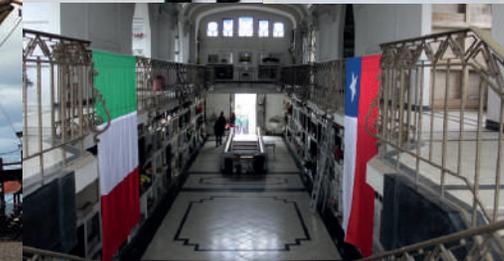


GRANDI OPERE

degli emigrati italiani
in 500 anni di storia del Cile

Federazione Emiliano Romagnoli nel Cile





GRANDI OPERE
degli emigrati italiani
in 500 anni di storia del Cile

GRANDI OPERE
degli emigrati italiani
in 500 anni di storia del Cile

Iscrizione in Cile N°

ISBN N°978-956-

Prima edizione: marzo 2024
Editorial Santos Tornero

Direzione generale: Pietro Alfonso Bianchini
Produzione e documentazione: Constanza Bianchini
Controllo dei testi: Franco Finessi e Gabriele Olmi
Design copertina: Constanza Bianchini
Design: Enrique Vivar
Testo in tipografia: Bodoni 72
Stampa: VIVAR impresores - Donebaum

Collaborazioni:

Ghisella Jara Leonelli, Giovanni Ferralis, Arturo Dell'Oro, Roberto Montiglio, Gabriele Olmi, Maurizio Reppeto, Rinaldo Merlone, Paolo Peragallo, Alberto Fernández, Norberto Traub, Rp. Giuseppe Tommasi, Claudio Massone, Domingo Espíndola, Patricia Cariola, José García Chibbaro, Paulina Corradini, Cecilia Corradini, Carlos Zanetti, Claudio Martini, Italo Oddone, Bernardo Tornini, Davide Costa, Renzo Tomasello, Carlos Benvenuto, Cristina Di Giorgio, Ricardo Garibaldi, Alfonso G. Bianchini, Rp. Giulio Rubin, Arq. Arturo Atria, Anna Bianchini, Victoria Bianchini, Avv. Lorenzo Broccoli, Michelangelo Giacconi, Raul Grandi, Giuseppe Sposito, Essio Passadore, Carlos Dasso Dote, Horacio Restucci, Fernando Pirozzi, Paolo Castellani, Anna Odone, Aldo Bavestrello, Juan Ravera, Italo Zunino, Italo Toni, Ana María Stockar, Giovanni Botto, Juan Carametro, Pietro Granillo, Silvana Rondizzoni, Gino Barducci, Angelo Biachini, Ernesto De Blasis, Rp Raimundo Roccaro Tosatto, Gian Paolo Martelli, Mauricio Lanio, Enzo Coppa, Gonzalo Lagarini, Alfonso Andreani, Luis Levrini, Maria Teresa Valdatta, Antonio Chiappe, Rosa Minetti, Claudio Sacca.

GRANDI OPERE **degli emigrati italiani** **in 500 anni di storia del Cile**



Valle de Aconcagua, Regione di Valparaíso de Cile 2024

Per la Federazione Emiliano Romagnoli nel Cile



COMITATO EDITORIALE

Associazione Emilia Romagna Valle de Aconcagua

Pietro Alfonso Bianchini

Associazione Emilia Romagna di La Serena

Cecilia Corradini

Associazione Emilia Romagna di Traiguén

Edith Castagnoli Stuardo

Associazione Emilia Romagna di Purén

Carlo Zanetti

Circolo Italiano Emilia Romagna di Angol

Ghisella Jara Leonelli

Associazione Emilia Romagna di Capitan Pastene

Corp. Giuseppe Verdi Cap. Pastene

Angelo Iubini e Mabel Flores

Stampa e Litografia 2024: Vivar Impresores y Donnebaum

Copyright: Regione Emilia-Romagna nel Cile

ISBN:

Alla memoria dei marinai:

*Antonio Pigafetta da Venezia
Giovanni Battista Pastene da Genova,
Giovanni Ignazio Molina da Talca a Bologna,
Giuseppe Rondizzoni Canepa da Parma a Valparaiso,
Giuseppe Pietro Alessandri da Firenze a Antofagasta,
Anacleto Angelini Fabbri da Ferrara a Santiago,
Arturo Dell'Oro González da Vallenar a Belluno,
Vittorio Montiglio da Valparaiso a Firenze,
Vittorio Cucuini di Firenze,
Marco Chiapponi di Salsomaggiore,
Luigi Sada Di Carlo di Alessandria a Santiago.*

INDICE GENERALE

Prologo.....	13
Introduzione	14
Indice Prima Parte	16
Indice Seconda Parte	19
Indice Terza Parte	19
PRIMA PARTE	21
SECONDA PARTE	39
TERZA PARTE	99
Bibliografia	159
Ringraziamenti	161

PROLOGO



Monumento a Pigafetta, via Apoquindo 6200

Comune Las Condes, Cile.

Quando si pensa che l'Europa è entrata in contatto oltre 500 anni fa con l'America, e che nel 1520 ci fu il primo viaggio di Circumnavigazione al mondo, ci domandiamo cosa è stato costruito dopo tanto tempo nel Cile e viene logico chiederci ad esempio, come mai non c'erano scuole sino alla fine dell'anno 1810 circa e come mai esiste tanta differenza tra Stati Uniti ed il Sudamerica, nonostante siano passati tanti anni di storia.

La risposta è semplice: il Rinascimento e lo sviluppo della scienza, dell'arte e del progresso tecnologico qui in Sudamerica è stato introdotto nell'educazione con secoli di distanza e alcuni conoscimenti come ad esempio "la Terra è rotonda" sono arrivati con 300 anni di ritardo nelle scuole americane. Oltre a questo ritardo sui contenuti, bisogna ricordare che gli spagnoli facevano "castillanizzare" cognomi non originari del regno di Castiglia, come tedeschi, svizzeri, italiani, inglesi e altri e questo ha generato una perdita de identità degli studiosi e degli scienziati che hanno contribuito al Rinascimento in tutte le discipline.

Come vedremo, già la sola presenza di famiglie italiane in questi luoghi sarà sinonimo di un aumento dell'educazione e della cultura, perché la cultura proviene anche dal "modo di vivere" e sarebbe uno sbaglio pensare alla cultura solo come un insieme di conoscimenti sulla musica, sulla scienza o sulla letteratura. La cultura inizia dal modo di vita, di cucinare, di tramandare la conoscenza e di migliorare la vita. Insomma, vale sempre il detto "costruire nel cervello dei bambini nuove strade migliori".

Pietro Alfonso Bianchini, Cile, 2024.

Va anche sottolineato il tipo di colonizzazione esercitata dagli spagnoli e dai portoghesi, basata molto sull'accentuazione del potere, condizionata fortemente dalla religione, tendente al puro sfruttamento delle risorse. Questi elementi, uniti alla negazione del valore delle scoperte scientifiche sperimentali, ha causato ritardi evidenti in tutti i paesi del Sudamerica e del Centroamerica, rispetto al Nordamerica.

C'è stata una specie di "medioevo culturale" che si è protratto a lungo e che ha causato stratificazioni culturali e sociali, senza valorizzazione dell'iniziativa e del profitto generato del lavoro e dall'ingegno.

Gabriele Olmi, Cile, 2024.

INTRODUZIONE

GRANDI OPERE

In questo libro, intendiamo come “Grandi Opere” i diversi contributi notevoli sia di persone o di famiglie di italiani arrivati in Cile tramite emigrazioni, sia di discendenti di italiani nati in questo Paese, ossia tutti coloro che hanno lasciato una traccia nella storia del Cile.

Il periodo in cui comprendiamo questi contributi va dal secolo XVI fino all’attualità, coinvolgendo 500 anni di storia, e il punto storico di partenza sarà il **diario di bordo di Pigafetta** datato 21 di ottobre dell’anno 1520.

Da quella data in avanti, riconosciamo la ricchezza e la diversità dei contributi, negli ambiti professionali come l’ingegneria, l’architettura, l’arte, l’umanistica, la filosofia, tanto come in agricoltura o nella manifattura, tra gli altri.

I contributi di personaggi storici notevoli come: Pigafetta e Pastene tra i marinai pionieri, Toesca e Chelli nell’architettura, Giovanni Ignazio Molina e de Agostini nella religione, Giuseppe Rondizzoni nel periodo dell’Indipendenza del Cile, Silvio Caiozzi nel cinema, Chiapponi nello sviluppo dall’industria del Rame e delle miniere e Angelini nello sviluppo Industriale di cellulosa e farina di pesce.

In questo modo si potrebbe comporre una gran lista che potrebbe continuare crescendo di giorno in giorno.

In alcuni casi, i contributi appartengono non solo ad un’unica persona, ma a tutta una famiglia, coinvolta a proseguire l’opera di qualcuno, per generazioni e generazioni. Ne sono un esempio grandi contributi di famiglie nell’area imprenditoriale, che hanno lasciato il segno con marchi identitari fortemente posizionati nel mercato nazionale e presenti nel quotidiano della vita dei cileni. Possiamo parlare della pasta Luchetti e della Carozzi, dei dolci e cioccolati Costa, Ambrosoli e Bozzo.

EMIGRATI ITALIANI IN 500 ANNI DI STORIA DEL CILE

Mentre raccoglievamo informazioni per poter illustrare le storie di bravi marinai che hanno rischiato la loro vita, ci siamo messi in ginocchio ad ammirare la generosità di tante persone che dedicarono la vita per lo sviluppo e il progresso di tutta l’umanità.

Tanta gente, sparsa nei 500 anni di storia dal Cile, ha lasciato tracce di GRANDI OPERE che rimangono per illuminare il presente, per incitare e incoraggiare ancora una volta a lavorare, seguendo lo stile dei bravi migranti italiani, che ci hanno lasciato e continuano a lasciare tracce fondamentali di crescita, di cultura in tanti campi dalla vita.

Dobbiamo ringraziare Pigafetta per essere stato il primo a descrivere gli indigeni cileni dello Stretto di Magellano. È molto importante il suo dizionario di 95 parole dopo 41 giorni trascorsi con gli autoctoni scambiando merci, in particolare se si pensa che in Brasile ci sono voluti 5 mesi solo per tradurre 15 parole, siamo stati molto fortunati. Abbiamo avuto altrettanta fortuna perchè, ad esempio, alcuni dei primi libri del Cile sono stati scritti in italiano e perchè a scriverli è stato Giovanni Ignazio Molina nato a Talca, il quale alla fine del 1780 divenne scienziato dell’Università di Bologna è il suo memoriale come Naturalista è stato studiato da Darwin per la sua teoria dall’evoluzione.

Nella storia del Cile sono molti gli italiani importanti e molti di questi furono marinai, non c’è dunque da stupirsi se gli spagnoli nominarono come loro primo ammiraglio del mar Pacifico un genovese: Giovan Battista Pastene che godeva di molta ammirazione e che poi nella fondazione di “Santiago del Nuevo Extremo” (oggi Santiago del Cile, capoluogo del Paese), diventò proprietario della casa sul fronte nord dell’attuale Cattedrale di Santiago.

Molto tempo dopo un Emiliano Romagnolo prese parte al sogno di vincere la lotta durata 3 secoli tra Spagnoli e indigeni Cileni. Quello stratega fu il primo generale Giuseppe Rondizzoni Canepa nato a Parma. Rondizzoni, dopo aver partecipato alle guerre con Napoleone in tante battaglie navali, dopo Waterloo, decise di venire a sostenere l’indipendenza degli americani. In particolare, nel 1817 nella battaglia di Chacabuco e nella battaglia definitiva di Maipù, il 5 aprile del 1818, per poi continuare con Lord Cochrane a lottare per l’indipendenza dal Peru nel 1822.

Sono tanti i casi in cui possiamo ammirare come dei marinai che in un piccolo veliero arrivarono come migranti, riuscirono a lasciare un marchio indelebile, riconoscibile dovunque, grazie alla loro cultura e alla voglia di costruire e lavorare. Così accadde nell’industria del rame, dove un cittadino del comune Salsomaggiore, in provincia di Parma, il minatore Marco Chiapponi divenne Direttore del nuovo Confartigianato delle Miniere di tutto il Cile, e organizzò la prima Fiera Mineraria di SONAMI (Società Nazionale delle Miniere del Cile) dove propose il più grande salto di crescita dell’industria che divenne poi leader a livello mondiale.

Allo stesso modo un nativo di Ferrara, arrivato in Cile dopo la Seconda Guerra Mondiale, è stato il leader di diverse aziende, fonte di lavoro e buoni stipendi per oltre 48.000 famiglie, alle quali nell'anno 2007, è venuto a mancare questo padre spirituale e imprenditoriale: l'ingegnere Anacleto Angelini Fabbri. Angelini è sempre vissuto umilmente, nonostante la sua fortuna e, a conferma di questa sua umiltà, ha voluto essere sepolto in un piccolo loculo di un mausoleo ed essere ricordato come un qualsiasi altro "figlio di italiani", però vicino ai suoi amici, i preti salesiani e a sua moglie.

PRESENTAZIONE DELL'INFORMAZIONE

Per fare questo libro, ci siamo concentrati nel realizzare una sistemazione, registro e trascrizione delle opere degli italiani o discendenti di italiani, con una storia segnata dalla migrazione.

Avendo come punto di partenza chiaro, il fatto che le storie personali, familiari degli italiani arrivati in Cile siano moltissime, alcune inoltre non rintracciabili. Questo libro raccoglie la volontà di coinvolgere attraverso un solo testimonio i personaggi che non potrebbero rimanere esclusi dalla storia, con le loro grandi opere. Riconosciamo che sarà impossibile non lasciare qualche persona o storia fuori dalla trascrizione, ma speriamo che questo libro sia un punto di partenza per ulteriori registri e fonti di memoria. Tutto quello che sarà registrato, avrà vita nella nostra memoria.

Il libro si divide in tre capitoli principali.

Una prima parte, con diversi elenchi tra i quali: elenchi di personaggi notevoli a seconda delle diverse aree di contributo professionale, elenchi di famiglie, elenchi di associazioni e istituzioni, come le Associazioni di Emiliano Romagnoli nel Cile, Circoli italiani, Scuole italiane, Associazioni di Vigili del Fuoco e Associazioni artistiche. Inoltre, si aggiungono elenchi di parole e cognomi cilenizzati, dall'italiano.

Una seconda parte, che presenta una lista di pubblicazioni relazionate a 3 tematiche: "Personaggi storici italiani in Cile", "Testimoni, famiglie e personaggi contemporanei" e "Collettività e Associazionismo degli emiliano romagnoli in Cile". Alcune pubblicazioni furono tradotte dallo spagnolo all'italiano. Gran parte delle pubblicazioni raccolte e organizzate in questo libro, provengono da fonti come il sito MigrEr (*Museo virtuale dell'emigrazione Emiliano-Romagnola nel mondo*) o dalla Radio Emilia Romagna, tra altri.

Questa lista sarà un contributo sotto forma di registro, ma anche un mezzo informativo per gli italiani, visto che le storie degli italiani all'estero si sono scritte molte volte nella lingua del Paese in cui erano accadute e in questo modo si persero molte tracce di coloro che non tornarono più in Italia.

Una terza parte, che traduce all'italiano la pubblicazione "Presencia Italiana en la Historia

Aeronáutica de Chile", scritto da Alberto Fernández Donoso, impiegato cileno aerocontrollore di voli in aeroporti internazionali. In questo capitolo si raccolgono storie di personaggi e diverse fonti su italiani che hanno dato contributi allo sviluppo dell'aviazione cilena e italiana.

LE FONTI DEI DOCUMENTI

Le fonti di questo libro provengono da tanti libri cileni e italiani e anche da fonti digitali, tanto come dal web in generale, archivi di memoria statali, siti di associazioni, Facebook, e anche da libri storici, biografie e fonti orali. Inoltre, gran parte delle fonti delle storie sono estratte da MigrEr, il Museo virtuale dell'emigrazione Emiliano-Romagnola nel Mondo, dall'anno 2005 fino ad oggi.



INDICE PRIMA PARTE

I. PERSONAGGI NOTEVOLI DI ORIGINE ITALIANA IN CILE

1. **Personaggi storici precursori del 1520**

Antonio Pigafetta	23
Giovanni Battista Pastene.....	23

2. **Religiosi**

Alonso de Ovalle Pastene	23
Giovanni Ignazio Molina	23
Giovanni Battista Picetti Serughetti	23
Giuseppe Fagnano	23
Fortunato Griffa	24
Baldo Santi Lucherini	24
Francesco Bellotti Testa	24
Antonio Ronchi Berra	24
Alberto María De Agostini	24

3. **Presidenti e politici**

José Pedro Alessandri Palma	24
Pietro Alessandri Tarzi	24
Arturo Alessandri Palma	24
Jorge Alessandri Rodríguez	24
Eugenia Pirzio Biroli	24
Mario Margoni Gadler	24
Fulvio Rossi	24

4. **Avvocati**

Elena Caffarena Morice	25
Emilio Lorenzini	25

5. **Medici**

Giovanni Noé	25
Hernán Alessandri Rodríguez	25
Ennio Vivaldi Véjar	25
Antonio Bianchini	25
Dr. Hector Croxatto	25
Dr. Leonardo Ristori	25
Dr. Italo Braghetto	25
Dr. Ricardo Maccioni	25

6. **Accademici**

Francesco Borghesi	25
--------------------------	----

Albino Misseroni Dalla Serra	25
Oddone Italo Arregui	25
Adolfo Arata Andreani	25
Giuseppina Grammatico Amari	26
Romolo Trebbi del Trevigiano	26

7. **Agronomia**

Luigi Sada di Carlo	26
Hugo Trivelli Franzolini	26
Carlos Dasso Dote	26

8. **Architetti**

Gioachino Toesca Ricci	26
Eusebio Chelli	26
Eduardo Provasoli	26
Ignacio Cremonesi	26
Arnaldo Barison	26
Renato Schiavon	26

9. **Giornalisti, locutori**

Nibaldo Mosciatti	27
Tomas Mosciatti	27
Pedro Carcuro Leone	27
Emilio Filippi Muratto	27
Mercedes Ducci	27
Julio Lanzarotti	27
Aldo Schiappacasse Cambiaso	27
Joaquín Molfino Chiorrini	27
Rocco Martiniello Ávila	27

10. **Artisti, pittori**

Alessandro Cicarelli	27
Giovanni Mochi	27
Luis Strozzi	27
Camilo Mori Serrano	27
Livio Scamperle Musica	27
Renzo Pecchenino Raggi	27
Vittorio Di Girolamo Carlini	27
Claudio Di Girolamo Carlini	28
Carmen Piemonte	28
Francesco Brugnoli	28
Francisco Copello Norero	28
Gonzalo Mezza	28
Giovanni Corradini	28

11. **Attori**

Leonardo Perucci	28
Liliana Brescia Clerici	28

Sandra Solimano	28
Silvia “Coca” Guazzini	28
Rebeca Ghigliotto	28
Claudia Di Girolamo Quesney	28
Luis Gnecco Dessy	28
Luz Croxatto	28
Boris Quercia	28
12. Registi	
Eduardo Ravani	29
Silvio Caiozzi García	29
Francisco Gedda Ortiz	29
Vicente Sabatini Downey	29
13. Musicisti	
Luis Orlandini Robert	29
Vicente Bianchi	29
Carlos Botto Vallarino	29
Cecilia Frigerio	29
Enrique Motto Arenas	29
Fabio De Petris Gigli	29
Pietro Cesari	29
14. Filosofia, giornalismo e scrittura	
Domenico Melfi Demarco	29
Enzo Faletto Verné	29
Enrique Volpe Mossotti	30
Humberto Giannini Íñiguez	30
Juan Domingo Marinello	30
Ernesto De Blasis	30
Anna Maria Barbera Laguzzi	30
15. Imprenditori	
Anacleto Angelini Fabbri	30
Salvatore Falabella Cardone	30
Alberto Solari Magnasco	30
Juan Cúneo Solari	30
Pedro Pavone Voglino	30
Pietro De Martino Pasqualone	30
Tiberio Dall’Olio	30
David Del Curto	30
Juan Carlos Cánepa	30
Edoardo Doveri Parodi	30
16. Marinai	
Lorenzo Gotuzzo	31
Giuseppe Rondizzoni Canepa	31
Pietro Hernán Trizano	31
17. Ingegneria	
Marco Chiapponi	31
Renato Calatroni	31
Ernesto Bosso Pezza	31
II. FAMIGLIE DI ORIGINE ITALIANA NOTEVOLI IN CILE	
Albasini	32
Andreani	32
Ambrosoli	32
Arione	32
Arrigoni	32
Bacigalupo	32
Balduzzi	32
Barzellato Quarantotto	32
Bianchini Andreani	32
Bianchini Frost	32
Biggi	32
Benvenuto	32
Bossolo	32
Bottai	32
Bozzo	32
Cabrini Gatto	33
Cacciuttolo	33
Callegari Trentini	33
Canepa	33
Cariola	33
Carozzi	33
Casagrande	33
Chiappe	33
Costa	33
Depetris	33
Demaria	33
Dell’Orto	33
Del Curto	33
Fantuzzi	33
Imperatore	33
Levera	33
Luchetti	33
Mangini	33

Magnasco	33
Marisio	33
Marisio	33
Mazzarelli	33
Moletto	33
Montanari	33
Nocera	33
Olivier	34
Oppici	34
Palumbo	34
Peppi	34
Perinetti	34
Pirazzoli	34
Petrizzio	34
Rizzoli	34
Scanavini	34
Simonetti	34
Siri	34
Tornini	34
Tenderini	34

III. ELENCO DELLE ASSOCIAZIONI E ISTITUZIONI

1. Associazioni Emiliano Romagnole nel Cile	35
2. Circoli italiani	35
3. Scuole italiane nel Cile	35
4. Associazioni Vigili del Fuoco	36
5. Artisti di ACHIART "Asociación de Artistas Ítalo Chilenos"	36

IV. PAROLE E COGNOMI CILENIZZATI

1. Parole italiane cilenizzate	37
2. Cognomi italiani cilenizzati	38



INDICE SECONDA PARTE

I. PERSONAGGI STORICI

1. Antonio Pigafetta	41
2. Giovanni Battista Pastene	47
3. Vittorio Cuccuini Nannelli	54
4. Giuseppe Rondizzoni Canepa	55
5. Giuseppe Grandi	57
6. Renzo Pecchenino Raggi	60
7. Vittorio Montiglio	62

II. TESTIMONI, FAMIGLIE E PERSONAGGI CONTEMPORANEI

1. Storia di Renato Calatroni, il piacentino che scoprì l'acqua nel deserto più arido del mondo	65
2. Il grande Corazón (Cuore) della famiglia Bianchini	67
3. Un protagonista generoso: Ferdinando Pezzoli	68
4. Alvaro Scaramelli	69
5. Ilde Campolunghi in Valdata	70
6. Susana Roccatagliata Orsini	71
7. Víctor Zanelli Suffo	72

III. COLLETTIVITÀ E ASSOCIAZIONISMO, GLI EMILIANO-ROMAGNOLI IN CILE

1. Ricordo di Antonio Parenti, uno dei fondatori della Consulta	75
2. A Roma la Conferenza mondiale dei giovani di origini italiane nel mondo	77
3. L'Emilia-Romagna per la tutela degli emiliano-romagnolinella regione dell'Araucania in Cile	78
4. Il censimento commerciale e industriale della colonia italiana in Cile nel 1908 dal Consolato	78
5. Terremoto in Cile, l'impegno della Regione Emilia-Romagna	79
6. Rossella Iubini Flores	80
7. Elvira Judith Venturelli Castagnoli	80
8. Lily Tonioni Ghiselini	81
9. Seminario di Palermo per la creazione di una rete di giovani italiani nel mondo ..	82
10. Video: Memorie femminili d'immigrazione italiana tra l'Emilia Romagna e il Cile	83
11. Musica di Smalto in Cile	84

12. Il Museo delle ceramiche di Faenza	84
13. VideoDante # Cile” è la nuova web serie performativa di Instabili Vaganti	85
14. 115 anni di Capitan Pastene	86
15. Una città, una storia: Capitan Pastene, un cuore modenese batte in Cile	88
16. Capitan Pastene: la comunità cilena che canta “Romagna Mia”	88
17. Collettività Italiana a Iquique, Società Italiana di Mutuo Soccorso e Carità	89
18. Società Musicale Italiana	89
19. Società Italiana d'Istruzione di Iquique	89
20. Compagnia Italiana dei Vigili del Fuoco N. 4. Ausonia	89
21. La Scuola Italiana Giuseppe Verdi di Copiapó	90
22. Scuola Italiana Alcide de Gasperi La Serena	91
23. Scuola República de Italia, Arturo Bonometti Brogi	92
24. Scuola Italiana di Concepción	94
25. Escuela Republica de Italia comune di Penco	95
26. Escuela Emilia Romagna di Traiguén	95
27. Scuola Italia di Capitan Pastene, vicini a compiere 120 anni d'istruzione in Cile	96
28. Scuola Italiana Arturo Dell'Oro di Valparaiso	97

INDICE TERZA PARTE

1. Collaborazione e traduzione dal libro: “Presencia Italiana en la Historia Aeronáutica de Chile”	101
2. Ringraziamenti a dei bravi piloti	101
3. Tra i santi volanti per il Cile: Don Bosco, il primo	102
4. Don Orione e la Madonna di Loreto	105
5. Bartolomeo Cattaneo	107
6. Arturo Dell'Oro González, un eroe e martire da non dimenticare	111
7. Vittorio Montiglio	120
8. Antonio Locatelli: “più che un volo sopra Le Ande”	120
9. Alla fine dell'America	127
10. Dal Capitano Pastene a Leonardo	131
11. Attilio Biseo, l'ultimo pilota italiano al Cile	147
12. La “Freccia Alta”	151
13. Tre momenti di ALITALIA nella storia del Cile	155
14. Velivoli italiani usati al Cile	157
15. Bibliografia Generale	159
16. Ringraziamenti	163

PRIMA PARTE

1. PERSONAGGI STORICI PRECURSORI A PARTIRE DAL 1520

Personaggio	Ruolo	Opere e contributi
Antonio Pigafetta (Vicenza, 1480 - 1534)	Nobile del Rinascimento italiano, esploratore, geografo e cronista al servizio della Repubblica di Venezia.	“La Relazione del primo viaggio intorno al mondo (1524)”, prima opera che descrive la scoperta dello Stretto di Magellano.
Giovanni Battista Pastene (Genova, 1507 - 1580)	Navigatore ed esploratore genovese al servizio degli spagnoli.	Fu uno dei primi a percorrere le coste del Pacifico americano. Il paese del Cile Capitan Pastene fu nominato così in suo onore.

I

PERSONAGGI NOTEVOLI DI ORIGINE ITALIANA IN CILE

2. RELIGIOSI

Alonso de Ovalle Pastene (Santiago, 1601 - Lima, 1651)	Storico, illustratore, cronista e sacerdote gesuita nato in Cile. Figlio di Francisco Rodríguez del Manzano y Ovalle e di María Pastene y Lantadilla (nipote di Giovanni Battista Pastene).	“Histórica relación del Reyno de Chile”. Stampato in italiano a Bologna nell’anno 1646.
Giovanni Ignazio Molina (Talca Cile, 1740 - Bologna, 1829)	In Cile: Juan Ignacio Molina. Sacerdote gesuita, naturalista, botanico, geografo e cronista cileno. Diventò Professore nell’Università di Bologna	Libro “Compendio della storia geografica, naturale e civile del regno del Cile” a Bologna (1776) y “Saggio della storia civile del Cile” (1787) scritto a Bologna.
Giovanni Battista Picetti Serughetti (Bergamo, 1927 - La Serena, 2021)	Prete e precursore dell’astronomia, arrivato in Cile nel 1952. Professore e fondatore dell’Accademia di Fisica e Astronomia nella scuola “Seminario Conciliar de La Serena”.	L’Osservatorio AURA crea in suo onore il “Premio Padre Picetti”.
Giuseppe Fagnano (Nato a Rocchetta di Tanaro Piemonte)	Diventa Prete Salesiano e viaggia in America meridionale nel 1875. Nell 1887 al Cile.	Fondatore Scuola San José in Punta Arenas, diventa monsignore e capo “Misión Salesiana” nel Cile, Argentina e Falkland per 30 anni.

Fortunato Griffa (Salesiano a Punta Arenas)	Professore Salesiano a Punta Arenas.	Capo "Observatorio Meteorologico Austral", uno dei 10 più antichi del mondo.
Baldo Santi Lucherini (Braga, 1921 - Santiago, 2013)	Sacerdote dell'Ordine dei Chierici Regolari della Madre di Dio. Arriva in Cile nel 1946.	Ha prestato servizio per 47 anni in "Caritas Cile" e ha fondato la "Clínica Familia" fondazione per prevenire e prendersi cura dei malati di HIV.
Francesco Bellotti Testa (Grumello del Monte, 1924 - Coyhaique, 2016)	Sacerdote dell'Ordine dei Servi della Carità, arrivato ai 68 anni di sacerdozio. Missionario dell'opera di Don Guanella.	Direttore Rappresentante dell'Opera Don Guanella, nella Fondazione "Obra Padre Antonio Ronchi" a Coyhaique.
Antonio Ronchi Berra (Balsamo, 1930 Santiago, 1997)	Sacerdote missionario cattolico, che ha lavorato al Vicariato Apostolico di Aysén e membro della Congregazione dei Servi della Carità (Obra Don Guanella).	Opera di evangelizzazione, diffusione delle comunicazioni e integrazione dei centri rurali della regione d'Aysén attraverso piccole attrezzature per la radio e la televisione.
Alberto María De Agostini (Pollone, Piemonte, 1883 - Torino, 1960)	Missionario italiano salesiano di Don Bosco, esploratore, fotografo, documentarista, alpinista e geografo. Arrivato a Punta Arenas nel 1910, iniziò spedizioni nella Terra del Fuoco.	<p>Publicò 22 libri sulla Patagonia tra i quali "I miei viaggi nella Terra del Fuoco", "Andes patagónicos", "Guía turística de Magallanes y canales fueguinos". Film: "Tierra del Fuego" y "Tierras Magallánicas".</p> <p>In suo omaggio si creò il "Parco Nazionale Alberto de Agostini", il terzo più grande del Cile.</p>

3. PRESIDENTI E POLITICI

José Pedro Alessandri Palma (Linares, 1864 -Santiago, 1923)	Ingegnere, imprenditore e politico cileno di origini Toscane. Fratello di Arturo Alessandri Palma.	
Pietro Alessandri Tarzi (Firenze, 1793 - Santiago, 1857)	Pioniere dalla famiglia. Il Mausoleo è al Cimitero Generale di Santiago.	La storia racconta che nel 1820 gestiva i primi bagni turchi o terme di Cal y Canto con mattoni e acqua, vicino al monte Santa Lucia nel centro di Santiago
Arturo Alessandri Palma (Longaví, 1868 -Santiago, 1950)	Avvocato e politico del Partito Liberale.	Presidente del Cile per prima volta dal 1920 al 1925 e per seconda volta dal 1932 al 1938.
Jorge Alessandri Rodríguez (Santiago, 1896 - 1986)	Ingegnere civile e politico.	Presidente del Cile dal 1958 al 1964. Emanò la Costituzione cilena del 1925.
Eugenia Pirzio Biroli (Torino, 1906 - Puerto Cisnes, 2003)	Sindaco di Puerto Cisnes dal 1957 al 2003.	Libro in suo omaggio: "L'italiana di Patagonia".
Mario Margoni Gadler	Sindaco a Puerto Natales dal 2004 al 2008.	
Fulvio Rossi (Iquique, 1970)	Medico e politico cileno, ex militante del Partito Socialista.	Deputato e senatore della Repubblica del Cile.

4. AVVOCATI

Elena Caffarena Morice (Iquique, 1903 - Santiago, 2003).	Avvocata, giurista e politica.	Si è battuta per l'emancipazione della classe operaia e delle donne in Cile.
Emilio Lorenzini (Molina, 1924 - Santiago, 1979)	Avvocato e militante politico della Democrazia Cristiana.	Deputato per due periodi in rappresentanza della provincia del Maule.

5. MEDICI

Giovanni Noé (Pavia, 1877 - Santiago, 1947)	Medico e accademico italiano, assunto dal governo cileno per tenere lezioni presso la Facoltà di Medicina dell'Università del Cile nel 1912.	Ha sradicato la malaria dal Cile, ha iniziato la lotta contro la malattia di "Chagas". Ha creato le basi della Sanità Pubblica in Cile. L'Ospedale pubblico di Arica porta il suo nome.
Hernán Alessandri Rodríguez (Santiago, 1900 - 1980).	Medico e accademico.	Decano della Facoltà di Medicina dell'Università del Cile 1958 - 1963.
Ennio Vivaldi Véjar (Concepción, 1950).	Medico chirurgo cileno, specializzato in medicina del sonno.	Rettore dell'Università del Cile, dal 2014 al 2021. Ambasciatore a Roma dal 2022.
Antonio Bianchini (Misano Monte, Emilia-Romagna, 1903 - San Esteban, 1978)	Odontoiatra, arriva in Cile nell'anno 1938. Nel 1965 si riconvalida come medico psichiatra in Cile.	Ricercatore dei "Laboratorios Beta", ha sviluppato "Pantibán", "Quatromin" e "Carborón". Fondatore dell'albergo "Terma El Corazón" al "Valle de Aconcagua" nel 1946.
Dr. Hector Croxatto (Valparaiso, 1903 - Santiago, 2010)	Medico chirurgo dell'Università del Cile, scienziato e accademico cileno apportò all'indagine dell'ipertensione arteriosa, del sistema endocrino e del rene.	Premio Nazionale delle Scienze nel 1979. Fondatore della "Sociedad Chilena de Hipertensión".
Dr. Leonardo Ristori (1949)	Medico chirurgo, fu figura emblematica nei servizi di urgenza e pazienti critici.	Lavorò 42 anni al Pronto Soccorso centrale di Santiago e fu direttore per 13 anni.
Dr. Italo Braghetto (Santiago, 16 agosto 1948)- di origini ve- neziane.	Specialista in Chirurgia Digestiva del Dipartimento di Chirurgia della Facoltà di Medicina dell'Università di Cile.	Associazione Veneti nel Cile

Dr. Ricardo Maccioni
(Puerto Aysén, 1946)

Neurologo specializzato
nella cura dalla malattia
dell'Alzheimer. Inventò
"Brain Up-10" e "DuraBrain"
poi sviluppati in USA dal
Laboratorio Arandi Health.

Candidato al premio Nobel
per la Medicina per aver
scoperto il principale
enzima responsabile della
trasmissione di malattie
neurodegenerative come
l'Alzheimer.

6. ACCADEMICI

Francesco Borghesi (Toscana, 1927 - 2020). Santiago, Cile.	Storico e docente universitario in Cile per più di 50 anni. Dedicatosi principalmente alla tradizione umanistica, studioso del mondo antico, di storia, filosofia e storia dell'arte.	Preside e Rettore Scuola Vittorio Montiglio per molti anni.
Albino Misseroni Dalla Serra (Rabbi, 1929).	Rettore Scuola Italiana Arturo Dell'Oro a Valparaíso dal 1965 al 1995.	Pedagogo del Centro di Studi Umanistici dell'Università Adolfo Ibáñez e della Universidad Católica di Valparaíso di latino, greco, italiano e spagnolo. Presidente della Società Dante Alighieri di Valparaíso.
Italo Oddone Arregui		Rettore della Scuola Italiana di Santiago dal 2010 fino ad oggi.
Adolfo Arata Andreani (Chiavari, Liguria, 1950)	Ingegnere, dottore in ingegneria (PhD), accademico e imprenditore. Numerosi i suoi contributi all'ingegneria, all'alta formazione e all'innovazione per lo sviluppo del territorio.	Diversi incarichi nell'Univer- sità Federico Santa María dal 1982 al 2011 e nella Ponti- ficia Universidad Católica di Valparaíso dal 2011. Publicazioni: 200 articoli e 15 libri.
Giuseppina Grammatico Amari (Castelvetrano, 1930 - Punta Arenas, 2009)	Accademica, Dottoressa di Linguistica e Filologia, Magister in Filosofia, ricercatrice di Studi Classici.	Fondatrice e direttrice del Centro di Studi Classici dell'Università UMCE e Presidente della Società cilena di studi classici.

Romolo Trebbi del Trevigiano (San Martino, 1928)	Critico d'Arte dell'Università di Pisa arrivato in Cile nel 1953. Storico e accademico per lo meno di 4 università cilene. Nel 1980 "Colegio de Arquitectos de Chile" lo nomina architetto onorario. I suoi libri sono considerati un riferimento per l'architettura romana, latino-americana e cilena.	Membro del "Consejo Internacional de Monumentos y Sitios", UNESCO. Alcune pubblicazioni: "Arquitectura espontánea y vernácula en America Latina", "Desarrollo y tipología de los conjuntos rurales en la zona central de Chile", "Antecedentes de la ciudad hispanoamericana".
--	--	--

7. AGRONOMIA

Luigi Sada di Carlo (Alessandria, 1821 - 1889)	Ingegnere agronomo direttore dalla "Escuela de Agronomía de la Universidad de Chile". Lavorò per sviluppare i principali vigneti del Cile come "Concha y Toro", "Santa Rita", "Undurraga" e "Santa Carolina".	Direttore della SNA ("Sociedad Nacional de Agricultura"). Creò la "Quinta Normal de Agronomía". Nel 1872 fondò la Scuola Italia di Agricoltura in Via Ñuble dove si trovava casa sua. La scuola esiste tutt'oggi con oltre 1450 allievi.
Hugo Trivelli Franzolini (San Felipe, 1913 - Santiago, 2005)	Agronomo e politico demócrata-cristiano.	Ministro dello Stato nel governo di Eduardo Frei Montalva.
Carlos Dasso Dote (1951).	Ingegnere agronomo, di terza generazione di origine ligure (Recco, Genova).	Direttore della SNA Educa "Escuela Agrícola de San Felipe".

8. ARCHITETTI

Gioachino Toesca Ricci (Roma, 1745 - Santiago Cile, 1799)	Architetto che nel 1780 arrivò in Cile.	Cattedrale di Santiago, Palazzo di governo "La Moneda", Basilica de la Merced, è tra altre il muro di deviazione del fiume Mapocho, per corso via Valparaíso Santiago, piantina conosciuta come "damero" di Toesca che diventò la piantina di molte città come: Los Andes San Felipe Curicó, San Fernando, Rengo, tra altre.
Eusebio Chelli (Roma, 1820 -Santiago del Cile, 1890)	Architetto che nel 1853 arrivò in Cile.	Chiesa della "Recoleta Dominica", tempio della "Preciosa Sangre", lavori e conclusione della Cattedrale e del Teatro Municipale di Santiago.
Eduardo Provasoli (Milano, 1847 - Santiago, 1926)	Collaborò in Cile in opere dell'Ordine Francescano.	
Ignacio Cremonesi (Roma, 1862 - 1937)	Architetto.	Collaborazioni per la Cattedrale di Santiago, Casa Centrale nella Universidad Católica, facciata della Chiesa "Iglesia San Ignacio".
Arnaldo Barison (Venezia, 1883 - Valparaíso, 1970)	Arrivò a Valparaíso, lavorò per la Biblioteca Santiago Severin.	Collabora con Renato Schiavon per opere come il Palazzo Baburizza.
Renato Schiavon (Pola, Italia, 1887 - Villa Alemana, 1949)	Architetto, disegnatore e caricaturista italiano arrivò a Valparaíso nel 1907.	Fondatore della società Barison-Schiavon collabora per opere come il Palazzo Baburizza.

9. GIORNALISTI, LOCUTORI

Nibaldo Mosciatti (Concepción, 1926 - 2007)	Imprenditore, proprietario di Radio Bío Bío Comunicaciones.	Fondatore delle stazioni radio El Carbón, Gabriela, Punto 7 e Bío-Bío.
Tomas Mosciatti (Concepción, 1960)	Opinionista politico e locutore radiale.	Locutore Radio Bío-Bío e CNN Cile.
Pedro Carreño Leone (Santiago, 1945)	Giornalista, commentatore e presentatore di radio e televisione.	Si distinse per i suoi commenti delle partite delle squadre di calcio cilene.
Emilio Filippi Muratto (Valparaíso, 1928 - Santiago, 2014)	Giornalista.	Presidente del "Colegio de Periodistas de Chile" (1967-1968) e Premio nazionale di giornalismo nel 1972.
Mercedes Ducci (Santiago, 1951)	Giornalista.	Direttrice esecutiva di Canal 13. Presidentessa di ComunidadMujer dal 2018.
Julio Lanzarotti (1918 - 1984)		Ex direttore di Ercilla e fondatore di "Revista del Domingo".
Aldo Schiappacasse Cambiaso (Santiago, 1961)	Presentatore televisivo e commentatore sportivo.	Lavora in Chilevisión, TNT Sports Chile e Radio ADN.
Joaquín Molfino Chiorrini	Prima Radio FM di Latinoamérica	Fondatore della Radio FM El Conquistador.
Rocco Martiniello Ávila	Comunicatore audiovisivo, direttore amministrativo di Radio Minería a Coyhaique.	Direttore del canale televisivo "Rocco TV" nel 1998 a Coyhaique. Consigliere regionale del Gobierno Regional de Aysén.

10. ARTISTI, PITTORI

Alessandro Cicarelli (Napoli, 1810 - Santiago, 1879)	Pittore principalmente di ritratti, scene mitologiche e religiose.	Nel 1848 si trasferì in Cile, assunto dal governo, per fondare e dirigere l' "Academia de Pintura" di Santiago, per venti anni.
Giovanni Mochi (Firenze, 1831 - Santiago, 1892)	Pittore e professore di pittura italiana, arrivato in Cile nel 1875 con il nome di Juan Mochi.	Direttore della "Academia de Pintura" (1875 - 1883).
Luis Strozzi (Santiago, 1891 - 1966)	Pittore autodidatta. Pitture di paesaggi.	"Ranchos en Parral" 1920, "Niebla en el Canelo", "Paisaje de Cordillera" 1939.
Camilo Mori Serrano (Valparaíso, 1896 - Santiago, 1973)	Pittore, fondatore del collettivo artistico "Grupo Montparnasse".	"El carrusel de los niños", 1926. "Retrato de Maruja Vargas", 1926. "Invierno en París", 1927.
Livio Scamperle Musica (Trieste, 1926 - Santiago, 2008)	Pittore e scultore, arrivato in Cile nel 1949.	Ricercatore d'Arte Primitiva dell'Africa e dell'Oceania, collabora con il Museo Nazionale di Storia Naturale di Santiago.
Renzo Pecchenino Raggi (Ottone, Piacenza 1934 - Viña del Mar, 1988)	Conosciuto come Lukas, disegnatore di fumetti, storico, poeta, umorista. Il suo lavoro consisteva nel ritrarre i costumi, la contingenza politica e la storia di Valparaíso tra il XIX e il XX secolo.	"Apuntes porteños" 1978. "Bestiario del Reyno de Chile" 1972. Nella sua memoria creato il museo Lukas nella via Gervasoni di Valparaíso.
Vittorio Di Girolamo Carlini (Roma, 1929)	Artista, architetto, pittore, muralista, drammaturgo e grafico.	Due volte vicerettore e decano di Belle Arti di tre università cilene.

Claudio Di Girolamo Carlini (Roma, 1929)	Regista, drammaturgo, pittore, scenografo e consulente culturale di origine italiana di nazionalità cilena.	Fondatore di Teatro Ictus e Taller Teatro Dos. Direttore e conduttore di “La manivela”, “Ojo con el arte” e “Bellavista 0990” di TVN.
Carmen Piemonte (Buia, 1930)	Pittrice e cattedratica cilena, appartenente al “Movimiento Forma y Espacio” e al “Grupo Rectángulo”.	Professoressa di “Artes Plásticas de la Universidad de Chile”.
Francesco Brugnoli (Santiago, 1935 - 2023)	Professore nella Facoltà d’Arte dell’Università del Cile (1966-1973). Professore nella Universidad Católica e Universidad Central.	Fondatore dell’ARCIS e di TAV (Taller de Artes Visuales). Direttore del MAC (Museo Arte Contemporaneo).
Francisco Copello Norero (Santiago, 1938 - 2006)	Incisore, installatore, performer, mimo e ballerino. Ha fatto carriera in Italia e Stati Uniti.	In Cile, professore di Movimento nella “Escuela de Teatro - Universidad de Chile”. Nel 1997 ha ricevuto il “Premio de la Crítica de Arte”.
Gonzalo Mezza (Santiago, 1949)	Artista multimediale, fotografo, precursore della videoarte, arte multimediale e net-art.	Co-fondatore della “Asociación de Fotógrafos de Chile”.
Giovanni Corradini	Di pseudonimo “Nino”, illustratore per case editrici educative e per l’infanzia, di Reggio Emilia.	Illustrazioni per i libri “El último Toqui”, “Kid Pantera” (Editoriale Rapa-nui), “El Alicanto”.

11. ATTORI

Leonardo Perucci (Antofagasta, 1937)	Attore, scrittore e direttore cileno, nazionalizzato costaricano.	Serie televisive in Cile tra il 1967 - 1972, e tra 2004 - 2007. Animatore di “Fan7ástico” e “Giros” 2011 - 2015.
Liliana Brescia Clerici (Genova, 1939 - Cile, 2018).	Liliana Ross (nome artistico) attrice, regista, produttrice teatrale, conduttrice televisiva e accademica, di origine italiana nazionalizzata cilena.	50 anni di traiettoria artistica.

Sandra Solimano (Santiago, 1950)	Attrice di teatro, cinema, televisione, doppiaggio.	
Silvia “Coca” Guazzini (Santiago, 1953)	Attrice di origine fiorentina.	Conosciuta per lo sketch comico “Los Eguiguren” e una delle attrici più importanti delle serie televisive di María Eugenia Rencoret per due decenni.
Rebeca Ghigliotto (Santiago, 1954 - 2003)	Attrice di televisione cilena.	“Los títeres” (1984), “Matrimonio de papel” (1985), “Ángel malo” (1986), “La invitación” (1987), “Semidiós” (1988), “Ellas por ellas” (1991), “Amor a domicilio” (1995), “Adrenalina” (1996) e “Fuera de control” (1999).
Claudia Di Girolamo Quesney (Santiago, 1956)	Attrice, direttrice di teatro e accademica di larga traiettoria nel teatro, cinema e televisione.	Considerata la migliore interprete delle arti dello spettacolo nella storia della televisione cilena ed è una delle migliori attrici del teatro cileno del XXI secolo.
Luis Gnecco Dessy (Santiago, 1962)	Attore di teatro, cinema, televisione.	
Luz Croxatto (Santiago, 1962)	Attrice e sceneggiatrice cilena per il teatro, il cinema e la televisione. Ha anche lavorato come regista teatrale e traduttrice di adattamenti.	
Boris Quercia (Santiago, 1966)	Attore, regista, sceneggiatore, produttore e scrittore cileno.	

12. REGISTI

Eduardo Ravani (Santiago, 1941 - 2023)	Giornalista, attore, regista televisivo, produttore, sceneggiatore e uomo d'affari.	Uno dei fondatori di TVN e creatore del programma "Japping con ja".
Silvio Caiozzi García (Santiago, 1944)	Regista cileno, premiato in importanti festivals internazionali, oltre ad avere una lunga carriera come regista.	"Julio comienza en Julio", "Historia de un roble solo", "La Luna en el espejo", "Coronación", "Cachimba".
Francisco Gedda Ortiz (Temuco, 1946)	Documentarista, fotografo e montatore.	"Al Sur del Mundo", "Bajo la Cruz del Sur", "Frutos del País". Editore e coautore del libro "El Reto de la TV Digital".
Vicente Sabatini Downey (Santiago, 1953)	Regista televisivo, produttore e sceneggiatore cileno, è colui che ha ottenuto i maggiori consensi e risonanza in Cile negli ultimi decenni.	Gerente responsabile della programmazione di TVN. Direttore generale di festival come "Festival Internacional de la Canción de Viña del Mar".

Cecilia Frigerio	Cantante soprano e musicista con 20 anni di traiettoria. Professoressa d'inglese e di canto.	Direttrice artistica dell'UTEM. Solista di Belcanto in Cile.
Enrique Motto Arenas (Valparaiso, 1915 - Santiago, 1986)	Conosciuto come "Chito Faró", musicista, cantautore e attore.	"Si vas para Chile". Ha scritto oltre 380 canzoni.
Fabio De Petris Gigli (Roma - date non identificate)	Musicista dell'Accademia dei Fratelli Capacci, pianista e organista, arrivato al Cile nel 1876 come direttore dell'Orchestra della "Compañía Lírica".	Direttore dei cori del "Teatro Municipal". Partecipa nell'edizione dell'inno nazionale cileno del 1910.
Pietro Cesari (Pordenone, 17 marzo 1849 - Milano, 1922)	Compositore e direttore del coro di Valparaiso e Compositore di Marce e Opera, allievo di Toscanini, nel 1882 arriva a Valparaiso. Nel 1891 scrisse il libro "Historia de la Musica Antica" e "Tratado Didáctico".	Opere e marce come: "Himno del Corpo dei Vigili del Fuoco del Cile", "Marcha Canto a Prat", "Los Libertadores de Chile" y "Adiós Valparaíso"

13. MUSICISTI

Luis Orlandini Robert (Santiago, 1964)	Chitarrista, concertista e accademico nella "Universidad de Chile" e nella "Pontificia Universidad Católica de Chile".	Decano della "Facultad de Artes de la Universidad de Chile".
Vicente Bianchi (Santiago, 1920 - 2018)	Compositore, pianista, direttore d'orchestra e di coro cileno e conduttore radiofonico.	Premio Nazionale per le Arti musicali del Cile nel 2016. Uno dei creatori del "Festival Internacional de la Canción de Viña del Mar".
Carlos Botto Vallarino (Viña del Mar, 1923 - Santiago, 2004)	Pianista, insegnante e compositore cileno.	Premio Nazionale d'Arte, 1996.

14. FILOSOFIA, GIORNALISMO E SCRITTURA

Domenico Melfi Demarco (Viggiano, 1892 - Santiago, 1946)	Giornalista, scrittore. Primo presidente della "Sociedad de Escritores de Chile".	"Panorama de las Literaturas Argentina y Uruguay" 1937, "Estudios de Literatura Chilena" 1938, "El Hombre y la Soledad en las Tierras Magallánicas" 1940, "El Viaje Literario" 1945.
Enzo Faletto Verné (Santiago, 1935 - 2003)	Sociologo e accademico di famiglia di origini piemontesi.	Pubblicazioni: "Dependencia y Desarrollo en América Latina", scritta insieme all'ex presidente Fernando Henrique Cardoso.

Enrique Volpe Mossotti (Vercelli, 1938 - Santiago, 2022)	Poeta, scrittore piemontese, arrivato in Cile nel 1948.	“Cabaña entre las rosas”, “Crónica del adelantado”, “Responso para un Bandolero”.	Salvatore Falabella Cardone (Napoli, 1850 - Santiago, 1910)	Sarto, che nel 1889 ha creato la prima gran sartoria in Cile “Falabella”, nella strada Ahumada 88.	“Gran Sastreria Economica Italiana”.
Humberto Giannini Ñíguez (San Bernardo, 1927 - Santiago, 2014)	Filosofo cileno, discepolo e seguace di Enrico Castelli.	Membro dell’“Academia Chilena de la Lengua” e “Premio Nacional de Humanidades y Ciencias Sociales” nel 1999.	Alberto Solari Magnasco (Iquique, 1912 - Santiago, 1982)	Gran promotore del negozio Falabella, incorporatosi nel 1937.	Falabella.
Juan Domingo Marinello (Iquique, 1948)	Giornalista e fotografo. Fotoreporter del giornale “El Mercurio”. Accademico nel “Taller Uno” e nella Facoltà di Comunicazioni della “Pontificia Universidad Católica de Chile”.	Ha almeno 4 ricerche e 19 pubblicazioni. Ricevette il premio: Bob Borowicz, Internacional Sony, Ansel Adams e Altazor.	Juan Cúneo Solari (Iquique, 1932)	Ingegnere, Gerente Generale e vicepresidente di Falabella e Presidente dell’Ippodromo Cile per 20 anni.	Nominato membro del “World Retail Hall of Fame”, riconoscimento ricevuto in Italia.
Ernesto De Blasis (San Felipe, 1959)	Traduttore e scrittore. Ambiti: letteratura infantile, testi educativi, cronaca giornalistica.	Oltre 19 pubblicazioni. Evidenziamo “Pioneri delle Vite” (2005) libro con le testimonianze dei migranti italiani nella Valle di Aconcagua.	Pedro Pavone Voglino (Rivalta)	Imprenditore vitivinicolo nell’Isla de Maipo, arrivato in Cile nel 1917.	Fondatore “Viña Santa Ema” nel 1956. Oggi anche “Viña Terramater”.
Anna Maria Barbera Laguzzi (Piemonte, 1946 - Santiago, 2023)	Scrittrice di poesia e novelle. Di professione infermiera e docente. Studia alla Scuola Arturo Dell’Oro di Valparaiso	Poesia: “Lágrimas de Silencio”, “Me repito que la Muerte no es Nada”. Integrante della “Asociación de Escritores Ítalo-Cileni”, consulente COM.IT.ES.	Pietro De Martino Pasqualone (Vianello, Roma - Chile)	Imprenditore vitivinicolo nell’Isla de Maipo.	Fonda nel 1934 la “Viña De Martino”.
15. IMPRENDITORI			Tiberio Dall’Olio (Udine, 1937)	Avvocato e imprenditore italiano, ex alto dirigente del gruppo cileno Luksic.	Gerente generale a “MADECO” da oltre 30 anni.
Anacleto Angelini Fabbri (Ferrara, 1914 - Santiago, 2007)	Uomo d’affari e magnate cileno-italiano, fondatore di AntarChile. Sviluppò l’industria della cellulosa, della distribuzione della benzina, degli alimenti industriali a basi di pesce. Benefattore dalla Chiesa e CARI e ACLI e CARITAS Cile.	Aziende con numerose succursali tra le quali “Copec”, “Arauco”, “Soprole”, “Corpesca”. Generò oltre 48.000 posti di lavoro e alla sua morte, volle essere sepolto in un modesto loculo ed essere ricordato come “un figlio di italiani”.	David Del Curto (Valtellina, 1927 - Viña del Mar, 1983)	Industriale ed esportatore agricolo, pioniere della frutticoltura arrivato in Cile il 1948.	Fonda nel 1953 “David Del Curto”.
			Juan Carlos Cánepa	Avvocato.	Presidente Club de la Unión.
			Edoardo Doverti Parodi (Genova, 9 giugno 1865 - Punta Arenas, 16 giugno 1950)	Arrivò a Punta Arenas nel 1896. Figli: Juan, Celia, Eduardo, Alfredo, Teresa e Tomasso.	Diventò costruttore e carpentiere navale per navigare nello stretto di Magellano.

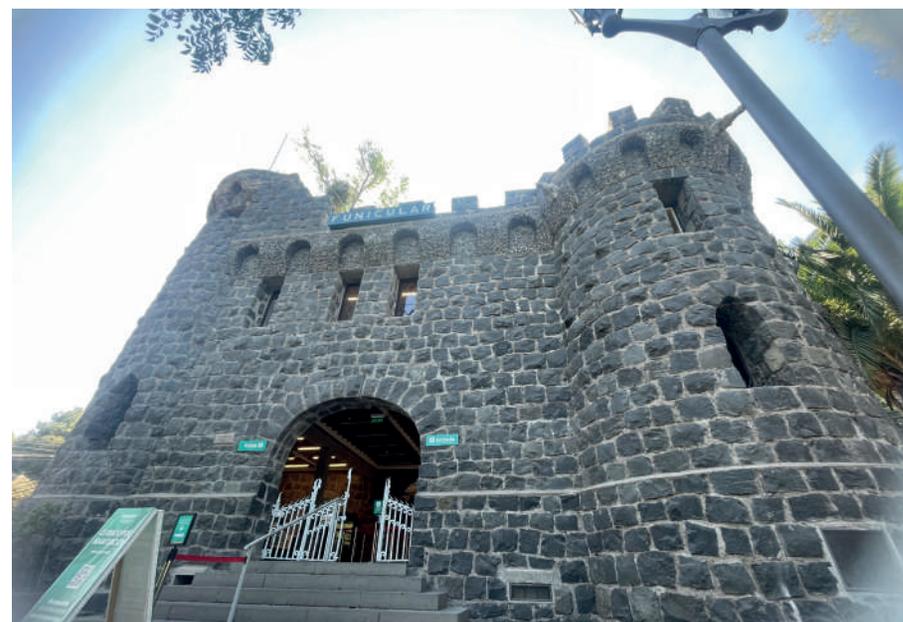
16. MARINAI

Lorenzo Gotuzzo (Concepción, 1920 - 1979)	Marinaio con il grado di contrammiraglio cileno e contabile generale.	Ministro delle Finanze.
Giuseppe Rondizzoni Canepa (Mezzani, Parma, 1788 - Valparaiso, 1866)	Marinaio e soldato italiano che partecipò all'Indipendenza del Cile. Arrivò in Cile nel 1817 sotto richiesta del Generale cileno José Miguel Carrera, diventò Generale e anche Intendente della provincia di Concepción.	Partecipò alle battaglie: "Sorpresa de Cancha Rayada" 1818, "Expedición Libertadora del Perú", "Conquista de Chiloé" 1842 e Guerra Civile del 1829. Fu governatore di "Constitución" nel 1842.
Pietro Hernán Trizano Avezzana (nato circa 1860 in una nave italiana a Valparaíso - 9 de diciembre 1926 Temuco)	Nato a Valparaíso in nave di bandiera italiana, e poi cresciuto a Livorno. Poi diventò ufficiale di marina militare e viaggiò al Cile e il 15 aprile 1879. Entrò a far parte dell'esercito cileno.	Diventò maggiore e nel 1884 diventò capo dello squadrone di cavalleria Húsares de Angol.

17. INGEGNERIA

Marco Chiapponi (Salsomaggiore, 1854 - 1929)	Ingegnere esperto in esplorazione e sviluppo minerario. Nel 1890 fu direttore di SONAMI confartigianato minerario e impulsò il suo grande sviluppo.	Consigliere tecnico per la miniera "El Teniente". Nel 1903 contattò William Braden, che investì nella miniera creando Braden Copper Company.
Renato Calatroni (Piacenza, 1926 -)	Ingegnere, capocantiere e ispettore di perforazione a San Pedro de Atacama. Arrivato da Piacenza nel secondo dopo guerra in Cile.	Nel 1957 ha diretto le perforazioni per i pozzi d'acqua che forniscono ancora oggi la città di San Pedro de Atacama, nel deserto più arido del mondo.

Ernesto Bosso Pezza (Primiezo, Italia, 1888 -)	Ingegnere industriale e idraulico.	Costruzione della funivia della collina San Cristóbal a Santiago.
--	------------------------------------	---



Fotografia della funivia a Santiago del Cile, dopo oltre 100 anni di funzionamento.

II.

FAMIGLIE DI ORIGINE ITALIANA NOTEVOLI IN CILE

Famiglia	Opere e contributi
Albasini	“Albasini” marca di abbigliamento giovanile e sportivo di Copiapò. Paolo Albasini fu uno dei fondatori della Scuola Italiana “Giuseppe Verdi” fondata nel 1991 a Copiapò.
Andreani	Panificio “Migliaro” a Valparaiso, fondata dai fratelli Giovanni e Antonio.
Ambrosoli	Azienda agroalimentare, specializzati in dolci dal 1948. Motto: “La vita è dolce”.
Arione	Pompe idrauliche: Diana Chile e Calpeda.
Arrigoni	“Arrigoni Hermanos” nel 1955, azienda dedicata all’industria metalmeccanica che utilizzava tecnologie all’avanguardia dall’Italia. Nuovo Aeroporto Santiago.
Bacigalupo	“Emporio Bacigalupo” nella strada Pedro Montt a Valparaiso.
Balduzzi	Albano Balduzzi arriva nella Valle del Maule per continuare la tradizione vitivinicola della sua famiglia da oltre 300 anni. Oggi, Jorge Balduzzi di terza generazione e la sua famiglia lavorano i vigneti “Predio Aitue”, “Predio San Javier” e “Predio San Pedro”.
Barzellato Quarantotto	“Colonias Barzellato” fondata in 1910, acqua di colonia “Reservec”, Punta Arenas.
Bianchini Andreani	Salumificio “Cecinas Bianchini” fondata da Miguel Bianchini nel 1974 a Los Andes.
Bianchini Frost	Albergo “Termas El Corazón”, nella Valle di Aconcagua, fondato nel 1946. Caratterizzato per le sue piscine e la sua gastronomia tipica cilena, paste italiane e dolci tedeschi.
Biggi	Marca di frigoriferi con più di 75 anni.
Benvenuto	“Pizze artigianali allá pietra” famiglia proveniente da Genova, arrivati a Talcahuano, specializzati in paste.
Bossolo	Industria alimentare a Panquehue, Valle di Aconcagua.
Bottai	“Bottai, soluciones en concreto” dal 1929, produttori di calcestruzzo con filiali in 7 città del Cile.
Bozzo	Industria del cioccolato fondata nel 1905 a Viña del Mar.

Cabrini Gatto	“Cabrini Hermanos” azienda agricola di San Felipe, “Valle de Aconcagua”. Anna María Gatto creò la “Cerámica Gatto” con stile faentino.	Dell’Orto	Ángel Dell’Orto fonda “Vidrieria Italiana” nel 1875. Con 145 anni di traiettoria, oggi “Dell’Orto” fabbrica diversi tipi di vetri per costruzioni.
Cacciuttolo	“Servicios Integrales Cacciuttolo” servizi logistici per le principali aziende legate alla mineria (magazzino e trasporto). Fondato il 1966 da Rafael Cacciuttolo P. a Los Andes.	Del Curto	Industria e esportatrice agricola, pioniere della frutticoltura, fondata da David Del Curto arrivato in Cile nel 1948.
Callegari Trentini	Azienda automotrice fondata nel 1969 da Attilio Callegari insieme a Eligia Panizza a La Serena. Hanno 12 filiali tra la III e IV regione.	Fantuzzi	Fabbrica di utensili di cucina, fondata da Ángel Fantuzzi. Il motto attuale: “Calidad y cariño en tus manos”.
Canepa	Giuseppe Canepa Vacarezza fonda “Viña Canepa” nel 1930 e nel 1996 i suoi discendenti fondano “Emporio TerraMater”. Produttori di olio, vino, con empori e vigneti in Isla de Maipo e Curicó.	Imperatore	Famiglia proveniente dalla Campania arrivata a Punta Arenas, creatori di negozi di abbigliamento.
Cariola	“Casa Cariola” azienda familiare di vendita di elettrodomestici nella Valle di Aconcagua.	Levera	“Lerpain pulverizadores” marca leader in impianti e atomizzatori agricoli, suo mentore, Fabrizio Levera.
Carozzi	Azienda Multinazionale specializzata nell’industria alimentare e pasta asciutta, dal 1898. Motto: “Condividere fa bene”.	Luchetti	Nel 1904 gli immigrati Antonio e José Traverso fondano “La Provedora” e il loro cognato Leopoldo Lucchetti si unisce a loro, importando macchinari dall’Italia e con grande visione, fa crescere la fabbrica consolidata fino ad oggi tra le principali marche di pasta.
Casagrande	“Casagrande Motori LTDA.” riparazione di motori a combustione, produzione e recupero di parti e pezzi industriali, fondata nel 1951.	Mangini	Negoziato a Iquique.
Chiappe	Marcela Chiappe, creatrice di “Moviendo Hilos” compagnia di Valparaíso di teatro dei burattini. Opera: “Almendra y el Misterio del Lagar”.	Magnasco	“Monarch” industriale tessile fondata nel 1937 a Iquique da Juan Magnasco e portata avanti dai suoi figli Fernando e Aldo.
Costa	Nel 1906 una piccola fabbrica di caramelle a Valparaíso. Nel 1926 Federico Costa fonda “Costa” a Santiago come fabbrica di cioccolato. Nel 1982 è acquisita da “Empresas Carozzi”.	Marisio	“Synthesi” La Famiglia Marisio ha oltre 65 anni di esperienza nel settore di impianti elettrici.
Depetris	“Depetris Transportes” azienda di trasporto massivo minerario di Copiapó. Fondatori della Scuola Giuseppe Verdi e della Pompa Seconda dei vigili del fuoco di Copiapó.	Marisio	“Casa Marisio” 130 anni di tradizione familiare in orologi e gioielli. Nel 1890 Pietro Reggianini e Magdalena Marisio, fondano “Joyería y Relojería Casa Marisio” a Concepción.
Demaria	Nel 1896 arriva Ángel Demaria a Valparaíso, incominciando una tradizione di fabbricazione e commercializzazione. Creatori della marca “Virginia”, “Chancaca Deliciosa”, la fabbrica “Deyco”, “brillina”, “Igenix”, “Team”, “Killer 1000”, “D-70”.	Mazzarelli	“Mazzarelli Decoraciones” negozio di serramenti di finestre in Estación central, Santiago.
		Moletto	“Moletto” negozio principalmente di calze, collant e calzini. Nel 1899 arriva Sebastián Moletto a lavorare alla “Casa Ligure” con Juan Queirolo, posteriormente fonda “Moletto”.
		Montanari	“Mimet” impresa con più di 50 anni di frigoriferi industriali. Familia di Bologna.
		Nocera	“Cosme Nocera” negozio tipo bazar, libreria, abbigliamento per scuole e scarpe a Punta Arenas. Cosme Nocera Imperatore arriva nel 1933 e suo figlio Pascual Nocera se ne incarica per più di 6 decadi.

Olivier	“Olivier” marca di frutta e vino nella Valle dell’Elqui, nella quarta regione nel nord del Cile. Aldo Olivier fonda “Viña Falernia” insieme a suo cugino Giorgio Flessati.
Oppici	“Oppici” impianti per l’area gastronomica e clinica. Impresa fondata nel 1932 dall’ingegnere Ercole Oppici Zecca, proveniente dalla Vall di Taro.
Palumbo	Dal 1978, catena professionale di parrucchieri e il più grande negozio online specializzato in prodotti di bellezza in Cile, con oltre 60 saloni.
Peppi	Vigneti nella Valle di Aconcagua.
Perinetti	Famiglia dedicata all’agricoltura e agli albergatori, radicata a San Esteban, Valle di Aconcagua. Francisco Perinetti Dighero è stato sindaco di San Esteban.
Pirazzoli	Azienda familiare che da oltre 70 anni fornisce servizi di sdoganamento di merci a Los Andes. “Apco” Andrés Pirazzoli: società di servizi per attrezzature meccaniche e spostamento materie prime. “Viña Pirazzoli” vigna fondata nel 1920 e comprata da Andrés Pirazzoli nel 1985.
Petrizzio	Nel 1908 Antonio Petrizzio apre una farmacia. Nel 1944 si fonda “Laboratorio Petrizzio” marca di cosmetici e prodotti di cura personale.
Rizzoli	Fondata nel 1963 da Stefano Rizzoli. “Rizzoli” produce calzature antinfortunistiche, guanti da lavoro in pelle e abiti da lavoro in pelle, fornendo principalmente grandi aziende minerarie, forestali e l’industria cilena.
Scanavini	Presente sul mercato dal 1950 con i suoi prodotti di serrature, cerniere e altri accessori per porte.
Simonetti	I Fratelli Simonetti furono tra i primi azionisti dell’industria Madeco nel 1944. Nel 1938 si crea ASIMET (Asociación de Industriales Metalúrgicos y Metalmecánicos), il suo primo preside fu Américo Simonetti Fiorentini.
Siri	Carlo Siri, ex proprietario del ristorante “Fuente Alemana” di Piazza Italia.

Tornini	Famiglia riconosciuta nella zona di Caldera e Copiapò. Proprietari della “Casa Maldini Tornini” e dell’attuale “Casa Museo Tornini” (primo museo privato e centro culturale a Caldera).
Tenderini	Germán Tenderini Vacca, vigile de fuoco che diventa primo martire dal corpo di volontari a Santiago. Muore nel incendio dal Teatro Municipal de Santiago. Nato a Carrara 1828 muore il 8 da dicembre 1870



*Monumento alla memoria di Germán Tenderini.
Nella via Tenderini a fianco del Teatro Comunale a Santiago del Cile.*

III.

ELENCO DELLE ASSOCIAZIONI E ISTITUZIONI

1. ASSOCIAZIONI EMILIANO ROMAGNOLE NEL CILE

1. Corporazione Culturale Guglielmo Marconi. Concepción, VIII regione.
2. Associazione Emilia Romagna La Serena. La Serena, IV regione.
3. Associazione Emilia Romagna Valle Aconcagua. San Esteban, V regione.
4. Associazione Emilia-Romagna Santiago. Santiago, regione Metropolitana.
5. Associazione Regionale Culturale dell'Emilia-Romagna delegazione Los Ángeles. Los Ángeles, VIII regione.
6. Associazione Emilia-Romagna Victoria. Victoria, VIII regione.
7. Associazione Regionale dell'Emilia-Romagna. Traiguén, IX regione.
8. Circolo italiano Emilia-Romagna di Angol. Angol – Malleco, IX regione.
9. Associazione Emilia Romagna Purén. Purén, IX regione.
10. Associazione Emilia-Romagna Corporazione Culturale Giuseppe Verdi. Capitán Pastene, IX regione.
11. Associazione Emiliano-Romagnola dell'Araucania. Temuco, IX regione.

2. CIRCOLI ITALIANI

1. Circolo Italiano di Arica
2. Circolo Italiano di Villa Alemana
3. Circolo Italiano di Los Andes
4. Circolo Italiano L' Umanitaria Riunite di Santiago
5. Circolo Italiano di Talca.
6. Circolo Stadio Italiano di Valparaíso
7. Circolo CASA Italia di Viña del Mar
8. Circolo Stadio Italiano di Santiago
9. Circolo Stadio Italiano di Concepción
10. Circolo Fratellanza di Temuco
11. Circolo Italiano Angol
12. Circolo Italiano Fratellanza di Punta Arenas

3. SCUOLE ITALIANE NEL CILE

In Cile, da nord al sud:

Arica	Colegio Italiano Santa Ana di Piacenza "CISA", dal 1942
Iquique	Escuela República de Italia
Antofagasta	Escuela República de Italia (statale) D66
Copiapó	Scuola Giuseppe Verdi di Copiapó, dal 1991
La Serena	Scuola Alcide di Gasperi, dal 1991
La Serena	Escuela República de Italia (statale)
Valparaíso	Scuola Italiana Arturo Dell 'Oro, dal 1933
Viña del Mar	Scuola Italiana Arturo Dell 'Oro sede Viña

Villa Alemana	Scuola Italiana Villa Alemana Girolamo Longhi, dal 1951
Limache	Colegio Italiano de Limache desde 1985
Santiago	Liceo Bicentenario Italia, donato da Luigi Sada di Carlo il anno 1872
Isla de Maipo	Liceo República de Italia, donazione famiglia Canepa
Cerro Navia	Escuela República de Italia (statale)
Las Condes	Scuola Italiana Vittorio Montiglio, dal 1891
Curicó	Escuela Italia Los Niches, contributo famiglia Canepa
Chillán	Liceo República de Italia “Arturo Bonometti Brogi”
Concepción	Scuola Italiana di Concepción, dal 1992
Penco	Escuela República de Italia di Penco (statale)
Traiguén	Escuela Emilia-Romagna di Traiguén dal 1897
Capitan Pastene	Escuela Italia Capitán Pastene (statale)
Osorno	Escuela Italia de Osorno dal 1946 (statale)
Valdivia	Instituto Italia
Chaitén	Escuela Italia de Chaitén, fondazione Ronchi

4. ASSOCIAZIONI VIGILI DEL FUOCO

1. Sesta Compagnia di Pompieri “Cristoforo Colombo”



La pompa italiana più antica del Latinoamerica, fondata a Valparaiso il 3 di gennaio del 1858. I primi volontari sono stati:

Pietro Sepp	1° Direttore
Giuseppe Rondanelli	Capitano
Pietro Billa	Secretario
Agostino Solari	Tenente 1°
Antonio Costa	Tenente 2°

2. Seconda Compagnia di Pompieri “Pompa Roma



Pompa a Los Andes, fondata l'1 di novembre del 1893 dal direttore Juan Lanzarotti e con il Direttorio conformato dalle persone di questo elenco:

Juan Lanzarotti	Direttore
Nicola Franceschini	Capitano
Domenico Bonelli	Tesoriere
Lázzaro Ferrari	Segretario
Ottorino Bacielli	Vicesegretario
Pedro Ferrari	Tenente 1°
Félix Crocco	Tenente 2°
Juan Ghio	Tenente 3°
Federico Bertini	Sergente 1°
Santiago Rossi	Sergente 2°
Carlos Capello	Sergente 3°
Aiutante	Isidoro Giavani
Miguel Martínez L.	Medico

5. ARTISTI DI ACHIART “ASOCIACIÓN DE ARTISTAS ÍTALO CHILENOS”

Marco Moscheni Flores,	Malena Foconovo Martínez
Lucia Vitagliano Pulgar,	Pilar Olcese Calzada
Daniela Orlandi Arrate,	Robinson Di Avello Ayala
Américo Melis Aragon,	Gisella Verdessi Rocco
Francesco Mardini Colomer,	Marcela Nicolas Oddo
Clara Romero Peragallo,	Olga Disi Rojas
Mario Soro Vásquez,	Joaquín Mirauda Peralta
Pamela Galleguillos Schiappacasse	

Nel Cile, le parole chiamate “italianismi” sono parole o modi di dire italiani che sono passati allo spagnolo. Le migrazioni che dall’Italia e dalla Spagna hanno collaborato alla formazione degli italianismi in America Latina. Il fatto che italiano e spagnolo condividano come radice linguistica il latino ha permesso di inserirli, in generale, con grande naturalezza.

Nello spagnolo, gli italianismi, furono incorporati soprattutto durante il Rinascimento italiano (tra il 1400 e il 1500). Erano soprattutto dei prestiti presi dal campo delle arti: pittura, scultura, musica, teatro, architettura, navigazione e gastronomia, come ad esempio: acquerello, adagio, allarme (dall’italiano: “alle armi!”), acciuga (dal genovese ancioa), aria, Arlecchino, arpeggio, arsenale, barcarola, barocco, bacchetta, bel canto, belladonna, novizio, bravo, bussola, giullare, cantata, capitano, caporale, caricatura, carnevale, capriccio, lettera, chiaroscuro, cicerone, ciarlatano, concerto, coraggio, disegno, diva, doccia, duetto, scaramuccia, stucco, squadrone, pamphlet, fregata, affresco, affreschi, gazzetta, gazebo, gondola, graffiti, ghetto, lira, mafia, magenta, malaria, machiavellico, marcia, massoneria, mandolino, mandorla, maiolica, miniatura, moschetto, romanzo, olio, opera lirica, paparazzi, passerella, cartellone pubblicitario, pastello, pavana, clown, pedante, pergola, pianoforte, pilota, pistola, pizzicato, pulcinella, porcellana, regata, ringhiera, rotonda, acrobata, scherzo, solfeggio, sonata, sonetto, soprano, tarantella, tarantola, tarocchi, tempera, terracotta, polenta, toccata, trombone, viola, violino.

IV.

PAROLE E COGNOMI CILENIZZATI

1. PAROLE ITALIANE CILENIZZATE

In spagnolo (Cile)	In italiano	Proviene da
Ecolecua!	Eccola qui	Quando esce acqua dal tubo del pompiere o vigile del fuoco.
Bachicha	“Italiano”	Dalla famiglia italiana chiamata Bacci.
Acuarela	Acquarello	Tecnica per dipingere.
Brújula	Bussola	Parola introdotta dai marinai e gente di mare.
Carnaval	Carnevale	Festa pre quaresima.
Tomar la Gondola	Salire sul Pulmino	Da italiani al Porto di Valparaiso.
Vamos a manlliare		quando Andiamo a mangiare

Grafiti		Nel Cile, si riferisce a ogni dipinto a volte brutti su pareti pubbliche.
“Es un locateli!”	pazzo o matto	Cognome del primo pilota a Valparaiso.
Proa	“Prua”	Il lato davanti dalla nave, imparato al porto usato dai primi marinai.
Caramalliola	“Caramaggiola”	Bottiglia di vino piccola e tonda.
Barnizar		Verniciare un legno o un tavolo, imparato dai falegnami migrati.
Nudos Ravizza		Nudi marinai imparati dal marinaio Ravizza alla scuola navale.
Velero		Velliero che va sul mare con la forza del vento, senza motore.
Una mano lava la otra		Una mano lava l'altra, frase ascoltata al porto.
Campione de Rodeo		Dalla parola “campione” o il migliore in una gara sportiva.

Spinola	“Espindola”, così diventa questo cognome toscano nell'anno 1730 quando per la prima volta se ne trova traccia tramite un soldato cileno.
Güerra	Diventa Guerra si dice e ascolta come “gherra”.
Urbino	Diventa “Urbinas”. Le terre delle figlie del “Conte Urbino” che erano vicine alle terre del capitano Pastene, presero il nome di le tre figlie dil conte conosciute come: “Las condesas Urbinas”. Oggi in quelle terre c'è il comune di Las Condes.
Pastene	Il ligure Giovanni Battista Pastene diventa: Juan Bautista Pastene, il primo Ammiraglio dall'Oceano Pacifico in nome del Re di Spagna e che poi divenne sindaco di Valparaiso, e tra i primi residenti di Santiago (fu dirigente del Comune, la sua casa era di fronte alla Cattedrale e alla piazza maggiore).
Carvallo	Molto usato, ma tutti credono sia spagnolo.
Gallo	Famiglia della Toscana arrivata in Cile a Copiapó a fine del 1700. Il cileno dice “Gaio”. Pioniere Pietro Leon Gallo minatore di mestiere.
Carametro	I Cileni lo pronunciano come da sempre sentito nel loro Paese, perciò sembra spagnolo, molto diffuso nell'Aconcagua.

2. COGNOMI ITALIANI CILENZATI

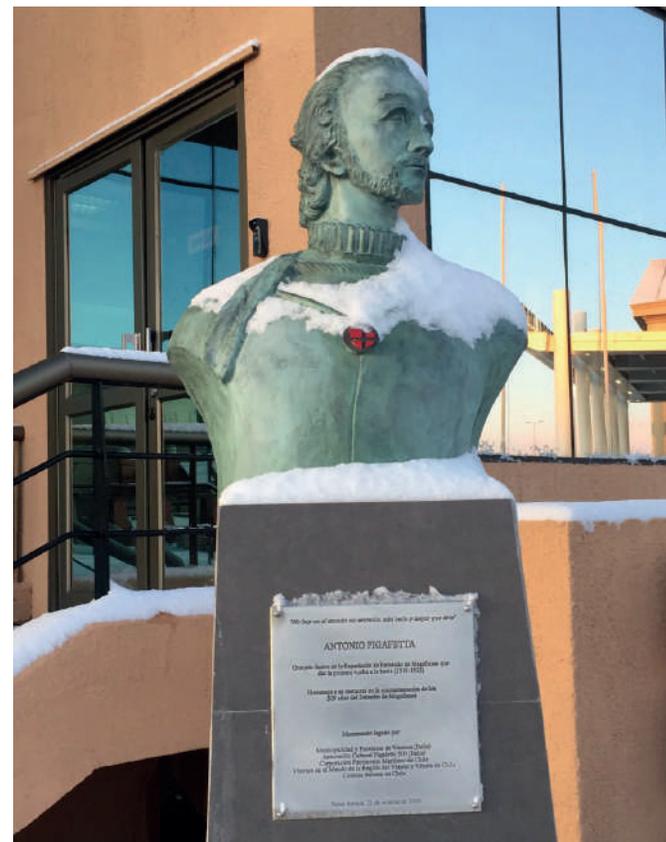
Croce	Diventa “CRUZ” a metà dal secolo 1700. In Cile arriva la famiglia del tenente Luis CRUZ Marinez, martire ed eroe a suoi 14 anni nella battaglia della “Bandiera sul Perú”.
Richelmi	Diventa “Riquelme”. È il secondo cognome del padre dell'indipendenza del Cile Bernardo O' Higgins Riquelme (il cognome dalla Mamma) e per tutti conosciuto per aver vinto gli spagnoli e aver messo le basi per la Repubblica nel 1818.
Canavesse	Trasformato dal piemontese “Canabesse”. Arsenio Canavesse fu trovato morto nella battaglia del Pacifico, insieme all'eroe Arturo Prat il famoso giorno del 21 di maggio del 1879 al porto di Iquique, dove muoiono 149 cileni.
Sottolichio	Diventa Lillo, come si sente da uno spagnolo che lo ascolta.

SECONDA PARTE

ANTONIO PIGAFETTA

I

PERSONAGGI STORICI



Monumento a Pigafetta, Punta Arenas, Cile.

ANNO 1520... UN 21 DI OTTOBRE ARRIVA IL MARINAIO PIGAFETTA

“Credo non vi sia al mondo, un più bello e miglior stretto come è questo. In questo mar Oceano si vede una molto dilettevole caccia di pesci. Questo stretto è lungo cento e dieci leghe, che sono 440 miglia, e largo più o manco mezza lega, che va a riferire in un altro mare, chiamato Mar Pacifico, circondato da montagne altissime caricate di Neve”

Testo replica, pagina 60, stampata da Mondadori il 2020

28 novembre 1520, parole di Antonio Pigafetta nel libro: “relazione del primo viaggio intorno al mondo”

Inizia la scoperta della nuova rotta per fare il primo viaggio a vela intorno al mondo verso ovest, la squadra è capitanata dal portoghese Ferdinando di Magellano che nell'anno 1519 salpa dal porto di San Lucar de Barrameda in Spagna. Condividono il viaggio diversi marinai di diversa origine ma tra queste 257 anime, una colta e saggia: il marinaio nato a Vicenza chiamato Antonio Pigafetta da Venezia, che è sopravvissuto per raccontare le meraviglie e che, in altre parole... “è sopravvissuto per raccontare la storia”.

Nel momento in cui si è iniziato il progetto di questo libro, esistevano diverse edizioni del libro “Primo viaggio intorno al Mondo” di Antonio Pigafetta da Venezia che è stato scritto durante il viaggio e stampato in 3 lingue diverse intorno al 1524.

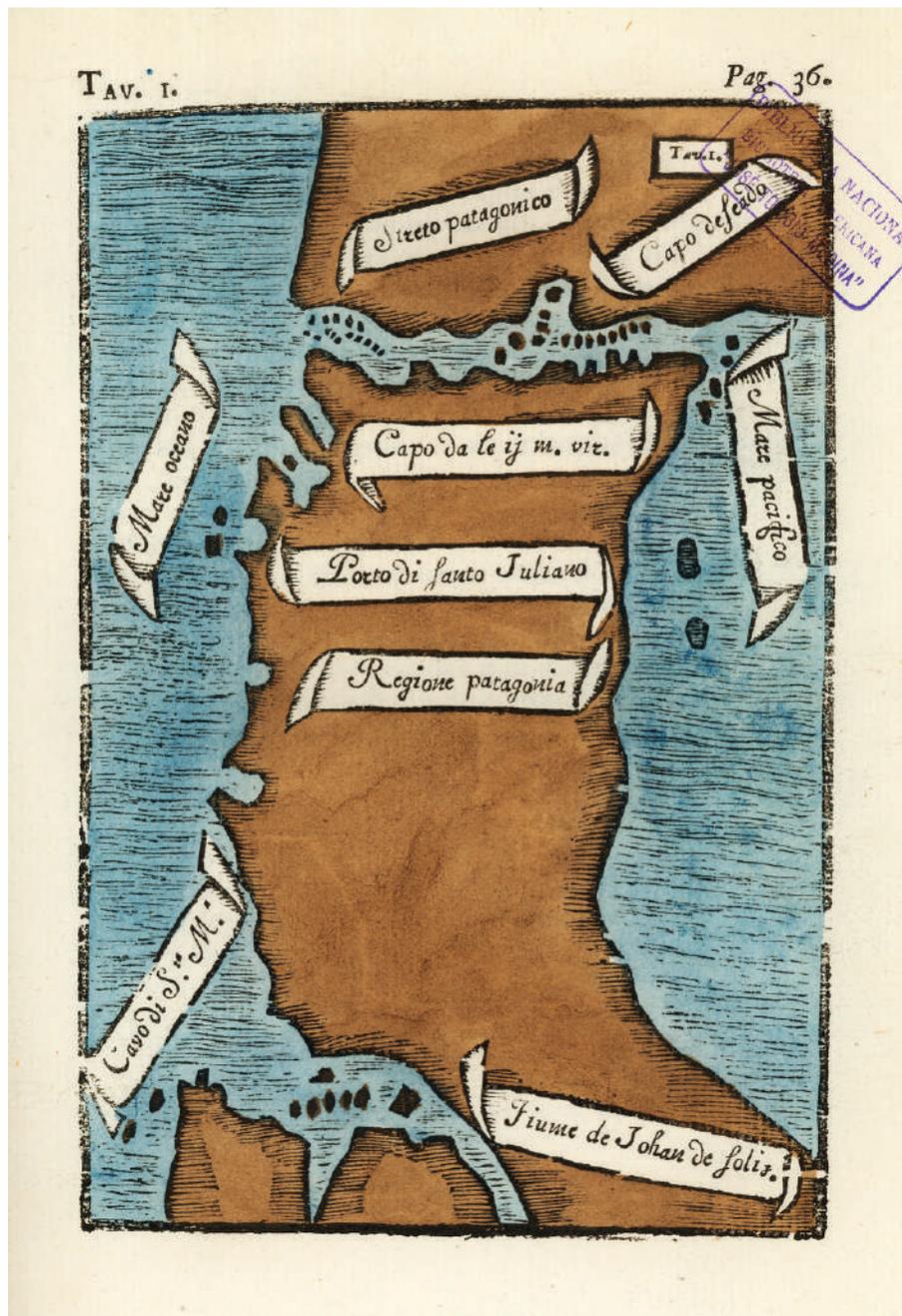
La saggezza di Pigafetta è il risultato della sua ampia cultura, propria di un cittadino dall'antica repubblica marinara di Venezia che nel 2022 ha compiuto 1.600 anni di tradizione marinara.

La scoperta del Cile e il primo scambio culturale nei suoi territori avvennero nell'anno 1520, quando il 21 di ottobre, Pigafetta e gli altri sbarcarono su una spiaggia dello stretto oggi nominato “di Magellano” tra la Terra del Fuoco e il sud meridionale del continente americano.

Nei 45 giorni che ci sono voluti per trovare la via d'uscita dall'Oceano Pacifico, per poi continuare il percorso verso le isole delle Specie o Maluche, sono accadute tantissime cose importanti. Sbarcarono e realizzarono la prima santa messa come atto di ringraziamento e promisero di alzare una croce in ogni luogo dove sarebbero sbarcati.

Il libro di Pigafetta ci racconta e ci unisce con una storia di affascinante fratellanza di oltre 500 anni, tra italiani, cileni ed europei.

Si racconta che per iniziare a commerciare con le persone locali, i marinai hanno scambiato prodotti come specchi, chiodi, abbigliamento, tele di seta, cucchiari, forchette, coltelli e altro.



Primo mappa dello Stretto di Magellano dipinto per Pigafetta, 1520.



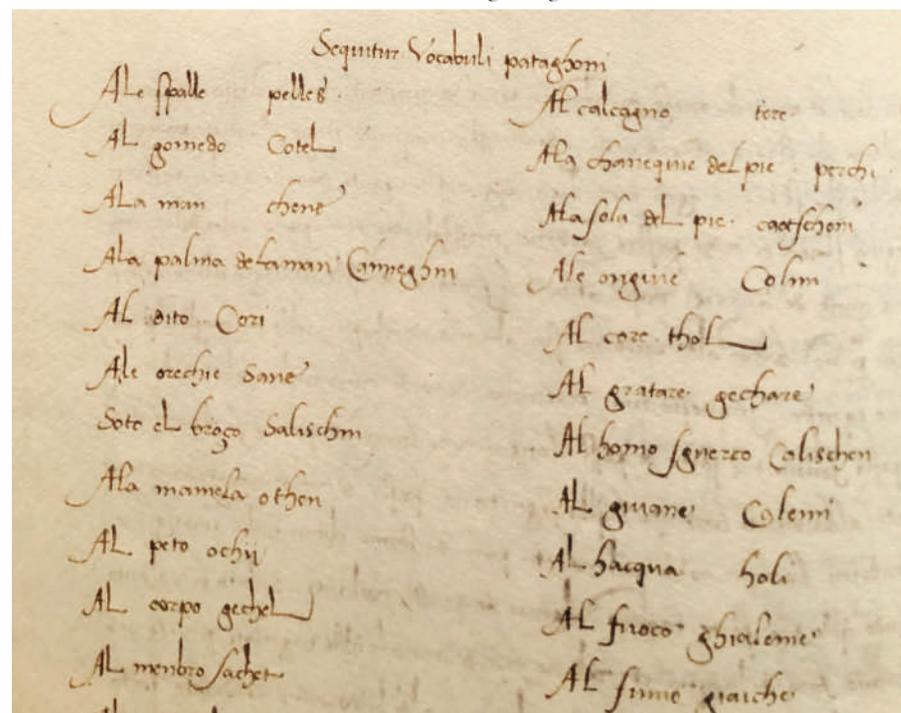
Dipinto ispirato da Pigafetta facendo omaggio di un specchio all'indiano della Patagonia del Cile. Quadro dal pittore cileno García Chibbaro, dell'Associazione E-R Valle de Aconcagua.

Questo ci mostra il quadro dipinto da un figlio di un'italiana che ha imparato arte, musica e pittura per tutta Europa.

Il luogo che lo ha aiutato di più è stato Venezia, dove si è sposato il grande pittore José García Chibbaro con sua moglie Marina da Venezia, e che oggi abitano al Valle de Aconcagua (il cuore dell'Associazione Emiliano Romagnola Valle de Aconcagua).

Vocaboli dei giganti patagoni

Alleghiamo le 95 parole del "primo dizionario dal cileno all'italiano" del 1520.



Fotografia dalla bitacora di bordo originale di Pigafetta scritta a piuma.

Italiano	Kaweskar/Ona	Spagnolo
Al capo	<i>Her</i>	A la cabeza
All'occhio	<i>Other</i>	Al ojo
Al naso	<i>Or</i>	A la nariz
Alle ciglia	<i>Ochechel</i>	A las pestañas
Alle palpebre	<i>Sechechiel</i>	A los párpados
Ai buchi del naso	<i>Oresche</i>	A los orificios de la nariz
Alla bocca	<i>Xiam</i>	A la boca
Ai labbri	<i>Schiavame</i>	A los labios
Ai denti	<i>Phor</i>	A los dientes
Alla lingua	<i>Schial</i>	A la lengua
Al mento	<i>Sechen</i>	Al mentón

Ai Peli	<i>Archiz</i>	A los pelos
Al Volto	<i>Cogechel</i>	Al rostro
Alla Coppa	<i>Schialeschin</i>	Al cuello
Alla Gola	<i>Obumez</i>	A la garganta
Alle Spalle	<i>Pelles</i>	A las espaldas
Al Gomito	<i>Cotel</i>	Al codo
Alla Mano	<i>Chene</i>	A la mano
Alla Palma della Mano	<i>Caimeghin</i>	A la palma
Al Dito	<i>Cori</i>	Al dedo
Alle Orecchie	<i>Sane</i>	A las orejas
Sotto al Braccio	<i>Salischin</i>	Bajo el brazo
Alle Mammelle	<i>Othen</i>	A las pechugas
Al Petto	<i>Ochü</i>	Al torax
Al Corpo	<i>Gechel</i>	Al cuerpo
Al Membro	<i>sachet</i>	Al miembro
Ai Testicoli	<i>Sacancos</i>	A los testículos
Alla Natura delle Donne	<i>Jsse</i>	A la vagina
Al Usar con Esse	<i>Jo voi</i>	Al tener sexo
A le Cosce	<i>Chiane</i>	A los músculos
Al Ginocchio	<i>lepin</i>	A la rodilla
Al Culo	<i>Schiaguen</i>	Al culo
A le Culatte	<i>hoij</i>	A las nalgas
Al Brazzo	<i>maz</i>	Al brazo
Al polso	<i>bolion</i>	Al pulso o latido
A le gambe	<i>Coss</i>	A las piernas
Al piede	<i>Thee</i>	Al pie
Al Calcagno	<i>Tere</i>	Al talón
A la Caviglia del Pié	<i>Perchi</i>	Al tobillo del pie
A la sola del Pié	<i>CaotSchemi</i>	A la planta del pie

A le unghie	<i>Colim</i>	A las uñas
Al Cuore	<i>thol</i>	Al corazón
Al grattare	<i>gechare</i>	Al rascar
Al L' uomo guercio	<i>calischen</i>	Al hombre tuerto
Al giovane	<i>Calemi</i>	Al joven
Al l' acqua	<i>boli</i>	Al agua
Al fuoco	<i>ghialeme</i>	Al fuego
Al fumo	<i>giaiche</i>	Al humo
Al no	<i>eben</i>	Al no
Al sì	<i>Rey</i>	Al si
Al L' oro	<i>pelpeli</i>	A el oro
A le pietre azzurre	<i>secheg</i>	A las piedras preciosas
Al sole	<i>calexcheni</i>	Al sol
Alle stelle	<i>settere</i>	A las estrellas
Al mare	<i>aro</i>	Al mar
Al vento	<i>oni</i>	Al viento
A la fortuna	<i>abone</i>	A la fortuna
Al pesce	<i>boi</i>	Al pescado
Al mangiare	<i>mechuiere</i>	Al comer
A la scodella	<i>elo</i>	Al plato hondo
A la Pignatta	<i>aschanie</i>	A la Piñata
Al domandare	<i>ghelbe</i>	Al pedir
Vieni qui	<i>hai si</i>	Ven Aqui
Al guardare	<i>chonne</i>	Al mirar
Al andare	<i>Rey</i>	Al Caminar
Al combattere	<i>oamaghce</i>	Al Pelear
A le frezze	<i>Sethe</i>	A las Flechas
Al cane	<i>boll</i>	Al perro
Al lupo	<i>ani</i>	Al Lobo

All'andare lontano	<i>schien</i>	Al ir lejos
A la guida	<i>anti</i>	A las riendas
A la neve	<i>theu</i>	A la nieve
Al correre	<i>hiam</i>	Al corrér
Al Struzzo Uccello	<i>hoihoi</i>	Al pajaro avestruz
A la Polvere d'erba che mangiano	<i>capac</i>	A la Harina que comen
A li Sui	<i>om jani</i>	A los cerdos
Al'odorare	<i>os</i>	Al mal holor (ala)
Al Papagallo	<i>cheche</i>	Al papagallo
A la Gabiota Uccella	<i>cleo</i>	A la gaviota ave
Al Panno rosso	<i>torechai</i>	Al pan integral
Al colore nero	<i>ninel</i>	Al color Negro
rosso	<i>taiche</i>	Al Rojo
giallo	<i>peperi</i>	Al color amarillo
Al Cucinare	<i>yrocoles</i>	Al Cocinar
A la cintura	<i>cathechin</i>	A la Cintura
A la Oca	<i>cache</i>	A la ave pava
Al diavolo grande	<i>Setebos</i>	Al Demonio (rescatado x Schakespeare)
A li piccoli	<i>cheleule</i>	A los pequeños

“Quando questo gigante stava male, domandò la croce abbracciandola e baciandola molto. Se volle far cristiano innanzi la sua morte. El chiamassimo Paolo. Questa gente quando voleno far fuoco, fregano uno legno pontino con un altro, in fine che fanno lo fuoco in una certa medolla d'arbore, che è fra questi due legni.”

Diario di Bordo, di Antonio Pigafetta scritto durante il viaggio nell'ottobre dell'anno 1520, dopo settimane passate nella Terra del Fuoco.

A questo punto è d'obbligo fare diverse riflessioni che ci aiutino a capire come mai sopravvissero soltanto 18 uomini dei 257 marinai che partirono.

Dobbiamo pensare al rischio di viaggiare senza carte o mappe di bordo verso lo sconosciuto. Bisogna pensare a quanto è stato faticoso “armeggiare” (sistemare) la squadra di 5 navi di

legno senza remi e senza motore, solo con l'aiuto del vento, dello strumento astrolabio e con una specie di sestante (avendo il sole di mezzo giorno in alto, si segna l'angolo di latitudine sud, o nell'emisfero boreale, latitudine nord).



Museo Nao Victoria, Punta Arenas. Questo museo è una replica a scala reale della barca di Hernando de Magallanes.

Oggi in Cile, ci sono posti per riflettere su questo momento indimenticabile della storia universale. Ci sono nella via costiera di Punta Arenas, monumenti che ci aiutano a riflettere e persino viaggiare nel tempo. Tra questi c'è un monumento inaugurato per i 500 anni di fratellanza tra Portogallo, Spagna e Italia. Fu inaugurato per il cinquecentesimo anniversario del passaggio sullo stretto che inizialmente si chiamava “Stretto delle 11.000 vergini”, e che poi fu rinominato da Magellano “Stretto di Tutti i Santi” (oggi “Stretto di Magellano”).

Una volta superato lo stretto, tre navi continuarono verso l'oceano, verso l'Asia e la Polinesia. Vicino all'isola di Rapa Nui sbarcarono su una serie di piccole isole rocciose che furono chiamate “Sventurate” perchè non avevano cibo da offrire a quei poveri marinai che viaggiavano da giorni.



Alba a Punta Arenas, 2020

Qui una fotografia dell'alba alle 05:50 proveniente dalla "Regata per l'Anniversario 500 sullo Stretto di Magellano" nel 21 di aprile 2022, dove le navi a vela che realizzarono la stessa rotta, ma con l'aiuto di motori, satelliti, GPS, per non rischiare vite. Ormai sono passati 500 anni, ma nei primi tempi la quantità di navi affondate erano moltissime. Basta immaginare che nelle successive navigazioni verso Valparaíso, il 25% delle navi finiva in fondo al mare.

Oggi nelle vicinanze dello stretto, c'è un importante museo creato con molto lavoro da una meravigliosa famiglia, quella di Giovanni Matassi, che ha creato un cantiere dove, insieme ad altre navi, si trova in scala 1/1 (misure reali) la nave Victoria fatta in legno. Visitarla e ammirare la semplicità, ma allo stesso tempo la fragilità che comportava vivere un viaggio di oltre 40.000 miglia dalla durata di 3 anni e 1 mese in quelle condizioni.

Il viaggio finisce il 6 di settembre del 1522 in Spagna. La prima cosa che fecero i marinai affamati fu entrare nella Chiesa della madonna della Grazia per ringraziare di essere vivi e poter raccontare e condividere quell'esperienza. Questi marinai e mercanti e divennero poi uno dei motori del Rinascimento.



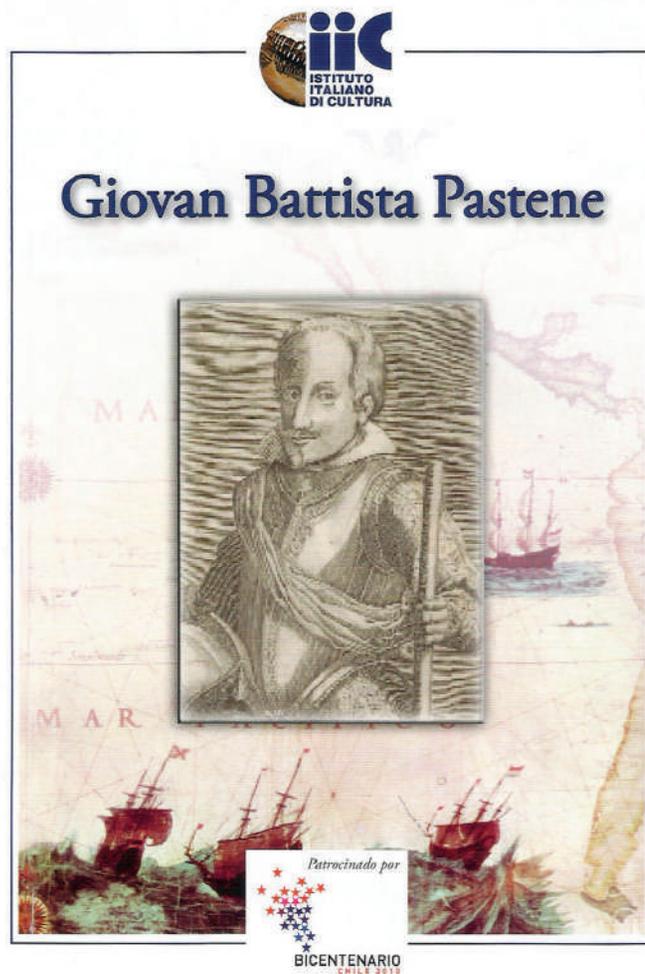
Quadro dipinto da Nicolás Stockar in memoria del 500 anniversario.

“Il lunedì 8 di settembre del 1522, calarono in fondo l'ancora vicini al porto di Siviglia, e poi scaricarono tutta l'artiglieria e i cannoni. Il martedì 9 tutti sbarchiamo a terra e tutti senza scarpe nei piedi, né gli stracci, con una candela in mano, uniti siamo entrati a visitare la Chiesa della madonna della Victoria per ringraziare e poi in un'altra chiesa, quella di Santa María la Antica, come era stata la promessa in tempi di angoscia e anche prima di salpare”.

2.

GIOVANNI BATTISTA PASTENE SOLIMANO

Ammiraglio del Pacifico, nato a Pegli, Genova nel 1507 e morto intorno al 1580. Figlio di Tommaso Pastene e Smeralda Solimano. Sposato con Ginebra de Seixas originaria delle Isole Canarie, con cui ebbe 5 figli. Nel 1525 inizia diversi viaggi verso l'America centrale e Panamá.



Copertina del libro "Giovan Battista Pastene" dell'Istituto Italiano di Cultura. 2009.

LA CONQUISTA DEL CILE: UNA "JOINT-VENTURE" UMANA ITALO-CILENA

Per chi ha in mente gli orizzonti mediterranei, sulle cui sponde si sono affacciate nel tempo civiltà, entità politiche, religioni, ed economie differenti; l'Oceano Pacifico con la sua deserta immensità indurrebbe a pensare a una relazione col nulla, a una distesa sulla quale non si poteva svolgere nessuna storia. Eppure, ci sono stati uomini nati sulle sponde del mare/lago Mediterraneo, che sono andati a vivere e ad agire al di là delle colonne d'Ercole, al di là dell'Oceano Atlantico, per misurarsi con un altro oceano, quello Pacifico, e con la storia, quella con la "S" maiuscola e sono riusciti a farla sul serio. Anzi, davvero si possono considerare a tutti gli effetti senza esagerare, fondatori del Nuovo Mondo e progenitori delle realtà sudamericane odierne.

È il caso per il Cile di Giovan Battista Pastene, un ligure di Genova nato poco dopo la l'impresa di un altro genovese, Cristoforo Colombo che, come sappiamo, "scoprì" l'America e che era ancora in vita, ai tempi eroici, turbinosi e terribili della Conquista.

Pastene se ne andò a Siviglia, diventato porto capolinea delle rotte per il Nuovo Mondo, e di lì, imbarcatosi per il Venezuela, diede inizio a una straordinaria avventura sulla costa americana del Pacifico.

La Repubblica marinara di Genova era all'epoca il più fedele alleato dell'Imperatore Carlo V, il cui grande grande Ammiraglio era il genovese Andrea Doria.

Leggendo le gesta di Giovan Battista Pastene nelle avvincenti pagine offerteci dal professor Mariano Gabriele, ne sono uscito con una convinzione: che la conquista spagnola del Cile avviata da Pietro di Valdivia, senza l'apporto decisivo di Pastene, assunto nel tempo, grazie alle proprie gesta, alla carica di Piloto Mayor del Mar del Sur (Ammiraglio del Pacifico in somma), non avrebbe potuto avere luogo. La storia del Cile spagnolo deve alla presenza dell'Ammiraglio genovese il fattore decisivo del suo sviluppo. Chi legge le pagine del professor Gabriele si renderà conto che non solo fu un contributo di perizia professionale ma anche di lealtà e di coraggio, in tempi in cui il richiamo dell'oro rendeva assolutamente superfluo qualsiasi richiamo alla moralità.

Il fallimento dell'insurrezione del fratello di Francesco Pizarro contro la Corona di Spagna trova la sua principale causa nella rettitudine morale di Pastene, che a rischio della propria vita seppe tener testa al rivoltoso e avvisare a tempo dell'accaduto Pedro De Valdivia, spagnolo che si trovava in Cile ignaro della situazione.

Pastene, sposato a una conterranea, una Giustiniani, diede vita a una discendenza cilena nel Nuovo Mondo e concluse la sua esistenza terrena dopo aver ricoperto le massime cariche pubbliche a Santiago. La sua casa si trovava nell'angolo della Piazza Maggiore di fronte alla Chiesa cattedrale, vicino al nuovo Municipio.

Concluse la sua vita in povertà, semplicemente perché non aveva reso l'oro un valore o un metro di giudizio per tutta la sua esistenza.

Curioso destino quello della memoria di Pastene, uomo di mare, il cui nome come "Capitan Pastene", invece di essere un ricordo delle sue avventure marittime, viene attribuito principalmente all'entroterra della VII regione cilena, più precisamente alla cittadina che una comunità di Italiani contadini immigrati agli albori del secolo scorso nell'anno 1904, con eroica tenacità hanno fondato dal nulla in una landa desolata. Eppure, un legame accumuna il genovese e quei contadini Emiliano Romagnoli di Pavullo, e Zocca provincia di Modena: quello del lavoro svolto all'insegna di un'esistenza refrattaria al facile denaro.

Oggi, passati pochi anni dal Bicentenario dell'Indipendenza cilena, mentre riflettiamo sul contributo che ha dato la nostra colonia italiana in Cile (pur considerando la vicenda storica dell'emigrazione dall'Italia di decine di migliaia di italiani in Cile, di cui oltre la metà erano proprio liguri) dobbiamo prendere coscienza che il contributo dell'emigrazione italiana a cavallo dei secoli XVIII, XIX e XX non è stato il punto di inizio della presenza italiana in questo Paese. Erano italiani molti marinai che, come il Pastene, nel Cinquecento aprirono le rotte costiere del Pacifico Meridionale, a tal punto che per quanto riguarda la conquista del Cile il capitale umano che si venne a costituire, consentitemi una metafora, una vera e propria "Joint-venture" che, seppur con una "ragione sociale" prettamente spagnola, ben può definirsi Italo Spagnola.

Sappiamo oggi, grazie alle sue stesse missive all'imperatore Carlo V, che l'avventura di Pedro De Valdivia e della sua incursione a Sud, non sarebbe stata possibile senza il fondamentale contributo in parallelo del capitano Pastene che rifornì costantemente la spedizione dal mare, sottraendola all'annientamento e procedendo poi al riconoscimento delle coste araucane e patagoniche da Magellano e Pigafetta e fondando varie città, tra cui Valparaiso e Valdivia, porti importanti ancora oggi.

Per tanto, più che riferirsi all'umile "bachicha de la esquina" per indicare le laboriose origini della nostra comunità in Cile, ben conviene tener presente le gesta e la tempra morale di chi, come Giovan Battista Pastene, contribuì a fondare il Cile moderno; con l'augurio che un giorno gli studenti delle scuole di questo Paese possano trovare nei libri di storia il nome di questo Italiano al fianco di quello di Pedro de Valdivia, come e quale parte integrante e ufficialmente riconosciuta nella formazione della Nazione e della coscienza nazionale cilena.

Fonte: parole di Paolo Casardi, Ambasciatore d'Italia in Cile, 20 ottobre 2009. Estratto dal libro "Giovan Battista Pastene" dell'Istituto Italiano di Cultura. Santiago, Stampa Imprenta Italiana Cannoni, 2009.

GIOVAN BATTISTA PASTENE SOLIMANO

A cura di Mariano Gabriele.

Già presenti a Rapallo e a Båvari, i membri della cospicua famiglia dei Pastene comparvero a Genova intorno al 1380, notabili della città iscritti nei registri della nobiltà e degli Anziani del comune: tra il 1391 e il 1429 se ne rintracciarono quattro con questo cognome. È a un Bonafide PASTENE, vissuto nel 1140 che accenna come suo antenato il navigatore di cui ci occupiamo. Furono notai, uomini d'affari, armatori di navi, nella Repubblica e nelle colonie del Levante: in Palazzo San Giorgio esiste la statua di un Domenico Pastene, la cui iscrizione, con riferimento a Famagosta, esorta a fare come lui il bene della patria.

Giovan Battista Pastene nacque a Genova o Pegli (in quel tempo tutti i nati del circondario venivano iscritti nel medesimo registro) da Antonio e da Smeralda Solimano. Ancora molto giovane cominciò a solcare il Mediterraneo sulle navi della famiglia, coltivando per anni una grande esperienza che, insieme all'innata perizia nautica, ne fece molto presto uno dei maggiori conoscitori dell'Arte della navigazione.

Ma il mediterraneo di Pastene non era quello del passato. Nel secolo XV, dopo 50 anni di sosta per il disastro di Ankara contro i Mongoli del 1402, l'espansione dell'impero turco aveva bloccato gli scali di transito del Mediterraneo orientale che avevano assicurato per secoli lo snodo marittimo alle vie carovaniere per l'Asia. Al crollo dei commerci con l'Asia venne a sommarsi l'aumento della domanda di metalli preziosi per alimentare le zecche, impegnate a coniare monete in quantità crescente per le nuove esigenze dell'economia. Poiché l'oro dell'Africa era insufficiente e sempre più costoso, bisognava cercarlo altrove. Le scoperte di Colombo definirono la direzione dell'Occidente, dove il destino della Spagna come grande potenza avrebbe attinto rapidamente, con i conquistatori, una straordinaria dimensione imperiale.

Giovanni Battista Pastene era l'ultimo discendente della sua illustre famiglia, e anche questa mancanza di legami lo aiutò nella decisione presa poco più che a vent'anni, di trasferirsi a Siviglia, spagnola, dove andò a vivere nel quartiere genovese de la Mar. Vi era una scuola di piloti creata dopo un editto reale del 1508 che preparava i navigatori per le Indie, ed è molto probabile, come ritiene la professoressa Silvana Fosatti Raitieri dall'Università di Genova, che il giovane Pastene la frequentasse, deciso com'era a partire per il nuovo Mondo.

Pastene nel 1534 a 27 anni, si imbarcò infatti nella spedizione di Gerolamo de Orta, diretta al golfo di Paria nel Venezuela. Il giovane italiano si distinse subito come navigatore e come combattente, tanto che gli venne affidata una nave d'avanguardia per esplorare le Piccole Antille, alcune delle quali egli stesso scoprì. Nello stesso periodo anche Pedro de Valdivia, dopo aver servito l'imperatore Carlo V in Europa, arrivò in Venezuela in qualità di capitano e passò poi in Perù nel 1536, l'anno successivo Francesco Di Pizarro lo manderà a "conquistare e popolare" il paese cileno.

Pastene, intanto, giunse a Panamá dove conobbe Pizarro. I due simpatizzarono e il conquistatore si persuase di avere incontrato “un capitano di qualità eccezionale”, il migliore tra tutti gli uomini di mare presenti sulla costa del Pacifico. Durante la terza spedizione peruviana il genovese lo seguì e assicurò la difesa della costa e l’approvvigionamento per mare agli spagnoli facendo capo a Tumbas nel 1536, poi sempre più a sud fino ad Arica nel 1542. Costruito un veliero, il San Pedro, condusse a termine con esso ogni tipo di operazione di sostegno marittimo senza contrasti poiché li Incas peruviani erano solo pescatori. Più tardi sbarcò e seguì Pizarro all’assedio di Cuzco e a Lima, riportando nei combattimenti diverse ferite. Nominato dapprima pilota con carico di Capitano dal Mare del Pacifico Meridionale, titolo solo a lui concesso, benché straniero, per il valore e la capacità dimostrati.

Ma nuovi problemi incalzavano, poiché di Valdivia non si avevano più notizie. Il viceré Cristoforo Vaca di Castro incaricò il Pastene di andare alla sua ricerca e di soccorrerlo, autorizzandolo al contempo a “scoprire e prendere possesso di tutto il litorale australe e delle navi che colà incontrasse, fino allo stretto di Magellano; e di vigilarlo in modo da opporsi a ogni atto di pirateria o di sbarco che, segretamente, l’armata di Francia stesse preparando per impossessarsi del Passaggio a Valparaiso”. Nel luglio del 1544 la nave San Pedro portava anche un carico del valore di 15000 pesos, in parte di proprietà di Vaca de Castro, in parte dello stesso capitano. Ci volle però un mese affinché Valdivia, lontano dal mare, avesse notizia dell’arrivo del veliero e si avvicinasse al litorale.

L’incontro fra i due, che Valdivia colloca all’inizio del settembre 1544, fu molto positivo e gettò le basi di una leale amicizia reciproca che sarebbe durata fino alla morte del conquistatore.

È significativa la prima presentazione del navigatore italiano fatta dal Capitano Generale all’imperatore Carlo V: *“Il capitano pilota e signore della nave San Pedro si chiama Giovanni Battista Pastene, genovese, uomo molto pratico in altura e nelle cose della navigazione, fra i migliori di coloro che esercitano tale professione in questi mari; persona di grande onorabilità, lealtà e sincerità”*.

Quella impressione favorevole trovò sempre conferma; ecco cosa lo stesso ebbe a scrivere all’imperatore anni dopo:

*“Sua Maestà Carlo V,
Conoscendo la volontà con cui il Capitano Giovanni Battista Pastene era venuto e si era offerto di servire Vostra Maestà e me nel suo nome cesareo, e l’autorità che aveva come pilota e la sua prudenza ed esperienza nella navigazione di questo mare e scoperte di nuove terre e tutte le altre parti che si richiedevano per ciò che conveniva al servizio di Vostra Maestà e per il bene di tutti i vassalli e di questa terra, lo feci mio luogotenente generale in mare, mandandolo poi a scoprire centocinquanta o duecento leghe dalla costa verso lo Stretto di Magellano, e ho portato lingue da tutto ciò”*.

Pedro de Valdivia, rappresentante del Re di Spagna, fondatore di Santiago del Nuevo Extremo, attuale Santiago, capitale del Cile. Ottobre, 1550.

Questo vuol dire essere meritato e nominato in realtà Ammiraglio del Pacifico, ben a ragione Camilo Branchi osserva che quell’incontro “rimane memorabile nella storia del Cile poiché segna la definitiva presa di possesso, da parte Corona di Castiglia, di quella regione che Filippo II, in un momento di buon umore, elevò a Regno del Cile, unica fra le terre dei continenti americani”.

Quando la nave San Pedro gettò l’ancora per la prima volta nella baia di Valparaiso, gli uomini di Pastene rimasero incantati dalla bellezza straordinaria dei luoghi, tanto che furono loro, marinai e soldati, a chiamare “Valle del Paradiso” quella contrada stupenda. Secondo il libro “Marinai di Italia” editato nel 2001 da Giovanni Severino, nelle sue prime dieci pagine si riferisce a Pastene come un grande: “L’ammiraglio Giovan Battista Pastene, un genovese alla scoperta dei mari del sud”.

Benché 8 anni prima Juan Di Saavedra vi avesse promosso un primo insediamento, la fondazione della città viene attribuita al navigatore genovese dall’iscrizione che accompagna la sua statua nel municipio di Valparaiso, in data 3 settembre 1544, prima della partenza per il suo primo viaggio verso il sud.

Lo storico spagnolo Gongora De Marmolejo usa un’immagine felice per descrivere la forma del Cile, “de la manera de una vaina de espada, angosta y larga”, ed è sul bordo occidentale di questa singolare e unica al mondo striscia di territorio che corre lungo la costa del Pacifico cileno, che si svolse l’opera d’esplorazione di Pastene. L’Ordine di Valdivia lo mandò a esplorare il litorale e a prendere possesso fino al limite 41° 20’ di latitudine Sud, concesso dall’imperatore al governo del Nuovo Extremo. Alla fine dell’agosto 1544 l’ammiraglio aveva a Valparaiso, oltre al galeone San Pedro, anche una seconda unità, il Santiaguillo, arrivato dal Callao in Perù per le rotte costiere. Fu deciso di usarlo per trasferire rinforzi al rio Maule, mentre la nave San Pedro avrebbe svolto la missione più importante nel mare meridionale. Le due navi partirono dopo una solenne cerimonia, nella quale Valdivia nominò l’ammiraglio “Governatore del Mare” e gli affidò lo stendardo imperiale affinché lo facesse garrire sulle nuove terre in segno di conquista; sulla nave maggiore presero posto anche il capitano Gerolamo de Alderete e Quiroga con i loro uomini. Il galeone seguì una rotta la più possibile al largo, senza perdere di vista il profilo litorale, in modo che il veliero sfruttasse al meglio i venti del Cile dal Sud verso il Nord. Anche grazie a questo buon vento fu scoperta in poco tempo l’isola di Juan Fernández, e così in due settimane raggiunse il limite di latitudine prescritto e il 17 settembre si ancorò in una baia ampia, cui venne dato il nome di baia di San Pedro. I marinai europei erano arrivati nel paese delle oche selvatiche chiamate Cauquenes nella lingua locale, ancora oggi sono così chiamati il paese e la loro popolazione. Oltre questo punto le carte spagnole indicavano una costa fantastica incurvata a est, ma della quale non si avevano altre informazioni attendibili.

Nel 1989 S. Fossati Raitiero scrive in “Giovanni Battista Pastene, un genovese alla conquista del Cile”, che nella lettera del 20 agosto 1545 da Valdivia a Carlo V, a Gonzalo Pizarro e al Consiglio delle Indie, viene detto che le carte spagnole erano sbagliate e che per poco Pastene non si perse.

La mattina del giorno dopo l’arrivo, l’ammiraglio scese a terra con gli uomini armati, celebrò solennemente la presa di possesso del territorio in nome dell’imperatore, facendola proclamare a Gerolamo di Alderete. Basandosi su documenti dell’archivio di Siviglia, il Branchi descrive così la cerimonia:

“Prima di sera riprese la via del ritorno, portando con sé gli indigeni che erano stati utilizzati per la cerimonia. Quattro archibugieri agguantarono altrettanti indiani d’ambo i sessi e li tennero fermi davanti al capitano, che sguainò la spada e dando colpi a destra e sinistra, asportando ramaglie dagli alberi, gridò tre volte la formula di pragmatica per cui prendeva possesso della terra e il vassallaggio degli abitanti a nome del capitano Generale e per lui a nome di sua Maestà il Re di Spagna, quindi, composta una croce con due rami incrociati e ripulito dall’erba il suolo, s’inginocchiò baciandolo e bevve alcuni sorsi d’acqua fluviale mentre, unitamente a lui, Pastene e gli astanti intonavano il salmo della resa di grazia all’Altissimo”.

Dopo questo si navigò in prossimità della terra così da individuare più agevolmente i luoghi più importanti, nei quali ripeté, senza incontrare opposizione, il rito della presa di possesso. Lungo i circa 1200 chilometri della rotta costiera fondò la città di Valdivia, non lontano dal limite meridionale raggiunto, e individuò gli ancoraggi di Lebu, Arauco e Tacahuano, gli estuari dei fiumi Imperiali e Bio Bio, tutti luoghi nei quali sarebbero sorti centri abitati importanti, le isole Moche, isola Santa María, Isola Quiriquina. Lungo il viaggio osservò i promontori e gli altri punti notevoli che caratterizzavano la topografia del litorale, utili come riferimento per successive navigazioni, e diede loro un nome che è rimasto nel tempo fino a oggi. Infine, negli ultimi giorni di settembre era di nuovo a Valparaiso.

Valdivia si complimentò con lui e gli annunciò che la missione successiva sarebbe stata al Callao. La situazione cilena, con le difficoltà crescenti della guerra araucana, aveva indotto il Capitano generale a chiedere aiuti in Perù, e poiché si rendeva conto che senza oro non avrebbe ottenuto uomini di rinforzo, raccolse il ricavato di 9 mesi di lavoro delle miniere, circa 66.000 pesos, vi raggiunse altri valori suoi e di altri spagnoli, e incaricò Pastene di trasportare con la sua nave al Callao i capitani Alonso di Monroi che doveva proseguire per la Spagna a contattare l’imperatore, e Antonio De Ulloa con dell’oro per il vice Re. Valdivia si rendeva conto che per ottenere i soccorsi sperati non sarebbero servite lamentele o grida di aiuto, ma l’Oro, dimostrazione concreta che anche nel paese meridionale se ne trova in abbondanza e che quindi valeva la pena non lesinare gli sforzi.

Il giorno 4 di settembre del 1545 la nave San Pietro salpò dalla La Serena, diretta rapidamente a Callao. A bordo, oltre all’equipaggio e all’ammiraglio, c’erano alcuni mercanti, tra i

quali un altro italiano, forse ebreo, tale Elia di Genova. Pastene non immaginava che avrebbe rivisto il Cile dopo più di due anni, né lo immaginava Valdivia che aspettava Monroi di ritorno entro 7 o 8 mesi.

Il 24 di settembre del 1544, quando la nave giunse a destinazione in Perù, i nuovi arrivati trovarono il paese sconvolto dalla ribellione di Gonzalo Pizarro, fratello del Conquistatore assassinato, che si era sollevato in armi contro la lontana Corona di Spagna e aveva ucciso il Viceré. Disponeva della maggiore forza armata in loco e da Quito governava il Perù come un possedimento personale. Ad aggravare la situazione i suoi luogotenenti spadroneggiavano sul territorio al servizio dei propri interessi. All’arrivo a Callao, il San Pedro fu sequestrato e Pastene tenuto prigioniero a bordo perché aveva rifiutato di aderire alla rivolta e si era dichiarato neutrale in attesa di ordini dal suo Capitano generale. Il Monroi, che già durante il viaggio si era ammalato, morì sei giorni dopo e Ulloa passò agli insorti, proponendo loro di organizzare una spedizione da lui stesso guidata che aveva lo scopo di sorprendere ed eliminare Valdivia per proseguire senza di lui la conquista dei nuovi territori. In questi frangenti l’ammiraglio fu ripetutamente minacciato di morte e di confisca dei beni da parte di Lorenzo Aldana, cugino di Ulloa e luogotenente del Pizarro, se avesse osato di uscire da Lima. Tuttavia, Pastene appena poté, andò a Quito per difendere il suo superiore da Gonzalo e ottenne che la spedizione contro Valdivia venisse sospesa; ma quando ritornò al Callao, Ulloa era già partito, portandosi via anche il Galeone dell’ammiraglio. Allora il genovese allestì un altro veliero, il Santiago, e partì all’inseguimento disperato, con poche provviste; forzando le vele raggiunse le due navi del traditore all’altezza di Coquimbo, poco a sud di quella Serena che aveva lasciato più di due anni prima. Mantenendosi sopravvento rispetto alle navi di Ulloa, eluse i tentativi di catturarlo, ucciderlo o affondargli la nave, e sfruttando la sua maggiore abilità nell’arte della navigazione, si liberò delle imbarcazioni avversarie passando loro davanti e lasciandole sempre più indietro finché lo persero di vista. Cogliendo ogni filo di vento, spinse la malridotta nave Santiago, alla massima velocità possibile e il 1° dicembre del 1547 prese terra a 12 miglia da Valparaiso, affamato e in condizioni precarie, ma in tempo.

Valdivia aveva atteso con ansia notizie che non erano mai arrivate. Fatta riprendere l’estrazione dell’oro, nel settembre 1546 aveva fatto partire per il Perù un altro messaggero, Juan Davalos, con altri 60.000 pesos: Ma il tempo passava e non arrivava nessuna informazione. Erano trascorsi 13 mesi dalla partenza di Davalos, quando finalmente:

“Il pilota e capitano Giovanni Battista Pastene è tornato dal Perù, molto bisognoso di viveri, su una nave che non portava altro che il suo scafo, senza nemmeno un peso di merce, o altro che valesse. Essendo senza speranza di rivederlo, avendo per certo, siccome erano partiti da queste provincie e non ne avevo sentito parlare, che la nave e tutto era andata perduta ed era annegata, quando la vidi, ne presi tanta gioia che mi vennero lacrime al mio cuore. Dicendo che era ben venuto, l’ho abbracciato domandando la causa di tanto ritardo e come e dove erano rimasti gli amici che aveva portato”.

Questo è il testo scritto da Pedro De Valdivia a Carlo V nel 15 ottobre del 1550. Tutta la vicenda sottolineò il coraggio, le qualità morali e la lealtà dell'ammiraglio italiano Pastene, non disponibile a barattare con ricchezze e onori la parola data. A tal proposito non c'è che da sottoscrivere il Branchi:

“Pastene aveva dimostrato coi fatti che non l'oro era la sua meta, ma che gli bastava l'onore e la gloria sia come navigatore che come militare, di servire l'Imperatore e il suo Capitano Generale. E quella sua inflessibile condotta lo pone storicamente al di sopra di quegli avventurieri che guardavano il Nuovo Mondo come preda da sfruttare e verso i quali egli sempre dimostrò il suo implacabile disprezzo”.

Le notizie dal Perù indussero Valdivia a pensare che il diavolo si fosse impadronito di quella provincia e di coloro che vi si trovavano e a farli prendere la decisione di partire subito per porsi al servizio del nuovo viceré contro la ribellione di Pizarro e recuperare il paese all'imperatore. Durante la sua assenza, il comando sarebbe stato esercitato da Francesco di Villagra in terra e dal Pastene in mare. Alla partenza vi fu un episodio destinato ad avere degli strascichi: il Capitano Generale, convinto di fare gli interessi del suo sovrano, aveva messo insieme una notevole quantità di oro, di cui solo una parte era sua: 40.000 pesos appartenevano a altri spagnoli, per lo più mercanti, che avrebbero dovuto imbarcarsi con lui per il Perù; ma li attendeva una delusione e una beffa poiché Valdivia, dopo averli riuniti a terra per un banchetto, uscì con un pretesto, si imbarcò di nascosto e partì. Le reazioni furono violente, favorite anche dagli almagristi che soffiavano sul fuoco: vi furono imboscate di soldati. La città di Serena fu incendiata e distrutta, i tumulti si estesero a Santiago e altrove. Pastene dovette intervenire per calmare gli animi esagitati promettendo (non si sa se fosse sua o del Capitano generale l'idea) che l'oro estratto dalle miniere sarebbe andato a risarcire progressivamente il danno. La personale autorevolezza e la considerazione universale di cui godeva l'ammiraglio favorì l'opera di mediazione da lui condotta nella veste di Cabildo (sindaco) della città. Valdivia ebbe pieno successo in Perù, sconfisse Gonzalo Pizarro, che fu ucciso insieme ad alcuni dei suoi luogotenenti, e ristabilì l'indipendenza del paese dalla Corona di Spagna, rappresentata dal nuovo viceré Pietro de la Gasca. Da questi, sfruttando il momento favorevole, giunsero i rinforzi tanto sperati e la nomina a governatore e Capitano Generale di tutte le province del “Nuevo Extremo”. Di ritorno, ricostruì La Serena e riorganizzò il territorio da lui controllato sul piano militare e civile, in vista di nuove imprese.

Valdivia aveva infatti in animo di riprendere l'avanzata verso sud per ampliare il “Nuevo Extremo” sotto il suo comando. Partì ancora convalescente, all'inizio del 1550, con 200 uomini armati a piedi e a cavallo: ma alla macroscopica sproporzione numerica di cui soffriva nei confronti degli indigeni araucani si sarebbe gradualmente aggiunta l'insufficienza di tattiche contro le scorrerie, che non bastavano più per tenere a freno l'avversario meglio armato rispetto al passato e più agguerrito e deciso sotto il comando di Lautaro.

Pastene disponeva di una galea e di un brigantino (Pastene lo chiama “Galeoncino”), con cui seguiva l'avanzata per mare, vigilando il litorale, assicurando i rifornimenti per la più agevole

via marittima e fortificando i punti critici della costa. Il capitano Generale guidava la marcia per la via terrestre al fiume Bio Bio, sottovalutando forse le difficoltà: all'altezza di quel corso d'acqua, il 24 di gennaio, la resistenza degli indigeni divenne più consistente, anche se gli spagnoli riuscivano ancora a respingere gli assalti. Un mese dopo Valdivia ordinò al tenente general del mare Pastene, in posizione sulla costa, di cercarlo nei pressi del Bio Bio e Pastene lo raggiunse al forte in cui i conquistatori erano asserragliati: in quella occasione scrisse il capitano generale: “ci rallegriamo che gli indigeni siano disanimati”. La presenza delle navi forniva l'opportunità di cercare rifornimenti alimentari altrove e di trasportarli sul posto, missione che Valdivia affidò per tre volte al suo fido uomo di mare, che riuscì sempre a procurarseli e a farli arrivare a destinazione.

In una di queste spedizioni si verifica un episodio controverso e riferito in modo diverso dai vari cronisti; lo sbarco sarebbe avvenuto secondo Vivar, autore della “Cronica de los Reinos de Chile”, sull'Isola Santa Maria, di fronte a Arauco. Pastene trattando con alcuni capi avrebbe ottenuto poco cibo, per cui dovette sbarcare con uomini armati, ma fu respinto dagli indigeni e dovette fuggire riuscendo a rimediare a fatica poche provviste. Invece lo storico Marino de Lobera riferisce che: “ripiegarono su un'altra isola dove, con un interprete, convinsero gli indigeni a fornire loro del cibo... Ottenute vettovaglie in abbondanza, ingannarono gli indios e portarono via a forza uomini e donne col solo motivo di dare male in cambio di bene secondo le consuetudine dei conquistatori”.

A parte questo singolo episodio, di poco conto nella storia di una conquista sanguinosa, è utile rilevare la discordanza delle fonti su molti accadimenti, elemento che induce a prendere con cautela i racconti a noi pervenuti. È comunque verosimile che la guerra di Arauco abbia dato modo a Pastene di esplorare e conoscere meglio la costa già scoperta nel viaggio di ritorno dal Parallelo 41° nel 1544, e che egli si sia spinto avanti nelle acque meridionali fino ad approdare nell'Isola di Mocha, ricca di granturco e di fagioli. Fondò, il 9 di febbraio 1552, la città di Valdivia, dotata di un buon porto collegato al mare dal fiume Tolten, e da questa città, una spedizione raggiunse la regione dei laghi ai piedi della Sierra. Valdivia insisteva per ottenere da Carlo VI l'autorizzazione ad allargarsi fino allo Stretto di Magellano, dove Pastene non era arrivato nel 1544. La spedizione ebbe luogo nel 1553 e il Vivar, che vi prese parte, dovrebbe sapere come andarono le cose. Due navi (secondo la sua narrazione) si trasferirono a Valdivia, da dove salparono in ottobre dirette a mezzogiorno ed esplorarono le baie della costa e gli arcipelaghi antistanti fino alla prima settimana di dicembre. Il 9 entrarono nello stretto, ma dopo un giorno la nave ammiraglia si fermò per una avaria, mentre l'altra imbarcazione, condotta da un capitano spagnolo, si inoltrò nel canale per vari giorni, esplorandone l'accesso occidentale. Non sappiamo se Pastene fosse sulla nave ammiraglia o su un'altra, ebbe però notizia dell'impresa, a differenza di Pedro de Valdivia che trovò la morte per mano degli araucani nel gennaio 1544.

La fine del suo Capitano Generale e amico, con cui aveva condiviso sogni, imprese e pericoli, rappresentò per il navigatore italiano una svolta decisiva nella vita; i disagi e gli strapazzi di un'esistenza avventurosa vissuta senza risparmio si facevano sentire, come pure i postumi delle ferite: si sentiva invecchiato. Lo disgustava inoltre la contesa civile che agitava il Regno,

scosso dalle rivalità di coloro che si contendevano la successione. Scelse una condotta di neutralità attiva, tesa a salvaguardare la città senza compromettere sé stesso, né lo Stato: “Aveva appreso per indole naturale e per la lunga esperienza a non partecipare a fazioni e a tener lontani quelli avventurieri che tendevano al comando senz’altra dote che l’intrigo e la prepotenza e si lasciò guidare solo dal retto intuito e dal giuramento di lealtà che lo legava alla maestà dei sovrani regnanti. Il suo obiettivo era riuscito partecipando attivamente ai consigli del cabildo sia come reggente, sia come Sindaco (alcalde), o presidente”. Tra il 1548 e il 1568 resse per almeno sette volte (in altri atti del comune, si dice undici consecutive) il cabildo e fu alcalde della città nel 1564 e nel 1568; in questi anni dedicò più tempo che nel passato alla mai abbandonata attività commerciale.

Il 24 aprile 1557 giunse a La Serena il nuovo governatore, García Hurtado de Mendoza, spagnolo figlio del viceré del Perù, che riconobbe i meriti di Pastene, lontani e recenti e volle onorarlo nella città di Santiago, confermandogli il titolo di “Primo Ammiraglio del Mare del sud”. Inoltre, gli chiese ancora uno sforzo, che l’uomo di mare genovese disciplinatamente si apprestò a compiere: una nuova spedizione diretta al territorio che Pastene aveva già toccato nel 1549, quando era giunto fino all’arcipelago dei Chonos prima di essere richiamato. Erano terre ricche di foreste e di oro e non erano troppo lontane; risalendo un fiume emissario di un lago interno, si trovò un passaggio che venne percorso anche dal governatore che seguiva l’ammiraglio e che li condusse nel 1558 a una grande baia a ridosso della cordigliera, il golfo di ANCUD, da dove ci si immetteva nel golfo di Corcovado (l’uno e l’altro cosparsi di arcipelaghi) lungo una rotta protetta dal lato dell’oceano dalla grande isola di Chiloè. Fu questa l’ultima esplorazione dell’ammiraglio italiano: aveva 51 anni, ma erano 51 vissuti nel XVI secolo, ed era tempo per lui di tirare i remi in barca.

Si stabilì definitivamente a Santiago, occupandosi dell’amministrazione pubblica e della propria attività mercantile. Amava il Cile e condivideva il giudizio che Valdivia aveva espresso a Carlo V nell’agosto 1544:

“Questa terra è tale che per vivere e perpetuarsi, non esiste di meglio al mondo... vi sono quattro mesi d’inverno, non di più... tutto il resto del tempo c’è un sole così bello che non è necessario avvicinarsi al fuoco”.

Dalla stirpe ligure, Capitán Pastene aveva tratto la figura alta e imponente e univa alla dote personale del coraggio trascinatorio la capacità di ottenere dai sottoposti, con la sola presenza, disciplina e spirito di sacrificio, qualità che ebbero grande importanza nella riuscita delle sue imprese.

Esperienze e letture rendevano interessante la sua conversazione. Non ebbe la “bramosia del metallo dorato”, sebbene attendesse e sperasse, come altri di lui più famosi, le ricompense promesse che non arrivarono mai. Non dispose quindi mai di grandi ricchezze, ma ebbe abbastanza per condurre una vita agitata: la ripartizione di terre (encomienda) gli consentivano di mantenere “la sua casa” (riferì Valdivia) con la signorilità e il prestigio propri di persona di

alto lignaggio”, e Alonso de Miranda: “viveva con molto splendore essendo reputato uno dei magnati del Regno”. Non trattava però nessuno dall’alto in basso, ma cercava, da vero signore, di mettere a suo agio qualsiasi interlocutore avesse. A causa della sua natura generosa, che lo condusse ad armare a sue spese le navi e reparti combattenti e accogliere a braccia aperte alla sua tavola qualunque compagno d’armi, consumò il suo patrimonio, tanto che negli ultimi anni dovette ricorrere al credito e (a quanto dice uno dei figli) “morì povero e indebitato”. Aveva sposato nel 1544 una discendente dal ramo genovese dei Giustiniani, Ginevra de Seijas, da cui ebbe cinque figli; non più italiani, ma cileni, i quali godettero della patria che l’ammiraglio aveva scelto per loro. Il primogenito capitano Tommaso combatté per trent’anni contro gli araucani e diviene poi, sulle orme del padre, presidente del Cabildo di Santiago; Pietro fu capitano e successivamente governatore a Villarica; Giovanni frate Francescano e priore del convento di Valdivia; Francesco grande avvocato in Perù e poi tenente general del regno; Anna Maria, sposa del capitano Diego Morales, e si stabilì a La Serena.

Capitan Pastene non fu il solo italiano presente in Cile nel secolo XVI. Alla cerimonia di nomina a Capitano Generale di Pietro di Valdivia erano presenti anche i capitani marittimi Vincenzo Pasquale Genovès e Giovanni Zurbana, che il Branchi ritiene maltese, “i quali velieri di loro proprietà avevano seguito per mare la spedizioni terrestri”. Un probabile parente della moglie di Pastene, fu Gian Ambrogio Giustiniani di Genova, l’uomo più ricco del tempo, costruì una nave a Panamá ed esercitò con crescente successo il commercio marittimo sul litorale del Pacifico, stabilendosi in Cile. A Valparaíso approdò definitivamente un altro uomo di mare ligure: Giovanni Battista di Chiavari, sulla riviera del levante. A Lima, Perù venne a morire Battista Nanni, capitano marittimo conosciuto sulle rotte del Mare del sud. Per la loro eccellenza nell’arte della navigazione, gli italiani furono i più numerosi e i più ricercati tra i pochi stranieri che gli spagnoli ammisero nel Nuovo Mondo, e pare eloquente che una delle isole Galapagos fosse chiamata allora Genovesa, certo in omaggio al suo ignoto scopritore ligure.

Ma erano anche soldati ammirati per il loro coraggio e il loro valor militare. È comune incontrare, nelle cronache delle guerre cilene, prodi combattenti italiani come il napoletano Giovanni Andrea, chiamato l’Ercole della Conquista e cantato da Ercilla nel libro di poemi “La Araucana”; il senese Agamennone Nelli, che Valdivia citò come uomo valoroso e nominò Alferes General del Regno; e ancora Vincenzo Monti, cugino del Papa e il chierico Luigi Bonifacio, che attraverso le schiere degli assediati indiani per portare due barili di polvere agli spagnoli assediati nel forte di Talcahuano. L’elenco continua con Guglielmo e Antonio de Nizza, Lorenzo Genovese, Giovanni Elia, Pietro Stefano, Gian Ambrogio Scalafrana, Gian Battista Garibaldi, e ancora un ligure Antonio Fereccio, Matteo Genovès, Antonio Gavaro di Genova, Giovanni Buffardi e Vincenzo da Lipari e questo quando in Cile non si contava che un migliaio di Europei. Con i discendenti di costoro i nostri casati aumentarono e fu così che il Cile vanta la più antica collettività italiana dell’emisfero americano quando ancor non esisteva la capitaneria di Rio de la Plata nel Centro America si iniziava la tratta dei negri. Gioaquin Santa Cruz così commenta la nostra partecipazione negli Annali dell’Università di Santiago: i figli e nipoti degli italiani occuparono nei secoli XVI e XVII i posti più eminenti nell’esercito, nella società, nella Chiesa e nella magistratura del Cile.

Nel proclama del marinaio italiano Salvatore Castiglia che segna la nascita della Marina Siciliana di Garibaldi si legge: “Quando noi marinai solcavamo con orgoglio i mari del nuovo mondo, ci ricordavamo che ciò era dovuto all’audacia, alla scienza italiana; ma un pensiero ci scoraggiava: che il grande navigatore, (Pastene) per non avere una patria grande e potente, fu costretto a servire una potenza straniera”.

Questo non accade agli italiani che vennero in Cile agli albori della Conquista perché furono cileni subito, trovando una patria che avrebbe proclamato l’indipendenza ben prima di quella italiana. All’origine delle decisioni che cambiarono la vita di questi uomini e della loro discendenza c’era il respiro di un sogno, non un freddo raffronto di convenienze. L’atto di fede compiuto si trasformò in amore esplorando la terra nuova e combattendo per averla: piace così immaginare l’impetuoso prorompere di questi sentimenti nel cuore di Capitan Pastene come in quello degli altri italiani, durante le notti di navigazione e di veglia davanti alle coste cilene, nel silenzio mosso del mare.

Fonte: testo a cura di Mariano Gabriele. Estratto dal libro “Giovanni Battista Pastene” dell’Istituto Italiano di Cultura. Santiago, Stampa Imprenta Italiana Cannoni, 2009.



SANTIAGO NEL 1600



Planimetria di Santiago nel 1600 secondo uno schizzo di Tomás Thayer Ojeda nell'anno 1830.

Nel registro dei residenti di 1552, si trovava la casa di Pastene e la sua famiglia. Nella facciata al nord della Cattedrale.

Oggi, dopo cinque secoli, spesso si sentono persone che portano il cognome Pastene. Alcuni sono medici, agronomi, musicisti, marinai, militari e professori. In alcuni casi, il cognome è cambiato da Pastene a Pasten.

In Cile ci sono strade, monumenti e una piazza in sua memoria. A Santiago, c’è la strada *Almirante Pastene* nel comune di Providencia e la via *Juan Bautista Pastene* al comune di Vitacura. A Valparaíso, c’è un monumento al Parco Italia in via Pedro Montt. Infine, alla città di Valdivia c’è la *Piazza Pastene*.

Il più iconico, per la sua storia e particolarità è il paese “Capitán Pastene”, al comune di Lumaco, nella nona regione dell’Araucanía, che ha compiuto 120 anni dalla sua fondazione il 2024.

Fonte: elaborazione di Pietro Alfonso Bianchini, 2024.

3.

VITTORIO CUCCUINI NANNELLI



Nacque nel 1862 a Firenze, e morì di infarto il 29 giugno del 1906. Sarto di mestiere, sposa Virginia Anchini e nel 1889 lasciano l'Italia con i loro figli Gustavo e Agnese (Inés) e in Valparaiso nacque Angelo Cucuini. Fondatore della Croce Rossa nel Cile al porto di Punta Arenas, il 18 dicembre 1903 e poi a Valparaiso, Antofagasta, Los Andes, Santiago, etc.

Sbarca a Punta Arenas dopo aver vissuto a Valparaiso qualche tempo, poi viaggia a Mendoza e poi a Buenos Aires. Seguendo il consiglio di uno amico di cognome Lepori, scende per la seconda volta a Punta Arenas nel 1899, è stato un esempio d'uomo, leader nell'incoraggiare e creare l'associazione "Corpo di Soccorso di Naufraghi di navi sullo Stretto di Magellano", che ancora oggi lo considera suo fondatore. Così presto sono state fondate altre associazioni nei porti del Cile al Nord a Tocopilla, Valparaiso e oggi 2023... semplicemente non c'è città dove non ci sia un'associazione di soccorso Croce Rossa.

Emigrato in Cile, è considerato il fondatore della Croce Rossa Cilena. Originario della Toscana, lasciò la sua terra natale nel 1889 con sua moglie Virginia e due figli, per raggiungere l'Argentina. Dopo essersi spostato in diverse località argentine, raggiunse l'Uruguay ed infine il Cile, dove si stabilì nella città porto di Punta Arenas, nella regione delle Magellane, dove trovò una numerosa comunità di connazionali emigrati. In questa città stabilì un'attività di sarto e si inserì completamente nella società cilena. All'età di quarantuno anni ebbe l'idea di fondare un'associazione di mutuo soccorso per le persone meno abbienti e soprattutto per i numerosi italiani che continuavano ad affluire nella città. Insieme ad altri cittadini cileni ed alcuni immigrati che accolsero la sua idea, diede vita il 18 dicembre 1903 al "Cuerpo de Salvavidas y Guardias de Propiedad", considerato antesignano dell'odierna Croce Rossa Cilena. Il Corpo era una sorta di milizia composta di volontari, che si occupava di assistenza alla popolazione e di vigilare in difesa dei cittadini e di cui Vittorio Cucuini Nannelli venne proclamato Capitano. La volontà del suo fondatore era però di orientare l'associazione verso la pubblica assistenza e istituì il primo servizio di trasporto malati in ambulanza della città e del paese.

Vittorio Cucuini Nannelli morì la notte del 30 giugno 1906 colto da un colpo apoplettico durante le ricerche di una donna dispersa a causa di una tempesta di neve.



Monumento in memoria a Vittorio Cucuini, davanti alla Croce Rossa di Punta Arenas, Cile.

Fonte: Siti internet: <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-publicos/victorio-cucuini-n>, <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-93126.html>, <https://www.italianosenchile.cl/magallanes-punta-arenas/personajes/1889-vittorio-cucuini-nannelli.html>.

4.

GIUSEPPE RONDIZZONI CANEPA

Giuseppe Rondizzoni Canepa, nato a Mezzano di Parma il 14 maggio 1776 e morto a Valparaiso il 24 maggio 1866.



Quadro rappresentando a Giuseppe Rondizzoni Canepa. Esposizione di ACHLART (Artisti Italo-Cileni), opera di Lucia Vitagliano Pulgar, 2015. In questo quadro sono presenti due bandiere: quella cilena e quella italiana. A destra in basso, le navi della Squadra della Marina Militare Cilena guidate dall'ammiraglio lord Cochrane. A sinistra, c'è in verde la figura dell'isola di Chiloè. Nel 1826, Rondizzoni insieme al generale Bulnes hanno lottato per lasciare fuori agli spagnoli dall'isola, nella quale sono stati per quasi tre secoli. La mano destra di Rondizzoni è in una posizione che simboleggia il suo passato come noto militare di Napoleone prima di venire in America.



Quadro del Museo di Parma Glauco Lombardi, donato dal presidente cileno Arturo Alessandri a Parma nel 1925 del pittore Guillermo Grebe Larrain.



La medaglia di Napoleone il 5 di giugno 1815 "Croce di Cavaliere Legion d'Onore", dal pittore Gil de Castro e disponibile al Museo Storico Nazionale del Cile Piazza Maggiore di Santiago.

Viene dall'Emilia, cioè da una terra che ha dato molti eroi alla causa della libertà e dell'indipendenza dei popoli, il famoso – in Cile – patriota e generale Giuseppe Rondizzoni. Figlio di Giovan Battista Rondizzoni e di Rosa Canepa, una famiglia nobile di ottima fortuna e posizione sociale, il futuro eroe cileno nacque a Parma nel 1788. Vissuto nel periodo in cui la città emiliana era governata dalla dinastia dei Borbone, Giuseppe Rondizzoni, di credo liberale, nel 1807 si arruolò volontario nella Guardia Imperiale, il meglio dell'esercito napoleonico. Prese così parte ai più importanti combattimenti della Grande Armée, conseguendo il grado di Capitano Aiutante Maggiore e la Croce della Legion d'Onore. Ferito durante la battaglia di Murviedo nel 1808, nel 1812 prese parte alla campagna di Russia, nel 1813 a quella di Germania, nel 1814 fu presente sui campi di battaglia della Francia. In seguito all'abdicazione di Napoleone, Rondizzoni si ritirò in Alsazia, pronto però a partecipare alla campagna "dei cento giorni". Caduto per sempre l'Impero napoleonico, in difesa del quale si era distinto per eroismo a Wagram, Dresda, Lipsia, Magdeburgo e nell'epilogo di Waterloo, l'ufficiale non rinunciò alla vita militare.

Rientrato in patria, fu ammesso nel Reggimento di Maria Luisa con il grado di cadetto. Ma fu esperienza breve. Nel 1816, stanco della monotona vita provinciale e disperando di ottenere nuovi onori militari nel suo Paese e in Europa, Rondizzoni rifiutò l'offerta di prestare servizio in favore dell'Austria. Rivolse così lo sguardo oltre Oceano, recandosi prima negli Stati Uniti e poi in America latina, che da qualche anno respirava il vento della libertà.



Quadro che mostra la presenza di Rondizzoni nell'1826 nella liberazione di Chiloé nella battaglia navale con il colonello Bulnes poi generale e Presidente del Cile.

A Filadelfia, Rondizzoni conobbe il generale cileno José Miguel Carrera, che era stato uno degli eroi della "Vecchia Patria", così come fu chiamato il Cile fra gli anni 1811 e 1814. Il Carrera, audace ed energico uomo d'armi al quale si deve la prima Costituzione cilena, aveva concluso nel 1811 la rivolta armata contro la Spagna in soli venti giorni, ma presto, entrato in contrasto con i suoi rivali politici, era stato costretto ad abbandonare il Paese.

Nel 1815 viaggia verso gli Stati Uniti, da dove trova, per consiglio del presidente, Giuseppe Rondizzoni e altri napoleonici. Imbarcatosi poi alla volta di Buenos Aires nel dicembre 1816, Rondizzoni raggiunse in seguito Mendoza. Qui si aggregò alla gloriosa spedizione, capeggiata dai generali José de San Martín e Bernardo O'Higgins, che, attraversate le Ande, diede inizio alla riconquista del Cile. Dopo aver preso parte alla vittoriosa battaglia di Chacabuco del febbraio 1817, nel giugno seguente Rondizzoni fu incorporato a tutti gli effetti nell'esercito del Cile. Nominato maggiore del secondo battaglione di fanteria, partecipò alle varie battaglie che contrapposero i cileni agli spagnoli del generale Osorio, fortemente deciso a riconquistare l'antico possedimento. Fu ferito e reso inattivo per un periodo in occasione della disfatta cilena a Cancha Rayada, nella notte del 19 di marzo 1818 a pochi giorni dall'Indipendenza.



Quadro che rappresenta la battaglia di Cancha Rayada e il salvataggio di O'Higgins. Marzo, 1818.

Rondizzoni seppe guadagnarsi l'ammirazione dei suoi compagni d'armi, al punto che lo stesso comandante Blanco, (poi primo Presidente del Cile) abbracciandolo gli disse: "Voi siete stato l'eroe di questa giornata".

Ferito gravemente durante la stessa battaglia, l'italiano non ebbe modo di partecipare alla vittoria finale dei cileni sugli spagnoli, avvenuta a Maipù il 5 aprile dello stesso anno. Raggiunta l'indipendenza, Rondizzoni fu accolto a Santiago da eroe. Al suo valore rese omaggio uno dei più grandi artisti dell'epoca, il pittore José Gil de Castro, che nel 1819 gli dedicò un olio su tela che ancora oggi si ammira presso il Museo Histórico Nacional di Santiago. Entrato in contrasto con O'Higgins, Rondizzoni abbandonò l'esercito dopo la condanna a morte dell'amico Carrera nel settembre 1821. Rientrato nel servizio attivo nel 1823, dopo l'abdicazione di Bernardo O'Higgins, scongiurò, nel 1824, nella Piazza d'Armi di Santiago, lo scoppio dell'ennesima rivoluzione conservatrice. Prese, quindi, parte alle varie campagne

per la liberazione del Perù dagli spagnoli e in seguito fu capo di una divisione del corpo di spedizione che, al comando del generale Ramon Freire Serrano, liberò Chiloé nel gennaio 1826. Il Rondizzoni fu quindi coinvolto nello scontro che contrappose i costituzionalisti ai conservatori rivoluzionari di Joaquin Prieto. Dopo la battaglia di Lircay 1830 fu costretto all'esilio, ritirandosi dapprima in Perù e dopo a San Salvador.

Fece ritorno in Cile solo nel 1839, circa dieci anni dopo. Nel 1842, sotto la presidenza di Manuel Bulnes, Rondizzoni fu nominato Governatore del porto di Constitución, promosso Generale di brigata l'anno seguente, mentre nel 1849 fu eletto Governatore di Talcahuano. In seguito, fu Prefetto, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito nel 1851 e Intendente di varie province e persino Ministro di Stato. Collocato a riposo nel 1861, l'ormai anziano generale cileno si ritirò a vita privata in Valparaíso, la città più italiana del Cile. Ripresa, nel 1865, la guerra contro la Spagna, l'eroico generale offrì ancora una volta la sua opera, volendo seguire il figlio Francisco, tenente dell'Armata imbarcato sulla corvetta "Esmeralda". Ma la morte arrivò il 23 marzo 1866: l'anno in cui l'amata e lontana Italia affrontava la terza guerra d'indipendenza per la conquista del Veneto.

Il generale Rondizzoni rivive ancora oggi nel ricordo della sua patria adottiva, che gli ha dedicato vie, piazze e monumenti e persino un'opera fortificata del porto di Talcahuano. Molti anni dopo la sua morte, la Società Scientifica Cilena donò al Comune di Parma, quasi a volerlo ringraziare per aver offerto al Cile uno dei suoi eroi più puri, un busto in bronzo che lo raffigura. Ma non è questa la sola opera che lo ricorda a Parma, poiché nel Museo Glauco Lombardi, di via Garibaldi 15, è esposto, nella Sala Toschi, un olio su tela di autore anonimo, nel quale Rondizzoni è raffigurato con la fiammante uniforme dell'esercito del Cile.

Esiste un libro dedicato a Rondizzoni anche grazie alla coincidenza che suo genero è stato il grande editore e storico Cileno José Toribio Medina che ha scritto sulle sue opere e vita a fine del 1880.

Fonte: compilato di fotografie di Pietro Alfonso Bianchini a Esposizione di ACHLART al Museo Storico Militare del Cile il 2015 e interviste a discendenti di Rondizzoni, specificamente a Silvana Rondizzoni. Alcuni testi estratti da Radio Emilia Romagna, a cura di Claudio Bacilieri.

5.

GIUSEPPE GRANDI



Immagine della copertina del libro "Historia de la Familia Grandi en Chile" scritto da Raúl Grandi Crisosto.

GIUSEPPE (JOSÉ) GRANDI SI CHIAMAVA IL NONNO

Don Eugenio Grandi Medanich nacque il 30 novembre 1843 nelle vicinanze della città portuale di Fiume, situata nel Golfo del Quarnero nell'estremo nord dell'attuale Repubblica di Croazia, più precisamente nella città di Bakar (Buccari in italiano), voce che tradotta dal croato allo spagnolo significa "rame".

Era il figlio legittimo del matrimonio di Dominici Aloysius Grandi e Pasqualina Medanich (citazione dalla voce nel Libro dei Battesimi della Parrocchia di Bakar, datata 2 dicembre 1843). I genitori di Eugenio si erano sposati il 19 aprile 1841 nella parrocchia di Villa Goich Santa Bárbara nella città di Kostrena (distante pochi chilometri dalla città di Bakar). Suo padre Domingo Aloysius Grandi, figlio di José Grandi, era originario della città di Venezia in Italia, presumibilmente nato alla fine del 1807 o all'inizio del 1808.

José si chiamava il nonno di Eugenio, e questa è la storia della discendenza dei "Tanos" che si stabilirono nei territori meridionali del Cile come si può leggere nei paragrafi seguenti.

Eugenio Grandi Medanich, sotto la protezione della sua famiglia, ricevette fin da giovanissimo addestramento navale e già in piena adolescenza partì per mare viaggiando attraverso l'Europa, l'Africa e l'Asia. In uno dei suoi numerosi viaggi arriva in Sud America dove vi si stabilirà.

Grazie alle indagini che sono state svolte, è stato accertato che don Eugenio Grandi Medanich è arrivato in Cile giovanissimo (a 20 o 21 anni) nel 1865 o 1866 circa e lo fa come membro dell'equipaggio di una nave mercantile. Decise di rimanere e vivere in Cile e di svolgere il suo mestiere di marinaio, dopo diversi anni di permanenza come emigrante residente finì per prendere la decisione di formare una famiglia e stabilirsi definitivamente. Recenti indagini sono giunte ad informarci che una delle sue residenze più lunghe ha avuto luogo nella città di Coronel, Ottava Regione del Cile, distante 30 chilometri dalla città di Concepción. Lì incontrò quella che alla fine fu la sua prima moglie e madre di una grande prole.

Assunto da una nuova compagnia di navigazione di cabotaggio a Valparaíso, di proprietà dell'imprenditore Antonio Bafico, il suo primo mandato lo mise in rotta per la città di Callao (Perù) al comando della nave "Barca Eulogio Altamirano" (battente bandiera cilena con 12 membri dell'equipaggio a bordo) il 6 febbraio 1879, due giorni dopo aver ricevuto la sua nomina ufficiale a "Capitano della Marina Mercantile del Cile". Non c'è precisione sulla data del suo ritorno ad Ancud. Quello che si sa è che, dopo il suo ritorno in Cile, viene riassegnato al comando di una nuova nave, con la quale -alla fine- sarà presente nella storia della Guerra del Pacifico. Infatti, il 9 settembre 1879, entrò nel porto di Valparaíso con un carico di legna proveniente da Ancud dopo 17 giorni di navigazione, questa volta al comando della "Barca Balbina" (bandiera italiana), di 563,62 tonnellate, iscrizione n. 248, codice segnale n. 268, con un equipaggio di undici uomini, di proprietà dello stesso imprenditore marittimo Sig. Antonio Bafico.

Questo certificato è prova del suo lavoro ed è stato rilasciato a Valparaíso il 31 gennaio 1879 da Don Antonio Bafico. Il contenuto (testuale) dice quanto segue:

"Certifico che il Cap. E. Grandi ha navigato con le mie navi per venti mesi con mia piena soddisfazione e continua i viaggi con altre mie navi, ritenendolo pienamente idonea a compiere il suo destino nella fede del sottoscritto", firmato da Antonio Bafico.

Don Eugenio contrasse il suo primo matrimonio il 24 luglio 1874 nella parrocchia di San Pedro e Colcura nella città di Coronel, (all'età di 29 anni), con la signora Avelina Gajardo Neira di nazionalità cilena, che in quel tempo aveva 18 anni, nata all'incirca nel 1857, nella città di Concepción, e figlia del Sig. Juan Gajardo e della Sig.ra Cornelia Neira. Ebbero 8 figli tra il 1876 e il 1890.

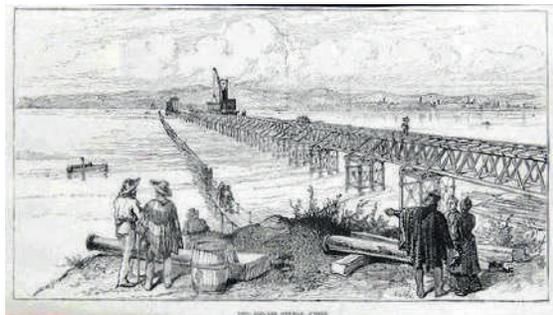
Don Eugenio fu padre di altri 2 figli nati fuori dal matrimonio, che riconobbe e dei quali vi sono anche numerosi discendenti.

Doña Avelina Gajardo Neira morì nella città di Puerto Montt alle dieci del mattino del 18 febbraio 1892 con soli 35 anni di vita.

Recenti indagini hanno portato a precisare che, fino all'inizio dell'anno 1879, don Eugenio fu assunto dalla compagnia di navigazione "Compañía de Buques", che per 5 anni (dal 1874) gli aveva affidato il comando della fornitura guatemalteca nota come "Barca Flamenco" (con a bordo un equipaggio di 12 uomini), per trasportare legna dalla città di Ancud al porto di Valparaíso. Il 30 gennaio 1879, dopo 9 giorni di navigazione sotto il comando di questa nave, arrivò a Valparaíso. Sarebbe stato il suo ultimo viaggio come Capitano di questa disolta Compagnia.

Il Governo dell'epoca, per esigenze derivate dalla guerra tra Cile e la confederazione Perù-Bolivia, tramite l'Intendenza Generale dell'Esercito e della Marina, incaricò la Barca Balbina, di sostenere le operazioni navali della Marina Militare nel teatro delle operazioni in Cile settentrionale. La prima destinazione della nave fu il porto di Antofagasta, verso il quale salpò sotto il comando del capitano don Eugenio Grandi M., il 10 settembre 1879. Ad Antofagasta si unì alle navi mercantili che si unirono allo Squadrone di Guerra, che si preparava a compiere una delle operazioni militari più importanti del conflitto armato, lo sbarco a Pisagua, che sarà in definitiva il primo sbarco anfibio di truppe nella storia dei conflitti armati in America Latina, e l'inizio della campagna di terra delle forze cilene eserciti. Date le caratteristiche della nave, la sua missione era trasportare armi, rifornimenti e rifornimenti dal sud del Cile al teatro del conflitto, facendo scalo in tutti i porti che richiedevano supporto logistico per le truppe di occupazione.

Il contratto della Barca Balbina al servizio del Governo del Cile durante il conflitto durò fino al 28 aprile 1880, periodo in cui avrebbe svolto diverse missioni a sostegno delle forze di terra, opera che don Eugenio seppe svolgere con efficienza al servizio della causa patriottica nel conflitto con le nazioni sorelle del Perù e della Bolivia. Dopo questa incursione nella guerra, tornerà nell'area di Chiloé e Puerto Montt dove continuerà a fornire servizi di trasporto di legname nella zona centrale del paese sulla stessa nave con cui ha fornito aiuto alle forze di occupazione cilene. Rimarrà in queste funzioni per poco più di otto anni.



Don Eugenio Grandi M., in quegli anni non lavorò solo come capitano di navi mercantili. Infatti, tra il 1889 e il 1890, Don Eugenio lavorò come Direttore Amministrativo del personale alla costruzione del ponte ferroviario sul fiume Bío Bío che la società inglese “The Arauco Company Limited” costruisce per unire Concepción con le città e paesi sull’altra sponda del fiume Bío-Bío; ponte che ha cambiato la posizione di isolamento della città di Coronel. Durante questo periodo Don Eugenio visse nella città di Concepción, effettuando periodici viaggi nella città di Puerto Montt dove viveva la famiglia.

“Questo [documento] certifica che il Capitano Eug. [Eugenio] Grandi è stato assunto dalla Compagnia Arauco (“Arauco Company Ltda.”), nella costruzione del ponte Bío-Bío per un anno fino al completamento dei lavori, in qualità di vicedirettore lato San Pedro. È stato costantemente responsabile dei libri contabili, del tempo e della direzione del personale sotto il Direttore Locale e ha spesso avuto il controllo completo durante l’assenza del manager. Sono molto soddisfatto della sua capacità, energia e tenacia nello svolgere i suoi compiti e posso consigliarlo per qualsiasi posizione. Edward Mauby capo ingegnere.” Traduzione di Enrique Grandi Sánchez.

Don Eugenio tornò tra i suoi, e dopo questa incursione prese di nuovo sotto il suo comando navi mercantili. Fu assunto dagli uomini d’affari marittimi di Puerto Montt dalla ditta “Oelckers Hermanos”, che gli commissionarono il comando della barca “Tenglo”, compiti che svolse per tre anni e fino al 1893. Da quell’anno comandò il vaporetto “Iquique”.

Don Eugenio Grandi Medanich, come risulta dalla registrazione del matrimonio n. 2 anno 1897 nel registro civile di Puerto Montt, si risposò all’età di 52 anni alle 17:00 del 2 gennaio 1897 nella casa di don Juan Antonio Cameron Lorca (fratello della sposa) nella città di Puerto Montt con “Nonna Tatito” Doña Avelina del Tránsito Cameron Lorca. Originaria di Lebu, nata il 14 agosto 1879 e battezzata nell’oratorio provvisorio di Santa Marta de Lebu

l’8 novembre 1879 con il nome di Avelina del Tránsito, era figlia di don Juan José Cameron Cárdenas e di Doña Delina Lorca Puentes, (i genitori della sposa si erano sposati nella parrocchia di Santa Marta de Lebu nel 1870).



I coniugi Grandi e Cameron, nel 1898 si trasferirono e si stabilirono nella città di Punta Arenas, su richiesta di un nuovo lavoro che don Eugenio accettò di svolgere nei pressi di quella città meridionale del Cile. Da questo legame nascono anche dei discendenti, si sa di tre figlie nate vive, la maggiore nata morta nella città di Talcahuano, e le restanti due sono nate a Punta Arenas.

Il 16 maggio 1898 il capo della “sezione fari”, con lettera ufficiale n. 337 e con lettera indirizzata al Comando Generale della Marina, chiese e propose la nomina a nuovo Guardiano delle “Islotes Evangelistas Lighthouse” il funzionario don Eugenio Grandi, che ha descritto come “una persona che soddisfa le condizioni necessarie per l’adempimento di tali obblighi”. Il giorno successivo, cioè il 17 maggio, il Contrammiraglio della Marina Sig. Enrique M. Simpson si rivolge al Ministro della Marina chiedendogli di emanare il rispettivo Decreto di Nomina, considerando che il nuovo Guardiano ha dovuto imbarcarsi sull’“Escampavía Yáñez” il 24 maggio nella città di Punta Arenas al faro di Islotes Evangelistas.

Il 24 maggio 1898, il Sig. Eugenio Grandi Medanich fu nominato Capo Custode del Faro presso lo storico ed emblematico Faro Islotes Evangelista costruito alla foce dello Stretto di Magellano che conduce all’Oceano Pacifico, e assunse le sue funzioni lo stesso giorno. Ricoprì la carica per un periodo di 2 anni 3 mesi e 16 giorni.

Don Eugenio Grandi Medanich, secondo l'atto di morte n. 159 anno 1900 del Registro Civile di Punta Arenas, si spense in quella città meridionale del Cile alle 23:00 di lunedì 10 settembre 1900, all'età di cinquantasei anni. A quel tempo, ricopriva la carica di "Chief Guardian of the Isloles Evangelista Lighthouse". Al momento della sua morte, il suo indirizzo era registrato in Calle Aconcagua s/n° a Punta Arenas, e la causa della sua morte fu un cancro gastro-epatico. Le sue spoglie riposano nello storico cimitero della città di Punta Arenas.

Un eterno faro brilla dalle cornici del tempo e dello spazio in quelle latitudini dove la luce abbraccia la notte e segna un orizzonte che si raggiunge dopo la vita. Il Vecchio Capitano, con migliaia di ore di navigazione attraverso mari inospitali e oceani del Pacifico, che nei suoi ultimi anni finì in una lanterna incastonata nella roccia marina per spegnere la sua vita nell'area geografica del mondo che più somiglia al caos della creazione, continua a dare ordini da poppa a prua e da dritta a babordo, controllando il numeroso equipaggio che negli anni è germogliato e che già copre una parte importante del cielo della casata "Grandi". Come "Patrono della Barca", veglia sull'eredità del suo sangue dall'oltretomba, anche quando chi di noi lo porta e lo sente scorrere nelle vene non ne percepisce la presenza.

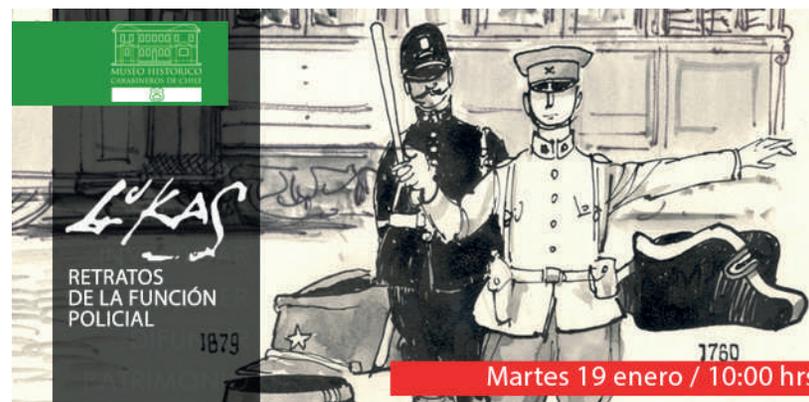
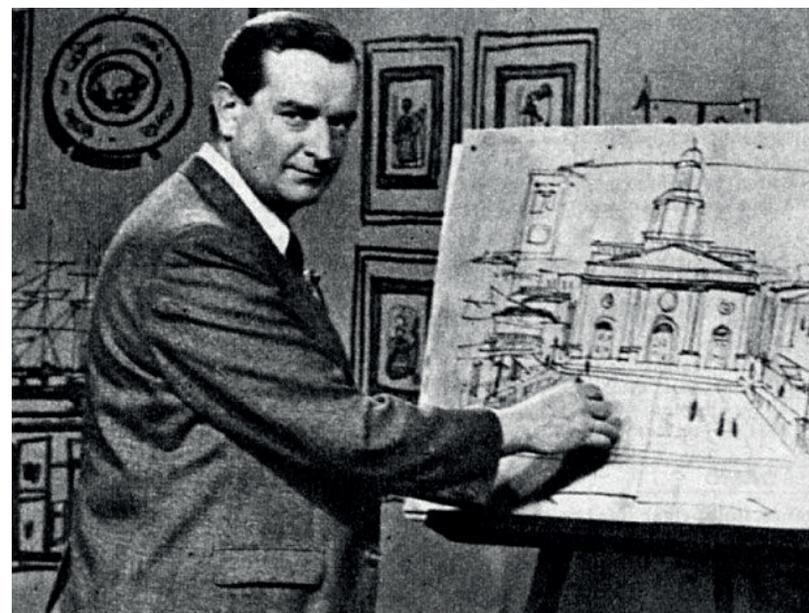
Grazie, ovunque la tua anima navighi, per averci dato la vita "Vecchio Lupo di Mare", "Old Sea Wolf".

Fonte: Libro familiare "Historia de la Familia Grandi en Chile" scritto da Raúl Grandi Crisosto, nipote di Giuseppe Grandi. 2011.

6.

RENZO PECCHENINO RAGGI

Renzo Pecchenino Raggi, nato a Ottone provincia di Piacenza 1934 ER, morto a Valparaíso nel febbraio 1988.



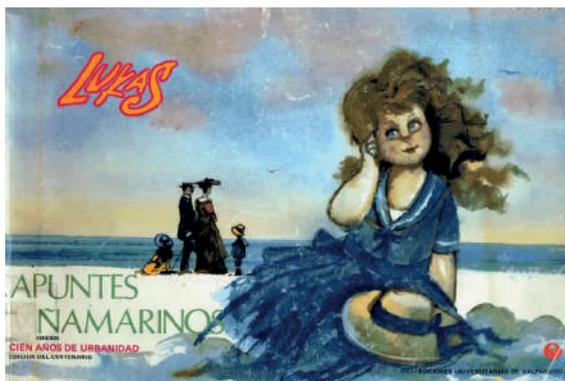
Due iniziative sono state organizzate dalla “Fundación Lukas” nel mese di settembre per continuare a diffondere l’opera di Renzo Pecchenino in arte “Lukas”, giornalista, disegnatore e caricaturista nato nel 1934 e morto nell’88. Emigrato in Cile da Ottone, in provincia di Piacenza, quando aveva soltanto un anno di età, Lukas si stabilì con la sua famiglia a Valparaíso, dove ha studiato presso la Scuola Italiana della città. Ha poi proseguito gli studi iscrivendosi alla facoltà di architettura, per intraprendere una carriera che inseguito avrebbe dovuto lasciare a causa della morte del padre.

Nel 1958 ha iniziato a disegnare illustrazioni e caricature per importanti riviste sotto il nome di “Lukas”, lavoro che ha continuato a svolgere per tutta la vita collaborando con giornali di Santiago, Valparaíso e anche con alcuni magazine degli Stati Uniti e del Brasile.

Ogni giorno sorprende i suoi lettori con caricature che prendevano spunto dall’attualità politica ed economica e dalle notizie dei giornali. I suoi disegni, venati di fine umorismo, più che un’immagine di una situazione particolare, sono dei veri e propri ritratti dell’identità cilena.

Lukas ha avuto successo anche nel mondo della pubblicità e della letteratura. Ha pubblicato volumi che raccolgono la storia e le immagini quotidiane di Valparaíso, Viña del Mar e della società cilena, sempre corredati con le sue magnifiche illustrazioni.

Renzo Pecchenino è stato premiato dal Circolo della Stampa di Valparaíso, dalla Società Interamericana della Stampa e nel 1981 ha ricevuto il Premio Nazionale di Giornalismo in Cile. Nel 1987, un anno prima della sua morte, lo Stato cileno gli ha concesso la “nazionalità per grazia” come riconoscimento al suo apprezzato lavoro.



In settembre, la Fundación Lukas ha lanciato una nuova edizione del libro “Señoras y Señores” (“Signore e Signori”), pubblicato per prima volta nel 1962 con i migliori disegni apparsi sui giornali all’inizio della sua carriera. A Santiago è rimasta aperta per oltre un mese una mostra con più di 200 opere, alle quali si aggiungevano documenti sulla sua vita e gli omaggi resigli da diversi caricaturisti cileni.

A Valparaíso, la Casa Mirador de Lukas, sede della Fundación Lukas, ha un’esposizione permanente della sua opera e funziona anche come centro culturale per riunioni e mostre.

Fuente: Fundación LUKAS e discendenti di Renzo Pecchenino a Valparaíso.

VECCHIA EMIGRAZIONE BIOGRAFIA CULTURA ARTE

Lukas, nome d’arte di Renzo Pecchenino, è stato l’umorista più famoso del Paese. Nato a Ottone in provincia di Piacenza nel 1934, l’anno dopo seguì la famiglia nell’emigrazione in Cile.

Giorno dopo giorno Lukas conquista i lettori, porge loro lo specchio degli amori, delle avversioni, dei caratteri di un’intera città. Le sue vignette sono ospitate anche su La Segunda e su La Nación di Santiago, La Estrella sempre di Valparaíso, Squire negli Stati Uniti e O’ Cruzeiro in Brasile; ma è Rivista della domenica del giornale, a rappresentare al meglio la sua opera di illustratore, umorista, pittore, giornalista. I critici parlano di “occholino della complicità” per evidenziare la capacità di Lukas di coinvolgere il lettore, di renderlo partecipe del suo pensiero e portano come esempio il disegno intitolato Cile, in cui si vede un albero frustrato da un vento fortissimo, che resta saldo e ringrazia il tempo inclemente per averlo aiutato a piantare profonde radici.

Nel 1977 dalla sua penna nasce un nuovo personaggio, Don Memorario, che nelle animate conversazioni con il suo amico Florencio Aldunate mette a fuoco i segreti dell’anima cilena, di questo Paese appartato, un po’ ombroso, dall’umorismo inventivo, capace di dribblare le parole e le apparenze per appoggiarsi sui doppi sensi. Il “Bestiario del Reyno del Chile”, apparso per la prima volta nel 1972, raccoglie il picaresco bestiario di Lukas, sorta di trattato di fisiognomica dove metamorfosi e incroci animali, vegetali e umani danno vita al gran teatro del mondo su cui si agita la nazione cilena. Sono appunti rapidi, a china, olio, acquerello, con il lapis intinto nello humour, quelli che Lukas ha lasciato in questo e negli altri libri che raccolgono la sua opera, come i già citati “Apuntes Porteños” del 1971, gli “Apuntes Viñamarinos” del 1974, “Contando a Chile” e il primo in assoluto, “Señoras y Señores” del 1962, una selezione dei disegni pubblicati su La Nación di Santiago e La Unión di Valparaíso.

Viña del Mar è la spiaggia di Valparaíso, la cittadina dei divertimenti che fa pensare a una Rimini del Cile. Gli “Apuntes Viñamarinos” con il loro taglio architettonico raccontano la trasformazione del vecchio villaggio in stazione balneare alla moda. La modernità a Viña del Mar arriva con la ferrovia, e poi con le vecchie automobili “los cacharros”, parcheggiate per un aperitivo sul lungomare, dove sfilano le ragazze che vogliono farsi ammirare e passeggiare i signori eleganti con bastone e cappello. Tutto è documentato nelle belle immagini di Lukas che si sfogliano come un album dei tempi andati.

Emigrato negli anni Trenta dalla provincia di Piacenza, il disegnatore Renzo Pecchenino – in arte Lukas – è diventato l'umorista più famoso del Paese sudamericano al punto che lo Stato gli ha concesso la nazionalità "per grazia", il più alto onore riservato a uno straniero. Morto nel 1988, una Fondazione prosegue la sua opera.

Fonte: Materiale prodotto all'interno del progetto culturale "Casa della memoria dell'emigrazione dell'Emilia-Romagna" promosso dalla Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo e realizzato in seguito alla richiesta dei giovani correghionali nella Conferenza di Buenos Aires del 2007.



Fonte: Articolo di Claudio Bacilieri dedicato a Renzo Pecchenino, tratto dalla Rivista ER n°2/2009. Articolo completo al sito internet: <https://www.migrer.org/assets/Uploads/ER2009lukas-2.pdf>.

7.

VITTORIO MONTIGLIO



Monumento Vittorio Montiglio, Scuola Italiana Vittorio Montiglio, Santiago del Cile.

L'ASTIGIANO CILENO VITTORIO MONTIGLIO

La storia di Vittorio Montiglio sembra ispirata alla novella "Dagli Appennini alle Ande" dal libro "Cuore" del De Amicis, letta però in senso inverso. Un giovane patriota italiano che va dal Cile all'Italia per arruolarsi e sarà il più giovane decorato con Medaglia d'Oro al Valor Militare tra le Truppe Alpine. Bisogna però fare un passo indietro e ricordare che anche il Piemonte, di cui la famiglia di Vittorio era originaria, è stato per decenni terra di emigrazione, in particolare dalle campagne. Fu la fillossera, malattia che causava la morte delle viti, a costringere decine di migliaia di famiglie contadine a cercar fortuna all'estero.

I flussi migratori si impennarono tra gli ultimi anni dell'Ottocento e la Prima Guerra Mondiale. Le destinazioni dei piroscafi che partivano, soprattutto da Genova e Napoli, erano il Nord e il Sud America, altri anche più lontano in Australia. Tra il 1900 e il 1930 lasciarono l'Italia 4 milioni e mezzo di persone. Da Casorzo, un paese del Monferrato dove l'uva tipica è la dolce malvasia, prese la via delle Americhe anche la famiglia Montiglio. Padre, madre e 4 figli.

Il nonno rimase a mandare avanti gli interessi di famiglia e seppe solo per lettera, nel 1903, della nascita del nipotino Vittorio. Il ragazzo crebbe in Cile a Valparaiso, porto sul Pacifico, in una famiglia che mantenne un forte e patriottico legame con l'Italia. Angelo Montiglio, il padre divenne anche Console d'Italia a Valparaiso e allo scoppio della guerra nel 1915 i suoi due figli maggiori Umberto e Giovanni si arruolarono e tornarono in Patria.

Umberto fu ferito al fronte e perse un occhio. Le loro lettere dalle trincee, dirette alla famiglia in Cile, infiammarono il giovane Vittorio che a soli 14 anni tentò una prima volta di imbarcarsi per l'Italia. Ci riprovò con documenti falsi, che ne attestavano la nascita nel 1899 e dopo 45 giorni di navigazione, come mozzo di bordo, arrivò a Genova.

Il ragazzino riuscì avventurosamente ad arrivare a Casorzo dove il nonno lo accolse con sorpresa. Vittorio era robusto e più alto della media. Al Distretto militare di Casale Monferrato, dove si presentò volontario lo arruolarono nel 7° reggimento alpini di stanza nella vicina Canelli, un reparto territoriale. Vittorio però scalpitava, nella sua giovanile irruenza voleva vivere la vita al fronte, come i fratelli. Venne accontentato. Si stavano costituendo i reparti degli Arditi e servivano energie nuove. È l'inizio di una carriera militare che lo porterà alla Medaglia d'Oro tra le Truppe Alpine.

È la motivazione ufficiale della medaglia a racchiudere l'epopea di colui che fu definito "l'eroe fanciullo":

"[...] Nascondendo colla prestantza del fisico la giovanissima età, si arruolava nell'Esercito, e, dopo ottenuta l'assegnazione ad un reparto territoriale, per sua insistenza, veniva trasferito ad un reparto alpini d'assalto, ciò che era nei suoi sogni e nelle giovanili speranze. Sottotenente a quindici anni, comandante gli arditi del battaglione Feltr, partecipò con alto valore ad azioni di guerra, rimanendo ferito. Di sua iniziativa abbandonava l'ospedale per partecipare alla grande battaglia dell'ottobre 1918, nella quale si distinse e fu proposto al valore.

Tenente a sedici anni, fu inviato col reparto in Albania, dove, in importanti azioni contro i ribelli, rifulsero le sue doti d'iniziativa, non fiaccate dalle febbri malariche dalle quali venne colpito. Nella stessa località, salvando con grave rischio un suo soldato pericolante nelle insidiose correnti del Drin, dava prova di elevata sensibilità umana e di civili virtù. Magnifica figura di fanciullo soldato, alto esempio ai giovani di che cosa possa l'amore alla propria terra. Italia-Albania, giugno 1917 - giugno 1920".

Vittorio Montiglio, dopo la guerra si sposò, partecipò all'avventura di Fiume con i Legionari di Gabriele d'Annunzio e si iscrisse ai Fasci di combattimento. Voleva diventare pilota dell'Aeronautica, ma morì in un incidente d'auto vicino a Roma, nel novembre 1929. Ebbe funerali di Stato. D'Annunzio ne scrisse l'epitaffio "fu tradito dalla sorte virile". A Vittorio Montiglio, che sarà ricordato anche durante l'Adunata di Asti, è intitolata la più importante scuola italiana di Santiago del Cile, dove insegnò per anni la sorella Mafalda e un suo busto è a Roma nei giardini di Villa Medici.



Bronzo a Vittorio Montiglio, Scuola Italiana Vittorio Montiglio, Santiago del Cile.
Fotografia di Pietro Alfonso Bianchini Blamey.

Fonte: Libro "Scuola Italiana-Cento anni di cultura e integrazione", Editoriale Antàrtica, 1991.



STORIA DI RENATO CALATRONI, IL PIACENTINO CHE SCOPRÌ L'ACQUA NEL
DESERTO PIÙ ARIDO DEL MONDO

II.

TESTIMONI, FAMIGLIE E PERSONAGGI
CONTEMPORANEI

“Questo mucchio di parole sorge dai pensieri lasciateci in piccoli quaderni dal nostro caro nonno, crediamo il primo Calatroni arrivato nel Cile, che, attraverso essi, pretendeva farci conoscere i suoi sentimenti, il suo modo di essere, la sua vita. Una vita intensa, ricca di emozioni diverse. Tanti momenti di dolore, di assenze, di solitudine che finirono quando in Cile nacque la sua propria famiglia. In essa, nell'intimità e con tanta forza, nostro nonno fu capace di trasmetterci che questo nucleo doveva essere la cosa più cara e più importante per i figli e per i nipoti.

In queste righe sono plasmate i fatti più significativi della sua vita in Cile e i motivi che lo fecero scegliere questo lontano paese, un territorio che lo accolse generosamente e che lui riuscì ad amare attraverso la gente e che gli permise di lasciare delle testimonianze in opere da lui gestite in diversi luoghi del Cile e che si mantengono finora, a beneficio di migliaia di persone.

Giulio Renato Calatroni Bortolotti nacque a Roncarolo di Caorso, a Piacenza, il 14 settembre del 1926, circondato da un paesaggio contadino, descritto da lui come una zona di splendida vegetazione che tutto copre nella sua amata Pianura Padana, vegetazione formata soprattutto dalla abbondante produzione di uva, di grano, di frutta, bonificate e “benedette” con le acque dell'imponente Po.

Gli sforzi dei suoi genitori Alberto ed Emma fecero che gli anni d'infanzia di nostro nonno e dei suoi fratelli maggiori, non fossero completamente minacciati dalla mancanza di cibo e di altri bisogni, scarsità dovuta ai difficili momenti economici che attraversava l'intera Europa.

A questo punto, ci permettiamo di trascrivere le parole utilizzate da Gianfranco Scognamiglio, che narrò parte della vita di nostro nonno sul giornale Libertà di Piacenza.

“Finita la Scuola Elementare, frequentò a Piacenza quella preziosa scuola di avviamento professionale che portava il nome di Spartaco Coppelotti. Ottenuta la licenza, fu ammesso ad un corso biennale per tecnici perforatori. Il primo corso, teorico, si svolse alla Coppelotti. Il secondo, pratico, nel cantiere dell'Agip a Podenzano. I suoi lavori svolti già da adolescente nella ditta “Massarenti” nella quale svolgeva l'attività di perforatore nella ricerca di petrolio e di gas metano sommati agli studi di specializzazione, erano i primi passi che lo avviavano alle opere che più tardi svolgerebbe al di là dell'Atlantico.”

Una volta finalizzati gli studi superiori a Podenzano ottenne il titolo di Capoperforatore. La Seconda Guerra Mondiale però gli impedì di svolgere la sua professione. Mentre lavorava nella trattoria di suo padre, lesse sul “Corriere della Sera” un avviso che invitava giovani professionisti della sua specialità a lavorare nella ditta “Hidrosonda” in... Cile!

La sua mente e il suo cuore lottarono fortemente: da una parte la mancanza di lavoro in Italia, dall'altra un futuro economico splendido nel Cile; da una parte il grande affetto verso la sua cara famiglia, gli amici, il “fiume Po”, dall'altra un cammino verso lo sconosciuto, la separazione, la solitudine.

La decisione diventò meno dura quando il suo amico Giulio Maserati capoperforatore anche lui decise di accompagnarlo.

Il viaggio transatlantico da Genova a Buenos Aires avvenne sulla nave Santa Cruz dove partirono centinaia di giovani e famiglie in cerca di sogni e di prosperità. La Seconda Guerra Mondiale era finita da pochi anni e il viaggio fu allucinante.

Dal 1950 per ventidue anni, fino al 1972, Giulio Calatroni lavorò come capocantiere ed ispettore di perforazione nella sezione “Aguas subterranas” del dipartimento di Risorse Idrauliche presso la “Corporación de Fomento de la Producción”, CORFO, guadagnandosi il rispetto e la riconoscenza di superiori e di subalterni.

La sfida più grande avvenne quando fu scelto per intraprendere uno dei suoi “capolavori”, come lui riconosceva orgoglioso. Aveva trenta anni, era sposato con una bella ragazza di nome Carmen e aveva un figlio, Alberto.

A questo emigrato di Roncarolo venne affidato il cantiere di San Pedro di Atacama, nel deserto più arido del mondo, allo scopo di studiare e di cercare le acque sotterranee di quella regione inospitale. Calatroni, consapevole di affrontare una tappa difficilissima e dura per la sua famiglia ne parlò con Carmen. Lei convinta gli disse: “Sono tua moglie e ti accompagnerò perché la tua vita è pure la mia vita”. Nostro nonno ringraziò il tesoro di donna che lo avrebbe accompagnato per sempre e insieme sistemarono le cose più indispensabili nella stessa valigia che lui aveva usato per viaggiare in Cile quasi sette anni prima.

Quando arrivarono a San Pedro di Atacama si trovarono con delle condizioni pauperistiche: si trattava di un paesino poverissimo in un paesaggio per loro due molto diverso alle terre fertili da dove provenivano: Piacenza nel caso di nostro nonno e Casablanca, un borgo vicino a Santiago nel caso di nostra nonna. Lo spirito guerriero di Calatroni e il senso umoristico e creativo di sua moglie sorsero e contagiarono gli uomini a suo carico suo, alcuni della zona e altri provenienti da diversi luoghi del Cile.

Ecco nuovamente la narrazione di Scognamiglio:

“L’opera del cantiere si protrasse per due anni e mezzo e richiese sacrifici notevoli: la famiglia Calatroni decise di condividere con gli operai i disagi, vivendo nel primo periodo in un ricovero per pecore infestato da zecche e insetti. A San Pedro non c’erano farmacie e l’ospedale più vicino era ad oltre cento chilometri di strade quasi impraticabili. I rifornimenti e i materiali di cantiere giungevano in camion su piste in terra battuta. Quando un automezzo tardava bisognava andargli incontro: spesso si trovava in avaria e in attesa di soccorso.”

Poi c’erano gli attrezzi di perforazione che pesavano tonnellate e quindi l’ingegno e il lavoro di gruppo sostituivano la mancanza di gru e altre macchine.

Man mano che passava il tempo, e con lo sforzo di tutti, le comodità si fecero presenti. Persino un piccolo orto fu capace di far crescere l’entusiasta “Carmelita”. E per migliorare il rapporto all’interno del gruppo e dare uno sfogo a tanto lavoro, Giulio Calatroni creò e diresse una squadra di calcio che fece storia nella zona. Un altro passatempo erano i giochi da tavolo. Queste strategie cercavano di mantenere lontano dal vizio di bere gran parte di questo gruppo di uomini. In questo ambiente, in questo paesaggio nacque, assistita da suo padre nella propria casa, Ana Maria, la seconda figlia del matrimonio Calatroni Vásquez. Insieme a lui quella sera si trovava un grande consigliere e amico: Gustavo Le Paige, prete e archeologo arrivato dal Belgio e molto rispettato dai nativi di quella zona.

Scognamiglio:

“Il lavoro affidato a Calatroni si tradusse in sei pozzi di differenti profondità. Quello indicato con il numero TRE, perforato in sei mesi, dall’aprile all’ottobre del ’57, si rivelò il più difficile e allo stesso tempo il più interessante: due falde sorgive furono incontrate tra 187 e 191 metri di profondità la prima, a 202 la seconda con una portata complessiva di 150 litri al secondo. Questo pozzo finisce a 222 metri di profondità. Ancora oggi l’acqua scorre tiepida e cristallina, forma una piscina naturale che ha dato vita ad un’oasi nel deserto più arido del mondo. Inoltre, ha migliorato la qualità di vita di molte generazioni. La zona richiama turisti da tutto il Cile e anche dall’estero.”

Il risultato della perforazione diretta da nostro nonno è ritenuto eccezionale, e l’avvenimento è stato pubblicato in diversi giornali dell’epoca. Il pozzo si trova a 2.450 metri di altitudine con temperature di dieci gradi sottozero d’inverno e di 48 gradi all’ombra d’estate. Le piogge sono di breve durata ma violente tra dicembre e febbraio. In certi anni non si registra alcuna precipitazione.

È ammirabile l’opera realizzata da un gruppo di uomini comandati da un leader sicuro e fiero in momenti difficili, e accogliente e umano in momenti di debolezza, con un senso dell’uguaglianza e della giustizia sempre presenti.

Queste virtù che Calatroni afferma furono “costruite” dal deserto, lo trasformarono in un appoggio incondizionato di fronte alle persone che lavorarono con lui non solo a San Pedro ma durante tutta la sua vita produttiva.

Una volta finalizzati i lavori a San Pedro fu trasferito ad Arica, una città al nord del Cile e confine con il Perù. Lì era a carico dello Studio e dello sfruttamento delle acque sotterranee della provincia fino all'anno 1963, anno in cui nacque Giulio, suo terzo figlio e che vive a Piacenza.

Per ultimo fu trasferito a Santiago dove nacque suo figlio minore Paolo. Sempre al servizio della corporazione CORFO svolse lavori di grande responsabilità. Dopo alcuni anni, raggiunse l'età della pensione. La passione per la sua professione gli impedirono di rifiutare la richiesta da diverse ditte private del Cile e persino del Ministero di Agricoltura del Perù, che, consapevoli del suo dominio nel tema di risorsero di acque sotterranee, lo volevano a carico di diversi progetti, allontanandolo per mesi dalla sua famiglia. L'agitazione politica di quegli anni nel Cile fecero che Calatroni tornasse per vivere gli ultimi anni della sua vita a Malloco, vicino a Santiago con la moglie e l'ultimo figlio Paolo. Fu un periodo di pace, in cui il tempo lo passava coltivando l'orto e scrivendo nelle pagine del suo diario della sua vita dura ma felice, i momenti, i posti, la gente. Dal Po di Roncarolo alle Ande, da piazzale Torino di Piacenza dove visse da ragazzo, a San Pedro di Atacama dove ha fatto scaturire l'acqua dal deserto.

Certamente l'opera anonima di nonno Renato in Cile supera il riconoscimento pubblico. Nelle sue opere c'è l'impronta del servizio agli altri, c'è l'umiltà di chi riconosce la ricchezza e la generosità che offre la natura per il nostro benessere. Lui ci ha trasmesso il valore che ha la vita quando questa si mette al servizio degli altri attraverso la nostra esistenza e il nostro lavoro. Perché? Semplicemente perché così deve essere.

Grazie nonno Renato, grazie nonna Carmen.
Suoi nipoti.

Fonte: Radio Emilia Romagna, 5 aprile 2008, Archivio, Lo sguardo, storie di emigrazione. Lettura di Fulvio Redeghieri. Sito internet: <https://www.radioemiliaromagna.it/podcast/il-piacentino-che-trovo-lacqua-nel-deserto-piu-asciutto-del-mondo/>

2.

IL GRANDE CORAZÓN (CUORE) DELLA FAMIGLIA BIANCHINI

A Los Andes in Cile lo spirito imprenditoriale di una famiglia di origine riminese, ai piedi dalle Ande e Valle dal fiume Aconcagua.



Famiglia Bianchini negli anni 1950'.

La storia di Maria Vittoria e della famiglia Bianchini che a Los Andes, sulla pre-Cordigliera andina a un centinaio di chilometri dalla capitale Santiago gestiscono con successo una struttura termale. Tutto cominciò col “doctor” Antonio Bianchini, medico riminese emigrato in Cile nel 1938 con la moglie tedesca, Gerda Frost, e i figli. Non potendo fare il medico per il mancato riconoscimento della laurea italiana, Antonio Bianchini lavorò come ricercatore in un laboratorio farmaceutico e come albergatore, comprando una piccola struttura termale di poche stanze che ora è diventato l'Hotel Termas El Corazón, una bella struttura moderna gestita dalle figlie Maria Vittoria, in amministrazione e Anna, in cucina.

Tratto da: intervista a Maria Vittoria Bianchini.

Fonte: Radio Emilia Romagna, 13 luglio 2010. Archivio, Lo sguardo altrove, storie di emigrazione, a cura di Marina Leonardi. Sito internet: <https://www.radioemiliaromagna.it/podcast/il-grande-corazon-della-famiglia-bianchini/>.

3.

UN PROTAGONISTA GENEROSO: FERDINANDO PEZZOLI

Imprenditore a Santiago del Cile opera a favore degli italiani in difficoltà e della comunità emiliano-romagnola.



Ferdinando Pezzoli è partito dall'Italia per il Cile nel 1954, a 19 anni. Con lui c'erano i genitori, originari di Molinella, in provincia di Bologna, che decisero di emigrare nel paese sudamericano per raggiungere il fratello della madre. Oggi Pezzoli continua a vivere in Cile con i suoi tre figli, anche loro residenti a Santiago. È un imprenditore di successo e da oltre otto anni è rappresentante per il Cile della Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo, presidente dell'Associazione emiliano-romagnola di Santiago ed esponente di spicco della comunità italiana in Cile, e non solo a Santiago, per la quale si spende quotidianamente, anche con risorse proprie, come è avvenuto durante il devastante terremoto che ha colpito il Cile nel febbraio 2010. Anche nei precedenti terremoti del 1960 e del 1985 Pezzoli è stato in prima fila negli aiuti ai connazionali in difficoltà. Da tempo presiede il Comitato Italiano di Assistenza Sociale.

Pezzoli torna spesso in Italia, anche per brevi periodi. Ricorda con gioia i Natali che passava con i nonni, nella casa di via Siepelunga a Bologna, oppure i molti viaggi fatti con la famiglia

in tutta Italia alla scoperta delle bellezze del Paese. La prima cosa che fa quando torna a Bologna è quella di andare alla libreria Feltrinelli e acquistare una montagna di libri. A Santiago ci sono molte librerie che vendono libri di autori italiani in lingua spagnola, ma lui ama ancora molto leggere in italiano.

Ferdinando Pezzoli è uno dei più importanti imprenditori di origine italiana in Cile. È fondatore, proprietario e direttore generale della Dulcono Roma, una grande azienda che produce coni e cialde per gelati destinati all'intero mercato sudamericano ed è fornitrice di multinazionali come Unilever e Nestlé.

Come si diceva, il suo successo economico è stato spesso messo al servizio della comunità italiana. Recentemente, ha portato con i propri camion nelle città di Talca e Concepción i primi 3500 kg di aiuti alimentari raccolti dalla comunità italiana riunita intorno alle iniziative dello Stadio Italiano di Santiago. Come presidente del Comitato d'emergenza della comunità italiana per il terremoto, ha affrontato la ricostruzione delle zone colpite dal sisma con aiuti concreti, come l'invio di 180 sacchi a pelo recapitati alle famiglie italiane di San Pedro de la Paz e alla comunità mapuche Lefquenque di Curanilahue. Il Comitato ha inoltre stabilito di affidare a lavoratori socialmente utili il registro delle necessità di ricostruzione che non potranno essere soddisfatte (le abitazioni da riparare e ricostruire in tutto il Cile sono 256 mila). Infine, Pezzoli ha favorito l'importante donazione della Regione Emilia-Romagna – 75 mila euro – ai corregionali colpiti dal sisma.

Nella sua veste di presidente dell'Associazione emiliano-romagnola di Santiago, promuove tutte le iniziative che riguardano i rapporti con la Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo e la Regione Emilia-Romagna. L'associazione di Pezzoli svolge durante l'anno corsi di lingua italiana. Per le attività culturali, sportive e religiose fa riferimento al centro sportivo dello Stadio Italiano e alla chiesa, collabora con l'Istituto Italiano di Cultura e organizza iniziative di beneficenza. Inoltre, promuove scambi e incontri tra le associazioni di italiani in Cile, dando informazioni sulla legislazione italiana e sulle opportunità lavorative per i giovani in Italia e in Emilia-Romagna.

Fonte: Radio Emilia Romagna, 8 giugno 2010. Archivio, Protagonisti, Intervista a Ferdinando Pezzoli a cura di Claudio Bacileri. Sito internet: <https://www.radioemiliaromagna.it/podcast/un-protagonista-generoso-ferdinando-pezzoli/>.

4.

ALVARO SCARAMELLI

Vincitore del Premio speciale della Consulta degli emiliano-romagnoli nel Mondo del concorso “La musica Libera – Libera la musica”, a Modena a nome della associazione ER Valle de Aconcagua.



Ciao Nonino

Cari amici di RadioEmiliaRomagna, è sulle note di “Ciao Nonino” che si apre “Scelto per voi” di questa settimana. In questa occasione la rubrica diventa internazionale, abbiamo infatti l’onore di ospitare, il vincitore del Premio Speciale della Consulta degli emiliano-romagnoli nel Mondo della quarta edizione del concorso “Libera la musica. La musica libera”, Alvaro Scaramelli con la canzone Canzone per la Pace (Canción por la Paz).

L’artista cileno, di origini emiliano romagnole (è infatti discendente di italiani emigrati in Cile all’inizio del XIX secolo) ha ritirato il premio e si è esibito in occasione della serata conclusiva del concorso che si è tenuta a Modena il 28 aprile presso La Tenda.

Scaramelli ha iniziato nel 1985 la sua carriera musicale come cantante autore ed interprete, incidendo fino al 2002, ben 9 album. È stato vincitore di diversi Festival a livello Nazionale ed Internazionale, come il Festival Internazionale Della Canzone di Viña del Mar nel 1998 e il Festival del Cairo nel 2002 e ha partecipato anche al festival di Sanremo.

Parallelamente alla sua carriera musicale, Alvaro Scaramelli dedica molto del suo tempo al lavoro di terapeuta (è infatti titolare di un centro medico a Santiago del Cile e ha al suo attivo anche 3 libri di autoaiuto di grande successo).

Ma ascoltiamo subito un suo brano ascoltando il brano dal titolo *Dame un segundo*.

Intervista Alvaro Scaramelli

Brani:
Canción por la Paz
Yo soy la Vida

Salutiamo e ringraziamo Alvaro Scaramelli, ascoltando un ultimo brano dal titolo Santiago. Carissimi ascoltatori di RadioEmiliaRomagna alla prossima settimana, sempre qui su “Scelto per voi”.

Santiago

Fonte: Radio Emilia Romagna, 31 maggio 2012. Archivio, Scelto per voi. a cura di Cinzia Leoni, Angela Benassi e Francesco Corasaniti. *Sito internet: <https://www.radioemiliaromagna.it/podcast/alvaro-scaramelli/>.*

ALVARO SCARAMELLI, RITORNO ALLE ORIGINI

Intervista al musicista cileno vincitore del premio Consulta del concorso “La musica libera. Libera la musica”

È tornato nella terra dei suoi avi, la provincia di Modena, il musicista italo cileno Alvaro Scaramelli. Si è esibito a Modena il 28 aprile negli spazi de “La Tenda”, nella serata conclusiva del concorso “La musica libera. Libera la musica”, di cui è risultato vincitore di uno dei premi, quello assegnato dalla Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo al miglior brano proposto da discendenti di emiliano-romagnoli resistenti all’estero.

Alvaro Scaramelli si è aggiudicato il premio con il brano Cancion por la paz, che ha presentato anche il 25 aprile al Festival Ca’ di Malanca (Faenza) organizzato pure questo dalla Regione, in collaborazione con il Mei (Meeting delle etichette indipendenti).

Il concorso, alla quarta edizione, quest'anno ha aperto le iscrizioni per la prima volta anche alle comunità di emiliano-romagnoli all'estero. Il premio speciale Consulta consisteva nel viaggio e nella permanenza in Italia per il vincitore, cui è stata data l'opportunità di una duplice esibizione. Abbiamo approfittato della permanenza in Italia di Scaramelli per intervistarlo.

Vi preghiamo ascoltare l'intervista al musicista Alvaro Scaramelli, su Radio Emilia-Romagna in podcast.



Fonte: Radio Emilia Romagna, 12 giugno 2012. Archivio, *Lo sguardo altrove, Storie di emigrazione*, a cura di Claudio Bacileri. Sito internet: <https://www.radioemiliaromagna.it/podcast/alvaro-scaramelli-ritorno-alle-origini/>.

5.

ILDE CAMPOLUNGI IN VALDATA



Benemerenda ER nel mondo, provvista dalla Associazione ER Valle de Aconcagua.

Ilde Campolunghi in Valdata vanta origini piacentine, alla fine della Seconda guerra mondiale arriva in Cile dove ha sposato un altro italiano e ha dedicato la sua vita all'impegno sociale. Durante la sua lunga carriera si è contraddistinta per l'impegno profuso a favore della Scuola Italiana Vittorio Montiglio, fondata nel 1891, di cui fu consigliera per più di 40 anni, e che rappresenta ancora oggi un importante punto di riferimento per la cultura italiana in terra cilena.

Nel 2011, grazie sempre all'impegno di Ilde, è stato costruito un nuovo stabilimento della scuola, nel comune di Las Condes di Santiago, che conta più di 1750 figli di oriundi italiani.

Ilde Campolunghi in Valdata ha ricevuto nel 2018 la benemerenda* da parte della Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo come riconoscimento per il suo profuso impegno civile.

* Il diploma di benemerenda viene concesso annualmente dalla Presidente dell'Assemblea legislativa, su proposta del Comitato esecutivo della Consulta, a emiliano-romagnoli all'estero che abbiano reso particolare onore alla nostra regione nel mondo.

Fonte: MIGRER, Museo virtuale dell'emigrazione Emiliano-Romagnola nel mondo. Sito internet: <https://www.migrer.org/storie/ilde-campolunghi-in-valdata/>

6.

SUSANA ROCCATAGLIATA ORSINI

“È giornalista dell’Università Cattolica del Cile. Ha lavorato alla radio e Televisione Canal 13, ha intervistato donne di spicco per le riviste Vanidades, Marie Claire e Harpers Bazar. Nel 1987 ha iniziato il suo lavoro in televisione. Nel 1986 affrontò il più grande dolore della sua vita quando il suo secondo figlio, Francisco, morì all’età di 5 anni.

Questo fatto la porta a fondare la Renacer Corporation. Questa Corporation è nata sotto l’egida di “The Compassionate Friends” dell’Inghilterra e degli Stati Uniti. È sposata e ha tre figli, Patricio, Cristian e Lia. È autrice dei libri “Un figlio non può morire” e “L’altra faccia del dolore”, dell’editoriale Grijalbo. Il primo dei suoi libri, “Un figlio non può morire”, è stato lanciato sul mercato italiano dalla Editoriale Sperling&Kupfer.”

Fonte: descrizione dell’autora al libro “Un hijo no puede morir”. Santiago, 2000.

SUSANA ROCCATAGLIATA ORSINI

La biografia di una donna che, a partire dalla perdita del figlio, ha messo le proprie competenze di giornalista al servizio di un percorso collettivo di elaborazione del lutto.



La madre di Susana è nata a Ferrara, i nonni si trasferirono in Cile nel 1948. Il padre è di origine ligure. Susana ha vissuto a Bologna tra il '75 e il '76, ospite della nonna Velia, che era rientrata una volta che il nonno Bruno Orsini aveva ottenuto il diritto alla pensione. Stava dai nonni e frequentava i corsi di filosofia all'Alma Mater. Una volta rientrata a Santiago, Susana ha frequentato la facoltà di Giornalismo all'università Cattolica. Nel 1977 si è sposata, iniziando poi a lavorare per la radio e la carta stampata. Ha collaborato con periodici internazionali, quali Harper's Bazaar e Marie Claire. Nella televisione cilena ha condotto programmi di informazione sino al 1986, quando ha perso il secondogenito Francisco, di cinque anni, per shock anafilattico. Gli altri figli sono: Patricio, Cristian, Lia. L'esperienza del lutto l'ha condotta, nel 1993, a fondare con altri genitori l'associazione Renacer, di cui è vicepresidente. Al fine di testimoniare questo tipo di esperienze, nell'anno 2000 ha pubblicato in Cile il volume "Un figlio non può morire", tradotto successivamente anche in Italia (Sperling & Kupfer, 2003). Il volume è stato visionato personalmente dal Santo Padre, ottenendo una citazione in mondovisione durante la liturgia dell'Immacolata. Un secondo volume sull'argomento, costruito attraverso le lettere ricevute dopo la pubblicazione del primo, è uscito con il titolo "L'altra faccia del dolore. Per i fratelli in lutto".

Fonte: Biografia contenuta nel “Catalogo dell’emigrazione femminile” (2010) promosso dalla Consulta degli emiliano romagnoli nel mondo. L’idea di un Catalogo dell’emigrazione femminile dell’Emilia-Romagna nasce durante la Conferenza dei giovani emiliano-romagnoli nel mondo, svoltasi a Buenos Aires nel 2007.

RICONOSCIMENTI A SUSANA ROCCATAGLIATA

1. Consegna del “Premio Italia: Vittoria Alata” a Susana Roccatagliata, nell’Ambasciata d’Italia nel Cile.
2. Presentazione del libro “Un hijo no puede morir” all’Istituto Italiano di Cultura di Santiago.
3. Incontro a Roma con MAE (Ministero di Affari Esteri).

7.

VÍCTOR ZANELLI SUFFO

ITALIA CONSEGNA MEDAGLIA AL CILENO ZANELLI



L'Ambasciatore italiano in Cile consegna una medaglia di Cavaliere al contraammiraglio Víctor Zanelli Suffo per la sua ricerca e diffusione dell'opera del marinaio Antonio Pigafetta primo italiano sul territorio cileno nell'anno 1520 e per la sistemazione dal suo monumento sullo stretto di Magellano. Partecipa Pietro Bianchini dalla Associazione ER Valle de Aconcagua.

“Nell'onore da consegna della Medaglia Cavaliere della Repubblica d'Italia”

“È un vero onore, ringraziare tutti gli Italiani nel mondo attraverso il loro ambasciatore Mauro Bautocchi, proprio oggi, 7 di settembre 2022, nella ricorrenza del passaggio dei bravi e coraggiosi marinai che 500 anni fa finirono il viaggio di scoperta di nuove vie per aiutare lo sviluppo e il progresso del mondo.

Questa medaglia è per le tante genti di mare, che hanno rischiato la vita per poter portare nuovi prodotti per migliorar la cucina e la vita nel focolare. Prodotti come: il comino, la cannella, lo zenzero, il the, il caffè, lo zafferano, per citarne alcuni presenti nello “Scambio dei primi Marinai Mercanti”, di cui ritornarono solo 18 dei 247 partiti dal porto di San Lucar di Barrameda, nel regno di Spagna 1519”.

“Oggi viviamo un momento di riflessione per ringraziare la squadra di Mercanti armeggiata dal marinaio portoghese Ferdinando di Magellano, lo spagnolo Elcano, e specialmente Antonio Pigafetta marinaio di origini venete, coteraneo di Marco Polo.

Il resoconto racconta che dei 257 marinai partiti sono arrivati nel 1522 solo 18, questo ci insegna l'importanza della Pace, di come i cittadini debbano aiutarsi e scambiare in pace il frutto del loro lavoro.

Concludiamo ricordando che oggi ci ritroviamo per onorare i 500 anni dalla prima Flotta Mercantile Globale. Vi lascio con le parole del ligure Cristoforo Colombo: “nessuno che non abbia il coraggio di andare lontano dalla costa scoprirà nuovi orizzonti nella sua vita”.

Fonte: discorso di Victor Zanelli Suffo all'Ambasciata d'Italia nel Cile, nella consegna della Medaglia Cavaliere della Repubblica d'Italia, 2022.

Condecoración en Embajada de Italia



EUROPSOCIEDAD

En una significativa ceremonia, el embajador de Italia en Chile, Mauro Battocchi, condecoró con la medalla "Ordine della Stella di Italia in grado di Cavaliere" (Orden de la Estrella de Italia en grado de Caballero), concedida por el Presidente de Italia, al contralmirante en retiro Victor Zanelli Suffo, por su labor

en "rememorar y fortalecer" la hermandad de navegantes italo-chilenos en los últimos 500 años, en especial por su trabajo para dar a conocer la obra de Antonio Pigafetta, quien documentó el cruce del Estrecho con Magallanes en octubre del año 1520, y a Gino Braghetta, por su labor como oficial piloto de la Fuerza Aérea de Chile e impulsor de la aviación civil.



1.- A la ceremonia, cumpliendo los protocolos de salud, asistieron familiares de ambos condecorados, así como el presidente de la Corporación del "Patrimonio Marítimo y de Marinos Mercantes", el almirante (r) Rodolfo Codina Díaz y oficiales de la Armada de Chile. El embajador Battocchi destacó con admiración la huella que une a Italia y Chile, a partir de los primeros navegantes. Recordó, entre otros elementos, la navegación conjunta de los buques escuela de España, Portugal y Chile, que registraron el cruce del Estrecho en abril del año pasado. Los galardonados, en tanto, agradecieron el honor de recibir esta condecoración.

2.- El contralmirante (r) Victor Zanelli Suffo, el comandante en jefe de la Armada, almirante Juan Andrés De la Maza Larraín, el embajador de Italia, Mauro Battocchi, y Gino Braghetta, también condecorado.



3.- El embajador Mauro Battocchi (a la derecha) recibiendo un obsequio entregado por el teniente primero oficial de Reserva Naval, Pietro Bianchini B., con motivo de la conmemoración de los 500 años del cruce del Estrecho de Magallanes.



4.- El teniente primero de la Reserva Naval, Pietro Bianchini B., Annermarie Stockar de Bianchini, el almirante (r) Rodolfo Codina, Verónica Yávar de Codina, el contralmirante (r) Victor Zanelli, Giovanna Masali de Zanelli y Mauro Battocchi. El almirante (r) Codina fue impulsor de diversas iniciativas para rescatar los hitos de estos 500 años desde el cruce del Estrecho.

5.- Pigafetta (1480-1534), en la imagen, era de origen noble y tenía amplios conocimientos en navegación, cosmografía y geografía, e inicialmente se integró a la expedición sin sueldo, lo que refleja "el espíritu de la época del Renacimiento". Fue uno de los 18 sobrevivientes de la expedición y sus relatos se convirtieron en el registro principal del viaje de Magallanes y Elcano, y del descubrimiento del estrecho al sur de América; estampados en el libro "Relación del primer viaje alrededor del mundo" (1524).



6.- El contralmirante (r) Victor Zanelli, secretario ejecutivo de la Corporación de la Circunnavegación de Hernando de Magallanes y director de la Corporación Marítimo de Chile, comenzó en 2018 a realizar gestiones para que nuestro país reconociera especialmente a Antonio Pigafetta, uno de los primeros Italianos que llegó a nuestra tierra (junto a Sebastián Elcano, en la imagen) y que describió el paso por el Estrecho de Magallanes, de modo que el mundo hoy puede conocer la difícil travesía. El busto partió de Vicenza a Roma en un Fiat 500 Pigafetta, modelo lanzado especialmente por Fiat para conmemorar la hazaña, y de ahí inició su recorrido hasta Magallanes.

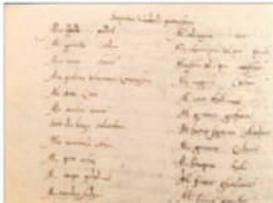


7.- En abril del año pasado, a bordo del buque escuela "Esmeralda", llegó a Punta Arenas el busto del explorador italiano Antonio Pigafetta, cuyas crónicas sobre la expedición de Hernando de Magallanes y Sebastián Elcano permitieron al mundo conocer los detalles de la primera circunnavegación del planeta, hace 500 años, viaje en el cual se produjo el hallazgo del Estrecho de Magallanes.

8.- Una réplica de la escultura de Pigafetta que hay en Vicenza fue donada a Chile por la Municipalidad de Vicenza (lugar de nacimiento de Pigafetta), la Asociación Pigafetta 500, la Asociación de Venetos en el mundo y el Consulado Honorario de Italia, y fue colocada en Punta Arenas.



9.- El relato está escrito en español, francés e italiano. La publicación, que realizará el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile junto con la Corporación, cuenta con el patrocinio y apoyo de diversas entidades y será presentado en octubre en Venecia, junto con la obra "Cinco siglos de Cartografía 1520-2020, de Matteo Martini y Rodrigo Moreno. En las fotos, una réplica de Nao Victoria, la embarcación que realizó la travesía.



10.- La publicación, que consta de dos volúmenes, cuenta no solo la travesía, sino que, además, contiene un diccionario inédito de 94 palabras del idioma kanéshkar traducidas al italiano (en la imagen a la izquierda). Se trata de palabras que hace 500 años esos habitantes enseñaron a Pigafetta y sus compañeros, algunos de los cuales se instalaron en Chile.



11.- Para este octubre está programado el lanzamiento del libro de gran formato "Primer Viaje Alrededor del Mundo" de Antonio Pigafetta (en la imagen), donde se reproducen sus escritos de puño y letra, en un acto que se llevará a cabo en Venecia.

MIGRER
MUSEO VIRTUALE DELL'EMIGRAZIONE
EMILIANO-ROMAGNOLA NEL MONDO

IN MEMORIAM

Sylvia Sotta Fleischmann

Hoy día, 26 de abril, se cumple un año y once meses desde que el Señor la llamó a su presencia. Como muchos otros días 26, se desvelan recuerdos muy especiales y queridos de los momentos felices que compartimos, en los que Sylvia, con mucho cariño y amor, preparaba un rico almuerzo y las entreteniciones para los niños. Y una vez más, debemos recordar que el camino de la vida esa veces muy difícil porque los tiempos felices que compartimos con ella no fueron tan largos como hubiéramos deseado. Sylvia era alguien muy especial, muy querida y será siempre recordada con mucho afecto, dulzura y amor. Enviamos nuestros pensamientos al Cielo en el día en que se fue y esperamos que sepa que la echamos mucho de menos, mucho más que lo que las palabras pudieran decir.

A los que la conocieron les pedimos que la recuerden con una oración por el eterno descanso de su alma.
Su esposo y sus hijos

RICORDO DI ANTONIO PARENTI, UNO DEI FONDATORI DELLA CONSULTA

A lungo consultore in rappresentanza del comune di Pavullo, scoprì la comunità italo cilena di Capitan Pastene.



III.

COLLETTIVITÀ E ASSOCIAZIONISMO,
GLI EMILIANO-ROMAGNOLI IN CILE

Le condoglianze sono arrivate da tutto il mondo. Tutti coloro che conoscevano Antonio Parenti – don Tonino per i suoi amici italo cileni della comunità di Capitan Pastene – hanno provato grande dolore alla notizia della sua scomparsa, all'età di 77 anni. Il Frignano, Pavullo e la Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo rimangono orfani di un grande uomo. Basta leggere sulla pagina Facebook degli emiliano-romagnoli nel mondo i commenti: da Parigi al Perù, dal Rio Grande do Sul a San Paolo in Brasile, dal Cile al Messico, tutti lo ricordano. Patrizia Molteni presidente dell'associazione parigina scrive: "Competente, militante, testardo a volte, appassionato e generoso! Mi aveva fatto un corso accelerato su crescentine e tigelle proprio a Pavullo! Mi mancherà tantissimo alle riunioni della Consulta". Eduardo Morelli da San Paolo vede in lui "un esempio di amore per la propria terra di origine". Hernán Benedetti Ratti dal Cile: "Gran pesar en el pequeño pueblo de Capitán Pastene, Chile, formado por colonos italianos, por la partida de Tonino, un hombre que será siempre recordado por quienes contaron con su afecto y amistad". E un 'noooo!' grande come una casa, alla notizia della scomparsa, dall'amico Fausto Desalvo, ex consultore, dall'ex presidente della Consulta Ivo Cremonini e dall'attuale presidente Silvia Bartolini con tutta la Consulta e il suo staff.

Intorno a Tonino si sono stretti il Comune di Pavullo e il Frignano. Antonio Parenti è stato uno dei politici più rappresentativi e stimati di questo territorio, indipendentemente dalle idee politiche di chi lo conosceva. Dal 1960 al 1963 è stato consigliere comunale a Pavullo per la Democrazia Cristiana, incarico che ha poi ricoperto ininterrottamente dal 1973 al 1993 e ancora dal 2001 al 2011. Assessore effettivo dal 1973 al 1979 e nuovamente assessore dal 2006 al 2011, ha ricoperto la carica di presidente del Consiglio Comunale dal 2002 al 2006. Ma Parenti non era solo impegnato sul fronte politico. All'attività di consigliere comunale e assessore, ha affiancato quella sindacale. Dal 1954 responsabile per il Comune di Serramazzoni e dal 1959 al 1974, responsabile della zona del Frignano e di Pavullo per la Cisl. Esperto del fenomeno dell'emigrazione italiana all'estero, fece parte della Consulta Provinciale dei Modenesi nel Mondo e della Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo, promuovendo gemellaggi e scambi culturali con l'estero, in particolare con la comunità cilena di Capitan Pastene, fondata da emigranti pavullesi, e poi con la città polacca di Strzegom. Parenti è stato pure uomo di solidarietà avendo ricoperto numerosi incarichi in associazioni del mondo del volontariato e della cultura, anche come presidente del Consorzio Socio-Sanitario del Frignano dal 1973 al 1978. Fu nominato Cavaliere della Repubblica per meriti sociali nel 1982 e in seguito è stato insignito delle onorificenze di Cavaliere Ufficiale e Comendatore.

Si può dire che sia stato Antonio Parenti a scoprire in Cile una comunità di pavullesi dai nomi tipici del Frignano – Vecchi, Venturelli, Benedetti, Covili, Leonelli – discendenti di quelle famiglie che dal Frignano, nel 1904 e 1905, si trasferirono in Cile. Una concessione dello Stato metteva 63.000 ettari di terreno a disposizione di coloni, quasi un sogno per chi, in montagna, coltivava solo terreno altrui e viveva in povertà. Giorgio Ricci, uno dei titolari della società “Nueva Italia” a cui il governo cileno aveva dato i terreni in concessione, fu il tramite per questa partenza. Ricci incarnò le speranze di tutti e, quando venne il momento, i loro rancori.

Nel 1904 partirono le prime 23 famiglie, seguite da altre 63 l'anno successivo; altre 20 si aggregarono lungo la strada, tra cui quella di Cipriano Ratti, fratello di Papa Pio XI. La maggior parte delle famiglie partì da Pavullo, Marano, Vignola, Zocca, Montese e da altri comuni del bolognese. Poca terra distribuita, per di più inadatta alle coltivazioni, boschi soprattutto. Chi restò diede vita a Capitan Pastene, 780 Km a sud di Santiago, nel centro dell'Araucania, terra degli Indios Mapuche. I modenesi giunsero nel territorio loro assegnato su 144 carri trainati da buoi, abitarono a lungo in una struttura di legno, priva dei più necessari servizi. “Al luogo dove soggiornarono – racconta Antonio Parenti – fu data la denominazione di Monte del Calvario, proprio per le patite sofferenze a giungervi e permanervi”.

Del 1907 è l'inaugurazione ufficiale di Capitan Pastene, nome scelto in omaggio al navigatore genovese Giovanni Battista Pastene e, nel 1910, è elevata a parrocchia la chiesa costruita dai coloni. Di questa popolazione poco o nulla si seppe nei decenni successivi, fino al 1989, quando alla Consulta dell'Emigrazione giunse un pressante appello “Capitan Pastene chiama Modena”, intercettato da ‘don Tonino’. Iniziarono così il gemellaggio istituzionale

e la ricostruzione della rete di relazioni con i parenti in Italia, pressoché assente fino a quel momento. Antonio Parenti ha scritto un libro su questa vicenda e, con l'aiuto della comunità modenese, è riuscito a contribuire al restauro della chiesa di Capitan Pastene, gravemente danneggiata dal terremoto del 2010.

Fonte: Radio Emilia Romagna, 24 giugno 2014. Archivio, Protagonisti, a cura di Claudio Bacilieri, lettura di Fulvio Redeghieri. Sito internet: <https://www.radioemiliaromagna.it/podcast/ricordo-di-antonio-parenti-uno-dei-fondatori-della-consulta/>



2.

A ROMA LA CONFERENZA MONDIALE DEI GIOVANI DI ORIGINI ITALIANE NEL MONDO

Importante il ruolo giocato dalla Consulta regionale e dalla sua presidente Silvia Bartolini.

Si è aperta a Roma, a Montecitorio, nel cuore istituzionale del paese, alla presenza del Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano e dei presidenti di Camera e Senato, Fini e Schifani, i lavori della prima Conferenza dei giovani italiani nel mondo, 425 delegati da 22 paesi del mondo.

Tra di loro, una rappresentanza di ragazzi di origini emiliano romagnole, circa una ventina, provenienti soprattutto dalle Americhe, Australia ed Europa. Tra i delegati, i consultori Marcelo Carrara (Mar del Plata, Argentina) e Raffaella Buttini (Sydney, Australia) e poi Romina Birra (Buenos Aires, Argentina), Danilo Marian Pericoli (San Paolo, Brasile), Yanina Cremasco (Mar del Plata, Argentina), Pier Paolo Pezzoli (Santiago del Cile, Cile), Fiorella Fulgeri Iubini (Temuco, Cile), Marco De Maria (Città del Messico, Messico).

Altri giovani di origini emiliano romagnole sono presenti all'iniziativa come Laure-Anne Balderacchi (Parigi, Francia), Gionata Brunetti (Liegi, Belgio), Beatrice Arfelli (Salto-Itu, Brasile), Magalí Pizarro (Viedma, Argentina). Tra gli invitati anche Khaline Bouchaib, marocchino eletto nel Consiglio Stranieri della Provincia di Bologna.

La Consulta regionale e la sua presidente Silvia Bartolini hanno avuto e hanno tuttora un ruolo importante nell'organizzazione e nella conduzione di questa prima Conferenza mondiale dei giovani italiani nel mondo, Conferenza indetta nel luglio scorso dal ministro degli Affari Esteri Franco Frattini e organizzata dal CGIE e dai COMITES (Comitati degli italiani all'estero) con il coordinamento delle ambasciate.

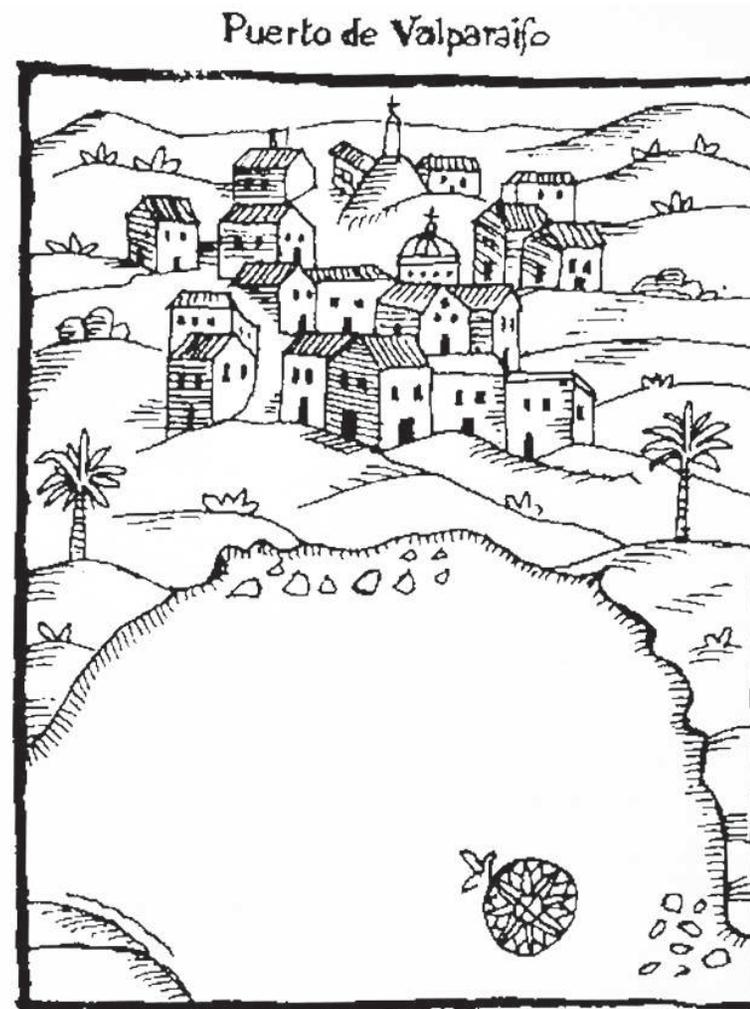
Dopo l'iniziativa di apertura, che ha portato i ragazzi a Montecitorio, i lavori sono proseguiti per gruppi di lavoro nelle sale della FAO. I temi su cui i giovani si stanno confrontando sono: informazione e comunicazione, identità e interculturalità, mondo del lavoro e lavoro nel mondo, lingua e cultura italiana e partecipazione, rappresentanza e associazionismo. I progetti scaturiti dai gruppi di lavoro saranno presentati e approvati poi in sede di assemblea plenaria al termine dei lavori.

Intervista a Silvia Bartolini, presidente della Consulta degli emiliano romagnoli nel mondo.

Intervista a Marcelo Carrara, delegato per l'Argentina alla Conferenza mondiale dei giovani e membro della Consulta degli emiliano romagnoli nel mondo.

Vi aggiorneremo sui risultati di questa prima conferenza mondiale dei giovani di origini italiane nel mondo nei prossimi giorni.

Fonte: Sito internet: MIGRER, Museo virtuale dell'emigrazione Emiliano-Romagnola nel mondo.



1646

Di pinto da Alonso Ovalle Pastene nel libro stampato a Bologna da sua titolare con molti di pinti xilografici guerra contano nel libro "Historica relacione del regno del Cile. Come primi documenti con ilustrazioni da un figlio di migranti italiani nato nell Cile, e nipote di Giovanni Pastene.

3.

L'EMILIA-ROMAGNA PER LA TUTELA DEGLI EMILIANO-ROMAGNOLI NELLA REGIONE DELL'ARAUCANIA IN CILE

NEWS | L'Assemblea legislativa dell'Emilia-Romagna approva con voto unanime la Risoluzione a prima firma Marco Fabbri, Presidente Consulta ER nel mondo, che chiede tutele per la minoranza italiana che vive nella provincia meridionale del Cile.

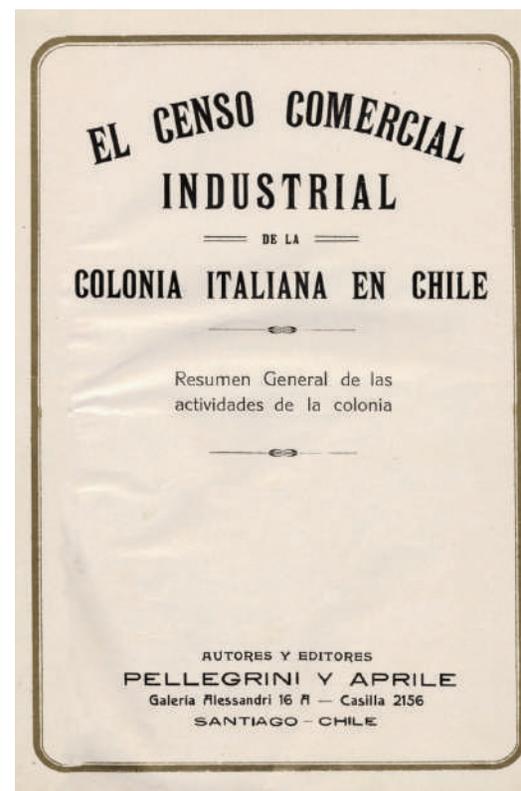
Solidarietà e tutele per la popolazione di minoranza italiana al fine di far cessare le violenze nella parte meridionale della nazione cilena, e segnatamente nella Provincia dell'Araucania, che dal 2013 ad oggi hanno fatto segnare svariati episodi di violenze, occupazioni abusive, incendi e devastazioni di fabbriche e proprietà private da parte della popolazione indigena dei Mapuche ai danni delle proprietà degli emiliano-romagnoli presenti in zona con insediamenti stabili da oltre un secolo. Questo il dispositivo della Risoluzione a prima firma di Marco Fabbri (Pd) che l'Aula ha approvato all'unanimità.

Nell'atto di indirizzo, sottoscritto anche dai consiglieri Pd Mori, Costa, Daffadà, Zappaterra, Caliandro, Pillati, Rontini, Sabbatini, Montalti, Tarasconi, Mumolo si invita la Giunta a coordinarsi con governo e Unione Europea per invitare “il governo cileno ad avviare iniziative di dialogo con tutte le comunità presenti sul territorio finalizzato al ripristino di una civile convivenza e al dialogo interculturale” anche se, con le nuove elezioni nazionali e con il progetto di riforma costituzionale in atto, le recrudescenze dei mesi scorsi sembrano essersi fermate.

Fonte: MIGRER, Museo virtuale dell'emigrazione Emiliano-Romagnola nel mondo. Sito internet: <https://www.migrer.org/news-ed-eventi/news/lemilia-romagna-per-la-tutela-degli-emiliano-romagnoli-nella-regione-dellauracania-in-cile/>, con fonte da Cronaca Bianca al sito internet: <https://cronacabianca.eu/unanimita-dellaula-per-la-tutela-degli-emiliano-romagnoli-nella-regione-dellauracania-in-cile/>.

4.

IL CENSIMENTO COMMERCIALE E INDUSTRIALE DELLA COLONIA ITALIANA IN CILE NEL 1908 DAL CONSOLATO



Copertina “El censo comercial Industrial de la Colonia Italiana en Chile, resumen general de las actividades de la colonia. Autori ed Editori Pellegrini e Aprile. Indirizzo: “Galería Alessandri 16 A, casilla 2156, Santiago, Cile”.

Il contenuto di questo censimento, incomincia con una serie di registri su diversi temi, tra i quali: Consolato Italiano, Funicular San Cristobal, Istituto Italiano d'Istruzione, Americo Tritini, La Gazzetta degli italiani, Touring Club Italiano, Società di Mutuo Soccorso “L'Umanitaria”, Società Femmenina Italiana di Beneficio, Pompa Italia, Club Italiano, Società di Mutuo Soccorso “Italia”, Associazione reduci Gran guerra d'Italia, Centro Democratico Italiano, Audax Club Sportivo Italiano, Delegazione dei Fasci italiani in Cile.

Dopo di questi contenuti incomincia il censimento con gli imprenditori, accompagnati da immagini di registro e pubblicitarie delle loro fabbriche e negozi. Elenchiamo i nomi e cognomi del censimento: Reiser, Petitbon y Cia., La Italo Cilena, Gastón Ruddoff, Benacchio, Canziani & Cia, Brunetto Cintolesi, Morello y Castagneto, Botica y Drogheria Laboratorio Sthenoghen, Nicolas Galasso Colvolpe, A. y R. Falabella, David Gagliardi, Francisco Assereto, Moletto Hnos., Alberto Caffi, Hugo Antolini, Santiago Frigerio, Cesar Andrei, Sociedad Vinicola Francesco Cinzano & Cia LTDA., Domingo De Giorgis, Josefina Venegas, Emilio Biagini, Eugenio Casabianca, Luis Guastavino, Luis Cavalli, Roberto Caselli, Juan B. Ferrando, Hermanos Zunino, Ignacio Pedemonte, Victor Furnaro, Atilio Giovinazzi, Federico Fazzini, Antonio Pietracaprina, Juan Tassara, Alfonso Garbarini, Americo Bertoni, Miguel Pitronello, Humberto Casaula, Trezza y Betteo, Juan Stromilli, Juan Vercellino, Andrés Moltedo, Excelsior Hotel, Dante Penelli, Pedro Macari, Ademaro Paci, Antonio Petruzzo, Bozzala & Falabella, Pablo Capellaro, Pilade Massa, Bonomo Hnos, Litografia Marinetti, Egisto Nannucci, Juan B. Valle, Hugo Margozzini, Juan Stagno, Pedro Agri, Juan Ciangherotti, Manetti y Cia, Passalacqua y Cia, Jose Casali, Jose Cattani, Agustin Capello, Pedro Mercandino, Fabbri, Poggini e Peirano, José Solari, Hilario Manucci e Hijo, Ana M. vda. De Gherardi, Cesar Frigerio e Hijo, Feliz Bellicia, Juan Baustista Aime, Domingo Cadenasso, José Fea, Sisto Vignale, Guido Tassara, Ferroggiaro Hnos, Alfonso Molina e Hijo, Jose Caffarena Morice, Pedro Roncagliolo, Crovetto Hnos, Carlos 2.0 Binfa, Juan B. Lertora, Jose Peirano, Juan Sire, Luis Costa, Juan Martini, Carlos Girardi Bertola, Florindo Cintolesi, Felix Valle R., Constante Ortenzi, L. Pancani Hnos., Miguel Angel Sessa, Alessio Catenacci, Luis Mantelli, Melchor A. Spadaccini, Romulo Tonti, Gerniías bulloni, Luis Buscaroli, Malinconci e Hijos, Carlos Andreani e Hijo, Amadori & Guglielmetti, Visconti Hnos., José Juan Tassara, Antonio Gherardi, Ausilio Maestri, Juan Olivari, Gamboni Hnos., Martinelli y Duce, Faletto Hnos., Carlos Facco, Mario Norese, Aldo Sichel, Jose Ambuchi, Fiabane e Lanata, Juan Bautista Raggio, Cardone Hnos. Ltda., Enea Ravello, Simonetti y Fossati, Agustin Devoto, Carlos Mina e hijos, Jose Bove e Hijo, Roberto Bernasconi, Jose Cembrano, Cesar Rossetti, Demetrio Baronti, Lazzarini Hno, Humberto Magnani, Eugenio Tarsetti, Guillermo Gellona, Juan Lagarde, Ing. Sirio Contrucci, Nicolas Falconi, Geronimo Bottinelli Argenti, Antonio Yori, Constantino Cento, Nicolas Vitale, Dante Castagnoli, Luis Castagnoli, Francisco Loguercio, Maro Giglio, Natalio Bononcini, Roberto Morelli, Juan B. Olivieri, Domingo Piga, Miguel Vender Albrighi, Aladino Azzari, Esteban Artuffo, Francisco Allera, Leonello Mattei Ricci, Jose Giordano, Vicente Bruno, Arturo Rimassa, Maino Hnos, Angel Aguiari, Enrique Chiesa, Sebastian Borghero, Blas Tamburrini, Renato Salvati, Valentino Schiavetti, Barbato Hnos, Esposito y De Bisogno, Juan Ferrero, Gregorio Cozzani, Federico Gardella, Antonio Vita, Dell'Orto&Co., Angel Ianata, Jacques Cori, Ermanno Tartarini, Ludovico Ramenzoni, Julio Massone, Guido Zautzik, Luis Schiaffino, Antonio Turchetto, Esteban Solari, Maldini & Cia., Russo, Cardone y Cia., Anselmo Hermanos, Enrique Zanolli, Rojelio Lanza Di Brolo, Fratelli Castagneto, Nicolas Cembrano.

Fonte: MIGRER, Museo virtuale dell'emigrazione Emiliano-Romagnola nel mondo. Sito internet: <https://www.migrer.org/collezioni/il-censimento-commerciale-e-industriale-della-colonia-italiana-in-cile/>, documento pdf: <https://www.migrer.org/assets/Uploads/ITALIANI-IN-CILE.pdf>

5.

TERREMOTO IN CILE, L'IMPEGNO DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Un tavolo istituzionale coordinerà gli interventi in favore del popolo cileno e delle comunità di origine emiliano-romagnola ed italiana colpite dal terremoto che vivono, ad esempio, nelle regioni del BioBio e di Araucania, nella quale è presente Capitan Pastene, la comunità creata da emigranti modenesi ai primi del Novecento, ma anche nelle città di Valparaiso e di Santiago.

Il “tavolo” istituzionale, cui partecipano oltre alla Regione, l'Agenzia di Protezione Civile regionale, ANCI, UPI, Lega Autonomie Locali, UNCEM dell'Emilia-Romagna, opererà in coordinamento con il Ministero degli Affari Esteri e con il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile.

In un incontro svoltosi oggi a Bologna su iniziativa degli assessori alla programmazione, sviluppo territoriale e organizzazione Gian Carlo Muzzarelli e alla difesa del suolo e protezione civile Marioluigi Bruschini è stato deciso che il coordinamento regionale sarà in capo all'Agenzia di Protezione civile che attraverso il n. 051-5274200 della Sala Operativa 24 ore su 24 , assicurerà lo stretto contatto tra tutti i soggetti interessati.

La Regione si avvarrà anche del contributo del proprio Servizio Cooperazione Internazionale e di quello della Consulta degli Emiliano-Romagnoli, che in questi anni ha operato per valorizzare il rapporto degli emiliano-romagnoli nel mondo con la loro terra d'origine.

Fonte: MIGRER, Museo virtuale dell'emigrazione Emiliano-Romagnola nel mondo. Sito internet: <https://www.bologna2000.com/2010/03/04/terremoto-in-cile-limpegno-della-regione-emilia-romagna/>

MIGRER
MUSEO VIRTUALE DELL'EMIGRAZIONE
EMILIANO-ROMAGNOLA NEL MONDO

6.

ROSSELLA IUBINI FLORES



Rossella abita a Capitan Pastene (Cile) e la sua famiglia è originaria dell'appennino modenese.

“Ciao, sono Rossella Iubini, ho 18 anni.

Sono studentessa, studio ingegneria civile all'Universidad Adolfo Ibañez a Viña del Mar. Abito in Cile a Capitán Pastene, un piccolo paese dove sono arrivati i coloni, tra cui il mio bisnonno che arrivò nel 1905.

Capitán Pastene, oggi, è un punto di interesse turistico in ambito culturale e gastronomico: qui si fa il prosciutto, la coppa, il salame e la pasta!

Appartengo all'Associazione emiliano romagnola di Capitán Pastene e al Gruppo Giovanile Pioggerella.

A Palermo porto la storia e la cultura di Capitán Pastene che ci è stata tramandata di generazione in generazione, la cultura gastronomica e la tradizione folklorista degli Appennini tosco-emiliani.

Abbiamo un'identità molto forte, segnata dai nostri nonni, che hanno mantenuto sempre il senso della patria lontana.

Mi piacerebbe condividere con altri giovani le diverse esperienze particolari di ogni cultura e soprattutto rimanere in contatto per migliorare i rapporti tra tutti gli italiani residenti all'estero.»

Fonte: MIGRER, Museo virtuale dell'emigrazione Emiliano-Romagnola nel mondo. Testimonianza, Giovani, Seconde e terze generazioni. Sito internet: <https://www.migrer.org/storie/rossella-iubini-flores/>.

7.

ELVIRA JUDITH VENTURELLI CASTAGNOLI

I suoi nonni arrivarono in Cile nel 1905. Lei, insegnante per più di 40 anni, non ha mai perso il legame con le tradizioni della terra dei suoi nonni.

Elvira Judith Venturelli Castagnoli è nata in Cile ed è nipote di Coloni Italiani arrivati a Capitán Pastene nel 1905. Nel 1953 si laureò come insegnante, arrivando nella prima posizione tra tutti i laureati di quell'anno, e iniziò a lavorare in una scuola rurale, a 5 km da casa sua, che raggiungeva tutte le mattine a cavallo.

Facendo l'insegnante, Elvira ha avuto l'occasione di far conoscere tutto ciò che aveva imparato dai suoi nonni da quando era una bambina, ed in particolare la preparazione del cibo, durante le lezioni di economia domestica. Ha insegnato ai suoi alunni come coltivare un frutteto con diversi tipi di verdure e spesso raccontava in classe la storia dei suoi nonni e il loro grande sforzo nel lasciare l'Italia e venire in Cile, alla ricerca di un futuro per le loro famiglie.

A partire dal 1973, assume la posizione di direttrice in una scuola pubblica e diventa anche tutor per gli studenti dell'Università Cattolica di Victoria che dovevano fare il periodo di pratica di pedagogia.

Nel 1990 si è ritirata come insegnante con 40 anni di servizio e da allora dedica il suo tempo alla sua casa, al suo frutteto e al giardino.

Nel 2006, insieme ad un gruppo di discendenti di Emiliano-Romagnoli, fonda l'Associazione Emilia-Romagna di Victoria, nella quale si distingue per la sua allegria e entusiasmo.

Fonte: MIGRER, Museo virtuale dell'emigrazione Emiliano-Romagnola nel mondo. Seconde e terze generazioni, Biografia. Sito internet: <https://www.migrer.org/storie/elvira-judith-venturelli-castagnoli/>.

8.

LILY TONIONI GHISELINI

Nipote di coloni immigrati arrivati a Capitan Pastene nel 1904, Lily ha ricevuto grandi insegnamenti e valori dai nonni, dai genitori e dalla famiglia in generale, che nel tempo sono stati arricchiti grazie ai contributi di diverse persone che ha conosciuto anche attraverso le associazioni di emiliano-romagnoli in Cile.

Lily è la nipote di coloni italiani che sono venuti a Capitán Pastene, Cile, nel 1904, nata il 30 maggio 1951, la sesta di 8 fratelli. Cresce sotto la protezione di una famiglia unita in cui i valori sono prioritari e le radici e le tradizioni italiane vengono coltivate. La scuola primaria è stata fatta a Capitán Pastene (Escuela Coeducacional completa N° 8).

A 16 anni si trasferisce con sua famiglia nella città di Talcahuano, dove si integra al mondo del lavoro e continua a proseguire gli studi ottenendo il titolo di dattilografia, che gli permette di lavorare in uno studio giuridico commerciale della zona. Nella sua ricerca di una maggiore educazione e sviluppo personale, ha iniziato a studiare l'economia all'Università di Concepcion, una carriera che è stata interrotta, dopo solo due anni di studi, a causa della situazione politica in Cile nel 1973. Riesce però alla fine a laurearsi come contabile nell'Istituto Superiore di Commercio (INSUCO) della città di Concepción. Negli anni ottanta entra come dipendente presso l'Università di Concepcion e dopo 5 anni assume la responsabilità della Biblioteca del Centro per le Scienze Ambientali EULA - Cile.

Lily Tonioni è un membro fondatore e principale promotore dell'Associazione Regionale E.R (A.R.E.R) Concepción e di altre Associazioni del Sud (Traiguén, Purén e Capitán Pastene). Ha servito efficacemente come segretaria, diventando poi presidentessa della stessa. La sua preoccupazione permanente per la lingua italiana e le sue radici l'hanno portato a partecipare ai diversi corsi di italiano e ha imparato ampiamente la lingua in modo autodidatta. Ciò le ha permesso di trasmettere ai membri di A.R.E.R di Concepción attraverso lezioni informali e itineranti che si tengono ogni sei mesi.

Tra il 2002 e il 2003, si dedica alla ricerca e al raccoglimento delle storie della migrazione italiana in Cile nel 1904 -1905, e di chi è venuto in quegli anni a colonizzare le terre di "Araucana" a Capitan Pastene. Questa ricerca si è concretizzata in un libro: "Capitan Pastene: Madre Araucana recibió hijos italianos. Visión gráfica a los 100 años de su colonización convenida Italo-Chilena 1904-2004".

Successivamente, nel 2005 Lily ha pubblicato un nuovo libro: "Parole Incantate" che fa la cronaca della celebrazione del centenario di Capitan Pastene, e comprende anche un acrostico di ciascuno dei cognomi delle famiglie immigrate e la posizione geografica di origine di questi cognomi.

Per il suo impegno come scrittrice, ha ottenuto diversi premi in concorsi letterari a livello regionale.

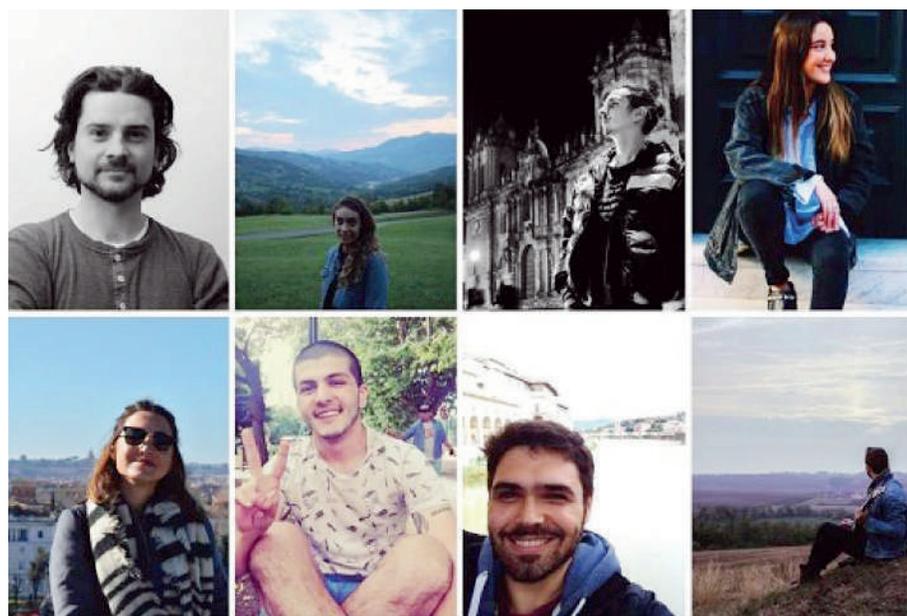
Fonte: MIGRER, Museo virtuale dell'emigrazione Emiliano-Romagnola nel mondo. Seconde e terze generazioni, Biografia. Sito internet: <https://www.migrer.org/storie/lily-tonioni-ghiselini/>.



Inaugurazione via Antonio Parenti il 10 marzo 2024 a Capitán Pastene, al sud del Cile. Nella fotografia, il figlio di Antonio Parenti, l'Ambasciatrice d'Italia in Cile Valeria Biagiotti, il Presidente della Consulta degli Emiliano Romagnoli nel mondo, Marco Fabbri, la Vicepresidenta, Marilina Bertoncini e alcuni rappresentanti delle Associazioni Emiliano Romagnole del Cile e Argentina tra i quali Marcello Carrara e Ghisella Leonelli.

9.

SEMINARIO DI PALERMO PER LA CREAZIONE DI UNA RETE
DI GIOVANI ITALIANI NEL MONDO



Appuntamento nel capoluogo siciliano dal 16 al 19 aprile, iniziativa del CGIE e in collaborazione con le Consulte regionali per l'emigrazione

115 ragazzi italiani provenienti da tutto il mondo si troveranno a Palermo, dal 16 al 19 aprile 2019, per iniziativa del Consiglio Generale degli Italiani all'Estero (CGIE), con la finalità di creare una rete di giovani italiani nel mondo.

I partecipanti sono stati selezionati dai Comitati degli Italiani all'Estero (Com.It.Es.) e dalle Consulte regionali per l'emigrazione, aderenti all'iniziativa, con l'intento di mobilitare tutte le comunità d'italiani all'estero e rafforzare le reti istituzionali di rappresentanza di base.

La Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo ha selezionato, grazie a candidature giunte da ogni parte del mondo dalle associazioni iscritte all'elenco regionale, 8 giovani delegati dai 18 ai 35 anni.

Ecco i loro nomi: Agostina Gentile, da Buenos Aires (Argentina), Jonas Brambati, da Berlino (Germania), Gianmarco Nagliati Bravi, da Toronto (Canada), Rossella Iubini Flores, da Capitan Pastene (Cile), Pedro Becchi da Mar del Plata (Argentina), Claudia Maria Sbuttoni da New York (Usa), Mario Zanatta da Lima (Perù), Gino Andres Ponzini Da Mar del Plata (Argentina).

I 115 delegati parteciperanno ad un evento di tre giorni e mezzo interamente pensato per renderli protagonisti del futuro del nostro paese e per farli diventare attivatori, nei loro territori di provenienza, di coinvolgimento giovanile e informazione a tutta la comunità.

Il programma prevede due giorni di tecniche innovative partecipative, per fare emergere speranze e progetti; un giorno di formazione per approfondire con esperti vari temi (reti di ricercatori italiani nel mondo, lavoro e mobilità, patrimonio artistico, nuove esperienze e opportunità legate alle famiglie expat, soft power, rappresentanza degli italiani all'estero) ed infine una mattina per dialogare con le istituzioni e darsi degli obiettivi di lavoro e di impegno per l'anno a venire, a cui parteciperà anche il Presidente della Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo.

La sede del seminario non poteva essere che Palermo, capitale italiana dei giovani nel 2017 e della cultura nel 2018 e che ha ceduto il testimone a Matera, capitale europea della cultura nel 2019.

Le istituzioni locali, Comune di Palermo e Regione Siciliana hanno sposato e sostenuto sin da subito questa iniziativa. Benché riservato ai delegati, sarà possibile per tutti seguire i lavori tramite il sito www.seminariodipalermo.it

“L'evento arriva nel decennale della Conferenza Mondiale dei Giovani, che nel dicembre del 2008, sempre per iniziativa del CGIE, portò a Roma 400 delegati da tutto il mondo”, ricorda Michele Schiavone, Segretario Generale del CGIE.

Il CGIE è un'istituzione composta di 43 volontari eletti in tutti i paesi dove è insediata una comunità di italiani, a cui si aggiungono 20 membri di nomina governativa.

“Da inizio febbraio abbiamo coinvolto tutti i ragazzi tramite videoconferenze preparatorie e tramite questionari per incoraggiarli ad un massimo impegno e spiegare loro il potenziale di questa iniziativa” spiega Maria Chiara Prodi, presidente della Commissione “Nuove migrazioni e generazioni nuove” ed ex consultrice della Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo, che da tre anni lavora al progetto.

Alta l'aspettativa per il contributo di questi ragazzi e ragazze, per il 60% di seconda e terza generazione di italiani all'estero e per il 40% da quella nuova emigrazione, che finalmente potrà avere voce propria e possibilità di usarla.

Fonte: MIGRER, Museo virtuale dell'emigrazione Emiliano-Romagnola nel mondo. Sito internet: <https://www.migrer.org/news-ed-eventi/news/seminario-di-palermo-per-la-creazione-di-una-rete-di-giovani-italiani-nel-mondo/>.



Santa Messa 120 anni Capitan Pastene 10 marzo 2024.

10.

VIDEO: MEMORIE FEMMINILI D'IMMIGRAZIONE ITALIANA
TRA L'EMILIA ROMAGNA E IL CILE



Dir. Paulina Corradini.

Questo video è parte del progetto “il territorio nella valigia”- memorie femminili d’immigrazione italiana tra l’Emilia-Romagna e il Cile realizzato dall’Associazione La Serena (Cile) con il Contributo della Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo.

In questo video le memorie delle discendenti dell’emigrazione a Capitán Pastene, un territorio in Araucania, convertito da questa emigrazione in un posto unico e speciale nel territorio cileno.

Fonte: MIGRER, Museo virtuale dell'emigrazione Emiliano-Romagnola nel mondo. Video, Sito internet: <https://www.migrer.org/collezioni/il-territorio-nella-valigia-episodio-capitan-pastene/>.

MUSICA DI SMALTO IN CILE

In mostra a Santiago le opere del Museo Internazionale delle Ceramiche di Faenza.

Cari ascoltatori, vi salutiamo dal Cile per raccontarvi di un'iniziativa culturale di grande valore che avvicina questo paese del Sudamerica all'Emilia-Romagna. Si tratta della recente inaugurazione della mostra Musica di Smalto, portata dal Museo Internazionale delle Ceramiche in Faenza all'Istituto Culturale di Providencia, a Santiago.

Quest'iniziativa è patrocinata dalla Regione Emilia-Romagna, dal Ministero degli Affari Esteri d'Italia, dall'Ambasciata Italiana in Cile e dall'Istituto Cileno Italiano di Cultura. Con la mostra, l'Istituto Culturale di Providencia inizia il suo programma di esposizioni internazionali dedicate alla celebrazione del bicentenario dell'indipendenza del Cile.

Musica di Smalto è stata presentata prima d'ora soltanto in Italia e in Cina. A Santiago rimarrà fino alla fine di marzo per poi essere allestita in altre città del Sudamerica. È composta da una bella collezione di 25 opere di maiolica, datate dal XVI al XVIII secolo che hanno in comune la rappresentazione di motivi musicali.

Come complemento alla mostra di questi pezzi, vengono presentate le opere di ceramica di otto artisti italiani contemporanei e dell'artista piacentina residente in Cile, Mara Cammi Orsi.

Per completare questo connubio tra ceramica e musica, l'Istituto espone una selezione di strumenti musicali ed è stato realizzato un concerto di musica barocca interpretata dal gruppo Circunstancia Musical. Il concerto ha preceduto l'inaugurazione a cui hanno partecipato oltre 500 persone.

A tutte queste attività ha preso parte Jadranka Bentini, Direttore del Museo Internazionale delle Ceramiche in Faenza, che ha raccontato a Radio Emilia Romagna il valore di questo progetto.

Intervista Jadranka Bentini

Nei giorni successivi all'inaugurazione, il direttore Jadranka Bentini ha tenuto un'interessante conferenza all'Istituto Culturale di Providencia sull'origine del Museo Internazionale delle Ceramiche in Faenza e sullo sviluppo della ceramica italiana, nei secoli storici e nei secoli moderni e contemporanei.

Fonte: Radio Emilia Romagna, 24 novembre 2009. A cura di Sofia Töreş.

Sito internet: <https://www.radioemiliaromagna.it/podcast/musica-di-smalto-in-cile/>.

IL MUSEO DELLE CERAMICHE DI FAENZA

Jadranka Bentini racconta in Cile la storia di questa grande collezione.

3 marzo 2010.

Cari ascoltatori, in questa puntata vogliamo proporvi una parte della conferenza offerta a Santiago del Cile da Jadranka Bentini, direttore del Museo Internazionale delle Ceramiche in Faenza, in occasione dell'inaugurazione della mostra Musica di Smalto.

Jadranka Bentini ha una ricca carriera accademica e di partecipazione in istituzioni legate alla cultura e all'arte in Emilia Romagna. È stata Soprintendente per il Patrimonio Storico, Artistico e Democnoantropologico per le province di Bologna, Ferrara, Forlì, Ravenna e Rimini; direttore della Pinacoteca Nazionale di Palazzo Diamanti Ferrara e della Pinacoteca Nazionale di Bologna; membro del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto per i Beni Culturali e Naturali della Regione Emilia Romagna; professore presso l'Università degli studi di Bologna ed è autrice di numerose pubblicazioni e cataloghi a carattere scientifico.

Nella sua conferenza a Santiago, ha proposto una rassegna della storia del Museo Internazionale delle Ceramiche in Faenza, la più grande raccolta tipologica al mondo dedicata alla ceramica.

Fonte: Radio Emilia Romagna, 3 marzo 2010. A cura di Sofia Töreş.

Sito internet: <https://www.radioemiliaromagna.it/podcast/il-museo-delle-ceramiche-di-faenza/>

13.

“VIDEODANTE #CILE”
È LA NUOVA WEB SERIE PERFORMATIVA DI
INSTABILI VAGANTI

Una trilogia ispirata ai canti dell’Inferno dantesco e al tema del “viaggio”, sostenuta da Istituto Italiano di Cultura di Santiago del Cile insieme a Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo.

La Compagnia Instabili Vaganti segna una nuova tappa del proprio percorso di ricerca sui nuovi linguaggi multimediali applicati al teatro e alle arti performative, racchiuso nel progetto internazionale Beyond Borders che vanta collaborazioni a distanza con artisti da ogni parte del mondo, con la nuova web serie performativa dal titolo “Video Dante # Cile” (Italia - Chile, 2022), un progetto che va ad affiancarsi alle precedenti web serie performative sull’universo della Divina Commedia che hanno coinvolto artisti da Spagna, India e Indonesia.

“Video Dante # Cile” è una trilogia performativa in video realizzata attraverso un’innovativa metodologia di lavoro a distanza che coinvolge artisti italiani e cileni, in occasione della celebrazione dei 700 anni dalla morte del Sommo Poeta e nell’ambito del progetto “Contemporaneità e tradizione: un viaggio nei luoghi culturali della regione Emilia-Romagna, attraverso il teatro contemporaneo e le suggestioni dantesche”. Gli episodi della web serie saranno fruibili sul web e visibili attraverso i canali social della Compagnia e dell’Istituto Italiano di Cultura di Santiago del Cile, quest’ultimo promotore e sostenitore del progetto insieme a Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo / Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna.

La web serie nasce da un esperimento utopico di condivisione artistica che si sviluppa attraverso meeting e sessioni di lavoro creativo in remoto tra Instabili Vaganti, la regista Anna Dora Dorno e il performer Nicola Pianzola, e l’attore cileno Claudio Santana Borquez, fondatore della compagnia Performer Persona Project, finalizzati alla esplorazione dell’universo dantesco e alla creazione di tre opere in video, ispirate ai canti dell’Inferno. Leitmotiv della trilogia è il tema del “viaggio”, elemento alla base de La Divina Commedia e che tanto ha ispirato Dante. Un viaggio talvolta impossibile e che oggi, alla luce degli accadimenti che stanno sconvolgendo la nostra storia contemporanea, è sempre più difficile da compiere. Da questa tensione ad attraversare il limite, il confine, per vedere cosa c’è dall’altra parte di un oceano, deriva l’esplorazione di alcune figure e riferimenti mitologici presenti nell’opera, da Icaro a Gerione, fino ad arrivare all’eroe del “folle volo”, Ulisse. Dai luoghi danteschi dell’Emilia-Romagna, lo spettatore è traghettato sulle coste cilene di Valparaíso, in questo viaggio onirico e immaginifico che porta Dante “Oltre i confini”.

In questo progetto la Compagnia mostra nuovamente una grande abilità nel rivedere il proprio modello di attività e nello sperimentare nuovi linguaggi e formati esattamente come è accaduto nelle precedenti creazioni performative in video del Progetto internazionale Beyond Borders, nato proprio per “superare i confini” chiusi temporaneamente dalle misure di contenimento della pandemia e sviluppatosi anche con sessioni di lavoro dal vivo grazie al sostegno del MiC, attraverso Boarding Pass Plus.

Possiamo iniziare a conoscere la serie attraverso il trailer con le immagini in anteprima, disponibile on line dal 5 maggio 2022 sui canali social dell’Istituto Italiano di Cultura di Santiago del Cile e della Compagnia Instabili Vaganti. Seguirà il primo episodio il 12 maggio 2022 e i successivi saranno fruibili sempre on - line a partire dal 19 maggio 2022 ogni giovedì, sempre dalle ore 11.00. Il 26 maggio 2022 a mezzanotte, a compendio dell’ultimo episodio, si terrà - sempre sugli stessi canali social - il talk conclusivo moderato da Giulio Ferretto Salinas, professore all’Universidad de Playa Ancha e supervisore del progetto, che vedrà ospiti: Cristina Di Giorgio, direttrice dell’IIC di Santiago del Cile, Paula Bell, responsabile dell’Ufficio Programmazione Culturale dell’IIC di Santiago del Cile, Anna Dora Dorno, Nicola Pianzola e Riccardo Nanni, rispettivamente regista, performer e compositore della Compagnia Instabili Vaganti, infine il performer Claudio Santana Bórquez e il video maker Andrés Hernández Hidalgo, artisti cileni coinvolti nella web serie performativa.

Il duo artistico Instabili Vaganti è nato nel 2004 per volontà della regista, performer e artista visiva Anna Dora Dorno e del performer, drammaturgo e film maker Nicola Pianzola e si contraddistingue per la ricerca e l’innovazione nel teatro fisico, nelle arti visive e performative contemporanee e per la sperimentazione video.

Per il calendario aggiornato degli episodi visitate il sito di Instabili Vaganti.

Fonte: MIGRER, Museo virtuale dell’emigrazione Emiliano-Romagnola nel mondo. Sito internet: <https://www.migrer.org/news-ed-eventi/news/nuovavideodante-cile-e-la-nuova-web-serie-performativa-di-instabili-vaganti/>



14.

115 ANNI DI CAPITAN PASTENE



Il Presidente della Consulta, Gian Luigi Molinari, e la Vicepresidente, Anna Lisa Poggiali, sono volati in Cile per festeggiare l'anniversario della fondazione della cittadina italo-cilena. La missione istituzionale del Presidente della Consulta, Gian Luigi Molinari, e la Vicepresidente, Anna Lisa Poggiali, si è aperta giovedì 7 marzo a Santiago del Cile dove nella mattinata è stata organizzata la visita alla Scuola italiana Vittorio Montiglio.



Si tratta di una scuola che va dall'asilo nido al liceo scientifico all'interno della quale è possibile frequentare le lezioni in italiano ed ottenere un diploma riconosciuto anche in Italia. La scuola Vittorio Montiglio è sempre stata un riferimento per la numerosa comunità italiana di Santiago e costituisce un'eccellenza nel panorama scolastico della capitale cilena. Inoltre,

nello scorso mese di ottobre, la Consulta ha concesso un diploma di benemerita alla signora Ilde Campolunghi Valdatta proprio per la sua carica di consigliera all'interno della scuola e l'instancabile attività di promozione dell'italianità nel suo paese.

A pranzo il Presidente Molinari ha incontrato Maria Rosa Ghisoni, presidente dell'Associazione emiliano-romagnola di Santiago, e alcuni nostri correghionali che vivono e lavorano nella capitale e non solo.



Nel pomeriggio il Presidente e la vicepresidente hanno avuto un incontro con l'ambasciatore italiano in Cile, Mauro Battocchi, con il quale si è parlato dell'importanza dell'emigrazione dalla nostra regione e della presenza di molte imprese emiliano-romagnole in quel paese che stanno lavorando nel settore energetico ed infrastrutturale.

La giornata di venerdì 8 marzo è stata dedicata alle celebrazioni per i 115 anni di fondazione di Capitan Pastene, un piccolo paese a sud della capitale fondato nel 1904 da coloni provenienti prevalentemente dall'appennino modenese.

Una realtà, quella di Capitan Pastene, che mantiene vive le tradizioni della propria terra di origine e che sta diventando una meta turistica importante in Cile proprio per la sua cultura gastronomica "emiliano-romagnola", in primis la produzione di prosciutto crudo secondo la vecchia ricetta dei coloni modenesi.

Il venerdì, dopo un incontro con il sindaco di Lumaco, Manuel Painiqueo, che era stato in visita nella nostra regione lo scorso settembre ed era stato ricevuto anche dal Presidente della Consulta Gian Luigi Molinari, è stata la giornata delle celebrazioni ufficiali sempre con il sindaco di Lumaco e le autorità della Camera dei deputati e del Senato cileni.

Inoltre il Presidente Molinari ha conosciuto i 12 ragazzi dell'Istituto superiore "Cavazzi" di Pavullo nel Frignano, ospiti di alcune famiglie pastenine grazie ad un progetto, "I sogni in una valigia ieri come oggi", finanziato dalla Consulta degli emiliano-romagnoli nel mondo.

Il progetto prevedeva il viaggio nella città di Capitan Pastene a conclusione di un percorso di approfondimento storico-culturale e di riflessione sull'emigrazione di ieri e di oggi come risposta all'esigenza primordiale di migliorare la propria esistenza.

La comunità emiliano-romagnola dell'Associazione di Angol ha partecipato all'organizzazione del viaggio e ha permesso agli studenti di vivere insieme ai discendenti dei coloni e di entrare direttamente a contatto con loro per conoscere le storie e le tradizioni ancora oggi così vive.

Nel pomeriggio, il Presidente ha potuto incontrare alcune famiglie di Capitan Pastene che mantengono ancora vivo il ricordo dei nonni arrivati in quella zona del Cile oltre 100 anni fa.



Alle 17, nel vecchio cinema del paese - costruito proprio dai nostri emigrati - c'è stata la prima nazionale del documentario "Il territorio dentro la valigia - genealogie femminili tra l'Emilia-Romagna e il Cile", un progetto finanziato dalla Consulta che ha come capofila l'associazione emiliano-romagnola di La Serena (Cile) in partenariato con altre nostre associazioni cilene e con altri enti del territorio, e intende far conoscere e valorizzare la storia del fenomeno migratorio femminile dall'Emilia-Romagna, attraverso il racconto delle esperienze di donne emigrate e dei loro discendenti.

Nella mattinata di sabato si è svolto l'incontro tra il Presidente Molinari e le associazioni di emiliano-romagnoli venute per l'occasione a Capitan Pastene:

Cecilia Corradini per La Serena, Silvana Serri Leonelli per Victoria, Maria Eugenia Hernandez Ferretti di Los Angeles, Edith Castagnoli di Traiguén, Carlo Zanetti di Puren, Mabel

Flores Contergiani di Capitan Pastene, Angelica Viani Castagnoli di Temuco, Ghissela Jara Leonelli di Angol e Yuli Castro Serri di Concepcion.

La riunione è stata un'occasione per parlare dello sviluppo e consolidamento della nostra rete associativa in Cile e per parlare del bando sulle attività ordinarie destinato alle nostre associazioni e approvato proprio in quei giorni.

A seguire, si è svolta la rievocazione dell'arrivo dei coloni italiani nel 1904 con una sfilata di carri trainati dai buoi e una grande festa di paese alla quale hanno partecipato migliaia di persone provenienti dai paesi circostanti e molti dei quali discendenti di quei primi emigrati emiliano-romagnoli arrivati in quell'angolo del Cile 115 anni fa.

Fonte: Regione Emilia-Romagna Assemblea legislativa, Consulta degli Emiliano Romagnoli nel mondo. Sito internet: <https://www.assemblea.emr.it/emilianoromagnolinelmondo/notizie-1/Ultime-notizie/115-anni-di-capitan-pastene>.



L'Ambasciatrice d'Italia in Cile Valeria Biagiotti, la cantante lirica della giornata, Cristina Di Giorgio Direttrice dell'Istituto Italiano de Cultura Santiago del Cile (IIC) e Mabel Flores.

UNA CITTÀ, UNA STORIA: CAPITAN PASTENE, UN CUORE MODENESE BATTE IN CILE

Capitan Pastene è una piccola cittadina sulle prime propaggini delle Ande cilene, nella regione dell'Araucania. Un paese, fatto di case di legno dove le strade sono ancora di terra battuta. Per l'Emilia-Romagna, e soprattutto per la provincia modenese Capitan Pastene ha una notevole importanza storica. Il paese è stato infatti fondato all'inizi del '900, più esattamente il 10 marzo 1904 da un gruppo di 135 coloni provenienti da Pavullo, Verica e altri luoghi dell'Appennino modenese. L'iniziativa fu del pavullese Antonio Ricci che, ottenuta nel 1903 dal governo cileno la concessione per popolare di coloni una vasta area della provincia di Malleco, si incaricò della ricerca di persone nella zona del suo paese natale.

Nonostante la delusione provata all'arrivo dai primi modenesi, nel 1905 arrivò a Capitan Pastene una seconda ondata di coloni (62 nuclei familiari) provenienti da Zocca, Guiglia, Montese, Pavullo, insieme ad alcuni bolognesi. Molti ben presto abbandonarono quella landa inospitale per trasferirsi in Argentina, a Santiago o in altre aree del Cile, o per fare ritorno in Italia. Chi rimase, riuscì in qualche modo a sopravvivere e oggi si conta che in tutta la regione siano da 10 a 15 mila le persone con legami di parentela con gli emigrati italiani.

Fonte: Radio Emilia Romagna, 6 marzo 2007. Testo e lettura a cura di Marina Leonardi. Sito internet: <https://www.radioemiliaromagna.it/podcast/n50-una-citta-una-storia/>



CAPITAN PASTENE: LA COMUNITÀ CILENA CHE CANTA “ROMAGNA MIA”

Intervista a Stefano Ferrari, autore del libro “Capitan Pastene, storia di un inganno”, sull'emigrazione modenese in Cile nel 1904 e 1905.

ARCHIVIO | LO SGUARDO ALTROVE, STORIE DI EMICRAZIONE

CAPITAN PASTENE: LA COMUNITÀ CILENA CHE CANTA ROMAGNA MIA

Intervista a Stefano Ferrari, autore del libro "Capitan Pastene, storia di un inganno", sull'emigrazione modenese in Cile nel 1904 e 1905



vota ★★★★★

codice da incorporare



“Alcune famiglie di contadini del Frignano sono convinte da un avventuriero con pochi scrupoli a disfarsi del poco che hanno per emigrare in Cile, con la promessa di terra da coltivare in abbondanza e di una vita più felice. Invece, giunti sul posto, la realtà è ben diversa...”

Comincia così il racconto dell'epopea dell'emigrazione modenese in Cile fatto da Stefano Ferrari nel suo libro “Capitan Pastene, storia di un inganno”.

Fonte: MIGRER, Museo virtuale dell'emigrazione Emiliano-Romagnola nel mondo. A cura di Claudio Bacileri.

Sito internet: <https://www.migrer.org/collezioni/capitan-pastene-la-comunita-cilena-che-canta-romagna-mia/>

17.

COLLETTIVITÀ ITALIANA A IQUIQUE, SOCIETÀ ITALIANA DI MUTUO SOCCORSO E CARITÀ

Una delle più antiche istituzioni organizzate dalla colonia residente a Iquique sarà la Società di Beneficenza e Mutuo Soccorso Fratellanza Italiana, fondata prima della guerra del 1879 e che sarà presieduta per molti anni dal doganiere Giovanni Bautista Perasso. La distanza dalla casa di origine e la solitudine familiare in cui si trovavano gli immigrati, per la maggior parte giovani, rendevano quasi indispensabile organizzare un'istanza che li aiutasse in caso di incidente, malattia, povertà o morte.

Parimenti, sarà meritorio stabilire che alla fondazione di questa istituzione parteciperanno importanti clan della colonia, come le famiglie Rossi, Sacco, Vallebona, Zanelli, Merani, ecc., oltre al produttore di sigarette industriali, Tomás Capella.

18.

SOCIETÀ MUSICALE ITALIANA

Un'altra entità che sarà possibile rilevare verso l'inizio del decennio degli anni 1880. La Società Musicale Italiana che nascerà dalla passione degli immigrati peninsulari per la coltivazione della musica. Sarà, secondo uno studioso, un'organizzazione a livello più formale (e questo accade) a farsi carico sistematicamente di attività di questa natura.

19.

SOCIETÀ ITALIANA D'ISTRUZIONE DI IQUIQUE

Nel 1892 la colonia residente formerà la "Società Italiana d'Istruzione" con lo scopo di promuovere la creazione di una scuola pubblica. L'iniziativa si concretizzerà un anno dopo e, nel 1894, le iscrizioni saranno di sessanta studenti.

Facendo un passo avanti, la società, nel 1895, deciderà di aprire una scuola per adulti di tutte le nazionalità.

A queste organizzazioni create dalla colonia residente nel porto di Iquique, bisognerà aggiungere il "Círculo Musical Italiano" e la "Società Repubblicana Giuseppe Mazzini", fondata nel 1892 da G. B. Perasso, repubblicano entusiasta all'interno di una colonia che fu per la maggior parte di idee monarchiche.

20.

COMPAGNIA ITALIANA DEI VIGILI DEL FUOCO N. 4. AUSONIA

In uno scenario caratterizzato dallo sviluppo mercantile, dalle calamità provocate dall'attività umana e dalla furia della natura, si concretizzerà l'iniziativa promossa da un selezionato gruppo di residenti italiani.

Il 3 gennaio 1874 un illustre nucleo di immigrati e alcuni discendenti fondarono la Compagnia Italiana dei Vigili del Fuoco n. 4 Ausonia. Entro l'anno Ausonia vedrà la luce.

La maggior parte degli edifici della città di Iquique era in legno e per questo motivo, prevenire e soprattutto combattere gli incendi a tutela della vita e dei beni dei suoi abitanti sarà lo scopo dei coraggiosi e laboriosi volontari di varie nazionalità che organizzeranno le compagnie antincendio, tra cui gli immigrati italiani che, essendo oltre 80, costituivano il primo quadro di volontari della quarta compagnia. Il personaggio che guiderà l'iniziativa sarà l'imprenditore di salnitro di successo Felix Massardo, supportato nella prima dirigenza da Juan Bacigalupo come capitano, dai tenenti 1° Federico Foxler, 2° José Devéscovi, 3° Lucas Broden, dai sergenti 1° Francisco Schiaffino, 2° Eugenio Riconia, 3° Francisco Paoletich, dal segretario Alberto Molfino, dal tesoriere César Scala e dall'alfiere Ottorino Zanelli. Inoltre, tra i costituenti ci saranno innumerevoli cognomi peninsulari con residenza e traiettoria nel porto di Iquique. Tra questi si segnalano gli Assereto, Basso, Capurro, Dellepiane, Figari, Grillo, Imperatore, Lucan, Massone, Oneto, Pagano, Questa, Repetto, Rossi, Solari, Traverso, Vignati, Zanca e molti altri.

Gli entusiasti volontari italiani, appena un anno dopo, acquisteranno la prima pompa a vapore – per metterla a disposizione dei vigili del fuoco della città – e che avevano ordinato da Londra, in Inghilterra. Questa "bomba" subì alcuni danni durante gli eventi della notte del 9 maggio 1877, quando un violento terremoto e un successivo maremoto provocarono gravi danni a proprietà pubbliche e private. Di fronte a questa emergenza e, mentre i Cuartino – e gli altri volontari delle altre compagnie – combattevano contro i grandi incendi provocati dal forte movimento tellurico; la furia del mare devasterà una parte importante del paese, distruggendo la caserma Ausonia.

Il conflitto armato che ha contrapposto Cile, Perù e Bolivia sulle ricche saline troverà i volontari del quarto pronti al dovere e godranno dell'apprezzamento e del rispetto della comunità di Iquique, rafforzati dalla rigida neutralità che hanno mostrato. Forse l'evento che meglio rivela il comportamento dell'istituto è il modo in cui i vigili del fuoco di Cuartino e altri membri della comunità hanno agito durante lo svolgimento del combattimento navale del 21 maggio 1879. Dovettero farsi carico dell'assistenza ai feriti e della sepoltura i morti per prevenire le epidemie, oltre a mantenere l'ordine e la sicurezza nella città, soprattutto quando le truppe

dell'alleanza peruviana-boliviana comandate dal generale Juan Buendía lasciano la piazza. La condotta dell'Ausonia, durante questi mesi turbolenti, comporterà il riconoscimento di diversi governi e della Croce Rossa Internazionale, nel 1898.

Nel 1883 l'azienda sarà degna del riconoscimento delle autorità locali, per l'efficace intervento della sua Pompa a Vapore, perché grazie al suo intenso lavoro, fu possibile controllare il vorace incendio del 10 marzo di quell'anno, che riuscì a distruggere quindici isolati di case. Due anni dopo, ancora una volta, una grave catastrofe colpirà la città, consumando circa sette isolati e, ancora una volta, la sfortuna colpirà i Cuartino, perché perderanno nuovamente le loro baracche, insieme a gran parte dei loro strumenti e materiali.

Meritosa sarà la partecipazione della Quarta ai tristi giorni della guerra civile del 1891. Le scaramucce raggiungeranno le vie della città e causeranno alcuni incidenti nelle strutture doganali e in altre costruzioni in legno. Il 19 febbraio di quell'anno e in mezzo al bombardamento e alla sparatoria, i Cuartino devono mobilitarsi per dominare ed estinguere i due fuochi prodotti; la prima interesserà i depositi di salnitro di José Devéscovi e quelli del Banco Mobiliario, che saranno ridotti in macerie; e il secondo incidente distruggerà sei isolati, bruciando importanti case commerciali situate nelle vie centrali –Esmeralda, Bolívar, San Martín, Uribe, Pinto, Serrano e Covadonga– finalmente, dopo faticosi sforzi, potranno porre fine alla fuoco.

Verso la fine dell'800 l'Ausonia riceverà una nuova pompa a vapore acquistata a Torino, città italiana, dove si tenne anche l'Esposizione Universale, nella quale l'ente riceverà la medaglia Dante Alighieri alla carriera e un fregio assegnato da la Croce Rossa italiana.

Per il centenario della costituzione della Repubblica del Cile e del primo consiglio di governo, nel 1910, il consiglio dell'Ausonia era composto da Jorge Romussi, Blas Arata, Antonio Oneto, Luis Tassara e Angelo Priarone; i dottori Meriggio e Garbarini; gli ufficiali erano Alejandro Pessolo, Pilo Marazzino, Pedro Bardi, Miguel Cambano, José Chiappe, Próspero Onetto, Agustín Locatelli, Victorio Tassara, Rómulo Bosso, Juan Sacco e David Besaccia.

Di fronte alla contingenza della grande guerra europea (1914-1918), alcuni vigili del fuoco volontari che operavano ad Ausonia decisero di recarsi con mezzi propri nella patria d'origine per partecipare alla sua difesa. I primi volontari a rispondere a questa chiamata saranno Fortunato Daneri e Mario Napoli che, purtroppo, non faranno ritorno nel Paese ospitante.

Fonte: Carlos Díaz G. Origine e sviluppo della colonia italiana nel Grande Nord del Cile: 1850-1918. La colonia italiana a Iquique (1850-1918).

LA SCUOLA ITALIANA GIUSEPPE VERDI DI COPIAPÓ



La Scuola Italiana di Copiapó nasce dalla motivazione e dall'iniziativa della comunità italiana residente nella regione di Atacama, che sin dal suo arrivo 1776 tra di loro la famiglia di Pietro Gallo e poi altre famiglie si è riunita presso la Società Italiana e Musicale e Beneficenza Italiana, con sede in Calle Chañarillo n. 289, a Copiapó.

L'aumento delle attività familiari, sociali, ricreative, sportive e culturali in detta Società ha reso sempre più evidente la necessità di creare più istanze di unità che consentissero la trasmissione della cultura e delle tradizioni dal vecchio continente alle nuove generazioni.

Così, l'8 settembre 1991, è stata fondata la Scuola Italiana "Giuseppe Verdi" di Copiapó sotto la presidenza del Viceconsole in Atacama, Ivo Lingua Latorre, e con il sostegno di Luis Depetris Deflorian, Paolo Albasini Broll, Raúl Porcile Ronsecco, Fernando Ghigliano Pizarro e tanti altri discendenti italiani che hanno lo stesso sogno.

Affermandosi come scuola privata retribuita e senza scopo di lucro con l'obiettivo immediato di fornire un'istruzione di qualità, la Scuola ha iniziato le sue attività nel marzo 1992 in un'umile infrastruttura situata nel settore Bodega con 45 studenti, per lo più discendenti italiani, e 10 insegnanti. Sono passati molti anni da quel sogno per realizzare questo progetto educativo e diventare la grande scuola che oggi è la Scuola Italiana per la Regione di Atacama.

Dopo tre anni, è stato realizzato il trasferimento dei terreni appartenenti alla Società Immobiliare Villa Italia SAC, che, dopo la regolarizzazione, ha realizzato alcune aule per creare un centro educativo con l'obiettivo di preservare le tradizioni della comunità italiana a Copiapó. Nel marzo 1995 il nuovo edificio è stato inaugurato sotto la presidenza del Sig. Luis Depertris Deflorian e del Viceconsole Sig. Alberto Albasini Penasa.

Le nuove strutture della Scuola sono state sviluppate man mano che la comunità studentesca è cresciuta ed è riuscita non solo a preservare le tradizioni e la cultura italiana, ma anche a concentrare tutte le attività rilevanti della comunità italiana a Copiapó.

Fonte: Scuola Italiana Giuseppe Verdi di Copiapó. Sito internet: <https://scuolaitaliana.cl/la-scuola/>.



Museo Tornini di Atacama, Cile



22.

LA SCUOLA ITALIANA ALCIDE DE GASPERI LA SERENA



Stemma della scuola.

RASSEGNA STORICA

Le donne e gli uomini che sono arrivati in Cile da Trento, in Italia, negli anni '50, hanno portato con sé non solo la speranza di trovare un Paese che li accogliesse, ma anche la loro lingua, la loro cultura, le loro tradizioni, valori e principi. Tali ideali sono stati trasmessi dai genitori ai figli: lavoro, onestà, amore per la patria lontana e per la nuova terra cilena in cui le nuove generazioni sarebbero nate in futuro. Per fare riferimento alla Scuola Italiana "Alcide De Gasperi" bisogna fare riferimento ai suddetti valori e alla figura dell'illustre statista di origine trentina che porta orgogliosamente il suo nome per comprendere gli orientamenti della formazione integrale e solida degli studenti, che raccolgono la sua preziosa eredità nei valori degasperiani espressi nella testimonianza della solidarietà umana, del profondo spirito cristiano, della fede nei propri ideali, della fermezza di pensiero, della coerenza nell'azione e del senso del dovere e dell'onestà. Nel 1991, a quarant'anni dall'arrivo al Porto di Coquimbo dei primi emigrati italiani dalla Provincia di Trento in Italia, nasce la nostra Scuola e il 6 marzo dello stesso anno inizia l'attività didattica nei locali di calle Las Rojas Oriente 1612 in La Serena, sotto l'amministrazione del Circolo Trentino. Il 7 settembre viene costituita la Fondazione Scuola Italiana "Alcide De Gasperi", composta da rappresentanti del Circolo Trentino, della Società Italiano Trentina e della Provincia Autonoma di Trento. L'anno 1991 è stato un anno fondamentale per la nostra Scuola: l'8 settembre è stata posata la prima pietra della costruzione dell'attuale edificio e il 7 giugno, con Delibera di Esente n. 0881, il Ministero della Pubblica Istruzione ha concesso il riconoscimento ufficiale alla nostra Istituzione educativa. Nel 1993 è stata inaugurata la prima fase di costruzione dell'edificio istituzionale. La Fondazione è presieduta dalla Sig.

ra Caterina Pezzani in Callegari, la quale, riferendosi allo scopo della Scuola, sottolinea “abbiamo voluto mostrare affetto e riconoscimento per questa terra e lasciare un patrimonio culturale ai nostri nipoti e figli e ai nostri amici cileni”.

Nelle ultime realizzazioni possiamo condividere la grande soddisfazione per l'inaugurazione del Polo delle Scienze, un complesso di Laboratori di Scienze Fisiche, Chimica, Biologia e Matematica per l'apprendimento degli studenti dalla scuola materna alla scuola superiore. Attualmente, la nostra comunità educativa composta da 640 studenti (direttori, insegnanti, amministratori, assistenti e servizi dell'istruzione prima base (da 3 a 5 anni), istruzione di base e scuola superiore), insieme alla partecipazione impegnata dei genitori, si impegna a raggiungere l'espressione più piena della sua missione.

Fonte: Scuola Italiana Alcide de Gasperi La Serena. Sito internet: <https://www.scuolaitalianalaserena.cl/la-institucion/historia-de-la-scuola>.

23.

SCUOLA REPUBBLICA DE ITALIA, ARTURO BONOMETTI BROGGI



Comune di Chillán, Cile dal 1947

“Italiano per la prima volta in pagella in regione Ñuble del Cile”. Così l'agenzia di stampa italiana ANSA ha intitolato l'inizio dell'insegnamento della nostra lingua presso la Scuola della Repubblica Italiana “Arturo Bonometti”, diventando così la prima istituzione pubblica del Paese ad insegnare quella lingua ai propri studenti dalla scuola materna all'ottavo basico [corrispondente alla terza media] con il voto espresso da un insegnante madrelingua.



Questa iniziativa è nata cinque anni fa, ma è stata finalizzata di recente dopo aver accolto la proposta congiunta del presidente del Comitato per gli italiani all'estero, Claudio Curelli, e del presidente del Circolo Italiano de Chillán, Carlos Casanova.



Foto dell'anniversario dei 75 anni della Scuola di Chillán e la figlia del benefattore della Scuola Arturo Bonometti, Paola Bonometti (anno 2022).

“Siamo orgogliosi di avere questa lingua nelle aule della nostra amata scuola”, ha affermato l'ex consigliere di Chillanejo.

Dal canto suo, la direttrice Isabel Arroyo ha ricordato che si trattava di un sogno tanto atteso dalla comunità sin dai tempi del benefattore scomparso Arturo Bonometti e che aveva preso forma lo scorso gennaio.

“Abbiamo sempre cantato l'inno italiano, si balla la tarantella, ma ora abbiamo un insegnante madrelingua”, ha detto.

Intanto il professore italiano Elia Orru, che ha iniziato la sua attività con un workshop, ha spiegato che il suo compito è insegnare questa lingua dalla sua forma base, anche se in modo interattivo, in modo che gli studenti imparino fin dall'inizio a saper parlare e scrivere la lingua in diverse circostanze.

“Sono classi ludiche in cui trasmettiamo anche la cultura in modo più vivido”, ha detto l'insegnante nata nella città costiera di San Benedetto del Tronto, situata a 250 chilometri a est di Roma, di fronte al mare Adriatico.

A sua volta, il direttore del DAEM Chillán, Nelson Marín, ha apprezzato gli sforzi dei direttori di Chillanejo e il sostegno del Comitato italiano per realizzare questa proposta.

“Questo aiuta ad ampliare l'offerta educativa ed è un segnale potente che abbiamo una città che sta crescendo culturalmente”, ha detto.

Il sindaco Sergio Zarzar ha sottolineato che il capoluogo di regione è una terra che accoglie immigrati dall'Europa e dal Medio Oriente sin dalla metà del XIX secolo.

“È una città di colonie” ha sottolineato, per la presenza di colonie come quella spagnola, palestinese e italiana.

L'insegnamento dell'italiano nasce in un momento in cui diverse aziende italiane sono presenti con progetti in Ñuble: Astaldi (Punilla), Grupo Ferrero (AgriChile) e Grupo INSO (ospedale).

Orru, sposato con l'Argentina, ha detto di aver visto in Cile la possibilità di avere una “vita tranquilla”.

“Alcuni amici italiani mi hanno consigliato in particolare Chillán, una città molto bella”, ha detto l'insegnante il cui figlio è nato nella capitale di Ñuble.

Fonti: Giornale della città di Chillán, rassegne del giornale Presenza e sito internet Liceo República de Italia “Arturo Brogi”. Sito internet: <https://liceorepublicadeit.wixsite.com/liceorepitalia>.

24.

SCUOLA ITALIANA DI CONCEPCIÓN



Stemma scuola.



Ingresso alla scuola.

La nostra storia inizia nel 1992, quando siamo riusciti a realizzare il sogno di creare una Scuola Italiana, che abbiamo chiamato nel 1993 “Scuola Italiana Cristóforo Colombo”, con sede a Lomas de San Andrés e la cui fondatrice e prima direttrice è stata la Signora Graciela Carro, donna che continua a collaborare con noi, attraverso la Direzione dell’Istituto Cileno-Italiano di Cultura di Concepción.

Il patrimonio italo-cileno ha permesso ai nostri studenti di ricevere, nel corso degli anni, un’educazione biculturale, perciò la nostra Comunità Educativa ha partecipato a diverse attività accademiche, scientifiche, artistiche, sportive e ricreative, quali: “Spaghetтата”, “Festival della Canzone”, “I Giochi della Gioventù”, “Incontro delle Scuole Italiane del Cile”, “Fiera Regionale delle Scienze dell’Università di Bío Bío”, “Folkloric Rock”, “Torneo In-

terscuola di Tennis”, “Festa all’Italiana”, “Family Cross Country”, “Olimpiadi Italiane”, “Fiera Diffusione Scientifico-Ambientale”, “Fiera dei Sensi”, “Certificazione di Italiano (C.I.L.S.)”, “Coppa Italia Championship”, “Concorso fotografico”, Partecipazione “Fiera Scuola Antartica (FAE)”, “Orto biologico”, tra le altre, attività a cui hanno partecipato anche genitori, tutori ed ex studenti.

Abbiamo organizzato attività per avvicinare le persone al mondo dell’Istruzione Superiore, attraverso la tradizionale “Fiera dell’Educazione”, conoscendo le offerte accademiche offerte dalle diverse Università e Istituti della regione e, inoltre, abbiamo organizzato la “Fiera Preventiva”, creando reti di supporto con le istituzioni governative del territorio. Insieme a questo, per supportare il lavoro educativo del corpo docente, abbiamo stabilito contatti con varie istituzioni regionali, come: Corte orale di Concepción, Parco Jorge Alessandri de Coronel, SEREMI dell’Ambiente, Centro interdisciplinare per la ricerca sull’acquacoltura (INCAR), Center Interactive Science, Art and Technology (CICAT), Millennium Institute of Oceanography (IMO), National Program for the Dissemination and Assessment of Science and Technology” (EXPLORA), Chilean Antarctic Institute (INACH), tra gli altri. Allo stesso modo, abbiamo organizzato attività che promuovono i valori di solidarietà ed empatia con la comunità, collaborando con asili nido, case per bambini vulnerabili e partecipando alla Campagna Telethon.

Nel 2018 segnaliamo il Concerto Italiano, Cerimonia di Piantagione di Alberi Nativi, Programma di Allenamento Pedagogico a Capitan Pastene, Clinica di Calcio Sportivo con Club Universidad de Concepción, Ciclo di Colloqui Scientifici UDEC - INCAR - COPAS Sur Austral, Coaching “Challenge Domo” INACAP, Spiaggia Cleaning (PRAS), SM Editorial Award-Winning Writer Talk, tra gli altri.

Con grande soddisfazione abbiamo conseguito nel 2014 la Certificazione di Istituzione Educativa Preventiva in sostanze stupefacenti e alcoliche, rilasciata dal Programma Ministeriale SENDA PREVIENE e, nel 2015, abbiamo ottenuto la Certificazione Ambientale, che ci contraddistingue come istituto scolastico preposto alla cura e alla tutela di natura, concesso dalla SEREMI dell’Ambiente. Nel 2018 abbiamo ottenuto l’eccellenza accademica e il 2° posto alla Fiera regionale della scienza dell’Università di Bío Bío, con il progetto intitolato “Le stelle si spengono?”.

Nel 2018 si è laureata la tredicesima generazione di Quarta Media Superiore, e siamo certi che i nostri studenti portino nel cuore il ricordo indelebile del sigillo della Scuola Italiana di Concepción, che forgiamo giorno per giorno anche nei nostri futuri diplomati: un’alta valorizzazione e rispetto dell’essere umano e del suo ambiente, della vita sana e della pratica sportiva.

Fonte: Scuola Italiana di Concepción. Sito internet: <https://scuola.scuolaitalianadiconcepcion.cl/la-nostra-storia/>

25.

ESCUELA REPUBLICA DE ITALIA COMUNE DI PENCO



Fotografia del 2018 dal canaleto dalla piazza maggiore vicina al Liceo Italia del comune di Penco, regione dove ci sono anche dei volontari vigili del fuoco dalla Quarta Compagnia, circolo sportivo italiano del comune di Concepción e la Scuola Italiana di Concepción.

26.

ESCUELA EMILIA ROMAGNA DI TRAIQUÉN



Stemma della scuola.



Ingresso alla scuola.

La Storia della Scuola Comunale E 138 “Emilia Romagna”, inizia il 27 settembre 1897 ai sensi del decreto-legge 456 e con la denominazione di “terzo elementare incompleto” in Via Colonnello Urrutia incrocio con Via Freire, vicino alla prima caserma della polizia. Il personale in quel momento era composto esclusivamente da un direttore e un insegnante.

All’inizio le aule erano improvvisate ma si riempiono di studenti, poi la scuola si trasferisce in luoghi più grandi, prima funziona in via Aníbal Pinto (tra via Lagos e via Santa Cruz), poi via Saavedra (tra via Arturo Prat e via Freire), fino a stabilirsi definitivamente nella direzione attuale: Viale Svizzero 1002.

I suoi inizi risalgono al 1956 con una costruzione in legno azzurro che ospitava i figli degli abitanti del settore Huiñilhue e dei suoi dintorni.

Il passare degli anni inevitabilmente deteriora le condizioni dello stabilimento che vede aumentare progressivamente le domande d'iscrizione e non richiede solo riparazioni ma anche la costruzione di nuovi spazi di lavoro (aule, laboratori, sale da pranzo, tra gli altri). Così nel 1990 si avviano le procedure del progetto di sostituzione dei locali della Scuola, concretizzandosi alla fine dell'anno 2001 con il palazzo attuale che porterebbe con sé le prime realizzazioni pedagogiche. Con questo desiderio di avere una nuova infrastruttura adatta ai tempi moderni, passano 10 lunghi anni nei quali le lezioni e le attività si sono dovute svolgere nella palestra Balmaceda dello Stadio Fiscale, esperienza che ha messo alla prova tutte le capacità e la grande vocazione degli educatori che hanno fatto grande la nostra storia perché, anche lavorando in quelle condizioni, la scuola ottenne risultati eccezionali.

Fonte: PDF. Sito internet: <https://www.wfs.mineduc.cl/Archivos/infoescuelas/documentos/5442/ProyectoEducativo5442.pdf>

SCUOLA ITALIA DI CAPITAN PASTENE, VICINI A COMPIERE 120 ANNI D'ISTRUZIONE IN CILE

La Scuola Municipale di Base: "República de Italia", è nell'elenco regionale come E-170, si trova nel comune di Capitán Pastene, appartenente al Comune di Lumaco, provincia di Malleco, Regione dell'Araucanía, nel sud del Cile.

Questa località e di conseguenza lo stabilimento, è inserita in un settore prevalentemente forestale e dove un'alta percentuale dei suoi abitanti ha un reddito medio basso.

La creazione di questa Unità Educativa risale agli stessi anni in cui il paese sorse a seguito dell'arrivo di due gruppi di coloni italiani, negli anni 1904-1905, per far fronte all'evidente necessità di accudire sia i propri figli che quelli dei loro vicini di origine mapuche e nazionale. All'inizio questo istituto ricevette il nome di scuola "República de Chile", in seguito fu chiamata Scuola Integrata Co-educativa N°8, poi Liceo C-42 e oggi, come già detto sopra, "Scuola República de Italia". Attualmente, e dall'anno 2013, le attività della scuola si sviluppano in un nuovo edificio costruito negli stessi locali del vecchio stabilimento (anno 1960).

L'attività socioeconomica di genitori e tutori è principalmente di sussistenza, che raggiunge circa l'80% della popolazione e il resto sono famiglie incorporate nei servizi pubblici e nel commercio. Il livello educativo delle famiglie è stato rafforzato dall'esistenza di una Terza Giornata di Educazione per Giovani e Adulti erogata dallo stabilimento, fino al 2005.

La scuola "República de Italia", in accordo con le Politiche Educative della Riforma Educativa, è entrata nel Full Daytime School Day (JECD).

Questa unità educativa è beneficiaria, da parte di JUNAEB, del programma di salute e alimentazione scolastica per gli studenti.

Attualmente l'istituto frequenta i Livelli di Istruzione Iniziale (Asilo e Scuola dell'Infanzia) e l'Istruzione di Base Completa (da 1° a 8°). Ha il supporto di professionisti del Progetto Integrazione Scolastica - PIE. Ha un'iscrizione di 336 studenti.

Per quanto riguarda lo sviluppo curricolare, l'Unità Educativa opera con Piani di Studio e Corsi di Studio emanati dal MINEDUC. Amministrativamente dipende dall'Assessorato all'Istruzione Comunale di Lumaco; mentre normativamente e tecnicamente dipende dal Ministero dell'Istruzione, attraverso il Dipartimento Provinciale dell'Educazione di Malleco e SECREDOC, Regione Araucanía.

La Escuela República de Italia ha la missione di realizzare un progetto educativo basato su un'istruzione completa, rafforzando valori e competenze, concentrandosi su un insegnamento e un apprendimento significativi in modo che questa sia un'esperienza gratificante per tutti i nostri studenti. Nella nostra struttura viene insegnata la lingua italiana, con propri piani e programmi, che viene servita da un professionista competente della zona. Attualmente lo stabilimento è gestito dalla sua direttrice Sig.ra Dinelli Leonelli Leonelli e il suo responsabile tecnico è la Sig.ra Patrizia Covili Covili.

Inoltre, la nostra struttura dispone di una biblioteca CRA, un laboratorio scientifico, un laboratorio informatico, un laboratorio inglese con spazio fisico sufficiente. Va notato che negli ultimi anni tutti gli studenti della seconda media sono stati favoriti con il progetto My PC di Mineduc attraverso JUNAEB.

Un aspetto socioculturale importante è che a Capitán Pastene si fondono le culture campagnola; mapuche e italiana, il che gli conferisce un timbro con caratteristiche speciali. Di conseguenza, espressioni culturali come l'artigianato, la gastronomia, la musica e la danza, tra le altre, che sono tipiche di ciascun gruppo indicato e che sono riferimenti per mostrare la ricchezza multiculturale esistente nella città di Capitán Pastene e nel Comune di Lumaco, si uniscono; ciò ha permesso la diversificazione di queste culture, che purtroppo stanno scomparendo a causa della forte influenza di altre massicce espressioni culturali, diverse dalla nostra realtà locale.

È per questo motivo che il nostro stabilimento si assume la responsabilità di continuare con il compito incompiuto delle generazioni precedenti che non hanno potuto consegnare la propria cultura ai propri figli e il modo valido oggi è con la creazione e il funzionamento di un maggior numero di laboratori e una prospettiva di diversità e tolleranza, in cui si possano promuovere i valori e il rispetto di ognuno. Ciò premesso, è necessario che i bambini e i giovani della nostra comunità educativa diventino gli attori principali per proiettare questo accumulo di ricche tradizioni e quindi possano anche coltivarle, rispettarle e, soprattutto, valorizzarle come un contributo diverso che arricchisce tutta la nostra comunità e società in generale.

Fonte: testo a cura di Dinelli Leonelli Leonelli, direttrice della Scuola della Repubblica Italiana, Capitán Pastene.



28.

SCUOLA ITALIANA ARTURO DELL'ORO DI VALPARAISO



Fanfara di allievi e il suo preside Rinaldo Merlone, nella visita alla nave.

Il 12 ottobre 1912 fu fondata la Società Italiana d'Istruzione. Questa iniziativa ha accolto aspirazioni di vecchia data, quando si sentiva più forte la necessità di superare la distanza fisica e spirituale dalla madrepatria italiana. Molti avevano provato, con i loro mezzi limitati, a fare qualcosa: nel 1886, ad esempio, venne fondato il "Collegio Convitto Italiano"; nel 1896 fu creata una piccola scuola presso la sede della Sesta Compagnia Pompieri; e la creazione dell'Istituto Italiano a Playa Ancha, Circolo Italiano.

Ma la Società Italiana d'Istruzione aspirava a qualcosa di più permanente, raccogliendo l'eredità di un ex Comitato Italiano Pro Scuola. Venne acquistato un appezzamento di terreno in Av. Yerbas Buenas, dove sarebbe poi sorta la futura Villa Italia.

Viene allestita la sede della Scuola Italiana in Av. Francia e vengono assunte le prime insegnanti donne. Nel mese di marzo 1933 iniziarono le lezioni con 128 studenti, anche se la cerimonia di inaugurazione si tenne il 21 aprile, in concomitanza con la celebrazione della fondazione di Roma. La Scuola si chiamava "Arturo Dell'Oro", in omaggio all'immenso spirito di sacrificio di un giovane volontario italo-cileno caduto in combattimento nel cielo di Belluno, durante la Prima Guerra Mondiale.

Nel 2010 è stata completata la Parità Scolastica per Valparaíso e il relativo ampliamento per Viña del Mar, nonché l'avvio del tanto atteso progetto per un nuovo edificio per la sede di Viña del Mar.

Da questo breve riassunto si può concludere che la storia della Scuola è ricca di progetti e di realizzazioni. L'innovazione è una costante incorporata nella nostra tradizione, che, unita allo sforzo e alla dedizione di tutti noi che compongono questa comunità, ci permette di guardare con ottimismo alle sfide di domani.

Compenso

La Scuola può oggi essere orgogliosa di tante glorie onestamente raggiunte, può anche guardare ai propri errori con la tranquillità di sapere che questo è il prezzo che si paga per crescere. Ma il suo più grande vanto è stata e sarà sempre la qualità umana di coloro che compongono la nostra comunità, tra i quali possiamo citare il Centro Alumni Giovanni Montedonico, la Società Dante Alighieri, i Centri Genitori e Studenti di entrambi i campus e i docenti, paraeducatori e assistenti che rendono possibile la crescita della nostra Scuola.

Fonte: Scuola Italiana Arturo Dell'Oro, Valparaíso. Sito internet: <https://www.scuolaitalianavalpo.cl/la-nostra-storia/>



Sopra: ai piedi del Monumento alla famiglia migrante alla Scuola Italiana di Valparaíso.
Sotto: fanfara visita la nave Amerigo Vespucci nel suo viaggio sulle tracce di Antonio Pigafetta, 2024.



TERZA PARTE

1.

COLLABORAZIONE E TRADUZIONE DAL LIBRO: “PRESENCIA ITALIANA EN LA HISTORIA AERONÁUTICA DE CHILE”

Questo capitolo traduce all'italiano la pubblicazione “Presencia Italiana en la Historia Aeronáutica de Chile”, scritto da Alberto Fernández Donoso, impiegato cileno aerocontrollore di voli in aeroporti internazionali. In questo capitolo si raccolgono storie di personaggi e diverse fonti su italiani che hanno fatto contributi nello sviluppo dell'aviazione cilena e italiana dal 1910.



Linea di Vulcanair P.68 Observer 2 presso la base aero navale di Concón che a marzo 2023 compie 100 anni di Scuola Aero Navale dalla Marina Militare del Cile.



mio amico Carlos Riderelli Muñoz, grande pilota nazionale e miglior persona.”

Alberto Fernández Donoso.

2.

RINGRAZIAMENTI A DEI BRAVI PILOTI

La storia del trasporto aereo mondiale deve considerare come uno dei suoi punti di partenza lo straordinario volo tra Santiago e Buenos Aires effettuato il 5 agosto 1919 dal tenente Antonio Locatelli.

A differenza dei cileni Dagoberto Godoy e Armando Cortínez, che lo hanno preceduto nella conquista della rotta andina, l'impresa dell'aviatore italiano aveva uno scopo pratico più che sportivo, come dimostrare che era fattibile avviare un servizio aereo tra il Pacifico e l'Atlantico con i mezzi disponibili in quel momento.

Settant'anni dopo, un solo aereo è in grado di trasportare 500 passeggeri o cento tonnellate di merci, in meno di un quarto del tempo impiegato da Antonio Locatelli sulla stessa rotta.

Un contrasto così notevole, ripetuto quotidianamente tra le due capitali sudamericane, merita di soffermarsi per conoscere quale sia stato il contributo che l'Italia ha dato allo sviluppo dell'aviazione cilena.

Questa monografia, che mira a raggiungere questo obiettivo, riassumendo gli eventi più importanti di quella storia, è stata resa possibile grazie alla generosa e preziosa collaborazione del direttore del Centro di Documentazione del quotidiano “El Mercurio”, Guillermo Canales, e dell'imprenditore Fabrizio Levera. Una menzione speciale merita il Professor Roberto Verdi, Addetto alla Cultura dell'Ambasciata d'Italia; lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Italiana e dell'Istituto Italiano di Cultura di Santiago, che mi ha inviato gran parte della bibliografia consultata durante l'inchiesta.

Alberto Fernández Donoso. Llanquihue, 1989.

Il passare del tempo e l'accesso a nuove fonti di informazione, per lo più digitali, nonché l'aumento del mio archivio di ritagli di stampa, fotografie e libri, mi hanno permesso di realizzare questa seconda versione corretta e ampliata in cui devo aggiungere: ringrazio i miei amici dell'Istituto di ricerca storica aeronautica del Cile per i loro preziosi contributi che hanno notevolmente arricchito questa seconda versione Norberto Traub G., Claudio Cáceres G. ed Erwin Cubillos S.

L'iconografia proviene da diverse fonti pubbliche, archivi dell'autore e collaboratori citati con le sigle: Claudio Cáceres, CC; Erwin Cubillos, CE; Rodrigo Jimenez, RJ; Norbert Traub, NT.

Alberto Fernández Donoso. Talagante, 2020.

3.

TRA I SANTI VOLANTI PER IL CILE: DON BOSCO, IL PRIMO



Fotografia a Don Bosco.

Intorno al 1885, raggiunta la pacificazione dell'Italia e su iniziativa del generale Alessandro Pecori Giraldi, l'esercito italiano ordinò la creazione di un reparto specializzato nel 3° Reggimento Genio dotato di palloni prigionieri, che avrebbe portato alla creazione dell'Aerostatico Sezione dell'Esercito, la prima al mondo nel suo genere, predecessore dell'Aeronautica Militare Italiana creata nel 1923.

In questo clima di notizie e di anticipazioni aerostatiche, domenica 1° febbraio 1885, il giovane sacerdote piemontese Giovanni Melchiorre Bosco, popolarmente noto come Don Bosco, raccontò a uno dei suoi più cari amici che durante la notte aveva fatto uno dei suoi sogni profetici in cui "senza sapere quale strada avessimo seguito e quali mezzi avessimo utilizzato, ci siamo subito trovati in America. Arrivato alla fine del viaggio mi sono ritrovato solo in mezzo a una vasta pianura, situata tra il Cile e la Repubblica Argentina.

In quella pianura apparivano molte e numerose strade formate da case costruite lungo di esse. Le strade erano percorse da veicoli o da altri mezzi di locomozione che, scorrendo, assumevano mille aspetti fantastici e mille forme diverse, sebbene tutte magnifiche e stupende, tanto che non avrei potuto per descriverne ne meno uno solo.

Osservai con stupore che i veicoli quando giunsero ai gruppi di case, ai paesi, alle città, passavano sopra di loro, sicché chi vi camminava vedeva, guardando in basso, i tetti delle case, che, sebbene fossero altissimi, erano molto al di sotto di quei sentieri, che mentre attraversavano il deserto erano attaccati al suolo e quando raggiungevano i luoghi abitati diventavano percorsi aerei, come a formare un ponte magico. Da lassù si vedevano gli abitanti nelle case, nei patii, nelle strade, nei campi intenti a coltivare le loro terre...

¡Quante cose magnifiche ho visto!...

A proposito, quella che Don Bosco aveva sorvolato in questa parte del sogno non era altro che la Patagonia, che aveva già visitato in un altro sogno nel 1873, attraversandolo in una fantastica ferrovia in cui "Siamo finalmente giunti allo Stretto di Magellano. Vidi. Scendiamo. Fronte a me vedevo Punta Arenas".

Non si sarebbe più riposato finché non avesse visto i suoi figli evangelizzare gli abitanti della Patagonia e della Terra del Fuoco. Per l'inizio di questo compito apostolico nel 1880, i suoi inviati stabilirono un avamposto a Carmen de Patagones, la cui parrocchia fu affidata al sacerdote José Fagnano Vero. Nel 1887, l'energico e instancabile sacerdote, dopo aver girato la Patagonia meridionale e le regioni dei Fuegiani, si stabilì a Punta Arenas e fondò il Liceo San José, la prima scuola dell'ordine in Cile, e insieme ad esso installò un osservatorio meteorologico (1).

È interessante notare che Don Bosco era un appassionato di scienze della Terra. Nel suo viaggio in treno aveva appreso «cose belle e nuove sull'astronomia, la nautica, la meteorologia, sulla fauna e sulla flora, sulla topografia di quelle regioni», entusiasmo che forse accrebbe con l'amicizia con il parroco Francesco Denza, considerato il padre della meteorologia italiana, per aver avviato l'osservazione sistematica dei fenomeni meteorologici e aver organizzato una rete completa di stazioni meteorologiche in tutto il suo Paese, propose di creare «una rete di osservazione dei fenomeni climatici e astronomici, dal grado 30 di latitudine sud, all'estremo point of South America» stabilendosi il primo a Montevideo (1882), seguito da Carmen de Patagones (1884) e Punta Arenas, entrata in funzione il 1° dicembre 1887, oltre a diversi altri in diverse località dell'Argentina inaugurati successivamente.

Anni dopo, l'Osservatorio di Punta Arenas darà un prezioso contributo alle prime esperienze aeree di Magallanes, in particolare alla prima traversata dello stretto per Porvenir fatta da David Fuentes nel suo Bleriot "Talcahuano" il 1 novembre 1916. Appena un mese e dopo il morte del suo fondatore a Santiago.

Tuttavia, l'aviatore che ha lasciato testimonianza dell'importanza dell'osservatorio è stato il tenente Adolfo Abel Kreft, inviato a Magallanes dal comandante Arturo Merino Benítez, il quale racconta che:

"A febbraio e marzo del 1929 ho avuto la soddisfazione di assolvere un incarico di ispezione terreni idonei a campi di atterraggio nella regione di Magellano e di effettuare alcune osservazioni meteorologiche di quella regione, per le quali ho portato una serie di dispositivi e strumenti, al fine di ottemperare nel migliore dei modi a quanto ordinato.

Ho fatto lunghe osservazioni a Magallanes (Punta Arenas), Natales, Puerto Bories e Cerro Guido, osservazioni che in gran parte coincidevano con quelle raccolte dall'Osservatorio Salesiano e dall'esploratore Sig. Plüschow in quella regione. Approfittai anche per copiare tutti i dati meteorologici osservati nel 1928 registrati negli archivi dell'Osservatorio Salesiano, potendo osservare nell'incursione di Magellano, a cui partecipai nell'autunno del 1931, che gli incidenti meteorologici coincidevano quasi con le osservazioni raccolte anni prima. Questa quasi coincidenza mi ha convinto ancora di più dell'importanza che merita di essere data agli studi».

L'interesse scientifico salesiano li portò a visitare il territorio, il più notevole degli esploratori fu il sacerdote Alberto De Agostini che avrebbe compiuto un notevole volo sulla catena montuosa del Paine, invitato dal suo amico di Punta Arenas e aviatore civile di origini italiane Franco Bianco.

Il 13 aprile 1937 la catena montuosa fu sgombra, prestandosi al volo tanto atteso. De Agostini annota:

"A Puerto Bories, a cinque chilometri da Natales, sulla costa nord di Última Esperanza, c'è un campo di atterraggio... dove il minuscolo Saturno³ con le sue ali d'argento e alimentato, ci aspetta per prendere il volo. Ci aspettano due agenti di polizia per chiederci le informazioni regolamentari sull'itinerario e la durata del volo. Quando salgo in cabina, uno di loro mi chiede perché non ho il paracadute. Penso tra di me e me che l'unico paracadute che porto sempre è una reliquia di san Giovanni Bosco, al quale mi rivolgo nei momenti di pericolo e di difficoltà. Mi sistemo sul sedile, ma lo spazio è così piccolo che riesco a malapena a trovare spazio per la mia macchina fotografica.

Franco posiziona un microfono ricevente sul mio scafandro e lo unisce al suo con un filo telefonico; Mi tiene con le cinghie di sicurezza e dopo avermi consigliato di non

toccare le leve di comando con i piedi, sale anche lui, accelera il motore e il Saturno decolla dolcemente in direzione al monte Balmaceda...".

Continuano le note di Agostini *"La navigazione aerea è, in questo tratto delle Ande meridionali, una delle più difficili al mondo, in quanto soggetta a frequenti perturbazioni atmosferiche che assumono facilmente il carattere di un ciclone".* Infatti, aggiunge nella sua storia che *"all'improvviso sento che il dispositivo si precipita con una velocità impressionante e cade verticalmente come se avesse perso le ali. Cinquanta, cento metri, Franco poi mi assicurò che dovevamo essere arrivati a duecento. Non mi ero ancora ripreso dalla sorpresa di quel salto acrobatico quando una forza invisibile ci spinse vertiginosamente verso l'alto in un tuffo fantastico. Il Saturno freme e ondeggia, sprofonda e si alza come in balia di un gigantesco maremoto...".*

Sulla via del ritorno *"il dispositivo descrive una spirale sulla popolazione e si dirige verso il campo di atterraggio di Bories. Un impercettibile urto del carrello di atterraggio, una breve corsa in piano e siamo già fermi. Il mio primo volo sulla Cordillera è finito".*

Continuando con il volo di S. Giovanni Bosco, si conclude con il suo ritorno aereo a Torino: *"Sono stato portato a gran velocità per una strada strana, molto alta, e così sono arrivato all'Oratorio. Tutta la città di Torino era sotto i miei piedi e le case, i palazzi, le torri mi sembravano basse baracche: ero così in alto. Piazze, strade, giardini, viali, ferrovie, le mura che circondano la città, i campi, le colline circostanti, le città, i paesi di provincia, la gigantesca catena delle Alpi innevate erano sotto i miei piedi e offrivano i miei occhi uno spettacolo meraviglioso. Ho visto i giovani, lì nell'Oratorio, così piccoli da sembrare dei topolini...".*



Franco Bianco, padre di Agostini e il Miles Hawk Trainer M2R, c/n 257 "Saturno" sulla pista di Puerto Bories prima del decollo.

Ora mi accorgo che quando racconto il mio sogno lo faccio a grandi linee, non potendo precisare l'esatta successione dei magnifici spettacoli che mi sono stati offerti e le varie circostanze accessorie. Lo spirito viene meno, la memoria vacilla, la parola è insufficiente. Oltre al mistero che coinvolgeva quelle scene, esse si alternavano, si mescolavano e si ripetevano secondo le diverse concentrazioni e divisioni dei missionari e l'accostamento o l'allontanamento da esse a quei popoli chiamati alla fede e alla conversione."



Arrivo della replica del corpo di Don Bosco nella piazza di Punta Arenas, arrivata a Magallanes il 17 luglio 2009.



Lo squadrone FACH C-45 Beechcraft sorvola il monumento a Don Bosco inaugurato il 18 febbraio 1966 in commemorazione del 75° anniversario dell'arrivo dei Salesiani a Punta Arenas.

(2) Si riferisce all'aviatore tedesco Gunther Plüshow, che effettuò voli esplorativi sulla Terra del Fuoco, Magallanes e Ultima Speranza. Si trattava del CC-FBB, un Miles Esperanza, tra il 1928 e il 1930 su un idrovolante biplano Heinkel HD24.

(3) Franco Bianco Bianco (1890 – 1964) Il 7 giugno 1936 effettuò il primo volo diretto da Punta Arenas a Puerto Montt su un aeroplano terrestre, impiegando 9:45 ore di volo. Proseguì per Santiago e Buenos Aires, tornando a Magellano lungo la costa della Patagonia. Per fare questo, ha usato un monoplano monomotore Miles Hawk Major da 130 cavalli chiamato Saturn. Al suo arrivo alla base aerea di Bahía Catalina, fu salutato come un eroe dell'aviazione di Magellano e nazionale. Per questa impresa ha ricevuto il premio internazionale "Harmon", conferito in Francia agli aviatori di lunga distanza.

Note

(1) Nel 1882 Don Bosco visitò Barcellona dove incontrò la venerabile cilena Antonia Dorotea de Chopitea y Villota, che finanziò la fondazione delle scuole Patrocinio de San José e María Auxiliadora a Santiago e della scuola salesiana a Talca.

4.

DON ORIONE E LA MADONNA DI LORETO

Verso la fine del XVI secolo, i missionari della Compagnia di Gesù portarono la devozione alla Madonna di Loreto nell'America spagnola, poiché dal 1554 erano responsabili del suo santuario in Italia. Quasi quattro secoli dopo Don Orione visitò il Paese nel per valutare l'installazione della sua opera in Cile. Così, giovedì 30 gennaio 1936, Don Orione salì a bordo di un Douglas DC-2-118A/B bimotore da 14 passeggeri dal PANAGRA di Mendoza diretto a Los Cerrillos, in quel momento, compiendo il suo primo viaggio aereo da cui partì la sua testimonianza in una lettera inviata a padre Carlo Serpi il giorno prima del volo.

Don Orione e padre Valentín Bonetti in procinto di salire a bordo del DC-2 del PANAGRA a Los Tamarindos, l'aeroporto di Mendoza e il ritaglio della lista dei passeggeri, pubblicata nella vita sociale di El Mercurio il 31 gennaio 1936.

Caro don Serpi:

La grazia di N. Signore Gesù Cristo e la sua pace siano sempre con noi! Sono a Mendoza, dopo ventiquattr'ore di treno, a 1.100 km di distanza. approssimativo da Bs. Aires... Alla stazione di Mendoza mi aspettava il venerato Padre Bonetti, che conoscevo già da quattordici anni... superate le Ande. Quindi se dovesse succedere qualcosa di grave potremmo confessarci e assolverci a vicenda. Non sapevo che fosse qui, né che avrebbe avuto come compagno di viaggio un religioso così famoso per lo spirito di pietà e la stima generale: Deo gratias!... Spero che il viaggio vada bene, con l'aiuto del Signore. I medici che mesi fa mi avevano sconsigliato di viaggiare in aereo a tali altitudini ora sono diventati più benevoli. Mi hanno detto di portare un po' di ossigeno nel caso il mio cuore soffrisse. Ti telegraferò dal Cile per la tua tranquillità.

Di qui torno a concludere, a spedire, questa lettera. Pregate e fateli pregare. Esco alle 15:00. Se dovessi morire, ordino che si celebrino 2000 messe in una volta più sei serie (non 30 ciascuna) di messe gregoriane.

Saluto, conforto e benedico in J. Cr. e María SS.

*Benedico tutti, ancora una volta, Viva Gesù! Viva Maria! Viva il Papa! sacco. L.
Orione O.D.P.*



Don Orione e il Padre Valentín Bonetti in procinto di salire a bordo del PANAGRA DC-2 a Los Tamarindos, l'Aeroporto di Mendoza e il ritaglio della lista dei passeggeri, pubblicata nella Vita sociale di El Mercurio il 31 gennaio 1936.

Fortunatamente non è stato necessario rispettare l'ordine. Aveva attraversato l'oceano montuoso senza grosse difficoltà e, senza poter nascondere l'emozione che ciò gli produceva, dallo stesso aeroporto inviò un telegramma a padre Serpi: "Il Cile è arrivato molto bene, sorvolando le Ande cinquemila. Salesiani Santiago scrivo. Partendo telegraferò. benedico".

Già più rilassato, gli scriverà raccontando la sua odissea: "Eccomi, a Santiago del Cile, dove sono arrivato sorvolando, in aereo Panagra, le Ande a più di 5.000 metri di altitudine. Il viaggio è durato poco più di uno ogni ora e un quarto ed era ottimo: Deo gratias!... In molte occasioni ho inalato ossigeno per precauzione più che per vera necessità.

L'antenna è passata tra il monumento al Cristo Redentore, situato in mezzo alla Cordigliera, al confine argentino-cileno, e la vetta dell'Aconcagua, l'unica più alta delle Ande, che supera i 7000 metri. Ho potuto osservare tutto e molto bene. Ho anche sorvolato il lago degli Incas di un blu intenso impressionante..."

Ma anche, nonostante i suoi timori, avverte profeticamente del lato pratico dell'aviazione in un'altra lettera a un benefattore italiano: *“Da Mendoza a Santiago del Cile sono andato in aereo, sorvolando le Ande a 5.000 metri (...) pensate che fra non molti anni, quando il viaggio in aereo non sarà tanto caro, sarà bene che i Figli della Divina Provvidenza viaggino sempre in aereo, per risparmiare tempo e lavorare di più. E anche le nostre sorelle, e anche suor Maria Eustella! E lei cosa ne pensa, signora Queirolo?”*

Aggiungendo con una parte di buon umore *“E quando la Divina Provvidenza ci dona un aeroplano, porteremo i nostri vecchi e le nostre vecchiette a fare un giro in aereo; cosa ne pensi! Un lusso che fino ad oggi nemmeno i principi gli hanno concesso, quello di fare un giro in aereo a 4 o 5 mila metri di altezza. E noi due, signora Queirolo, quando saremo in paradiso, apriremo una finestra e diremo loro: state attenti, non guardate troppo fuori, siate prudenti e se non siete sicuri, non andate troppo in alto! Che il proverbio dice che “nei voli molto alti e improvvisi, i precipizi sono solitamente vicini”.*



Il DC-2-118A, N14292, c/n 1352, Santa Silvia atterrato nell'aeroporto di Los Cerrillos.

Verso la fine del XVI secolo, i missionari della Compagnia di Gesù portarono la devozione alla Madonna di Loreto nell'America spagnola, poiché erano responsabili del suo santuario in Italia dal 1554.

Quasi quattro secoli avanti, una volta installata l'Opera di Don Orione a Santiago, uno dei suoi sacerdoti, padre Juan Lucarini Stranni, gestì la costruzione di una cappella di fronte all'aeroporto Los Cerrillos, che fu solennemente inaugurata l'8 dicembre 1954 sotto la dedica di Nostra Signora di Loreto, proclamato Patrono Principale degli Aeronautici il

24 marzo 1920 da Papa Benedetto XV, cerimonia in cui fu intronizzata la sua immagine, arrivando quello stesso giorno in aereo dal Santuario di Loreto in Italia.

Da quella data e per diversi anni, ogni 10 dicembre l'Aeronautica Militare ha reso omaggio al suo patrono con una processione all'interno dell'aeroporto, e la cappella ha esposto gli standardi delle compagnie aeree che operavano a Los Cerrillos.



Cappella di Nostra Signora di Loreto costruita da padre Juan Lucarini Stranni, di fronte all'aeroporto Los Cerrillos, e l'immagine in legno scolpito della Madonna di Loreto intronizzata l'8 dicembre 1954.

5.

BARTOLOMEO CATTANEO



“Ho avuto la fortuna di essere il primo aviatore che si è evoluto in questa città e spero che nella mia breve stagione qualcosa funzioni affinché questo sport appaia d'ora in poi tra i tanti sportivi cileni entusiasti e coraggiosi che praticano.”
Bartolomeo Cattaneo.

Si può affermare che le celebrazioni del Centenario dell'Indipendenza di Cile e Argentina hanno permesso l'arrivo nelle capitali del Cono Sudamericano della più prodigiosa delle invenzioni del primo Novecento: l'Aeroplano.

Sebbene il primo volo effettuato a Santiago avvenne il 21 agosto 1910, nella Chacra Valparaíso, a Bartolomeo Cattaneo si deve il merito di essere stato il primo aviatore a fare una presentazione pubblica di successo, il 25 dicembre di quell'anno.

Nato nel 1888 a Grosseto, cittadina lombarda alle porte di Milano, il giovane Cattaneo era, intorno al 1910, un affermato aviatore, in possesso di un notevole primato aeronautico che lo collocherebbe tra i pionieri dell'Aviazione italiana, russa e francese, prima di occupare un posto di rilievo nelle origini dell'aviazione argentina, cilena e uruguayana.

Già nel 1909 aveva effettuato alcuni voli davanti alla corte dello Zar di Russia durante la gara aeronautica di Odessa, suscitando l'ammirazione dei presenti con un biplano Voisin, senza nemmeno possedere il brevetto che lo accreditava come pilota aviatore.

Per risolvere questa impasse si recò in Francia e seguì un corso di aviazione presso la Scuola Aeronautica di Pau ottenendo il brevetto verificato nell'estate europea del 1910.

È così che i concorsi aeronautici di Reims, Lille, Blackpool e Lannark hanno potuto annoverarlo tra i loro partecipanti e vederlo vincere innumerevoli premi e trofei.



Tra questi ultimi spiccavano quelli ottenuti nel “1er Circuito Aéreo Internazionale di Milano” svoltosi tra il 25 settembre e domenica 2 ottobre 1910.



Due manifesti e un sigillo postale dal “1o Circuito Aéreo Internazionale di Milano”

Lì, nei cieli della natia Lombardia, Cattaneo si è imposto nel campionato nazionale di velocità, coprendo i cento chilometri in 1 ora e otto minuti $\frac{3}{5}$, e nel campionato di distanza in volo non-stop, con 102.500 chilometri percorsi sulla sua Bleriot.

Con un curriculum così notevole, Cattaneo decise di partire per Buenos Aires, seguendo le orme del suo connazionale Ricardo Ponzelli che, il 30 gennaio di quell'anno, aveva effettuato un salto di 200 metri nel capoluogo della regione del River Plate a bordo di un Voisin.

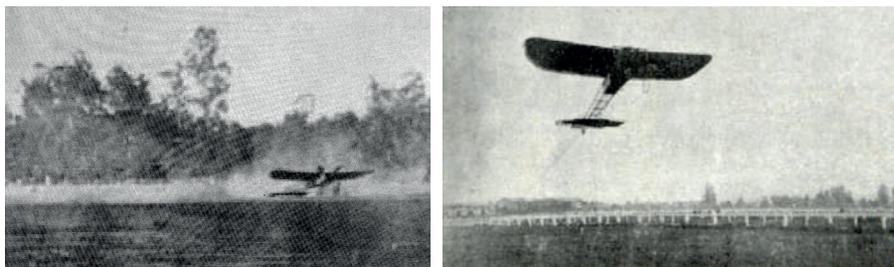
Dopo questo primo tentativo di volo, l'Aeroclub Argentino ha sponsorizzato una competizione svoltasi tra il 29 maggio e il 5 giugno, durante la quale è stata raggiunta l'altezza di 230 metri dal pilota francese Dophyn ed è stata percorsa una distanza di 86 chilometri a una velocità di 63K/H.

Tutte queste boe, straordinarie per la nascente aviazione sudamericana, furono un facile ostacolo per il milanese quando, il 5 novembre, si librò a 1.000 metri sopra Buenos Aires, con il suo docile 50 HP Bleriot XI. Un mese dopo, il 16 dicembre, il piccolo motore Gnome spinse nuovamente il monoplano per sollevarlo dalla pista improvvisata dello stadio di Palermo. Questa volta la destinazione di Bartolomeo Cattaneo era la città di Colonia, nelle vicine terre uruguayane, dall'altra parte dell'estuario del Río de la Plata. Nonostante il vento lo portasse alla deriva verso Cerros de San Juan, in Uruguay, quel giorno l'aviatore effettuò il primo volo internazionale in Sud America e stabilì il record di volo sull'acqua, salvando con successo i 55 chilometri tra le due coste, in quella parte del fiume.

Appena dieci giorni dopo quell'impresa, Cattaneo ha messo a tacere la folla riunita nel centrale Parco Cousiño di Santiago, con le sue esibizioni aeree.

Era arrivato un paio di giorni prima, ingaggiato dal direttore del teatro Italo Riderelli per sottolineare la fine dell'anno centenario con quella presentazione natalizia.

Al termine del suo volo di dieci minuti, la folla esplose in acclamazioni e applausi, che si sarebbero ripetuti almeno altre due volte, il 31 dicembre e il 1 gennaio 1911 al Club Ippico, quest'ultimo davanti al Presidente della Repubblica, Ramón Barros Luco.



Cattaneo prende volo al parco Cousiño e poi al Club Hípico di Santiago. 1 gennaio 1911.

Dopo le presentazioni nei cieli di Santiago, Cattaneo si è recato in treno a Viña del Mar dove avrebbe ripetuto i suoi voli di successo davanti a 40.000 spettatori attoniti.

Dopo aver completato le sue esibizioni in Cile, Cattaneo tornò in Argentina per continuare la sua brillante carriera aeronautica lì a Montevideo, prima di rispondere alla chiamata della difesa dell'Italia, durante la Prima Guerra Mondiale, periodo in cui mise la sua esperienza al servizio dell'addestramento di numerosi piloti di guerra in altrettante scuole di volo.

Una volta firmato l'armistizio, Bartolomé Cattaneo sarebbe dovuto rientrare in Sud America intimamente convinto del futuro dell'aviazione nel Nuovo Mondo e dell'urgenza italiana di partecipare a questa attività, se quel Paese aveva ancora la pretesa di restare nel settore tecnologico in anticipo rispetto agli altri. Il suo desiderio di vedere le macchine italiane volare nei cieli andini lo accompagnerà fino alla morte, avvenuta a San Paolo, nell'aprile del 1949.

Ma, tornando a Santiago nel 1910, sarà facile comprendere la profonda impressione che fecero le sue cinque presentazioni, che totalizzarono un'ora di trasmissione.

Secondo un autore dell'epoca, *“questo fatto commosse singolarmente molti cuori giovanili, e da allora nacque l'idea di imitare il gesto di quell'uomo che camminava arrogante nello spazio, dominando tutti gli accidenti della terra”*.

Senza dubbio era così.

Tra i più colpiti dal volo di Bartolomé Cattaneo vi furono i tenenti Manuel Avalos Prado ed Eduardo Molina Lavín, che nel febbraio 1911 sarebbero partiti per la Francia per seguire un corso di volo e al loro ritorno, alla fine del 1912, sarebbero stati incaricati di mettere in pratica il Decreto Supremo N.187, che porta la firma del Presidente Barros Luco, e che al primo comma recita: *“Organizzare una Scuola di Aeronautica Militare il cui scopo sarà quello di formare ufficiali e sottufficiali come piloti aviatori, piloti aerostatici per il servizio militare”*.

Anche se la creazione della Scuola di Aeronautica Militare non può essere attribuita esclusivamente all'azione di Cattaneo, essa non solo contribuì a risvegliare l'entusiasmo dei giovani per l'aviazione, ma permise anche alle autorità politiche e militari dell'epoca di valutare la fattibilità dell'organizzazione dell'aeronautica e agire di conseguenza.

Non si erano ancora placati gli applausi con cui il popolo di Santiago ricompensò gli spettacolari voli di Cattaneo quando i tenenti Manuel Avalos Prado ed Eduardo Molina Lavín si presentarono ai loro superiori chiedendo di essere inviati in Francia per seguire il corso di aviazione presso la Scuola Bleriot, di Etampes.

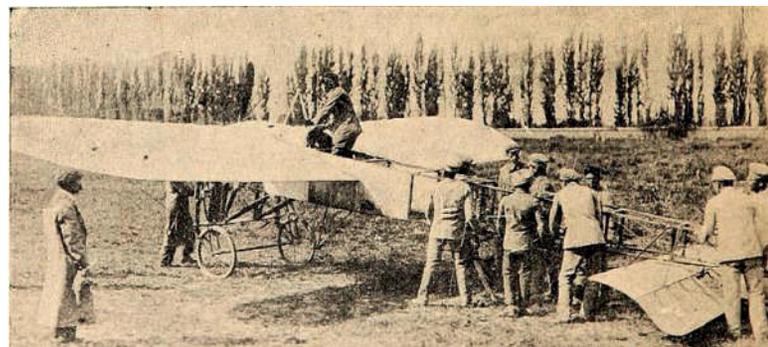
Subito dopo, l'esempio di entrambi gli ufficiali fu seguito dai civili Luis Alberto Acevedo e Clodomiro Figueroa, questi quattro uomini ebbero l'onore e il privilegio di aver iniziato l'esercizio regolare dell'aviazione in Cile.

Il primo a tornare fu il tenente Molina che lo fece nel marzo 1912, seguito da Acevedo in aprile, e poi da Avalos e Figueroa alla fine dell'anno. Nel frattempo, a metà maggio, arrivò a Viña del Mar e Santiago l'aviatore francese Marcel Paillette che, dopo aver effettuato una serie di voli, accettò di vendere il suo biplano Farman al tenente Alfredo Molina Lavín per 25.000 franchi, compreso l'insegnamento per utilizzare il dispositivo. A giugno, durante la sua ultima esibizione nella capitale, Paillette ha effettuato diversi voli successivi con passeggeri che salivano fino a quasi 100 metri. Tra coloro che si omaggiarono dei primi voli su Santiago c'era il meccanico di origini italiane Enrique Ubcini Mistura, probabilmente assunto da Molina in quell'occasione, visto che una nota pubblicata il 14 novembre sul quotidiano *El Telégrafo* de Guayaquil riporta l'arrivo in quel porto dell'aviatore e il suo aereo, accompagnati dall'ingegnere meccanico Ubcini.

Tornato a Santiago, l'11 febbraio 1913 Ubcini entrò a far parte della Scuola di Aeronautica Militare di recente creazione, nella quale partecipò all'assemblaggio e al lancio dei suoi primi aeroplani, tra cui la Scuola Bleriot con motore Anzani da 35 hp. "Cile" con cui il 7 marzo 1913 il Capitano Manuel Avalos effettuò il primo volo della Scuola il 7 marzo del 1913.



Il meccanico Enrique Ubcini Mistura prepara la Bleriot del Capitano Manuel Avalos, marzo 1913



Il personale della Scuola di Aeronautica Militare si prepara a trattenere Bleriot del Capitano Avalos, sotto l'occhio vigile di Ubcini. (Sinistra). La foresta, marzo 1913.

Sebbene la permanenza del meccanico Enrico Ubcini alla Scuola di Aeronautica Militare sia stata molto breve, poiché si è ritirato il 1° aprile perché non era d'accordo con le condizioni contrattuali offerte dall'Esercito, il suo nome è stato legato alla nascita dell'aviazione militare in Cile come primo italiano residente nel Paese coinvolto nella storia aeronautica nazionale.



Il capitano Avalos e dei compagni cileni partecipanti al primo corso. Da sinistra a destra: Mery, Pérez, Amedeo Casarino di Valle di Aconcagua, Valenzuela, Avalos, dottor Ugarte, Urrutia, Ponce, Rodríguez, Bello y Urzúa. Nella cabina del Bleriot, di Enrico Ubicini Mistura. Marzo, 1913.



Giornale cileno La Nación, dicembre del 1917.

A giudicare da un annuncio sul quotidiano La Nación del dicembre 1917, Enrique Ubicini doveva essersi fatto una buona reputazione come meccanico prestando il suo nome alla pubblicità del Garage Iturriaga. Purtroppo, Ubicini morì vittima di una frattura cranica il 9 ottobre del 1931.

Come accennato, Clodomiro Figueroa si recò anche in Francia, da dove ritornò con un Bleriot determinato a essere il primo a collegare Santiago e Valparaíso per via aerea, ma un incidente ritardò i suoi progetti dando tempo agli aviatori italiani Napoleone e Miguel Rapini, che erano stati gli aviatori di Figueroa. Compagni di classe della scuola Bleriot di Etampes, accompagnati dalla sorella Elena, sbarcarono a Valparaíso all'inizio del 1913. Senza perdere tempo, entrambi gli italiani, assistiti dalla sorella Elena, hanno iniziato i preparativi per collegare "Viña del Mar" con Santiago utilizzando un monoplano Bleriot da 50 HP. che portava il nome "Caroline".

Quando tutto fu pronto, il 9 marzo 1913, alle 8:15, Napoleón Rapini decollò dall'ippodromo di Viña Marino. Ha superato i duemila metri e un'ora e trentacinque minuti dopo sono atterrati sulla pista del Club Ippico di Santiago.



Napoleon Rapini aiutato dalla sorella Carolina si appresta a decollare allo Sporting Club di Viña del Mar.

Dopo aver pranzato nella capitale, la Rapini è tornata così com'era arrivata utilizzando un orario simile. È stata una vera impresa. La stampa dell'epoca non lodava meschinamente né la popolazione di Buenos Aires, lo spettacolo.

Con il suo doppio viaggio, Napoleone Rapini aveva conquistato tutti i primati della nascente aviazione cilena ed era entrato nella galleria dei suoi precursori, proprio come aveva fatto due anni prima il suo connazionale Bartolomeo Cattaneo.



Napoleon Rapini al suo ritorno alla città di Viña del Mar vicina al porto di Valparaíso.

6.

ARTURO DELL'ORO, UN EROE E MARTIRE DA NON DIMENTICARE



Arturo Dell'Oro González.



L'attività mineraria e commerciale nell'Atacama si è rivelata un potente incentivo per molti cileni e stranieri per venire nella regione in cerca di migliore fortuna. Uno di quegli immigrati risultò essere l'imprenditore italiano Alessandro Dell'Oro, un piemontese che aveva combattuto con coraggio nella guerra per l'indipendenza dell'Italia nel 1866 e che, circa dieci anni dopo, si sarebbe associato a Jacinto Adriasola per fondare uno stabilimento commerciale in Vallenar dedicato al "commercio e vendita di merci e frutta nazionali ed estere".

Era originario di Crevola D'Ossola, un paesino alla periferia di Domodossola dove il pioniere dell'aviazione peruviano Jorge Chávez Dartnell sarebbe morto quando il suo Bleriot XI si sarebbe schiantato nel tentativo di atterrare al termine della sua storica traversata

delle Alpi il 23 settembre 1910, forse come tragico preludio, allo straordinario atto di eroismo che avrà come palcoscenico i cieli di Belluno e un figlio di Huasco come attore principale. Una storia così straordinaria iniziò il 17 agosto 1896, nella città settentrionale di Vallenar, quando quel giorno nacque Arturo Dell'Oro González, figlio di Alessandro Dell'Oro e sua moglie cilena Margarita González.

Della sua prima infanzia non si sa molto, ma tutto fa pensare che debba essere stata trascorsa nella calma della vita di provincia e molto vicino alla madre per via dei continui viaggi di lavoro ai mulini minerari, che sicuramente Alessandro deve aver fatto. Per questo la precoce perdita della madre quando non aveva ancora cinque anni e poi la separazione dal padre quando lo mandò dal cognato Giovanni Ghio e dalla zia Etta Dell'Oro di Ghio dovettero essere estremamente doloroso per Arturo a Valparaíso, che lo iscrive a una delle scuole che la colonia italiana manteneva nel porto per essere istruito e formato con cura e austerità.



Arturo Dell'Oro all'età di cinque anni a Valparaíso, 1901.

Successivamente partirà per Buenos Aires dove sarà accolto come un altro membro della famiglia del Commendatore (1) Pietro Bignoli e della sua nobildonna Virginia Bignoli-Caccia de Rometino. Poi nel 1905 emigrò in Italia con il padre, dove studiò al Collegio di Stresa e successivamente al Collegio di Rivoli in Piemonte dove avrebbe terminato i suoi primi studi. Nel 1911 entrò a studiare meccanica all'Istituto Industriale Milanese Feltrinelli.

Terminati gli studi nel 1913, tornò a Buenos Aires e da lì si sarebbe recato a Valparaíso e nella nativa Vallenar per lavorare con il padre in un piccolo vigneto di sua proprietà per un breve periodo, prima di ripartire per l'Italia a all'inizio del 1915, per prestare servizio come volontario nel Corpo dell'Aviazione dell'Esercito Italiano. È possibile che la sua vocazione per l'aeronautica sia nata mentre studiava all'istituto Feltrinelli, insieme all'altro suo grande amico dell'epoca, Lodovico Montegani, o forse durante il suo breve soggiorno nella metropoli del Río de la Plata.



Arturo e suo padre Alessandro in Italia.

Comunque sia, la verità è che nel 1915, all'età di 18 anni, partì per l'Italia e si iscrisse al Comune di Milano, sito in Viale dei Mille n°404 (2), come volontario per prestare servizio nella Corpo dell'Aviazione dell'Esercito Italiano.

Fu così che il giovane italo-cileno arrivò a Cascina Malpensa, vicino a Milano, sede della Scuola di Aeronautica Militare creata nel 1911 per entrare a far parte del Bataglione Scuola Aviatori come "Soldato Volontario", dove dopo un breve periodo di istruzione prese il tirocinio pratico e esami teorici, tra il 17 e il 19 maggio 1915, conseguendo il "Brevetto di 1° Grado" con il massimo dei voti, nonché una raccomandazione per integrare il corso di pilota militare che avrebbe avuto inizio il 1° giugno di quell'anno. Il 25 dello stesso mese Dell'Oro ottiene nuovamente il massimo dei voti nell'esame orale. Il 2 agosto, con tre monti consecutivi fino a mille metri e tre atterraggi sulla vecchia pista "Busto Arsizio", su un biplano Farman da 100 Cv. e con 75 chilogrammi di carico superò il secondo esame. Strana fotografia di Arturo insieme a suo padre Alessandro in Italia.

La terza prova consisteva in una serie di atterraggi di precisione su un 70 H.P. Farman/1915. Si fermò il 25 agosto a Cascina Malpensa, terminando il 7 settembre con l'incursione Taliedo - Padova - Pordenone, lunga 300 km e fermandosi a 2.500 metri in uno dei tratti. Appena terminato il suo insegnamento fu congedato dalla Direzione Generale D'Aeronautica come "pilota d'aereo" insieme al caporale Lorenzo Rossi e ai militari Antonio Locatelli e Felice Avon, e subito mobilitato al fronte di guerra con la 30a Squadriglia Aeroplani equipaggiata con biplani Farman, ricoprendo dal 31 ottobre il grado di "Caporale" (3).

DISTRETTO MILITARE (23)-MILANO
 UFFICIO RECLUTAMENTO E MOBILITAZIONE
 Sezione 2ª

N. di matricola 6837 del distretto di Milano (35)

COPIA DEL FOGLIO MATRICOLARE

di Dell'Oro Arturo di Alessandro
 e di Tommaso Montegani nato il 17 febbraio 1896 Taliedo
 sostanzialmente di Macarola Provincia di Bergamo nel Dist.
 esercito nel comune di Milano distretto di Milano
 circondario di Milano

Cognome personale, cognome nuziale, cognome di famiglia o sostanziale		
Nome in L. <u>Arturo</u>	Stato <u>regolare</u>	Professione e mestiere <u>Studente</u>
Qualità personale <u>buono</u>	Dimora <u>regolare</u>	Uffici d'incarico <u>buono</u>
Cognome <u>Montegani</u>	Stato <u>regolare</u>	
Nome <u>Tommaso</u>	Dimora <u>regolare</u>	
Qualità personale <u>buono</u>	Stato <u>regolare</u>	
Professione e mestiere <u>buono</u>	Uffici d'incarico <u>buono</u>	
Stato <u>regolare</u>	Professione e mestiere <u>buono</u>	
Dimora <u>regolare</u>	Uffici d'incarico <u>buono</u>	
Stato <u>regolare</u>	Professione e mestiere <u>buono</u>	
Dimora <u>regolare</u>	Uffici d'incarico <u>buono</u>	

ABBONAMENTO, SERVIZI, PREVISIONI ED ALTRA INFORMAZIONI MATRICOLARI

Soldato volontario nel battaglione aviatore
arrivato alla 1ª categoria classe 1915
ed ammesso ai corsi di Scuola Aviatore
Milano (matricola 5837 del 1915)

Caporale Matricola 6837 del 1915 30 maggio 1916
in servizio di guerra 17 settembre 1915

Caporale Matricola 6837 del 1915 17 settembre 1915
in servizio di guerra 17 settembre 1915

Caporale Matricola 6837 del 1915 17 settembre 1915
in servizio di guerra 17 settembre 1915

Caporale Matricola 6837 del 1915 17 settembre 1915
in servizio di guerra 17 settembre 1915

Distretto Militare (23) Milano, Copia del Foglio Matricolare di Arturo Dell'Oro.

Quando iniziarono le missioni di guerra, sin dall'inizio si distinse come un grande pilota sotto ogni punto di vista, caratterizzato dall'essere determinato, coraggioso e sereno nei momenti di pericolo. Il 12 novembre 1915 dovette effettuare un lungo volo di ricognizione sul settore trentino e in Tirolo verso Klaus in Austria, penetrando in profondità nel campo nemico, nonostante le pessime condizioni meteorologiche e lo spesso strato di neve che ricopriva il terreno, che rendevano particolarmente difficile l'orientamento. A queste gravi difficoltà si aggiunse un'avaria al motore che lo costrinse a volare basso e ad affrontare una contraerea chiusa. Nonostante la sua breve esperienza, il Caporale Dell'Oro riuscì a ritrovare la via del ritorno e ad atterrare in emergenza nel proprio territorio, con addosso il suo Farman, innumerevoli fori di proiettile.

In un'altra occasione trovò una colonna nemica che attaccò arditamente. Infine, il 25 novembre 1915, svolse il suo primo combattimento aereo contro un ricognitore austriaco sopra la valle del Vipacco, costringendolo ad un atterraggio forzato, gravemente danneggiato dalla sua mitragliatrice ben mirata.

A testimonianza di questa importante azione bellica si conservano alcuni interessanti documenti, tra cui la lettera di congratulazioni inviata dal Comandante Maggiore del 2° Gruppo della Squadriglia Aerei.



Documento originale trascritto qui sotto.

“ESERCITO ITALIANO COMANDO 2° GRUPPO SQUADRIGLIA AEREI N° 87 del protocollo n° Zona di Guerra, 25 novembre 1915. Al Comando della Sesta Squadriglia Aeroplani Chiasiellis. Constatando come Osservatori e Piloti di codesta squadriglia facciano a gara a chi meglio e più arditamente compie il proprio dovere, questo Comando ringrazia cotesto per l'intelligente e costante opera di cooperazione e compie il gradito dovere di rivolgere al Comandante della 6ª Squadriglia un sentito encomio per l'alto spirito che ha saputo infondere nei propri dipendenti. In pari tempo si prega codesto Comando di comunicare al Tenente Sig. Livi ed al Pilota Caporale Arturo Dell'Oro che questo Comando ha ammirato la loro condotta nel volo d'oggi del quale sarà tenuto debito conto secondo gli accordi verbali già intervenuti col comandante la squadriglia; e poiché il velivolo avversario ha atterrato precipitosamente in località lontana dal campo ed è da ritenersi con tutta probabilità, che sia stato colpito in una parte vitale oppure che siano rimasti feriti il pilota ed il passeggero. Di questo episodio sarà fatta una speciale menzione ai superiori Comandi”.

Poco dopo, il 30 gennaio 1916, in virtù dei suoi meriti militari, fu promosso al grado superiore di “Sergente” e il 15 ottobre 1916 ricevette la Medaglia d'Argento al Valor Militare, la cui citazione recita: *“Coraggioso e grande pilota di aeroplani. Nonostante il maltempo, ha effettuato una ricognizione a lungo raggio sul nemico. Con il motore che girava in modo irregolare, incapace di orientarsi a causa del paesaggio ghiacciato, fu costretto a sorvolare a bassa quota il territorio nemico. Nonostante il forte fuoco della contraerea, ha proseguito la via del ritorno, con ammirevole calma, riuscendo ad atterrare fuori dall'aerodromo, ma sul nostro territorio. Nonostante il fuoco antiaereo nemico, che colpì duramente il suo aereo, eseguì con successo una ricognizione, attaccando contemporaneamente una colonna nemica. Durante un'altra pattuglia vide un velivolo avversario, lo attaccò spavaldamente, costringendolo ad atterrare fuori dal campo, probabilmente danneggiato dal suo incendio”.*



Documento del Ministero della Guerra, Roma, 1916.

Con le sue azioni contribuì potentemente affinché la 30ª Squadriglia Aeroplani diventasse l'unità più efficace dell'aviazione italiana e riuscisse ad essere trasferita alla selezionata “83ª Squadriglia Aeroplani”. Questa unità, creata il 5 maggio 1917, fu la prima specializzata in missioni di caccia e intercettazione ed era dotata di biplani Nieuport, armati di mitragliatrice e suddivisa in tre sezioni: la prima sezione, di stanza in Macedonia; la seconda a Belluno e la terza a Cavazzo Carnico, al confine austro-italiano. Se l'appartenenza all'aviazione di guerra era già meritoria, l'assegnazione ad una squadriglia di caccia implicava un riconoscimento particolarmente importante poiché a queste unità, che cominciavano appena a nascere nelle forze aeree belligeranti, arrivava un numero ristretto di piloti appositamente selezionati.

Così, intorno all'aprile 1917, Arturo Dell'Oro fu inviato al "II° Gruppo Scuole Aviatori di Gallarate" con sede a Cascina Malpensa, per essere addestrato come pilota di caccia sui velivoli Nieuport.

Lì, dopo una breve permanenza, ottenne il "brevetto su apparecchi da Caccia Nieuport" e fu quindi inviato al fronte in una missione molto importante... Ma prima di lasciare Cascina Malpensa, l'aviatore fece una solenne promessa al suo istruttore, il Capitano Umberto Griffini: "D'ora in poi seguirò i tuoi consigli e non dubito che farò il mio dovere, anche se mi costa la pelle. Sentirai parlare di me!".

La verità è che non solo Griffini avrebbe sentito parlare di lui. Anche la sua famiglia e gli amici in Cile e in Argentina. Un paio di lettere testimoniano l'ammirazione e il legittimo orgoglio che provavano per questo figlio del Cile che sfidava il nemico nei cieli d'Italia.

"Caro Arturo,

Ho visto le tue fotografie ed è stato un momento di vera e bellissima soddisfazione per me, per zia Edda, per le ragazze e i ragazzi che vagamente ti ricordano e... non ti hanno riconosciuto. Sembri forte e grosso, e sono orgoglioso che alle qualità fisiche unirai quelle morali. Hai un nome che applicato al cuore significa la più alta nobiltà umana.

Hai un padre che tu, più di chiunque altro, dovresti saper apprezzare, e questo ti fa ben sperare nella vita e nella pericolosa ed esaltante carriera che stai intraprendendo. So che ti sei già distinto e non dubito che ti aspettino maggiori successi e soddisfazioni.

Sei partito per la gloriosa Italia da una terra di forte, e onorerai entrambi; Questo è il presagio per i tuoi cari lontani, che Edda ripete nelle sue preghiere e fa ripetere ai bambini. ti invidio anch'io. Nelle terre che vedi dal tuo volo, mi aspettavo, 35 anni fa, di andare a cavallo con una spada nel pugno. Appartenne agli iscritti ad una impresa ardua e disperata che iniziò, perché quasi sempre la politica di chi è uscito da una vecchia sottomissione è timida, debole, timorosa. Ora ti invidio e con il pensiero ti accompagno in alto, sul ghiaccio delle montagne più ardite, tra le nuvole; lassù dove l'uomo dovrebbe sentire tutto l'orgoglio dominante. E devi anche esaltarti sentendoti superiore alla povera umanità condannata al fango della pianura, no? E anche la tua anima deve sublimare, essere superiore alle piccole cose laggiù. Se no, perché avrebbero conquistato le ali che la fantasia dei poeti ha dato alle creature del cielo per differenziarle da quelle del mondo, imponenti e sfortunate? Quando mi scrivi, raccontami le fresche impressioni dei tuoi voli; Dimmi un po' cosa pensi, se sei portato a pensare, quando tutta la mente dovrebbe essere concentrata sulla preparazione, sul godimento del trionfo. E se un giorno ti capita di sorvolare Trieste, e di seguire e bombardare le orde in fuga, sgancia una bomba per me, per la mia intenzione di vendicare Oberdan con l'annientamento del suo carnefice. Accogli tutte le nostre preghiere, tutti i nostri auguri con i saluti e con il nostro ricordo.

zio Giovanni".

Lettera familiare condivisa con le sue parole e nobile sentimenti.

Valparaíso, 18 giugno 1916.

"Mio caro Artù,

Bravo, mille volte bravo, so che ti comporti con coraggio e audacia. Qui c'è tutta la passione per la nostra amata Italia. Ricorda la tua razza, le tue origini generose, tuo padre, i tuoi vecchi compatrioti piemontesi, non potrai mai perderlo e con queste visioni onorerai sempre la tua famiglia, il tuo Paese, l'America Latina. Appena la Guerra sarà finita - se ti sarai comportato da buon soldato - ci sarà - se lo vorrai ci sarà sempre un ottimo posto - tra i miei - e nel mio Emporio. Dino, tuo fedele amico e vero fratello d'infanzia, svolge anche il suo dovere di volontario nel Reggimento di Cavalleria Savoia con vera passione patriottica. Tu in aria fai i voli arditi dell'Aquila, Dino in terra è un gentiluomo, l'infante, il mitragliere, l'ardito. Vi abbraccio con profondo affetto. Viva l'Italia!"

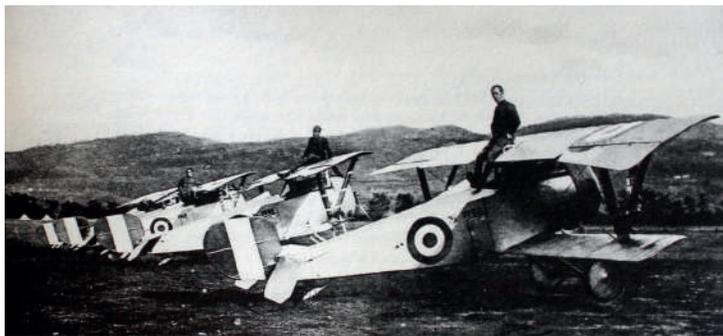
P.Bignoli. Buenos Aires, 10 marzo 1917.

Il 5 maggio si presentò davanti al tenente Vittorio Bonomi, comandante della IIa Sezione di base presso l'aviosuperficie di San Pietro al Campo, nei pressi della città di Belluno, ottenendo la sua prima vittoria dopo dieci giorni intercettando e attaccando un Fokker Albatros che costrinse a rientrare a Pergine, allora quartier generale della 45ª Divisione Aerea Austriaca.



Stemma della 83ª Squadriglia di Caccia e l'aerodromo di Belluno, il suo ultimo atterraggio.

Ma nonostante questo combattimento, i giorni passavano regolarmente. Molte volte è stato visto sconvolto dopo un volo fallito perché l'allarme era scattato troppo tardi; o il motore del suo aereo non si era avviato, o il nemico si era voltato prima che il suo Nieuport lo raggiungesse, o semplicemente un'avaria al motore in volo gli aveva impedito di raggiungere l'obiettivo... Il 26 agosto partì per una nuova missione di pattugliamento, sorpreso da un forte vento e da una nuvolosità bassa che gli ha impedito di orientarsi e rientrare a San Pietro al Campo, riuscendo ad atterrare con un po' di fortuna a Feltre, a una trentina di chilometri dalla sua base, dove ha fatto rifornimento, partendo subito per Belluno, apprendendo lì che aerei nemici avevano sorvolato l'aerodromo e la città senza poterli intercettare.



Sergente Albino Gianotti, Arturo Dell'Oro, Tenente Vittorio Bonomi.

Più che un'umiliazione, quell'azione era stata un duro colpo per il morale della II Sezione, che non aveva saputo reagire all'incursione nemica. Per questo, cercando la vittoria e non la vendetta, Arturo Dell'Oro promise ai suoi compagni che alla prossima occasione avrebbe abbattuto il nemico a qualunque costo. Se la mitragliatrice lo avesse mancato, cosa che era già accaduta un paio di volte, l'avrebbe speronata con il suo biplano. Il 1° settembre l'allarme è suonato puntuale. Un Fokker di osservazione era stato individuato nel vallone del Cordevole e verso di lì diresse il Nieuport n. 3626 a lui assegnato e quando già sembrava che la ricerca sarebbe stata sterile, Dell'Oro si trovò faccia a faccia con il piano diritto, praticamente sopra Belluno.



Dell'Oro nel suo aereo Nieuport N°3626.

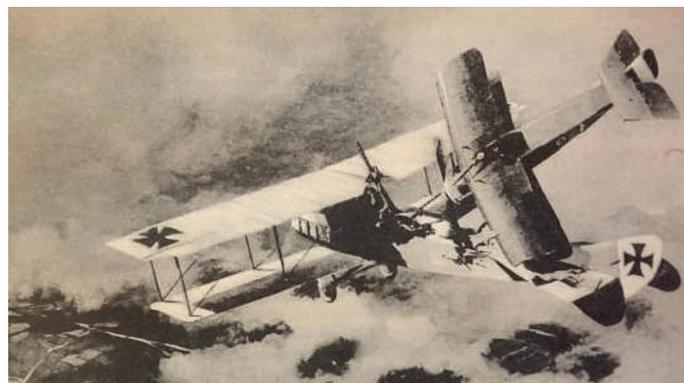
Rapido e deciso l'aviatore italo-cileno si lanciò sul nemico a circa 3.500 metri. Sorpreso e sconfitto dalla velocità vertiginosa del Nieuport, il pilota austriaco Stanislav Franz riuscì a malapena a schivare lo sconsiderato attacco, ma non prima di aver ricevuto numerosi colpi dalla mitragliatrice ben mirata di Dell'Oro. Intanto, per le vie del paese, i suoi abitanti hanno potuto vedere come il Nieuport si riprendesse prima di passare il nemico e tornasse a guadagnare quota per un nuovo attacco, mentre nel Fokker il caporale pilota Stanislav Franz e il

tenente di riserva Leopoldo Müller tentavano la fuga verso la sicurezza delle loro linee a Pergine. Riuscirono persino a sentire i primi colpi di Dell'Oro e poi, solo il rumore del motore Austro Daimler richiesto a tutto gas da Franz e l'impressionante ronzio del Nieuport che si abbatteva sulla sua preda, verso una meta inevitabile.



Lo scontro dei due biplani fu visto dagli sgomenti bellunesi e dai compagni di Dell'Oro, consapevoli di aver assistito a uno straordinario atto di eroismo.

Il giorno seguente giunsero le pattuglie alpine portando dalla cima del monte Pelf le spoglie dei malcapitati aviatori per procedere ad una commossa sepoltura durante la quale furono loro resi i più alti e sentiti onori, mentre il capitano Felice Porro commissionava la "48a Squadriglia Caudron" per sorvolare l'aeroporto austriaco dove operava il 45°. Aviation Company e lasciò cadere un pacco decorato con la bandiera italiana, contenente alcuni effetti personali di Franz e Müller, nonché fotografie dei solenni onori con cui erano stati sepolti. Pochi giorni dopo, un aereo della Kaiserliche und Königliche Luftfahrtruppen ha sorvolato Campo Belluno, lasciando cadere un biglietto di ringraziamento.



Fotografie di un autore sconosciuto che testimonia il momento in cui Arturo Dell'Oro si schianta su Nieuport contro il Fokker austriaco pilotato da Stanislav Franz e il tenente Leopoldo Müller.



Resti di entrambi gli aerei distrutti nel monte Pelf.

Un notevole gesto cavalleresco e profondamente umano in mezzo alla crudeltà della guerra!

Le spoglie dell'eroe furono velate presso la sede del 7° Reggimento Alpini e successivamente, alle ore 18:00 del 3 settembre, ebbero inizio le sue imponenti esequie, trasferendo le sue spoglie in una semplice tomba nel settore militare del cimitero cittadino, in cui una colonnina coronava con un'elica di legno all'estremità superiore fu eretta.

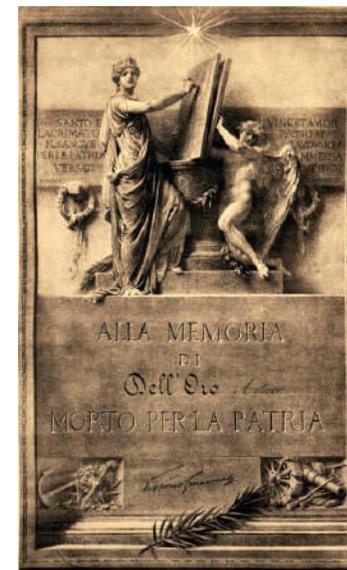


Funerali di Arturo Dell'Oro a Belluno, 1917.



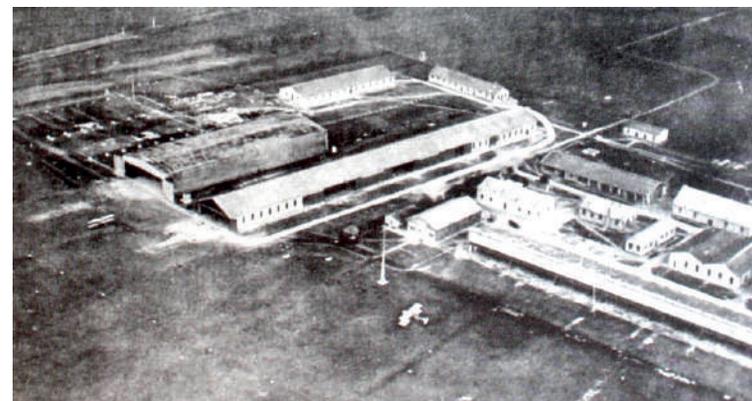
Tomba a Belluno dell'eroe cileno Arturo Dell'Oro.

Le reazioni al sacrificio dell'aviatore vallenarino non si sono fatte attendere. Il carattere eroico della sua immolazione si rifletteva nella convocazione per il conferimento della Medaglia d'Oro al Valor Militare e fu esaltato in tutte le unità aeronautiche italiane con le seguenti parole: "tra i coraggiosi, piuttosto che arrendersi, si lanciò contro un aereo nemico che uccise con uno schianto, cadendo per rivendicare la vittoria. Alto esempio di coraggio e ammirevole abnegazione. Belluno Cielo, 1° settembre 1917".



Con il passare degli anni arriveranno nuovi riconoscimenti. Alla medaglia d'argento al valor militare ne seguiranno altre assegnate postume.

Il 23 giugno 1921 fu battezzato solennemente con il suo nome ARTURO DELL'ORO il Campo d'Aviazione Militare di Pisa San Giusto, che durante la guerra funse da scuola di aviazione, avendo come madrina a Sofia dei Marchesi Provenzali (4).



Base Aerea e Campo d'Aviazione di Pisa San Giusto battezzato con il nome di Arturo Dell'Oro in giugno dal 1921.

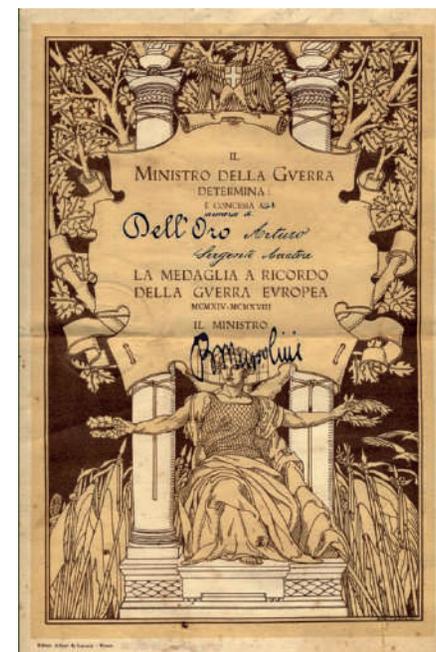
Il 28 maggio 1924 il Consiglio della città di Belluno lo dichiarò Figlio Illustre, ritenendo che “egli sempre vive e vivrà come luce purissima e splendente nei cuori dei Bellunesi, che considerano Dell’Oro come loro concittadino caduto non solo per la grande patria ma anche in difesa di questa città”, provvedendo a far incidere il suo nome sul monumento che verrà innalzato a ricordo dei caduti bellunesi della guerra.

Il 4 ottobre 1925 fu inaugurata a Rovereto la Campana dei Caduti, monumento ideato da Antonio Rossaro per onorare tutti i caduti della guerra senza distinzione di nazionalità, fusa con il bronzo dei cannoni donati dai diciannove Paesi belligeranti e l’oro dei gioielli donato da signore italiane e finanziato con i proventi di una colletta nazionale. Il progetto prevedeva la nomina di una madrina in ciascuna delle settantasei province d’Italia, che aveva la responsabilità di scegliere un eroe decorato con la medaglia d’oro come rappresentante di ognuna di esse. Nel caso di Belluno, Arturo Dell’Oro è stato scelto da Rosalia Pianavia Vivaldi-Bossiner, madrina della provincia.



Campana che suona tutti i giorni per dei caduti in guerra alle 21.30.

“Arturo Dell’Oro, puro eroe latino; ogni pomeriggio la Campana esprime la riconoscenza e la benedizione della Patria dei tuoi avi, a te e alla regione a cui appartieni; Nel pomeriggio del 30 maggio, la voce dell’Italia si unisce a quelle della tua Patria e a quelle della Nazione dove è stato forgiato il tuo spirito eroico”.



Il 6 giugno 1937 le sue spoglie, insieme a quelle di 411 soldati bellunesi, furono traslate con solenne cerimonia nel mausoleo militare nella chiesa dei Padri Cappuccini Santa Maria Immacolata alla periferia della città (Mussoi). All’interno della cappella, sul lato destro, una lapide ricorda il sacrificio del patriota Jacopo Tasso fucilato nella guerra del 1849 contro l’Austria, e davanti un rilievo in bronzo dello scultore Salvatore Saponaro, che ricorda il sergente dell’aviazione Arturo Dell’Oro González.



Chiesa Santa Maria Immacolata a Mussoi, Belluno e rilievo in bronzo dello scultore Salvatore Saponaro.

Infine, il 29 gennaio 1949, verrà fondato l'Aero Club Bellunese "Arturo Dell'Oro" che darà il nome all'aerodromo dove opera.



Con il suo gesto eroico e il suo sacrificio immortale, Arturo Dell'Oro González non solo ha unito le alte vette andine del suo Cile natale con le superbe montagne delle Alpi. *"Il Cile aveva dato ad Arturo Dell'Oro sua madre e la vita, aveva impresso nella sua anima la forza del suo grido di battaglia "Per la ragione o per la forza". L'Italia lo riveleva sulla terra paterna, dove il padre aveva valorosamente combattuto, da dove gli zii si erano offerti volontari per la campagna di Crimea, lo aveva assorbito con il fascino della loro prodigiosa guerra e lo aveva avvolto in un'ammirevole concezione del coraggio. La bandiera d'Italia e la bandiera del Cile ora mescolano i loro tessuti per ricoprire il figlio comune, santificato dal martirio e accolto nel Paradiso dei coraggiosi per una perpetua e solida amicizia tra i due Paesi."*

Cesare Ambrogetti (1926)

Maggiore dei Bersaglieri Di Stato Maggiore

Vicepresidente della Sezione Di Milano Dell'istituto Del Nastro Azzurro



De izquierda a derecha: Medalla Al Valor Militar en Oro (1918); Medalla Al Valor Militar en Plata (1916); Medalla Conmemorativa Nacional de la Guerra 1915-1918 (1925)

Collezione Norberto Traub.

Oltre ad Arturo Dell'Oro, vi furono altri italo-cileni che parteciparono all'aviazione italiana durante la guerra. Uno di loro era Guido Yori, noto atleta dell'Audax, che fu uno dei primi a scendere in guerra. Si iscrisse all'aviazione dove seguì un corso per pilotare aeroplani da cui si diplomò come sergente. Combatté e riportò diverse vittorie contro aerei austriaci e tedeschi, che gli valsero numerose menzioni nell'Ordine del Giorno e gli fu conferito il grado di capitano, capo del 76° Squadrone Caccia.



El aviador, capitán Guido Yori

Torino 15 maggio 1919.

Signor Jorge Matte Gormaz,
Aero Club del Cile - Santiago.

"Egregio Signore, è con grande piacere dopo aver trascorso tanti e così terribili giorni da prigioniero che le scrivo per raccontarle, seppur lievemente, alcuni dettagli di quando sono stato fatto prigioniero. Ringrazio anzitutto di cuore i soci dell'Aero Club, in particolare lei e il suo valente segretario, signor Armando Venegas, per quanto avete fatto per me e per l'interesse che avete dimostrato quando ero prigioniero. Ti sono grato anche per i giornali che mi hai inviato e specialmente per "El Mercurio" che ha diffuso concetti così benevoli su di me. Allego due fotografie del mio aereo scattate pochi giorni prima che venissi fatto prigioniero: è un Newport Baby 50 HP, monoposto e del 76° squadrone di caccia.

Signor Presidente; Un giorno mi trovavo nel comune di Santa María (Isonzo), quando ricevetti dal comandante di squadriglia l'ordine di uscire e "abbattere" (questo era lo slogan: O abbatte l'avversario o non torni indietro) un aereo austriaco, un Draken, che si stava avvicinando alle nostre posizioni.

Presi il volo e tra Madressina e Dulce -vicino a Treviso- preparai il mitra e aspettai il momento più propizio per attaccare i Draghen. Ha iniziato a scendere. Allora l'ho aggredito e gli ho tirato addosso una buona fascia e l'ho fatto cadere, andando a fracassarsi a terra. In quel preciso momento ho sentito un fuoco terrificante sopra la mia testa. Cos'era? Un altro Draken che mi ha attaccato dall'alto, riuscendo ad ostacolare il funzionamento del motore. Tutti gli sforzi che ho fatto per salvarmi sono stati inutili e l'aereo non sarebbe mai arrivato perché i Draghen mi hanno attaccato senza pietà e da un momento all'altro mi avrebbe fatto finire, così ho deciso di atterrare in una foresta, dove il mio bambino è stato distrutto, lasciandomi gravemente ferito e

imprigionato.

Sono stato a Vienna fino alla fine della guerra e oggi, ormai libero, mi preparo a tornare nel mio amato Cile. Quando sarò in Cile, signor Matte, le racconterò molti dettagli.

*Cordiali saluti,
Guido Yori”.*

Hoy a las 10 A. M. se colocará en el local de la Escuela Italiana, ubicada en Cochrane 124, la lápida conmemorativa de los soldados de la colonia muertos en la guerra.

La Nación, 1 novembre 1920.

Nella sua lettera Yori fa riferimento al Macchi-Nieuport XI Bébé, un piccolo caccia biplano sviluppato dalla Société Anonyme des Établissements Nieuport, di cui circa 400 furono costruiti su licenza dall'Aeronautica Macchi-Nieuport-Varese, nota come Nieuport Ni. 11, di cui era dotata, tra le altre unità, la 76a Squadriglia Nieuport di stanza presso l'aerodromo di Santa Maria la Longa, non lontano da Belluno. Era alimentato da un motore rotativo Le Rhône da 80 CV. e portava una mitragliatrice Lewis montata sull'ala superiore.

Note

(1) *Pietro Bignoli, era un veterano della campagna italiana in Africa (1887-1888), impresario importatore ed esportatore.*

(2) *Milano-Viale dei Mille, 40, era l'indirizzo residenziale e commerciale di Pietro Bignoli.*

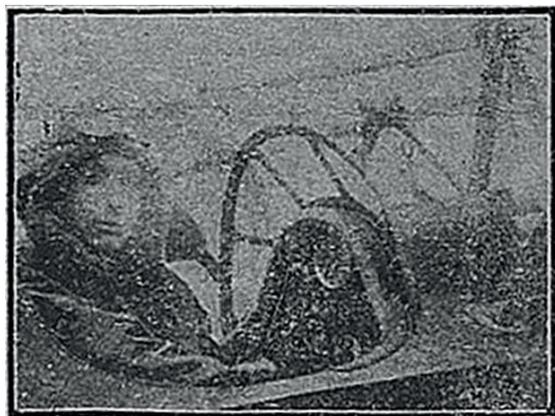
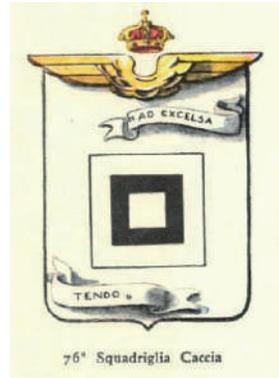
(3) *Lodovico Montegani de Antonio, nato a Milano il 25 giugno 1891, grande amico di Arturo e Bernardino Bignoli, aveva studiato "Tecnica Meccanica" all'Istituto Industriale Feltrinelli. La sua passione per la meccanica lo portò agli aeroplani, e durante la guerra raggiunse il grado di "Tenente Pilota Aviatore", venendo pluridecorato per tutti i suoi meriti.*

(4) *Negli anni 60 l'aeroporto Arturo Del' Oro, pur troppo fu aperto all'uso civile con il nome di Aeroporto: Galileo Galilei.*



Santa Maria la Longa (Belluno)

Macchi-Nieuport XI Bébé.



Guillermo Lambruschini.

7.

VITTORIO MONTIGLIO



Busto di Vittorio Montiglio sul Viale Dell'Orologio, Villa Borghese, Roma.

Nato il 15 gennaio 1903 a Valparaíso, Cile, all'età di 14 anni scappò di casa per andare al guerra con i suoi due fratelli.

A Genova si è iscritto come volontario, cosa per cui ha dovuto farlo presentare un certificato di nascita falso, essendo il più giovane ufficiale dell'esercito italiano Medaglia d'Oro al Valor Militare per azioni eccezionali nel 7° Reggimento Alpini, Battaglione Monte Pelmo.

Dopo la guerra, insieme ai suoi fratelli partecipò come legionario nell'annessione di Fiume, agli ordini di Gabriele d'Annunzio.

Quando venne creata la "Regia Aeronautica" come arma indipendente il 28 marzo 1923, Montiglio

Si unì a lui e seguì il corso di pilota di guerra aeroporto militare di Ghedi, Brescia.

Morì il 9 novembre 1929 in un tragico incidente automobilistico con i suoi amici e piloti di guerra Guido Keller e il capitano Giovanni Battista Salina, i tre detentori della Medaglia d'Oro al Valor Militare. In suo omaggio la Scuola Italiana di Santiago battezzato con il suo nome.

8.

ANTONIO LOCATELLI: "PIÙ CHE UN VOLO SOPRA LE ANDE"



Alla fine della Prima guerra mondiale, gli enormi progressi compiuti dall'aviazione durante il conflitto consentirono ai Paesi europei, principalmente Inghilterra, Francia e Italia, di uscire dai propri confini e contribuire al consolidamento dell'attività aerea in vari Paesi.

Quelli del Cono Sud latino-americano risultarono particolarmente avvantaggiati dall'arrivo a Buenos Aires delle missioni aeronautiche di pace inviate dalla vecchia Europa con il suddetto obiettivo.

In questo senso l'Italia era davanti a tutti e il 13 marzo 1919 sbarcò nella metropoli del Río de la Plata la "Missione Aeronautica Militare Italiana per L'Argentina", presieduta dal barone Antonio de Marchi.

La numerosa delegazione peninsulare stabilì il suo quartier generale presso l'aerodromo di El Palomar, costruendo uffici e hangar "Varesse" per ospitare il 350° Squadriglia, al comando del Capitano Enzo Giovanardi, mentre una "Sessione Idrovolanti" al comando del Tenente Luis de Riseis, era installata a San Fernando, sulle rive del Río de la Plata.

Quanto al materiale di volo, esso era costituito da trimotori da bombardamento pesante Caproni IF, bimotore Fiat R-2; caccia monomotore Ansaldo A-1 Balilla e velivoli da ricognizione aerea SVA-5 e 10, tutti a terra, con base a El Palomar, a cui si è aggiunto un piccolo dirigibile da 3.600 m3.

In ambito navale gli idrovolanti Macchi MC-7 e MC-9; Velivoli Savoia Marchetti S-57 e Lhonner-3, di progettazione austriaca ma costruzione italiana, per un totale di 32 velivoli.

A poco a poco, tutti questi aerei venivano assemblati e messi in volo così che il 25 maggio 1919, uno squadrone di 20 aerei salutò il popolo argentino nella sua festa nazionale, sorvolando Buenos Aires.



Il velivolo di Locatelli atterrato nel campo di Ippica di Santiago del Cile. Come dato curioso, nel Cile la gente utilizza la parola "locatelli" come un sinonimo di "pazzesco".

A un malato gli dicono: "è un locatelli".



Allo Sporting ippico di comune di Viña del Mar, Valparaíso, indossando l'abbigliamento di pilota qui prima di volare per Santiago del Cile.

"A Mendoza mi sono fermato qualche giorno perché ero convinto che fosse impossibile tentare la traversata con le tempeste imperanti. Non appena è apparsa un'ora di calma, mi sono lanciato nell'avventura.

Sono partito alle 7:30 ora argentina e sono atterrato a Viña del Mar alle 9:23 ora cilena, ma prima, com'è noto, feci più volte il giro del paese e passai per Valparaíso. Non appena fui in vista di Viña del Mar, distinsi chiaramente il campo dell'Ippodromo che era stato indicato nella mia lettera.

In generale il viaggio è stato felice. Sono partito all'ora che ho detto loro e mi sono subito diretto verso il massiccio andino, salendo sempre più in alto. L'altezza massima era di 6.500 metri.

Il vento mi ha solo infastidito abbastanza durante il viaggio. Un vento di uragano soffiava nei cassoni della catena montuosa, la sua influenza era terribile, dovendo tenere d'occhio i timoni di stabilità in ogni momento, poiché il dispositivo era spinto dal vento come una semplice foglia.

Ad ogni istante l'aereo scendeva violentemente, dovendo compiere enormi sforzi per riprendere quota. La più pericolosa delle discese era nei pressi di Puente Inca. Sono stato colto da un "buco d'aria" e sono sceso violentemente da 6.000 a 5.000 metri, recuperando velocemente la quota necessaria affinché la traversata non fosse pericolosa, dato che i venti sono ancora più mossi a quella quota. Appena sono stato nel cielo cileno, mi sono diretto verso il mare, avvicinandomi a Valparaíso e arrivando qui senza incidenti, riuscendo così ad attraversare il continente americano da un oceano all'altro.

Rimarrò a Valparaíso fino alle 3:30 del pomeriggio. A quel tempo devo iniziare il viaggio a Santiago. Nel frattempo, devo soddisfare le richieste dei miei compatrioti. Il ritorno sarà in aereo. Aspetterò la nuova opportunità per vedere se lanciamo un volo unico da Santiago a Buenos Aires".



Dopo il volo di Valparaíso a Santiago, le persone consegnano a Locatelli un ramo di fiori. Forse consegnata da una figlia di italiano di quel tempo, prima di partire per unire Pacifico e Atlantico.

Adempiendo a quanto indicato, nel pomeriggio decollò alla volta di Santiago senza riuscire a trovare l'aerodromo Lo Espejo, perso nella nebbia invernale, così che mentre si apprestava a rientrare a Viña, Locatelli fu intercettato da un monoplano Bristol guidato dal sergente Ojeda, che lo guiderà alla Scuola di Aeronautica. Una volta a terra, l'aviatore ha consegnato una valigia con la prima corrispondenza aerea scambiata tra i due Paesi, evidenziando tra le lettere quella inviata dal barone Antonio de Marchi al presidente del Cile:

Nel neonato "Aeródromo di El Bosque", oggi è l'Accademia di Aeronautica del Cile. Qui insieme con la collettività italiana di quel tempo, compreso il prossimo presidente Arturo Alessandri, figlio di Pietro Alessandri, che migrò in Cile da Firenze.

*"A Sua Eccellenza, il Presidente della Repubblica del Cile, Dott. Don Juan Luis Sanfuentes:
La Missione Aeronautica Militare Italiana in Argentina, onoratissima, invia oggi un suo pilota, a portare Vostra Eccellenza e tramite Lei alle forze popolari, terrestri, marittime e aeree della grande Fratellanza, un saluto riverente e affettuoso, auspicando che la nuova era di pace che sta iniziando sarà un'era di fratellanza e un risultato pratico per i popoli d'America, sotto l'egida simbolica di Cristo Redentore delle Ande Saluta Vostra Eccellenza con la più illustre considerazione, il Capo della Missione."*

Antonio de Marchi.



Arrivo di Locatelli a El Bosque.

Come prevedibile, il suo arrivo a Santiago ha suscitato grande ammirazione nell'opinione pubblica, che lo ha reso oggetto di un caloroso benvenuto, con festeggiamenti e ricevimenti in suo onore, compreso un colloquio formale con il presidente Juan Luis Sanfuentes e il ministro della Guerra, e una visita alla Scuola Aeronautica Militare nonché incontri sociali

con le diverse organizzazioni della colonia italiana residente a Santiago. Fu il terzo aviatore a vincere la formidabile sfida andina nel suo punto più alto, record straordinario detenuto fino ad allora dai luogotenenti Dagoberto Godoy e Armando Cortínez, avendo conquistato quelle vette solo pochi mesi prima.



Nella Casa di Governo, costruita dall'architetto italiano Gioachino Toesca.



Antonio Locatelli ricevuto al Club de la Union, che è il circolo per ringraziare e condividere al tavolo.

Nel pomeriggio prima della partenza, Locatelli si è recato alle Poste Centrali per ritirare la corrispondenza, i giornali e le riviste che avrebbe portato sul volo di ritorno per Buenos Aires e per salutare gli impiegati delle poste di Buenos Aires in risposta a quello che aveva portato da lì.

Alle 7 del mattino di martedì 5 agosto, l'aereo fu tirato fuori dall'hangar che lo aveva ospitato durante la sua permanenza presso la Scuola di Aeronautica Militare e iniziarono a caricarlo con 10 taniche di olio e 22 di benzina che "i sigg. Valenzuela e Torres Il raid è stato distil-

lato appositamente per questo volo al Laboratorio France” di Santiago, mentre la stampa mattutina ha diffuso una lettera dell’aviatore ringraziando per l’attenzione ricevuta sul suolo cileno:

“Al momento di iniziare il mio volo di ritorno verso la Repubblica Argentina, con animo piacevole e sincerità di soldato, rendo omaggio a questo popolo eroico e gentile la cui terra di sole e di luce è così simile a quella della mia amata patria.

Saluto i miei connazionali a nome dell’Italia, dopo aver portato trionfalmente nel mio aeroplano i tre colori già vittoriosi in guerra, e che sfavillavano valorosamente sulle alture andine in vista del maestoso massiccio dell’Aconcagua.

Loro, miei compatrioti, vedevano sicuramente nella mia persona l’immagine della Patria, perché altrimenti non avrei potuto né meritare né comprendere, per il mio dovere di soldato, i doni che generosamente mi hanno fatto. Porgo i miei rispetti a S.E. il Presidente della Repubblica che, con un nobile gesto, ha voluto legare la mia fortunata azione alla fratellanza di due popoli. Saluto i degni compagni del valoroso esercito cileno, che fraternizzarono con un soldato italiano, le graziose dame e signorine che gettarono fiori di buon auspicio nel mio aeroplano; Saluto e ricorderò sempre tutti coloro che mi hanno rivolto tanta cortesia.

Antonio Locatelli.”



Qui il pilota condivide con altri italiani del Cile nella Casa Umanitaria (il suo ristorante esiste ancora oggi).

Alla partenza hanno partecipato l’ambasciatore italiano, conte Juan B. Nani Mocenigo, i capi e alcune dame della colonia italiana, tra cui le signorine Reginatto e Crosti che gli hanno regalato un mazzo di camelie bianche legate con un nastro con i colori dell’Italia a nome

del Comitato Patriottico delle Dame Italiane, gesto che Locatelli ha apprezzato, deponendo con delicatezza il bouquet accanto alla posta.

Poi, mentre i meccanici della Scuola ultimavano i preparativi, è andato al casinò a fare colazione con i colleghi cileni. Tornato in aereo, si accorse di aver dimenticato la mappa da qualche parte, al che il Capitano Dagoberto Godoy gliene diede una della Scuola seguito da un grande abbraccio in cui Godoy ne approfittò per chiedergli di salutare i suoi coetanei argentini, in particolare i Tenenti Antonio Parodi e Pedro Zanni che si aspettava di vedere presto nei cieli cileni.

Già seduto in cabina e controllando il corretto funzionamento del motore, si tolse il berretto e lo passò a un connazionale facendo presente che lo lasciava in ricordo al Circolo Italiano, dopo di che diede l’ordine di iniziare un vertiginoso decollo, tra gli applausi dei presenti. Erano le 7:25 del mattino.

Descrisse diversi cerchi sopra El Bosque, guadagnando quota prima di scomparire alla vista in direzione nord. Poi, seguì le alternative di volo sulle lavagne dei giornali più importanti per leggere i telegrammi che furono registrando il passaggio dell’aereo attraverso le città argentine. Poco prima delle undici del mattino primo di loro da Mendoza: “L’aviatore Locatelli passò in alta quota sopra la città alle 10:28 dopo il suo volo verso Buenos Aires. Ha lanciato una valigia con la corrispondenza. Buon clima.” Un’altro di La Paz direbbe che fossi passato per quel paese alle 11:15 “Sta percorrendo la via di Beazley seguendo la linea del “Ferrocarril Pacifico””.

Antonio Locatelli si stava avvicinando a Buenos Aires. Volando in mezzo alla catena montuosa ha dovuto affrontare forti e venti irregolari e forti turbolenze che quasi fecero schiantare il biplano contro le pendici del vulcano Tupungato che ha richiesto la massima esperienza di Locatelli per controllare la SVA-5 per emergere con successo dalla pericolosa trance atterrando a Buenos Aires alle 14:54 dopo aver completato il primo collegamento aereo tra le capitali del Cile e Argentina; dopo di aver battuto il record di distanza sudamericano in volo senza scalo e di aver trasportato la prima posta aerea tra le due capitali.

A El Palomar si era radunata una folla dal mattino, che appena avvistato il biplano, lo stava aspettando. Ha tifato “viva!” a Italia, a Argentina e al Cile.



Qui sul giornale si invita a vedere il Film del Volo diretto dal cineasta Gianbastiani, dove si può vedere l’atterraggio a Viña del Mar sullo sporting ippico e l’atterraggio alla base aerea de “El Bosque”.

Successivamente Locatelli consegnerà un biglietto al barone Antonio de Marchi, capo della Missione Aeronautica Italiana:

Ho accolto con profonda soddisfazione il messaggio che la Missione italiana in Argentina ha affidato alle intrepide mani di uno dei suoi più brillanti aviatori.

Il popolo cileno e l'Esercito cileno apprezzano cordialmente il saluto e si congratulano con la Missione al suo degno capo per il trionfo del pilota Locatelli, che aggiunge il suo nome alla storia delle comunicazioni aeree cileno-argentine recentemente avviate, per il più completo collegamento di due popoli fratelli intimamente uniti alla simbolica ombra protettrice di Cristo Redentore.

Juan Luis Sanfuentes, Presidente della Repubblica”.

A questo aviatore, nato a Bergamo il 19 aprile 1895, erano bastate poche ore di volo per essere annoverato tra i grandi dell'aviazione sudamericana con meriti indiscutibili.

Aveva conseguito il brevetto di pilota militare il 15 ottobre 1915 ed ebbe una brillante partecipazione durante la Prima Guerra Mondiale, integrando la “87a Squadriglia SVA”, del Comando Superiore Aeronautico, nota nel mondo per il suo capo, il poeta Gabriel D'Annunzio che la chiamò “Serenissima”, l'unità più importante utilizzata dalla SVA, caratterizzata dal portare il Leone di San Marco dipinto sulla fusoliera.



E, il suo curriculum di servizio conteneva un impressionante elenco di 523 missioni di guerra tra voli di ricognizione e bombardamento, evidenziando la ricognizione in solitaria presso i cantieri Zeppelin di Friedrichshafen, la ricognizione su Trieste e Zagabria, e il famoso raid su Vienna il 9 agosto del 1918, in un formazione di otto SVA guidate da Gabriele D'Annunzio, occasione in cui per trenta minuti ha scattato fotografie aeree della capitale austriaca sotto una pioggia di volantini stampati con i proclami del poeta.

Nel settembre 1918, durante una delle sue incursioni, il motore del suo SVA-5 si guastò e dovette atterrare dietro le linee austriache, venendo catturato dopo aver dato fuoco al suo aereo. Portato a Vienna, fu protagonista di una spettacolare fuga in Italia, dove si riunì alla sua Squadriglia Serenissima, quando la guerra stava per finire.

Questi fatti sommariamente accennati gli erano stati più che sufficienti per ricevere le medaglie d'argento e d'oro e la Croce di Guerra al Valor Militare e per D'Annunzio soprannominarlo il “Gemello del Pericolo”.



Tonino Locatelli e il suo aereo, nella Prima Guerra Mondiale, prima di viaggiare in America per una missione commerciale.

Si trattava allora del tenente Antonio Locatelli che aveva collegato in volo diretto il Pacifico e l'Atlantico. A 25 anni svolse quel curriculum aeronautico con ammirevole semplicità, quale non si conosceva in Cile. Lo aveva fatto in soli quattro anni con audacia e coraggio, e pilotando uno degli aerei più importanti dell'industria aerea italiana dell'epoca. Il biplano Ansaldo SVA, forse il primo velivolo al mondo interamente progettato e precalcolato seguendo i canoni della moderna aerodinamica.

Le sue linee sottili erano il risultato di complessi calcoli eseguiti dagli ingegneri Umberto Savoia e Rodolfo Verduzio della Direzione Tecnica Aviazione Militare -DTAM- e del non meno eccellente lavoro delle officine della Società Gio. Ansaldo C. di Genova.

Il dispositivo stesso era un biplano monomotore, monoposto, dai profili molto sottili; grande penetrazione aerodinamica; solido e resistente, senza essere robusto; grande visibilità dal pozzetto, spazioso e confortevole e dotato di un motore SPA-6A, sei cilindri in linea, raffreddato ad acqua, 220 HP.

Aveva una velocità massima di 215 km/h. Il soffitto di servizio era di 6.000 metri. e l'autonomia normale, tre ore, che poteva essere aumentata a 9 e anche a 12 aggiungendo serbatoi ausiliari nel compartimento dell'osservatore, come avveniva con i biposto.

Queste caratteristiche lo avevano reso un velivolo da bombardamento e osservazione leggero a lunga distanza, in grado di penetrare in profondità nei cieli nemici senza essere intercettato, grazie alle sue notevoli prestazioni.

Lo SVA corrispondeva infatti al primo velivolo costruito sulla base di accurati calcoli aerodinamici ed ebbe il merito di porre l'industria aeronautica italiana sullo stesso piano di quella tedesca, francese e britannica.

Così era stato durante la guerra.

Adesso però, quando il mondo cominciava a ricostruire la pace e gli uomini avevano bisogno di comunicare tra loro, gli SVA-5 e 10 si prestavano egregiamente ad avviare servizi di posta aerea ovunque fossero richiesti.

In questo senso, Antonio Locatelli aveva ampiamente dimostrato i vantaggi del biplano con il suo spettacolare volo dal Pacifico all'Atlantico.

In futuro corrisponderebbe ad altri continuare il compito di continuare ad aprire le rotte sudamericane.

La "Missione Aeronautica Militare Italiana Per L'Argentina" rimase a Buenos Aires fino al settembre 1919. Prima di rientrare in Italia, la missione donò il proprio materiale all'aviazione argentina, comprese le strutture realizzate a San Fernando ed El Palomar, ad eccezione di due idrovolanti Lhonner, consegnato in Paraguay e un biplano SVA-10 donato al capitano uruguayano Cesáreo L. Berisso.

Nel caso dell'Argentina, la donazione dei due idrovolanti Macchi M-9, dei due M-7, del dirigibile e degli edifici San Fernando, le permisero di creare l'Aviazione Navale il 1° novembre 1919.

L'esercito, nel frattempo, ha ricevuto gli aerei di terra, tra cui SVA-5 e 10 con i quali è stato formato uno squadrone di caccia. Tra i piloti assegnati a quell'unità c'erano i tenenti Antonio Parodi, figlio di padre italiano e madre argentina, e Pedro Zanni, figlio di immigrati italiani, che insieme a Benjamín Matienzo avevano tentato senza successo di attraversare le montagne delle Ande in aereo.

Così, dopo il trionfo di Dagoberto Godoy seguito dalla doppia traversata di Armando Cortés e Antonio Locatelli, a cui si unirà il tenente francese Fernando Prieur, nel volo da Mendoza a Ovalle il 10 febbraio 1920, la traversata andina era stata completata divenuto

una questione d'onore per gli aviatori del paese vicino, in particolare per Parodi e Zanni.

Ecco perché entrambi i piloti si trasferirono a Mendoza il prima possibile e il 9 marzo 1920 il tenente Antonio Parodi ottenne un clamoroso successo salendo dal Tamarindos, attraversando la catena montuosa tra i monti Aconcagua e Tupungato, sorvolando Santiago e tornando a Mendoza senza atterraggio intermedio.



Il tenente Antonio Parodi con lo SVA 5 da 220 cv, con cui ha effettuato la doppia traversata andina.

Al suo ritorno a Los Tamarindos, Parodi raccontò alla stampa che “mentre ero sopra Tupungato, notai che il capitano Zanni si era separato e tornai a cercarlo a Tamarindos e lì, senza atterrare, fui informato che aveva rinunciato. Tornai quindi a Tupungato a 5.000 metri e volai in direzione di Pequenes, arrivando a Santiago a 3.500 metri di quota e lanciando un saluto al Cile.

Ho impiegato tre ore e mezza di volo. Sono tornato verso nord; sono entrato a Santiago da sud e ho volato in direzione dell'Aconcagua, 10 gradi a nord-est. Ho raggiunto il colle Juncal sulla mia rotta verso est; ho lasciato alla mia destra il massiccio di Polleras e il letto della Cordillera de Plata. Ho raggiunto Luján en Cuyo alle 10:30.

La velocità media era di 200 chilometri all'ora. Volavo a circa 5.500 metri nel tratto montuoso di Tupungato quando una colonna discendente mi ha costretto a scendere a 4.500 metri di quota senza poterla riguadagnare. La discesa è durata dieci minuti. Le nuvole circondavano le alte cime ed era quasi impossibile scorgerele. Questo mi ha costretto a viaggiare sul tratto montuoso non senza difficoltà a causa delle forti correnti d'aria che facevano muovere violentemente l'apparecchio. Questi effetti erano più evidenti sulla via del ritorno. L'altitudine media del volo è stata di 6.000 metri.

Credo sia impossibile stabilire una linea regolare da Mendoza a Santiago, poiché saranno necessari dispositivi con la capacità di salire fino a 8.000 metri. La temperatura minima era più o meno di 30 gradi sottozero a 4.500 metri sopra la gola del Maipo, ho visto un'ampia striscia di Oceano Pacifico, magnificamente blu. Pensavo di trasferirmi a Montevideo ma il capitano Torres mi ha chiesto la macchina perché Zanni potesse ripetere il volo. Non potevo rifiutare la richiesta di un collega”.

Dopo una settimana, il 16, il capitano Pedro Zanni ripete allo stesso modo l'impresa del suo commilitone, passando a destra di Tupungato per sorvolare Santiago, San Bernardo e Lo Espejo, presso il cui aerodromo dal quale è stato avvistato a quella di Alle 8 del mattino ha lanciato un migliaio di volantini con un saluto al popolo cileno. Dal suo aereo Zanni aveva una visuale chiara degli hangar e della pista. Poi si recò a Santiago a 1.600 metri di altitudine per seguire la rotta verso San Felipe e Los Andes, allontanandosi dalla linea ferroviaria transandina per passare sopra il luogo dove cadde il suo sventurato compagno Matienzo. Ha poi virato a sud per passare sopra Cristo Redentor e Las Cuevas e atterrare pochi istanti dopo all'aeroporto improvvisato di Tamarindos alle 9:35 ora argentina.



Il pilota Pietro Zanni.

Ma quei voli non sarebbero stati gli unici trionfi che questi biplani otterranno al servizio dell'aviazione argentina.

Alla fine del 1922, il Capitano Parodi, al comando di uno squadrone del Gruppo Aviazione n. 1, effettuò il primo volo registrato tra Buenos Aires e il Río Gallegos meridionale, sorvolando con successo le immensità della Patagonia.

Si potrebbe ben affermare che la Missione Aeronáutica Italiana Per L'Argentina permise al Paese transandino la creazione dell'Aviazione Navale e Militare e che i successi conseguiti dai suoi aviatori dovevano essere un potente stimolo per i piloti creoli per continuare a migliorare e per rimanere nel posto avanzato che occupavano nel concerto aeronautico sudamericano.

Gli SVA-5 avevano trionfato sulle montagne andine con sorprendente facilità, abilmente guidati dai loro piloti. Su entrambi i versanti della catena montuosa, la stampa ha evidenziato che entrambi gli aviatori, Parodi e Zanni, avevano effettuato il notevole volo “su un velivolo “SVA” la cui potenza e splendida qualità sono già state verificate da Locatelli e altri piloti”.

9.

ALLA FINE DELL'AMERICA

Nell'estremo sud dell'America, nella lontana Punta Arenas, la sua popolazione si preparava a celebrare il 4° Centenario della Scoperta dello Stretto di Magellano, che dovrebbe avvenire il 1° novembre 1920.

Tra le molteplici iniziative che la comunità di Magellano iniziò a sviluppare per un'occasione così memorabile, ce n'era una di particolare importanza per l'aviazione dell'americana Finis Terrae.

Nell'aprile 1920, un gruppo di giovani, guidati da Thiers Acuña e Dante Lépori, formò il "Magallanes Pro Aviation Committee" per acquisire un aereo e migliorare i festeggiamenti facendo irruzione a Puerto Montt.

Va notato che in quegli anni Punta Arenas somigliava a un'isola sperduta nell'immensità della Patagonia, regno di venti e solitudine, separata da più di 2.000 chilometri dalle città più vicine come Comodoro Rivadavia, in Argentina, e Puerto Montt, sul versante cileno. Così, insieme al primo decollo di un aereo dalla città, effettuato nell'agosto del 1914, era decollata anche l'illusione di stabilire un collegamento aeronautico con il resto del continente.

Con tale forte motivazione, il "Comité Pro Aviación de Magallanes" raccolse ben presto l'equivalente di 80.000 lire, che furono spedite in Italia a metà giugno, somma che copriva i due terzi di un biplano S.V.A 10 con motore SPA. 6A a 6 cilindri in linea, raffreddato ad acqua, da 220 cv e 1.650 giri/min, con un'autonomia che sfiora le 10 ore di volo a 200 km/h, pari a 1.000 metri in 5 minuti e 2.000 in 11, raccogliendo così le caratteristiche per tentare il sognato raid aereo a Puerto Montt. Infatti, il quotidiano La Nación di Santiago del 29 maggio 1921 pubblicò un ampio articolo "Un servizio aereo tra Puerto Montt e Punta Arenas sarà istituito a breve" riferendosi ai piani del Comitato.

Purtroppo, ci sono stati diversi fattori che hanno ritardato l'arrivo del biplano a Punta Arenas. Il biplano si trovava a Valparaíso dall'inizio di dicembre in attesa di essere trasportato verso sud, cosa che è stata finalmente raggiunta a gennaio a bordo del piroscafo Chiloé, ma all'arrivo a Punta Arenas, il comitato ha dovuto affrontare nuovi e noiosi ostacoli. Nel settembre 1920, il comitato aveva chiesto alla Sociedad Rural de Magallanes l'ellisse centrale dell'ippodromo locale, per costruirvi sopra una piccola pista di 200 metri. lungo per 100 di larghezza, e l'uso di un vecchio capannone che era appartenuto alla Sara Braun Society, come hangar. Tale richiesta non era stata accolta dal consiglio di amministrazione del Circolo Ippico, creando così un serio problema per il comitato, non potendo disporre del luogo più idoneo per l'operatività dell'aeroplano.

L'altra grande difficoltà è stata lo sgombero del velivolo, operazione che si è conclusa solo il 21 aprile, cioè quasi quattro mesi dopo il suo arrivo a Punta Arenas. Quello stesso giorno, i pacchi che lo contenevano sono stati trasferiti presso le strutture della locale Associazione Sportiva, dove ha subito iniziato ad essere assemblato sotto l'occhio vigile dell'aviatore italiano di 28 anni, Mario Pozzati.

Nonostante queste difficoltà, il comitato non si è arreso ai suoi tentativi di ottenere il sostegno della Società Rurale, che ha finalmente accettato di facilitare l'uso delle strutture dell'ippodromo, mentre veniva negoziato l'affitto dell'ellisse centrale dello stesso, che avrebbe concretizzarsi in seguito, ma l'obiettivo di averlo in volo per i festeggiamenti del IV Centenario della Scoperta dello Stretto non poteva essere raggiunto.

Questo però non scoraggiò gli entusiasti membri del Comitato ai quali si era aggiunto, alla fine del 1920, l'aviatore Pozzati, che era stato istruttore di volo presso la Scuola di Cameri, la più antica scuola di aviazione d'Italia e "fondazione della il coraggio alato".

Il tempo a disposizione non era molto. Il nuovo obiettivo era vicino. Il dispositivo dovrebbe essere pronto per essere battezzato il 21 maggio e volare a Río Gallegos tre giorni dopo, per essere associato in questo modo alle Feste Maya della vicina Repubblica Argentina.



Quel giorno, davanti agli oltre 3.000 spettatori che hanno gremito le tribune dell'autodromo australe, ha avuto luogo il battesimo dell'aereo che "un gruppo di giovani della città, senza contare su altre risorse che il loro entusiasmo, il loro amore per il territorio e la loro volontà di tendere allo sviluppo della regione", aveva acquisito in Italia. Tutte le autorità del Territorio, le famiglie più illustri della società Puntarenas, personalità del mondo bancario, del commercio, dell'industria e dell'agricoltura si sono riunite quel pomeriggio per assistere alla cerimonia secondo il programma appositamente preparato per l'occasione:

1. Esibizione della banda del Battaglione Magallanes.
2. Discorso del presidente del Comitato per l'Aviazione, Sig. Guillermo Kitsch.
3. Benedizione dell'aeroplano da parte dell'Illustrissimo Vescovo di Punta Arenas Mons. Abraham Aguilera.
4. Battesimo dell'aereo. Madrine:
Sig.ra Amelia R. de Dagnino, Julieta A. de Montalva, Sara B. de Hobbs,
Victorina R. de Iglesias, Maria Menendez de Campos e Graciela P. de Menendez.
5. Inno nazionale.
6. Discorso dell'Illustrissimo Vescovo di Iso, Monsignor Abraham Aguilera.
7. Esibizione della banda.
8. I voli dell'aviatore Pozzati.

Affinché tutto il pubblico ivi convenuto potesse partecipare alla cerimonia religiosa, fu distribuito un foglio con il "Cerimoniale Ecclesiastico per la Benedizione dell'Aereo" in vigore dal marzo 1920, e che nella sua preghiera finale recitava: *"O Dio, salvezza di Coloro che confidano in Te, mandino benignamente dal cielo un angelo buono in compagnia di coloro che, viaggiando in aereo, invocano il tuo aiuto per mantenerli in tutte le loro vie e portarli con felicità al termine proposto. Per Cristo Nostro Signore."*

Pochi minuti dopo, Mons. Aguilera terrà una vibrante omelia: *"Lode, gratitudine e ammirazione per i laboriosi membri del Comitato per l'aviazione di Magallanes che, dopo dure lotte con i nemici che hanno sempre tagliato la via della gloria, oggi gestiscono per vincere e lanciare in cielo i valorosi Pozzati... L'aereo è l'unità felice delle forze della Nazione e con le sue due ali aperte rappresenta molto bene l'Esercito e la Marina, che sono le due ali con cui il condor cileno si libra verso il sole... E non è solo un simbolo dell'unione delle forze armate per la pace e l'ordine, ma è anche di tutto il progresso, specialmente morale, che eleva i popoli all'apogeo della civiltà"* per concludere dicendo che *"come Vescovo salesiano e come cileno, in quest'ora solenne lancerei un triplice grido dell'anima, che sia, di Gloria a Dio, di benedizione per la mia Patria e la Patria di Don Bosco, bella Italia..."*



Terminata la cerimonia di battesimo, tutti si sono preparati per assistere ai primi "voli" dell'aereo; il pilota Pozzati, sedeva con grande disinvoltura ai comandi, portando nientemeno che la moglie come passeggero.

In tribuna un pubblico trepidante attendeva, mentre in pista uomini e macchine si preparavano al grande momento. Tuttavia, il destino della sfortunata era anche lì, da qualche parte, in attesa del momento per colpire, ed è avvenuto durante il decollo.

Mentre il velivolo sfrecciava lungo la pista fangosa e improvvisata, una delle sue ruote scoppiò, frutto di una probabile foratura, secondo le dichiarazioni di Pozzati, facendolo entrare in una giostra che lo portò a schiantare l'ala destra contro un palo, distruggendo l'aereo nel processo elica.



Pozzati, dimostrando grande perizia e freddezza, spense il motore e poté scendere dalla macchina e aiutare la giovane moglie.

Superato lo stupore iniziale e visto che sia il pilota che il suo accompagnatore non avevano riportato ferite di alcun tipo, i membri del comitato hanno portato l'aereo in un capannone dove hanno subito iniziato le riparazioni, che si sono concluse solo la mattina del 29, con l'effettuazione di un breve volo di prova al termine del quale Pozzati accompagnato questa volta dal meccanico Oscar Friedly, ripartì e dirigendosi verso Río Gallegos, allontanatosi dalla città, seguendo una rotta a ridosso dello stretto, sorvolarono Río Seco, Chabuco, Isla Fuori Magdalena, Pecket, San Gregorio e Posesión, dove hanno svoltato verso Monte Dinero e, infine, Gallegos, dove sono stati avvistati alle 12:32.



Il pilota Pietro Zanni. inizia il volo Mario Pozzatti sul velivolo Ansaldo del SVA-10 verso Río Gallegos, Argentina.

Sorvolando la città, Pozzatti ha eseguito una serie di acrobazie lanciando migliaia di volantini con su scritto:

*“Tutto ci unisce... niente ci separa”
il comitato Magallanes pro aeronautica*

*Saluta i giovani e la gente di Río Gallegos inviando loro dall'alto un messaggio fraterno,
un'ulteriore dimostrazione della tradizionale amicizia che unisce i nostri popoli e i più
fervidi auguri di prosperità.*

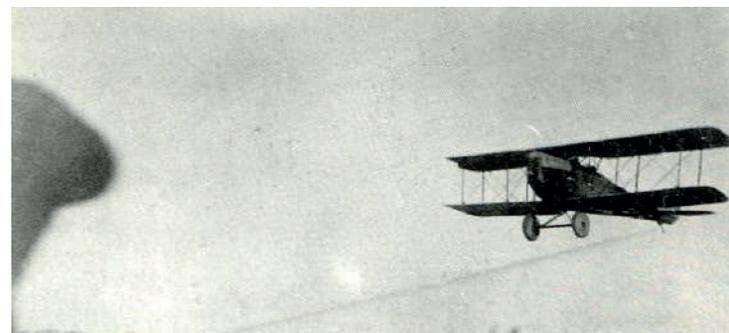
*Il nostro aeroplano “Magallanes” ti visita per la prima volta. Accogilo come simbolo
di progresso, un mezzo in più di unione, riavvicinamento e invariabile amicizia, con la
certezza che da qui uniamo la nostra voce per cantare con te.
ALLA GRANDE SALUTE DEL POPOLO ARGENTINO!
Punta Arenas, 29 maggio 1921”*



“Comité Pro Aviación de Magallanes”.

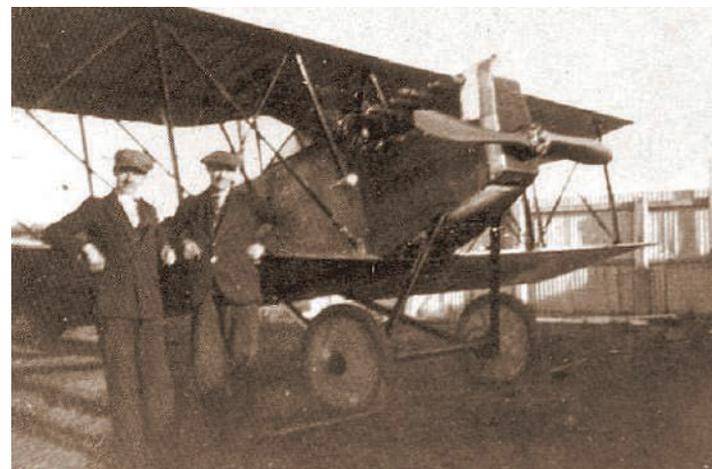
Come è facile supporre, l'apparizione del biplano nei cieli della vicina cittadina argentina provocò un giubilo indescrivibile e i suoi membri dell'equipaggio furono accolti come eroi, prima con fazzoletti al vento, e poi trasportati su una lettiga una volta atterrati.

In appena un'ora e quaranta, lo SVA-5 aveva unito le due città della Patagonia, “contribuendo così in modo concreto al superamento delle barriere internazionali tra quei Paesi, già cancellate dai sentimenti di reciproca amicizia delle due nazioni”.



Arrivo di Mario Pozzatti a Río Gallegos.

Nei cinque giorni successivi, il biplano e il Pozzatti hanno effettuato dimostrazioni aeree sopra la capitale Santa Cruz, ricevendo l'ammirazione e l'affetto del popolo della Patagonia argentina, che per la prima volta ha potuto apprezzare da vicino i promettenti benefici dell'aviazione.

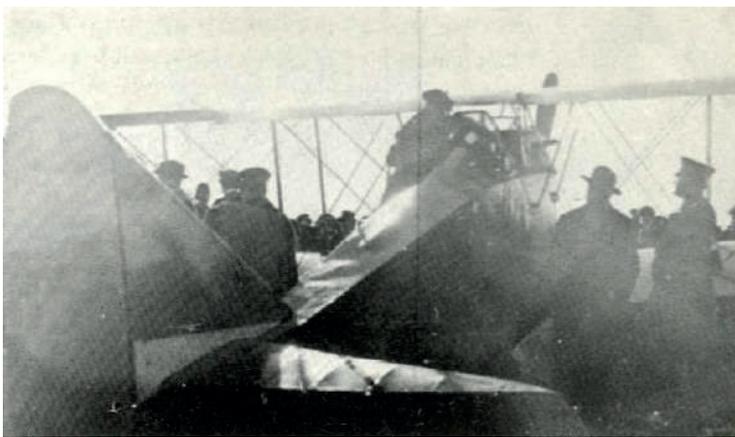


Il 4 giugno Mario Pozzati ha intrapreso il ritorno insieme a Guillermo Bitsch. Il futuro non potrebbe essere più propizio. Con un apparato simile Locatelli era volato da Santiago a Buenos Aires e altri precursori avevano unito Roma e Tokio. Rompere l'isolamento secolare di Magellano con un volo a Puerto Montt era un'impresa del tutto possibile e, certamente, lo scopo ultimo per il quale il Magallanes Pro Aviation Committee aveva scelto l'aereo di successo che ora volava a Punta Arenas, sopra gli sconfinati campi di coirón [Festuca gracilima], a malapena visibili a causa della nebbia che a poco a poco li aveva avvolti.

Impossibilitati a proseguire oltre San Gregorio, i viaggiatori furono costretti a sbarcare nei pressi di Puerto Sara e a pernottare lì.

Il giorno successivo hanno coperto l'ultima tappa in poco meno di un'ora.

Quando il delegato dell'Aero Club de Chile, Marcos Davison, è sceso dall'aereo, ha provveduto a ricevere il primo pacco di posta aerea scambiato tra le due città.



Mario Pozzati e Oscar Friedly.

Una delle lettere era indirizzata al Presidente del Consiglio dei Sindaci di Punta Arenas ed era firmata da Ibón Noya. In esso, il sindaco di Río Gallegos ha accusato ricevuta della nota inviata sul volo di andata e ha aggiunto che “ho un piacere speciale nel consegnare che il messaggero ha risposto alle espressioni forti ed espansive del messaggio, mostrando abilità, intrepido nella sua rischiosa arte e degno della missione che gli è stata affidata...”

Non saranno queste le uniche e ultime parole di ammirazione che hanno espresso a Mario Pozzati per il suo volo. Anzi.

Divenuto l'eroe del momento, il pilota continuerà ad essere il centro delle manifestazioni di affetto che la comunità magellanica estenderà all'intera colonia italiana residente, riempiendo il Console di quel Paese che insieme alla “Fratellanza italiana di Magellano” offrì un ricevimento al Comité Pro Aviación de Magallanes e ha premiato l'aviatore con una medaglia d'oro.

Come non c'è traccia di come Mario Pozzati sia arrivato a Punta Arenas, così non c'è traccia della sua partenza. Ma il suo breve soggiorno nella città più australe del mondo, che all'epoca era la capitale di Magellano, fu senza dubbio notevole.

Per quanto riguarda l'SVA-10 “Magallanes”, questo è stato affidato all'aviatore tedesco Franz Scharls per prepararsi al tanto atteso volo per Puerto Montt.

Purtroppo, durante un volo in onore del generale Mangin giunto in porto a bordo della corazzata Michelet il 15 settembre 1921, il biplano andò totalmente distrutto a seguito di un urto con un palo durante l'avvicinamento finale all'aeroporto di Magellano.

In un colpo solo tutto lo sforzo e l'ottimismo del Comitato Magallanes Pro AERONAUTICA furono ridotti in macerie.

Solo il passare degli anni avrebbe giustificato tutto ciò che significava la presenza del biplano SVA-10 a Magallanes.

10.

DAL CAPITANO PASTENE a LEONARDO

*“Che l’ambulanza Leonardo da Vinci
possa ricevere copioni rossi
e non macchie di sangue cileno”
Salvatore Nicosia**

Inizia il decennio degli anni Venti.

Spinto dalle tensioni al confine con il Perù, il Paese ha risposto generosamente all’appello lanciato dal capo dell’Aviazione Militare, generale Luis Contreras Sotomayor, per una cospicua colletta nazionale per l’acquisto di aerei da guerra.

Il fatto che fino ad allora l’Aviazione Militare fosse stata dotata di equipaggiamenti di volo britannici ed i suoi piloti addestrati da istruttori di quella nazionalità, favori e facilitò l’importazione di nuovi velivoli di origine britannica già conosciuti e collaudati nel nostro ambiente.

Forse questo è il motivo principale per cui l’equipaggiamento aereo italiano non compare negli inventari dell’aviazione militare cilena fino quasi alla fine degli anni ‘30.

Eppure, l’Italia non è stata del tutto assente dai cieli cileni per così tanto tempo.

Giovedì 3 marzo 1921, il biplano de Havilland con a bordo il guardiamarina Miguel Zañartu e il tenente Marcial Espejo Pando si schiantò in un pascolo adiacente alla Scuola Aeronautica Militare, mentre Zañartu lo fece dopo una dolorosa quanto eroica agonia al Posto di Assistenza Pubblica di Santiago, essere trasferito nell’auto privata di Francisco Huneus accompagnato dal capitano Darío Aguirre fino a quando non si è incontrato a metà strada con l’ambulanza che lo stava cercando. La tragedia che ha sconvolto il Paese ha indotto il Presidente Alessandri a disporre l’immediata creazione di un servizio medico permanente presso la Scuola di Aeronautica Militare, attrezzato per prestare i primi soccorsi a El Bosque e trasferire i feriti negli ospedali della capitale.

In risposta a questa pressante preoccupazione, il 5 ottobre 1921 arrivarono a El Bosque i membri più in vista della colonia italiana residente a Santiago, come il vicepresidente Salvador Nicosia; i registi Roberto Dagnino, Genaro Fronda, Ricardo Maino, L. Girardi Bertola e Roberto Falabella; inoltre, i consiglieri della Banca Italiana Eugenio Brusa Delli e Guillermo Gellona; Luis Buscaroli, Juan Baglietto, Eduardo Castagnoli, Juan Forlivesi, Italo Riderelli e altri esponenti di spicco della comunità italiana accompagnati dalle loro mogli e figlie.

Il motivo che li aveva portati alla Scuola di Aeronautica Militare era la consegna che avrebbero fatto all’istituto dell’ambulanza “Leonardo da Vinci”, un moderno veicolo Fiat che doveva sostituire la piccola ambulanza Ford fino ad allora disponibile.

Durante il discorso d’obbligo Salvador Nicosia ha sottolineato:

“I legami italiani con questa terra forte e generosa vengono da lontano: c’è stata la conquista del mare con il capitano genovese Pastene, fondatore di Valparaíso, e la conquista della libertà, che ci avvicina al tuo Esercito con il nobile condottiero generale Rondizzoni, che, coprendo il ritiro di Rancagua, insieme ad altri eroi, favorì la vittoria di Maipo.

“Completeremo il glorioso triangolo con l’omaggio al nome di Leonardo da Vinci, precursore dell’aviazione in mare, in terra e in cielo, il cielo azzurro e limpido del Cile, bello, sereno come una splendida giornata d’oriente dall’Italia.

Questa consegna, senza formalità pubblica, con l’espansione di amici e compagni, sarà presto seguita da una festa cittadina e conviviale, quando i nostri fratelli di Valparaíso consegneranno alla Scuola, in maniera grande e solenne, un aereo S.V.A., una manifestazione di affezionato ed esponente della forza industriale italiana che, senza dubbio, verrà battezzato con il nome di Capitano Pastene, l’ammiraglio dei mari del Pacifico. Quindi i bersagli verranno colpiti! In questa attesa, nell’italiano più gentile, vi salutiamo oggi con un arrivederci”.

La risposta è stata fornita dall’ispettore dell’aviazione, generale Luis Contreras Sotomayor, con sentite parole di gratitudine. Successivamente, il pubblico ha fatto uno spuntino, concludendo l’evento con il volo di due aerei presidiati da funzionari della Scuola, che trasportavano Carlos Borcosque e Augusto Dahm come passeggeri.



Consegna dell’ambulanza Leonardo da Vinci.

Salvatore Nicosia si riferiva all'unico biplano di questo tipo che dovrebbe portare i colori dell'Aeronautica Militare Cilena: il velivolo S.V.A.-10 tipo Tokio N°496, "Capitano Pastene".



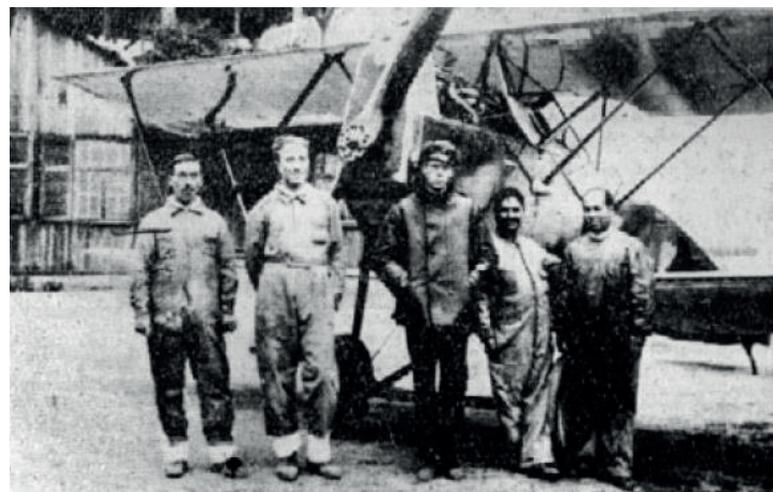
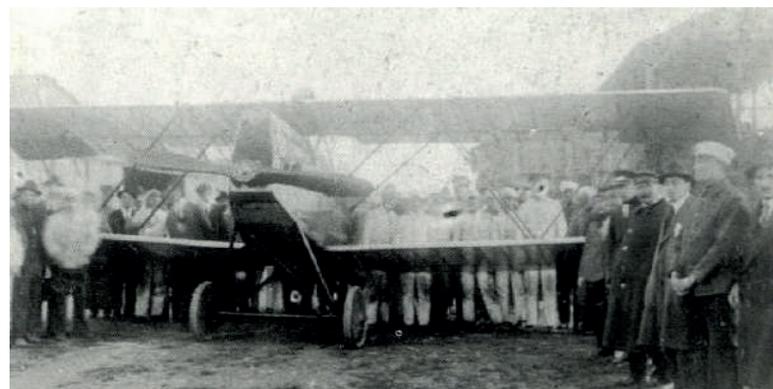
S.V.A.-10 tipo Tokio N°496, "Capitano Pastene".

Il biplano giunse nel Paese intorno al 1922, importato dalla ditta importatrice/esportatrice Molfino Hermanos, dovendo superare una lunga permanenza in dogana per diversi motivi, tra cui difficoltà nel reperire fondi sufficienti per pezzi di ricambio e attrezzi per la sua manutenzione.

Infine, il 6 settembre, il capitano Gabriel Valenzuela ha ricevuto i pacchi e le casse che il Comitato pro-aeroplani, i membri della colonia e il console italiano a Valparaíso gli hanno consegnato al porto. Giunto a Santiago, fu consegnato alla Squadra Manutenzione che operava presso la Scuola di Aeronautica, dove una commissione di accoglienza composta dal Capitano Amadeo Casarino e dai Tenenti José Arredondo e Modesto Vergara verificò che il motore presentava una serie di difetti che necessitavano di riparazione preventiva al suo primo volo di prova al comando del Capitano Armando Castro il 12 ottobre 1922, dal quale non andò bene, rilevando nuove e gravi perdite e danni ad un paio di bombole. Dopo interminabili riparazioni ai motori in diverse officine meccaniche della capitale, il 25 marzo 1923 il biplano fu nuovamente collaudato dal Capitano Federico Baraonna e dal Tenente Andrés Sosa, rilevando che i problemi di lubrificazione e surriscaldamento persistevano all'estremo. Dovette atterrare in emergenza in un pascolo adiacente a El Bosque durante un altro test. Successivamente fu ordinata una nuova e completa revisione del motore, che sarebbe culminata in agosto con un rapporto dell'ingegner Arthur Seabrook in cui si diceva che il motore era stato riparato ma era urgente cambiare cilindri e pistoni poiché quelli attuali sarebbero serviti per un pochissimo tempo. Juan Molfino, amico di lunga data del ge-

nerale Luis Contreras Sotomayor e membro del Comitato Pro-Aeroplano, prese finalmente la decisione di ordinare a proprie spese i pezzi di ricambio necessari al produttore, affidando a Mario Goio, uomo di fiducia della Molfinos, con la missione di portarli.

Una volta pronto lo SVA-10, si decise di battezzarlo con il nome di "Capitano Pastene", l'ammiraglio genovese che aveva fondato Valparaíso quasi quattro secoli prima, nell'ambito di un'imponente cerimonia che si sarebbe svolta il 30 giugno, 1924, presso lo Sporting Club di Viña del Mar con l'assistenza del Presidente Arturo Alessandri che visiterà la "Crociera Commerciale italiana nell'America Latina", mostra dell'industria e della cultura italiana allestita sulla Regia Nave Italia visitando il porto sotto il comando del Capitano Carlo N. Negret.



Il velivolo Capitán Pastene nella neo scuola di Aeronautica Cilena a "Base El Bosque".

Come previsto, il pubblico ha iniziato a riempire il luogo equestre molto prima dell'orario indicato nel programma, le 11 del mattino, ancor di più quando si è appreso che l'aereo era decollato da El Bosque alle 10:20 pilotato dal tenente Andrés Soza, accompagnato dal sergente Agustín Soto. Quello che ancora non si sapeva è che dopo essere decollato, era salito fino a 1.000 metri sopra El Bosque ed effettuato una serie di verifiche che gli erano risultate soddisfacenti; quindi, si è diretto verso il porto. Ma dopo un po' il motore cominciò a sferragliare, così Sosa decise di tornare. Una volta superato l'aeroporto, ha ripetuto i controlli, risultando ancora una volta soddisfacente. Dall'alto aveva visto che una coltre di nuvole copriva la costa, così in questa seconda occasione decise di volare sotto la coltre, mantenendo il contatto visivo con il suolo alla ricerca di possibili punti di atterraggio in caso di una nuova emergenza.

La nuvolosità e la nebbia prevalenti a Valparaíso, tuttavia, gli hanno giocato uno scherzo. Volando praticamente alla cieca, è entrato in mare per perforare lo strato di nuvole e tornare allo Sporting de Viña del Mar, una manovra in cui è andato alla deriva verso nord, riuscendo a individuare una piccola insenatura verso la quale si è diretto proprio mentre il motore ricominciava a guastarsi fino al suo arresto totale quando aveva quasi raggiunto la spiaggia. Erano le 11:49. Entrambi gli aviatori intorpiditi e quasi annegati sono stati salvati dai pescatori locali che hanno legato una boa al relitto del biplano.

Allo Sporting il tempo stringeva senza notizie dell'aereo. L'impazienza iniziò a diffondersi. Il biplano non si vedeva da nessuna parte e quando nelle prime ore del pomeriggio si temette il peggio, l'Ispettorato dell'Aviazione riceve un telegramma: *“A causa della nebbia ci siamo persi. Ho provato ad atterrare vicino a Orcón, a circa una lega da Puchuncaví, ma a causa di un guasto al motore, non sono riuscito a fare i miei tentativi. Siamo caduti in acqua vicino alla spiaggia. Diversi pescatori ci hanno dato l'opportuna assistenza con le loro barche. Facciamo gli sforzi necessari per far uscire l'aereo dal mare. Ci siamo trovati sani e salvi a casa del sindaco dei pescatori, il signor José Cisternas. (Firmato) Aviatore Soza”.*

Quella fu senza dubbio una fine inaspettata per il primo velivolo di origine italiana al servizio dell'aviazione militare cilena. Sommerso nell'oceano che un tempo il marinaio genovese percorse galantemente, fu salvato dalla gente del posto, trasferito sulla torpediniera Lynch e trasportato alla base aerea navale di Las Torpederas, ma il maltempo ne impedì lo sbarco, e il Lynch tornò a Puerto Aldea e cambiato sulla nave da crociera Latorre e sbarcato a Valparaíso, è tornato in treno alla scuola di El Bosque ma non è mai più riuscito a librarsi nei cieli nazionali.

Infine, e chiudendo la cronaca degli eventi più eclatanti, compiuti dall'Ansaldo SVA in Cile, dobbiamo fare riferimento al volo effettuato dagli aviatori Nicolás Bo e Fernando Regadale, il 24 dicembre 1921. Il primo era un sergente appartenente alla Missione Aeronautica Italiana per L'Argentina, che era rimasta al suo ritorno in Italia. Il secondo era allievo di Bo e in futuro avrebbe partecipato attivamente all'apertura delle rotte aeree della Patagonia.

Bo e Regadale erano decollati da Bahía Blanca il 21 dicembre per volare direttamente a Mendoza. Verso le 6:15 ora argentina del 24, hanno lasciato Mendoza e, dopo aver guadagnato quota, si sono diretti verso le montagne.

“Abbiamo fatto il percorso in perfette condizioni e seguendo lo stesso percorso dell'aviatore Locatelli. Al di fuori dei venti che ci hanno sorpreso prima di Las Cuevas a El Inca, non abbiamo avuto davvero nulla di degno di nota in questa prima tappa e non saprei specificare quando continueremo perché prima dobbiamo sapere in quale punto del Nord possiamo fornire facilmente noi stessi con la benzina. L'aereo è un Ansaldo n. 5 con motore Spa da 220 cavalli”.

Tuttavia, all'arrivo a Santiago, è stato difficile per loro trovare l'aeroporto di “El Bosque” dove erano attesi dal generale Luis Contreras, insieme ad altri ufficiali dell'aviazione cilena, e uno squadrone è dovuto partire per incontrarli per guidarli sulla pista dove sono atterrati 9:30.

Dopo i consueti saluti, andarono a Santiago all'Hotel Milán; poi hanno consegnato una valigia con la corrispondenza e la sera entrambi gli aviatori sono stati oggetto di un ricevimento da parte del Círculo Italiano e di un altro dall'Aero Club del Cile. Tornavano alla Scuola per un pranzo offerto dai sottufficiali. Va notato che questa è stata la seconda traversata andina con un passeggero, un record notevole che apparteneva ai luogotenenti cileni Roberto Herrera e Alfredo Gertnert dal 22 maggio.



Nicolás Bo e Fernando Regadale.

Per questo sono proseguiti i festeggiamenti e le visite. Uno di questi è stato al presidente Alessandri a La Moneda, durante il quale l'aviatore italiano gli ha detto che lo scopo era quello di proseguire per Lima, in Perù, e dimostrare la fattibilità di avviare un servizio di posta aerea sudamericana, idea che era già stata sperimentata da Antonio Locatelli nel 1919 un'altra andò al Ministro dell'Interno e un'altra al sindaco di Santiago al quale fu consegnata una lettera da un suo coetaneo di Bahía Blanca.



Gli aviatori italiani col presidente Arturo Alessandri al palazzo di governo "La Moneda"

Infine, la partenza per Copiapó fu fissata per l'alba di giovedì 29. Quel giorno, poco dopo le quattro del mattino, Bo e Regadale arrivarono alla Scuola e procedettero a preparare l'aereo, provare il motore e caricare una valigia con la corrispondenza per Copiapó, Antofagasta e Iquique. Nei preparativi furono aiutati da alcuni meccanici, il capitano Dagoberto Godoy e altri ufficiali. Arrivarono anche alcuni membri della colonia italiana e gli studenti della Scuola, interessati ad assistere al decollo, ritardato fino alle 7:10 a causa della nebbia che copriva l'aerodromo. Prima di partire, Bo ha sorvolato la Scuola mentre Regadale ha lanciato alcuni volantini di saluto alla Croce Rossa, manovra che avrebbero ripetuto durante il tragitto sopra Santiago.

Il volo ha seguito la linea ferroviaria fino a quando la nebbia non ha impedito loro di vederla, vedendo la necessità di atterrare alle 08:00 in un pascolo a Hijuelas, non lontano da La Calera, manovra in cui il carrello di atterraggio ha subito un guasto relativamente minore. Subito la comunità italiana locale sistemò un pranzo nell'Albergo Italia, e così si rimandò il raid per il giorno seguente.



Entrambi gli aviatori insieme ed alcuni ufficiali, tra loro che si distinguono: il capitano Dagoberto Godoy e Clodomiro Figueroa prima della partita a El Bosque.

Purtroppo l'elica bipala in legno ha subito gli effetti del sole, situazione di cui si sono resi conto il giorno successivo quando forti vibrazioni del motore li hanno costretti ad effettuare un altro atterraggio di emergenza a Salamanca, durante il quale l'aereo è stato gravemente danneggiato.

Vista l'impossibilità di essere riparati, entrambi gli aviatori decisero di rientrare in Argentina su rotaia, lasciando i resti dell'aereo nella Maestranza Centrale della Scuola di Aviazione.

I biplani SVA hanno sicuramente avuto sfortuna in Cile. Il "Magellan", il "Capitano Pastene" e l'apparato di Bo finirono la loro vita in incidenti, prima di poter dimostrare pienamente le loro vere capacità per superare l'aspra geografia nazionale.

Questa sfida doveva essere ripresa dal 1925. Tutto indica che durante la permanenza della "Crociera Commerciale Italiana nell'America Latina" a Valparaíso, iniziarono le trattative per l'acquisizione di un lotto di **idrovolanti Dornier Wal costruiti nella Marina di Pisa dalla Piaggio SA.** creato nel 1884 per l'approvvigionamento delle navi. Successivamente produce ferrovie e tramvie, iniziando con l'aeronautica nel 1915. Negli anni '20 si stabilisce a Marina di Pisa per costruire su licenza gli idrovolanti Dornier Wal, poiché l'azienda tedesca era impossibilitata a farlo nel proprio Paese a causa di forti restrizioni imposte alla fine della Prima Guerra Mondiale, mentre negli stabilimenti di Pontedera produceva i motori aeronautici Gnome e Rhone prima di sviluppare la propria tecnologia.

Per questa circostanza, i Wal cileni sono stati tradizionalmente considerati velivoli di origine tedesca, anche se non si può ignorare che velivoli così straordinari provenissero effettivamente da fabbriche italiane.



Linea di "Dornier Wal" a Quintero.

Si potrebbe affermare che fu nel campo dell'aviazione navale che l'industria aeronautica italiana ottenne i maggiori successi in Sud America contribuendo con aerei alle nascenti forze aeronautiche di Argentina, Brasile, Paraguay e Uruguay.

Ne ha beneficiato in tal senso anche l'aviazione navale cilena, anche se il Dornier Wal utilizzato è considerato un velivolo tedesco.

Nel 1929 la corazzata Almirante Latorre fu inviata in Inghilterra per essere completamente ammodernata presso i cantieri navali di Devenport.

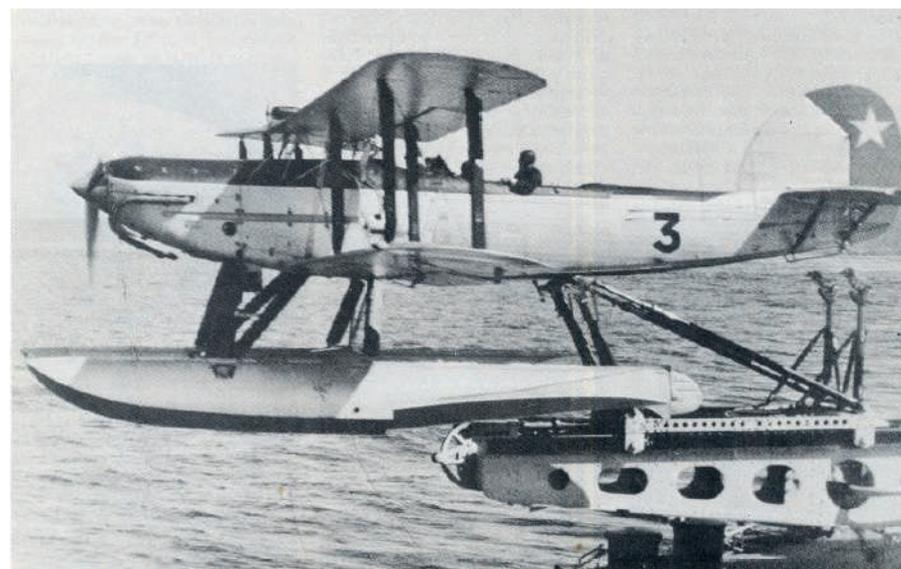
La potente nave vi rimase per due anni, tornando in Cile alla fine del 1931. Tra i progressi che poté vantare vi fu la base per l'installazione di una catapulta di 14 metri per idrovolanti Fairey III-F di origine britannica.

Il sistema di varo fu affidato all'ingegnere italiano Cagniotto, che si recò a Talcahuano per il suo montaggio, a partire dal 1932. I lavori di installazione furono completati il 16 febbraio, iniziando lo stesso pomeriggio con le prove, consistenti nel varo di blocchi di cemento che pesavano lo stesso degli aerei per i quali era stato progettato.

La catapulta era montata a poppa ed era sostanzialmente costituita da due rotaie lunghe 14 metri montate su un perno che le permetteva di ruotare tra i 15° e 20° a seconda della direzione del vento. Sulle rotaie è stato fatto scorrere un vagone mediante un meccanismo combinato di aria compressa ed elastica, permettendo al Fairey di raggiungere i 120 km/ora necessari al biplano per obbedire ai comandi.

Tale manovra era delicata e complessa, motivo per cui nel 1930, il tenente della neonata Aeronautica Nazionale, Teodoro Ruiz Diez, fu inviato alla Spezia per essere istruito in tale tecnica. Nel dicembre di quell'anno il tenente Ruiz divenne il primo pilota cileno ad essere catapultato praticando un lancio, pilotando un idrovolante Macchi, da una catapulta installata su una nave della squadriglia italiana, compiendo così un totale di diciassette decolli.

Quando l'impianto della corazzata Almirante Latorre fu pronto, fu montato un verricello per issare a bordo l'idrovolante e il 7 marzo 1932, davanti allo sguardo in attesa di migliaia di curiosi, fu effettuato il primo decollo di questo tipo verificato su una nave di guerra appartenente ad una squadriglia sudamericana.



Il 7 marzo 1932 al porto di Talcahuano, il tenente Teodoro Ruiz fece il primo decollo dalla catapulta installata sulla corazzata Almirante Latorre.

Sebbene non vi fossero aerei italiani al servizio del Cile, la catapulta Cagniotto portò la sua aviazione all'avanguardia del continente.



La scena narrata è stata raccolta dallo storico e pittore aeronautico Enrique Flores A.

Pochi anni dopo, i piloti cileni avrebbero avuto l'opportunità di compiere un altro importante passo verso l'aviazione moderna, equipaggiando aerei italiani.

Benito Mussolini, poco dopo la presa del potere, intraprese una profonda riforma delle forze armate, a seguito della quale unificò i servizi aerei dell'esercito e della marina, creando nell'ottobre 1923 la "Regia Aeronautica", seguita poco dopo dalla corrispondente Scuola di Aviation e una serie di iniziative legali per la promozione dell'industria aeronautica. Nel corso degli anni lui stesso, i suoi due figli e suo genero diventeranno aviatori, rafforzando così l'importanza che attribuiva alla nuova arma.

Il 21 ottobre dell'anno XVI (1937) della Nuova Italia, il Duce inaugurò solennemente Guindonia, la "Città dell'Aria", uno straordinario complesso per duemila abitanti dedicato alla ricerca, allo sviluppo e alla produzione aeronautica con cui l'aviazione italiana avrebbe rapidamente salire in cima al mondo in questo campo.

Lo sforzo profuso fu così notevole che poco dopo alcune forze aeree sudamericane iniziarono ad acquisire i nuovi aerei che iniziarono ad arrivare sul mercato, come il Caproni 111 scelto dall'aeronautica peruviana.

In concomitanza con il periodo di massimo splendore dell'industria aeronautica italiana e la sua crescente partecipazione all'aviazione militare sudamericana, il piroscafo Gloria Stelle

arrivò a Callao, portando a bordo una delegazione aeronautica composta da 12 biplani Fiat CR-32 e rispettivi equipaggi, per presentarsi al grande tributo che i delegati presenti alla "Conferenza dell'Aviazione Iberoamericana a Lima, resero alla memoria del precursore Jorge Chávez, il 23 settembre 1937.

Il mese successivo, il Gloria Stelle ha continuato il suo tour sbarcando gli aviatori italiani a Valparaíso per presentare la loro spettacolare routine acrobatica nei cieli di Santiago.



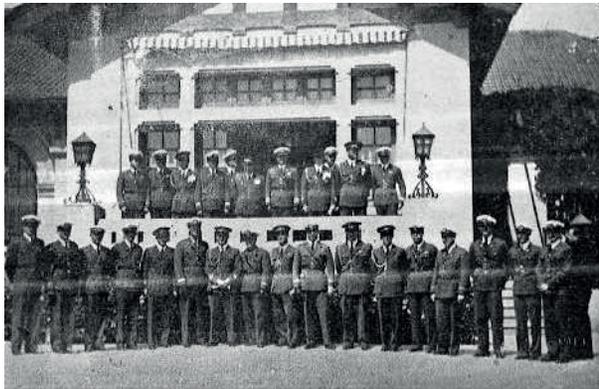
Diversi aspetti della festa presentata dalla squadra italiana a Los Cerrillos secondo il quotidiano La Nación de Santiago.

Alle 16:40 del 31 ottobre, la folla inquieta che gremiva il complesso aeroportuale di Los Cerrillos ha visto avvicinarsi da El Bosque il primo squadrone composto da 5 CR-32, al comando del capitano Oscar Molinari, seguito, pochi minuti dopo, da un altro simile uno a capo del capitano Mario Viola. L'attesa è stata ancora maggiore quando i dieci biplani sono atterrati in formazione perfetta, fermandosi davanti alla tribuna d'onore presieduta dal ministro della Difesa, Emilio Bello Codesido, accompagnato dal generale Ulises Longo, addetto aeronautico italiano, e dal commodoro della FACH, Jules Francke.

Successivamente, gli aviatori hanno salutato le autorità presenti e hanno dato inizio ad uno spettacolo aereo mai visto prima in Cile, durato un'ora e mezza, e durante il quale la folla è rimasta ammutolita a più riprese per l'incoscienza con cui i piloti manovravano a bassa quota.

Al termine di una standing ovation ha premiato l'audacia degli italiani, mentre il Ministro Bello ha proceduto a conferire l'Ordine al Merito al Generale Longo, con il grado di Comandatore, e con gradi minori, i Capitani Molinari e Viola e il Sottufficiale Mariscal Angel Marasco.

Dopo pochi giorni, lo squadrone ospite si è imbarcato per offrire il proprio spettacolo a Buenos Aires e Montevideo, lasciando a Santiago un ricordo indelebile della loro superba prestazione e dello storico ingorgo. *“Lunghe file di auto erano bloccate, senza alcun movimento e senza nemmeno riuscire a fare la svolta. È probabile che nessuno immaginasse che potesse accadere una cosa del genere e così come non si poteva pensare che potessero sorgere tali difficoltà in un luogo così vasto. Alle tre del pomeriggio non c'era modo di avvicinarsi alla strada che va a Los Cerrillos. Era materialmente ricoperto di auto ferme e queste auto occupavano decine di isolati. Chi arrivava dalla città, restava lì impossibilitato a muoversi e chi era dietro, aiutava l'immobilità. Nelle strade laterali è successa la stessa cosa.”*



Aviatori italiani alla Scuola di Aviazione del Cile, oggi Scuola Capitano Avalos Prado.

Nel frattempo, in Italia, i monoplani da addestramento avanzato biposto FN-35 e i monoplani d'assalto e da attacco al suolo Breda BA-65 selezionati da una commissione dell'Aeronautica Militare cilena, presieduta dal suo Comandante in Capo, Generale Diego Aracena, e formata dai Comandanti Julio Maldonado e Galvarino Molina, Capitano Luis Massa e Luogotenenti Alejandro Schwerter e Vicente Alcérreca, che si recarono in Germania e in Italia il 10 marzo 1937, a cui si unirà nel 1° settembre il Tenente (I) Raúl Alamos B., che era proseguire in Italia una volta che gli aerei sono stati accolti in un Corso di Ingegneria Aeronautica per conto del governo cileno.

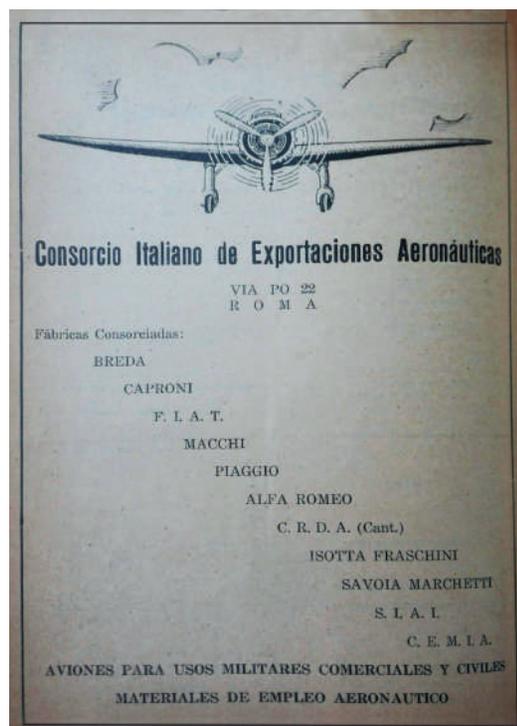
Il 6 giugno 1937 la commissione giunse a Milano, sede della Società Ernesto Breda, dove furono acquistati venti velivoli Breda Ba 65 per “servizi generali”, secondo le informazioni di stampa dell'epoca, per US\$ 320.000 (9.077.670 lire). Da Milano si sono recati a Genova per firmare l'acquisto di nove velivoli Nardi FN 305 transitori, 8 biposto e 1 monoposto, per US\$ 42.804 (1.213.493 lire) prodotti dalla Piaggio S.A.



Monoplano italiano Nardi FN-305 nella Base a Cerrillos.



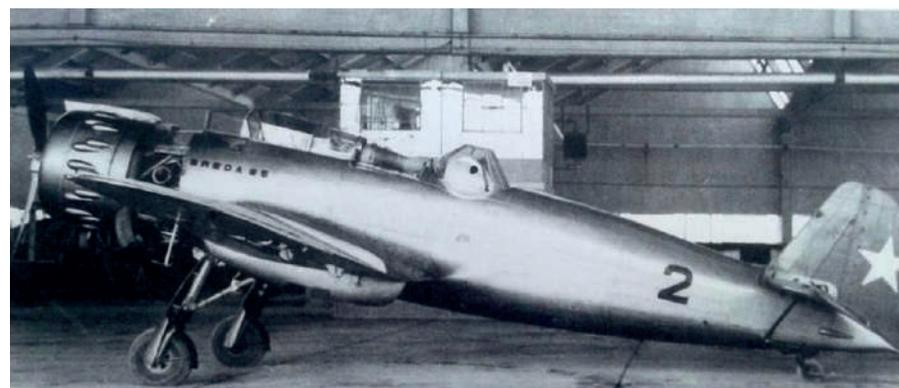
Piloti nazionali ed italiani posano davanti ad uno dei Breda Ba 65 recentemente acquisiti in Italia.



Consorcio Italiano de Exportaciones Aeronáuticas.

In entrambi i casi si trattava di velivoli a cabina di pilotaggio chiusa che prevedevano importanti miglioramenti aerodinamici che praticamente raddoppiavano la velocità del velivolo più veloce che il FACH aveva avuto fino a quella data.

I Breda arrivarono nel Paese nel 1938 e furono i primi monoplani metallici ad ala bassa con carrello retrattile manovrati dal FACH, con motore Piaggio P-XI-C40, progettati per attaccare e assalire bersagli di superficie, sui quali potevano essere montati con torretta dorsale per due mitragliatrici Breda-SAFAT e una bomba da 500 kg. La sua velocità massima raggiungeva i 430 km/h con sufficiente autonomia per volare a una distanza di 550 km a 21.000 piedi. I Ba.65 rimasero operativi fino a quando l'impossibilità di importare pezzi di ricambio dall'Italia ne decretò il destino con il loro ritiro dal servizio alla fine del 1944.

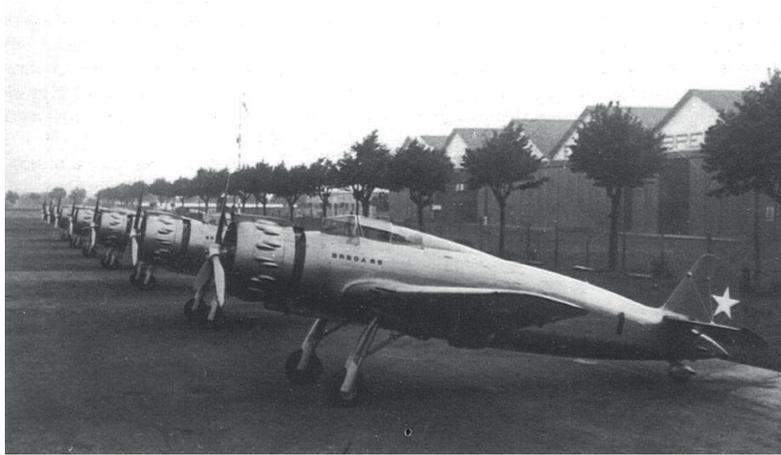


Una delle poche fotografie di un Ba65 con la torretta mitragliatrice installata.

L'FN 305 era un monomotore biposto e/o monoposto ad ala bassa con struttura metallica rivestita in legno prodotto dalla Fratelli Nardi, azienda fondata nel 1933 e successivamente installata a Guidonia dove, il 19 febbraio 1935, realizzerà il primo prototipo di questo monoplano con motore Alfa Romeo 115, sei cilindri invertiti sviluppato una potenza di 190 Hp. Erano in grado di raggiungere una velocità di 300 km/h, coprire una distanza di 620 km e salire fino a 19.000 piedi. Purtroppo, la sua vita con i colori nazionali fu breve, dovendo essere ritirata dal servizio nel 1942 per l'impossibilità di reperire pezzi di ricambio.



Squadra di velivoli di istruzione italiani Nardi F.N. 305 da Italia, arrivati nel 1938.



Linea di volo della Breda Ba 65.

Secondo il contratto di compravendita, sia la Nardi che la Breda sono state ricevute in fabbrica, dopo essere state sottoposte alle prove di:

- Velocità di risalita
- Velocità orizzontale massima, minima e di crociera a diverse altezze.
- Manovrabilità e acrobazie
- Autonomia di volo
- Volo pianificato
- Velocità di atterraggio, tempo di decollo e longitudine

I nuovi aerei furono assegnati al “Grupo de Aviación No 4” di “Ataque e Instrucción Avanzada”, i cui piloti erano abituati alle vecchie prestazioni degli Junkers R-42 e alla lentezza del Dornier Merkur e, come la maggior parte degli aviatori cileni, erano stati addestrati la vecchia scuola del biplano di stoffa. Per questo motivo, al ricevimento di questo moderno materiale di volo, mancava loro il concetto tattico per il quale erano stati concepiti, dovendo rimpiangere una serie di dolorosi incidenti che misero in discussione la qualità di questi velivoli e l'onore di chi li aveva scelti.

Uno di questi incidenti, avvenuto il 9 giugno 1939, colpì nientemeno che lo stesso pilota collaudatore Nicola Magaldi, che applicò il “più cento”, una potenza aggiuntiva di 100 cv che aveva il motore Piaggio XI-RC40 da 1.000 Cv, per più tempo concesso, che ha comportato la fusione del motore, dovendo effettuare un atterraggio di emergenza in un paddock a La Cisterna, che ha causato la distruzione totale della Breda n. 1 e un grande spavento per il pilota che fortunatamente è uscito illeso.

La fortuna, però, non accompagnò il sottotenente Fernando Traub, che cadde verso le tre del pomeriggio del 13 settembre 1939 sul Ba 65 n. Cousiño Park nella parata militare di quell'anno. Nonostante il lutto che colpì l'istituzione alata, quel giorno la Squadriglia Nardi passò sotto il comando del Tenente Enrique Flores e la Squadriglia Breda sotto il comando del Capitano Raúl González, composta rispettivamente da sette e nove macchine.



“Alle 15:10 di ieri, in circostanze in cui una squadriglia di aerei Breda stava decollando dal campo di “El Bosque” per effettuare un volo preparatorio per la presentazione che l’Aeronautica farà il 19 settembre, uno spiacevole incidente si è verificato un incidente che è costato la vita al tenente Fernando Traub.

Quando l’aereo n. 17, pilotato dal tenente Traub, è decollato, ha subito una perdita di velocità, è precipitato violentemente al suolo e ha preso fuoco sul posto”.

Nonostante ciò, alle 15:30 di venerdì 15 presso la Scuola di Aviazione, si è tenuta la rassegna preparatoria per la presentazione dell’Aeronautica Militare alla Parata Militare davanti al Ministro della Difesa Nazionale, Guillermo Labarca H., accompagnato dal Sottosegretario

rio di Aviazione, comandante del gruppo Alfredo Puga. Al cancello della scuola fu ricevuto dal direttore della scuola, il comandante Edison Díaz, che lo accompagnò alla lastra dove si trovavano le formazioni che avrebbero preso parte alla presentazione: sette Nardi FN 305 al comando del tenente Enrique Flores; 14 biplani da addestramento Focke Wulf Fw-44 e Avro 626 comandati dal Comandante Aurelio Celedón; Capitano Raúl González leader del Gruppo N°4 con nove Breda Ba. 65; Il comandante Santiago Leytado, responsabile della squadriglia di nove Arado Arado Ar 95L e il capitano Washington Silva, responsabile della squadriglia di tre Junkers JU 86Z.

Al segnale, i Breda decollarono in squadriglie di tre, seguiti dal Nardi, dal Focke Wulf e dall'Avro, dall'Arados e infine dalla squadriglia Junkers.

Il processo avrebbe dato i suoi frutti. Poco prima che le truppe dell'Esercito e della Marina iniziassero la parata del 19 settembre, gli squadroni dell'Aeronautica Militare cilena hanno reso omaggio al Presidente della Repubblica, passando sugli spalti in corretta formazione.

Ma l'incertezza è sorta ancora una volta nel pomeriggio del 31 ottobre, quando la Breda n. 5 al comando del tenente Hernán López ha subito un guasto al motore. L'aereo, che era un biposto, ha cominciato a prendere fuoco in volo sopra Los Cerrillos, e il tenente López è riuscito ad atterrare su una strada a ovest dell'aeroporto ea uscire illeso dall'emergenza.

Piloto aviador salvó ayer de milagro: su máquina cayó a tier ra envuelta en llamas

“In effetti, alle 16:40, quando il pilota, il signor López Angulo, stava evolvendo a quota regolare sopra l'aeroporto di Los Cerrillos, ha subito un guasto al motore, che si è fermato improvvisamente, con influenza, secondo il gergo degli aviatori. Quindi i residenti della popolazione di Buzeta hanno avuto l'opportunità di assistere agli sforzi drammatici da parte del pilota per trovare un posto adatto per atterrare. Durante le manovre, il pubblico, che ha seguito con ansia i movimenti dell'aereo, ha notato con orrore che la macchina era in fiamme, il che ha reso ancora più critica la situazione dell'aviatore. Il resto fu questione di secondi: l'ordigno avvolto dalle fiamme cadde a terra, precipitando in un vicino pascolo sulla strada per Cerrillos al chilometro 8”.

Il 3 novembre 1939 corrispondeva al Sottotenente Ramón Ortiz, che, come Traub, si era da poco diplomato alla Scuola di Aviazione e non aveva altra esperienza che quella ottenuta sui biplani didattici. In queste circostanze, il Breda n. 11 si è schiantato al suolo durante il decollo da El Bosque, il suo pilota è morto sul colpo. Pochi giorni dopo, il numero 8 è atterrato con il carrello di atterraggio semi piegato a causa di un errore del pilota.



Il capitano Enrique Flores accanto a un pilota collaudatore della fabbrica Breda. Dietro di lui, un aereo d'attacco Breda Ba 65 in fase di collaudo motori presso lo stabilimento di Milano.

Dopo questa serie di incidenti, il Comandante in Capo dell'Aeronautica Militare ha disposto di lasciare a terra i restanti 16 Breda fino a quando non fossero state determinate le cause degli incidenti avvenuti in queste macchine. Purtroppo, le relazioni consegnate dal Luogotenente Enrique Flores, incaricato dal Superiore di ricevere le macchine in Italia, non erano state curate. In essi sottolineava che il materiale Breda era difficile da maneggiare per le caratteristiche di questo tipo di velivolo. La sua velocità ha raggiunto i 450 km. all'ora e richiedeva aeroporti più grandi di El Bosque, considerando che la velocità di atterraggio era prossima ai 200 Km. L'avaria al motore al decollo che costò la vita al sottotenente Ortiz non avrebbe potuto avere conseguenze importanti se il pilota avesse avuto a disposizione uno spazio di terra più ampio e non essere costretto a fare una manovra improvvisa per cercare di atterrare attraverso le linee di volo di altri aerei, causa che rifletteva lo stato e le condizioni deprecabili in cui si trovavano gli aeroporti in tutto il Paese.

Per quanto riguarda il Nardi FN 305, il primo incidente avvenne al n. 8, costato la vita al tenente Renato Ortega, il 2 settembre 1938 mentre effettuava manovre acrobatiche su aerodromo cileno “El Bosque”, oggi: scuola aeronautica.

El Teniente Don Renato Ortega murió ayer en un accidente de aviación ocurrido en el Aeródromo "El Bosque"

Al salir de un looping la máquina Nardi que piloteaba, se precipitó violentamente a tierra desde una altura de 700 metros.— La desgracia se produjo a las 11.40 horas durante vuelos de entrenamiento.— El avión cayó en la Chacra Santa Laura ante la expectación de los oficiales y soldados que presenciaban las evoluciones desde la cancha

LOS RESTOS SE VELAN EN LA ESCUELA DE AVIACION.— CONDOLENCIAS DE S. E.

Quattro giorni dopo, il tenente Ernesto Hermann perse la vita quando si schiantò contro la pista dell'aeroporto a causa di un guasto al motore durante il decollo.

En un accidente de aviación ocurrido en "El Bosque" murió ayer el Teniente 1.º Instructor don Ernesto Hermann M.

El accidente se produjo a las 16 horas, mientras tres máquinas Nardi efectuaban ejercicios de formación

La somma di queste disgrazie e di altre capitate al materiale di volo tedesco, produsse una polemica di grandi proporzioni sulla stampa mediatica, alimentata anche da lotte politiche che obbedivano ai grandi blocchi internazionali in cui era divisa l'umanità.

Solo nel 1942, con l'arrivo della North American Air Mission, l'istruzione di volo sarebbe stata sistematizzata utilizzando il Fairchild PT-19 come addestratore di base, il Vultee BT-13 per lo stadio intermedio e il North American AT-6 per lo stadio avanzato essendo drammaticamente dimostrato che i metodi di addestramento dell'Aeronautica Militare erano estremamente arretrati e non rispondevano alle esigenze dell'aviazione moderna, essendo questa la causa degli incidenti avvenuti.

Ma il danno era fatto. Danneggiati da un'ingiusta cattiva reputazione, sia l'FN-305 che il Ba-65 passarono alla storia oscurati da questi sfortunati eventi.

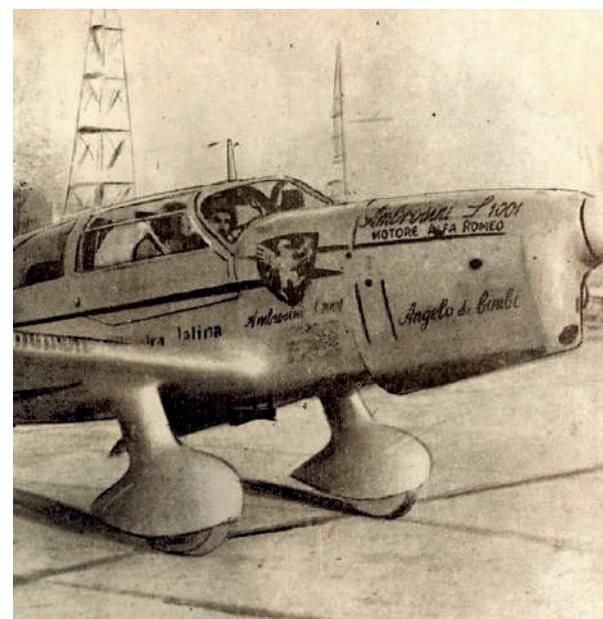
Ormai la Seconda guerra mondiale aveva cominciato a infuocare i cieli d'Europa, negando all'industria aeronautica italiana una nuova occasione per mostrarsi e consolidarsi al di là delle Ande.

Alla fine della guerra l'Italia era devastata. Stava vivendo una grave crisi politica, economica e sociale e c'era un gran numero di bambini orfani e storpi che avevano urgente bisogno di

cure. In queste circostanze è stato organizzato un raid umanitario di sensibilizzazione e raccolta fondi da Milano a Buenos Aires, condotto dai piloti Leonardo Bonzi e Maner Lualdi sul monomotore ad ala bassa Ambrosini S.1001 Grifo, I-ASSI, che hanno battezzato "Ángel de los Niños".

Il 6 gennaio 1949 salparono per Dakar dove dovettero attendere l'autorizzazione francese per effettuare la tappa oceanica. Una volta con il permesso, il 19 sono decollati da Yoff attraverso l'Atlantico per Parnaiba in un volo di 17 ore e dopo aver attraversato le principali città del Brasile e dell'Uruguay, sono arrivati a Buenos Aires, che era la meta originale, l'11 marzo. Tuttavia, e assecondando le successive volontà del costruttore, I-ASSI riprese il raid pilotato dal tenente colonnello dell'Aeronautica Militare Italiana in pensione Riccardo Roveda e dal capitano in pensione Giovanni Vittore che sbarcano a Los Cerrillos il 6 maggio, con l'intenzione di raggiungere New York lungo il Pacifico costa "portando i fraterni saluti della nostra patria alle colonie italiane sparse in tutti i Paesi d'America", per culminare con il ritorno in Italia attraversando l'Atlantico, secondo quanto dichiarerà Roveda a Chile Aéreo.

Per arrivare a Santiago decollarono da Mendoza alle 10:55, atterrando a Los Cerrillos alle 12:15, visibilmente impressionati dall'attraversamento della catena montuosa, nonostante non fosse una novità per Roveda, che era stato addetto aeronautico per il Sud America prima della guerra ed era stato nel Paese e apparteneva all'Air Club cileno come membro transitorio.



L'Ambrosini S.1001 Grifo, I-ASSI, "Ángel de los Niños" è atterrato a Los Cerrillos il 6 maggio.

Tra le attività svolte a Santiago c'è stato un ricevimento presso le strutture dell'Air Club cileno dove entrambi i piloti hanno condiviso con i cileni e visitato il Museo dell'Aeronautica, invitati dal generale Gana, secondo loro, il meglio che avevano visto nel continente.

Il volo è proseguito toccando alcune città del nord e lasciando il Cile attraverso Arica diretto a La Paz la mattina del 15 maggio. Ma quel giorno l'Angel de los Niños non raggiunse la capitale dell'altopiano né si ebbe notizia di uno sbarco intermedio. Le stazioni radio di Arica, La Paz e Lima erano in comunicazione permanente scambiando messaggi e tentando senza successo di contattare l'aereo e le località attraverso le quali avrebbe dovuto attraversare.

L'allarme è scattato. Il giorno seguente il Prefetto dei "Carabineros de Chile" di Arica informava il Ministero dell'Interno che, appena saputo che l'"Angelo dei bambini" era scomparso, aveva ordinato ai reparti a lui affidati di avviare una ricerca, apprendendo tramite comunicazione con Charaña in Bolivia, che lo stesso giorno l'aereo aveva effettuato un atterraggio di emergenza in territorio boliviano, che il suo equipaggio era illeso e che l'aereo non aveva subito alcun danno.



L'angelo dei bambini pochi istanti prima della sua partenza da Santiago.

Tempo dopo si saprà cosa accadde da un racconto di Giovanni Vittore.

"Trecento trenta cinque" chilometri ci separavano tra Iquique (sic) e La Paz, quando siamo partiti quella mattina per la terra boliviana. Avevamo benzina a sufficienza per un volo di 4 ore quando, all'altezza del Monte Miriquir, il motore del nostro aereo si fermò improvvisamente. Non ci restava altro da fare che pianificare, mentre cercavamo un posto dove atterrare in modo tale da poter salvare la macchina e le nostre vite. In quel momento Roveda stava pilotando e con tutta abilità, nonostante la sua naturale attenzione nervosa, riuscì a depositare il velivolo tra i solchi della terra arata, a 3.850 metri sul livello del mare."

"Una volta a terra, siamo usciti dall'abitacolo e abbiamo potuto verificare che il nostro amato aereo non aveva subito alcun danno e che la Divina Provvidenza ci ha offerto la sua protezione. Ben presto ci trovammo circondati da indiani Aymara che ci osservavano con timore e curiosità. Uno di loro, dopo non poche esitazioni, si è offerto di recarsi presso il paese di Tuli, distante 17 chilometri dal punto in cui ci trovavamo, per denunciare la nostra situazione e chiedere aiuto."

"Avevamo lasciato Iquique alle 9 del mattino, e solo alle 17:00 Abbiamo visto apparire un camion che trasportava le autorità di Tuli, che trasportavano ogni tipo di materiale medico. Un poliziotto e un gruppo di indiani sono rimasti al comando dell'aereo, mentre i piloti sono saliti sul camion che ci ha portato in città. A questo punto, dove abbiamo passato la notte, tutti ci hanno interrogato per conoscere i dettagli della nostra avventura. La mattina dopo, i capi degli indigeni incaricarono i "suonatori di corno" di convocare tutti i membri della comunità a una riunione. Non era trascorsa un'ora, quando vecchi e giovani, donne e bambini, avevano già iniziato l'opera di allungamento della pista per poterci rialzare. In sei ore di lavoro, gli indiani avevano esteso il terreno di 800 metri e, quando questa estensione raggiunse i mille metri, sentimmo l'avvicinarsi di due aerei militari boliviani, uno dei quali atterrò sulla pista improvvisata. Più tardi arriva via terra una jeep di un commerciante italiano che ci rifornisce di benzina, viveri e whisky. Ha dovuto affrontare un viaggio doloroso, ha dovuto percorrere i pendii delle montagne, non essendoci strade da percorrere."

"È stato necessario estendere l'estensione del terreno di altri 300 metri e, con un terribile mal di testa e i nostri piedi trasformati in piaghe, siamo tornati in città dove ci hanno offerto ogni tipo di medicina. Quando il giorno dopo siamo tornati alla nostra macchina, un altro velivolo leggero era sceso e aveva preso il posto del precedente, tornato alla sua base il giorno prima."

"Finalmente, e dopo aver ricevuto la benedizione in aymara dal sacerdote Tuli, abbiamo deciso che Roveda partisse da solo con "L'angelo dei bambini", in previsione di ogni evenienza. Pochi minuti dopo, l'aereo era felicemente decollato e si era unito ad altre macchine che erano state inviate per incontrarlo. Ho preso l'altro aereo militare che è atterrato poco dopo il nostro, per continuare il viaggio in macchina fino a La Paz. Ad attenderci c'era una folla e si sentiva solo l'Italia e noi che applaudivamo".

Dopo un mese, la fortuna è stata diversa. Notizie urgenti da San José, in Costa Rica, riportano l'incidente mortale avvenuto la mattina dell'11 giugno quando l'Angel de los Niños è decollato alla volta di Managua, provocando profonda costernazione negli ambienti aeronautici, militari e civili del Paese e nella comunità italiana residente.

A titolo esemplificativo, durante la gara di aeromodellismo organizzata dal Club de Aeromodelos de Chile il 16 giugno a Los Cerrillos, è stato osservato un minuto di silenzio in omaggio ai piloti italiani e un membro del club ha preso la parola affermando che "gli aviatori, coloro che sono morti a San José, in Costa Rica, passeranno senza dubbio alla storia

dell'aviazione mondiale, per il loro eccezionale lavoro umanitario”.

Il Comandante in Capo dell'Aeronautica Militare, Generale Aurelio Celedón P., ha inviato all'ambasciata una nota di cordoglio affermando che *“La morte dei suoi nobili piloti, Sig. Riccardo Roveda e Dott. Giovanni Vittore, che seppero catturare profonda simpatia passando per il Cile, ha sgomento tutti i membri di questa istituzione, e il ricordo che hanno lasciato nelle loro fila sarà inciso a lettere d'oro nel libro simbolico degli eroi che hanno dato tutto per il Paese”.*

L'incaricato d'affari italiano Tio Macchi ha risposto con frasi accorate al generale: *“Ho trasmesso a Roma il messaggio inviato a nome dell'Aeronautica militare cilena, per conoscenza del popolo e della nazione italiana”... “I figli di L'Italia ha appreso dal Colonnello Roveda e dal Dott. Vittore, la calorosa accoglienza che il popolo e le autorità cilene hanno riservato loro durante il loro breve soggiorno in questo Paese e l'affettuosa memoria che ne hanno conservato” aggiungendo che “I figli d'Italia che hanno seguito passo passo il viaggio dell’“Angelo dei bambini” attraverso le terre d'oltremare, voi sapete con quanta generosità i popoli dell'America Latina hanno spontaneamente contribuito agli aiuti destinati ad alleviare il loro dolore, leggeranno con commozione questo messaggio di cordoglio”.*

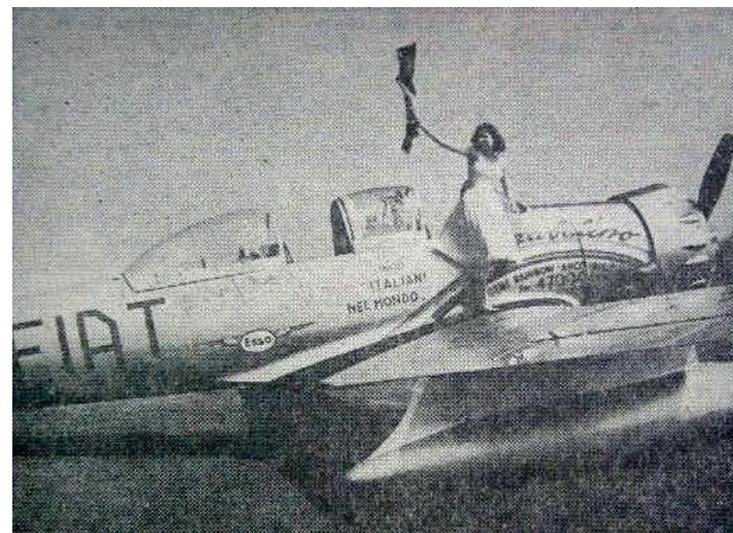
I resti di entrambi gli aviatori e quelli dell'aereo sono stati trasportati il 19 giugno nel C-47 n. 5994 dell'USAF a Lima, pilotato dal Capitano Burt James W. Là li attendeva un DC-4 dell'Aeronautica Militare Argentina al comando del Ten. 1° Garay Sánchez, inviato dal Presidente Perón, che lunedì 20 ha proseguito per Santiago con scalo ad Antofagasta. A Los Cerrillos l'aereo argentino è rimasto parcheggiato nel Gruppo Trasporti della FACH a causa del maltempo prevalente fino a mezzogiorno di giovedì 23 quando partì per Buenos Aires, ritardo che fu previsto affinché i rappresentanti dei vari ambienti aeronautici e della colonia italiana potessero rendere un omaggio postumo a Roveda e Vittore.



Riccardo Roveda e Giovanni Vittore all'arrivo a Los Cerrillos.

Quasi dieci anni dopo, il tenente colonnello (R) della Regia Aeronautica italiana, Maner Lualdi iniziò un nuovo raid insieme al pilota Ruggero Ruggieri. Lualdi era un rinomato aviatore con una vasta esperienza aeronautica. Aveva prestato servizio come pilota della 15ª Squadriglia da bombardamento Caproni, “La Disperata” comandata da Galeazzo Ciano durante la guerra d'Etiopia del 1935. Successivamente si dedicò al giornalismo su “La Stampa” e “Il Corriere della Sera” senza mai abbandonare la sua passione per l'aviazione, conciliando entrambe le professioni, scrivendo articoli e libri sui numerosi voli degni di nota in cui è stato protagonista, come il già citato raid Milano-Buenos Aires con l'Ángel de los Niños nel 1948 e il raid artico del 1953 al comando dell'Ambrosini S 1001 “Girfalco”, in omaggio alla scomparsa di Roald Amundsen che cercava l'equipaggio del dirigibile Italia.

Il nuovo raid era inizialmente programmato da Milano a Los Angeles, ma è stato esteso al Sud America lungo la costa del Pacifico.



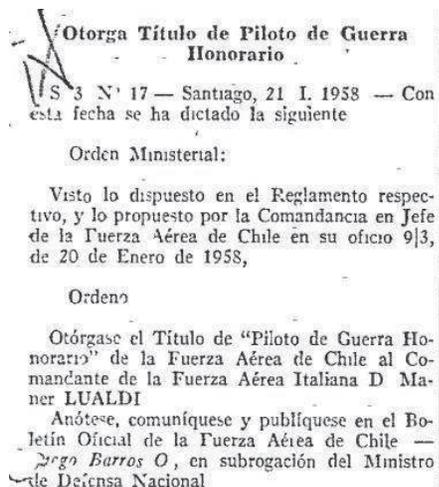
Monoplano monomotore biposto FIAT G49-2, “l'arcobaleno”.

Partito da Torino il 7 agosto 1957, avrebbe percorso quasi 35.000 chilometri attraverso Europa, Nord America e Sud America, compresa una difficile traversata del Nord Atlantico, prima di entrare in Cile attraverso Arica per proseguire verso Antofagasta e Santiago dove è approdata. l'aerodromo di Tobalaba il 19 gennaio 1958. Poi avrebbe proseguito per Argentina, Paraguay, Uruguay, Brasile, tornando al punto di partenza attraversando l'Atlantico meridionale.

Il volo, patrocinato dal Comitato Olimpico Italiano, aveva lo scopo di portare un messaggio affettuoso dalla madrepatria alle comunità italiane in Europa e nelle due Americhe, per le quali è stato denominato “Raid Italiani nel Mondo” come il FIAT G 49-2 monoplano bipo-

sto monomotore, I-FIAT, che sviluppava una velocità massima di 370 km/h (200 kn), lungo 1.900 km (1.026 NM) con una quota di servizio di 22.310 ft, ricevette il nome simbolico "L' Arcobaleno", (Arcobaleno).

Al suo arrivo a Santiago, ricevette una calorosa accoglienza organizzata da un comitato composto da Dante Lepori, Rafael Lasalvia, Raúl Dell'Oro, Ricchetti, Fantinatti, Garbaccio e De Luca, mentre l'Aeronautica Militare gli avrebbe conferito il titolo di Pilota di Guerra Onoraria.



Decreto che consegna il titolo di "Piloto de Guerra Honorario" a Maner Maner Lualdi.



I bambini ispezionano l'arcobaleno a Tobalaba.

La rinascita istituzionale della presenza italiana nei cieli del Cile avverrà dopo ottant'anni, per mano di due costruttori.

Agusta è stata creata da Giovanni Agusta nel 1923, iniziando nel 1952 a produrre i suoi primi elicotteri su licenza delle aziende nordamericane Bell, Sikorsky, Boeing e McDonnell. Dopo successive prove e fallimenti, l'azienda riuscì nel 1971 con il modello A109. Nel 1981 Agusta ha collaborato con la britannica Westland Helicopters per progettare e produrre l'AW 101 in sostituzione del Sea King e nel 1992 è passato nelle mani di Finmeccanica, un consorzio statale italiano creato nel 1948 nell'ambito dello sforzo di ricostruzione industriale del Paese dopo la Seconda guerra mondiale, che finì per associare l'azienda italiana a quella britannica, creando nel 2000 Agusta Westland. Poco dopo Finmeccanica finì per acquisirla nella sua totalità e dopo una riorganizzazione del gruppo aziendale nel 2016 adottò il nome di Leonardo Company in onore dell'inventore e genio del Rinascimento, Leonardo Da Vinci.

Il 17 febbraio 1960 i Carabineros de Chile crearono la Brigata Aeropolizia, che dal 1969 incorporò l'uso degli elicotteri nelle sue funzioni di polizia, iniziando timidamente con il biposto Hughes 269B CC-KKO, fino a diventare un importante utilizzatore di ali rotanti. Nella sua evoluzione e sviluppo ha utilizzato diversi marchi e modelli fino all'incorporazione nell'aprile 2007 di quattro elicotteri Agusta Westland AW-109E e nel 2015 di un Agusta Westland AW-139.



All'arrivo Maner Lualdi che saluta la folla, intanto il copilota Haynes Burrus salta a terra.



Agusta Westland AW-109E s/n° 11702, C-24 a Aeródromo di Villarrica Cile.



Agusta Westland AW-139 s/n° 31589, C-27.

L'aviazione civile non era molto indietro. Più di venti elicotteri Agusta di diversi modelli e condizionati per diversi lavori sono entrati a far parte del panorama aeronautico nazionale.



Agusta A109A Mk.II 7298, CC-CHB e il Agusta Westland AW119 Mk.II 14764 CC-AEA.

Il secondo esempio dell'industria aeronautica italiana arrivato nel Paese, seppur tangenzialmente, è un piccolo monomotore biposto, per addestramento e acrobazia compreso tra +6 G e -3 G, in grado di sviluppare una velocità di crociera di 175 nodi, progettato da Stelio Frati nel 1955. Prodotto inizialmente da Aviamilano, poi Aeromere e infine da Laverda, i diritti di produrlo, promuoverlo e venderlo come velivolo costruibile negli Stati Uniti finirono per essere acquisiti dalla Sequoia Aircraft Company, denominata Sequoia F-8L Falco.



La prima delle copie nordamericane, a cui sarebbe stata assegnata la registrazione CC-EFZ (c/n° 001), fu acquistata dall'Aeronautica militare cilena nel 1985, essendo assemblata da

specialisti guidati dal tenente (I) Oscar Braghetto dell'allora Maintenance Wing, presso la base aerea di El Bosque, che avrebbe poi dato origine alla società ENAER, il cui direttore esecutivo, generale (I) Caupolicán Boisset, l'ha acquistata e l'ha passata alla vita civile come CC-PEZ.

La terza società incaricata di mantenere la presenza italiana nei cieli del Cile è Partenavia Costruzioni Aeronautiche, nata nel 1957 per la progettazione e realizzazione di una lunga famiglia di monomotori per aeroclub italiani, progettati per lo più dall'ingegnere Luigi Pascale, culminati nel suo notevole e fortunato P.68, P per Pascale e 68 per l'anno di costruzione del prototipo. Nel 1981 Partenavia fu assorbita da Aeritalia, società di Finmeccanica, che la dichiarò fallita nel 1998. Durante il processo di liquidazione, Vulcanair acquisì i diritti di produzione del P.68 e lo sostituì nel mercato dei bimotori leggeri. Si tratta di un monoplano ad ala alta, dotato di cabina di pilotaggio trasparente concepita per compiti di sorveglianza e osservazione, azionato da due motori a pistoni e con carrello di atterraggio fisso, adatto ad operare su piste non preparate in erba o terra battuta e con capacità di volo strumentale.

L'Aviazione Navale ha acquisito sette Vulcanair P.68 Observer 2 che li ha ricevuti a partire dal 1° luglio 2016, in sostituzione dei Cessna O2-A Skymaster dello Squadrone VC-1, al fine di migliorare la capacità di salvaguardare la vita umana in mare per la sua capacità di lanciare zattere di salvataggio.

Controllo del Traffico Marittimo o pattugliamento della Zona Economica Esclusiva per 3 ore prima di rientrare alla base operativa oppure possono effettuare voli verso l'Isola Juan Fernández, senza la necessità di un punto di ritorno.



Linea di Vulcanair P.68 Observer 2 presso la base aero navale di Concón che a marzo 2023 compie 100 anni di Scuola Aero Navale dalla Marina Militare del Cile.

Grazie alla sua autonomia di 800 miglia nautiche (1400 km), in un profilo di volo alto e di 600 miglia nautiche (960 km), in un profilo di volo basso, questi bimotori sono dotati di radar meteorologico e di una videocamera a infrarossi con una portata di 25 km. I velivoli possono percorrere i mari del Capitano Pastene esercitando funzioni di Polizia Marittima,

11.

ATTILIO BISEO, L'ULTIMO PILOTA ITALIANO AL CILE



Da qualsiasi punto della città si vedeva il pendio a zig-zag che collega Iquique con Alto Hospicio, sede della vecchia e ormai scomparsa Base Aerea Los Cóndores, apprezzando anche la nuvola di terra che segnava la veloce salita sulla strada polverosa della Freccia D'Oro, una potente Alfa Romeo che aveva recentemente attirato l'attenzione degli Iquiqueños nel 1948.

Chi conosceva il suo audace proprietario parlava con simpatia del simpatico italiano che lo guidava, cantando con voce potente:

*“Gira, gira l'elica
Romba il motore
Questa la bella vita
dell'aviatore
L'artiglieria, l'arma sorella,
Dopo la nostra, se la più bella...”*

Per qualche motivo sconosciuto, Attilio Biseo aveva deciso di ricominciare la sua vita nel porto del nord dopo il crollo dell'Italia fascista, di cui era diventato uno dei suoi più prestigiosi aviatori.

Di origini navali dove era stato sommergibilista, passò alla Regia Aeronautica nel 1924, dove iniziò ben presto a distinguersi per forza d'animo e abilità di pilota, partecipando attivamente alle epiche traversate dell'Oceano Atlantico guidate da Italo Balbo.

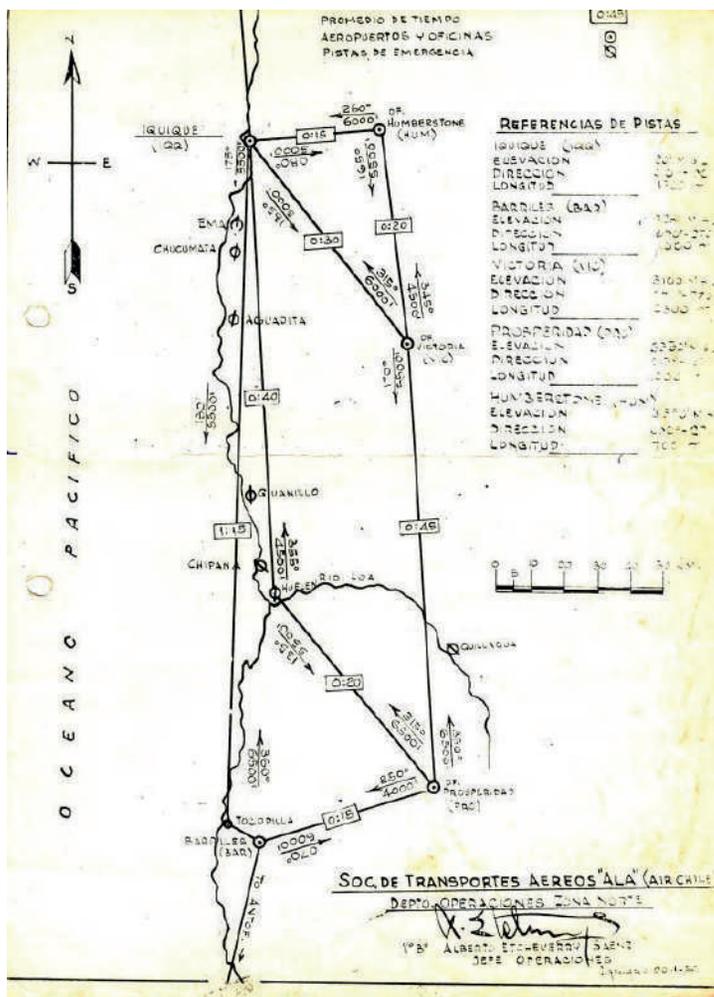
Intorno al 1935 era diventato assistente del generale Giuseppe Valle, insieme al quale avrebbe progettato un volo per Buenos Aires su trimotore terrestre SM-79, che per vari motivi sarebbe stato rinviato al 1938. Nel frattempo, Biseo sarebbe stato l'istruttore di volo Conte Galeazzo Ciano, genero di Mussolini e Ministro dell'Aeronautica; si unirà allo Scorcio Verdi, vincitore della corsa Istres-Damasco-Parigi e diventerà il pilota personale del Duce, che gli affiderà l'incarico di aprire la rotta aerea commerciale dall'Italia al Nuovo Mondo, prima di nominarlo Vice Comandante della Regia Aeronautica durante la Seconda guerra mondiale.

Ma ora ad Iquique, Attilio Biseo dovette ripartire, fornito solo del suo spirito imprenditoriale, dell'esperienza che gli avevano regalato gli anni al servizio dell'aviazione italiana e di “un entusiasmo invulnerabile” come lui stesso ricorderà anni dopo.

Il punto di partenza fu un piccolo cantiere navale che fu installato nel porto settentrionale, per servire i pescherecci. Dopo un breve periodo in tale funzione, ha incontrato Osvaldo de Castro, un alto dirigente della “Compagnia Tarapacá e Antofagasta Salitrera” (COSATAN), che ha convinto che fosse molto più pratico portare gli stipendi del personale in aereo alle diverse sedi dell'azienda seminate nell'aridità del deserto, piuttosto che farlo per le tortuose strade sterrate.

Nasce così, all'inizio del 1950, la Sociedad Aero Pesquera Catalina Ltda., per la quale viene acquistato a Santiago un bimotore Cessna AT-17 Bobcat, con il quale dimostra ben presto che i servizi possono essere estesi a tutto il Norte Grande se si aveva un aereo con una maggiore capacità di carico. Il passo successivo è stato l'associazione nell'ottobre 1951 di COSATAN e della North Commercial Society per creare Air Chile 11, che ricevette un permesso per il traffico regolare di merci, passeggeri e corrispondenza un anno dopo tra Iquique e gli uffici dei nitrati di Victoria, Prosperidad e Humberstone, e un servizio di aerotaxi all'interno di Tarapacá, Antofagasta, Atacama e Coquimbo, ma con il divieto di operare nelle città servite dalla LAN.

La restrizione non è stata un grosso ostacolo per Biseo che piano piano ha iniziato a guadagnare terreno. L'anno successivo, Air Chile è stata autorizzata a trasportare passeggeri, merci e posta tra Santiago e Atacama, Antofagasta e Tarapacá quando la LAN per qualche motivo non poteva farlo. Nell'ottobre 1953 fu autorizzato ad avviare un regolare servizio passeggeri tra Antofagasta e Calama con quattro frequenze settimanali, con un valore di \$ 800 per ciascuna tratta, utilizzando un Cessna T-50 a cinque posti, Bobcat.CE



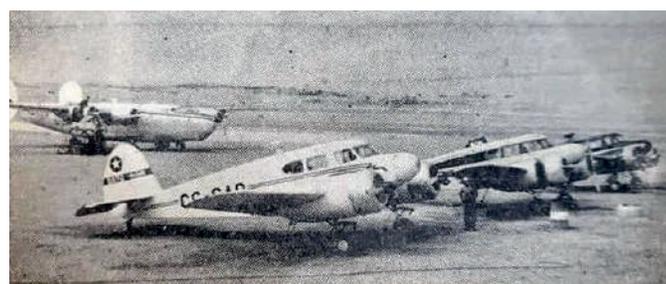
Carte di aerovie per volo da Antofagasta e Tarapacá di ALA "Air Chile".



Modello statico in scala 1/72 di Erwin Cubillos S., del Cessna AT-17 Bobcat registrazione CC-CAD, da DGAC Chile.

La mossa successiva consisteva nell'acquisto di un vecchio bombardiere Consolidated B-24 "Liberator", modificato per il trasporto VIP, il primo servizio quadrimotore per una compagnia aerea cilena, che prese il nome di "Ciudad de Iquique".

Fonti canadesi indicano che l'aereo è stato poi occupato, tra le altre missioni, per trasportare il primo ministro di quel Paese alla riunione delle Nazioni Unite a San Francisco.



La Squadra di Air Chile nell'aerodromo di Cavancha, Iquique, Cile composta per: Cessna AT-17 Bobcat CC-CAS, c/n 4459; CC-CAQ, c/n 4809 y CC-CCC, c/n 5026 e il Consolidated B-24 "Liberator" CC-CAN, s/n 44-10583.



Brochure con gli itinerari di ALA 1957.

C'è stata poi una dura polemica con il vicepresidente esecutivo di LAN, il commodoro Arturo Merino Benítez, che ha sostenuto il mantenimento del monopolio a favore di LAN.

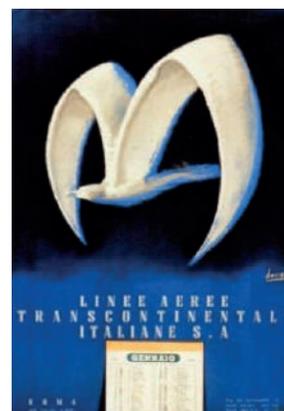
«La fine del monopolio ha minacciato la futura esistenza della LAN, per la concorrenza sleale che potrebbero farle le compagnie aeree in cerca di profitto», aveva fatto notare il Commodoro in un'intervista, alla quale Biseo avrebbe risposto in un'altra argomentando che «la fine del monopolio di LAN non significa in alcun modo la sua morte, anzi, questa azienda dovrà migliorarsi a fondo, soprattutto nell'aspetto commerciale per far fronte alla concorrenza».

La vertenza si concluderà nell'agosto del 1954. Purtroppo per Merino, la sua posizione non ha più il sostegno politico di cui aveva bisogno al Congresso Nazionale, dove si discuteva un disegno di legge che poneva fine ai sussidi alla compagnia aerea, cosa che lo indusse a presentare le dimissioni. Ibáñez, che nominò suo sostituto il noto aviatore Adalberto Fernández, le cui prime azioni a capo della LAN furono di ordinarne la riorganizzazione, al fine di darle una struttura strettamente commerciale.

In questo nuovo ambiente, più favorevole alle sue aspirazioni, il generale italiano concentrò le sue energie nel consolidamento dell'ALA e nell'estensione dei suoi voli verso gli Stati Uniti.

Nelle parole di un suo pilota dell'epoca, Biseo continuava ad essere un fanatico ammiratore di Benito Mussolini che *“per giunta, aveva quello che diceva essere un grande gabbiano dipinto sulla coda degli aerei, quando in realtà era lo stemma fascista, che girava dappertutto senza che nessuno se ne accorgesse. Una volta che glielo raccontai, mi fece promettere di tenerlo segreto.”*

Anni dopo, uno di Hernán Escobar, che ha partecipato alla pittura degli aerei, sottolineerà che *“Gli aerei sono stati dipinti da un team del PHEL Design Studio, (Pineda Hernán Escobar Lobos. L'insegna del gabbiano dipinto sulla coda del Curtiss (tratto da un disegno fornito da Biseo, con il nome “el chileno”, disegnato da un nipote del generale) è stato fatto a mano e pennello su tutti i piani”.*



Il gabbiano disegnato nel 1939 da Gino Boccasile¹³ per LATI al momento di essere dipinto nel CC-CAT



*Il Curtiss C-46D s/n33236, CC-CAT in atterraggio a Taltal con indosso il gabbiano Boccasile.
Illustrazione di Samuel Matamala F.*



*Lockheed 749 Constellation s/n 2036, CU-T-547 affittato da ALA a Cubana de Aviación,
illustrato da Samuel Matamala F.*

Comunque sia, la verità è che l'ALA, così chiamato forse in memoria del suo ALA Littoria e dei suoi gabbiani, iniziò i voli per New York nel maggio 1957 con un quadrimotore Douglas DC-4 incorniciato dai finestrini dipinti per dare loro una forma squadrata simile al più moderno e veloce Douglas DC-6 e un Lockheed 049 "Constellation" affittato a Cubana de Aviación e, occasionalmente, un 1049 G "Super Constellation", arrivando ad offrire il miglior servizio aereo lungo la Costa del Pacifico, che rappresenta una seria minaccia commerciale, non solo per LAN e i suoi DC-6B, ma anche per Panagra e i suoi moderni DC-7.



Douglas DC-4, s/n 42-72397, CC-CAK all'aeroporto cileno di "Cerrillos", circa 1958.

Tuttavia, l'interesse a competere nel trasporto aereo raggiunse anche la South American Steamship Company, che generò un'altra compagnia aerea chiamata National Air Tourism Company "CINTA"14 equipaggiata con Lockheed 10-A "Electra", Lodestar e Douglas DC- bimotori. 3 sulle rotte domestiche, che furono estese agli Stati Uniti quando furono disponibili una coppia di quadrimotori Douglas DC-4. Ma la dura concorrenza con ALA cominciò a lasciare ferite da entrambe le parti, così Biseo ha deciso di fare un nuovo passo associandosi a CINTA per le rotte internazionali e lasciando il mercato del nord del Cile nelle mani di Línea Aérea del Cobre "LADECO", una nuova compagnia aerea che dovrebbe nascere per questi scopi.

Così, i CINTA-ALA DC-4 e Constellation continuarono i loro voli per New York via Guayaquil, Panama e L'Avana fino al 1° gennaio 1959, quando la rivoluzione cubana rescisse i contratti di locazione con Cubana de Aviación.

Quello è stato il colpo finale. Nonostante si sia tentato di proseguire solo con il DC-4, il servizio è stato sospeso poco dopo.

Erano trascorsi quindici anni dalla guerra ed era ora che il generale Attilio Biseo tornasse in patria con la stessa calma con cui era arrivato, lasciando la sua profonda impronta nella storia dei cieli cileni.

12.

LA "FRECCIA ALATA"

Di solito, quando si parla dell'inizio della posta aerea tra il Sud America e l'Europa, si ricordano, giustamente, gli sforzi pionieristici di francesi e tedeschi. Si dimentica invece che l'Italia, sia pure tardivamente, fu il terzo Paese a stabilire il collegamento aereo transatlantico con il Vecchio Continente.

Cosa ha ritardato l'ingresso italiano in questa agguerrita competizione?

Forse mancava loro lo spirito imprenditoriale di un Pierre-Georges Latécoère o di un Marcel Bouilloux Lafont che avevano i francesi. Oppure mancavano della disciplina e dell'organizzazione che caratterizzano la nazione tedesca. Sono tutte risposte possibili, visto che avrebbero potuto essere i primi ad entrare nella competizione, ma rinunciarono a quel privilegio, rimanendo ai margini di un'impresa così straordinaria fino al 1938.

Comunque, almeno hanno cercato di essere i primi. Ai primi di gennaio del 1919, quando non si erano ancora placati gli echi del trionfo di Dagoberto Godoy sulle Ande, giunse a Santiago il giornalista italiano Achille Ricciardi, inviato dall'ingegner Giovanni Battista Caproni in un viaggio nei Paesi sudamericani in compagnia dell'aviatore Scoponi, che era a Buenos Aires. Il 7 gennaio Ricciardi ha tenuto una conferenza presso il Salone d'Onore dell'Università del Cile in cui ha annunciato che lo scopo della sua visita era valutare il progetto di istituire un servizio di posta aerea, espandibile in futuro a merci e passeggeri, tra Genova e Santiago del Cile, che impiegherebbero solo 5 giorni via Algeria, Mogador, Dakar e Porto Praia per attraversare l'Atlantico verso Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires e Santiago del Cile.



Achille Ricciardi (1884-1923), giornalista, conferenziere e scenografo d'avanguardia, amico di Gabriele D'Annunzio. Ispira alcune pièce dal taglio avveniristico che dirige al Teatro Argentina di Roma nel 1920, alternando l'attività teatrale a quella di pubblicitario.

Secondo Ricciardi, l'ingegner Caproni era determinato a portare a termine il suo progetto per il quale si proponeva inizialmente di sviluppare una versione civile del bombardiere Ca.4, il Ca.48, un biplano trimotore con una capacità di 23 passeggeri presidiato da due piloti.

C'era anche un secondo progetto, tra i primi a disegnare una rete aerea per il Sud America, e fu ideato dal pioniere Bartolomé Cattaneo che, prima di rientrare in Argentina nel 1919, rilasciò un'intervista a un giornalista della rivista "Nel Cielo". In esso, Cattaneo ha indicato la sua fiducia nel futuro dell'aviazione commerciale, in particolare in quei paesi del bacino del Río de la Plata. La sua particolare collocazione geografica consentirebbe di unire le capitali di Argentina, Uruguay e Paraguay e di accedere all'interno del Brasile con idrovolanti, che dovrebbero garantire in breve tempo il successo commerciale. C'era però una condizione: quella di agire immediatamente.

Altra iniziativa italiana è stata l'"Alleanza Latina Trasporti Aerei" (ALTA) che si è dedicata allo studio di una posta aerea interamericana che collegasse con l'Europa. Detto progetto prevedeva l'apertura di tre linee oceaniche, quattro transcontinentali e trenta rotte interne.

La prima linea transcontinentale collegherebbe Belem e Guayaquil, con stazioni principali a Macapá-Manaus e Loja, e una lunghezza di 3.852 km, la seconda collegherebbe Buenos Aires con Valparaíso, con fermate a Rosario e Mendoza e una lunghezza di 1.250 km. Un terzo dovrebbe collegare i porti di Caravellas, in Brasile, e Islay, in Perù. Le sue stazioni intermedie sarebbero state Paracatu, Goyaz, Cuyá e Puno lungo 3.526 km e infine la quarta linea andrebbe da San Antonio Oeste al porto di Valdivia, con 735 km.

La seconda e la quarta linea erano particolarmente interessanti e potenzialmente realizzabili, in una prima fase in cui erano disponibili i biplani SVA.

Così i voli lungo il Río de la Plata fino ad Asunción effettuati dalla Sessione Idrovolanti della già citata Missione Aeronautica Militare Italiana Per L'Argentina, aderirono alle parole di Cattaneo, mentre quelli della 350a Squadriglia verso Montevideo e Bahía Blanca fecero una straordinaria incursione nel Pacifico. L'Atlantic di Antonio Locatelli, seguito da un volo quasi riuscito per Rio de Janeiro, ha seguito la pianificazione di ALTA.

Non erano quindi voli puramente dimostrativi. Prodezze isolate l'una dall'altra. In realtà c'era un'intenzione dietro di loro che dava loro un'altra dimensione.

Ma la Missione Aeronautica Militare Italiana per L'Argentina intraprese il rientro nel settembre 1919 con il conseguente archivio di tali notevoli iniziative.

Bisognerà attendere il 1927 per assistere a una serie di voli trionfali con i quali le ali italiane tornarono nei cieli americani.

Tra il 13 febbraio e il 14 giugno 1927, infatti, gli aviatori Francesco de Pinedo, Carlo del Prete e Vitale Zacchetti compirono un giro di 43.820 chilometri suddiviso in 44 tappe durante le quali attraversarono il Sud Atlantico, da Dakar a Natal con soste a Porto Praia e Fernando de Noronha, proseguendo lungo la costa brasiliana fino a Montevideo e Buenos Aires da dove sono tornati a nord attraverso l'Amazzonia e i Caraibi per raggiungere New York e da lì tornare in Italia via Trepassey, Horta e Lisbona, attraverso il Nord Atlantico, diventando i primi aviatori a compiere la doppia traversata oceanica.

Per stabilire questo strabiliante record, Pinedo, del Prete e Zacchetti si erano affidati al "Santa María", un idrovolante Savoia-Marchetti S.55 appositamente costruito dalla Società Idrovolanti Alta Italia (SIAI), dotato di due motori Asso-Isotta 500 CV Fraschini.

L'anno successivo, tra il 3 e il 5 luglio 1928, Arturo Ferrarin e Carlo del Prete a bordo di un SIAI Marchetti S-64 equipaggiato con motore Fiat A-22 da 500 Hp, batterono il record del mondo volando da Orbetello, vicino a Roma, a Touros sulla costa nord-est brasiliana, per un totale di 7.188 chilometri senza sosta.

Finalmente, tra il 17 dicembre 1929 e il 15 gennaio 1930, l'aviazione italiana fece sentire ancora una volta la sua presenza con una nuova e spettacolare impresa. Niente di meno che un volo da Orbetello a Rio de Janeiro di una formazione composta da dodici velivoli Savoia-Marchetti S.55, comandati da Italo Balbo.



Come prova, nel corso del 1928 Italo Balbo aveva guidato l'incursione di un gruppo di sessanta S-55 attraverso il Mediterraneo occidentale.

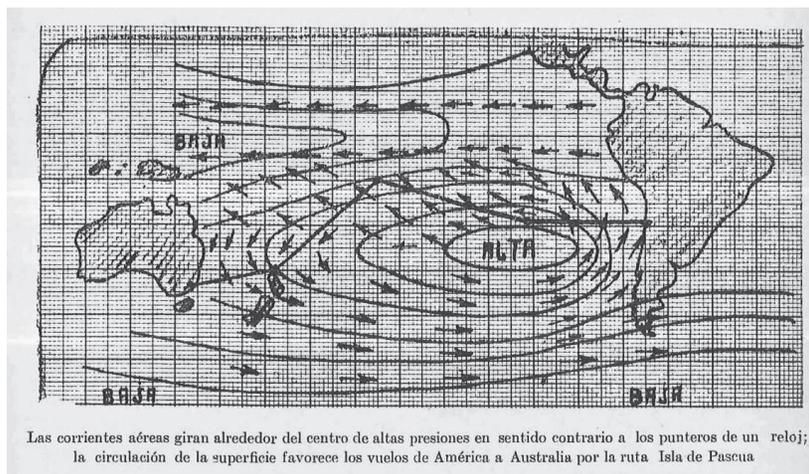
L'esperienza acquisita con questi voli in formazione permetterà a Balbo di stupire nuovamente il mondo nel giugno 1933, guidando una squadriglia di venti S-55 che volarono in tappe successive, Orbetello-Chicago-Orbetello.

In vista di questa fortunata successione di voli oceanici, non fu sorprendente per l'Air Club cileno che la sua controparte italiana richiedesse un normale mazzo di carte dalla costa cilena nel 1932 e che l'Ambasciata italiana richiese alla Sezione meteorologica della Direzione aeronautica uno studio completo della meteorologia e dell'aerologia del Pacifico meridionale per un possibile volo che, partendo da Valparaíso, seguisse la rotta dell'Isola di Pasqua, Tahiti, Fiji e Samoa fino all'Australia, studio che fu affidato al meteorologo Julio Bustos Navarrete.

Tra le tante conclusioni raggiunte da Bustos, che aveva già studiato il percorso per Magalanes e l'isola Juan Fernández, spiccano le raccomandazioni per farlo in primavera a causa della circolazione dei venti sotto i 8000 piedi.

Preparación Meteorológica de los raids aéreos sobre el Océano Pacífico Austral

Por JULIO BUSTOS NAVARRETE, Meteorólogo de la Dirección de Aeronáutica
Director del Observatorio del Salto.



"Su richiesta dell'Ambasciata italiana, la Sezione Meteorologica della Direzione Aeronautica cilena, ha l'onore di riferire sulle condizioni meteorologiche dell'Oceano Pacifico meridionale, e in particolare, sulla rotta Valparaíso-Isola di Pasqua, contribuendo in questo modo agli Studi svolti dal Generale Francesco De Pinedo sui Raid Transoceanici"
(Giornale Cile Aéreo, febbraio e marzo 1933).

Nonostante non ci siano precedenti diversi da quelli citati per questo volo transpacifico, la sola idea di farlo parla dell'audacia e della fiducia che l'aviazione italiana aveva nelle proprie risorse.

Nel 1934 Agello conquisterà il record mondiale di velocità su Macchi Castoldi; Donati il record d'altitudine con un Caproni; Antonini quello a distanza su SIAI-Marchetti SM 79 e Stoppani quello a distanza per idrovolanti su trimotore Cant Z-501.

A tutte queste imprese, alle quali si aggiungeranno in una nuova traversata del Sud Atlantico con protagonisti Lombardi, Mazzotti, Guilini e Bataglia su SM-79, le esibizioni a Lima dell'acrobata Luigi Bianchi su Caproni CA-113 che annunciava il suo fallimento tentativo di comparizione in Cile, e la nomina del colonnello Ulises Longo, ex luogotenente di Balbo, ad addetto aeronautico italiano a Santiago, stavano creando un ambiente propizio perché l'opinione pubblica di Santiago si facesse illusioni sulla pronta istituzione della posta aerea italiana, simile a quella che fu già mantenuto da francesi e tedeschi.

Ma nonostante intorno al 1935 l'aviazione italiana avesse dimostrato di possedere uomini e mezzi per unire regolarmente per via aerea l'Europa e il Sud America, non lo fece. Questa era la seconda grande opportunità che, a beneficio anche francesi e tedeschi, sarebbe caduta nel vuoto.

Nel 1937 la Francia organizzò la corsa aerea "Istres-Damasco-Parigi" nella quale l'Italia conquistò, con sorprendente facilità, i primi tre posti, un sesto e un ottavo, battendo le rappresentative di Francia e Inghilterra.

Per realizzarli la squadriglia "SORCI VERDI" si era affidata a 5 trimotori SIAI Marchetti SM-79C, derivati dal bombardiere SM-75, da cui erano state rimosse le mitragliatrici dorsale e ventrale, stilizzandone ulteriormente le linee aerodinamiche.

Il successo ottenuto dall'SM-79C (C per competizione) ha spinto il comando della Regia Aeronautica a provare a dimostrare che l'industria aerea italiana era perfettamente in grado di costruire i velivoli necessari per la rotta Roma-Rio de Janeiro-Buenos Aires.

Rapidamente, tre veterani della Istres-Damascus-Paris si sono preparati per la nuova sfida ricevendo il nome SM-79Y (Transatlantic Liner).

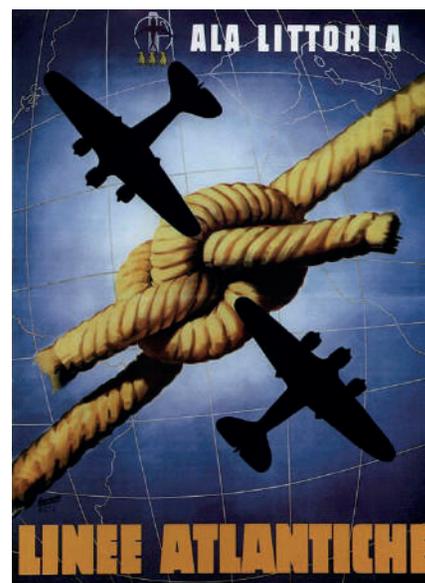
Il 24 gennaio 1938 i trimotori I-BRUN, I-BISE e I-MONI decollarono da Guidonia diretti a Dakar. Il giorno successivo, i tre aerei hanno attraversato l'Atlantico e sono atterrati a Natal, proseguendo per Rio de Janeiro.

Da quel volo, gli eventi si sarebbero svolti rapidamente.

Nel marzo 1938 un idrovolante trimotore CANT-Z 506, pilotato da Umberto Klinger, direttore dell'Ala Littoria, compagnia di bandiera italiana, e dal comandante Carlo Tonini, arrivò a Buenos Aires con un volo esplorativo con la missione di negoziare l'installazione di un aeroporto sull'isola di Sal, Capo Verde, e permessi operativi lungo la costa brasiliana, fino alle capitali di La Plata.

Completato il compito iniziale, Ala Littoria ha acquisito un lotto di trimotori SM-83, sostanzialmente una versione passeggeri del fortunato SM-79, per le sezioni continentali e SM-82, simile al precedente ma con maggiore autonomia a scapito di capacità di carico a pagamento, per le tratte oceaniche.

Allo stesso tempo è stato pianificato un percorso per evitare i territori britannici e francesi nell'Africa occidentale. La guerra si avvicinava e l'Italia di Benito Mussolini non nascondeva le sue simpatie per la causa tedesca. Per questo motivo, il percorso doveva essere tracciato via Siviglia, Villa Cisneros, Isla de Sal, Natal, Recife, Rio de Janeiro e Buenos Aires, con la speranza di cambiare a breve termine il capolinea della linea a Santiago del Cile, per il quale le trattative erano già state avviate.



La Direzione Sperimentale Dell'Ala Littoria incaricata del programma fu trasformata nelle Linee Aeree Transcontinentali - LATI e con questi colori il 22 dicembre 1939 uno degli SM-83 decollò da Rio de Janeiro alla volta dell'Europa, inaugurando il servizio aereo postale e passeggeri italiano tra il Sud America e Roma.

Ma sarebbe durato poco.

Il 19 dicembre 1941, l'SM-82, I-BOLI fece l'ultimo volo LATI verso il Sud America. Dieci giorni dopo, il Brasile ruppe i rapporti con l'Asse e procedette alla confisca di tutti i beni della compagnia aerea, compreso l'unico SM-76 della flotta immatricolato I-CILE.



SM.76 c/n37001, I-CILE (Chile) da LATI Airlines di Italia per Latino America.

Era l'SM.75 I-ASSE, modificato con ali dotate di slot Handley Page sul bordo d'attacco e alcuni rinforzi strutturali. Montava tre motori Alfa Romeo 126 ed eliche Hamilton Standard Hydromatic a tre pale e poteva trasportare dodici passeggeri in un'unica classe. Dopo aver effettuato le prove del caso, l'aereo fu trasferito a Guidonia nell'agosto 1941, dove ricevette la nuova immatricolazione I-CILE. Il 16 ottobre attraversò l'Atlantico e rimase in Brasile fino a quando fu requisito all'inizio del 1942.

Nonostante tutto, i trimotori SM.83 di LATI hanno effettuato 59 traversate atlantiche e sono riusciti a mettere Buenos Aires a due giorni e mezzo da Roma, contro i tre usati da Deutsche Lufthansa e tre e mezzo da Air France, per una distanza e percorso simile.



Era solo questione di tempo prima che le Linee Aeree Transcontinentale Italiane arrivassero a Santiago.

Ormai era troppo tardi per ripetere il volo solitario di Antonio Locatelli, e bisognerà attendere la creazione di Alitalia nel 1946, perché nel 1961 incorpori i Douglas DC-8-43 quadrireattori per i suoi voli per iniziare l'atterraggio poiché l'AZ-582 ha avuto origine a Roma alle 22:40 il lunedì e il giovedì, tornando il giovedì e il sabato come AZ-583, sebbene dal 1959 il Lockheed L-1049 Super Constellation di Lufthansa trasportasse passeggeri che acquistavano i loro biglietti per Roma all'ITALMAR agenzia di Santiago, ponendo fine a questa storia incompiuta iniziata nel 1919, interrotta nel 2001 e ripresa il 2 maggio 2016 con cinque voli diretti Roma-Santiago a settimana.



Aerei Douglas DC-8 di ALITALIA nella zona di volo dal neonato aeroporto internazionale Comodoro Arturo Merino Benitez (circa 1969).

13.

LA “FRECCIA ALATA” TRE MOMENTI DI ALITALIA NELLA STORIA DEL CILE



25 giugno 1965, il presidente Eduardo Frei Montalva sali a bordo dell'ALITALIA DC-8 da Los Cerrillos.

Il 25 giugno 1965, il presidente Eduardo Frei Montalva sali a bordo dell'ALITALIA DC-8 da Los Cerrillos e iniziò il primo viaggio di un presidente cileno in Europa che lo avrebbe portato in Argentina, Uruguay, Brasile, Italia, Vaticano, Francia, Inghilterra e Germania.

Il tratto Brasile-Italia è culminato a Milano il 1° luglio, dove è stato ricevuto dal Ministro degli Esteri Amintore Fanfani, che l'indomani lo accompagnerà nel volo per Roma a bordo del Caravell I-DAXU di Alitalia, per incontrare il Presidente Giuseppe Saragat e il Ministro della Difesa Giulio Andreotti all'aeroporto di Ciampino.



Il Presidente del Cile Eduardo Frei Montalva arrivando a Milano, Lombardia.



L'aereo Douglas DC-8 c/n 45601 I-DIWO “Marco Polo”, nel quale viaggiò il presidente Frei per Italia. Marco Piacentini.



Arrivo del presidente del Cile, Edoardo Frei Montalva a Roma.



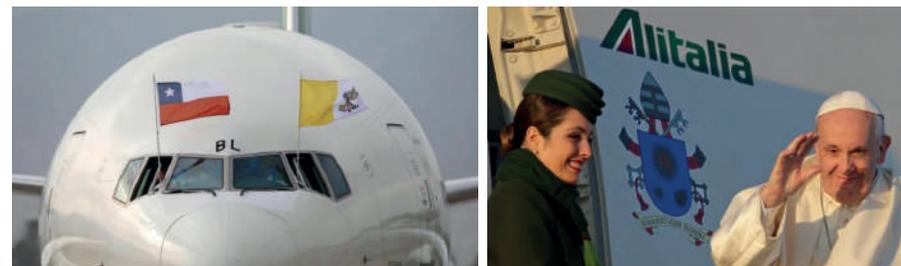
Sud Aviation SE210 603 Caravelle VI N c/n 79, I-DAXU presidenziale italiano "Alitalia I".

La visita è stata prolungata fino al 7 luglio, giorno in cui è partito per la Francia a bordo della Caravelle presidenziale italiana. Gli aerei Alitalia in Cile furono messi a disposizione anche per il presidente cileno e il presidente francese, Charles de Gaulle.

Nel pomeriggio del 17 settembre 1965 il DC-8 giunse a Santiago, portando il Presidente Saragat accompagnato dal suo Ministro degli Esteri, Amintore Fanfani, e una numerosa comitiva composta da circa 30 giornalisti italiani in un tour in America Latina tra il 10 e il 24 settembre, tour che comprendeva Brasile, Uruguay, Argentina, Cile, Perù e Venezuela. All'aeroporto Los Cerrillos è stato ricevuto dal Presidente Frei e dal Ministro degli Affari Esteri Gabriel Valdés, dall'Ambasciatore d'Italia in Cile Livio Theodoli, dal Corpo Diplomatico, dal Nunzio Apostolico, dai Presidenti del Senato e della Camera e dai Capi delle Forze Armate.

Poiché il Vaticano non dispone di aerei propri, da quando Papa Paolo VI ha utilizzato il trasporto aereo per la sua visita in Terra Santa all'inizio di gennaio 1964, è stata la compagnia aerea Alitalia, che ha tradizionalmente fornito l'aereo papale, nonostante in alcune occasioni sono state appaltate altre società.

In considerazione del fatto che trasporta il capo spirituale dei cattolici ed è, al tempo stesso, Capo dello Stato, l'aereo pontificio porta sempre accanto alla porta principale lo stemma del Pontefice, mentre all'atterraggio l'equipaggio saluta la bandiera del Paese visitato accanto a quella del Vaticano, su cui è inciso lo stemma della Santa Sede, in modo che l'aereo mostri entrambe le insegne, quella del capo spirituale e quella del capo dello Stato.



L'aereo papale con le bandiere del Cile e del Vaticano e lo stemma del Pontefice su un lato della porta.

Con Giovanni Paolo II si è instaurata la tradizione di utilizzare aerei Alitalia per l'andata e uno del Paese visitato per il ritorno, voli che normalmente hanno origine all'aeroporto Leonardo da Vinci/Fiumicino e ritornano all'aeroporto di Ciampino a Roma, con il marchio di denominato "Volo Papale", "Pastore Uno" (Pastore Uno) o la compagnia aerea seguita dal numero 1.



A destra: Boeing 747-243B CN/MSN 22512, I-DEMN, di Alitalia che portò Papa Giovanni Paolo II in Cile, sulla lastra dell'aeroporto Arturo Merino Benítez all'atterraggio il 1° aprile 1987. A SINISTRA: Boeing 777-243ER MSN 32781, EI-DBL che ha portato Papa Francesco in Cile, atterrato all'aeroporto Arturo Merino Benítez il 15 gennaio 2018.

14.

VELIVOLI ITALIANI USATI AL CILE



*NARDI FN-305 N°4 della FACH (Fuerza Aérea de Chile).
Modello a scala 1:72 di Erwin Cubillos S.*

Año	Cant	Modello	N° serie	IDENT. CILENA	OBS.
1921	1	SVA-10		Magallanes	Comité Pro Aviación de Magallanes
1923	1	SVA-10 TOKIO	496	Cap. Pastene	Svco. Aéreo Del Ejército
1925	04	Dornier Wal	52/55	10-14	Aviación Naval
	01	Dornier DO-E	59	21	
1937	9	NARDI FN-305		1-9	Fuerza Aérea de Chile
	20	BREDA BA-65	64.182 al 64.201	1-20	
1985	1	Falco/Sequoia F8L	001	CC-EFZ CC-PZE	

2007	5	Agusta Westland AW-109E Power	11791	C-5	CARABINEROS DE CHILE
			11696	C-21	
			11697	C-22	
			11699	C-23	
			11702	C-24	
2015	1	Agusta Westland AW-139	31589	C-27	

ELICOTTERI CIVILI DI ORIGINE ITALIANO			
MATRIC.	MODELLO	C/N	PROPIETARIO
CC-ABY	Agusta A119 Koala - AgustaWestland AW119 MkII	14520	FAASA
CC-ABZ	Agusta A119 Koala - AgustaWestland AW119 MkII	14047	FAASA
CC-ACK	Agusta A109S Grand	22170	Aerocardal
CC-ACT	AgustaWestland AW119 MkII ('AW119Ke')	14754	Forestal Arauco
CC-ACU	AgustaWestland AW119 MkII ('AW119Ke')	14749	FAASA
CC-AEA	AgustaWestland AW119 MkII ('AW119Ke')	14764	PVT
CC-AEO	Agusta A109E Power	11119	INAER
CC-AEX	Agusta A119 Koala	14518	Soc. Transp. Aéreo Valle
CC-AKD	Agusta A109E Power Elite	11176	PVT
CC-AKW	AgustaWestland AW119 MkII ('AW119Ke')	14813	PVT
CC-ANN	Agusta-Bell 212	5504	FAASA
CC-ANZ	Agusta A109S Grand	22085	Aerocardal
CC-ARJ	Agusta A119 Koala	14039	Helifire LTDA.

CC-AUO	Agusta A119 Koala - AgustaWestland AW119 MkII	14048	FAASA
CC-AUT	AgustaWestland AW119 MkII ('AW119Kc')	14747	
CC-AXW	AgustaWestland AW119 MkII ('AW119Kc')	14736	
CC-CHB	Agusta A109A Mk.II	7298	
CC-DBA	Agusta A109E Power	11781	Aerocardal
CC-DBU	Agusta A109S Trekker	22729	PVT
CC-DBV	AgustaWestland AW119 MkII ('AW119Kx')	14968	PVT
CC-DCM	AgustaWestland AW119 MkII ('AW119Kc')	14777	PVT
CC-DDK	Agusta A119 Koala	14517	
CC-DDR	AgustaWestland AW119 MkII ('AW119Kx')	14963	PVT
CC-DEJ	Agusta A109S Trekker	22723	
CC-HAY	AgustaWestland AW109SP GrandNew	22279	

BIBLIOGRAFIA GENERALE

PIGAFETTA, Antonio. *Primer Viaje Alrededor del Mundo*. Editoriale Mondadori, 2019.

SPILA DA SUBIACO, Benedetto. *Chile en la Guerra del Pacífico*. Roma, 1887.

KUNSMANICH, Simon. *Presencia Salesiana 100 años en Chile*. Editoriale Salesiana, 1987.

CONSIGLIO SCUOLA. *Scuola Italiana 100 anni*. Editoriale Antártica, 1991.

CORRADINI, Giovanni. *Escritos del arte y del espíritu*. Ediciones Tierra Polar, 2008.

ROCCATAGLIATA, Susana. *Un hijo no puede morir*. Stampa Salesianos, 2000.

SALVATICO, Gian Paolo. *Pesquemos con Mosca*. Andreis Editoriale Santos Tornero, 1997.

BERGUÑO HURTADO, Fernando. *Los Soldados de Napoleón en la Independencia de Chile (1817-1830)*. RIL editores, 2015.

MÉNDEZ BELTRÁN, Luz María. *Cultura y Sociedad en Chile Siglo XVI. Nuevas miradas a los siglos XVI, XVII y XVIII*. Santiago, Editoriale Universitaria, 2019.

FERNÁNDEZ, Manuel Salas. *Sor Tadea de San Joaquín, "Relación de la inundación que hizo el río Mapocho (1783)": Estudio preliminar, edición y notas de Miguel Donoso Rodríguez, con la colaboración de Manuel Salas Fernández; estudio histórico de Alexandrine de La Taille-Tréinville*. (Colección Letras del Reino de Chile; Vol. 6). Editorial Universitaria.

RAMÓN SUÁREZ, Frai Juan. *Catálogo de documentos 1594-1906*. Editoriale Franciscanos en Chile.

CORRADINI, Renzo. *Schizzi*. Editoriale Presenza, 1999.

TOMASSI, Giuseppe. *50 años 1954-2004 Mission Scalabriniana en Chile*. Buenos Aires, Misioneros Scalabrinianos, 2004.

PECCHENINO, Renzo. *Contando a Chile*. Editoriale Andrés Bello, 1993.

BIBLIOGRAFIA

ISTITUTO ITALIANO DI CULTURA. Giovan Battista Pastene. Stampa Cannoni, 2009.

DE BLASIS, Ernesto. Pioneros de la Vid. in Aconcagua. Editoriale Delfin, 2021.

MARTINIC, Mateo, MORENO, Rodrigo. *Estrecho de Magallanes: Cinco Siglos de Cartografía (1520-2020)*. Corporación Patrimonio Marítimo de Chile. Ograma.

LARRAÍN, Alberto. Archivo Fotográfico de Los Andes. Stampa Andros, 2021.

VICUÑA MACKENNA, Bernardo. *Arturo Prat*. Editoriale Elemonkey Spa, 2022.

RETAMAL, Julio, DE LA CERDA, José Miguel, CELIS, Carlos, URZÚA, Francisco José. *Familias fundadoras de Chile 1601-1655, El segundo contingente*. 1992.

Barros Arana, Diego. *Historia General de Chile*. Santiago de Chile, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Editorial Universitaria, 2000.

VIAL, Sara. Valparaíso, el violín de la Memoria. RIL editores, 2001.

SUBERCASEAUX, Benjamín. *Chile o una Loca Geografía*. Editoriale Universitaria, 2005.

VILLALOBOS, Sergio. *Pedro León Gallo. Minería y Política*. Fundación Tierra Amarilla. Stampa Imprenta Italiana Soc. Cannoni Hnos, 2009.

EYZAGUIRRE, Jaime. Fisonomía Histórica de Chile. Editoriale Universitaria, 2013.

ERNST, Raymundo. García Chibbaro. Editoriale Antártica, 1999.

ENCINA, Francisco, CASTEDO, Leopoldo. *Historia de Chile, Volumen 1: Descubrimiento y conquista*. Santiago, Chile Sociedad Comercial y Editorial Santiago Ltda, 2006.

SILVA GALDAMES, Osvaldo. Historia de Chile 1. Prehistoria, Descubrimiento y Conquista, desde la prehistoria hasta 1601. Editoriale La Tercera.

Chile en Cuatro Momentos. Editorial El Mercurio Universidad de Los Andes, 2008.

RÍOS MUÑOZ, Luis. *Memoria del Ferrocarril Trasandino*. 2022.

FERNÁNDEZ DONOSO, Alberto. La Aviación en Magallanes. Santiago, Editoriale Dirección General de Aeronáutica Civil, 1994.

PORTILLA HIDALGO, Waldo. Tributo al Inmigrante Italiano: 25 anni: 1991-2026. Scuola Italiana Giuseppe Verdi di Copiapó, 2016.

MEZZANO LOPETEGUI, Silvia. *Chile e Italia: un siglo de relaciones bilaterales, 1861-1961*. Ediciones Mar del Plata, 1994.

CONSIGLIO COMUNITÀ ITALIANA VALPARAÍSO. *Settimana dell'Italianità*.

CRUZ-COKE, Ricardo. *Historia de la Medicina Chilena*. Santiago, Editoriale Andrés Bello, 1995.

TOLEDO, Nelson. *Patagonia y Antártica, Personajes Históricos*. Editoriale Palibrio, 2011.

BIBLIOGRAFIA TERZA PARTE

FLORES ALVAREZ, Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. Santiago, Revista Fuerza Aérea, 1950.

MARTÍNEZ UGARTE, Rodolfo. *Historia de la FACH*. Santiago, 1964.

CONTRERAS, Víctor. Historia de la Aeronáutica Militar de Chile. Santiago, 1916.

SIMINIC, Iván. *Capitán Pastene, Crónica de un regalo que se frustró*. Santiago, 2003.

“B-24 Liberator en Chile, Polimotor carguero operado por Air Chile entre 1951-55” En: http://ivansiminic.blogspot.com/2006/09/b-24-liberator-en-chile_24.html

FERNÁNDEZ DONOSO, Alberto. *La Cruz y la Estrella en el alma aeronáutica de Chile*. 2019.

FERNÁNDEZ DONOSO, Alberto. *La Aviación en Vallenar*. Santiago, 2003.

FERNÁNDEZ DONOSO, Alberto. *La Aviación en Magallanes*. DGAC, Museo Nacional Aeronáutico de Chile Santiago, 1994.

FERNÁNDEZ DONOSO, Alberto. *Presencia europea en la historia aeronáutica Chilena*. SAF, 1999.

EDEN-MAIDEL, Carlos. *La venganza de Ayayema*. En: <http://lobosaustrales.blogspot.com/2012/07/la-venganza-de-ayayema.html>.

DE AGOSTINI, Alberto M. Andes Patagónicos: viajes de exploración a la cordillera patagónica austral. Museo Maggiorino Borgatello – Cong. Salesiana - UCSH Chile Editorial Don Bosco, Punta Arenas, 2010.

LIRONI, Julio Víctor. *Génesis de la Aviación Argentina*. Buenos Aires, Editoriale Aereo Club Argentino, 1973.

RINGRAZIAMENTI

Spinti dal profondo senso di ammirazione, portiamo qui il nostro inno:

*“Sento la Nostalgia d'un passato
Ove la mamma mia... (il nostro babbo ha lasciato)
Romagna, Romagna mia, lontano da Te, non si può star (“star fermo”, sempre un
romagnolo costruisce progresso)”*

Dopo due anni di ricerca sulle tracce di oltre 500 bravi italiani che spesso sono migrati in Cile da diverse città d'Italia, è un dovere ringraziare le Associazioni precursore, coloro che hanno costruito tanto e che non hanno potuto più tornare a casa dalle loro famiglie e che la canzone Romagna Mia rappresenta profondamente.

Sin dall'anno 1520, quando sbarcarono Pigafetta e Magellano nel “Regno del Cile”, nel corso degli anni dobbiamo ringraziare i marinai e gli oltre 250 sacerdoti tra francescani e cappuccini, benedettini, passionisti e salesiani, che sono morti per evangelizzare l'Araucania. Grazie a due di loro che scapparono ad Alta Grazia nella Cordoba Argentina, si conoscono almeno i nomi e le città italiane di origine di molti di questi.

Da allora fino al 2023, ci sono state persone di Associazioni molto importanti tra di cui a Valparaíso nella Scuola Gabrielle Olmi e Rinaldo Merlone, nella Compagnia Cristoforo Colombo tanti volontari vigili del fuoco come Essio Passadore e Giuseppe Sposito e nella Chiesa Italiana e Salesiana di Valparaíso, la signora Rosa Minetti che ci ha collegato con l'Italianità.

A Iquique, in primo posto tra i Vigili del Fuoco della Pompa Ausonia che ha compiuto 150 anni il suo direttore Pietro Schiaraffia. L'Associazione Fratellanza di Iquique, la Scuola Italiana di Iquique, la Casa degli Italiani.

A Copiapó e nel deserto di Atacama tante famiglie che compongono la Scuola Giuseppe Verdi e la Casa Museo Tornini a Caldera dove nel 1770 circa, arrivò la famiglia di minatori Gallo.

A La Serena, l'Associazione Emilia-Romagna e le famiglie Zoffoli, Corradini, Vandini e dei trentini fondatori dalla Scuola Italiana Alcide De Gasperi.

A Santiago, le tracce di tante famiglie che fondarono la Società di Mutuo Soccorso Italia e L'Umanitaria. Cio sono due Mausolei solidali da 13 piani, i più grandi del Cimitero Generale di Santiago. La Scuola Italia fondata nel 1872 da Luigi Sada, La Scuola Montiglio dal 1891, il suo Centro di Genitori e il Consiglio, dove spiccano Giovanni Ferralis e la signora Ilde Campolunghi in Valdata nata a Piacenza.

Il Corpo dei volontari Vigili del Fuoco Pompa Italia di Santiago, tante scuole e chiese Salesiane e la Parrocchia Italiana Scalabriniana originaria di Piacenza, di cui ne fanno parte tante associazioni come Acli, CARI, Grupo scout Nostra Signora di Pompei e famiglie da dove si pubblica il Giornale Presenza da oltre 55 anni.

Verso il sud del Cile a tante scuole e caserme di Vigili del Fuoco, anche nella Terra del Fuoco, dove c'è la Casa Ristorante Fratellanza e il suo Mausoleo Italiano. Anche alla Casa Cucuini, a nome del fondatore dalla Croce Rossa. Ai volontari di soccorso dei naufraghi marinai dello Stretto di Magellano e al signore Juan Matassi che ha costruito un museo e una replica scala 1:1 dalla nave Victoria, che oggi ci permette di ricordare Pigafetta e il primo viaggio di navigazione intorno al mondo concluso il 1522.

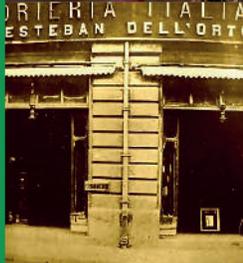
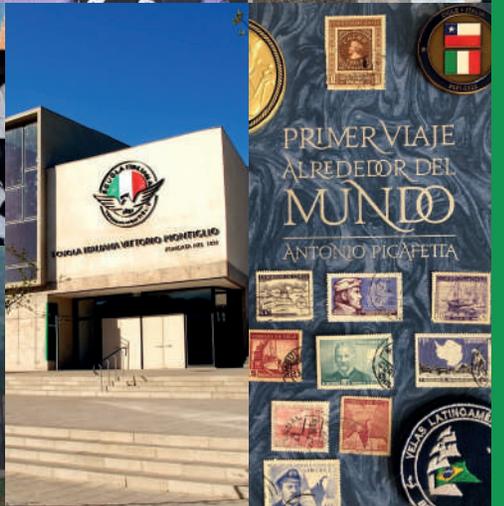
I ringraziamenti vanno anche ai tanti che ci hanno condiviso libri, fotografie, storie, video e alle famiglie delle Associazioni Emiliano Romagnole del Cile e di Capitán Pastene, al Giornale Presenza.

È importante ricordare che prima del Ministero degli Italiani nel Mondo, frutto di Mirko Tremaglia, ci fu in Cile il precursore dall'Associazione Emilia-Romagna negli anni 1980. Il precursore fu Ermano Orsini da Ferrara e poi suo il successore Ferdinando Pezzoli.

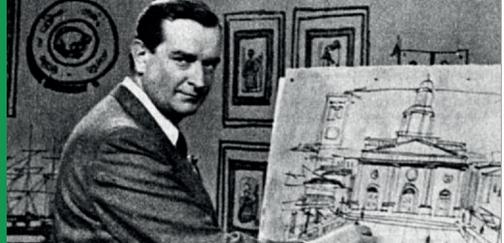
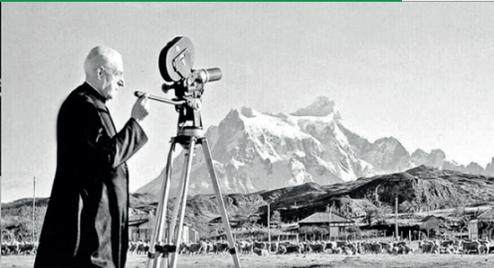
Ovviamente va un sentito abbraccio alle famiglie grazie alle quali questo documento è diventato una realtà: la Famiglia Emiliano Romagnoli nel Mondo, oggi orientata da Bologna dal Dottore Marco Fabbri e tutti i membri dalla Consulta degli Emiliano Romagnoli nel Mondo, che hanno avuto fiducia nelle nostre associazioni Emiliano Romagnole in Cile e in questo progetto da La Serena, Valle de Aconcagua, Traiguén, Purén, Angol e Capitán Pastene.

Grazie mille a tutti, a nome delle Associazioni in Cile.

Pietro Alfonso Bianchini
Presidente
Associazione Emilia-Romagna Valle de Aconcagua
Comune di Los Andes
Regione Valparaíso
Cile



Ernesto De Blasis
Pionieri della Vite
Immigrazione italiana
in Aconcagua



 **Regione Emilia-Romagna**
Assemblea legislativa

MIGRE 
MUSEO VIRTUALE DELL'EMIGRAZIONE
EMILIANO-ROMAGNOLA NEL MONDO

