

IL RACCONTO DEL LUNEDI

L'uomo e il gufo

di THEODOR PRAT

L'uomo aspettava al buio dietro il gruppo delle piante. Sedeva su una cassa vuota di frutta e aveva spostato la doppietta ch'era appesa alla sua caviglia. Il fucile era pesante. Non era ancora sorta l'alba. Ad un tratto, l'uomo udì un suono, morbido e profondo, lievemente interrogativo. «Uuuuh, uuuuh...» arrivava attraverso la notte.

Il grido del gufo fece sussultare l'uomo il quale, però, si impose subito la calma. Sentiva di poterlo uccidere, sebbene con qualche sforzo. Non poteva mancarlo. Era un gufo grosso, con due ciuffi di piume piantati sopra gli occhi come due corni.

Dietro la cassa, nel recinto dei polli, i galli cominciarono a cantare. Poi, indaffarati, conducevano le galli...



Il fucile gli cadde dalle mani...

ne all'abbieverato e verso il mangime. Il gufo conosceva l'ora esatta in cui avveniva tutto questo: era l'ora della luce più bassa, e ne approfittava per piombare sulla preda ed impossessarsene.

L'uomo ad un tratto avvertì con l'istinto l'avvicinarsi del gufo. Sentì qualcosa che passava sulla sua testa, si girò lentamente sulla cassella della frutta, puntò la doppietta — la «sicurezza» non c'era —, il colpo partì. Dapprima egli temette d'aver sbagliato il colpo perché non ebbe la percezione del tonfo sordo del corpo che cadeva a terra. Poi, sentì un rumore vago, come colpi attutiti, era l'ala che batteva contro terra, un uccello che tentava invano di volare.

L'uomo e il gufo si guardarono l'un l'altro con odio: nel petto dell'uomo si mescolavano odio e gioia, perché egli sapeva che stava per appagare la sua vendetta.

«Guardati — esclamò l'uomo —, guardati come sei ridotto!», e rise forte.

Il gufo allungò il collo verso di lui e assalì furiosamente i pesanti stivali di cuoio del suo nemico col becco ricurvo e forte.

«Ah sì, eh?», e l'uomo prese selvaggiamente a calci l'animale che rotolò su se stesso e infine, imbracciò di nuovo il fucile e lo puntò contro il gufo, osservando quegli occhi gialli che lo guardavano con odio implacabile. Ma ebbe, poi, un altro pensiero e abbassò il fucile: avrebbe fatto soffrire il gufo per molte settimane prima d'ammazzarlo; anche il gufo aveva fatto soffrire l'uomo a lungo, e questi si voleva, ora, vendicare. Quindi si chinò, prese il gufo, lo chiuse in una gabbia e tornò.

Dapprincipio non capì cosa...

era successo. Oltre al rumore dello sparare sentì un altro colpo. Qualcosa lo aveva urtato al petto tanto forte da fargli fare due passi indietro mentre il fucile gli cadeva dalle mani.

L'uomo si toccò con una mano il petto. Le sue dita si ritrassero bagnate e rosse. Allora si rese conto del colpo tremendo e sentì un dolore acuto.

Prima che calasse su di lui la nebbia finale era ancora tanto cosciente da capire quello che era successo. La pallottola era finita sulla pesante lamiera di ferro che chiudeva la gabbia, ed era rimbalzata colpendolo al petto. Oltre a tutto aveva sbagliato la mira e non aveva colpito il gufo. Infine la pallottola, tornando verso di lui, aveva tagliato in due il filo di ferro della gabbia.

Il gufo aveva trovato un passaggio.

Il gufo fece una volta «Uuuuh, uuuuh...», non ricevette risposta e volò via.

(Traduzione di T. B.)

era successo. Oltre al rumore dello sparare sentì un altro colpo. Qualcosa lo aveva urtato al petto tanto forte da fargli fare due passi indietro mentre il fucile gli cadeva dalle mani.

L'uomo si toccò con una mano il petto. Le sue dita si ritrassero bagnate e rosse. Allora si rese conto del colpo tremendo e sentì un dolore acuto.

Prima che calasse su di lui la nebbia finale era ancora tanto cosciente da capire quello che era successo. La pallottola era finita sulla pesante lamiera di ferro che chiudeva la gabbia, ed era rimbalzata colpendolo al petto. Oltre a tutto aveva sbagliato la mira e non aveva colpito il gufo. Infine la pallottola, tornando verso di lui, aveva tagliato in due il filo di ferro della gabbia.

Ultima risorsa



Perché non torniamo dicendo che abbiamo lasciato il rubinetto del gas aperto?

UN PRODOTTO DI VIVISSIMA ATTUALITÀ

Le vie del petrolio attraversano il mondo

Il primo oleodotto fu costruito nel 1865 - Migliaia di chilometri di tubi di acciaio per il trasporto - Canalizzazione del Medio Oriente

Il petrolio, di viva attualità in questi giorni, è, come combustibile e come medicinale, conosciuto da tempi remotissimi. Sembra che Noè spalmasse di bitume la sua Arca e nelle rovine di Eridani Caldei, la terra da dove partì Abramo, si scoprirono condutture per l'acqua che non hanno meno di cinquantamila anni, anch'esse bituminate con l'asfalto.

Gli antichi persiani, invece, usavano l'asfalto per mantenere acceso il fuoco perpetuo nei templi di Zoroastro nel paese di Babilonia. E da quel tempo, questo prossimo parente degli oli pesanti in sostituzione della calce. Ancora oggi, nella sala dove venne adoperato, si possono vedere le impronte digitali degli antichi muratori, come fossero fatte di fresco.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

Verme mostruoso

Venti anni più tardi migliaia di chilometri di tubi di acciaio, interrati e poco più di un metro di profondità, s'irradavano attraverso i territori di molti Paesi, risolvendo egregiamente l'annoso problema.

Oggi il prodotto grezzo è convogliato direttamente dai giacimenti alle raffinerie e da queste ai diversi centri di smistamento e di consumo superando agevolmente distanze e difficoltà in un tempo insormontabile.

Studi, riunioni, discussioni, sopralluoghi in Paesi e regioni di lingua diversa, predono la costruzione di un oleodotto.

Dirigenti esperti, tecnici specializzati, ingegneri e chimici profondano ogni loro energia per perfezionare e avere dal materiale da impiegare un rendimento sempre maggiore.

Mastodontiche carte geografiche mostrano i territori che il verme mostruoso deve attraversare e sulle quali vengono tracciate le varie

«rotte» della futura tubazione sottomarina. L'ausilio delle riprese fotografiche aeree, un'accurata organizzazione, la totale meccanizzazione dei trasporti e l'ottimo lavoro d'opera permettono di ottenere risultati impensabili nella rapidità con la quale l'opera viene condotta a compimento, sia in tutti gli altri settori di lavoro fino ai più piccoli, insignificanti dettagli concernenti la rifinitura e la manutenzione periodica.

Trattori speciali

Speciali trattori, parte ultimo del progresso meccanico, nel 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

L'origine dell'estrazione del petrolio modernamente intesa risale al 1859 quando presso Titusville venne iniziata la perforazione del primo pozzo di petrolio con armature metalliche a mano a mano che l'uso di questo nuovo combustibile si diffondeva, aumentandone di conseguenza la produzione, crescevano le difficoltà per trasportare il prodotto da un punto all'altro. Alti i costi di mezzi adeguati si sopero, in un primo tempo, con barili e recipienti di vetro o di cuoio, poi, quando verso la fine del secolo scorso fu inventato il motore a scoppio azionato a benzina, che pose a disposizione dell'industria petrolifera un campo di consumo pressoché illimitato — si rese indispensabile adibire al trasporto del petrolio i carri cisterna e quelli serbatoio, ma ben presto anche questi ultimi si rivelarono inadatti al compito. Si giunse così al 1865, epoca in cui un certo Van Syde ideò e costruì il primo oleodotto in acciaio lungo quattro miglia e mezzo. Tale sistema di congegna, che consisteva in un tubo di ferro, era di semplice struttura e si diffuse rapidamente sia in America che in Europa.

INCONTRO A ROMA CON IL REGISTA DELLA "PUTAINE RESPECTUEUSE,"

Pagliero tornerà a lavorare in Italia

La carriera dell'interprete di "Roma città aperta", - I film girati in Francia - Un coraggioso atto di accusa contro il razzismo USA

Stavamo sorbendo il caffè in un bar di Piazza del Popolo quando, vicino a noi, notammo un uomo dal volto segnato ed intelligente e dall'espressione seria, quasi triste. Teneva un bicchiere in mano e gli occhi fissi. Quel viso ci era ben noto, ma dove l'avevamo visto? Ci balenarono ben presto alla mente certe indimenticabili immagini di Roma città aperta e riguardammo quel signore che ci sedeva accanto. Ma certo, era Marcello Pagliero, interprete, accanto ad Anna Magnani e Aldo Fabrizi, del grande film di Roberto Rossellini, nel personaggio dello ingegnere comunista.

In questi giorni, dopo la presentazione a Venezia del film da questo lato, invece in

piuttosto, parlato di lui come regista. Sotto questa veste il pubblico italiano non conosce quasi Marcello Pagliero. Eppure quando egli creò il vigoroso personaggio di Roma città aperta aveva dietro di sé una lunga esperienza di tecnico e di aiuto». Direste, poco dopo, un modesto, ma gustoso film dal titolo Roma città libera, che stranamente, in Italia, ha avuto pochissima fortuna. Poi nel '47 fu chiamato in Francia ad interpretare due film: Les jeux sont faits e Dedé d'An-

costel, ad un certo punto, mi ha detto: «Guardi, Pagliero, che nella realtà le cose vanno assai peggio. Quel negro non avrebbe fatto due passi senza essere linciato». Così pure altri americani che hanno visto il film a Venezia, non lo hanno ritenuto affatto offensivo nei loro confronti. Che in America esista il razzismo è cosa pacifica, tanto che in Francia la stampa di destra, come ad esempio Le Figaro, non si è nemmeno sognata di attaccare il film da questo lato. Invece in

— E' veramente un film creato in stato di grazia ed il personaggio è riuscitissimo. Però, generalmente, non mi piace far l'attore.

— Come mai — gli chiediamo — i giornali la chiamano Marcel Pagliero, anziché Marcello?

Progetti per il futuro

— Già, è quello che vorrei sapere anch'io. Contrariamente a quanto è stato detto, io non ho mai preso la cittadinanza francese, ed anzi ho posto sempre come condizione nei miei contratti di lavoro



Marcello Pagliero a Venezia insieme con Barbara Laage, eccellente interprete del suo film «La putaine respectueuse» presentato al Festival di Venezia.

vers, il produttore di questo ultimo film propose di dirigere un altro dal titolo Un homme marche dans la ville. Quindi nel 1950 egli diresse un film semplice e realistico, che venne presentato l'anno scorso a Venezia: Les amants de Bras Mort. Nel luglio scorso, infine, ha finito di girare La putaine respectueuse, che nei giorni scorsi a Venezia, come i lettori sanno, ha suscitato entusiastici consensi e acide critiche.

Con Pagliero è proprio questo il primo argomento che abbiamo.

— Il tema de La putaine respectueuse — gli chiediamo — l'appassionava tanto da momento che si è deciso a realizzarlo in Francia, un film di ambiente americano e con personaggi americani?

— Ho voluto dirigerlo — ci risponde Pagliero — perché m'interessava enormemente il problema del razzismo, contenuto nella commedia di Jean Paul Sartre. La realizzazione è stata piena di difficoltà, però ne sono soddisfatto. Credo che sia il mio film più impegnativo ed importante.

Le reazioni della stampa

— Che ne pensa dei commenti che il film ha suscitato in Italia? — gli domandiamo.

Sono rimasto amaramente meravigliato nel vedere tanta gente che si lamenta per questa stampa italiana, che ha reagito di fronte alla drammatica denuncia del razzismo e del fascismo negli Stati Uniti contenuta nel mio film. Tanto più che quando lo ho mostrato ad una ragazza americana, nativa di uno stato del Sud (dove la commedia ed il film sono ambientati),

— Beh, in queste cose, le dirò francamente, io non uso costruirmi delle regole fisse. Mi regolo di volta in volta, tanto più che non sono quel che si suol dire un teorico. Sono, semmai, un empirico. Comunque, posso dire questo: che un attore preso dalla vita molte volte dimostra di avere in sé tutte le doti ed anche i difetti tipici dell'attore di professione. In questo caso continuerò a far lo attore, altrimenti, una volta interpretato il tipo di personaggio per il quale egli è adatto, non potrà più essere utilizzato.

— Sempre in tema di attori, che ne pensa della sua interpretazione di Roma città aperta?

Quando si è lontani dal proprio Paese per alcuni anni — aggiunge, parlando come fa sempre a bassa voce, lo sguardo fisso e il volto assorto — si finisce per provare, una volta di ritorno, l'impressione di essere degli estranei. Si perde, insomma, il contatto con la nostra realtà e con i nostri problemi.

Però desidero tornare definitivamente a Roma. Fra qualche giorno parto per Parigi dove ho da sistemare alcune cose, quindi, se tutto va bene, mi stabilisco per sempre in Italia.

Noi siamo certi che Pagliero può fare molto per il nostro cinema. A contatto con la vita del suo Paese egli, con l'esperienza acquisita in questi anni, infatti, potrà liberare il significato di alcune sue opere precedenti ed inserirle completamente nella grande corrente del realismo.

FRANCO GIRALDI

Inaugurata a Milano la Mostra dell'Aeronautica

MILANO, 14 — La Mostra dell'Aeronautica è stata inaugurata stamane dal vicepresidente del Consiglio on. Piccioni, presenti numerosi parlamentari, i più alti gradi dell'aviazione militare e civile.

Tra le altre personalità sono intervenuti il sottosegretario on. Baresi, il capo di S.M. dell'Aeronautica militare gen. Urbani e il segretario generale per l'aeronautica militare gen. Silvestri.

Si è così iniziata stamane la decade aviatoria che pone Milano al centro dell'attenzione degli ambienti aeronautici internazionali. Per dieci giorni, infatti, e precisamente dal 14 al 23 settembre, Milano sarà il fulcro di una serie di manifestazioni organizzate attorno alla rassegna «del «Forlani».

TIFO ALLO STADIO DI MOSCA



Un aspetto dello stadio di Mosca durante la partita Dinamo-Kalining svoltasi la scorsa settimana e conclusasi con la vittoria della Dinamo

Il binario dell'angolo della sfinge

Partendo dalla freccia in alto a sinistra dello schema, inserite le parole secondo le definizioni numerate (1 - 2 - 3, ecc.), oppure partendo dalla freccia a destra della riga centrale (lettera A) inserite altre parole secondo le definizioni contrassegnate dalle lettere (A - B - C, ecc.). Se la soluzione è esatta a gioco completato si potrà leggere nel due sensi, partendo da sinistra verso destra secondo le definizioni numerate, e partendo da destra verso sinistra secondo le definizioni a lettere.

DEFINIZIONI NUMERATE: 1) ornamento scultorio, disegnato o dipinto; 2) montagna, vetta; 3) tra delle anse; 4) recinga i giardini; 5) donna di poche parole; 6) il prestito di Bonaparte; 7) fama; 8) lo è il bove; 9) sostanza odorosa usata in profumeria; 10) c'è quello ferroviario; 11) soddisfare; 12) fiume della Sardegna che irriga il Campidano; 13) diminutivo di Elisabetta; 14) piccola; 15) valgono sempre meno; 16) tipo di canite; 17) regione dell'antica Grecia; 18) rettile noto per la sua proprietà di cambiar la pelle; 19) nomignolo dialettale

della ragazza di Trieste; 20) gruppo organizzativo; 21) forma arcaica di rive.

DEFINIZIONI A LETTERE: A) abitante dell'Egitto; B) esenza per profumi; C) fumiamo

quello della pace? D) il gran polo negativo di una pila; E) la manca il sole; F) l'autore di Carmen; G) piccolo; H) l'antichità cittadina in provincia di Nuoro; I) articolo; L) la moglie dell'asso; M) imperatrice bizantina; N) l'auto di Gonzales; O) un d'amore, successore tanti tanti guai; AB) vi sono quelle polari; AC) fraccasso (tr.); AD) il razzismo; AE) parte delle gambe; AF) una giocatrice pericolosa.

Y) serve per fare buchi; Z) per uno d'amore, successore tanti tanti guai; AB) vi sono quelle polari; AC) fraccasso (tr.); AD) il razzismo; AE) parte delle gambe; AF) una giocatrice pericolosa.

Y) serve per fare buchi; Z) per uno d'amore, successore tanti tanti guai; AB) vi sono quelle polari; AC) fraccasso (tr.); AD) il razzismo; AE) parte delle gambe; AF) una giocatrice pericolosa.