



IL MAGAZINE DI

ECOrisveglio

ARTE, CULTURA,
MANIFESTAZIONI,
TURISMO E NATURA
NELLA PROVINCIA DEL
VERBANO, CUSIO, OSSOLA
E NEL BORGOMANERESE

Supplemento al n. 53 del 2/07/2008
e 54 del 3/07/2008 del bisettimanale
Ecorisveglio. Iscrizione ROC 1665. Poste Italiane SpA,
sped. in abb. post. DL 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004)
n.461 art.1 comma 1 CNS Novara



**Le manifestazioni
dell'estate,
gli appuntamenti
di luglio e agosto**

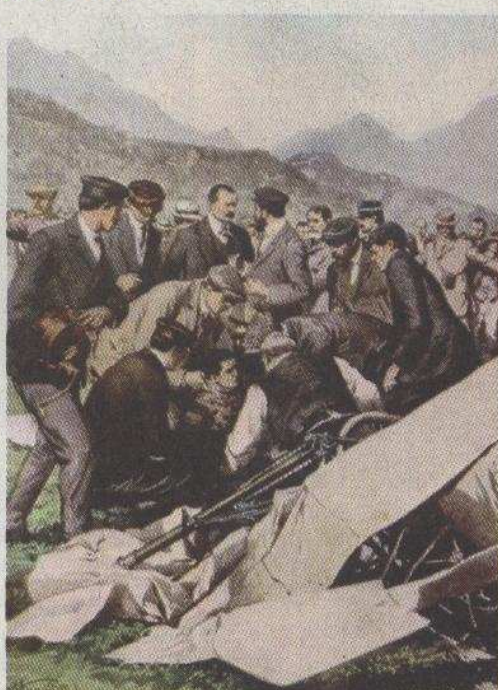


Estate

**NEL VERBANO,
CUSIO, OSSOLA
E BORGOMANERESE**



PASCOLI E CHAVEZ



Il poeta e l'aviatore



ROBERTO
BIOGLIO

*«Cade, con la sua grande anima sola
sempre salendo. Ed ora sì, che vola!»*
(GIOVANNI PASCOLI, Bologna, novembre 1910)

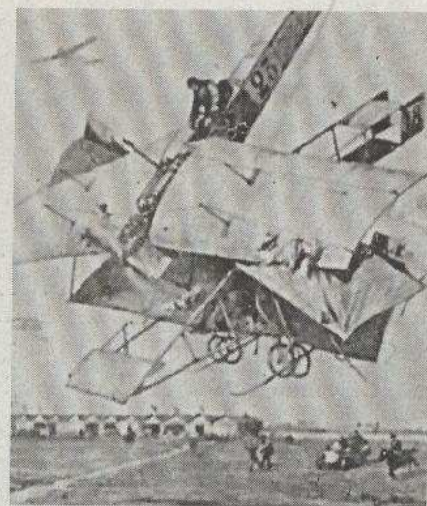
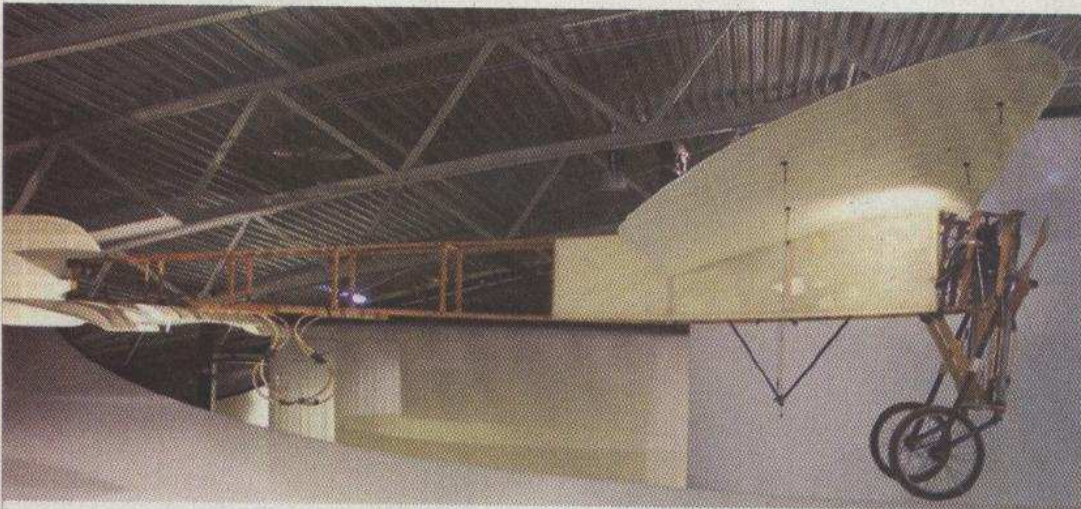
Pascoli e Chavez. Un poeta e un aviatore. Difficile immaginare due figure più distanti, eppure simili, nelle loro ardite sfide. Il primo si getta nel tenzone con le parole, difficili da addomesticare, eppure capaci di evocare "sentimenti e visioni", elementi tipici della propria poetica. L'altro con la sua sfida al cielo, un Icaro moderno che domina le nuvole, "giovane e bello" e incosciente come solo gli eroi sanno essere. Geo Chavez e Giovanni Pascoli: due personaggi che hanno vissuto le loro vite lontani dall'Ossola, eppure legati a questa terra da un insolito e per certi versi crudele destino. Jorge Chávez Dartnell nacque il 3 giugno 1883 a Parigi da genitori peruviani. Suo padre era un facoltoso banchiere che con la madre emigrò in Francia per fuggire dalla guerra che il suo paese conduceva contro il Cile. Chavez si diplomò in ingegneria alla prestigiosa "Ecole Violet" di Parigi. Pascoli nacque a San Mauro di Romagna il 31 dicembre 1855, perse il padre quando aveva appena 12 anni e frequentò l'università di Bologna vincendo una borsa di studio. Insegnò in varie scuole d'Italia; fu poeta malinconico



delle piccole cose, quasi rassegnato e disincantato al mistero e al dolore della vita, cantore del fanciullino, lontano anni luce dalle facili retoriche dei tanti vati dell'epoca. Chavez era invece un giovane moderno, figlio del ventesimo secolo, coraggioso e spavaldo, che si appassionò ad una delle novità tecnologiche di quel periodo: il volo.

Pascoli era piuttosto un uomo semplice, fortemente segnato dall'omicidio del padre, delitto rimasto senza colpevole. La sua famiglia dopo la scomparsa della figura paterna cadde nella miseria e quella morte, che non ebbe mai giustizia, segnò profondamente la sua vita e la sua poetica, fatta di una lucida rassegnazione agli eventi del destino. Quel destino che Chavez, di una generazione successiva a quella di Pascoli, sentiva di poter sfidare e vincere.

Due uomini quindi lontani per storia ed estrazione sociale, eppure entrambi testimoni di un'epoca e per certi versi anche di un territorio, quello ossolano, che all'inizio del '900 occupava sicuramente la scena.



Nel 1910, anno della morte di Chavez e della poesia che Pascoli gli dedicò all'interno della terza edizione di "Odi ed Inni", era stato inaugurato da 4 anni il tunnel ferroviario del Sempione, un'opera all'avanguardia per i tempi. A Domodossola sorgeva una stazione internazionale e l'eco del pensiero di Rosmini viveva ancora nelle aule del Collegio che già raccoglieva il fiore della buona società di allora.

L'IMPRESA DI GEO CHAVEZ

Quando Chavez ottenne il brevetto di volo, nel febbraio 1910, l'aeroplano era un'invenzione recente. I fratelli Wright erano riusciti a far levare in volo il primo alante dotato di un piccolo motore di appena 15 cavalli, solo sette anni prima, il 17 dicembre 1903, e per appena 12 secondi: poco più che un balzo, come riportano le biografie ufficiali. Il primo volo riconosciuto in Europa dall'Aero Club francese avvenne il 12 novembre 1906 ad opera del brasiliano Alberto Santos-Dumont; in quel caso, infatti, il volo avvenne senza l'ausilio di catapulte, come per i fratelli Wright, ma usando un propellente proprio.

Il volo era dunque una sfida ambiziosa appena iniziata, in un secolo che riservava fin dai primi giorni continue scoperte scientifiche e conquiste sociali. L'ideale per un giovane ambizioso e di buona famiglia quale era Geo Chavez, un audace 23enne che subito dopo il brevetto partecipò a diverse competizioni della neonata disciplina aviatoria. La sua impresa più clamorosa avvenne poche settimane prima della sua tragica morte, avvenuta a Domodossola il 27 settembre 1910. Il 6 settembre di quell'anno infatti ad Issy-les-Moulineaux, nei pressi di Parigi, Chavez toccò l'ambiziosa quota di 2.652 metri sul livello del mare, battendo il primato del francese Léon Morane di 98 metri. Un record che sulla carta gli consentiva di trasvolare le Alpi. Qualche tempo prima il francese Louis Blériot (1872-1936) era riuscito a bordo del monoplano Blériot XI di sua costruzione, con un motore da motocicletta dell'italiano Alessandro Anzani, a sorvolare il canale della Manica, volando da Calais a Dover ad una quota di 100 metri, in 32 minuti. L'impresa avvenne all'interno di una gara indetta dal quotidiano londinese Daily Mail che assegnò ben mille sterline al vincitore.

E' sulla falsa riga di quel concorso che il Corriere della Sera nel 1910 mise in palio 7 mila lire, cifra enorme per l'epoca, a chi fosse riuscito a trasvolare le Alpi sorvolando il Sempione. Partendo da Briga, in Svizzera, il pilota avrebbe dovuto superare un dislivello di 1.325 metri. Im-

■ A sinistra una copia del Blériot xi con motore Gnome di 50 cavalli di potenza usato da Chavez per l'impresa.

A destra illustrazione dell'incidente a Geo Chavez.

presa audace, forse impossibile. L'idea di questa "Traversata delle Alpi" fu del segretario generale del Touring Club dell'epoca, Arturo Mercanti.

Per raccontare l'impresa il quotidiano di via Solferino inviò la miglior penna dell'epoca, Luigi Barzini Senior, (scoperto da quel grande direttore e giornalista di razza che fu Luigi Albertini). Barzini veniva da importanti successi professionali, era stato l'autore di noti reportage come quello sulla ribellione dei Boxer in Cina nel 1900 o sul "raid" automobilistico Pechino-Parigi. Che fossero imprese su quattro ruote o sugli aerei, la passione per la gara aiutava a vendere giornali: la cifra in palio era molto elevata, anche se non erano certo i soldi a muovere Chavez, che alla morte del padre aveva ereditato un'immensa fortuna. Del resto l'aereo di Geo non era un veivolo qualunque: si trattava di un Blériot XI con motore Gnome di 50 cavalli di potenza, lo stesso modello che riuscì ad attraversare la Manica. Aereo di seconda mano, ma costosissimo: i soldi in palio non sarebbero bastati a ripagare né il mezzo né le spese. Ma l'obiettivo di questo «ragazzo prodigio», «nato per il volo» come titolarono alcuni importanti giornali dopo il record di altitudine, era la gloria imperitura.

I tempi erano pionieristici in tutti i sensi: per prendere il suo "brevetto" da pilota Chavez impiegò solo sei giorni. Il 7 febbraio 1910 salì sul primo aereo, nella scuola di Henri Ferman, famoso aviatore dell'epoca; dopo questo "battesimo del volo" arrivò il diploma dell'Aero Club de France, brevetto numero 32. Le sfide sembrano fatte per questo ragazzo, figlio di un tempo glorioso: non lo spaventò nemmeno un incidente avvenuto il 2 marzo 1910, quando rimane senza benzina e riuscì a scendere a terra senza conseguenze.

La gara lanciata dal Corriere sembrava fatta apposta per lui, che aveva già volato più alto di chiunque altro. Il regolamento di quel concorso prevedeva che tra il 18 e il 24 settembre si compisse il percorso Briga-Domodossola attraverso il Sempione; a seguire ci sarebbe stato un circuito aereo intorno a Milano. Le iscrizioni per quella sfida audacissima furono molte, ma appena una decina di concorrenti fu accettato come idoneo. Di questi la metà dovette ritirarsi nei voli di prova a causa di incidenti e solo cinque si levarono in volo nel tentativo di valicare le al-

pi. Si tratta di Bartolomeo Cattaneo, Marcel Paillette, Vincent Wien-
ciers, Charles Terres Weymann, giovanissimo pilota hawairano di 21
anni di colore e Geo Chavez.

Domenica 18 settembre 1910, primo giorno di gara, passò invano sen-
za la possibilità di volare: l'autorità di Briga vietò infatti il decollo per il
maltempo. Il primo tentativo di Chavez, compiuto il 19 settembre 1910,
fallì per le cattive condizioni atmosferiche: «Il mio apparecchio è un gio-
cattolo nel vento» dichiarò il giovane aviatore. Tre dei cinque concorren-
ti (il tedesco Wienciers, il francese Aubrun e l'italiano Cattaneo) come
racconta Barzini «rinunciarono dimostrando ogni buon senso: gli aerei
erano allora telami male incollati. I vortici, una lieve corrente, sarebbe-
ro bastati a rovesciarli come ombrelli». Restarono in gara solo l'america-
no Weymann e «Geo Chavez, pallido ventitreenne francese con passa-
porto peruviano», dice Barzini. L'americano a bordo di un aereo Far-
man provò tre volte la trasvolata, ma altrettante volte fu costretto a de-
sistere per il congelamento del carburatore che privò di potenza il mo-
tore. «Le correnti erano ormai troppo mutevoli - riporta il cronista - e
biasimando l'assurda sciocchezza degli organizzatori anche lui rinunciò».
Chavez visionò più volte il percorso a bordo di un'automobile, per sta-
billire l'itinerario. Fece svariare ore di volo, per controllare le correnti
ascendenti. Consapevole delle difficoltà che avrebbe incontrato, fu ten-
tato di rinunciare, tanto che disse ad un amico: «La nostra attrezzatura
forse non è ancora pronta per simili eccentricità». Un volo di una ven-
tina di chilometri a 2.000 metri di altezza è una sfida che appariva al-
l'epoca impossibile. Ma alla fine il desiderio di sfida prevalse su tutto:
«Dare la vita per non riuscire sarebbe sciocco. Donarla per vincere, in-



ODI

Chavez

Cercano ancora... Cercano tra i venti
randagi, in mezzo alle selvaggie strette,
su scrosciar di valanghe e di torrenti;

cercano ancora, l'ultime vedette,
rapide trasvolando per le gole,
placide roteando sulle vette,

lungo il confine, immenso azzurro, sole
tra l'aria e il vuoto, tra la terra e il sole.

Hanno sognato forse nella notte!
Battono l'ala contro la parete
dei borri, presso l'orlo delle grotte.

Ad ogni tonfo che l'eco ripete,
sbalzano su, guardando fise in fondo
dei cupi abissi, guardando inquiete

subito in cielo; con orror profondo
solcano a sgheppo, spaurite, il Gondo:

hanno esplorato i monti, hanno gridato
alle montagne; con insonne cuore
mirano il cielo immobile e stellato:

palpitano alle raffiche sonore,
tremano d'una nuvola, d'un tuono
ch'a un tratto scoppia e lungamente muore;

posate ognuna sur un irto cono
mirano gli astri, se ne venga un suono...

se ancora appaia, cresca agli occhi, e passi
forte rombando, un essere terreno...
colui che ascende ma strisciando ai sassi,

colui che sogna e non è mai sereno,
colui che pensa, ma non vola, brutto
dannato al suolo dove rode il freno;

che in cielo, un dì, mirabilmente muto
passar fu visto, come Dio, seduto!

un uomo! l'uomo alato! che discese
e che sparì. Dietro le roccie nere,
ei discendeva con le grandi ali tese

simile al sole delle fiammee sere,
simile al sole che si trascolora,
quanto al salire, tanto nel cadere.

Ebbe l'occaso; quando avrà l'aurora?...
Cercano, le vedette ultime, ancora.

Aquile, no! Non lo vedrete. Ancora
egli discende e nell'orecchio il gelo
ha di quel soffio e il rombo di quell'ora.



Aquile, no! Non più raffrena anelo
il suo remeggio, più non chiude l'ale
poi ch'una volta le distese in cielo.

Discende ancora con un volo eguale,
discende sempre, calmo ed immortale.

Che forre e gole e vortici e spavento
di precipizi e giganteggiar d'erte
roccie e improvvisi sibili di vento!

O voi delle altitudini deserte,
aquile dei ghiacciai, delle morene,
ei va con l'ale eternamente aperte,

va per le solitudini serene,
fuor della terra, o aquile terrene!

fuor della terra che notturne a prova
serrate, come preda da voi morsa,
tra i fieri artigli, a che più non si muova;

eppur si muove, e corre, e nella corsa
v'aggira e porta e al sole riconduce;
mentre lontana splende la Grande Orsa,

splende Orione, Aldebaran, Polluce...
Ma ci discende nella pura luce.

Discende? Ascende! Aquile, gli occhi aprite
avvezzi al sole che gli spazi invade,
alle stelle remote ed infinite!

Là, sulle incerte nebulose rade,
là, sull'immensità che gli s'invola
di sotto, là, su l'alto cielo ei cade.

Cade, con la sua grande anima sola
sempre salendo. Ed ora sì, che vola!

(Bologna, novembre 1910)

vece, è bello» scrive Chavez ad un amico. Sono ancora
di lì a venire le imprese di Gabriele D'Annunzio e gli
ardimenti della prima guerra mondiale che tanto con-
tribuiranno ai miti del fascismo: Chavez diventerà sim-
bolo di uno stile di vita che segnerà profondamente il
vecchio continente. Ma quei giorni erano ancora lon-
tani e Barzini biasima questo giovane peruviano che
«come quelli insicuri del proprio coraggio, inclinava ad
esagerare». E così, il 23 settembre 1910, accompa-
gnato da «ridolli di dame in altro affaccendate» e tra «l'agi-
tarsi ingenuo di molti berretti» si levò in volo. A spin-
gerlo «l'abitudine al volo solo da qualche mese, il pri-
mato d'alta quota che aveva sì ottenuto, ma non meri-
tato». Indossati alcuni maglioni sopra l'impermeabile,
Chavez decollò «piuttosto nervoso» riporta Barzini. Ma
l'«euforia di una piccola folla composta per lo più da

italiani, notoriamente a loro agio in quale che sia leggerezza, sommer-
se il lento, e sempre più lontano, andare scoppiettante dei motori». Do-
po un'iniziale perdita di quota l'aereo «salì in morbide e lente spirali;
sparì dirigendo da Briga verso il Sempione». Il veivolo «ronzava, come
un zanzaro, nelle valli». A seguire il volo, da terra, una piccola festante
carovana di automobili, di cui faceva parte anche il cronista del Corrie-
re: «Chavez li guardava rassicurandosi; ma tremava, non solo per il fred-
do. Un muro di turbini di vento gli impediva d'infilarsi nel passo di
Monscera. Calcolò di tornare indietro e tentare un atterraggio. Ma l'ae-
reo non virava, le ali iniziarono a scricchiolare. Si infilò senza volerlo
nelle paurose Gole di Gondo. E nel burrone tra due pareti scoscese non
badò al farmacista Garimberti che agitando il berrettone quasi rischia-
va di cadere nel baratro; soddisfatto d'aver indovinato il percorso nel
quale le correnti avrebbero trascinato il monoplano». Le forti correnti
delle gole di Gondo avevano scosso profondamente la struttura del vei-
volo, arrivato però senza difficoltà ad un'altezza di 2200 metri.

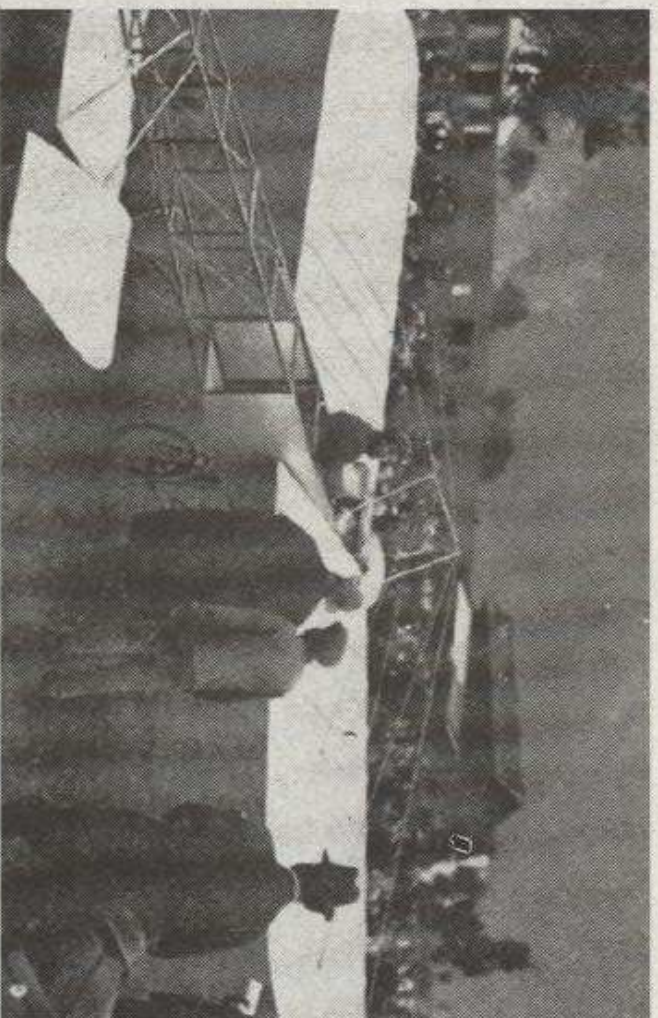
Dopo quaranta minuti la polizia di Briga ricevette una telefonata dalle
autorità italiane: Chavez ce l'aveva fatta, stava passando sopra Domo-
dossola. Sembrava tutto a posto, ma qualcosa in realtà era andato stor-
to. «Chavez - scrive il giornalista - era bianco come un lampadario d'ala-
bastro. In vista di Domodossola vide fazzoletti bianchi e scomposti che
salutavano, s'accorse l'attaccatura delle ali si piegava segandosi: solo dei
cavi sempre più cingolanti reggevano le ali. Pianse. Ma dai binocoli (...) nessuno se n'accorse: risuonavano gli evviva. Videro il monoplano qua-
si per atterrare. Già era scoppiato l'applauso, quando l'aereo s'arrestò:
le sue ali si richiusero a libro». Un amico racconta: «Si accingeva ormai
ad atterrare quando ha visto una piccola strada che gli sbarrava la via.
A quel punto ha dato gas per oltrepassare questo piccolo ostacolo. In
quell'istante è avvenuto un fatto che mi ha paralizzato dall'orrore. Im-
provvisamente ho visto le due ali del monoplano appiattirsi, quindi in-
collarsi lungo la fusoliera. Chavez era a circa dieci metri di altezza: è ca-
duto come una pietra». Precipitò di punta facendo «un rumore d'aqui-
lone rotto - scrive ancora Barzini -. Il povero Chavez fu estratto dai rot-
tami ancora vivo, e parve senza ferite». Il veivolo era precipitato in re-
gione Siberia, ma Chavez aveva portato a termine la propria impresa.
«E' terribile. Ho visto il ghigno dell'Inferno» sono le prime parole del-
l'aviatore, che viene trasportato all'ospedale San Biagio.

Dalla caduta ha riportato la frattura di entrambe le gambe e qualche

grave lesione interna. Nei quattro giorni successivi Chavez alterna momenti di lucidità e momenti di agonia. In uno di questi istanti avrebbe pronunciato, in spagnolo, le parole che poi divennero il suo epitaffio funebre: «arriba, siempre arriba» («in alto, sempre in alto»). Il 27 settembre Chavez muore entrando nella storia dell'aviazione. Domodossola, che era già pronta a grandi festeggiamenti, deve organizzare le esequie solenni.

IL POETA CANTA L'EROE

Il Corriere della Sera dedicò l'intera prima pagina al peruviano, con un elzeviro dal titolo significativo: «Il destino ha vinto». Sicuramente l'impresa non passò inosservata al poeta romagnolo, che aveva iniziato già nel 1903 a comporre la sua raccolta "Odi ed Inni". Per Pascoli che aveva scritto poco tempo prima che «il poeta è poeta, non oratore o predicatore, non filosofo, non storico, non maestro, non tribuno o demagogo, non uomo di stato o di corte» si tratta di un salto notevole. Quel Pascoli che prendeva le distanze dal «maestro Giosuè Carducci» e dal suo intendere un poeta come «un artiere che foggia spada e scudi e vomeri» deviava, sul finire del proprio percorso intellettuale e terreno, dal sentiero percorso fino ad allora, che lo aveva portato a trattare di temi trascurati dai grandi poeti. Il cantore delle cose semplici, che aveva insegnato al mondo a osservare la vita con la sensibilità infantile che ogni uomo porta dentro di sé, decide, a suo modo, di diventare "vate", di omaggiare il suo tempo, di cantarne uomini e opere, celebrando gli eroi nazionali, le realizzazioni di lavoro e



■ Chavez alla partenza della sua impresa a Briga in Svizzera.

tecnica, le grandi esplorazioni e le sfide del secolo appena iniziato. Il rischio di cadere nella retorica è tutt'altro che remoto e infatti le composizioni di Pascoli che racchiudono l'ode a Geo Chavez e quella al Sempione (scritta qualche anno prima) non sono considerate certo tra le migliori composizioni del romagnolo.

Nella prefazione Pascoli risponde a coloro che lo avevano in passato accusato di non essersi mai schierato. «Homo sum» è la sua replica a chi gli chiede se sta con la scienza o con la fede, col capitale o con le masse, a chi lo accusa di essere ora un chierico e ora un senza Dio: «Non tengo da quelli che siffatta divisione ammettono come fatale e naturale». Pascoli si vede «terzo in una rissa», «in mezzo tra due eser-



■ Le gole di Gondo in un'incisione d'epoca.

citi schierati in battaglia», una battaglia che lui crede si possa evitare, recuperando «la santa giovinezza, la cara libertà dell'anima» che hanno solo i giovani e i fanciulli. L'intenzione dichiarata di Pascoli nella prefazione è «ritrovare le cose perdute» della sua infanzia bolognese. In realtà la sfida che Pascoli ha davanti è quella tra due mondi che stanno entrando inesorabilmente in conflitto: quello moderno della tecnologia e quello ottocentesco. Due secoli che di lì a poco si scontreranno nel secolo breve così ben descritto dallo storico Eric Hobsbawm. Pascoli, con la sua scelta di non schierarsi, rappresenta il trait

d'union tra l'Ottocento e il Novecento, il testimone di due modi diversi di vivere. Il fanciullo di Pascoli non è solo l'osservatore innocente e libero, ma ha funzione consolatoria davanti alla vittoria del destino. Pascoli è colpito e affascinato dal personaggio Chavez, ma si guarda bene dal darne un giudizio morale: si tiene fuori dal conflitto, diventa quasi "cronista" dell'impresa di quell'uomo che aprì una nuova via, quella del cielo, proprio sopra quel tunnel che appena pochi anni prima aveva incantato il mondo.

LA POESIA A CHAVEZ

L'ode inizia con una spasmodica ricerca, tra le gole di Gondo, dell'areo di Chavez; le aquile, vedette delle Alpi, espolarono i monti, gridano alle montagne con "insonne cuore" e guardano il "cielo immobile e strelato", cercano per vedere "se ancora appaia, cresca agli occhi, e passi/ forte rombando, un essere terreno.../ colui che ascende ma strisciando ai sassi". Geo Chavez è descritto con il suo spirito sognatore e inquieto che "mirabilmente muto/ passar fu visto, come Dio, seduto". Una ricerca inutile, dice il vate: «Aquila, no! Non lo vedrete»; Chavez, vola più alto delle aquile, le aggira in una corsa che porta al sole, e discende a noi nella pura luce. Una discesa che però porta all'immenità del cielo: «Discende? Ascende!» dice Pascoli. «Cade, con la sua grande anima sola/ sempre salendo. Ed ora sì, che vola!», conclude facendo il verso a quelle parole pronunciate dall'aviatore pare in punto di morte e oggi utilizzate dall'aviazione peruviana come motto ufficiale del Corpo d'armata.