

Giornali e libri nella Spagna di Franco

Gli spagnoli, per principio non credono mai nelle notizie ufficiali, nelle statistiche, nei comunicati, neanche quando essi dicono: «secondo noi stranieri, delle lampanti verità». Le notizie che si riescono a raccogliere, sono, in tal modo, sempre contraddittorie e sovente, hanno solo il valore di «macie». Per dare ad esse un grado di attendibilità occorre, però, sulla serietà della persona che le ha fornite e su tante altre circostanze, compiere una serie di indagini supplementari. Si può obiettare che tali precauzioni bisogna usarle in ogni angolo del mondo. È vero. Con la differenza che in Spagna avviene di dover quasi sempre resistere a quelle che vengono presentate, fatti precisi e tuttavia contrastanti. Prendiamo gli scioperi dello scorso aprile. I giornali tutti e la radio, mentre all'estero si conoscevano notizie circostanziate, giorno per giorno, non ne hanno mai accennato, neanche di fazzetta. Allo stesso tempo tutti gli spagnoli erano al corrente degli scioperi ma ognuno possedeva una versione diversa dell'avvenimento. Oggi, in-on-ma, leggendo i giornali, ascoltando la radio o vedendo i documentari cinematografici vuol dire pensare che sia tutta roba preparata per abitanti di un altro pianeta.

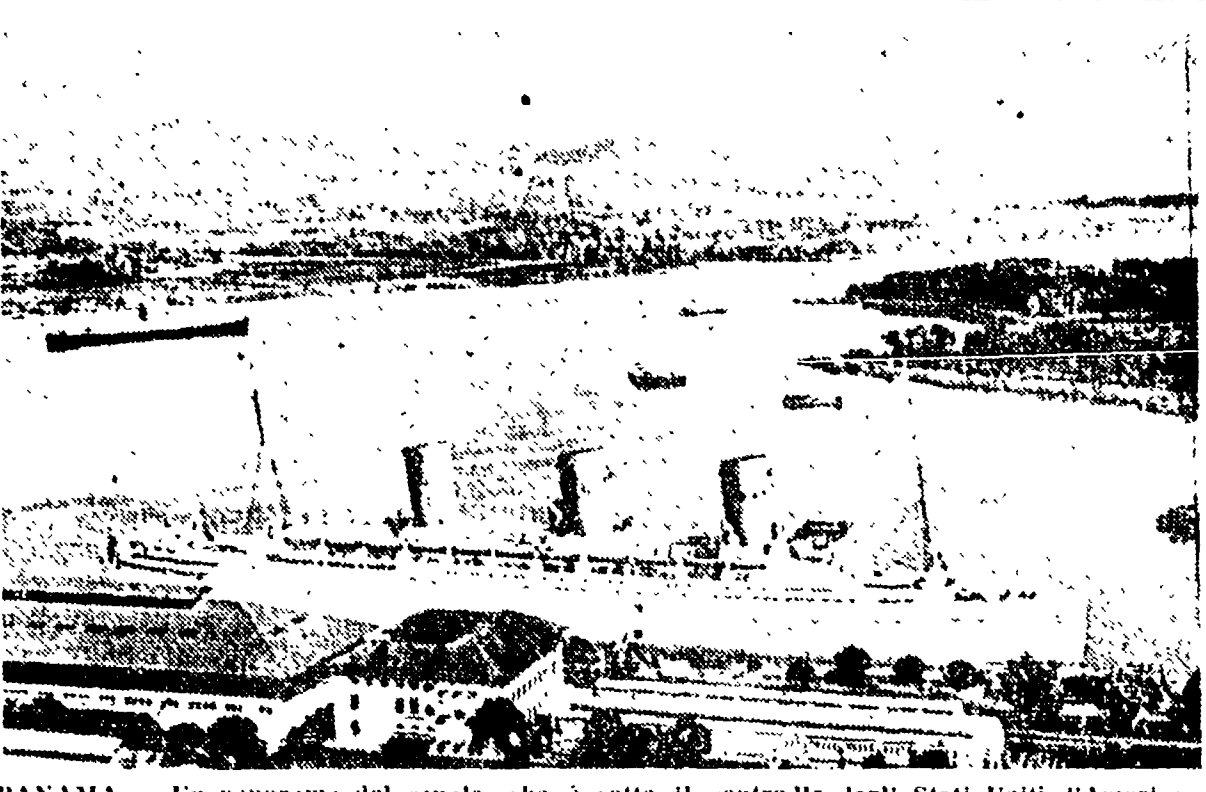
La stampa spagnola, in realtà, non è censurata. La censura non esiste per il semplice fatto che quasi tutto il materiale pubblicato non è frutto di lavoro redazionale ma ministeriale. Dal ministero sono forniti gli articoli di fondo, i titoli più importanti, le fotografie, l'elenco delle notizie da dare e di quelle da ignorare. Alla redazione è permesso di prendere iniziative su argomenti religiosi, letterari, artistici, folkloristici, sulle corride. Ed è solo qui che, dopo avere a cercare fra i vari scritti di critica, se non di aperta opposizione, al regime. La maniera più diffusa, ad esempio, per criticare Franco è il franchismo e quella di dire bene del Papa e della «dottrina sociale» della Chiesa. Non occorre allora che il lettore sia molto perspicace perché tra le righe degli elogi possa leggere le denunce e addirittura la condanna del regime.

I quotidiani con diffusione nazionale sono in tutto quattro. Il più diffuso è la «Guardia Española» la cui tiratura tuttavia non supera le 180 mila copie. L'«Aurore» appartiene agli industriali tessili catalani e si pubblica a Barcellona; è fatto abbastanza bene, rispetto agli altri giornali spagnoli, specie tipograficamente: ma solo timidamente e in maniera molto camuffata sono difesi certi interessi regionali in polemica con la politica accentratrice del regime. L'«ABC», monarchico, si stampa a Madrid e diffonde 150 mila copie. È di formato piccolo, ha numerose pagine dedicate all'attualità fotografica, al turismo, alle rievocazioni, al varietà. Il notiziario e la parte politica sono naturalmente ministeriali. L'«ABC», però, dispone di alcune sue firme: quella ad esempio dell'«Ambasciatore» di Franco, Franco Vapen appare spessissimo sotto articoli di fondo di politica estera. Ma in generale i fondi del giornale monarchico, quando non sono stati scritti da un funzionario del ministero, trattano di preferenze argomenti di carattere religioso e di costume. Dopo l'«Aurore» e l'«ABC» il giornale spagnolo più diffuso è l'«El Debate». È un giornale di politica, di cultura, di economia, di sport, di cronaca, di politica estera. Ma in generale i fondi del giornale monarchico, quando non sono stati scritti da un funzionario del ministero, trattano di preferenze argomenti di carattere religioso e di costume.

I GOVERNI IMPERIALISTI E LA "QUESTIONE DEGLI STRETTI," Come un romanzo giallo la storia di Panama

Quando la Francia affrontò l'impresa i reparti americani distruggevano di notte ciò che gli operai facevano di giorno Il colpo di J. P. Morgan - L'esempio del Guatemala - Dulles vorrà internazionalizzare anche il canale di Panama?

I recenti avvenimenti di Panama hanno indotto la giovane Repubblica panamense a sottolineare l'antagonismo esistente tra la questione del canale di Suez e la situazione relativa al canale di Panama. Foster Dulles, come è noto, ha dichiarato che è impossibile che una grande via d'acqua internazionale debba essere sfruttata da un solo paese. Può essere utile, alla luce di questa affermazione, ricordare la storia di Panama. Migliaia di neri della Gran Bretagna e dell'India, di neri e di indiani di etnie e di colombiani morivano estenuati dalle fatiche, dalla sete, dalle malattie. Reputati di truppe americane, che presidiavano la terra, si strinsero in un'istituzione americana sin dal 1848. Distruggevano di notte ciò che gli operai facevano di giorno. Decine di lavoratori vennero trucidati dalla Compagnia, alla fine, non potendo restare all'opera, furono mandati a casa con un assegno di 10 dollari. Migliaia di risparmiatori europei, soprattutto francesi, andarono in rovina. Gli Stati Uniti avevano vinto.

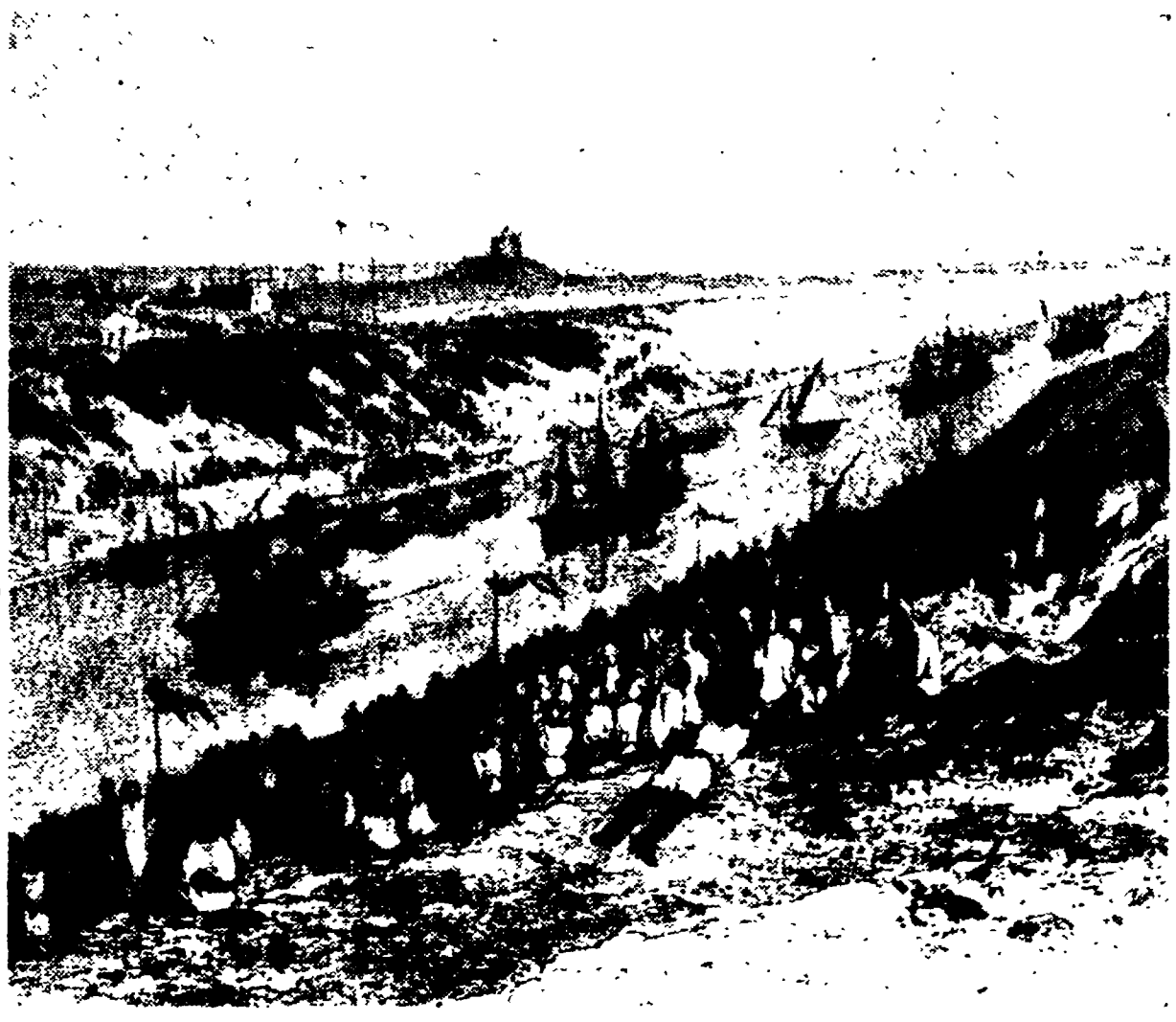


PANAMA - Un panorama del canale, che è sotto il controllo degli Stati Uniti d'America.

Nuova compagnia. E qui comincia il vero romanzo del canale di Panama. Pochi giorni dopo il fallimento della Compagnia Universale del Canal Interoceanico, si costituì a Parigi una nuova compagnia, presieduta da un avvocato, Philippe Bunau-Varilla, che si accingeva a una nuova impresa. La Francia, che era stata ignorata nell'accordo Clayton-Bulwer, tentò da sola l'avventura. Un anno dopo, il 22 gennaio 1903, veniva firmato a Washington un accordo (Hay-Herran), ma per essere valido doveva essere ratificato dal Senato colombiano. In base a tale accordo gli Stati Uniti si impegnarono a cedere al governo francese un'isola di 40 milioni di dollari di indennizzo e 10 alla Colombia. In più, a partire dal 1913 la Colombia avrebbe dovuto versare ogni anno una somma di 250 mila dollari. Il Senato colombiano si rifiutò di approvare l'accordo non tanto per il prezzo irrisorio offerto dagli USA come per l'indennizzo, quanto per il fatto che gli Stati Uniti si erano riservati il diritto di approvare l'accordo. In effetti, i 40 milioni destinati a Varilla sarebbero dovuti andare al banchiere Morgan. La Colombia non accettò e gli USA decisero di puntare tutta la provincia di Panama mediante una «rivoluzione» secessionista. Marines americani vennero concentrati a Colon e in altri punti dell'istmo di Panama. In una guerra civile venne disposta un'area di controllo alle coste colombiane per impedire l'afflusso di truppe regolari per stroncare la rivolta. Alla testa del-

ritti e l'autorità che deriverebbe loro quale Stato sovrano. Gli Stati Uniti potranno impiegare le loro forze armate e costruire fortificazioni per difendere il canale. Calpestando così la sovranità d'un libero Stato sudamericano, s'iniziò la costruzione del canale, che venne inaugurato nel maggio 1914. Restavano da definire alcune questioni. L'accordo Hay-Poincote del 1901 stabiliva che «a navigazione sul canale sarà libera e aperta a tutte le navi di commercio e di guerra di tutte le nazioni sulla base di un'eguaglianza assoluta». Ma il Senato americano non era entusiasta di questa clausola, di per sé inopportuna in virtù dell'accordo tra Stati Uniti e Panama, che metteva quest'istmo sotto il controllo militare degli USA. Non fu però difficile a Wilson convincere il Senato che la sua insistenza nel voler vedere «scritte» condizioni preferenziali per gli USA erano prive di valore dal momento che l'amministrazione statunitense nel canale avrebbe sempre potuto far ciò che avrebbe voluto. E la Gran Bretagna dovette accontentarsi di una soddisfazione morale. Ma con ciò la libertà di transito sul canale di Panama fu tuttavia che assicurata. Navi da guerra tedesche, per esempio, non vi poterono transitare mai. Anche recentemente, nel 1954, una nave mercantile che trasportava materiale per il Guatemala, venne arbitrariamente sequestrata nel canale di Panama. E trasportava merci regolarmente acquistate dal governo di Arbenz. Ma gli USA puntavano su Armas e dunque la libertà sul canale poteva subire una restrizione. E non è stato in America o Gran Bretagna, nessuno che ordinesse allo scandalo. ANGELO FRANZA

«rivoluzione» si trovarono due ufficiali americani, Clayton-Bulwer e Charles H. Hay, che erano stati scappati il 3 novembre 1903, gli USA riconobbero la nuova «repubblica» di Panama. Il 18 gennaio 1904, il nuovo governo di Panama e gli USA si accordarono su un trattato che veniva esultato agli Stati Uniti una ampia fetta di terra dal mare del Caribe all'oceano Pacifico. L'accordo relativo venne negoziato, per la giovane Repubblica panamense dai due ambasciatori plenipotenziari, uno politico e uno finanziario. Protezione USA. La storia ha tramandato i nomi di questi due ambasciatori panamensi: il primo, l'avvocato francese Philippe Bunau-Varilla e il secondo, il banchiere Jean-Pierre Morgan si assunse anche l'incarico di



16 novembre 1869: l'inaugurazione del Canale di Suez in una stampa dell'epoca.

Si opposero a Suez e poi se ne impossessarono. Canale, ma il migliore apparve quello elaborato dagli italiani Negrelli, Rivolta e Paleocapa. Fu in base a questo progetto che il 25 aprile 1859 si iniziarono i lavori. L'inaugurazione, avvenuta il 16 novembre 1869, ebbe il sapore di una sconfitta per la Gran Bretagna. Ma nei primi anni la gestione risultò tremendamente passiva; l'ostilità inglese alla nuova via di comunicazione era tale che si erano smentite. Ed ecco, nel 1875, il colpo di scena: il primo ministro britannico Disraeli acquistò, nel giro d'una notte, ad un prezzo di 4 milioni sterline, il 44 per cento delle azioni della Compagnia del Canale in possesso del khedive Ismail; solo 376.000 azioni su un totale di 1.000.000 e la Gran Bretagna diventa così la principale azionista del Canale. Giuridicamente, l'acquisto delle azioni da parte britannica fu una violazione della «neutralità» del canale, il quale non doveva, secondo Lesseps, mai cadere sotto il controllo di una sola potenza. Questi i precedenti che possono oggi meglio illuminare il significato della decisione egiziana e il reale contenuto e valore della «prestata» occidentale.

VECCHIO E NUOVO NELLA GEOGRAFIA BALNEARE D'ITALIA

L'ultima novità che offre la Toscana è Ansedonia, che era porto dell'Etruria

Un incantevole luogo di case sul mare - Ristoranti nelle antiche torri - Una villeggiatura per i romani

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE ANSEDONIA. agosto. In realtà Ansedonia è difficile da raggiungere. Per andare bisogna disporre di propri mezzi di locomozione, perché non ce ne sono di pubblici che portino direttamente sul mare. Ma l'autonomista curioso che si trovi a percorrere la via Aurelia a 140 chilometri da Roma, vedrà subito suscitarsi un certo interesse. Ansedonia, antica città etrusca, è situata su un'isola di circa 3 chilometri. Si tratta di tre tra i chilometri di mare che si trovano nelle «strade italiane». Ma gli altri due chilometri di mare che si trovano in questa parte di costa, sono stati inghiottiti da un mare di cemento e di asfalto. Ansedonia è un'isola di mare, una delle più importanti città della Etruria marittima, presto passata in mano ai romani. Dal porto Cosmo muovevano traffico verso la Corsica e la Sardegna di cui mossero le legioni romane alla conquista di Marsiglia. Non c'è stato bisogno di grandi scavi per mettere in luce le vestigia etrusche; porte, mura, torrioni si ergono ancora qui e là, tra grandi vegetazioni di erbe selvatiche che si insinuano nelle fessure. Sul mare, dove è quello che i testi di etruscologia indicano come il Baio della Regina, c'è la traccia di strani lavori nella roccia, probabilmente adibiti a rituali di culto.

Questa fu la antica Cosa, città di pescatori e porto marittimo i romani la sovrapposero. I Visigoti di Alarico la distrussero. Per secoli nessuno si spinse ad abitare in quei luoghi, finché nell'ultimo Medioevo nuovi pescatori si tornarono a fondare Ansedonia sulle rovine dell'antica città murata ma anche la seconda città ebbe vita breve e di nuovo fu abbandonata. Forse di notte maligni spiriti di incorniciati turbavano i sonni dei nuovi abitanti. Ma chi ha posto le fondamenta della terza Ansedonia non

crede ad una maledizione nocente; la nuova città nasce bene, tranquilla e veloce, sicura di sé. Probabilmente qualcuno, come il romanzo Guco Domitio Enobarba, possiede qui molta terra, ed intende sfruttarla a suo vantaggio. È questo il destino di innumerevoli località sulla costa tirrenica: fu il destino della scogliera di San Felice Circeo, della striscia di terra antistante il lago di Paoli o di Sperlonga, per parlare delle località che non vennero di moda in questi anni. Si comincia con il lottizzare il terreno, e venderne i primi pezzetti. Poi qualcuno costruisce una casa, una villetta moderna con un piccolo garage, qualcun'altro ci fa una capanna di frascine. Giungo il pioniere che mette su un «porto» e si è fatto il primo passo decisivo: il valore dei terreni è aumentato di tre o quattro volte. Nel giro di qualche anno una bene organizzata compagnia turistica, un colpo di vento alla bandiera della moda compiranno il gioco.

Oggi ad Ansedonia le case sono già molte; sono state costruite in alto, arroccate sulla scogliera, e cucite la una all'altra dal filo di una strada tortuosa. Il tufo della

zona ha dato la materia prima, e l'omalgama di colore sull'abito. Davanti alle case, ancora fresche di intonaco, si vedono lunghe macchine a trazione a motore, in piccoli recinti intorno alle case dei proprietari di quello auto si impadroniscono guardineri, muratori, elettricisti, e solleciti dimenticano anche di andare a far il bagno in mare.

La domenica arrivano da Roma i bambini oceanici; lì quelli che non fero della loro scoperta e decantano agli amici tutti i lati di quel posto incantevole; si può andare a posto in una antica torre e un gruppo di bene ordinate cabine dalla aria di primo nocchiero attende gli ospiti. Si può andare a ponte dove il paesaggio è ancora più straordinario: una insenatura dall'azzurro limpidissimo, una sorta di lenoc corso di acqua che si insinua placidamente tra le rocce, una vegetazione fitta, quasi incantevole. Anche qui c'è una pensione che non si possa piangere un rumore di civiltà, se si toglie l'ansimare di

qualche motore che cerca di riaccare vittoriosamente la strada che unisce le due spiagge, incrinandosi sul sprone di roccia che li divide. Invece di un'isola, si vede la vista della costa fino ad Orbetello, dell'Argentario e delle isole vicine. La terza Ansedonia ha sicuramente una vita felice innanzi a sé. Tra tre, certamente i cartelli con scritto «vendesi terreno» scompariranno del tutto, e questa diverrà uno dei tanti luoghi di sogno della domenica romana: non è più distante di quanto lo sia il Circeo, e potrà per un certo tempo ancora della tranquillità che molti cercano. Non cercatevi straghi mordaci, né dancina, né incanto al non, né locchi in cui ci si dedichi all'avvicinamento del calcio da tavolo, non contate che soffrono nei loro occhi parole voluttuose e incomprensibili. Ma proprio in assenza di queste cose può costituire, per ora il fascino di Ansedonia, la quale ha da temere soltanto una nuova calata di Visigoti, nella persona di rumorosi turisti in brache, mangiatori di crudi e berivori di birra. TOMMASO CHIARETTI

Panorama degli Stretti

tutto il traffico marittimo nel Mediterraneo. ADEN - Territorio situato sull'estrema punta sud-occidentale della penisola arabica, domina l'ingresso al Mar Rosso e controlla direttamente la porta meridionale del Canale di Suez. Si trova in mani inglesi dal 1839. Alla Conferenza internazionale della pace di Londra del 1882 venne stabilito che eperché la neutralità del canale di Suez sia effettivamente neutralità, anche il territorio egiziano deve essere neutrale: così come tutto il Mar Rosso è praticamente la continuazione naturale del Canale di Suez. Ma gli inglesi, trascurando Aden in base militare violando la convenzione di Ginevra e continuando a violarla anche ai giorni nostri. Tra l'altro la Gran Bretagna violò apertamente la libertà di navigazione ad Aden nel 1951-52 bloccando tutte le navi che trasportavano in Europa petrolio siriano. SINGAPORE - Costituisce, assieme a Hong Kong un sistema di controllo dei mari del Sud-Est asiatico. Già lord Fitzrober ebbe a dire nel 1819 (anno di occupazione di questa importante isola tra la Malesia e Sumatra) che Singapore doveva diventare in Oriente ciò che Malta e Gibilterra erano in Occidente. Singapore controlla il traffico marittimo dell'Europa con la Cina, il Giappone, le Filippine, l'Indonesia e l'Indocina. È oggi una delle più attrezzate basi navali del mondo. A Singapore ha sede il Quartier Generale del Comando navale della SEATO.