

AMMENTU

Bollettino Storico e Archivistico del Mediterraneo e delle Americhe

L'emigrazione insulare del Mediterraneo occidentale in America Latina dal XIX secolo ai giorni nostri

A cura di

Martino Contu, Juan Guillermo Estay Sepúlveda, Sebastià Serra Busquets



CENTRO STUDI SEA

a **aipsa** **edizioni** **sti**

Numero speciale / 1
luglio - dicembre 2017

Direzione

Martino CONTU (direttore), Annamaria BALDUSSI, Patrizia MANDUCHI

Comitato di redazione

Giampaolo ATZEI (capo redattore), Lucia CAPUZZI, Raúl CHEDA, Maria Grazia CUGUSI, Lorenzo DI BIASE, Mariana Fernández Campos, Manuela GARAU, Camilo HERRERO GARCÍA, Roberto IBBA (capo redattore), Francesca MAZZUZI, Nicola MELIS (capo redattore), Giuseppe MOCCI, Carlo PILLAI, Domenico RIPA, Elisabeth RIPOLL GIL, Maria Cristina SECCI (coordinatrice), Maria Angel SEGOVIA MARTÍ, Maria Eugenia VENERI, Antoni VIVES REUS

Comitato scientifico

Nunziatella ALESSANDRINI, Universidade Nova de Lisboa/Universidade dos Açores (Portugal); Pasquale AMATO, Università di Messina - Università per stranieri "Dante Alighieri" di Reggio Calabria (Italia); Juan Andrés BRESCIANI, Universidad de la República (Uruguay); Carolina CABEZAS CÁCERES, Museo Virtual de la Mujer (Chile); Zaide CAPOTE CRUZ, Instituto de Literatura y Lingüística "José Antonio Portuondo Valdor" (Cuba); Margarita CARRIQUIRY, Universidad Católica del Uruguay (Uruguay); Giuseppe DONEDDU, Università di Sassari (Italia); Luciano GALLINARI, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea del CNR (Italia); Maria Luisa GENTILESCHI, Università di Cagliari (Italia); Elda GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (España); Antoine-Marie GRAZIANI, Università di Corsica Pasquale Paoli - Institut Universitaire de France, Paris (France); Rosa Maria GRILLO, Università di Salerno (Italia); Souadi LAGDAF, Struttura Didattica Speciale di Lingue e Letterature Straniere, Ragusa, Università di Catania (Italia); Victor MALLIA MILANES, University of Malta (Malta); Antoni MARIMÓN RIUTORT, Universidad de las Islas Baleares (España); Lená MEDEIROS DE MENEZES, Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Brasil); Roberto MORESCO, Società Ligure di Storia Patria di Genova (Italia); Carolina MUÑOZ-GUZMÁN, Universidad Católica de Chile (Chile); Fabrizio PANZERA, Archivio di Stato di Bellinzona (Svizzera); Roberto PORRÀ, Soprintendenza Archivistica per la Sardegna (Italia); Sebastià SERRA BUSQUETS, Universidad de las Islas Baleares (España); Dante TURCATTI, Universidad de la República (Uruguay)

Comitato di lettura

La Direzione di AMMENTU sottopone a valutazione (referee), in forma anonima, tutti i contributi ricevuti per la pubblicazione

Responsabile del sito

Stefano ORRÙ

AMMENTU - Bollettino Storico e Archivistico del Mediterraneo e delle Americhe

Periodico semestrale pubblicato dal Centro Studi SEA di Villacidro e dalla Casa Editrice Aipsa di Cagliari

Registrazione presso il Tribunale di Cagliari n° 16 del 14 settembre 2011

ISSN 2240-7596 [online]

c/o Centro Studi SEA

Via Su Coddu de Is Abis, 35

09039 Villacidro (VS) [ITALY]

SITO WEB: www.centrostudisea.it

c/o Aipsa edizioni s.r.l.

Via dei Colombi 31

09126 Cagliari [ITALY]

E-MAIL: aipsa@tiscali.it

SITO WEB: www.aipsa.com

E-MAIL DELLA RIVISTA: ammentu@centrostudisea.it

L'emigrazione insulare del Mediterraneo occidentale in America Latina dal XIX secolo ai giorni nostri

A cura di

Martino Contu, Juan Guillermo Estay Sepúlveda, Sebastià Serra Busquets



CENTRO STUDI SEA

a **aipsa** **edizioni** **srl**

I EDIZIONE

© 2017

Centro Studi SEA

Via Su Coddu de is Abis, 35

09039 Villacidro

e-mail: info@centrostudisea.it

<http://www.centrostudisea.it>

<http://www.centrostudisea.it/ammentu/index.php/rivista>

ISSN 2240-7596

ISBN 978-88-96125-31-1

AIPSA Edizioni

Via dei Colombi 31

Cagliari

Tel. 070 306954

e-mail: aipsa@tiscali.it

<http://www.aipsa.com>

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento totale o parziale con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche) sono riservati per tutti i paesi.



Universitat
de les Illes Balears

REVISTA INCLUSIONES

REVISTA DE HUMANIDADES
Y CIENCIAS SOCIALES



CLACSO
Consejo Latinoamericano
de Ciencias Sociales

Nel 50° anniversario della fondazione di CLACSO (1967-2017)

In copertina

Foto di passeggeri italiani a bordo di una nave giunta al porto di Montevideo (Prima metà del XX secolo). Fonte: AGNU,MRE, *Listados de pasajeros provenientes de Italia y Francia*.

Sommario

MARTINO CONTU, SEBASTIÀ SERRA BUSQUETS Introduzione	3
MARTINO CONTU, SEBASTIÀ SERRA BUSQUETS Introducció	7
I PARTE	11
L'emigrazione insulare mediterranea: il quadro generale	
– MARTINO CONTU Similitudini e differenze dell'emigrazione insulare mediterranea nei secoli XIX e XX. Un confronto tra le isole maggiori del Mediterraneo occidentale e le piccole isole d'Elba, Malta, Ponza, San Pietro e Formentera	13
– ANTONI MARIMON RIUTORT La emigració balear a la isla de Cuba (1830-1959)	29
– ROBERTO MORESCO Migration of fishermen, seamen, and merchants from the island of Capraia to Latin America in the XIX century	39
– CARLO PILLAI Ai primordi dell'emigrazione sarda in America del Sud: il caso dell'emigrazione in Brasile del 1896-1897	53
II PARTE	63
L'emigrazione insulare mediterranea: il dibattito nella stampa baleare e sarda	
– SEBASTIÀ SERRA BUSQUETS Las profesiones y las publicaciones periódicas de los emigrantes de las Islas Baleares en América	65
– ELISABETH RIPOLL GIL El debate en torno a la emigración en la prensa mallorquina entre finales del siglo XIX y la I Guerra Mundial	81
– MARIA GRAZIA CUGUSI Immagine dell'emigrazione sarda in Brasile. Il caso degli articoli pubblicati nelle pagine de <i>Il Messaggero Sardo</i> , il periodico degli emigrati sardi	93
III PARTE	103
L'emigrazione insulare mediterranea: il ruolo degli archivi	
– EUGENIO OSVALDO BUSTOS RUZ El efecto emigratorio en el desarrollo archivístico latinoamericano	105
– ROBERTO PORRÀ Fonti archivistiche per la storia dell'emigrazione sarda in America Latina	115
– MANUELA GARAU Gli archivi comunali come fonti per lo studio dell'emigrazione. Il caso di Ibiza e di alcuni comuni della Sardegna	131
IV PARTE	145
L'emigrazione insulare mediterranea: profili di militari e antifascisti sardi in Argentina e nell'area dei Caraibi	
– LORENZO DI BIASE Caratteristiche dell'emigrazione antifascista in America Latina. Il caso dei repubblicani che lottarono nei Caraibi e degli antifascisti della Lega Sarda d'Azione "Sardegna Avanti" di Avellaneda	147
– ALBERTO MONTEVERDE Un sargento piloto de la Argentina: Francesco Tola de Silanus	159

V PARTE	189
L'emigrazione insulare mediterranea: intellettuali e artisti argentini nell'isola di Maiorca	
– FRANCISCA LLADÓ POL Viajeros de ida y vuelta. La forzada emigración	191
– MARÍA ELENA BABINO Arte y viaje. El caso del artista argentino Octavio Pinto y sus recorridos en Mallorca a comienzos del siglo XX	207

A Cicino, digno hijo de Cerdeña

Un sargento piloto de Argentina: Francesco Tola de Silanus
A Sergeant Pilot from Argentina: Francesco Tola born in Silanus
Un sergente pilota dell'Argentina: Francesco Tola di Silanus

DOI: 10.19248/ammentu.275

Recibido: 03.11.2016

Aceptado: 20.12.2016

Alberto MONTEVERDE
Club Modellismo Storico Cagliari

Resumen

Francesco Tola nace en Silanus el 11 de septiembre de 1893. A los 17 años emigra a Argentina con su hermano Silvio y se afincan en Buenos Aires, donde trabaja como tornero. En 1915, iniciada la guerra en Italia, regresa a su patria y se alista como voluntario. Asiste a la escuela militar de vuelo de Mirafiori, donde consigue la licencia de piloto. En julio de 1916, con el rango de sargento piloto, se le destina a la 71ª Escuadrilla de Aviones de Combate. En agosto de 1917 cosecha su primera victoria que le vale una Medalla de Plata. A finales de octubre de 1917, tras el ataque de Caporetto, participa en las misiones de protección de los destacamentos italianos en retirada. El 10 de enero de 1918 consigue una segunda Medalla de Plata. Abandona la aviación en 1919 para alistarse en el Arma de Carabineros. En Argentina, todavía hoy residen los familiares del aviador de Silanus. El Aeropuerto Internacional de El Calafate está dedicado al Comandante Armando Tola, mientras que la Soprano, Virginia Tola, ilustra el *bel canto* argentino.

Palabras clave

Tola, Cerdeña, Argentina, Italia, Guerra

Abstract

Francesco Tola born in Silanus September 11, 1893. At 17, he moved to Argentina with his brother Silvio settling in Buenos Aires, here he worked as a turner. In 1915, Italy entered the war, he returned to his country and enlisted as a volunteer. He attended the Military Flight School of Mirafiori earning his pilot's license. In July 1916 with the rank Sergeant pilot was assigned to the 71st Fighter Squadron. In August 1917 he obtained his first victory earning a Silver Medal. At the end of October 1917, following the breakthrough at Caporetto, he participates in protection missions of retreating Italian troops. On January 10, 1918 he was awarded a second Silver Medal. He leaves the air force in 1919 and enlists in the Carabinieri. The Silanus aviators relatives still live in Argentina. The El Calafate International Airport is named after Commander Armando Tola while the soprano Virginia Tola honors the Argentine song tradition.

Keywords

Tola, Sardinia, Argentina, Italia, war

Riassunto

Francesco Tola nasce a Silanus l'11 settembre 1893. A 17 anni emigra in Argentina con il fratello Silvio stabilendosi a Buenos Aires, dove lavora come tornitore. Nel 1915, all'entrata in guerra dell'Italia, torna in Patria arruolandosi volontario. Frequenta la scuola militare di volo di Mirafiori conseguendo il brevetto di pilota. Nel luglio 1916 con il grado il Sergente pilota è assegnato alla 71ª Squadriglia Aeroplani da Caccia. Nell'agosto 1917 consegue la prima vittoria guadagnando una Medaglia d'Argento. Alla fine d'ottobre 1917, in seguito allo

sfondamento di Caporetto, participa alle missioni di protezione dei reparti italiani in ritirata. Il 10 gennaio 1918 consegue una seconda Medaglia d'Argento. Lascia l'aviazione nel 1919 arruolandosi nell'Arma dei Carabinieri. In Argentina vivono ancora oggi i parenti dell'aviatore di Silanus. L'Aeroporto Internazionale di El Calafate è intitolato al Comandante Armando Tola mentre il Soprano Virginia Tola illustra il bel canto argentino.

Parole chiave

Tola, Sardegna, Argentina, Italia, guerra

1. Introducción

Sa Gherra europea o *Sa Gherra de su Bindighi*. Con estas expresiones era conocida por los combatientes de Cerdeña la que, en el imaginario colectivo de entonces, y de hoy en día, conocemos como la Primera Guerra Mundial.

Entre 1915 y 1918 se movilizó nada menos que a 5.100.000 italianos. 650.000 de ellos, una cifra en realidad subestimada (Pierluigi Scolè, 2014: 179 y ss.), no regresaron a sus hogares¹. En el marco de la guerra europea, Cerdeña hizo su propia aportación significativa. Más de 100.000 fueron los llamados isleños, nada menos que 13.700 perecieron en combate, por enfermedad o en prisión. En la plaza de cada municipio de la Isla, todavía hoy en día una lápida recuerda los nombres de todos aquellos que no tuvieron la suerte de volver a casa.

A pesar de ello, el recuerdo del sacrificio del humilde “soldado pastor-campesino-artesano”, como Emilio Lussu definía al combatiente sardo (Emilio Lussu, 1951: 1076 y ss.), prevalece hoy en día en pocos, mientras que el olvido, o peor, la indiferencia, parecen dominar la realidad del mundo moderno.

Desaparecidos los últimos “Caballeros de Vittorio Veneto”, la adquisición de la narración directa de los acontecimientos no ha vuelto a ser posible desde entonces. Esto impide tener una percepción fidedigna, específica y de primera mano de los hechos, que hace una década aún era posible, particularmente en Cerdeña. La tempestad que repentinamente enturbió y cambió irremediablemente Europa, trastocó también la vida de los habitantes sardos de entonces. Al regresar la calma, aquellos días tremendos se convirtieron en argumento de muchísimas conversaciones, a menudo mantenidas al calor y bajo la trémula luz de las chimeneas, los llamados *Contos de foghile*, los cuentos del fuego que permitían a los más jóvenes aprender los modelos culturales de su propio grupo social.

Al volver del frente, los supervivientes recordaron las gestas bélicas, la exaltación de tantas aventuras, la profunda tristeza de algunos momentos, transmitiendo así a familiares y amigos sus propias experiencias, con un realismo y una viveza inigualables. De la niebla del tiempo emergían los innumerables asaltos con arma blanca, las incomodidades sufridas, las peculiares costumbres, como la de fumar *su zigarru a fogu aintru*, es decir, el cigarro con la brasa escondida dentro de la boca, para evitar ser localizados por los infalibles tiradores austrohúngaros. Pero, sobre todo, en la penumbra de la rústica cocina parecían materializarse los rostros de los paisanos caídos. Volvían a la mente los episodios encadenados que tenían algo de increíble, vividos en primera persona, y que contribuían a la creación de una auténtica tradición oral capaz de alimentar el mito del valor de los sardos en la guerra. Con aquellos relatos, los antiguos soldados de entonces, ancianos por fuera, leones por dentro, trataban de explicar qué había significado vivir o, mejor dicho,

¹La subestimación de los datos disponibles la defiende Pierluigi Scolè, para quien no es imprudente la estimación de 680/709.000 militares italianos fallecidos durante o como consecuencia del conflicto.

sobrevivir, a la guerra de trincheras, momentos esculpidos de forma indeleble en la memoria.

Fue gracias a ellos que importantes periódicos de Italia descubrieron Cerdeña, aquellos soldados supieron ganarse el respeto de los adversarios y la gratitud de las poblaciones liberadas. Todavía hoy en día, los sardos, sin saberlo, gozan de una fama y una reputación conquistada con el sacrificio y la sangre de aquel entonces.

Precisamente a través de la narración oral, incluso a través de interpósita persona, fue posible reconstruir la gesta militar y humana de uno de ellos, la que concierne al Sargento Piloto, Francisco Tola, de Silanus. Tras emigrar a Argentina en el primer decenio del siglo pasado, en 1915 respondió a la llamada de la patria a la guerra, incorporándose a las filas de la innovadora aviación italiana. Participó en todos los acontecimientos más destacados de la guerra aérea en el frente alpino y kárstico, terminando su carrera en la aviación con dos medallas de plata al valor militar prendidas del pecho.

Fue gracias a la tenaz memoria de su hijo Tullio, sardo de corazón y florentino por profesión, como el recuerdo de las gestas de “Cicito”, como lo llamaban cariñosamente su madre y sus propios compañeros de armas, ha llegado hasta nosotros. Precisamente a través de los apasionados *Contos* del padre, custodiados escrupulosamente por Tullio en su mente, sumados a unos pocos recuerdos materiales y a la escueta documentación protegida de las inclemencias del tiempo, es por lo que hoy podemos contar una página fundamental del conflicto que, justo hace cien años, devastó las regiones y las conciencias de Europa.

2. Los novatos

Francesco Tola nació en Silanus, un pequeño centro poblado perteneciente, en aquella época, a la provincia de Sassari, el 11 de septiembre de 1893. A la edad de 17 años emigró a Argentina con sus hermanos Silvio y Battistino, para probar suerte. Su pasión por la mecánica y los motores le había permitido aprender pronto el oficio de tornero mecánico, profesión que ejercía en la ciudad de Buenos Aires.

Tras regresar a su patria al empezar la guerra en Italia, se alistó voluntario, y pronto pasó a formar parte del 39º Regimiento de Infantería de la Brigada Bolonia. La vida del soldado de infantería claramente no aplacó su entusiasmo porque, tras unos pocos meses, a la vista de su fuerza física y de su confianza con los motores se le trasladó al Batallón de Aviadores del Ejército y se le admitió en los cursos de la escuela militar de vuelo de Mirafiori, en Turín.

En diciembre de 1915, Tola consiguió la licencia superior de piloto de aviación en un Blériot XI 80 hp, el mismo tipo de aeronave con la que el Capitán Piazza realizó el primer vuelo de guerra en el mundo durante la guerra de Libia². En febrero de 1916, consiguió la licencia de piloto militar en un aparato Voisin III³. Entre sus compañeros de curso destacó por su habilidad y entusiasmo un tal Flavio Torello Baracchini, destinado a convertirse, junto a Francesco Baracca, en uno de los más famosos y condecorados “Ases” de la emergente Aeronáutica Militar Italiana.

² El Blériot XI era un monoplano monomotor de reconocimiento y adiestramiento de diseño francés. Estaba realizado en versiones monoplaza o biplaza. En 1915, el Cuerpo Aeronáutico Militar desplegó 30 Blériot, a los que se sumaron otros 7 de reserva. Una vez superado, hacia finales de año, fueron retirados gradualmente de la primera línea y asignados a escuelas de vuelo.

³ El Voisin III era un biplano con una hélice propulsora de bombardeo y ataque a tierra de diseño francés. La estructura de acero ligero confería a la aeronave una especial solidez. Fue el primer avión de la Primera Guerra Mundial en conseguir una victoria aérea, al abatir a una aeronave enemiga.

En julio de 1916, el Sargento Tola fue finalmente asignado a la 71ª Escuadrilla de Aviones de Combate, unidad en servicio en el III Grupo, adscrito a la I Armada, bajo el mando del Capitán Giorgio Chiaperotti, desplegada en el campo de Villaverla, situado a pocos kilómetros al norte del poblado de Vicenza (Gentili/Varriale, 1999: 38 – 39).

3. El campo de vuelo de Villaverla

Se remonta al verano de 1915 la decisión del Estado Mayor de trasladar un campo de vuelo estratégicamente ubicado a los pies del Altiplano de Asiago. El área se estableció en una extensa parcela a poca distancia del poblado de Villaverla, en un enclave ideal desde un punto de vista logístico, que limitaba al sur con el embalse Verlata, al oeste con el camino que conectaba Villaverla con Thiene y, al este, con la Villa Cà Ghellina. La superficie era suficientemente amplia, plana y con un fondo bastante compacto como para permitir las operaciones de vuelo. En los primeros meses de 1917, el campo disponía de una pista larga de casi 800 metros, estaba equipado con una torre de observación de madera, tres grandes hangares mixtos de madera y mampostería y dos hangares tipo Mercandino, además de algunos barracones de madera que albergaban oficinas y viviendas.

Los primeros destacamentos aéreos que llegaron en abril de 1916 fueron la 27ª Escuadrilla Farman, la 2ª Escuadrilla Farman y la 32ª Escuadrilla Farman⁴. Además de la 71ª Escuadrilla, en el transcurso del conflicto, el campo albergó a muchos otros destacamentos, llegando a acoger incluso aeronaves inglesas y francesas. (Asociación de Cultura Aeronáutica Il Circolo del 72 2015).

Tal y como declaró el propio Tola en una extensa narración, custodiada hoy en día entre los papeles del archivo familiar, la vida en el campo de Villaverla transcurría en horas de espasmódica espera, puesto que “los pilotos de reserva permanecían en el campo, a la espera de alarmas y, sobre todo, si hacía buen tiempo, a la espera del indefectible fonograma procedente de un observador de la zona del Pasubio, que decía así: “Condiciones atmosféricas óptimas, probabilidad de incursiones aéreas enemigas, permanezcan preparados al primer aviso. General Papa’.” (Arch. Fam. Tola. Informe Romersa, 1963: 2) Sobre la camaradería entre los pilotos de la Escuadrilla, el propio Tola recordaba que “en la Escuadrilla reinaba el máximo entusiasmo y todos esperaban poder batirse en duelo aéreo con el enemigo. Algo bastante difícil, debido a las montañas, que obligaban a volar a una altura de como mínimo 4000 metros, lo que daba tiempo suficiente a los pocos enemigos que hubiesen querido alcanzar el cielo de Vicenza, bajo la protección de mi Escuadrilla, a regresar a su campo sin ser alcanzados en nuestro cielo”. (Arch. Fam. Tola. Informe Romersa, 1963: 2)

4. La batalla de los Altiplanos

En el verano de 1916, la 71ª Escuadrilla de Aviones se empeñó a fondo en los cielos del Altiplano de Asiago tras los dramáticos días de la Batalla de los Altiplanos. La ofensiva, articulada por el Jefe del Estado Mayor Austrohúngaro, el General Conrad von Hötzendorf, es también conocida como la Strafexpedition. En aquel periodo, la

⁴ El Farman MF. 11 era un biplano biplaza monomotor de reconocimiento y bombardeo ligero de diseño francés. Presente en Libia en el transcurso de la guerra ítalo-turca de 1911, era muy apreciado por los pilotos italianos por sus características en términos de solidez. En otoño de 1915, participó en las primeras operaciones de bombardeo en el frente italiano.

71ª contaba con los agilísimos cazas Nieuport - Macchi 11 Bébé con motor Le Rhone de 80 hp⁵.

Recién incorporado a la Escuadrilla, Tola fue rápidamente destinado a largas travesías sobre el cielo del Adigio al Brenta, con incursiones en Trento y en Valsugana, y en misiones de escolta de aparatos de reconocimiento. Especialmente difíciles resultaron ser las escoltas a los bombarderos Caproni Ca.3⁶, enviados para atacar nudos ferroviarios, aglomeraciones de tropas, campos de aviación y, en ocasiones, la remota ciudad de Liubliana (AUSMA. D.S. 71ª S.C.).

Dada la altitud del montaje operativo, los vuelos se realizaban en general por encima de los 4000 metros, lo que ocasionaba no pocos problemas a los pilotos, confinados en un habitáculo al descubierto y, por tanto, expuestos a temperaturas casi polares. Los duelos aéreos comenzaron también casi inmediatamente. En su cuarto enfrentamiento, el Sargento Tola regresó a Villaverla con el aparato acribillado de disparos en varios puntos. (Entrevista a Tullio Tola, 2006).

A finales de 1916, recién llegado de París, se asignó a la Escuadrilla el primer ejemplar del sobresaliente caza de diseño francés, el Nieuport 17 Super Bébé, equipado con motor Le Rhone de 110 hp⁷, que fue pilotado por el Capitán Chiaperotti (AUSMA. D.S. 71ª S.C.).

Se trataba de un aparato extraordinario, superior al anterior Nieuport 11, que vino a reforzar de forma significativa la fuerza aérea italiana. No obstante, el componente aeronáutico de los adversarios no le iba a la zaga. En el frente italiano, la Kaiserliche und Königliche Luftfahrtruppen, la Aviación Imperial Real del Imperio Austrohúngaro, desplegaba numerosas Fliegerkompanien o FliK, además de algunos Feldballonabteilungen, los destacamentos de globos aerostáticos. El combate se basaba prácticamente en su totalidad en aeronaves de diseño alemán, tales como el Aviatik D.I.⁸, los Albatros D.III⁹ y los extraordinarios Hansa - Brandenburg D1¹⁰ (Hauke Erwin 1988). En el otoño de 1917, con el traslado al frente italiano de destacamentos aéreos de combate y de reconocimiento alemanes, hicieron también su aparición en los cielos italianos los pesados bimotores Gotha G.IV de bombardeo¹¹ (Basilio Di Martino, 2014).

1916 terminó para la 71ª Escuadrilla con el siguiente balance: (AUSMA. D.S. 71ª S.C.)

– Vuelos de guerra completados: 523

⁵ El Nieuport 11 “Bébé” era un biplano biplaza monomotor de combate de diseño francés. Se trataba de una aeronave ágil que utilizaron todas las fuerzas aéreas aliadas hasta el final del conflicto mundial. En Italia se fabricó en Macchi bajo licencia.

⁶ El Caproni CA.3 era un biplano trimotor multiplaza de bombardeo pesado, de diseño nacional. Hasta el final del conflicto, fue el bombardero estándar italiano. Especialmente fiable, cumplió arduas misiones de guerra en los cielos de Viena, Liubliana y Pola.

⁷ El Nieuport 17 “Super Bébé” era un biplano biplaza monomotor de combate de diseño francés. En Italia se fabricó en Macchi bajo licencia. Evolución del anterior Nieuport 11, fue uno de los mejores cazas y de los más famosos del conflicto.

⁸ El Aviatik D.I. era un biplano monomotor monoplaza de combate de diseño austriaco. Capaz de alcanzar una velocidad máxima de 185 km/h, alcanzaba la considerable altitud operativa de 6200 metros.

⁹ El Albatros D.III era un biplano monomotor monoplaza de combate de diseño alemán. Equipado con un motor Mercedes de 160 hp, fue probablemente una de las mejores aeronaves fabricadas en el transcurso del conflicto. Constituyó un temible adversario para los cazas italianos.

¹⁰ El Hansa - Brandenburg D1 era un biplano monomotor monoplaza de combate de diseño alemán y fabricado en Austria. Aunque se caracterizaba por un perfil muy poco aerodinámico, fue no obstante un avión de combate extraordinario. Con este avión, Godwin Brumowsky, as de la 41ª FliK de la Kaiserliche und Königliche Luftfahrtruppen, consiguió un número significativo de sus 35 victorias acreditadas.

¹¹ El Gotha G.IV era un bombardero estratégico pesado biplano diseñado por la empresa alemana Gothaer Waggonfabrik. Con una autonomía considerable, podía trasladar hasta 500 kg de bombas.

- Combates librados: 74
- Aparatos enemigos abatidos: 2
- Bajas: 2

5. La primera victoria en el Fuerte Luserna

El 1 de enero de 1917, la 71ª Escuadrilla se encontraba todavía desplegada en el campo de Villaverla. A finales de mes, el Capitán Notari sucedió al Capitán Chiaperotti, que fue trasladado a otro puesto, asumiendo el mando. Hasta el mes de abril, la Escuadrilla estuvo sobretodo dedicada al frente de la I Armada, realizando servicios de escolta a los aparatos de bombardeo, de reconocimiento, y en vuelos de combate y libres.

En aquel lapso de tiempo, sus pilotos libraron varios combates contra aeronaves enemigas, a pesar de la persistencia de un tiempo desfavorable para los vuelos de guerra. El mes siguiente, en mayo, la Escuadrilla pasó a formar parte del IX Grupo. (AUSMA. D.S. 71ª S.C.)

El 24 de agosto de 1917, el piloto de Silanus consiguió su primera victoria aérea sumiendo en llamas a un aparato enemigo al norte del Fuerte Luserna, en Trentino. Dicho acontecimiento valió a Tola su primera Medalla de Plata al Valor que se le confirió con la siguiente motivación: “Brillante piloto aéreo adscrito a una Escuadrilla de Combate, tras numerosos vuelos de crucero y de montaña con sereno desprecio de cualquier peligro, libró varios combates, demostrando una gran pericia aviadora y sangre fría, se enfrentó junto a otros aparatos de la misma Escuadrilla a una aeronave enemiga potente y bien armada, contribuyendo con el fuego de su propia ametralladora a derribar el aparato en llamas. Cielo de Forte Luserna (Trentino), 24 de agosto de 1917

Durante todo el verano, la 71ª Escuadrilla participó en misiones de escolta y de ataque, cosechando nuevas victorias. Entre tanto, había recibido el primero de los nuevos SPAD S.VII¹², también estas aeronaves de combate de fabricación francesa, más potentes, rápidas y robustas que los Nieuport 17. (AUSMA. D.S. 71ª S.C.)

6. Caporetto

A finales de octubre, con el ataque de Caporetto, la Escuadrilla trabajó intensamente en misiones de cobertura de los destacamentos italianos en retirada, ayudando a la reorganización de la nueva línea defensiva sobre el Piave. En las misiones participaba una sección de aeronaves SAML S.1¹³ procedente de la 121ª Escuadrilla, adscrita a la 71ª. (AUSMA. D.S. 71ª S.C.)

A la vista de la proximidad de la línea del frente al campo de Villaverla, sometido a los ataques de las artillerías enemigas probablemente apostadas en el Monte Cimone, que acosaban peligrosamente hangares y barracones, a finales de noviembre, el destacamento se trasladó al campo más atrasado de Sovizzo, unos quince km más al sur. (AUSMA. D.S. 71ª S.C.)

Durante la rápida evacuación del campo, Tola destacó por sacar de las miras enemigas a algunos aparatos, lo que le valió la primera Distinción solemne del

¹² El SPAD S.VII era un biplano monomotor monoplaza de combate de diseño francés. Probablemente fue el mejor caza aliado del conflicto. Fabricado en 5600 ejemplares, llegó a Italia en marzo de 1917. Fue el avión preferido por los pilotos italianos, entre los que se encontraba el ganador de la Medalla de Oro, Francesco Baracca.

¹³ El SAML S.1 era un biplano monomotor con tren de aterrizaje fijo realizado en madera y tela de reconocimiento y adiestramiento, fabricado por la Sociedad Anónima Meccanica Lombarda. Se trataba de una aeronave derivada del Aviatik D.I austriaco.

Comandante de Aeronáutica de la I Armada, el Coronel Gilbert De Winchels, quien se pronunció así: Orden del día del 25 de noviembre de 1917, nº 84: “Por su encomiable conducta, calma y audacia demostradas durante los disparos de artillería del enemigo sobre el campo de aviación de Villaverla que le permitieron actuar en perfecto orden para trasladar los aparatos fuera de las miras enemigas”.

A pesar de la prueba que supusieron los días de la retirada sobre el Piave, para la Escuadrilla el año se cerró con un balance claramente positivo:

- Vuelos de guerra completados: 1288
- Combates librados: 89
- Aparatos enemigos abatidos: 10
- Bajas: 2

7. El segundo combate sobre el Monte Fior

En enero de 1918, la 71ª ya había completado la transición a los nuevos SPAD S.VII, con unas prestaciones claramente superiores, especialmente desde el punto de vista de la velocidad, que prácticamente rozaba los 200 km por hora, y de la altitud máxima operativa, que alcanzaba los 5300 metros. A estos se sumaron algunos Ansaldo S.V.A. 5, rápidos biplanos de reconocimiento y bombardeo ligero¹⁴, destacados por la V Sección. (AUSMA. D.S. 71ª S.C.). Entre los pilotos se encontraba el Teniente Natale Palli, que en el mes de agosto siguiente participaría con Gabriele D’Annunzio en la célebre incursión en Viena.

El 11 de enero, en el transcurso de un violento combate, Tola fulminó a un caza enemigo que se precipitó hasta estrellarse en el Altiplano de Asiago. “Me precipité como un rayo sobre el enemigo al que veía perfectamente desde mi mira descargándole dos precisas ráfagas de ametralladora que le hicieron precipitarse en las inmediaciones del Monte Fior”. Con estas breves y escuetas palabras muchos años después el sargento piloto recordará el epílogo de una de las numerosísimas misiones en las que participó en el transcurso del conflicto mundial. (Arch. Fam. Tola. Informe Romersa, 1963: 4)

Su brillante actuación le valdría la segunda Medalla de Plata al Valor Militar, justificada de la siguiente manera: “Piloto de combate, durante los muchos meses que permaneció en el frente demostró poseer en sumo grado valor, abnegación, sentido del deber y pericia en el vuelo, habilidades que jamás le abandonaron en sus más de 400 vuelos de guerra. Como escolta en un aparato de reconocimiento consiguió, en colaboración con este, liberarlo de una aeronave enemiga que cayó abatida. Cielo del Trentino, 15 de enero de 1918”.

El sucesivo día 15 consiguió la segunda Distinción solemne por la forma agresiva y brillante en la que había contribuido a defender desde una nube de cazas adversarios a una formación de Caproni enviada para bombardear Arsìe: Del Alto Mando – Coronel Riccardo Moizo “Por el servicio de escolta prestado, con otros pilotos de combate, a nuestros Caproni en la acción de bombardeo del Arsìe el día 15 de enero de 1918 y por el perfecto orden demostrado al liberar a los Caproni de los numerosos ataques de aviones enemigos, demostrando claramente una firme disciplina y un decidido espíritu agresivo”. (Arch. Fam. Tola. Informe Romersa, 1963: 4)

¹⁴ El Ansaldo S.V.A. 5 era un biplano monomotor monoplaza de reconocimiento de diseño italiano. Nacido como avión de combate, resultó ser un excelente incursor apto para labores de reconocimiento avanzado y armado. Se hizo famoso en el vuelo sobre Viena realizado el 9 agosto de 1918 por 11 aeronaves de la 87ª Escuadrilla “Serenissima” en la que participó el Comandante Gabriele D’Annunzio.

8. La Batalla de los Tres Montes

A finales de mes, la Escuadrilla participó activamente en la Batalla de los Tres Montes, en el Altiplano de Asiago. Se confirió una nueva distinción a la 71ª Escuadrilla por el eficaz apoyo prestado por todos los pilotos del destacamento a las operaciones ofensivas italianas para la reconquista del Col del Rosso, del Monte Valbella y del Col D'Echele. (AUSMA. D.S. 71ª S.C.)

Tola participó en las acciones con su usual entusiasmo, quizá consciente de que, una vez más en primera línea, se batían los regimientos 151º y 152º de la Brigada Sassari, valerosa unidad del Real Ejército compuesta en buena medida por reclutas procedentes de Cerdeña, que operaba dentro de la 33ª División bajo el mando del General Carlo Sanna, también de origen sardo, el mítico Babbu Mannu de los soldados de infantería sardos¹⁵. Orgulloso de sus orígenes isleños, había elegido como distintivo personal los colores blanco y rojo de las divisas de “Sassari”, que había ordenado pintar en el fuselaje de su amado SPAD 140 hp. Por lo demás, sus proezas eran ya bien conocidas por los “Sassarini”, hasta tal punto que, en cada aeronave que sobrevolaba sus líneas, tenían la esperanza de reconocer el suyo, el de “Cicito”, como se le llamaba cariñosamente. (Entrevista a Tullio Tola, 2006)

Los meses sucesivos trascurrieron entre arduas misiones de guerra y largos periodos de inactividad a causa del mal tiempo persistente. El 10 de mayo, después de las fuertes lluvias, el campo de Sovizzo, impenetrable, fue abandonado por la Escuadrilla, que se trasladó al campo de Castelgomberto. (AUSMA. D.S. 71ª S.C.)

A finales de junio, la fuerza aérea de la 71ª estaba compuesta por la 12 SPAD y 3 Hanriot¹⁶, dos de los cuales estaban equipados para vuelos nocturnos. Durante todo el verano, la formación estuvo destacada en travesías, ametrallamientos y bombardeos con bombas incendiarias a baja altura. En el mes de octubre, la unidad volvió a desplegarse en el campo de Gazzo, entrando a formar parte de la Masa de Combate. Sus aviones, pese a sufrir pérdidas, se prodigaron sin descanso hasta el 4 de noviembre de 1918, día del armisticio, contribuyendo en gran medida al fin victorioso de las hostilidades en el frente italiano.

9. El epílogo

Después de 26 meses desplegado con la 71ª Escuadrilla, la guerra terminó también para el Sargento Tola. Desde el anterior mes de septiembre había sido trasladado al campo escuela de Busto Arsizio como piloto instructor, evidente reconocimiento de su valor por parte de los Mandos. (Arch. Fam. Tola. Hoja de Servicio 1918)

En el transcurso del conflicto había participado en más de 400 misiones de guerra, librando 15 combates contra las aeronaves adversarias, volando al lado de los más valientes pilotos y de los mejores técnicos de la emergente Aviación Militar Italiana. Además de las Medallas de Plata al Valor y de las Distinciones Solemnes, consiguió también la Cruz de Guerra, la Cruz de Caballero de la Corona de Italia. Finalmente ingresó en el escalafón en el 1º y en el 2º concurso del premio “Cacciatori del Cielo”

¹⁵ *Babbu Mannu* en sardo significa Gran Padre. Este era el popular sobrenombre con el que los soldados de infantería de la Brigada Sassari conocían al General de la División Caro Sanna, debido a sus cualidades humanas nada habituales. El alto oficial se dirigía a menudo a los humildes soldados de infantería en lengua sarda y así conseguía acortar las distancias que el rango y la preparación militar parecían imponerles.

¹⁶ El Hanriot HD.1 era un biplano monomotor monoplace de combate de diseño francés. Muy apreciado entre los pilotos, lo fabricó la Macchi de Varese bajo licencia, llegando a producir hasta 831 ejemplares. La aeronave protagonizó la batalla aérea de Istrana el 26 de diciembre de 1917, cuando fueron abatidas 12 aeronaves adversarias sin que hubiera que lamentar ninguna pérdida en la parte italiana.

(“Cazadores del Cielo”), creado por la Empresa de Neumáticos Pirelli para los aviadores que hubiesen abatido el mayor número de aeronaves enemigas, donde ganó una medalla de oro con un lema de Gabriele D’Annunzio (S.A. 1918. Nel Cielo).

En marzo de 1919, Tola regresó a Cerdeña, donde se le asignó al Destacamento Experimental de Comunicaciones Aéreas de Cagliari. (Arch. Fam. Tola. Hoja de Servicio 1918). No obstante, debido también a las secuelas de un grave accidente de vuelo, a finales de ese mismo año abandonó definitivamente la aviación. Algunos años después se alistó en el Arma de Carabineros, donde tuvo la oportunidad de labrarse una larga y respetable carrera. En el olvido, falleció en Florencia el 10 de septiembre de 1964, regresando a aquellos cielos que no dejó de amar en toda su vida.

10. Los Tola de Argentina, Cerdeña y Toscana

En Argentina todavía hoy en día residen los numerosos familiares del aviador de Silanus. Se trata de los descendientes de los hermanos, Attilio y Silvio. Armando, hijo de este último, emprendió también la carrera aeronáutica, convirtiéndose en uno de los pilotos comerciales más brillantes y conocidos de Argentina. Fallecido en 2002, a su memoria, aún rodeada por un aura de leyenda a causa de sus hazañas en la pionera aviación civil argentina, está dedicado hoy en día el aeropuerto internacional de El Calafate ubicado en la Patagonia meridional. (Bellini, 2010) Nieta de Silvio es también la Soprano Virginia Tola, que reside en Santo Tomé, provincia de Santa Fe. Expresión del bel canto argentino, se exhibió en los teatros de todo el mundo con los artistas más famosos y aclamados, entre los que se encuentra Plácido Domingo.

En Silanus, Cerdeña, residen hoy en día los hijos de los otros dos hermanos de “Cicito”, Giuseppe y Salvatore. Se trata respectivamente de Giovanni Battista, Francesca y Giovanna. En 1999, gracias a la intensa preocupación de la administración municipal del laborioso centro nuorese por la memoria de Francisco Tola, se le dedicaron las instalaciones de la Escuela Media Estatal.

El hijo, Tullio, apasionado guardián de las memorias paternas, falleció en Florencia en 2010. En la capital toscana viven hoy en día su mujer Rossana, con los hijos Francesco y Paolo.

Bibliografía

- ALEGI, Gregory (2014): *La Storia dell’Aeronautica Militare - La nascita*. Roma: Aviator Edizioni.
- APOSTOLO, Giorgio / BIGNOZZI, Giorgio (1973): *Storia dell’Aviazione. Profili di aerei militari della Prima Guerra Mondiale*. Milán: Fratelli Fabbri Editori.
- BELLINI, Oscar (2010): *Alas Del Sur. Aeropuerto Internacional de El Calafate Comandante Armando Tola*. Buenos Aires: Rumbo 180.
- CAVIGLIOLI, Riccardo (1934): *L’aviazione Austro Ungarica sulla fronte italiana 1915 – 1918*. Milán: Castiglioni & Archenti.
- CHANT, Christopher (2002): *Austro-Hungarian Aces of World War I*. Londres: Osprey Publishing.
- DI MARTINO, Basilio (2011): *L’aviazione italiana nella Grande Guerra*. Milán: Mursia.
- DI MARTINO, Basilio (2012): *L’aviazione italiana a Caporetto*. Údine: Paolo Gaspari Editore.

- DI MARTINO, Basilio (2013): *L'aviazione italiana e il bombardamento aereo nella Grande Guerra*. Roma: Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica.
- DI MARTINO, Basilio (2014): “L'Aviazione Italiana nella Grande Guerra”. En *Storia Militare* n° 250. Parma: Ermanno Albertelli Editore, pp. 20-21.
- GENTILLI, Roberto, VARRIALE, Paolo (1999): *I Reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra*. Roma: Aeronautica Militare Ufficio Storico.
- HAUKE, Erwin (1988): *Die Flugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppe und Seeflieger, 1914-1918*. Graz: H. Weishaupt.
- LAZZATI Giulio (1975): *Stormi d'Italia. Storia dell'Aviazione Militare Italiana*. Milán: Mursia.
- LUSSU, Emilio (1951): “La Brigata Sassari e il Partito Sardo d'Azione”. En CALAMANDREI, Piero: *Il Ponte. Revista mensual de política y literatura. La Sardegna* (Florenca: La Nuova Italia), pp. 1076 y ss.
- MENICHETTI, Alberto (2011): “Ex Combattenti dell'aria. Il distintivo degli ex piloti aviatori in guerra”. En *Uniformi e Armi* n° 182. (Parma: Ermanno Albertelli Editore), pp. 64-66.
- MONTEVERDE, Alberto (2005): “Zaino in spalla e moschetto a tracolla. La cultura materiale nel primo conflitto mondiale. Musei e Militaria fra Sardegna ed Europa”. In PES, Erica (a cura di), *Corpi Liberi. Omaggio al Professor Lorenzo del Piano*. Oristano: S'Alvure.
- MONTEVERDE, Alberto (1998): *Trincee. I Sardi nella Grande Guerra*. Monastir: Askòs Edizioni.
- MONTEVERDE, Alberto (2000): *Trincee. I Sardi nella Grande Guerra*. Atti del Convegno Internazionale. Monastir: Askòs Edizioni.
- SCARONI, Silvio (1934): *Battaglie nel cielo*. Milán: Arnoldo Mondadori Editore.
- SCLERANDI, Bernardo (1980): *Aviazione 1900 – 1918. Parte Prima*. Milán: Curcio Periodici.
- SCLERANDI, Bernardo (1980): *Aviazione 1900 – 1918. Parte Seconda*. Milán: Curcio Periodici.
- SCOLÈ, Pierluigi (2014): “I morti”. En LABANCA, Nicola: *Dizionario storico della Prima Guerra Mondiale*. Bari: Laterza.
- VARRIALE, Paolo (2011): *Gli assi italiani della Grande Guerra*. Pordenone: Libreria Editrice Goriziana.
- VIOTTI Andrea (1994): *L'uniforme Grigioverde. 1909 – 1918*. Roma: Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito.
- ZARCONI, Antonino / GIARDINI, Fabrizio, MONTEVERDE, Alberto (2008): *Dalla Grande Guerra a una Grande Forza*. Roma: Edizioni Litos, in collaborazione con Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito.

Archivos

- Archivo Oficina Histórica del Estado Mayor de Aeronáutica (AUSMA), Diario Históric (D.S.) de la 71ª Escuadrilla de Combate (S.C.), Fascículo nº 14.
- Archivo de la Familia Tola (Arch. Fam. Tola). Informe a Luigi Romersa del 10 de julio de 1963.
- Archivo de la Familia Tola (Arch. Fam. Tola). Hoja de servicio del Sargento Piloto Francesco Tola 1918.
- Ministerio de Guerra, Registro de Oro de los Militares Caídos en la Guerra Nacional 1915-18, Volumen XIX - Cerdeña.

- Testimonio narrado por Francesco Tola al hijo Tullio y transmitido por este al autor en el transcurso de una entrevista realizada en Florencia, el 2 de febrero de 2006.

Publicaciones periódicas

- Sin Autor (S.A.) (1917): “Le Aquile vittoriose”. En *Il Secolo Illustrato. (Lo Sport Illustrato e la Guerra)* n° 24, pp. 908 – 909.
- Sin Autor S.A. (1919): “Per la Patria. Elenco ufficiale illustrato dei premiati al Valor Militare per la campagna di guerra 1915, 16, 17, 18”. En *Il Secolo Illustrato. (Lo Sport Illustrato e la Guerra)* n° 4, p. 3.
- Sin Autor S.A. (1918): “Il Secondo Premio Cacciatori del cielo”. En *Nel Cielo. Revista Quincenal del Secolo Illustrato* n. 10.
- Sin Autor S.A. (1919): “Il Secondo Premio Cacciatori del cielo”. En *Nel Cielo. Revista Quincenal del Secolo Illustrato* n. 13.

Documentos de Internet

- Asociación de Cultura Aeronáutica Il Circolo del 72 (2015): “Il Campo di Villaverla”. En http://www.ilfrontedelcielo.it/files_12/121_24_villaverla.htm (20 maggio 2016).

Apéndice Iconográfico y Documental



Figura 1 - El Sargento Piloto Francesco "Cicito" Tola.
En la manga de la cazadora puede verse la licencia de piloto. (Arch. Familia Tola).



Figura 2 – El Sargento Tola, el segundo por la izquierda, entre sus compañeros de armas en 1916, durante el periodo transcurrido en la Escuela de Vuelo de Mirafiori en Turín. (Arch. Familia Tola).



Figura 3 – La licencia de Piloto Aviador obtenida por Tola el 22 de enero de 1916. (Arch. Familia Tola).



Figura 4 – La licencia de Piloto Militar con fecha de 16 de febrero de 1916. (Arch. Familia Tola).

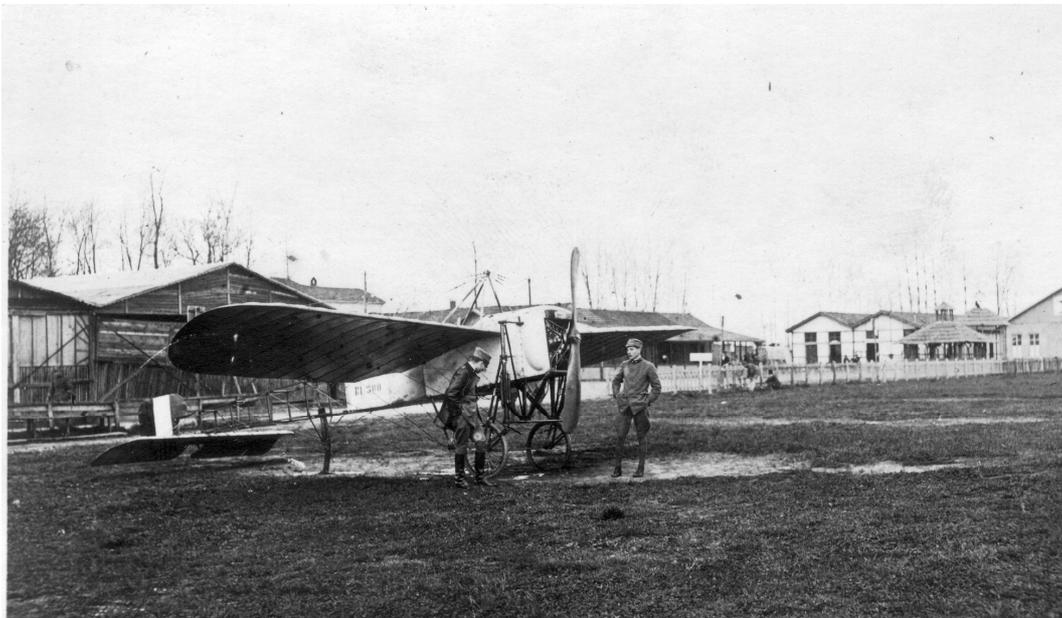


Figura 5 – El Blériot XI 80 hp en el que Tola obtuvo la licencia de Piloto Aviador. (Arch. Familia Tola).



Figura 6 – Aeronaves Nieuport 11 “Bébé”, Nieuport 17 “Super Bébé” y Farman MF.11 pertenecientes a la 71ª Escuadrilla, desplegadas en 1917 en el campo de Villaverla. (Arch. Familia Tola).



Figura 7 – El personal de la 71ª Escuadrilla fotografiado en un momento de ocio en el campo de Villaverla en 1917. A sus espaldas se reconoce uno de los hangares para el mantenimiento de las aeronaves. (Arch. Familia Tola).



Figura 8 – Tola fotografiado al lado de su Nieuport 17 en el campo de Villaverla en 1917. Iba armado con una ametralladora Vickers del calibre 7,7 montada en un fuselaje combinado con un dispositivo de sincronización que permitía disparar a través del disco de la hélice. (Arch. Familia Tola).

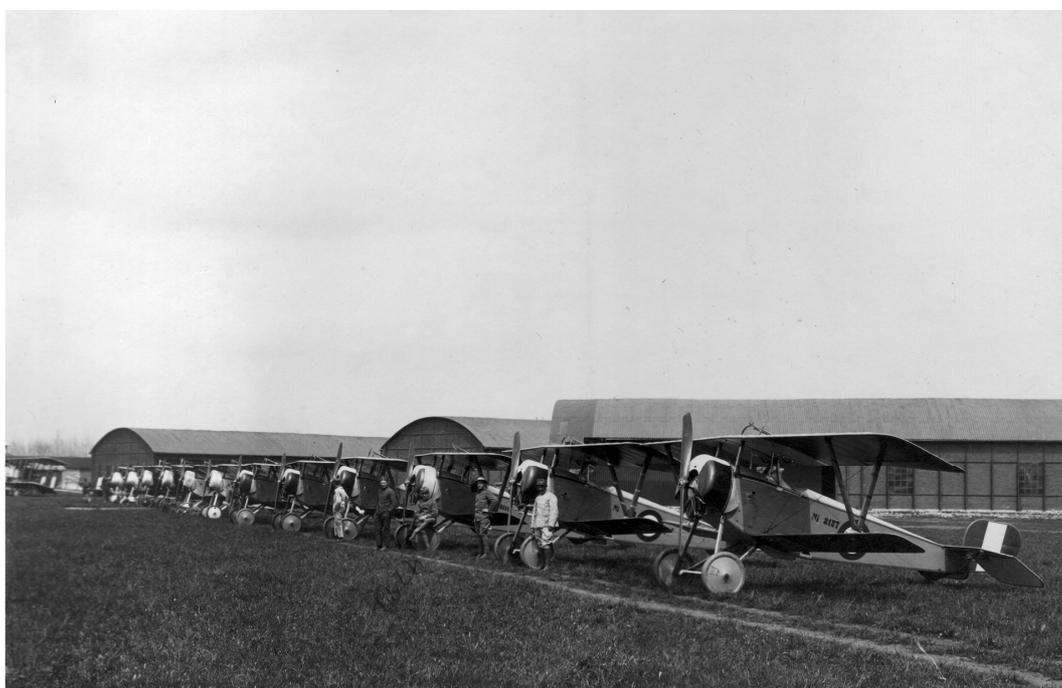


Figura 9 – Despliegue de Nieuport 11 “Bébé” en el campo de Villaverla en 1917. Cabe destacar que el segundo piloto por la derecha que lleva el casco de plumas de los Bersaglieri, claramente su especialidad original antes de conseguir la Licencia de Piloto Militar. (Arch. Familia Tola).

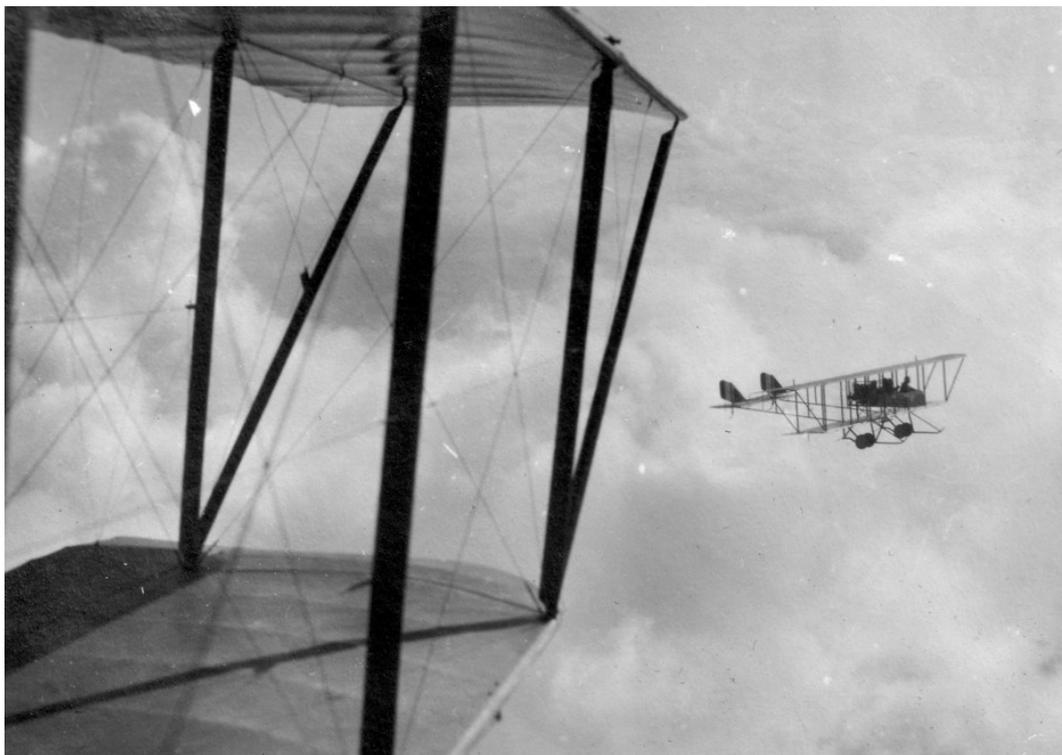


Figura 10 - Vuelo de escolta a un Farman MF.11 por el cielo del Altiplano de Asiago en 1917. (Arch. Familia Tola).



Figura 11 – Una imagen del piloto de Silanus frente a su Nieuport 17 en el campo de Villaverla en 1917. (Arch. Familia Tola).



Figura 12 - Tola a bordo de su SPAD S.VII en el campo de Sovizzo, en el invierno de 1918.
(Arch. Familia Tola).



13 - Poco antes de despegar desde el Campo de Sovizzo para una misión de guerra. (Arch. Familia Tola).

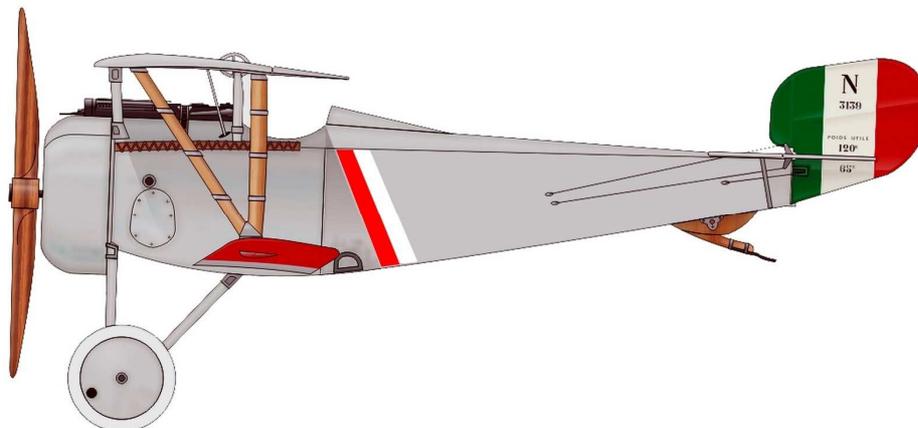


Figura 14 – Perfil del Nieuport 17 “Super Bébé” de Tola. Cabe observar los colores rojo y blanco de las insignias de rango de la brigada Sassari pintados en el fuselaje.



Figura 15 – Perfil de un L'Hansa - Brandenburg D1 en servicio en la Kaiserliche und Königliche Luftfahrtruppen. (De Bernardo Sclerandi (1980): “Aviazione 1900 – 1918. Parte Seconda”).



Figura 16 - El típico uniforme de vuelo de un piloto italiano en la Primera Guerra Mundial.
(De Andrea Viotti (1994) "L'uniforme Grigioverde. 1909 - 1918).

PER LA PATRIA

ELENCO UFFICIALE ILLUSTRATO

DEI PREMIATI AL VALORE MILITARE PER LA CAMPAGNA DI GUERRA 1915-16-17-18

Medaglia d'argento



Fornagiari Guglielmo
da Lizzano in Belvedere
sergente maggiore pilota ariat.

Pilota da caccia, tenace ed entusiasta del suo servizio, compì numerosi voli, dimostrando sempre abilità e grande sprezzo del pericolo. Il 27 agosto 1917 affrontò tre apparecchi contrattaccati da vicino dagli altri, lo abbatté dopo lungo e vivace combattimento. — Cielo dell'altopiano di Bainsizza, 25 agosto 1917.

Il sergente pilota Fornagiari ha poi un'altra medaglia d'argento al valore perchè: Pilote addetto ad una squadriglia da caccia, sostenne, con eccezionale valore e magnifica perizia, numerosi combattimenti. Il 2 ottobre 1917, sul Polmeleck, attacca ed in violento combattimento abbatté un velivolo nemico da ricognizione. Il 26 dicembre, durante una pericolosa incursione nemica su di un nostro campo di aviazione, levatosi tra i primi in volo, attacca, ed in collaborazione ad altro pilota della squadriglia, abbatté due avversari entro le nostre linee, dando nuova prova delle sue mirabili qualità di pilota da caccia. — Cielo dell'Isarco e di Piave, 2 ottobre-26 dicembre 1917.



Ponti Giuseppe
da Tradiac
sergente pilota

Ottimo pilota d'aeroplano, costante esempio di ardimento e di alto sentimento del dovere, compiva numerosi bombardamenti diurni e notturni; talvolta in condizioni atmosferiche avverse torcendo con l'apparecchio gravemente colpito. Attaccato da velivoli nemici validamente li respingeva. — Cielo del Trentino e del Piave, gennaio-agosto 1918.



Clerici Vittorio
da Novara
tenente dei mitraglieri

Comandante d'una compagnia mitragliatrici con grande sprezzo del pericolo e superando gravi ostacoli, conduceva con perizia e valore mirabili le proprie sezioni all'attacco di una forte posizione, contribuendo brillantemente alla conquista della stessa, finché rimasto ferito dovette forzatamente abbandonare il suo posto di combattimento. — Zenson di Piave, 14 novem. 1917.



Gandini Riccardo
da San Giorgio Piacentino
soldato di fanteria

Ciclista al comando del battaglione, sotto il furioso tiro dell'artiglieria e fucileria nemiche, recitava incessantemente ordini ed avvisi ai comandi in linea, dando prova di grande serenità e sprezzo del pericolo, ed incitando i compagni ovunque egli si recava. — Flondar, 25 maggio 1917.



Tola Francesco
da Silanus (Sassa) i
sergente pilota

Brillante pilota d'aeroplano addetto ad una squadriglia da caccia, dopo numerosi voli di crociera e di montagna, con sereno sprezzo di ogni pericolo, sostenuti vari combattimenti, dando prova di grande perizia, aviatore e sangue freddo, affrontava con altri apparecchi della stessa squadriglia un potente e ben armato velivolo nemico, concorrendo col fuoco nella propria mitragliatrice a determinarne la caduta in fiamme. — Cielo Forte di Luserna (Trentino), 24 agosto 1917.



Zappelli Carlo
capitano di artiglieria

Durante il combattimento, essendo rimasto sepolto in batteria fra i rottami dell'appostamento dei telefoni, colpito in pieno da una granata nemica di medio calibro, non appena dissepelito con alto sentimento del dovere personalmente provvedeva all'impianto di nuove comunicazioni, mantenendo inalterata l'efficienza della batteria sotto il fuoco violento della artiglieria avversaria. — Villanova di Parna, 15 novembre 1915.



Albanese Adelchi
da Mignano (Caserta)
sottotenente di fanteria

Si spingeva arditamente sotto i reticolati nemici, benché contuso per il vicino scoppio di una granata, batteva, primo, dalla trincea, penetrando in una dolina occupata dall'avversario e catturando molti prigionieri. Ferito, era costretto a lasciare il suo posto. — Segeti, 29 ottobre, 1 novembre 1916.



Baglioni Antonio
da Montriggiasco
sottotenente dei bersaglieri

In vari giorni di azioni prelevava l'opera sua con encomiabile assiduità ai feriti e con grande sprezzo del pericolo si portava sulla linea di fuoco per dirigere il servizio di sgombrò e prestare loro le prime cure. — Monte Semmer Ossinca-Ossedrik, 19-22 agosto 1917.



Nicelli Giovanni
da Lugagnano Val d'Arda
sergente pilota

Audacissimo pilota da caccia, si è distinto per tenace e ardito spirito offensivo, compiendo numerosi voli di guerra e sostenendo accaniti combattimenti aerei. Durante l'azione offensiva del gennaio sugli altipiani, ha contribuito con particolare efficacia, alla difesa dei nostri apparecchi da ricognizione ed ha costretto più volte gli avversari a rientrare nelle loro file. In un violento combattimento aereo, ne abbatté uno nei pressi di Col d'Echele; riportando la sua settima vittoria aerea. — Cielo dell'altipiano di Asiago, 30 gennaio 1918.



De Briganti Giovanni
da Firenze
tenente pilota

Pilota d'aeroplano addetto ad una squadriglia da caccia, si è sempre dimostrato abilissimo, infaticabile ed audace. Si è distinto in numerose e lontane ricognizioni portando felicemente a compimento malgrado l'intenso fuoco delle batterie antiaeree e gli attacchi degli apparecchi da caccia nemici. Il 10 agosto dopo una lunga e difficile lotta, determinava la caduta di un apparecchio da caccia avversario nei pressi di Voisizza. — Cielo di Adelsberg, maggio 1917 - Cielo di Voisizza, agosto 1917.



Pisani Felice
da San Vito
soldato dei mitraglieri

Slanciatosi insieme alla prima ondata all'assalto di una linea nemica, con mirabile coraggio penetrava in una caverna e vi faceva prigioniero un maggiore avversario col personale addetto. — Castagnevizza, 21 ottobre 1917.



Vimercati Giovanni
da Milano
tenente di artiglieria

Comandante di un pezzo di una batteria sulla linea di fuoco della fanteria, ferito ad un piede nelle prime ore antimeridiane, non appena medicato in prossimità del pezzo, riprendeva il servizio e continuava fino al termine dell'azione.

ANNO VII. - N. 4. - Il Secolo Illustrato (Lo Sport Illustrato e la Guerra) - Puntata LXXVII. 111

Figura 19 - Página de la revista "Il Secolo Illustrato" que recoge la relación de premiados al Valor Militar. Francesco Tola se encuentra en el centro. (Sin Autores (S.A.) (1919): "Per la Patria." En Il Secolo Illustrato).



Tola Francesco

da Silanus (Sassari)

sergente pilota

Brillante pilota d'aeroplano addetto ad una squadriglia da caccia, dopo numerosi voli di crociera e di montagna, con sereno sprezzo di ogni pericolo, sostenuti vari combattimenti, dando prova di grande perizia aviatoria e sangue freddo, affrontava con altri apparecchi della stessa squadriglia un potente e ben armato velivolo nemico, concorrendo col fuoco della propria mitragliatrice a determinarne la caduta in fiamme. — Cielo Forte di Luserna (Trentino), 24 agosto 1917.

Figura 20 - Las razones de la segunda Medalla de Plata otorgada a Tola, publicada en la revista "Il Secolo Illustrato". (Sin Autores (S.A.) (1919): "Per la Patria". En *Il Secolo Illustrato*).



Figura 21 - Un retrato de los años 30 del siglo XX del Mariscal Tola, ya en activo en el Cuerpo de Carabineros. (Arch. Familia Tola).



Figura 22 – La familia de Silvio Tola en Puerto Deseado, provincia de Santa Cruz, en 1924. Casado con una ciudadana española, Silvio encontró trabajo en la construcción para la ejecución de importantes tramos ferroviarios, convirtiéndose en representante de la Ford en Argentina. Sentado en la mesa podemos reconocer a su hijo, Armando. (Arch. Familia Tola).



Figura 23 - El comandante Armando Tola a bordo de un DC3 comercial argentino, en el campo de vuelo de El Calafate a principios de los años 50 del siglo pasado. (Arch. Familia Tola).



Figura 24 - El Aeropuerto Internacional de El Calafate se encuentra en la Patagonia meridional, en la parte suroccidental de la provincia de Santa Cruz. Se trata de una escala especialmente importante para el sector turístico argentino ya que el glaciar Perito Moreno no se encuentra lejos.



Figura 25 – La estatua dedicada a Armando Tola presente en el aeropuerto de El Calafate dedicada a este. (Arch. Familia Tola).

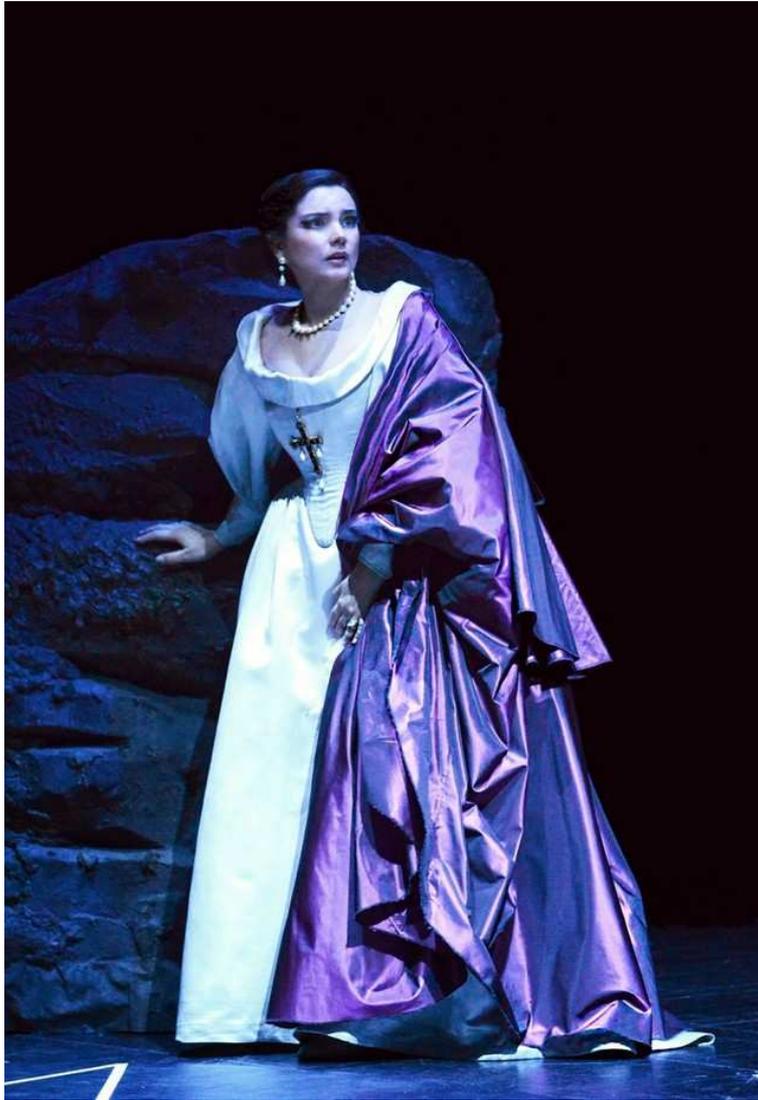


Figura 26 – La Soprano Virginia Tola. (Arch. Familia Tola).

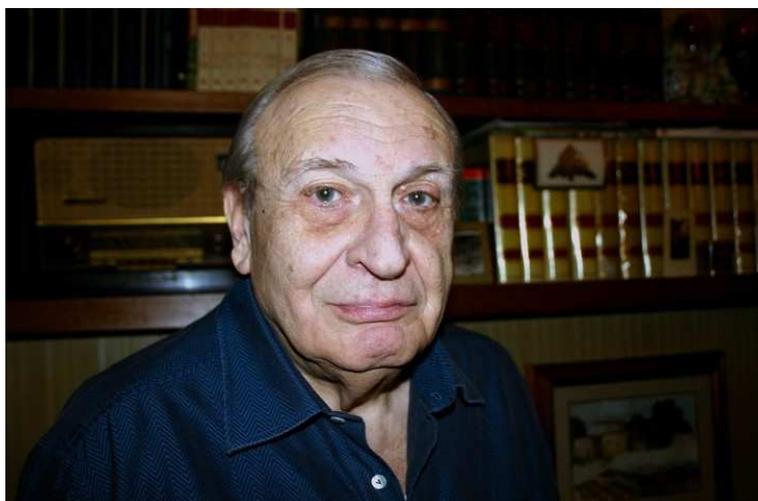


Figura 27 - El ingeniero Tullio Tola, hijo del Sargento Tola de Silanus. (Foto A. Monteverde).



Figura 28



Figura 29



Figura 30

Pies de Figuras 28,29 y 30

Figura 28 - La cazadora de vuelo que llevaba el Sargento Tola en los años de guerra, hoy custodiada por la familia Tola. Se trata del modelo del uniforme reglamentario que se entregaba a los pilotos italianos confeccionado en piel negra y forrado con pelo negro en el cuello y piel de borrego blanca en el cuerpo.

Figura 29 - Las condecoraciones de Tola. A la izquierda, se distinguen las dos Medallas de Plata al Valor Militar. En la parte superior, el Distintivo de los antiguos Pilotos de Aviones de Guerra del Ejército Real, establecido mediante la Circular nº 521 publicada en el Boletín Militar con fecha 27 de julio de 1938.

Figura 30 - La valiosa documentación fotográfica que conserva la familia Tola está compuesta por dos álbumes. Uno es de pequeño tamaño. El otro, de formato grande (cm 47 x 33,50), contiene 108 fotografías de varias dimensiones impresas en papel tratado con una solución de gelatina sensibilizada con sales de plata que se aplica sobre veinte folios de cartón negro.