MUSICA ALL'APERTO

Dapprima rischiarate di luce bianca, poi d'un rosso sanguigno e mesto, da ultimo d'un più riposante color giallognolo, le antiche mura dello stadio di Domiziano, al Palatino, a dispetto della perfida acustica, continuano ad accogliere, il mercoledì e il sabato, di sera, le compatte schiere degli appassionati di musica all'aperto.

E di appassionati, in verità, si tratta, non di patiti o di chissà che altro, come l'ascoltatore capitato allo stadio per caso o chi non cede a passioni del genere è spesso sospinto a credere. Anche l'acustica è quello che è, e prendere la musica è diventato un po' come prendere l'autobus: si spera sempre di trovarlo meno affollato; si spera sempre che i suoni, una buona volta, si liberino dagli strumenti veri, compiuti, belli come sempre dovrebbero essere, come vorrebbe la stessa fatica di raggiungerli.

Con quanta forza di gambe, infatti, e con quali larghissimi tributi di sudore, gli appassionati si conquistano la musica! Dal primo controllo dei biglietti all'ultimo accertamento delle maschere (maschere davvero, costrette come sono da una lunga tradizione in abiti di grosso panno nero, invernale, e talune persino addobbate in asfissianti palandrane!) si sale verso la piazza della musica per un vialetto lunghissimo, simpatico a percorrersi se l'ansia di arrivar presto e il timore di perdere il primo pezzo del programma non togliessero il fiato e non accrescessero il fastidio della scricchiolante ghiaiuzza.

Al culmine della salita, allontana ancora il traguardo un ligneo passaggio obbligato che fa da cavalcapasso alle smozzicate rovine: qualche gradino da superare, un pianerottolo, alcuni altri scalini da scendere. Ed è questa ultima fatica la goccia che fa traboccare il bicchiere. Gli appassionati vi arrivano già mezzi morti, ma poi, cedendo all'eterna giovinezza del cuore, si buttano a superare l'ostacolo di slancio. Flessioni eccessive e dannose, sicché gli appassionati li si accasciano a fianco sulle sedie, col fiato mozzo, esausti. Però, sono arrivati in tempo: sull'ultimo squillo di raganella, ecco spuntare sulla pedana il direttore. Incomincia la musica e incominciano gli appassionati, madidi, a soffiarsi in petto, a staccare con garbo, dalla pelle cotta e sudaticcia, i vestiti, a metter mano a giornali, cartoline, ventagli e infine a fazzoletti, quando glutei e spalle rimangono ben bene incollati a spalliere e sedili. Le mani che agitano gli improvvisati ventilatori appartengono spesso a polsi ricchi di bracciali e di ciondoli, sicché ritmo e suono di tale ventilazione piuttosto si accordano con l'insistente canto dei grilli e delle cicale che con quello dell'orchestra. La quale, ad ogni rombar di aeroplani (attirati dalla musica come i fulmini dalla chioma degli alberi), impotente a resistervi, si rannicchia come un bagnante inesperto sotto l'impeto dell'ondata, ad aspettare che il frastuono si plachi.

Ma talvolta, sul guizzare d'un flauto o di uno stridulo ottavino, irrompono nel cielo lampi e saette, brontola e minaccia il tuono. Come è accaduto nel mezzo della più romantica e bella sinfonia di Schumann. Spettacolo memorabile: agganciati agli strumenti, come ciclisti ai pedali, i professori d'orchestra ce li mettevano tutti: il direttore, al centro, infuriava come uno di quegli esseri da fantascienza, quando appunto son sconcertati, pungolati e irritati da imprevedibili insidie. Egualmente la musica e la tempesta si scatenavano dal suo gesto concitato: timpani e fulmini, tuoni ed ottoni, scrosci di violini e folate di vento. Una gara, tra le forze della musica e della natura, lì per lì entusiasmante.

Poi, quando le prime gocce, grosse e tiepide, presero a cader giù via via più fitte e furono violenza di acquazzone, la sinfonia, pur trascinata sino alla fine com'era, ridotta: una povera cosa vinta, umiliata.

Gli appassionati, sul momento addossatisi alle mura o raccolti sotto gli archi superstiti, scapparono poi all'arrembaggio di più sicuri ripari, quasi forme di naufraghi inseguiti dagli squali. E fu temporale, quella sera, altro che musica, da allagar mezza Roma e umiliare ancora una volta anche la lunga sinfonia delle borgate, delle casupole, dei tetti di lamierino o di cartone malamente incatramato.

Talora, è appena un benefico spruzzo di pioggiolina a disturbare la musica: si sopporta bene, però, rinfresca, e quasi giova all'acustica. L'umido ravviva i suoni che sembrano all'orecchio più chiari, proprio come all'occhio, dopo la pioggia, più vicini e nitidi appaiono gli alberi, le case, il paesaggio.

E così, una volta il temporale, un'altra volta la pioggerella, più spesso la rugiada della notte, ecco che dal fitto strato di brecciolina disteso sul fondo dello stadio, ad inizio di stagione, è rispuntata l'erba, e cresce bene, rigogliosa, forte. Ormai, quasi raggiunge il fondo dei sedili. Ed il solletico alle gambe delle signore e spinge fin sulle braccia e sul collo grilli neonati ed inesperti, le tribù degli insetti di campagna che han ritrovato il loro regno: formiche, bruchi, moscerini, farfalle, coccinelle. E più il vento allenua timbri e colori dell'orchestra, più dal profondo sale e cresce il profumo della terra, intenso, con l'acre sapore della ruchetta, della malva, del finocchio selvatico, dell'erba cipollina: insalatina di odori, che ben condisce la più grossa e spesso così mal preparata insalata dei suoni.

ERASMO VALENTE

VIAGGIO NELLE REPUBBLICHE DEL SUD AMERICA

Il Canale di Panama sembra una enorme clinica acquatica

Atmosfera silenziosa e sterilizzata - Sette od otto ore per passare dall'Atlantico al Pacifico - Migliaia di negri e di meticci caddero lavorando ad aprire un varco verso l'oceano - I panfili dei milionari statunitensi

(Dal nostro inviato speciale)

PANAMA, agosto

Per transitare di notte attraverso il canale si deve versare una soprattassa, ma la nostra nave è in perfetto orario, anzi in anticipo e, attraccata al molo, possiamo aspettare l'alba per mettere in navigazione verso il Pacifico.

Il canale è lungo sessantaquattro chilometri e la traversata dura da sette a otto ore.

Già al suo imbocco il canale si presenta del tutto differente da Suez. Diverse è anche l'atmosfera che qui regna. Lagoni e nevi sono circondate, assediate da grosse barconi a vela dei mercanti levantini che ottengono merci di ogni genere: tappeti, borse di cuoio, giacchetti talari, cesti di paglia, panamà, scudisci, scimitarre. Qui non si vede neppure una piccola barca di pescatori. Solo un grosso motoscafo della polizia naviglia con la bandiera a stelle e strisce ci raggiunge, ci sorpassa, ci gira intorno e scompare senza che si possa capire perché ha compiuto tutta l'operazione.

Le acque grigiastre dell'ampia Baia di Limon a quest'ora sono rosse da una brezza leggera. Le verdi colline si stagliano scure sull'orizzonte dove il sole non è sorto ancora.

Attraccate alla banchina del porto ci sono due petroliere inglesi: hanno la chiglia dipinta in bianco e nero e l'alberatura tutta in giallo. Sui ponti non si vedono uomini e potrebbero essere navi fantasma d'un racconto di Poe. Ma, a dire il vero, non c'è nulla che ne ricordi la fantasia dell'autore, al suono. Si pensa piuttosto di essere catapultati per errore in una enorme clinica acquatica. Una clinica per ospitare vecchi pescecani reumatizzati, bisognosi mentalmente, tonificati con lo esaurimento nervoso dei ricchi in colti da pazzia. Tutto appare lindo, luccicante, disinfettato col DDT. E il silenzio sorpreso non cessa.

Osservando il panorama provo la stessa angoscia che sempre mi assale all'aeroporto o alla stazione di Zurigo. Temo che da un momento all'altro arrivino degli infermieri, mi calino su una barella e mi conducano in ospedale per farmi amputare, non so, una mano, un orecchio, un piede dove hanno scoperto l'insorgere di un piccolo foruncolo. Qui anche il mare arrugginito e molle ha pensare all'acqua disinfettata della fontana di sodio alla penicillina. Non si scorge una sola striscia di sabbia in questa specie di laguna attraversata, mi assicurano, da oltre trenta navi al giorno.

Le mule meccaniche

La nostra nave si stacca pian piano dal banchina, lanciando un timido suono di sirena che sembra il grido incerto di una novizia sorpresa da sguardi indiscreti mentre sta uscendo dalla sua cella. Le macchine si muovono lentamente, in sordina, e passiamo tra le acque senza neanche sollevare spuma. Stando sul ponte di comando si scopre che già la nave è affidata a un altro equipaggio. A poppa e a prua si alternano uomini e donne in camicia azzurra e blue jeans con la testa coperta da berretti multicolori. Lavorano in silenzio e maneggiano i quattrini con le mani protette da grossi guanti in cuoio. Sembrano personaggi di un sogno in technicolor. Non si ode una sola voce, un richiamo, un comando. I nostri ufficiali osservano in silenzio.

La nave avanza nella baia in direzione della prima chiusa. Si vede al centro un lungo molo e ai lati le grandi porte di ferro dei due bacini. Rallentiamo ancora e la prua ora punta sulla sinistra ora sulla destra.

Per la voce roca di un altoparlante trasmette dalla terra un secco comando, e la nave si rimette in moto con la stessa lentezza di prima, dirigendo la prua alla porta di destra.

Siamo quasi nello stretto spazio dei due moli che fanno da corridoio d'ingresso alle chiuse. Da terra avanzano verso di noi quelle che i marinai chiamano le mule. Sono potenti locomotori a cremagliera che hanno al centro un grosso cavo d'acciaio. Quando la nave entra tra le due banchine viene afferrata da sei cavi e sei locomotori, tre per ogni lato. Si ode il suono di un fischietto e i locomotori avanzano verso la porta di ferro che si apre davanti a noi. Quando arriviamo, così trascinati, al centro del bacino, la porta si chiude lentamente alle nostre spalle. Addio mare, addio oceano. Ti senti prigioniero in una bagnarola. Ecco, ci hanno condotto in clinica.

Dal fondo, attraverso invisibili condutture, l'acqua ribollendo comincia a salire e con essa, come in un ascensore, sale la nave. In meno di 5 minuti saliamo di una decina di metri e con la prua ci troviamo all'altezza di un'altra porta di ferro, la cui base prima era a metà quasi del nostro albero di maestra. Un altro fischio. I locomotori si rimettono in azione tenendoci sempre legati ai cavi d'acciaio. Si apre la seconda porta, entriamo lentamente nel secondo bacino. La porta si chiude, il bacino si riempie rapidamente come il primo e siamo all'altezza della terza porta.

A terra si vedono pochi uomini e il paesaggio sembra quello di un parco aeroporto. Un grande prato verde attraversato da sentieri, un campo di basketball a cune cassette bianche dai tetti rossi e, in fondo, una lunga rete metallica dietro la quale si vedono passare veloci autobus dipinti in argento-verde.

Il lago di Gatun

Superate le tre chiuse, sollevati dagli ascensori acquatici, ci troviamo nell'attimo di poche minute all'altezza del lago di Gatun, circondato da alte ciminiere di monti coperti da folte boscaglie. Le mule ritornano dietro con il cavo d'acciaio, e lasciano la nave in libertà e tornano, sedute ad agganciare le altre navi che aspettano più giù all'ingresso della prima chiusa.

Questa volta la nostra nave, come avesse riacquistato la libertà, lancia tre fischi di sirena. Le macchine si mettono in movimento. E' una vera partenza, una partenza da persone adulte che non debbono più essere guidate per mano. Comincia finalmente la navigazione sul lago, attraverso la via segnata dalle boe. Sulle rive melmose e giallastre qualcuno crede di aver intravisto la sagoma di un coccodrillo. Navighiamo tra le boe per quasi tre ore.

Poi all'orizzonte le montagne si fanno più alte e brulle. Il passaggio diventa sempre più angusto e tortuoso. Quando di fronte a noi appare un'altra nave diretta verso l'Atlantico, sembra quasi che non riusciremo a passare l'una di fianco all'altra. Ma allorché la nave è alla nostra altezza si scopre che ancora molte decine di metri ci dividono da lei.

La stretta terribile

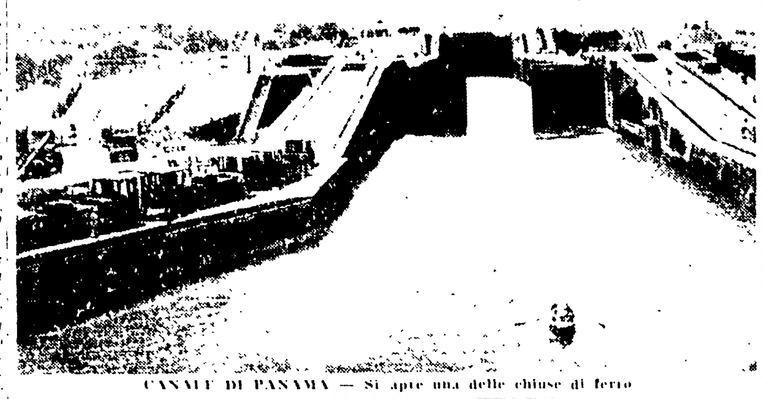
Prima di uscire sul Pacifico incroceremo 13 navi, quasi tutte petroliere. Passiamo Peña Blanca, Bohio, Frigoles, Tabernill, San Pablo. Piccole località abitate da funzionari della Compagnia. A Juan Grande abbiamo definitivamente lasciato il lago di Gatun alle nostre spalle e la via appare chiaramente aperta dall'opera dell'uomo. A Las Cascadas il passaggio diventa ancora più angusto.

Ed eccoci alla terribile stretta della Culebra, incassata tra due picchi rocciosi e brulli. Molvana di neve e di metrica morrone tra questi monti lavorando per aprire un varco verso l'oceano. Malaria, vaiolo, febbre gialla. Ora sembra di passare per una strada che va sempre stretta attraversata dalle acque del lago Gatun.

Dopo una scolta si corre all'orizzonte la parte superiore della chiusa di Pedro Miguel. Alla sua sinistra una zona che hanno chiamata Pera so. Ci sono le colte basse, e di due cette, e un edificio, per grande che ha forma d'arco di essere a libertà a di posto. Sul prato soldati americani, neri, bruni, biondi, giocano a pallacanestro. Tutto si svolge con la stessa rassegnata di prima. Questi americani. Arrivano le mule, si aggancianno, la nave si alza a poppa. Ma questa volta l'acqua non sale, si abbassa. L'ascensore acquatico ci fa già. Nella chiusa alla nostra destra, con la prua che si dirige verso Colon, entra una nave giapponese. Mentre l'acqua del nostro bacino si abbassa quella del bacino dove si trova la nave giapponese sale. Per qualche minuto ci troviamo alla stessa altezza. Poi non andiamo verso il Pacifico e continuiamo a scendere passando attraverso le chiuse di Miraflores, mentre i giapponesi per salire sull'Atlantico dovranno farsi portare su attraverso le chiuse del Gatun. Dopo Miraflores le mule ci lasciano definitivamente. Le macchine si rimettono in moto e siamo nel Pacifico.

Sulla nostra sinistra, in una verde insenatura, decine di piccoli, eleganti panfili sono fermi nella rada. Appartengono ai milionari nordamericani che dalla California si recano nel mar delle Antille per la pesca.

RICCARDO LONGONE



CANALE DI PANAMA — Si apre una delle chiuse di ferro

Il divorzio di Martine Carol

PARIGI - Martine Carol fotografata con la propria avvocatessa, la signora Suzanne Blum, poco dopo aver presentato al Tribunale civile della Senna la richiesta di divorzio dal regista Christian-Jaque, suo secondo marito. E' un'altra unione cinematografica che tramonta

INCHIESTA SULL'INDUSTRIA ITTICA NEL MARE VIAREGGINO

Insieme col pesce mangiamo i segreti di un mercato all'ingrosso

Radiotelefoni installati sui battelli per dirigere la pesca in modo che non calino i prezzi

VIAREGGIO, *agosto*

Tra i grandi mercati ittici all'ingrosso (escluso quello di Genova) il CERAPE di Viareggio (Centro di raccolta e produzione) risulta sotto ogni aspetto del pari importante. D'Italia. Milioni di chilogrammi di pesce fresco (in particolare per ciò che riguarda il «pesce azzurro») passano annualmente fra quelle mura, insieme con centinaia di milioni di lire in contrattazioni, come ho detto, non sempre dirette verso il pubblico. E sarebbe troppo lungo parlare che, dall'uffico di Roma, viene in alto mare del mattino, spedire, al grado di [illegible] possibile in piazza [illegible] una vita così complessa e [illegible] oscura che talvolta viene [illegible] di supporre.

Le dimensioni del complesso viareggino, tra le più ampie e moderne [illegible] ha [illegible] di metri quadri di [illegible] e grandi e [illegible] 75 motopescherecci [illegible] pesca [illegible] al capitano al [illegible] di sotto con [illegible] di cinque anni [illegible] pesca [illegible] 22 per la pesca con fonte luminosa (lampare). I primi [illegible] sono tutti alla «parte» [illegible] alla potenza del motore usato. Vengono distinti in tre [illegible] categorie per la pesca [illegible] «altura», di «semialtura» e «costiera». A quest'ultima appartengono le «stardelle».

Le barche di altura

Le barche di «altura» si spingono fino al di là della Sicilia verso Lampedusa e le acque tunisine, con bordate che vanno da 4 a 10, [illegible] alle volte però non [illegible] restano lì per più di tre giorni, mentre altre si congedano al largo per ragioni, quelle 18 ore 20 ore sul mercato. Intanto possiamo ammettere che in media, per ogni normale bordata, queste barche sono in grado di stare da 150 a 200 cassette di pesce fresco di ogni qualità e volte e dire da 2300 a 4500 chilogrammi (una cassetta viene calcolata sui 15 ch.l.). Nello scorso mese di luglio, per esempio, il «Quarto» in sei bordate consegnò 850 cassette, pari a 12.750 Kg. per un valore (in mercato) di oltre sei milioni di lire. Mentre l'«Angio», in tre [illegible] bordate, ne scaricò 500 cassette [illegible] 7 mila lire [illegible] Sulle «stardelle» vengono [illegible] da aprile a tutto settembre) da 10 a 15 cassette per complessivi 200 Kg. Esse battono [illegible] le coste della Sardegna e dell'Africa [illegible] 200-600 Km. [illegible] quelle di navigazione [illegible] quanto sia facile, [illegible] e quindi di tavolette [illegible] di cotone costa non meno di mezzo milione, e non si [illegible] contatti: quanto sia facile, pescando a strascico sul fondo, [illegible] di scappare in uno scoglio, [illegible] nella tempesta [illegible] nel mare [illegible] di [illegible] [illegible] [illegible]