cisitalia es un nombre mítico del automovilismo. La marca original (Compagnie Industrie Sportive Italia) nace en Turín en 1939 gracias a Piero Dusio, futbolista del club Juventus en los primeros años '20, empresario textil y piloto deportivo, aficionado de la carrera Mille Miglia entre 1929 y 1938 con Maserati, Siata y Alfa Romeo. En 1946, gracias a la colaboración con los ingenieros Giovanni Savonuzzi y Dante Giacosa (el diseñador de los principales Fiat de los años '40-'60) y el artista de las carrocerías Giovanni "Pinin" Farina, cobran vida la monoplaça de competición D46, obtenida combinando el chasis del Fiat "Topolino" con elementos de los Fiat 1100 y Balilla, y la inolvidable Coupé Gran Turismo 202, expuesta al MoMA de Nueva York en cuanto "escultura en movimiento". La ilusión de un triunfo en la categoría Gran Prix (la futura Fórmula Uno) lleva Piero Dusio a buscar el ingeniero austriaco Ferdinand Porsche, el padre del "Escarabajo" Volkswagen, encarcelado en Francia por colaboracionismo, y a gastar una fortuna para liberarlo: la Porsche 360 Cisitalia marca el comienzo de la epopeya Porsche, pero también el principio de los problemas financieros de Cisitalia. Para evitar la quiebra, en 1949 Dusio traslada la producción a la Argentina, donde el Primer Plan Quinquenal de Juan Domingo Perón parece prometerle el respiro que tanto necesita. Nace así Autoar, la primera casa extranjera de automóviles del país (la primera fábrica de tractores Fiat se instalará en Córdoba solamente en 1954). El 1 de diciembre de 1950 en los talleres de Tigre se pone en marcha la fabricación del Autoar Rural, robusto utilitario de 7 plazas, apto para los caminos de ripio de los campos, diseñado por el joven Aldo Brovarone de Biella. Una línea, esta, replicada en 1958 con el modelo Autoar Panamericano (en versión mixta, pick-up y furgón), con motores Fiat 1900cc, a nafta o diésel. Naturalmente, la obsesión de Piero Dusio para las carreras y los autos deportivos no podía haberse apagado: desde 1951, con 250 obreros y técnicos (de estos, 150 eran italianos) la planta Cisitalia-Argentina de General Pacheco trabaja en los modelos 750 y 850 spider y coupé (con motores Fiat de 767cc y 847cc), y en la célebre Cisitalia-Abarth 850 Scorpione. Sobre el final de la década la situación de Autoar se complica, debido a los altos costos de producción, las ganancias bajas y la competencia de otras casas extranjeras, en primer lugar, la norteamericana Kaiser-Frazer y la alemana Mercedes-Benz. En 1962 el gobierno argentino retira su permiso de producción, y al año siguiente los accionistas liquidan definitivamente la empresa.

CISITALIA
MONOPOSTO COSEA "D46"



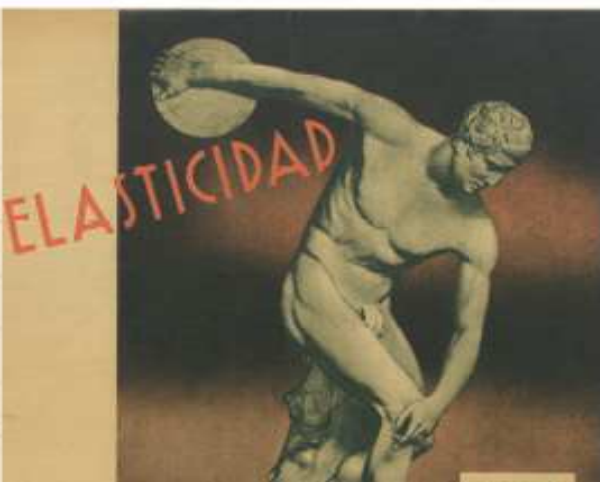


Biscotti Canale: il Pandolce genovese sbarca a Buenos Aires

di Paolo Galassi

Corre l'anno 1875 quando Giuseppe Canale detto José, immigrato genovese sposato con la genovese Blanca Vaccari, apre un forno nel quartiere portegno di San Telmo, all'incrocio tra le vie Defensa e Cochabamba. All'epoca, la macinazione dei cereali e la panificazione sono attività in cui gli italiani, e in particolar modo gli immigrati liguri, si disimpegnano da tempo: come raccontato in questa mostra, anche l'avventura di Torcuato Di Tella comincerà proprio con un piccolo laboratorio per produrre macchine impastatrici.

Nel 1886, a causa della prematura morte di José Canale, l'impresa di famiglia resta nelle mani di sua moglie Blanca e dei figli Magdalena, Herminia, Juan Bautista, Julio, Amadeo e Humberto: a tal proposito, vale la pena ricordare che nel 1909, insieme a Luis Augusto Huerdo (uno dei primi ingegneri del paese, alunno di Emilio Rosetti e primo presidente della Società Scientifica Argentina), Humberto Canale si avventura in Patagonia, nell'Alta Valle del Rio Negro, dove facendo tesoro delle opere di irrigazione avviate dagli italiani Cesare Cipolletti e Felipe Bonoli, fonda le cantine vitivinicole che ancora oggi portano il suo nome. Nel 1905, al confine tra i quartieri di San Telmo, La Boca e Barracas, in quello che oggi si conosce come Palazzo Lezama, nasce la storica fabbrica dei Biscotti Canale, famosa per le sue caratteristiche scatole di latta -ancora reperibili nei mercatini d'antiquariato della Capitale- e per il Pandolce in stile genovese, diventato un classico delle feste natalizie.



Tre dei fratelli Canale: Julio, Amadeo e Humberto

Biscochos Canale: el Pandolce genovés desembarca en Buenos Aires

de Paolo Galassi

Transcurre el año 1875 cuando José Canale, inmigrante genovés casado con la genovesa Blanca Vaccari, inaugura una panadería en el barrio porteño de San Telmo, en la esquina entre las calles Defensa y Cochabamba. En esta época es bastante común encontrar italianos -y en particular manera inmigrantes ligures- activos en el sector de los molinos harineros y de la panificación: de hecho, como se cuenta en esta exposición, también la aventura de Torcuato Di Tella comenzará desde un pequeño taller para producir máquinas amasadoras.

En 1886, la prematura muerte de José Canale produce el traspaso de la empresa de familia en mano de su viuda Blanca y sus hijos Magdalena, Herminia, Juan Bautista, Julio, Amadeo e Humberto: a tal propósito, cabe remarcar que en 1909, junto con Luis Augusto Huerdo (uno de los primeros ingenieros del país, alumno de Emilio Rosetti y primer presidente de la Sociedad Científica Argentina), Humberto Canale se aventura en el Alto Valle del Rio Negro, en la Patagonia Argentina, y aprovechando las obras de irrigación encaminadas en la región por los italianos Cesare Cipolletti y Felipe Bonoli, funda las bodegas vitivinícolas que todavía llevan su nombre. En 1905, en el límite entre los barrios de San Telmo, La Boca y Barracas, en aquello que hoy se conoce como Palacio Lezama, nace la histórica fábrica de los Biscochos Canale, famosa por sus características latas -todavía observables en las tiendas de antigüedades de la Capital- y por el Pan Dulce al estilo genovés, devenido un clásico de las fiestas navideñas.



Palazzo Lezama oggi





Cinzano di Valerio Varini

La nascita della Casa Cinzano risale al 1757. Grazie ad affinamenti continui ed apporti da tutta Europa venne a specializzarsi nella produzione del vermouth, segnando nel tempo la vocazione vinicola che la distinse come uno dei produttori più affermati. Il 1° settembre 1868 si costituì la società Francesco Cinzano & C., dotata di capitali adeguati all'espansione oltre i confini nazionali. Nel 1905 la Cinzano commerciava annualmente circa 5 milioni di litri di vermouth, con una quota significativa delle esportazioni di spumante italiano. La rete commerciale si spinse ben oltre il vecchio continente per approdare nelle nascenti aree urbane dell'America Latina. Qui iniziano a nascere nei primi decenni del XX secolo le principali filiali distributive e produttive. La prima presenza stabile, fuori dall'Europa, è in Argentina e data 1898. Seguirono altre filiali in Messico e in Venezuela. Le vicende belliche e i difficili anni Venti furono segnati dal protezionismo e dalle leggi proibizionistiche che imposero un riassetto societario, con la costituzione di società giuridicamente indipendenti nei territori più profittevoli, società coordinate dal 1922 dalla holding Cinzano Limited. Nacque così la S.A. Francesco Cinzano & Cia Ltda., con stabilimenti nelle città di Buenos Aires, nella calle Cangallo 2933, e San Juan. Dopo le distruzioni subite negli anni del secondo conflitto mondiale la Cinzano avviò una profonda modernizzazione, con la creazione di ben cinque nuovi siti produttivi in America Latina, accompagnata da una capillare comunicazione pubblicitaria che ne assicurò un notevole incremento delle vendite. Nel 1968 il gruppo Cinzano era composto da 22 società dislocate in tutti i cinque continenti ed era presente con filiali proprie in ben 65 nazioni. Infine, nel 1999 la Campari ne acquisì il controllo del marchio, mentre alcuni stabilimenti produttivi, compreso quello originario italiano, passarono al gruppo Diageo.

Cinzano de Valerio Varini

La Casa Cinzano nasce in 1757. Gracias a continuos refinamientos y contribuciones procedentes de toda Europa, termina especializándose en la producción de vermut, marcando a lo largo del tiempo la vocación vinícola que la distingue como uno de los productores más afirmados. El 1 de septiembre de 1868 se constituye la sociedad Francesco Cinzano & C., provista de capitales aptos para la expansión de la firma más allá de las fronteras nacionales. En 1905 Cinzano comercia anualmente 5 millones de litros de vermut, concentrando una significativa cuota de las exportaciones de espumante italiano. La red comercial trasciende entonces los límites del Viejo Continente, para desembarcar en las nascentes áreas urbanas de Latinoamérica. Aquí, en las primeras décadas del siglo XX empiezan a surgir la principales filiales productivas y distribuidoras. La primera presencia estable afuera de Europa se ubica en la Argentina, en 1898. Siguen otras filiales en México y Venezuela. Las vicisitudes bélicas y los difíciles años '20 serán marcados por el proteccionismo y las leyes prohibicionistas, que imponen una reorganización societaria, con la constitución de sociedades jurídicamente independientes en los territorios más rentables, sociedades coordinadas por el holding Cinzano Limited. Así nace la S.A. Francesco Cinzano & Cia. Ltda., con plantas en las ciudades de Buenos Aires (en la calle Cangallo 2933) y San Juan. Después del segundo conflicto mundial, Cinzano pone en marcha una profunda modernización: la creación de cinco nuevos sitios productivos en América Latina es por lo tanto acompañada por una capilar comunicación publicitaria, que asegura un notable incremento de las ventas. En 1968 el grupo Cinzano es compuesto por 22 sociedades localizadas en los cinco continentes, y es presente con filiales propias en 65 naciones. Finalmente, en 1999, Campari adquiere el control de la marca, mientras que algunos establecimientos productivos, incluyendo aquello italiano de los orígenes, son absorbidos por el grupo Diageo.





La Cirigliano S.A. l'ingegneria della ventilazione

di Patricia Gutti e Cintia Russo

La Cirigliano S.A. è un'azienda fondata da Pascual Cirigliano 100 anni fa, con sede nella città di Junín, a 300 km a nord ovest della città di Buenos Aires. Pascual ereditò la cultura del lavoro dai genitori, Vicente J. Cirigliano (nato a San Severino Lucano) e Caterina Suanno (nata a Castelluccio Superiore) arrivati in Argentina nel 1895. Sin dalla sua fondazione, la Cirigliano S.A. si è specializzata nella costruzione di attrezzature per lo stoccaggio e l'essiccazione del grano, semi e cereali con appositi macchinari per l'aerazione. Attualmente si dedica alla progettazione, commercializzazione e produzione di ventilatori e sistemi di ventilazione per un vasto settore industriale.



Esposizione Industriale 1936

Cirigliano S. A. ingeniería en ventilación

de Patricia Gutti e Cintia Russo

Cirigliano S.A. es una empresa fundada por Pascual Cirigliano hace 100 años, instalada en la localidad de Junín, a 300 km al noroeste de la Ciudad de Buenos Aires. Pascual heredó la cultura del trabajo de sus padres, Vicente J. Cirigliano (San Severino Lucano) y Caterina Suanno (Castelluccio Superiore) que llegaron a la Argentina en 1895. Tradicionalmente, Cirigliano S.A. ha fabricado equipamiento para el almacenaje y secado de granos, semillas, y cereal con equipos de aireación. Actualmente, se dedica al diseño, comercialización y producción de ventiladores y sistemas de ventilación para un amplio sector industrial.



Esposizione Industriale 1936





I Cosulich di Giulio Mellinato

Come molte altre famiglie abitanti sulle isole dell'Adriatico orientale, i Cosulich svolgevano da generazioni una loro attività marittima come capitani e piccoli comproprietari di velieri, ma solo nel Novecento le navi dei Cosulich iniziarono a svolgere servizi periodici per collegare Trieste con i principali porti del Nord e del Sud America, dedicandosi inizialmente al trasporto merci (soprattutto cotone dal Nord America), inserendosi nel business della carne congelata dal Sud America e poi estendendo i propri servizi al trasporto passeggeri. Nel 1903, una delle prime linee regolari era la Trieste-Las Palmas-Buenos Aires. Dall'inizio del secolo i vecchi velieri vennero quasi del tutto sostituiti con moderne navi a vapore, come il piroscafo *Argentina*, costruito in Gran Bretagna e acquistato nel 1907 per rafforzare le linee verso il Sud America. Durante la Prima guerra mondiale, Mario Cosulich rimase bloccato in Argentina, e colse nuove opportunità di affari. Fu questa, infatti, l'occasione di entrare in società con i grandi magazzini frigoriferi di Buenos Aires, per conservare la carne congelata in attesa del trasporto verso l'Europa, e acquisire proprietà immobiliari. Dopo la Prima guerra mondiale la "Cosulich Società Triestina di Navigazione" aggiunse alcune navi di nuova concezione: *Saturnia* e *Vulcania* all'epoca del loro varo erano le più grandi navi al mondo spinte da motori Diesel, e non più dalle caldaie a vapore. La seconda coppia di motonavi, *Neptunia* e *Oceania*, venne specificatamente costruita per il trasporto passeggeri tra l'Italia e il Sud America. Questi sono gli anni in cui i Cosulich entrano anche nel settore edile e si specializzano nella realizzazione di ponti e viadotti in ferro: nel 1930 la Compagnia Industrial Cosulich di Buenos Aires costruirà il Viadotto La Polvorilla, a 4200 metri di altitudine, sulla spettacolare linea ferroviaria che attraversa le Ande e il deserto di Atacama per unire la città argentina di Salta con quella cilena di Antofagasta. Con un'altezza massima di 63 metri dal suolo e una lunghezza di 223 metri, il Viadotto La Polvorilla viene terminato nel 1932: tutt'ora in funzione, è il punto più caratteristico del "Treno delle Nuvole", una delle principali attrazioni turistiche del Nord Ovest Argentino. Le 1600 tonnellate di acciaio necessario per costruirlo furono prodotte dal Cantiere Navale Triestino di Monfalcone, progettato e finanziato dai Cosulich (oggi Fincantieri) e trasportate su navi Cosulich. Nel frattempo, la crisi del 1929 aveva dato un duro colpo alla società triestina: tutte le navi della Società furono assorbite dalla Fimare, la nuova holding marittima di proprietà pubblica che a partire dal 1936 concentrò tutti i collegamenti transoceanici italiani, continuando tali servizi anche dopo la Seconda guerra mondiale.

Los Cosulich de Giulio Mellinato

Al igual que muchas familias que habitan las islas del Mar Adriático oriental, los Cosulich vienen llevando adelante una actividad marítima como capitanes y pequeños dueños de veleros, pero solo en el siglo XX las naves de los Cosulich desarrollan servicios periódicos para conectar Trieste con los principales puertos del Norte y Sur de América, dedicándose en un principio al transporte de mercadería (sobre todo algodón desde el Norte de América), insertándose en el negocio de la carne congelada procedente desde América del Sur, y luego expandiendo sus propios servicios al transporte de pasajeros. En 1903, una de las primeras líneas estables es justamente Trieste – Las Palmas – Buenos Aires. Para el principio del siglo XX, los viejos veleros son sustituidos por modernos buques a vapor, como el piroscafo *Argentina*, construido en Gran Bretaña y adquirido en 1907 para intensificar las líneas hacia América del Sur. Durante la Primera guerra mundial, Mario Cosulich se queda varado en la Argentina, aprovechando nuevas oportunidades de negocios. Esta es la ocasión para asociarse con los grandes frigoríficos de Buenos Aires, para conservar la carne destinada al transporte europeo, y adquirir propiedades comerciales. Después de la Primera guerra mundial, la Cosulich Sociedad Triestina de Navigazione agrega algunos buques de nueva generación: el *Saturnia* y el *Vulcania* resultan ser las naves con motores Diesel (ya no calderas de vapor) más grandes del mundo. La segunda dupla de naves, el *Neptunia* y el *Oceania*, es específicamente concebida para el traslado de pasajeros entre Italia y América del Sur. En estos años los Cosulich entran en el sector de las construcciones, especializándose en la realización de puentes y viaductos: en 1930 la Compañía Industrial Cosulich de Buenos Aires construye el Viaducto La Polvorilla, a 4200 metros de altitud, sobre la espectacular línea de ferrocarril que cruza los Andes y el desierto de Atacama para conectar la argentina ciudad de Salta con la chilena Antofagasta. Con una altura máxima de 63 metros del suelo y una longitud de 223 metros, el Viaducto La Polvorilla se termina en 1932: hoy en día sigue en función, y es el punto más característico del Tren a las Nubes, una de las principales atracciones turísticas de la región del Noroeste Argentino. Las 1600 toneladas de acero necesarias para su realización saldrán del Cantiere Navale Triestino de Monfalcone (hoy Fincantieri), proyectado y financiado por los Cosulich, cuyos buques se encargan del transporte de los materiales hacia Argentina. Mientras tanto, la crisis global de 1929 había complicado la situación financiera de la sociedad triestina: todos sus buques fueron absorbidos por la Fimare, nuevo holding marítimo de propiedad pública, que desde 1936 concentra todas las conexiones transoceanicas Italianas, y que seguirá con sus servicios también después de la Segunda guerra mundial.

COSULICH-LINE





Dalmine di Valerio Varini

Nasce nel 1906 come Società tubi Mannesmann, fondata dalla casa madre tedesca per sfruttare le potenzialità di un mercato, quello italiano, ricco di opportunità. Nel 1911 viene avviato lo stabilimento sito nel comune di Dalmine (Bergamo) che segnerà nel tempo le sorti dell'impresa, epicentro di un sapere unico nella produzione di tubi, per competenze tecniche e capacità lavorative. Le turbolente vicende economiche di fine anni Venti portano la Dalmine a divenire parte dell'impresa pubblica con la nascita dell'IRI, l'Istituto per la Ricostruzione Industriale (1933), per poi essere affidata ad Agostino Rocca (1895-1978). Dopo aver lasciato la guida della Dalmine nei difficili anni della Seconda guerra mondiale, Rocca fonda nel 1945 la Compagnia Tecnica Internazionale, nucleo costitutivo della futura Techint, e nell'anno successivo si trasferisce in Argentina. La prima commessa ottenuta per la fornitura di tubi destinati al gasdotto Comodoro Rivadavia - Bahía Blanca - Buenos Aires, ordinati dall'ente petrolifero argentino YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales), permettono a Rocca di replicare l'esperienza maturata negli anni alla Dalmine. La sua lungimiranza nel comprendere le potenzialità dello sviluppo argentino, unita alle competenze e le risorse finanziarie ottenute con i primi ordini, portano nel 1948 alla nascita della SAFTA (Società Argentina Fabbricazione Tubi di Acciaio), che diventa il partner ideale per la joint venture con l'impresa d'origine, dando così vita alla Dalmine Safta, a cui viene affidata la realizzazione dell'impianto produttivo di Campana, a 80 km da Buenos Aires. Nasce così il centro di un'ampia partecipazione di imprese e uomini che dall'Italia si trasferiranno in terra argentina, completato nel 1961 grazie alla collaborazione con l'italiana Finsider, impresa pubblica specializzata in siderurgia, con l'aggiunta al tubificio di una moderna acciaieria elettrica affidata alla Siderca. Sono dunque questi i fattori della successiva espansione: competenze tecniche accumulate grazie al lavoro svolto in loco e alla continua collaborazione con la patria d'origine.



Dalmine de Valerio Varini

Nace en 1906 como Sociedad tubi Mannesmann, fundada por la casa madre alemana para aprovechar la potencialidad de un mercado, aquello itálico, rico de oportunidades. En 1911 se pone en marcha el establecimiento ubicado en la comuna de Dalmine (Bergamo), que a lo largo del tiempo marcará la suerte de la empresa, volviéndose epicentro de un saber único -por competencias técnicas y volumen de trabajo- en la producción de tubos. Las complicadas vicisitudes económicas de la década del '20 llevan la Dalmine a devenir parte de la empresa pública con el nacimiento del IRI (1933), el Instituto para la Reconstrucción Industrial, bajo la dirección de Agostino Rocca (1895-1978). Luego de haber dejado el mando de la Dalmine en los difíciles años de la Segunda Guerra Mundial, Rocca funda en 1945 la Compañía Técnica Internacional, núcleo constitutivo de la futura Techint, y al año sucesivo se trasfiere en Argentina. El primer orden de tubos destinados al gasoducto Comodoro Rivadavia - Bahía Blanca - Buenos Aires para YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) permite a Rocca de replicar la experiencia madurada durante los años en Dalmine. Su previsión estratégica, el comprender de antemano las potencialidades del desarrollo argentino, junto con las competencias y los recursos financieros obtenidos de las primeras ventas, llevan en 1948 al nacimiento de SAFTA (Sociedad Argentina de Fabricación de Tubos de Acero), el socio ideal para una joint venture con la empresa originaria que lleva a la creación de la Dalmine Safta, a la cual se encomienda la construcción de la planta productiva de Campana, a 80 km de Buenos Aires. Nace así el centro de una amplia participación de empresas y hombres que desde Italia se transfieren en tierra argentina, completado en 1961 gracias a la colaboración con la italiana Finsider, empresa pública especializada en siderurgia, con la agregación al complejo industrial de una moderna acería eléctrica gestionada por Siderca. Son estos entonces los factores decisivos para la sucesiva expansión: competencias técnicas acumuladas gracias al trabajo desarrollado en la Argentina y una continua colaboración con la patria de origen.



**Il Gruppo Devoto:
impero economico e architettura
Parte I: arrivo ed espansione
di Paolo Galassi**

Originari di Lavagna (Genova), i fratelli Gaetano, Antonio, Bartolomeo e Tommaso Devoto sbarcano a Buenos Aires tra il 1854 e il 1859, all'alba del processo di modernizzazione del paese e in anticipo sulle grandi ondate migratorie, contesto nel quale cominciano a importare merci nostrane per la crescente comunità italiana d'oltreoceano. Nel 1872 Antonio Devoto è tra i principali fondatori del Banco de Italia y Río de la Plata (BIRP) grazie al quale diventa possibile potenziare il commercio con la madrepatria, emettere crediti per nuove imprese e soprattutto, captare i risparmi degli immigranti e il relativo flusso di rimesse verso la penisola. L'espansione di Buenos Aires, dichiarata Capitale della Repubblica nel 1880, porta alla valorizzazione e inclusione di aree finora considerate periferiche: Antonio Devoto ne acquista una enorme, per farne una sorta di grande parco residenziale con tanto di stazione ferroviaria (l'attuale quartiere di Villa Devoto), sviluppato dall'italiano Juan Buschiazzo, nato a Savona nel 1846, uno dei padri dell'evoluzione architettonica della Capitale. Per gestire la lottizzazione di questo terreno, Devoto fonda il Banco Immobiliario (1887), i cui attivi passano poi alla compagnia di assicurazioni La Immobiliaria, con sede in Avenida de Mayo (il palazzo è opera del milanese Luigi Broggi), fondamentale per proteggere i futuri investimenti del Gruppo. Tra questi, la Compañía Ítalo Argentina de Electricidad (CIAE), fondata nel 1911, le cui numerosissime centrali sono tutt'oggi riconoscibili: una sorta di precoce corporate identity in stile romanico/medievale (il pensiero va al Castello Sforzesco di Milano), opera dell'italiano Giovanni Chiozna, che ritroviamo nel rinomato complesso artistico dell'Usina del Arte, nel quartiere La Boca, o al Museo dell'Olocausto della calle Montevideo.

Usina del Arte (Buenos Aires)

**El Grupo Devoto:
imperio económico y arquitectura
Parte I: llegada y expansión
de Paolo Galassi**

Originarios de Lavagna (Génova), los hermanos Gaetano, Antonio, Bartolomeo y Tommaso Devoto desembarcan en Buenos Aires entre 1854 y 1859, en los albores del proceso de modernización y anticipándose a las grandes olas migratorias, un contexto en el cual importan productos italianos para la creciente comunidad italiana de ultramar. En 1872 Antonio Devoto es uno de los principales fundadores del Banco de Italia y Río de la Plata (BIRP), gracias al cual se fortalece el comercio con la madre patria, se emiten créditos para nuevas empresas y, sobre todo, se vuelve posible captar los ahorros de los inmigrantes y el consecuente flujo de remesas hacia la península. La expansión de Buenos Aires, declarada Capital de la República en 1880, se traduce en la valorización e inclusión de áreas hasta ahora consideradas periféricas: Antonio Devoto adquiere entonces una grande extensión (el actual barrio de Villa Devoto) con la idea de convertirla en una especie de parque residencial (con estación ferroviaria), proyecto desarrollado por el italiano Juan Buschiazzo, nacido en Savona en 1846, uno de los padres de la evolución arquitectónica de la Capital. Para gestionar la lotización de estas tierras, Devoto funda el Banco Immobiliario (1887), cuyos activos pasan luego a la compañía de seguros La Immobiliaria, con sede en Avenida de Mayo (el edificio es obra del milanés Luigi Broggi), fundamental para proteger las futuras inversiones del Grupo. Entre ellas, la Compañía Ítalo Argentina de Electricidad (CIAE), fundada en 1911, cuyas numerosas centrales eléctricas son aún hoy reconocibles: una especie de "identidad corporativa" en estilo románico/medieval (el ejemplo más directo es tal vez el Castillo Sforzesco de Milán), concebida por el arquitecto italiano Giovanni Chiozna, y que podemos reencontrar observando la Usina del Arte del barrio de La Boca, o el Museo del Holocausto de la calle Montevideo.

