

Prima Lezione: ARIA

INTRODUZIONE

L'aria è un elemento sottile e diffuso, fluido e trasparente. Luce e vita vengono dall'alto. L'altezza è l'espressione simbolica della divinità. Chi la sfida prova a dare la scalata alle dimore degli dei.

STORIA DI DON PAOLIN

La prima ascensione umana effettuata a Parigi il 21 ottobre 1783 dal fisico Pilatre de Rozier e dal marchese di Arlandes provoca in tutta l'Europa lo scoppio di una vera e propria febbre aeronautica.

A Milano studenti, sacerdoti, scienziati e pseudo inventori fanno a gara nel lanciare palloni di carta e di pelle gonfiati con aria calda e con idrogeno.

Su tutti spicca dalla cintola in su il ventunenne conte Paolo Andreani rientrato a Milano da una scorribanda amorosa nella capitale francese, dove ha avuto modo di assistere ai primi voli delle mongolfiere.

Si rivolge alla bottega dei fratelli Gerli, artigiani del legno e della stoffa, per farsi confezionare un aerostato a tre posti che il 24 febbraio del 1784, in un paesaggio completamente innevato, effettua con successo un volo di prova.

Andreani invita l'imperatore d'Austria Giuseppe II, in visita a Milano, nella sua splendida villa di Moncucco (Brugherio non compare ancora sulle carte geografiche), ma l'augusto sovrano rifiuta di assistere ad uno spettacolo indegno di un virtuoso e benefico padre del suo popolo, uno spettacolo temerario che potrebbe concludersi tragicamente.

Per impedire l'effettuazione del volo le autorità austriache versano ai fratelli Gerli trecento zecchini e gli infami abbandonano il conte.

Che non si perde d'animo. Sostituisce i Gerli con un fattorino e con un falegname di Brugherio, persuasi da solidi argomenti, e annuncia che l'ascensione avrà luogo a Moncucco il tredici marzo.

Sin dalle prime ore del mattino una fiumana di curiosi, a piedi, a cavallo, in carrozza, lascia Milano alla volta del parco di villa Andreani, dove fa bella mostra di sé un gigantesco pallone di 25 metri di diametro, pesante a pieno carico 1.300 chilogrammi, agganciato a due lunghissime antenne.

Il tempo passa e nulla accade. Partono fischi e proteste. Ma, proprio mentre gli spettatori si apprestano ad un mesto ritorno in città, alle sei di sera, mentre si accendono le lucerne, un segnale di tromba preannuncia il taglio delle funi.

La mongolfiera, che ospita l'Andreani e i due terrorizzati passeggeri, resi euforici da tre bottiglie di vecchio Borgogna, fatica a sollevarsi. Decine di volontari si aggrappano alle corde calate dalla navicella e la guidano oltre il muro di cinta.

Il pallone si innalza, sale, sale, rimane in aria per più di venti minuti, tocca 1.573 metri di altezza, percorre più di cinque chilometri sorvolando Carugate ed Agrate, atterra in modo tutt'altro che morbido nei pressi della cascina Seregna di Caponago, i cui patriarchi, fino a qualche anno fa, mostravano con fierezza "el moron del balon", il gelso decapitato dall'aerostato in caduta.

Per il contino, protagonista della quarta ascensione umana, la prima al di fuori della Francia, è l'apoteosi. In suo onore si coniano medaglie, si producono stampe, si mettono in scena alla Scala delle cantate, si compongono odi (una, orrenda, sgorga dalla penna dell'abate Parini) e ballate da cantastorie.

Ma l'assunzione ad eroe locale costa cara a don Paolino. L'impresa è costata più di quattromila zecchini, equivalenti a duecento milioni di lire del 2000. Il conte, rovinato, congeda i domestici, vende cavalli e carrozze e parte per Parigi.

L'effimero boom dell'aeronautica è troncato sul nascere. Gli austriaci, che tutto sono tranne che stupidi, hanno colto il carattere eversivo della sfida della ragione alla natura, del capovolgimento delle prospettive che mette il mondo sottosopra preannunciando l'imminente sconvolgimento rivoluzionario.

Il 17 marzo 1784 emanano un editto con cui si fa divieto di innalzare globi in tutta la Lombardia, quasi prevedessero come, durante le Cinque Giornate di Milano, a provvedere alle comunicazioni tra le diverse zone della città in rivolta saranno proprio dei piccoli palloni aerostatici.

STORIA DI ELISA GARNERIN

Otto maggio 1824. Ventimila spettatori affollano gli spalti dell'Arena per assistere al lancio col paracadute da un pallone che si libra a 2.000 metri di altezza effettuato dall'affascinante madamigella Elisa Garnerin, che, a dirla tutta, è una virago baffuta e bene in carne.

La temeraria atterrerà di schianto sul tetto di una casa del borgo degli ortolani, ma rientrerà illesa nell'anfiteatro per ricevere un'entusiastica ovazione.

Gli austeri pionieri, gli intrepidi cavalieri dell'aria cedono il passo ai lavoratori del cielo che agiscono nella dimensione dello spettacolo popolare, della sagra paesana, della fiera, dell'esposizione.

STORIA DI CAPITANO STEPHENSON

Due agosto 1891. Militari e ragazzi dieci centesimi. Posti in piedi trenta centesimi. Posto con sedia cinquanta centesimi.

I tremila spettatori ospitati dall'Arena si godono nell'ordine un'accademia di lotta, uno spettacolo acrobatico, il lancio di palloncini raffiguranti animali e personaggi storici, impazienti di assistere alla grande attrazione che ha radunato nel parco circostante l'anfiteatro, alle finestre, sui terrazzi e sui tetti più di 60.000 persone.

Fissata al suolo con sei paletti, trattenuta da trenta inservienti, una mongolfiera alta 19 metri, con una circonferenza di 48 metri, pesante a pieno carico 300 chili inizia a poco a poco a gonfiarsi.

Completata l'operazione, battezzato il pallone con una bottiglia di champagne, viene appeso alla navicella un trapezio.

Alle venti spaccate capitano Stephenson, giacca blu alla marinara costellata di medaglie, pantaloni bianchi, berretto gallonato, ordina di levare gli ormeggi, si sfilava la giacchetta, rivelando un costume aderente da ginnasta, saluta gli amici e il pubblico, sorseggia un bicchiere di cognac, si appende al trapezio al grido di "Viva Milano!"

La mongolfiera bianca e blu sale fino a duemila metri. Per quindici minuti l'acrobata, appeso per i piedi alla sbarra, esegue volteggi e capriole.

Il pallone, un puntino nel cielo, si allontana lentamente, si abbassa, abbatte qualche comignolo, atterra sul tetto di una casa.

L'aeronaute attende l'arrivo dei suoi collaboratori, ripiega la mongolfiera, la carica su una carrozza che entra all'Arena fra applausi scroscianti.

Capitano Stephenson altro non è che Cirillo Steffanini, nato in una zona popolare, ottimo ginnasta e valido velocipedista.

A Lodi, dove si è trasferito per lavoro, Cirillo ha modo di assistere agli spettacoli del capitano Henry Blondeau, un belga che gira l'Europa dirigendo una compagnia di aeronauti-acrobati.

E' amore a prima vista. Steffanini prova in tutti i modi a farsi assumere, ma le capitain nicchia.

Trovata machiavellica. Cirillo invita Henry ad una partita di pesca. Per raggiungere la località prescelta bisogna valicare un canale gonfio d'acqua. Scatta la scommessa: se Cirillo riuscirà a superarlo sarà ingaggiato, se fallirà pagherà il pranzo per tutti. Con l'ausilio di una lunga pertica l'ostacolo è scavalcato.

Steffanini si procura un certificato medico che attesta la sua idoneità fisica ed entra a far parte della compagnia Blondeau.

Alla morte dell'impresario, schiantatosi al suolo in Sicilia nel corso della sua ottocentosessantacinquesima ascensione, Steffanini si associa alla figlia del capitano e rileva la troupe.

Serve però una mongolfiera nuova di zecca che faccia colpo sull'immaginazione popolare. Cirillo acquista a credito chilometri di stoffa bianca e blu, i colori della società ginnastica Forza e Coraggio di cui Cirillo è stato una colonna e alla quale intitola il pallone, acquista funi e parti metalliche, spende la bellezza di tremila lire. Per ventidue giorni, sorvegliate dalla madre di Steffanini, dieci operaie lavorano ininterrottamente al taglio e alla confezione dell'involucro.

Capitan Stephenson vorrebbe esibirsi a Lodi, ma il suo datore di lavoro lo persuade a tenere lo spettacolo all'Arena, offrendosi di anticipare per intero le spese necessarie all'affitto dell'impianto, che è proprietà comunale.

Il resto lo conosciamo.

Steffanini nel 1896 scioglie la compagnia. Di lì a qualche anno diventerà direttore del laboratorio aeronautico militare di Roma e conseguirà il brevetto di pilota di biplani.

Morrà in una casa di riposo alla bella età di 87 anni.

STORIA DI CELESTINO USUELLI

Domenica 11 maggio 1906. L'Esposizione Internazionale, organizzata per celebrare l'apertura del traforo del Sempione, sta per chiudere i battenti.

Dal parco aeronautico posto in prossimità dell'Arena alle 10 e 50 parte il pallone Milano. A bordo vi sono un passeggero, l'ingegnere Carlo Crespi, e un pilota, l'ingegnere Celestino Usuelli, che va considerato un vero e proprio miracolato.

Cinque mesi prima, alla guida dell'aerostato Regina Elena, che reca a bordo cinque passeggeri, viene sospinto da un fortissimo vento verso sud-est, precipita in mare davanti ad Ancona, è l'unico superstite del disastro.

Usuelli e Crespi intendono aggiudicarsi la Coppa Reale Margherita di Savoia, destinata a chi riuscirà a sorvolare le Alpi.

I due ardimentosi, muniti di una carta geografica militare, infagottati in pellicce e abiti da montagna, le mani coperte da guantoni, i volti protetti da maschere di lana, recano a bordo un set per le rilevazioni scientifiche e una generosa provvista di liquori.

Una salita rapidissima li porta a 4.900 metri di altezza. Sfruttando le correnti favorevoli e gettando zavorra arrivano a 6.800 metri. Le orecchie ronzano, il cuore batte all'impazzata, le pulsazioni al minuto salgono a 130. Per attenuare l'affanno ricorrono ad un tubo contenente ossigeno compresso. La temperatura si aggira attorno ai 34° sotto zero.

Sorvolano il Monte Rosa e, alle 13 e 20, il Monte Bianco, che ai loro occhi appare un mare abbacinante di ghiaccio cosperso di ombre bluastre che sembrano ondate impetuose.

Si inoltrano nella valle dell'Isère ed iniziano le manovre di discesa. Alle 14,55 atterrano nei sobborghi di Aix-Les-Bains, accolti da una folla festante che li aiuta a piegare il pallone.

Per coprire 250 chilometri hanno impiegato 4 ore e 55 minuti.

L'impresa è storica: si tratta del primo attraversamento della catena alpina da est ad ovest ad opera di un pallone montato.

L'aeronautica sta entrando a pieno titolo nel novero delle discipline sportive. Usuelli e Crespi sono soci della Società Aeronautica Italiana, affiliata ad una federazione internazionale che promuove concorsi e stimola l'effettuazione di imprese sensazionali.

Il nostro Celestino, non pago del trionfo, sposterà l'attenzione sui dirigibili, le gigantesche navi del cielo che permettono agli aeronauti di guidare le loro creature lungo le rotte prescelte.

Il Leonardo da Vinci, il Città di Milano, l'U3, ideati da Usuelli e dal genio dell'ingegnere Enrico Forlanini, sbucando dagli hangar collocati nella periferia di Milano, tra il 1913 ed il 1914 faranno la loro apparizione nei cieli del centro cittadino, sagome snelle ed argentee che, con l'accompagnamento del lieve ronzio dei motori, passano lente e incomprensibili sopra la folla impressionabile.

STORIE DEI NUOVI EROI DEI CIELI

Il progresso, che nel clima sovraeccitato della Belle Epoque appare inarrestabile, va a caccia di nuovi eroi e li individua negli aviatori, in grado di parlare il linguaggio della tecnologia, della velocità, della temerarietà spinta fino al limite estremo.

L'aeroplano è apparso per la prima volta in Italia nel 1908.

Invitato in Italia da un comitato organizzatore, il francese Leone Delagrangé, giovane, biondo, bello, arriva a Milano in giugno per esibirsi in piazza Sei Febbraio alla presenza di una folla strabocchevole, a stento trattenuta da guardie a cavallo e ghisa in bicicletta.

Il primo tentativo, fallito per un'avaria al motore, lascia tutti con un palmo di naso. Si replica a distanza di una settimana.

Questa volta, è il 18 giugno, si vola. Delagrangé percorre sei chilometri alla mirabolante altezza di quattro metri.

Due anni dopo il capoluogo lombardo, che si è dotato dell'Aerodromo d'Italia realizzato a Taliedo, si appresta ad ospitare il Circuito Aereo di Milano.

Nel fittissimo programma della manifestazione è inserita la traversata delle Alpi, un gran premio che mette in palio 100.000 lire.

I cinque piloti che si presentano alla partenza, tra i quali l'italiano Bartolomeo Cattaneo, sono attesi da una prova difficilissima: partire da Briga, valicare il passo del Sempione, scendere a Domodossola, percorrere la valle del Toce, sorvolare il Verbano, toccare Varese, raggiungere Milano. Si tratta di un tragitto di 150 chilometri che impone di salire a 2.100 metri e restarvi per mezz'ora in una successione di gole spazzate da gelide correnti d'aria.

L'unico a decollare a bordo di un apparecchio Blériot, alle 13,29 del 23 settembre, è Jorge Antonio Chavez, detto Geo.

Nato in Francia nel 1887 da genitori peruviani, pilota brevettato da pochi mesi, specialista nei voli in altezza, colto ed atletico, Geo Chavez è il prototipo del "gentleman-flyer" mosso dal desiderio di cimentarsi in imprese che nessun'altro ha tentato.

Non a caso è un milionario: volare costa cifre astronomiche, un buon apparecchio costa attorno alle 15.000 lire, l'equivalente di quindici anni di salario di un impiegato.

Passato sopra il Sempione alle 13,48, Chavez sbocca nella piana di Domodossola alle 14,40. A questo punto accade il dramma. L'apparecchio va in stallo, scende in picchiata, si schianta al suolo. Estratto dai rottami e trasportato all'ospedale con le gambe spezzate e

gravissime lesioni interne, morirà a soli ventitré anni dopo quattro giorni di terribili sofferenze.

L'avvenimento suscita un'emozione e un cordoglio di cui si farà interprete Giovanni Pascoli, che celebrerà così l'eroe: "In cielo un dì, mirabilmente muto,/passar fu visto come un dio seduto!/Un uomo!L'uomo alato!/Là sulle incerte e nebulose rade,/là nell'immensità che gli s'invola/di sotto, là, sull'alto cielo, ei cade./Cade, con la sua grande anima sola/semprè salendo. Ed ora sì che vola!".

La tragica notizia provoca la momentanea sospensione del Circuito Aereo. Ma, si sa, lo spettacolo deve continuare e la folla (nell'ultima giornata i presenti sono più di 100.000) ricerca nuove e spasmodiche emozioni e si affolla davanti agli sportelli del totalizzatore.

Le gare si susseguono con regolarità: prove di trasporto di passeggeri, di altezza, di distanza, di velocità ed il suggestivo concorso del giro attorno alla Madonnina del Duomo.

"Noi celebriamo un giuoco di audacia. La frontiera invade le nuvole. Oggi nasce la proprietà verticale", scandisce Gabriele d'Annunzio.

STORIA DEI CERCATORI DEL VERO

La "proprietà verticale" è la chiave d'accesso ad un altro territorio da esplorare.

Da Milano, nel cielo di Lombardia così bello quando è bello, le montagne sembrano lì, a portata di mano.

In realtà sono distanti quanto la luna dal mondo civile. Stanno ferme dalla notte dei tempi, ma è come se nessuno si fosse accorto di un continente misterioso irto di insidie, dimora di draghi, folletti, fantasmi, uomini selvatici, diavoli, purgatorio di freddo e di ghiaccio, rifugio di eremiti, banditi, disertori, eretici.

Prima di addentrarsi in queste terre misteriose è necessario metterle su una carta, studiarle, capirle.

Il primo assalto è condotto da geografi, geologi, botanici ansiosi di studiare gli archivi della terra, i musei delle meraviglie.

Nasce dal nulla la figura dell'alpinista-scienziato pervaso di una sensibilità romantica che lo porta ad apprezzare il pittoresco e l'orrido.

Il nucleo fondatore della sezione milanese del Club Alpino Italiano, sorta nel 1873, è un autentico cenacolo di uomini superiori.

Ne fanno parte l'abate Luigi Stoppani, autore del primo best-seller italiano, "Il Bel Paese", austeri professori universitari, avvocati, uomini politici, industriali, il sacerdote Achille Ratti, futuro papa Pio XI, i più bei nomi della nobiltà meneghina, a partire dal conte Francesco Lurani.

La loro azione paziente e metodica, che privilegia la Valtellina, si traduce nella redazione di guide, bollettini, annuari e nell'organizzazione di congressi, conferenze, mostre.

L'ascensione vera e propria rimane sullo sfondo. Ancora per poco, perché i ricercatori del vero finiranno per lasciare il posto ai conquistatori dell'inutile.

L'"excelsior" da mezzo diventa fine esclusivo. Si scala per sfidare la natura ostile, per verificare i propri limiti o semplicemente per divertirsi.

Sulla scia dei nobili inglesi ricchi ed annoiati, impegnati a fare collezione di prime ascensioni portate a termine con eleganza utilizzando "mezzi leciti", gli alpinisti milanesi cominciano a concepire le Alpi come un grande terreno di gioco.

Si arriva in vetta seguendo il percorso più semplice, intruppati in lunghissime cordate, sfruttando le competenze e le fatiche di guide e di portatori che conoscono le montagne come le loro tasche perché le hanno battute per raccogliere minerali e piante officinali, per cacciare, per andare de sfros.

I comfort sono assicurati: lenzuola, coperte, cuscini, legna, carbone, tende, pentole, tonnellate di cibarie, botti di vino, casse di champagne, scale, chilometri di corda.

Non immaginate, però, che si tratti di passeggiate di salute. Le vie d'accesso sono interminabili e selvagge. Si dorme in baite inospitali o si bivacca all'addiaccio, avvolti in tenute da cacciatore e in pellicce. Si cammina calzando stivaloni chiodati, indossando occhiali scuri e cappelli di feltro, facendosi strada con accette e bastoni ferrati.

L'alpinismo così concepito è roba da sciuri. Servono tempo libero e denaro. Per spostarsi su treni che praticano le tariffe più care d'Europa e su carrozze a noleggio. Per iscriversi al CAI, che esige una quota annua di 20 lire. Per pagare le guide e i portatori, che si sono fatti furbi e si sono riuniti in consorzi, pretendendo per una scalata impegnativa 60 lire per ogni portatore e 120 lire per ogni guida.

Per rendere l'idea: un operaio all'epoca guadagna circa 70 lire al mese, un impiegato 150.

STORIA DEL DOTTOR RAMPEGHETTA

Il modello entra in crisi tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, nel momento in cui strati sempre più ampi della popolazione iniziano ad avere accesso ai consumi privati.

All'orizzonte s'affaccia una nuova generazione di praticanti, provenienti dalla media e dalla piccola borghesia, attratta nell'orbita della logica sportiva.

Vince chi arriva in vetta superando la massima difficoltà, usando ogni tipo di mezzo, facendo tutto quello che i vecchi saggi sconsigliavano: scalare in inverno, evitare il ricorso alle guide, ridurre al minimo l'equipaggiamento.

“Anche gli umili hanno diritto alla montagna, da affrontare grazie ad una più razionale preparazione tecnica e muscolare in modo da acquisire un più legittimo orgoglio per le imprese compiute”.

Gli scavezzaccolli si tengono alla larga dai barbogi del Club Alpino. Nel 1907 danno vita al GLASG, Gruppo Lombardo Alpinisti Senza Guide, immediatamente sbeffeggiato come Gruppo Lombardo Alpinisti Senza Giudizio perché la montagna, presa di petto, non perdona, gli incidenti sono all'ordine del giorno, l'elenco delle vittime s'allunga.

L'episodio più tragico, che nel 1914 lascia sul campo tre scalatori, ha per teatro il Torrione Magnaghi.

Siamo nel cuore delle Grigne, una successione di pareti che prospettano vie temerarie ai confini delle capacità dell'epoca, terreno ideale per l'arrampicata su roccia, a due passi da Milano.

Prende forma la “libera repubblica” dei rampeghitt celebrata in una poesia da Carlo Porta, il nipote del “nost Carlin”: “Giovinotti infrolii, bolz, inviziaa,/donn nervos, senza fianc, color pancott,/omen d'affari strach, desbirolaa,/buttee via medesini, pinnol, cerott!/Consultee invece el dottor Rampegghetta/che per guariv su la Grigna el ve spetta”.

E tutt'altro che smidollati sono i primi sciatori che nel 1902 hanno dato vita allo Ski Club Milano.

Per dedicarsi alla nuova disciplina, arrivata dalla Norvegia, una congrua dose di masochismo non è proprio indispensabile, ma aiuta.

Si tratta, in primo luogo, di cercare in zone facilmente accessibili dalla città pendii non troppo ripidi e accidentati. Non esistendo impianti di risalita e non esistendo piste battute, bisogna poi arrancare a lisca di pesce, zaino in spalla, indumenti pesanti come il piombo, smisurato bastone alla mano, in precario equilibrio su due pezzi di legno lunghi due metri, con attacchi costituiti da babbucce di cuoio e canne di bambù sulla cui parte inferiore è applicata una striscia di pelle di foca non conciata.

Le discese ardite durano pochi secondi, le risalite una vita.

STORIA DI GAMBE BONE

E tutti gli altri che non sono in grado di sostenere i costi delle scalate, che non hanno alcuna intenzione di rischiare la vita per dare il loro nome a una nuova via, che si sentirebbero a disagio nelle esclusive sezioni del CAI? Non si perdono d'animo e si inventano l'escursionismo.

Il primo febbraio del 1884 un gruppo di impiegati di una ditta specializzata nella produzione di guide e di carte geografiche fonda la Società Escursionistica Gamba Bona, il cui inno recita: "da un affetto siam congiunti, un pensier ci sta nel core:/questo affetto sono i monti, l'alpinismo è il nostro amore./Siamo figli dell'Olonà, nostro emblema è Gamba Bona!".

La maggior parte dei Gambabonini entrerà a far parte della Società Escursionisti Milanesi, istituita nel 1891 e tuttora esistente, che ha per motto "con il popolo, per il popolo".

C'entra tutto questo con lo sport? C'entra, c'entra. L'escursionismo sarà pure un terreno di svago e di libertà, ma sentite a che razza di tour de force si sottopongono i componenti delle due associazioni.

Sabato pomeriggio: partenza in treno per Villa d'Almè, poi a piedi fino ad Oltre il Colle. Domenica mattina: ascensione al Pizzo Arera. Domenica pomeriggio: ritorno a piedi a Villa d'Almè e rientro in treno. 32 chilometri a piedi, 4.400 metri di dislivello.

Sabato pomeriggio: in treno a Morbegno, salita fino a Ca' San Marco al lume delle torce. Domenica: ritorno attraverso la Val Brembana e la Valsassina, con sprint finale per prendere al volo l'ultimo treno che da Lecco conduce a Milano.

Nei primi anni del XX secolo l'escursionismo diviene un vero e proprio fenomeno di costume.

Nasce il ciclo-alpinismo. Si organizzano esercitazioni di marcia e di tiro in montagna. Si sperimenta una specie di triathlon: da Milano al lago d'Elvio in bicicletta, percorso podistico in montagna, prova di nuoto).

Nessuna disciplina più dell'escursionismo è in grado di riprodurre in tutte le sue sfaccettature la complessità del volto della metropoli.

Ogni gruppo sociale vi trova la sua rappresentanza, ciascuno può mettersi in cammino con i propri simili.

I bambini e i ragazzi con la Società Piccoli Escursionisti, la cui iscrizione è gratuita.

I goliardi con la Stazione Universitaria del Club Alpino Italiano.

Le signorine e le signore con le sezioni escursionistiche della Società di Educazione Fisica Femminile Mediolanum e della Società Ginnastica Femminile Insubria.

Gli operai con il Club Alpino Popolare, con l'Associazione Lavoratori Pro Escursionismo, con la Società Operai Escursionisti Milanesi.

Sui sentieri, sulle creste, nelle capanne, nei rifugi cammina e fa sosta l'ansia di emancipazione.

Ma non immaginate che la montagna sia un luogo magico dove ci si lasciano alle spalle le inquietudini e i contrasti.

Il mondo di sopra riproduce quello di sotto.

Nel Lecchese, nel Comasco, nel Varesotto si incrociano comitive di escursionisti ispirate a concezioni ideologiche profondamente diverse.

I ragazzi degli oratori cattolici salgono per essere più vicini a Dio.

I socialisti, che hanno costituito l'Unione Operai Escursionisti Italiani, si battono per il monte contro l'alcol.

I nazionalisti della Società Sulle Italiche Vette Libere Alpine si preparano alla guerra che sognano e che avranno.

Per il momento si convive senza problemi (66), al di là di qualche frizzo e di qualche sfottò, ma già nel primo dopoguerra il gioco inizia a farsi duro. Lo scontro nelle piazze si trasferisce anche sugli alpeggi, con sfoggio di bandiere bianche, rosse, nere, con i “noi vogliam Dio”, i “bandiera rossa”, i “giovinezza” intonati a squarciagola, con le scritte minacciose, con le scazzottate e le manganellate e qualche colpo di revolver come digestivo.

