

POPOLARITA' DI UNO SCRITTORE

IL TEATRO DI BRECHT

1930-1954. In quattro anni il nome di Bertolt Brecht è uscito dal circolo ristretto dei lettori di riviste specializzate ed è diventato (in Italia, con quello che è oggi il teatro italiano) quasi popolare. E diamo popolare a ragion veduta, giacché contro una sola opera di Brecht messa in scena dal teatro professionale, Madre Coraggio e i suoi figli, stanno le numerose rappresentazioni di vari drammi (da I lucilli di Madre Coraggio a Il processo di Lucullo, da Lecezione e la regola alla stessa Madre Coraggio), da parte di gruppi d'amatori, di dilettanti, di studenti e d'operai.

Questa particolare popolarità dell'autore tedesco ha alcune sue caratteristiche: i critici e gli «studiosi», pur avendo, in genere, accettato lo spettacolo dato a Roma, non hanno prestato eccessiva attenzione al problema del Teatro di Brecht stampato da Einaudi tre anni fa (e seguito adesso dal secondo, che lo completa): la diffidenza che anima la maggior parte di questi «studiosi» verso ciò che è nuovo, verso ciò che presenta caratteri insoliti, è tale che essi hanno perduto l'occasione di segnalare (prima a se stessi e poi al pubblico dei loro lettori) l'importanza, sul desolato panorama della scena italiana, del magistero tramandato dal tempo, d'uno scrittore che recita all'arte del teatro il contributo ricchissimo delle sue opere creative e quello, non meno rilevante, della sua teoria e della sua pratica nei confronti dello spettacolo.

Ignorato dagli specialisti, Brecht ha trovato, in Italia come in altri Paesi europei, il suo auditorio presso quella parte del pubblico che maggiormente d'ogni altra attende e segue nuove parole, nuove forme e nuovi contenuti aderenti ai problemi che essa pone quotidianamente, più impegnati a una conoscenza e a una trasformazione della società: che è poi il pubblico al quale, fin dai suoi inizi, egli si è sempre rivolto. Nello scritto che apre il primo volume del Teatro di Einaudi, Cinque difficoltà per chi scrive la verità, al paragrafo 4 è detto:

«La verità su certe condizioni deplorevoli dobbiamo dirlo a coloro che di queste condizioni soffrono più di tutti gli altri e a loro la dobbiamo apprendere» (p. 12).

Il caso di Brecht è insomma un caso che dimostra una cultura, nuovamente, come la vita culturale italiana si sviluppa anche al di fuori e malgrado i suoi specialisti, che sono qualche volta, come in questa circostanza, soltanto specialisti del silenzio. Contro le poche righe dedicate a Bertolt Brecht nella storia del teatro che noi possediamo, su la limitazione della conoscenza di centinaia di lettori e di spettatori.

A questi lettori almeno, oggi, la pubblicazione del secondo volume del Teatro dà modo di avere sott'occhio una scelta assai ampia del corpus del teatro brechtiano. I due volumi messi insieme da Einaudi Castellani e Renata Mercanti raccolgono in tutto tredici drammi, tra brevi e lunghi (Un uomo è un uomo, Mahagonny, L'opera da tre soldi, La madre, L'anima buona di Secular, Terrore e miseria del Terzo Reich, Vita di Galileo, Madre Coraggio e i suoi figli, Il signor Puntilla e il suo sereno Matti, Lecezione e la regola, La linea di condotta, La condanna di Lucullo, Il cerchio di gesso nel Caucaso) e una parte degli scritti teorici e critici (Brevario di estetica teatrale, La scena di strada, Sul teatro popolare, le «noie» ad alcuni drammi); fuori della raccolta è stato pubblicato, nella P.E.S.T. di Einaudi, il dramma Santa Giovanna dei Macelli.

Il poco che si può dire in una nota come questa, la quale vuole soltanto segnalare un avvenimento editoriale importante per il nostro teatro, è che pur essendo ampia una simile scelta lascia fuori molti della produzione di Brecht. Anche senza considerare che rimangono inedite le raccolte di poesie (almeno la recente Hundertgedichte dovrebbe trovare presto il modo di apparire nella collezione di opere in testo a fronte che Einaudi ha da poco incominciato a stampare), che non si conosce nulla o quasi dei racconti, dei romanzi e degli studi sulla drammaturgia e sullo spettacolo (al punto che forse sarebbe la pena di non metter nulla di questi scritti nell'edizione del Teatro), anche molte delle sue opere drammatiche sono state escluse non del tutto giustamente. E' noto che la parabola del teatro brechtiano ha in inizi che appartengono al periodo dell'espressionismo: Tamburi nella notte, il dramma col quale Brecht si rivela ai suoi ventiquattro anni (1922), è uno dei testi fondamentali di questa tendenza della cultura tedesca. E ancora a tale

periodo appartengono Baal, e gli adattamenti da Marlowe, La vita di Eduardo II d'Inghilterra, dai «no» giapponesi, Colui che dice di sì e colui che dice di no, e Nel ventre della metropoli: di questo periodo, che ha pure il suo interesse ai fini d'una conoscenza completa dell'opera di Brecht, nulla è compreso nei due volumi di Einaudi, fatta eccezione per L'opera da tre soldi (che è un rifacimento della settecentesca Opera dei mendicanti dell'inglese John Gay) che conserva alcuni caratteri dell'espressionismo. Il ritratto che si ricava da questa raccolta di drammi è, tuttavia, il ritratto di Brecht maggiormente impegnato nella polemica sociale, politica, ideologica: non manca certamente nessuno dei capolavori, da La madre, riduzione e adattamento del romanzo di Gorki, alla Vita di Galileo, l'attuale affresco del Rinascimento italiano e della perenne lotta tra il progresso delle arti e la coalizione delle forze che tentano di invertire il cammino della società, da Madre Coraggio e i suoi figli a Il signor Puntilla e il suo sereno Matti, ritratto della psicologia del capitalista e al Cerchio di gesso nel Caucaso, una delle opere più pure e più raggiante dello scrittore tedesco, che sarebbe stato bene includere Il nuovo Spiegli, l'ideale continuazione del romanzo di Hasek ambientata da Brecht nella Germania nazista, e avrebbero certo dato interesse il rifacimento del Precettore di J. R. Lenz e I giorni della Comune, la più recente opera drammatica di Brecht.

Ma benché non completa (e tali mancanze abbiamo rilevato soprattutto perché sappiamo che una nuova edizione intendeva senza dubbio una edizione definitiva delle opere di Brecht) questa raccolta ha il merito considerevolissimo di presentare in eccellente veste editoriale e in chiare versioni alcuni dei drammi più significativi del teatro contemporaneo. Con l'ausilio di questi volumi la popolarità di Brecht potrà farsi più consapevole: ci auguriamo che la critica vorrà rilevare il grande contributo che questo scrittore porta non soltanto al repertorio moderno, che si arricchisce con lui di alcuni testi che possono, ormai, essere considerati classici come La madre, come Madre Coraggio e i suoi figli, come la Vita di Galileo, ma alla giusta impostazione, se non alla soluzione, di alcune fra le questioni più importanti della vita teatrale contemporanea. Con Brecht il teatro perde il suo attuale atteggiamento di arte «in minoranza», di artigianato di lusso, diventa una forza di importanza eccezionale, per certi aspetti ineguagliabile, spezza il rapporto di concordanza che la pone a rimorchio del cinematografo, e, domani, della televisione. Diviene uno strumento dell'educazione sociale (non artificialmente il teatro di Brecht è definito «pedagogico»), un mezzo di conoscenza della realtà, una grande rappresentazione dei grandi temi che hanno, dalle prime manifestazioni di teatro ad oggi, fascinato il maggior numero di uomini. Scrittore politico nel senso più alto del termine, poeta d'una immediatezza e d'una semplicità pari soltanto alla chiarezza delle sue idee, elaboratore di un teatro che sia veramente «del nostro tempo», d'un teatro perciò razionale e scientifico, Brecht non ha nulla dello scrittore di propaganda, del difensore di tesi preordinate, del poeta «di regime». Tutto il suo lavoro è inteso a dare al lettore come allo spettatore il mezzo di conoscere senza ingiungimenti, ma senza paure, il mondo che lo

INAUGURATO ALLA STAZIONE TERMINI DI ROMA IL MUSEO FERROVIARIO Ai bei tempi della vaporeira

Il primo treno italiano, Napoli-Portici - Macchinisti e fuochisti in tuba e redingote Pro e contro il "mostro d'acciaio", - Dalla scomunica contro le strade ferrate all'entrata dei convogli in Vaticano - L'arguzia di Belli e l'esaltazione di Carducci

«Sii forte, dolce sposa... Addio, amati figli! Vi do la mia benedizione... Ecco, arriva la vaporeira!... E' giunto il momento del distacco... Sarò di ritorno fra venti minuti, ma, ohime, chissà che cosa potrà accadere... La donna si sente mancare, e i ragazzi piangono, faccetti alla crinolina della mamma, lui accomiata, disperato, abbracciando un grosso ombrello, e la vaporeira arriva, con le sue traballanti carrozze... questa, in sintesi, non è che la storia di un viaggio e più anni fa, messa in vetrina nel Museo ferroviario, recentemente aperto alla Stazione Termini di Roma.

Augusto De Dominicis, cantore della vaporeira, così ritraeva una partenza dalla Stazione Termini, che allora era una baracchetta: «Seriosa, ravvolta nel silenzio profondo, tenebre della notte, la vaporeira, al par di fragore torrenziale, a cui riguardar, in frutte mute raccolte, i contadini... Notte fiammante, si guizza che il fumo nostro divampa dalle ferree grotte ove lo spirito bolle tempestoso, dall'ateo fuoco, tremulo, sguarda il Tevere».

La vaporeira, che passione, che terrore!

Fattori e nemici Ecco, qualcosa è cambiato nel mondo, dacché un mostro metallico, da solo, ha percorso la Stockton-Darlington, il 27 settembre 1825, e specialmente dal giorno in cui, sulla prima strada ferrata, la Locomotion di Stephenson ha percorso la linea Liverpool-Manchester alla inaudita velocità di venti chilometri l'ora, facendosi ben cinque cariche di carbone di venti tonnellate.

Eccola, dal 3 ottobre 1839, su e giù a zomco, questa stragioneria del diavolo, nel tratto Napoli-Portici; eccola, la Bayard, la prima vaporeira, che, con la gemella «Vesuvio», scatenò un'esplosione di anatemi e di plausi: tutti quanti vogliono provare, su quel primo treno, l'ebbrezza dei trenta chilometri l'ora, puntigliosi dall'ansimare del mostro d'acciaio, che lancia fumo, cenere, fiamme e fuoco dalle sue fauci. Centotrentamila coraggiosi viaggiatori, ed entusiasmi, in poco più di due mesi.

No, la vaporeira non sovravverrà a questi goffi esperimenti. Ecco, arriva la vaporeira, un mostro metallico, che si apre un dibattito pro e contro la vaporeira, alla vigilia dell'inaugurazione della prima strada ferrata Paris-Saint-Germain. «Sdruciolata, non può più avanzare, vi dico, gridava il uomo politico. Fatalmente, i viaggiatori saranno assistiti, nelle gallerie», osservava, acutamente, Arago, «e quelli che per caso non lo saranno, si buscheranno più o meno una polmonite galoppante». «Viva la strada ferrata!», replicava, plaudente, Madame Girardin «è il modo più bello di viaggiare, e il loro impreso, in un'occasione, l'invenzione della vaporeira, per gli umili

ferrate, per scongiurare le apprensioni del pubblico, camuffano le carrozze a guida di diligenza. Dal canto loro, i messaggerie, per reggere alla concorrenza, applicano il vapore alle diligenze stesse. Papa Gregorio XVI ha orrore delle strade ferrate, «in timore che portassero meno merci che idee», e così Belli, nel sonetto «Le carrozze a vapore nel 1843», commenta: «Le naturali Naturale un cavolo. Ma po' esse un affetto naturale, vola un frullone con l'avesse l'ale? Qui c'entra er patto tacito cor? Dunque mo ha da fa più quarcie d'acqua che sei cavalli, che se no, me come l'intemo ve la st'invazione è tutt'opera iniale.

Trionfo decisivo Stephenson trionfa. Il Fieschi pubblica il suo ritratto sopra la vignetta di una «caffettiera», che esce da una galleria, così commentando: «Questa canuta macchina testarda e prepotente malgrado chi la bisma cammina onnipotente! Il 7 luglio 1856 la prima strada ferrata Roma-Capri, che lega la capitale con Frascati, partenza da un «hangar» a Porta Maggiore (allora, in aperta campagna), arriva a tre chilometri da Frascati, perciò i burioni dicono che il treno non arriva a Frascati e non parte da Roma. Un poeta schiettamente frascatano celebra l'avvenimento con questi versi, ispirati al «ferreo calle onde desio s'avea»:

Or che l'alba sul colle nati si fa luce di un'era novella di veste, di abito, di bell'abbellita di più vivida luce e splendor, plaude ognuno; e no l'Arpi dorate spesi Piantoni, e no l'Arpi dorate e saluti col canto festivo: questa gloria del Tuscolo suo. Dalla «Bayard» all'ETR 300, il nuovissimo elettrotreno che congiunge Milano con Napoli, oltre un secolo di esperienze e di progresso delle ferrovie italiane; dal primo macchinista, in redingote e tuba, ai centomila ferroviari, che assicurano un servizio perfetto, e che non vanno più in redingote e tuba, ma in pantaloni alla gamba, dai 23 chilometri l'ora della prima ferrovia partenopea, ai 180; dai primi 15 chilometri di strada ferrata ai 16.881 chilometri della rete statale ed ai 6 mila delle rete delle società private nel 1939; dalle prime due locomotive alle 4000 dell'anteguerra; dai primi 9 vagoni della Napoli-Portici alle 12 mila carrozze ed ai 150 mila carri, nel 1939; dai primi 10 mila passeggeri dell'ottobre-dicembre 1839 agli 11,8 miliardi di viaggiatori-chilometro, nel 1938, ai 21,3 miliardi di viaggiatori-chilometro nel 1951-52.

Per decenni e decenni la vaporeira, scomoda, disadorna, schiudera un'era nuova al mondo, aprendosi strade dappertutto, anche in quel S. Pietro dove era stata esclusa. Oggi, che bruciamo le distanze, portiamo tuttavia nella cuore, con affetto, una certa romantica curiosità per le vecchie vaporeire, come la «Bayard», entrata nel Museo ferroviario alla Stazione Termini, dove chiunque può ammirare, e permettendoci di «cicerone», provare, salendo in carrozza, l'ebbrezza goduta dai nostri bisnonni, in quel primo treno, pioniere della velocità, il quale... Corrusco e fumido i monti supera divora i baratri, poi si nasconde per antri incogniti per vie profonde... MASSIMO MILA

LA VERA QUESTIONE GIULIANA

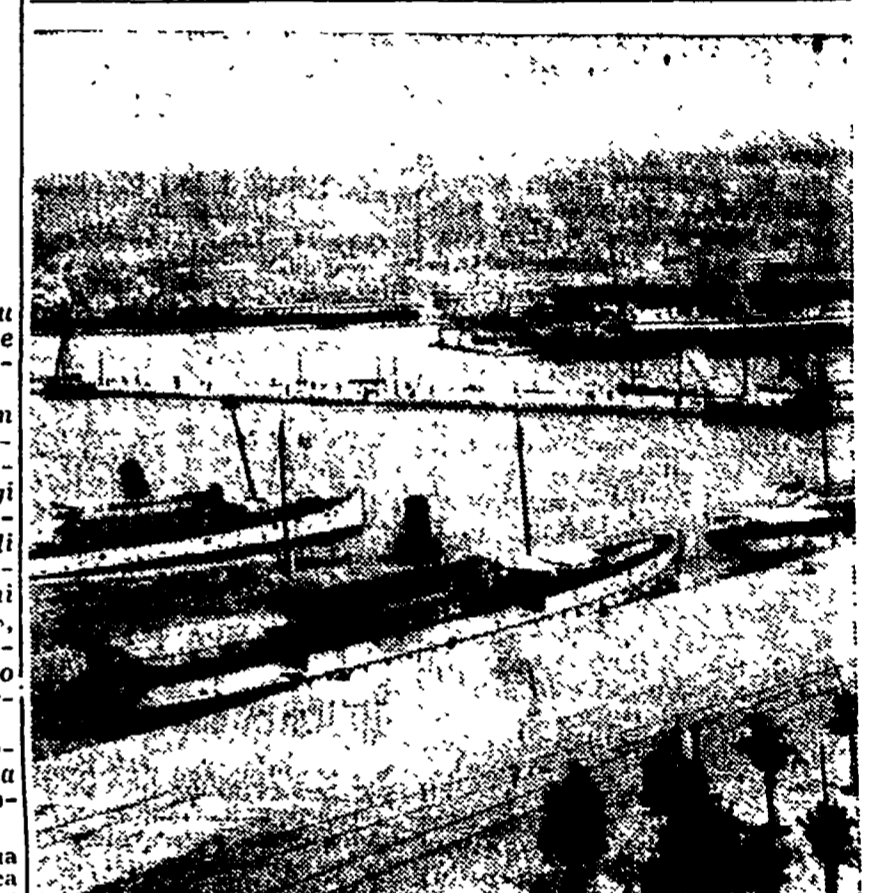
Il traffico marittimo in declino a Trieste

Decade il movimento delle merci sia quantitativamente sia qualitativamente — Le nefaste conseguenze del «Battle Act» — Diminuiscono gli addetti all'industria La città può vivere solo come anello di congiunzione tra Occidente e Oriente

Dopo la crisi seguita al crollo austro-ungarico del 1918, l'economia di Trieste non si risollevò per molti anni. C'è da osservare che, della particolare situazione determinata a Trieste, profittarono largamente molti gruppi concorrenti italiani industriali e commerciali, i quali a lungo ostacolarono la ripresa della funzione mediatrice di Trieste fra Centro Europa e Levante. Nel 1914, traffici e produzione registrarono una certa ripresa, parallelamente agli accordi commerciali conclusi con l'Austria, la Ungheria, la Cecoslovacchia. Un qualche incremento fu dato all'attività cantieristica dalla produzione mercantile e della marina da guerra, ma solo nel 1938 i traffici e

determinati paesi tradizionali, che colpisce più che la quantità, è la decadenza della qualità nel movimento marittimo. Nel 1913, infatti, ben il 38 per cento del movimento era costituito da merci pregiate (prodotti industriali, molti dei quali non solo in transito, ma in arrivo per essere lavorati a Trieste stessa e poi avviati agli sbocchi). L'indice rispettivo delle merci non pregiate (cosistete di massami minerali, carboni, grani, ecc.) era basso. Oggi invece la percentuale più alta del movimento è data proprio da merci di questo tipo, il cui transito non dà gran lavoro al porto né alle industrie locali.

Nel 1938 già l'indice delle merci di massa raggiungevano il 52 per cento; nel 1952 e 1953 ha raggiunto la media del 71 e del 62 per cento. (E' evidente che le residue percentuali non vanno tutte attribuite a «merci pregiate», il cui indice scende fin sotto il 20 per cento oggi). Si aggiunge a questo la diminuita partecipazione dei paesi



TRIESTE — Visione del porto, già centro di vasti scambi

del retroterra al movimento commerciale di Trieste (in percentuale, la Cecoslovacchia è passata dal 12,7 del 1938 al 4,6 del 1953; la Jugoslavia dal 4,1 al 3,8; la Germania dal 4,4 al 3,6; l'Ungheria dal 6,9 (1938) al 2,6). L'Austria rimane il principale cliente del porto di Trieste, con una partecipazione odierna del 50,3 al movimento generale. Senonché alla quantità non corrisponde, anche in questo caso, la qualità, poiché l'incidenza del carbone e delle «merci aiuti» americani è altissima, e le merci pregiate austriache, per ragioni tariffarie ferroviarie e vincolistiche, preferiscono avvisarsi verso i porti concorrenti del Nord.

Ma il problema principale rimane quello dei traffici cecoslovacchi e ungheresi, che in ogni tempo sono stati costituiti da merci pregiate, dirette verso i paesi d'Oltremare. Oggi sia il GMA sia il governo italiano hanno ridotto quasi allo zero questi traffici, applicando in modo scrupoloso la politica di discriminazione del Battle Act, che anche in questo caso danneggia soprattutto Trieste, poiché solo a Trieste è applicata rigidamente, la qual cosa non avviene, ad esempio, nei porti del Benelux, della Germania occidentale nei porti inglesi, che fanno i loro affari infischianandosi delle «limitazioni» americane.

Licenze negate Cos'è il Battle Act? E' una specie di testo unico delle leggi americane di discriminazione commerciale nei confronti dei paesi dell'area socialista. Questo testo, come è noto, è stato imposto dagli americani ai paesi «assistiti», i quali si trovano così a dover mettere la propria economia agli ordini di una disciplina di «embargo», che gli Stati Uniti stessi, poi, non si sognano neppure di applicare al cento per cento, tant'è sciocca e in contrasto con gli interessi del commercio privato.

In forza del Battle Act le famose «materie strategiche» non possono essere esportate nell'area socialista. Oltre le materie strategiche (attrezzature ferroviarie, metalli, attrezzature industriali, motocisterne, petrolio, gomma, ecc.) il Battle Act prevede merci appartenenti alla lista B, che praticamente sono tutte le altre, per esportare le quali occorre una licenza speciale. Questa licenza è concessa (ma non lo è quasi mai) dal Comitato interministeriale italiano, che a sua volta deve essere autorizzato da un altro comitato, residente a Parigi (il COCOM). Questo COCOM è nelle mani degli Stati Uniti, che così regolano il meccanismo, favorendo i porti, le ditte e i gruppi che vogliono. E' un fatto che i por-

RINVIATA L'INAUGURAZIONE A VENEZIA PER TRE SERE DI SEGUITO

Il Teatro Verde avversato dal maltempo

«Resurrezione e vita», uno spettacolo di intenzioni devote ma di carattere ibrido, dovrebbe aprire le rappresentazioni

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE VENEZIA. 12. — Con maligna precisione l'inclemente del tempo si accanisce contro la inaugurazione del Teatro di San Giorgio. Un tempo sede di una gloriosa benedizione, questo «isola che sorge di fronte alla Salute, a un centinaio di metri dalla Riva degli Schiavoni, era ultimamente caduta in mano all'autorità militare, che ne aveva fatto un lamentevole malgoverno. Ne è stata riscattata dalla detta Fondazione Giorgio Cini, che, oltre ad aver promosso il restauro delle nobili architetture palladiane che vi sorgono, vi ha stabilito un «Centro marinaro», un «Centro arti e mestieri» e un «Centro internazionale d'arte e cultura».

Questo ultimo appunto si propone di svolgere spettacoli nel Teatro Verde, edificato dall'architetto Luigi Vietti per mezzo di una colluttata artificiale abilmente sfruttata all'estremo limite di una «mattura del Rinascimento veneto». Sono molte, due li-

mitazioni di questo genere, e forse in avvenir gli organizzatori faranno bene a tener presente che un'autentica opera d'arte, sacra o profana che sia, antica o moderna, veneta o cinese, è sufficiente ornamento di qualunque fede. Per adempiere alle suddette condizioni è stata ideata dal regista Orazio Costa la sceneggiatura di questa Resurrezione e vita, «sacro teatro in un prologo e due parti», in cui si espongono mimicamente i fatti della vita di Cristo sopra un commento di musiche venete del cinque e seicento (principalmente Monteverdi, poi i Gabrieli e Biagio Marini) liberamente adattate e trascritte da Virgilio Mortari. «Sacro teatro» è una locuzione cautamente generica. Infatti non si dovrebbe precisare a quale arti, e a quali tecniche appartenga questo spettacolo, a quale tecnica obbedisca e di conseguenza chi n'è l'autore. Drama, e «sacro spettacolo» propriamente appartiene a questo spettacolo, e di conseguenza chi n'è l'autore. Drama, e «sacro spettacolo» propriamente appartiene a questo spettacolo, e di conseguenza chi n'è l'autore. Drama, e «sacro spettacolo» propriamente appartiene a questo spettacolo, e di conseguenza chi n'è l'autore.