

"IL MIO CUORE A PONTE MILVIO,"

PAGINE DI PRATOLINI

Dalle prime esili prove fino a Cronache di poveri amanti, che è a tutt'oggi il suo pezzo più energicamente concertato e il più espressivo, la narrativa di Pratolini si è venuta formando, con qualche dubbio e qualche sbadando, ma sempre per termini e successi sviluppi. Si potrebbe dire che essa, partendo dall'autobiografia, abbia proceduto lungo una linea che sempre meglio la portasse a raggiungere la solidità della rappresentazione oggettiva. Ma non vorrei essere frainteso; tutto più che in questo equivoco sembra incline a cadere lo stesso autore. Autobiografismo e oggettività non sono in lui due termini opposti, trappole, tali da escludersi a vicenda. Stando almeno ai documenti che ne abbiamo finora, la genuina natura della sua arte non esige un ripudio del primo termine e una risoluta e radicale conversione al secondo. Questo lo ha creduto lo stesso Pratolini, e a volte, e soprattutto nelle Ragazze di Sant'Arcangelo, ha avuto una sua più sicura e autentica conferma. L'abito dell'evanescente incrociato si è forse illuso di essersi assicurata una maggiore autonomia, una più svincolata libertà narrativa e descrittiva. Ma finora queste sono state le sue prove, se non proprio negative, giacché qualche cosa di vivo e di personale c'è sempre anche lì, certo le meno pervasive.

La legge interna della narrativa di Pratolini richiede un certo realismo, e questo però non sia il frutto di una evasione dalla autobiografia; ma che sia invece un approfondimento, una più complessa e più variata articolazione, un più genuino e più concreto invarimento dell'originario nucleo autobiografico. Il suo cammino è quello che va da una cronaca personale a una storia sociale. Ma il rapporto interno dei due termini deve sempre essere in ultima analisi il fattore che decide della validità delle singole opere e costituisce proprio della varia entità di questo rapporto. La storia deve contenere in sé la cronaca; e viceversa. Il realismo deve svilupparsi sulla base della autobiografia; ma questo non potrebbe avvenire se il nucleo autobiografico, invece di dissolversi, non contenesse già in sé la possibilità di un suo sviluppo sul piano della rappresentazione oggettiva. E perciò, se le Cronache sono quel bel libro che tutti sanno, è proprio perché esse recano la più segreta impronta dello scrittore, e cioè perché esse contengono in sé l'idea di Magazzini, la contengono e la superano, e la rendono concretamente attuale. Ma d'altra parte, l'elemento più positivo e più vitale di l'idea di Magazzini era costituito appunto dal contenere in germe un arricchimento ulteriore nella direzione delle Cronache.

Occorre ora aggiungere che questo rapporto non è fisso, non è tale da essere suscettibile solo di poche o molte variazioni girando sempre sullo stesso perno. Se fosse così, Pratolini non avrebbe una storia e sarebbe già diventato un autore di questo mondo. Codesto rapporto si muove invece nel senso di una costante evoluzione interna. È il momento cruciale. Opera che più deliberatamente ha segnato il trapasso dalla cronaca personale alla storia sociale, dal colloquio individuale a una larga e non a tortuosa politica, è stato il Quartiere. Opera fondamentale in questa storia è stata la pietra angolare senza cui tutta la sua costruzione non starebbe su: precedente ineliminabile senza cui le Cronache stesse non si intenderebbero. Le quali Cronache, poi, non dovrebbero essere a loro volta un suo sviluppo e di tutto teso a procedere oltre.

Ma perché codesto trapasso potesse avvenire e perché esso potesse effettuarsi al modo che s'è detto, era necessario che quello di Pratolini fosse un autobiografismo sui generis, assai diverso da quello romantico che si esauriva in un narcisistico isolamento nell'aspirata e delirante solitudine dell'individuo tutto ripetuto in se stesso. Piuttosto che a risolvere e ad annullare i dati del mondo esterno in un'esperienza tutta interna intesa all'esaltazione della coscienza individuale nella sua purezza, e dunque l'autobiografismo di Pratolini, fu d'altro stampo, manifestazione, malgrado i suoi tentativi di evasione in un elegante lirismo, ha avuto sempre un sicuro carattere di socialità. La conoscenza di se stesso è sempre stata condizionata in lui dall'esperienza del mondo esterno, non tanto come natura ma come società, dai rapporti sempre vivi e necessari tra lui e gli altri.

Un difficile esercizio



(Qualsiasi riferimento che da questa vignetta possa derivare nei confronti dei nobili artisti del vero Circo Togni è dovuto a uno spiacevole caso di omonimia)

GAETANO TROMBATORE

AL "MOTOR SHOW" DI LONDRA

Quaranta nuovi modelli di automobili inglesi

Le macchine italiane hanno incontrato un interesse concreto di acquirenti - La difficoltà dei prezzi - Una massiccia offensiva delle grandi fabbriche americane - Le novità tecniche

LONDRA, 22 (L.T.). — Pubblico e critica hanno festeggiato una accoglienza assai lieta (e in alcuni casi decisamente ostile) alla Giovanna d'Arco di Claudel e Honneger messa a scena da Rossellini allo St. Theatres di Londra. Il critico Bergman nel ruolo della Palzella.

Standard e Ford indirizzano i loro sforzi soprattutto verso il « baby car », l'automobile tra gli 800 e i 1100 di cilindrata, mentre quest'anno le stesse due aziende presentano piuttosto la cosiddetta « auto per famiglia », cioè cilindrate medie, carrozzerie spaziose, accessori più raffinati senza essere lussuosi, con un deciso orientamento verso la « giardiniera » metallica. Tanto la Hillman quanto la Morris e la Austin offrono appunto eleganti modelli di « giardiniera » che sembrano ubbidire alla quadruplicata direttiva: più spazio, più comodità, più potenza e minor consumo. E naturalmente, anche minor prezzo. In questo senso, uno dei caratteri distintivi di questo Salone è che, per la prima volta dalla fine della guerra, si assiste a qualche diminuzione di prezzo o, almeno, al tentativo di fornire al consumatore un prodotto migliore allo stesso prezzo del prodotto inferiore degli anni passati.

Il discorso si porta, qui, a considerare la sezione italiana, rappresentata dalla Fiat con la 500, la 1100 TV, la 1400 e la 1900, dalla Lancia con l'Aprilia, l'Arreola e la Aurelia gran turismo, e infine dall'Alfa Romeo 1900 e 1300 (queste ultime sono ancora assenti dallo stand a causa dello sciopero dei portuali, che non ne ha permesso lo scarico in porto).

Bisogna dire che, per la prima volta, le macchine italiane suscitano un interesse concreto di acquirenti, nel pubblico del « Motor Show », perché finalmente è stato ratificato un accordo che consente l'esportazione in Gran Bretagna di macchine italiane per un valore complessivo di circa mezzo milione di sterline all'anno, mentre sino ad oggi potevano essere esportate solo dieci vetture all'anno. Il mercato dunque si apre timidamente, si comincia ad aprire; ma, per quanto grande è l'interesse e l'ammirazione del pubblico inglese per le nostre macchine (e specialmente per le loro carrozzerie, che hanno dato ormai il nome di linea « Italian » agli ornamenti prevalenti in tutto il mondo), i prezzi rimangono talmente proibitivi da escludere praticamente la possibilità di una loro penetrazione nel mercato inglese, e parte la tassa di importazione elevatissima (l'equivalente inglese dell'imposta generale sull'entrata, per cui un'Aprilia viene a costare 172 sterline e cioè 1 milione 10 mila lire, e una 500 Fiat 678 sterline, e cioè un milione e 220 mila lire) lo stesso prezzo base, escluso quindi le tasse, è sempre troppo elevato per richiamare irresistibilmente l'acquirente.

Il primato sovietico nella produzione di grano

Punte di 111,8 quintali l'ettaro nei campi sperimentali - L'assimilazione delle terre vergini Come si giunge ad applicare i nuovi sistemi produttivi - Rapporti fra teoria e pratica

Non è vero. La produttività media di frumento per ettaro è di 25-30 quintali ed è forse il caso di ricordare che il primato mondiale di produzione di grano su appezzamenti sperimentali tocca alla Unione Sovietica, con punte di 101 quintali l'ettaro per i campi autunnali e di 111,8 quintali l'ettaro per i campi primaverili. E c'è ancora da dire che una produzione di 30-40 quintali di grano l'ettaro rientra nella pura normalità.

Con queste parole il professor Samoilov, componente la delegazione di agronomi sovietici che ha visitato in questi giorni numerose istituzioni scientifiche italiane per l'invito del prof. Jucci, direttore dell'Istituto Lazzaro Spallanzani, e del Centro di genetica del Consiglio nazionale delle ricerche, risponde alla domanda posta da un giornalista nel corso della conferenza stampa che gli scienziati dell'URSS hanno tenuto qualche giorno prima del loro ritorno in patria. Si era chiesto se fosse vero quanto è frequentemente asserito dai nostri giornali: che cioè la meccanizzazione avrebbe portato a medie bassissime, oscillanti sui 15-18 qua-

ntali per ettaro, la produzione di grano. La risposta dell'esperto sovietico è stata molto precisa: « Aggravava il professor Samoilov: « Attualmente di fronte all'agricoltura sovietica sta il grande problema dell'assimilazione delle terre vergini abbandonate da secoli e, secondo un piano che è in corso di attuazione, nei prossimi anni si semineranno altri 28 milioni di ettari di terreno ».

Per il lettore un paragone che possa permettere di apprezzare il valore concreto di questi dati, basta dire che le superfici della Lombardia e della Liguria sommate toccano appena una tale estensione. Si può aggiungere che una tale superficie coltivata a grano, se da una produzione media di 30 quintali, può fornire complessivamente la bella quantità di 840 milioni di quintali di grano, ossia circa otto volte l'intero fabbisogno italiano.

Un'altra domanda era stata formulata circa i rapporti fra meccanizzazione e scienza agronomica e per conoscere, se così si può dire, una specie di grado di sviluppo di fronte alla produzione. E il professor Gheloni a rispondere. Egli dice che in primo piano sono meccanizzazione e chimizzazione dell'attività produttiva, e quindi l'impiego di macchinari e concimi che costituiscono l'ossatura di una agricoltura moderna, sulla quale soltanto si può sviluppare una progressiva attività scientifica che condurrà avanti il progresso produttivo.

Quando un esperimento da laboratorio ha dato buoni risultati si passa ad una seconda fase della sperimentazione e tutte le prove vengono ripetute nei campi sperimentali, aree di terreno a disposizione degli istituti scientifici nelle diverse zone climatiche e su diversi tipi di terreno. Se anche in questa fase i risultati sono positivi, si passa al successivo controllo nelle condizioni di coltivazione. L'effettuazione di questa fase della sperimentazione viene affidata al colosso ed ai sovco, i quali la mettono in atto con i mezzi a loro disposizione. Il risultato viene considerato positivo se il confronto con le coltivazioni non trattate attraverso il nuovo sistema si prova, si riscontrano un aumento nella produzione.

Pratica quotidiana. Nella fase sperimentale cosiddetta di produzione sono gli stessi colossiani che si trasformano in scienziati e sperimentatori, annotando giorno per giorno le fasi della prova condotta. Alla fine della prova i colossiani inviano all'Istituto le loro relazioni e i loro consigli, i quali vengono presi in considerazione quando si passa alla fase successiva, che è quella della prova in pieno campo. Se i risultati di questa sono incoraggianti, si va ancora avanti e si ripete la prova su decine di migliaia di ettari, ed infine, se i risultati sono ancora positivi, il nuovo sistema viene considerato entrato nella pratica.

Quale è la realtà delle "aree arretrate,?"

Nonostante alcuni equivoci e molti limiti, dalla assemblea di Milano è venuto un impulso all'approfondimento dei problemi non solo del Mezzogiorno d'Italia ma anche dei paesi coloniali e semicoloniali

Da 10 ai 15 ottobre si è svolta una riunione, specificamente dedicata al Mezzogiorno, che ha affrontato sotto un unico profilo, da un solo punto di vista, quello cioè dei gruppi monopolistici americani, per essere, insomma, con il denominato « Mezzogiorno dei mercati di sfruttamento » da allargare o da aprire alla penetrazione e all'espansione del capitale e della produzione americana, nel quadro dell'« area arcaica ».

Per quanto riguarda le macchine americane, è visibile un orientamento dei costruttori statunitensi verso carrozzerie « aerodinamiche », cioè senza carburatore, ecc. Non si può parlare di vere e proprie innovazioni assolute, e rimangono solo da segnalare la « aerodinamica » di quelle di cui si ritorna alla vetture, senza che ciò comporti un aumento di prezzo.

Contributi di grande interesse sono pervenuti anche dagli interventi e dalle relazioni dei compagni Pierre George, professore di geografia umana alla Università di Parigi, e Henri Lefevre, capo dell'Ufficio studi del Consiglio francese delle ricerche, il quale ha tra l'altro condotto un'originale analisi della struttura agricola dei paesi coloniali e semicoloniali, soffermandosi in particolare sul problema tunisino, e ha altresì denunciato i gravi pericoli di un'integrazione economica e « europea » che viene realizzata sotto il segno dei monopoli franco-americani. In definitiva, a parte le contraddizioni, gli equivoci e i limiti del Congresso di Milano, non c'è dubbio che da esso sia venuto — e questo è stato certo il risultato più positivo — un impulso concreto all'approfondimento non solo dei problemi del Mezzogiorno, ma insieme delle situazioni e dei problemi — pur nella loro estrema varietà e ricchezza di motivi — dei paesi ex coloniali e semicoloniali, e in primo luogo di quelli in cui è già in atto un processo di profonda trasformazione, nonché dei problemi di quelle zone e regioni minacciate, dagli sviluppi della politica imperialista, da una profonda degradazione economica e sociale.



CASTELLAMMARE — Auguste Piccard, con il figlio Jacques e la nuora, durante le prove di immersione del battello "Castella", che ha subito nei cantieri di Stabia alcuni ritocchi

GIORGIO NAPOLITANO