Le italiane furiose

Nel titolo, *Le italiane furiose*, che Domenico Paolella ha scelto per il suo romanzo (ed. Vallecchi, Lire 1.000) si potrebbe leggere qualcosa di troppo scoperto e invitante. Par concepito, infatti, per il gusto del gallismo nostrano: a italiani in furia italiane furiose.

Quell'aggettivo, invece, ha più precisamente il contenuto ed il sapore che l'Ariosto gli ha dato: si rifà alla furia di Orlando che disperde le armi e va ramingo e dissennato dietro il fantasma d'Angelica. Ma una prima ironia è già nel confronto delle situazioni. Qui ci troviamo nell'Italia del 1943, dopo l'armistizio dell'8 settembre, fra Roma, la Puglia e Napoli. Per le «italiane», che sono il simbolo estremo del momento; diciamo meglio: per gli italiani furiosi di allora non c'è, sullo sfondo, amore o incantesimo o anelli fatali. C'è piuttosto una realtà mostruosa, una delle più drammatiche vissute dal nostro Paese, dove gli Astolfi arrivano sulle ali della distruzione e gli ippogrifi son di ferro e sputano fuoco.

Questo quadro, così impresso tuttora nel ricordo, è passato spesso in questi anni dalla cronaca nella narrativa e, anche più efficacemente, nel cinema. Non è, dunque, nuovo per le cronache, culturali e letterarie. Qui abbiamo, però, una composizione drammatica in chiave grottesca, spiegabile con gli interessi di gusto e anche umani dell'autore. Paolella non si può dire, infatti, uno scrittore «nuovo». Giornalista e uomo di cinema, egli ha pubblicato — come ci dicono le notizie bibliografiche della presentazione editoriale — altri due volumi: *Le ragazze di via Lenin* e *Blue jeans*. Per noi e per molti altri lettori, tuttavia, credo che la conoscenza delle sue qualità possa cominciare davvero da queste pagine.

Le quali formano, anzitutto, un libro che si legge con piacere, cosa rara in un paese come il nostro, dove quella che altrove viene considerata la qualità *indispensabile* del narratore, il gusto del racconto e di far racconto passa, per lo più, in second'ordine nel giudizio di tanta critica orientata con attento scrupolo verso i valori formali e i significati «culturali» dell'opera.

Naturalmente, non appena salutata questa sua qualità di narratore, Paolella ci costringe a un discorso preciso. Proprio perchè aiutato da questo talento o perchè invogliato anche dalle esperienze cinematografiche, egli è tutt'altro che schivo da facili tentazioni. Molte pagine del libro si leggono ugualmente volentieri, ma non con lo stesso piacere. Non superano, per qualità e valore, il livello di una composizione persino compiaciuta e fantasticata sulla scia di un giornalismo letterario italiano quasi mai immune dalla «trovata». Potremmo citare facilmente: l'episodio del ritrovamento del naufrago della corazzata *Roma* da parte di un gruppo di tedeschi, la storia di Schultz e di Sessuage, persino lo sbarco americano, dove si intrecciano motivi spuri — alla Malaparte — volutamente fantastici, ad elementi narrativi anche ben orchestrati.

Per cui, alla fine, si direbbe che coesistano nel libro — come in una fonte incantata dell'Ariosto — due acque e due momenti: quello che abbiamo già descritto, con personaggi che sono visibilmente il frutto di una ricostruzione e quello dove più al vivo riaffiora la storia incandescente di quegli anni attraverso la cristallizzazione del grottesco compiuta con parole e gesti dei personaggi nella luce di una riscoperta umanità.

Come motivo conduttore, questa «umanità» è data dal personaggio di Libò. E' l'attendente di un colonnello, alto funzionario del Ministero della Guerra. Libò è piccolino, timido, paesano, goffo, analfabeta. Al colonnello non è sottoposto solo in virtù della disciplina militare, ma anche da vincoli come nel sud si trovano a volte e che facilmente si possono far risalire ai tempi della servitù della gleba, fra i «padroni» delle località provinciali e i «cozzali» o i «cafoni», e dove in pratica il «padrone», feudale moderno (signor colonnello o signor avvocato!), si crede investito da privilegi e diritti pressochè divini.

Ma Libò, sotto apparenze addomesticate e remissive che ricordano da vicino *Il buon soldato Svejk*, chiude in sè uno sveglio umorismo e una lucida moralità che gli permette di guardare, di giudicare e di partecipare sino all'eroismo a quell'improvviso cataclisma che si rovescia anzitutto sul suo Ministero, mentre granatieri e cittadini romani si battono, fra la Cecchignola e Porta San Paolo, e al Quirinale, dopo l'inutile attesa dei paracadutisti, si prepara la fuga di Pescara.

Per Libò la visione di questo dramma comincia con un'altra figuretta di piccolino come lui — quasi il suo antagonista all'apice dell'abbattuta scala sociale — il re Vittorio che con una grossa borsa di documenti compare di colpo nei corridoi ministeriali — dove agli attendenti hanno dato i guanti bianchi — per confabulare con i suoi alti ufficiali. In quel momento si ha in Libò anche un primo guizzo di coscienza che le avventure della guerra a poco a poco alimenteranno e chiariranno. Ma fin dove? Ed ecco che i motivi dell'altra fonte finiscono, mi pare, per intorbidire anche lo sviluppo di un personaggio impiantato da principio così bene.

Ma limitiamoci alle qualità del personaggio e del racconto. Il grottesco è scoperto da Paolella entro i termini realistici dei rapporti determinati dalla necessità della guerra. Straordinari l'episodio, appunto, dei guanti bianchi e tutto il movimento del primo racconto ministeriale, quello delle provviste della signora Amedea, consorte del colonnello, nella Roma affamata di allora, il viaggio della signora in compagnia di Libò e quel caso simbolico del carabiniere che si trascina dietro ammanettato, per l'Italia sinistrata e invasa, il soldato accusato di diserzione! Una ironia con punte delicate ma sempre vivacissime — chi sa perchè il meridionale Paolella ci ricorda il meridionale Galiani del *Socrate immaginario* — regola gesti e contrasti.

Tanto generoso e altruista quanto Sancho Pancia è egoista, ricco di autentiche doti della popolarità meridionale, Libò riesce ad emergere da solo nello sfacelo delle tradizioni e degli egoismi privati che, posti a confronto con lui, sembrano anche più profondamente sconfitti, chiusi nei limiti disperati di quel loro personalismo gretto o animati da ricerche di nuovi conformismi. Ed è questo, appunto, il senso che, nonostante i suoi cedimenti, Paolella ha saputo illuminare drammaticamente Libò. Lo salutiamo, quindi, come il primo barlume di un motivo che vedremmo volentieri approfondito e precisato.

MICHELE RAGO

NIZZA — Brigitte Bardot prende lezioni di «cha-cha-cha» dall'attore e cantante Dario Moreno, durante un intervallo delle riprese del film «Voulez-vous danser avec moi?», attualmente in corso di realizzazione (Telefoto)

ECCO L'ASIA SOCIALISTA: SI CONCLUDE IL NOSTRO REPORTAGE

Nel Vietnam tutto dipende dalla evoluzione delle campagne

Un popolo denutrito da molte generazioni: il riso ha rappresentato per la giovane Repubblica democratica il problema più drammatico - Come è stata condotta a termine la riforma agraria - Il progresso dei raccolti viene ottenuto mediante migliorie elementari - Visita a un'azienda cooperativa che ha assunto funzioni pionieristiche

(Dal nostro inviato speciale)

DI RITORNO DAL VIET NAM, agosto. — *«Il nostro popolo è denutrito da tante generazioni: non ha mai mangiato abbastanza» ci disse con tono di accorata tristezza il compagno vietnamita che ci aveva accompagnato quel giorno in una breve escursione nella campagna intorno ad Hanoi. Ce lo disse in un soffio, sebbene parlasse francese, quasi per essere più sicuro che fossimo noi soli ad udirlo. Eravamo in quel momento in una capanna di contadini, fatta di giunchi e di stuoie leggere. I padroni di casa, uomini e donne, si tenevano accoccolati per terra nella caratteristica posizione di tanti contadini asiatici in riposo, con le ginocchia piegate quasi a sfiorare il petto. L'interno della capanna, che non era poi una delle abitazioni più misere, si componeva di due lunghi tavolati per dormire, di qualche povera suppellettile e d'una specie di ripiano centrale a muro, che serviva a tutto, sia per deporvi qualche ciotola sbrecciata sia per conservarvi le immagini dei parenti defunti, quasi fosse un piccolo altare di famiglia. Eppure, sebbene fossimo degli sconosciuti, capitati là all'improvviso, la padrona di casa voleva offrirci una tazza d'acqua con qualche piccola foglia di tè*

Cantieri popolari

Avevamo chiesto di entrare in quella casa per sottrarci ai micidiali raggi di sole che poco dopo le tre del pomeriggio piovevano sulla campagna. Avevamo trovato un'ombra ristoratrice ed un'accoglienza amichevole e dignitosa. Eravamo a non più di quindici chilometri da Hanoi, ai piedi della diga di un grosso bacino di irrigazione, che si va costruendo nel quadro d'un più ampio sforzo per cominciare ad imbrigliare e a utilizzare meglio le acque abbondanti, ma capricciose sino al delitto, del delta del Fiume Rosso. Si tratta di un importante lavoro di sterro che impegna molte migliaia di persone: contadini, soldati, operai, funzionari della vicina città. E' infatti questo uno di quei grandi cantieri popolari che, ad immagine di quanto è stato fatto su vasta scala in Cina, vengono creati e portati avanti soprattutto col concorso popolare. Avevamo appena visto moltissimi di quegli improvvisati sterratori scavare la terra con le vanghe, poi caricarla sui bilancini e trasportarla un po' più in là: in queste semplici operazioni era chiuso il loro faticoso lavoro. Le popolazioni delle vicine campagne ne trarranno un bene prezioso quanto pochi altri: acqua regolare ed abbondante per le loro risaie.

Piuttosto che queste opere, imponenti anche nella loro modestia e tali, quindi, da richiedere ugualmente mezzi non indifferenti, i vietnamiti preferiscono oggi per le loro campagne lavori di più piccole proporzioni, canali meno ambiziosi, che i contadini da soli possono tracciare senza intervento dello Stato. In questo modo sono certi, per il momento, di compiere passi più rapidi nella creazione d'una rete irrigua, che è compito primordiale delle loro campagne e, di conseguenza, di tutto il popolo. Il Viet Nam è un paese di contadini: su quattordici milioni di persone che vivono nella Repubblica democratica del Nord (stima approssimativa, in realtà, perchè mai si è fatto un censimento) solo un milione abitano nelle città. Lo stesso Partito del Lavoro che dirige lo Stato è composto in grandissima maggioranza di contadini. Paese agricolo, quindi: l'agricoltura rappresenta il 75% di tutta l'attività economica della nazione. Di più: tipico paese di monocoltura. La produzione essenziale, largamente dominante, praticamente unica, anche se esistono colture di frutta e di piante oleoginose, nel Viet Nam è il riso.

Ebbene, proprio il riso ha rappresentato per la giovane Repubblica democratica anche il problema più drammatico dei primi anni della sua esistenza pacifica. Il riso è sostanzialmente il solo nutrimento delle popolazioni. Durante la guerra di liberazione ogni combattente, dal ministro al soldato, riceveva in media da 40 a 80 chili di riso al mese, ma quella razione rappresentava tutto per lui: il denaro, il vestiario, l'istruzione, il mantenimento della famiglia. E' vero che qualche francese, forse inconsciamente memore di una tristemente celebre trovata di Maria Antonietta — «Chiedono il pane? Ma perchè non mangiano brioches?» — domandava ai vietnamiti perchè si nutrissero soltanto di riso; l'amico che me la raccontava mi assicurava che in cuor suo quel francese restava sempre convinto che gli «asiatici» non sapessero apprezzare come si deve una buona bistecca. In realtà i colonialisti non hanno mai assicurato ai vietnamiti neppure il riso. Il loro dominio in Indocina è costellato di terribili carestie, nelle quali morivano periodicamente molte centinaia di migliaia di persone: una delle più gravi fu quella del 1945, subito dopo la guerra, che vide perire due milioni di uomini e che doveva precedere di poco la Rivoluzione d'agosto, da cui nacque il Viet Nam libero.

Dieci anni dopo, a pace ritrovata, i vietnamiti ebbero però di fronte un rischio ugualmente grave e terribile. La parte settentrionale del paese — quella che i francesi dovevano definitivamente abbandonare — non era mai stata autosufficiente, ma aveva sempre ricevuto il riso dalla zona meridionale, soprattutto dalla Cocincina, che era considerata la «risaia» dell'Indocina. Il Nord democratico si trovava quindi tagliato fuori proprio dalla regione, rimasta con gli accordi di Ginevra sotto il controllo imperialista, che costituisce la sua maggiore riserva di cibo. Per qualche anno la minaccia della fame è stata gravissima: assicurare il riso, cioè assicurare il vitto, è stata allora la preoccupazione dominante del giovane Stato.

Nel 1939, migliore annata della dominazione francese, il Viet Nam ha dato 6 milioni e 700.000 tonnellate di riso, di cui 4.300.000 nel Sud e 2.400.000 nel Nord. In queste cifre è tutto il problema. Ebbene, nel 1958 il Sud ha prodotto 3 milioni e 170.000 tonnellate, mentre il Nord da solo ne produceva 4.570.000. Questa è la vittoria che i compagni del Nord giustamente sottolineano. Ciò nonostante, essi non si sentono ancora nè soddisfatti nè sicuri. La esperienza delle carestie di un tempo e la triste sorte del Sud, dove ancora esse imperversano, li hanno messi in guardia. Essi vogliono ottenere quest'anno 6.400.000 tonnellate, cioè quante ne dava una volta tutta l'Indocina, Laos e Cambogia compresi; per il 1960 si propongono poi di arrivare a 7.600.000 tonnellate. Si badi che i vietnamiti non intendono affatto condannare il loro paese a un sistema di permanente monocoltura. Al contrario, essi vorrebbero sviluppare al massimo le più redditizie coltivazioni di frutti tropicali (ho assaggiato nel Viet Nam le più dolci banane, i più succosi ananas e il più fresco latte di cocco che mai mi sia capitato di gustare) e le loro preziose piante industriali. Già fanno qualche timido passo in questo senso. Ma l'essenziale resta il riso. Solo una volta che per questa fondamentale voce dell'alimentazione non vi sarà più nulla da temere, si incrementerà il resto.

Il mutuo aiuto

Tutto adesso dipende dall'evoluzione sociale delle campagne. Molto vi è già cambiato in questi ultimi anni. Cominciata ancora durante la guerra, nelle zone liberate, la riforma agraria è stata condotta a termine nei primi anni di pace ritrovata. Ormai bussa alla porta del mondo contadino, come di tutti i settori della vita nazionale, la Rivoluzione socialista. Lo esige lo stesso sviluppo delle forze produttive. Il progresso dei raccolti viene ottenuto mediante migliorie elementari: le piccole opere di irrigazione, di cui si è parlato, o l'introduzione di aratri che graffino la terra un po' più profondamente di quei 7 centimetri cui corrispondeva il solco tracciato dai vecchi strumenti. Ma il contadino povero ed isolato con i suoi pochissimi mu di terra non è in grado di assicurare neppure quelle innovazioni. Ecco dunque che si moltiplicano i gruppi di mutuo aiuto, mentre appaiono e si consolidano le prime cooperative.

Abbiamo visitato una di queste aziende collettive con funzioni pionieristiche nel villaggio di Vu-la, poco discosto dalla camionabile e dalla ferrovia che collegano Hanoi al porto di Haiphong. La vicinanza di queste vie di comunicazione strategiche pose questo piccolo centro in uno dei settori più scoperti e più importanti della guerra liberatrice. Ogni contadino qui è stato un combattente. I francesi non permettevano neppure che si coltivasse la terra vicino alle strade, che erano protette da una «fascia proibita» e da innumerevoli fortini, di cui si incontrano ancora i resti ovunque: di giorno tiravano persino sui bufali che avessero oltrepassato i limiti vietati. Ebbene, i contadini andavano di notte a lavorare parte di quelle terre. I francesi hanno «rastrellato» non so quante volte il paese: eppure i partigiani hanno fatto saltare un treno, hanno incendiato quattro macchine, teso settanta imboscate, costretto alla resa un fortino e catturato abbondanti munizioni. Adesso sono quasi tutti nella cooperativa. Su 130 famiglie del villaggio 117 vi sono entrate; fra le altre, rimaste fuori, sette non sono ancora convinte dei vantaggi del nuovo sistema, mentre sei sono composte di contadini più ricchi. Il lotto in comune è di 200 mu (2,7 mu corrispondono a un ettaro) a risaia.

Si tratta di una terra finissima e melmosa: ce ne accorgemmo percorrendo il sentiero che doveva portarci al villaggio, dove fummo costretti a dare prova di tutto il nostro talento di equilibristi mancati, poichè un improvviso temporale aveva coperto il suolo di uno strato di viscido fango. Questo stesso fango serve da concime. Ne portano adesso 80 panieri per ettaro anzichè cinque come usava una volta. Con questi e con altri mezzi analoghi — due piccoli bacini, due nuovi canali, un porcile per un centinaio di capi — sono riusciti ad aumentare di due terzi il loro raccolto e a distribuire in media 10 chili di riso a giornata fra i contadini.

Audace sviluppo

E' questo un esempio di cooperativa. Il movimento, nel suo insieme, comincia per la verità a superare la fase degli inizi. Proprio in questi mesi si sta entrando nel periodo del suo più audace sviluppo. Sotto forma di gruppi di mutuo soccorso — che sono poi il primo passo della cooperazione — il movimento aveva già preso un avvio abbastanza impetuoso tre anni fa, subito dopo la riforma agraria. Poi però aveva subìto un rapido riflusso per via di alcuni errori di impostazione dovuti all'inesperienza. Da allora si è preferito procedere a passi lenti, ma sicuri. Nel momento in cui noi eravamo nel Viet Nam, solo il 7% della popolazione contadina era nelle cooperative: i «gruppi» però abbracciavano già il 70% circa.

La spinta collettiva è favorita da certe tradizioni associative che da tempo esistono fra i contadini vietnamiti, forse per la loro stessa povertà e per i sacrifici sopportati in comune durante gli anni della lotta contro l'oppressione. Già oggi si trovano contadini che dicono: «Se non si fanno le cooperative, ogni tre o quattro anni saremo costretti a rifare da capo la riforma agraria».

Su queste basi il partito ha deciso di dare impulso al movimento. I periodi dell'anno più favorevoli alla costituzione e all'allargamento delle nuove imprese sono quelli immediatamente successivi ai due raccolti (maggio e ottobre) che sempre si fanno nelle campagne vietnamite. Entro la fine del '59 la cooperazione potrebbe quindi abbracciare una parte cospicua della popolazione contadina: entro l'anno successivo il movimento potrebbe essere nelle sue grandi linee vittorioso.

GIUSEPPE BOFFA

FINE

I precedenti servizi sono apparsi nei numeri 194, 195, 196, 197, 201, 202, 203, 211, 212 dell'«Unità».

Claudia Moroni, una giovanissima aspirante attrice che intende far parlare di sè il mondo del cinema

IL CINQUANTENARIO DI UN'APPASSIONANTE IMPRESA

La pioggia aiutò Blériot a traversare in aereo la Manica

Come il monoplano riuscì a spuntarla sul biplano - La gara tra i pionieri dell'aviazione - "Ero solo, completamente solo tra mare e cielo...„ - Un semplice certificato attesta la felice conclusione del volo

Nel 1905 ai dì di festa, i primi aeroplani presero il posto dei purosangue nei verdi ippodromi parigini. La stessa folla di damine infioccate, di nobili militari e di cavalieri negli aderenti pantaloni a tubo si recava a godersi lo spettacolo nuovo delle macchine volanti. Alla frivola carica mondana, si aggiungeva di volta in volta l'interesse al progresso: un giuoco che non ricorreva alle sottili vie delle scommesse attraverso i vari *book-maker* e i totalizzatori. Gli aerei si staccavano appena dal suolo: ma qualcuno riusciva a compiere il suo giro attorno a due piloni.

Sulle tracce di Wilbur Wright, l'americano che per primo era riuscito a far distaccare dal suolo la «macchina più pesante dell'aria», Louis Blériot riuscì nel 1907 a far volare per otto minuti e mezzo un suo apparecchio. Era dal 1900 che provava. A differenza degli aerei di Wright, tutti biplani, egli era riuscito a spuntarla con un monoplano. Le argomentazioni con cui difendeva questo suo principio non si potevano giudicare in realtà molto scientifiche. «Quando riuscirete a mostrarmi un uccello biplano, fabbricherò anch'io un biplano...». L'errore fondamentale che domina tutto il periodo storico dei tentativi di volo, specialmente diretti a rendere possibile l'imitazione del volo degli uccelli (volo la cui intima essenza non è neppure oggi esattamente conosciuta), è stato quello di prendere a modello il volo animato di essi. Ben altri problemi si nascondevano invece sotto quell'argomento che nè Wrigth nè Blériot, allora, avrebbero potuto variamente avvertire: di stabilità il primo, di resistenza passiva l'altro. Ma il problema del rendimento era ancora di là da venire, sotto questi aspetti.

Intanto nella stessa Francia non pochi tecnici si erano dati anima e corpo all'«aviazione»: i fratelli Voisin, Léon Delagrange, il brasiliano Dumont e quell'Henri Farman che in luogo dell'elica a trazione adotterà più tardi l'elica posteriore a spinta. Tutti questi progettisti-costruttori erano riusciti a far compiere brevi voli ai loro apparati: tranne il Farman che per primo coprì la distanza di 27 chilometri da Châlons a Reims senza scalo. La gloria del Farman venne presto oscurata da uno dei fratelli Wright.

Corsa alla vittoria

Il Wright non era venuto in Francia per raccogliere applausi e strabiliare i colleghi: vi era giunto sotto l'etichetta della Società Wright costruttrice di apparecchi leggeri e veloci, muniti di *gauchissement*, ossia di ali svergolabili presso l'estremità, indispensabili nelle virate anche strette attorno ai piloni. Era il 1909. Di questa psicosi del volo approfittò il londinese Lord Northcliffe, proprietario del quotidiano *Daily Mail*, offrendo mille sterline di premio al primo che fosse riuscito ad attraversare la Manica con scalo in Inghilterra. I tentativi non si fecero attendere.

Tentò Lambert con un «Wright», ma l'apparecchio si fracassò al suolo durante una prova. Tentò Hubert Latham con un monoplano disegnato da Lavasseur e costruito dalla Compagnia Antoinette: ma finì ai pesci, una volta a mezza strada, col motore grippato. Fortunatamente venne raccolto quasi subito dalla torpediniera francese che lo seguiva a breve distanza: la Compagnia Antoinette gli comunicava di attendere il nuovo apparecchio con un motore di 50 cavalli. Era il 19 luglio del 1900. La corsa alla vittoria era così importante per i costruttori che il giorno dopo Latham poteva spiccare di nuovo il suo volo. Glielo impedì il brutto tempo.

A pochi chilometri da Sangatte presso Calais dove accampava Latham, e cioè in località Les Baraques, aveva issato il suo *hangar* (un semplice tendone) l'ing. Louis Blériot col suo monoplano «Blériot XI» completamente perfezionato rispetto a quello del 1907. Esso disponeva perfino dei *volets*, ossia degli alettoni, in luogo delle comuni estremità alari svergolabili inventate dai Wright. Aveva una superficie portante di mq. 15; un peso di kg. 400; un'elica di trazione di m. 2,60 con un passo di 1,45, e un motore di 50 cavalli a tre cilindri costruito dall'italiano Alessandro Anzani.

La notte sul 25 luglio 1909, il tempo metteva a bufera. All'alba, Latham avrebbe dovuto tentare, ma i suoi meccanici lo lasciarono riposare. Soffiava un ventaccio di Nord-ovest: la pioggia gravava bassa nell'aria: anche il mare si accavallava. Nell'altra tenda, Blériot, destatosi verso le due e annusato il tempo, decise di arrischiare.

Era sicuro di atterrare in Inghilterra, prima che scoppiasse la tempesta. Nel mentre che Anzani gli registrava il motore, Blériot mandò ad avvertire il comandante della torpediniera francese «Escopette» che salpasse, poichè di lì a poco egli avrebbe tentato. L'avvio fu preso alle ore 4,41. Il pilota non possedeva neppure una bussola.

Quando fu in mezzo al Canale avvertì con sgomento che il motore, surriscaldandosi, cominciava a battere con difficoltà. Lo salvò la pioggia. C'è invece chi sostiene ancor oggi che il Blériot avesse fatto molto affidamento sulla pioggia per raffreddare il motore. Sotto di lui, il mare scoppiava furioso. La foschia gl'impediva da ogni parte di scorgere la torpediniera di scorta. I minuti erano eterni. Il cuore batteva con lo stesso ritmo del motore. «*J'étais seul, tout à fait seul entre la mer et le ciel*...» (Ero solo, completamente solo tra mare e cielo) Con la foschia che gl'impediva di scorgere la costa o di regolarsi sul vento di nord-ovest, temeva di seguire in lungo la Manica anzichè attraversarla nel tratto più breve.

Un braccio al collo

In una rapida fugace schiarita scorse finalmente la terra e si mise in cerca di Dover. Scoppiava la tempesta. Una raffica assai violenta gli fece fare un brutto volteggio. Blériot non attese la seconda e preferì atterrare sulla prima striscia d'erba in fondo a una valletta. L'apparecchio toccò terra, rimbalzò alto una dozzina di metri e venne giù di colpo. Blériot, che già camminava con una stampella per una brutta caduta di sei giorni prima, se la cavò con un braccio al collo e qualche cerotto al capo. L'apparecchio andava invece quasi distrutto. Trasse l'orologio: aveva impiegato 37 minuti. Anche la località, Dover Castle, si trovava a pochi chilometri da Dover: quindi non aveva deviato gran che. Soccorso dagli abitanti di una vicina frazione, venne poi raggiunto dai funzionari di Sua Graziosa Maestà che gli rilasciarono il certificato di libera praticabilità. Negli archivi di quel distretto si può leggere ancora: «Attesto per mezzo del presente certificato di aver esaminato l'ing. Louis Blériot comandante di una nave chiamata "monoplano" giunta di recente da Calais in Francia. Ho potuto rendermi conto dalle risposte verbali di detto capitano, che non ha avuto a bordo, durante il viaggio, nessuna malattia infettiva necessitante l'arresto della nave la quale può dunque liberamente continuare... Dover, 25 luglio 1909».

Con quella burocratica formula di «Libera praticabilità» rilasciata da un oscuro funzionario di Sua Graziosa Maestà Britannica, veniva archiviata per la storia l'impresa di Blériot, vale a dire l'avvio della navigazione aerea.

La sera del 27, Latham era pronto a tentare, e per via assai più lunga, la traversata del «fosso». Non si trattava più di una gara: si trattava soltanto di salvare il prestigio degli apparecchi americani Wright che detenevano tutti i mercati. La cosa purtroppo non riuscì. Purtroppo per Latham, che uscì in fin di vita dalla rovinosa caduta in mare dopo pochi chilometri di volo! Fu raccolto dalla solita torpediniera e portato a terra.

Il successo arrise all'industria «Blériot» che impiantò una nuova fabbrica presso Brooklands. Venne la guerra e piovvero le ordinazioni. L'opera del pilota Blériot fu molto attiva. Ufficiale di collegamento fra le truppe francesi e inglesi, si distinse in molte occasioni. La sua fabbrica di Levallois-Perret lavorò in pieno. Nel '29, celebrandosi il ventennale della memorabile traversata, il Blériot riattraversò la Manica col medesimo apparecchio del 1909 e si ebbe straordinarie onoranze. Era nato a Cambrail il primo luglio 1872.

SILVIO MICHELI

LUTTO PER LA CULTURA ITALIANA

La morte a Roma di Carlo Antoni

E' morto ieri notte a Roma dopo lunga malattia il prof. Carlo Antoni.

Carlo Antoni era nato a Senosecchia (Trieste), il 15 agosto 1896. Da ragazzo partecipò alle agitazioni irredentistiche in Trieste, ove visse finchè, conseguita la licenza liceale, si recò in Francia, per allontanarsene, però, nell'agosto 1914. Studente universitario a Firenze, il 26 maggio 1915 si arruolò volontario nei granatieri, e combattè in varie zone del fronte. Decorato al valore, tornò agli studi laureandosi, nel 1921 in filosofia, a Firenze. Insegnò a Pola, Napoli — dove conobbe Croce e pubblicò (1924) *Il problema estetico* — Trapani, Messina e quindi Roma. Da Roma prese a collaborare alle terze pagine di vari giornali, tradusse *Sacrum Imperium* di A. Dempf e una parte d'un'opera di E. Troeltsch, pubblicò saggi e recensioni: nel '32 entrò come assistente nell'Istituto italiano di studi germanici, dove rimase dieci anni e nella cui rivista pubblicò gli scritti che raccolse più tardi nei volumi *Dallo storicismo alla sociologia*, *La lotta contro la ragione*, *Considerazioni su Hegel e Marx*. Libero docente (1937) in storia della filosofia, vinse (1942) il concorso per la cattedra di letteratura tedesca nell'Università di Padova. Nel gennaio 1943, con De Ruggero, Pancrazi e Salvatorelli, preparò la rivista *Il vaglio*.

Dopo l'8 settembre la sua casa divenne un centro di riunione per i rappresentanti del C.L.N. Tra i membri della direzione del PLI dopo la Liberazione, collaborò al *Risorgimento liberale* e a *Città libera*. Dal dicembre 1944 al 1948 resse come commissario l'Istituto per le relazioni culturali con l'estero. Fu consultore nazionale e segretario della Commissione per gli Affari Esteri della Consulta. Nel dicembre 1946 venne chiamato alla cattedra di filosofia della storia dell'università di Roma — precedentemente non aveva ritenuto di poter accettare la direzione dell'Istituto storico italiano di Napoli, offertagli da Benedetto Croce — e pubblicò *Tre saggi storici*. Direttore dell'Istituto di filosofia dell'Università di Roma nel 1949, nel 1950, già socio corrispondente dell'Arcadia, fu nominato socio corrispondente delle Accademie dei Lincei e Peloritana.

Collaborò a diverse riviste italiane e straniere, e numerosi sono i suoi libri tradotti in tedesco. Ebbe il Premio Einaudi per la filosofia, e nel 1952 diresse la pubblicazione *Cinquanta anni di vita intellettuale in Italia*, curata in onore di Croce.

Membro del consiglio superiore della P.I. (1954), pubblicò poi il volume *Commento a Croce* (1955), che ottenne il «Premio del Mezzogiorno» e passò alla cattedra di storia della filosofia moderna. Nel luglio scorso è apparsa l'ultima sua opera, *La restaurazione del diritto di natura*.