



ATENE — I partecipanti alla «marcia» sostano nel luogo ove vennero trucidati dai nazisti 52 partigiani.

NEL NOME DI LAMBRAKIS

Centomila alla marcia di Maratona per la pace

L'anno scorso la manifestazione fu preibita dal fascista Karamanlis: solo Lambrakis compi un tratto del percorso

Un mese dopo il governo lo faceva assassinare

Lungo i 40 chilometri dal tumulo di Maratona ad Atene si è svolta domenica scorsa il 17 maggio la seconda «Marcia di Maratona» per la pace. Il disastro, quando delle armi, il sangue e la eliminazione delle basi straniere. Il successo della manifestazione è stato eccezionale, pari all'aspettativa che si era creata in tutti gli ambienti democraticiellenici: esso è un segno del cammino che la causa della democrazia in Grecia ha percorso in un anno, da quando la prima «Marca di Maratona» fu organizzata.

Per quanto riguarda il successo di questa seconda edizione, la manifestazione dello scorso anno resta dunque fissata come un momento importante, se pur drammatico, nella storia e nelle lotte del movimento democratico di Grecia.

Come si ricorderà la prima marcia fu indetta l'anno scorso in questa stessa stagione. Ma essa fu preibita e impedita dal governo Karamanlis, che si oppose con spiegamento di forze di polizia lungo tutto il percorso: un uomo solo riuscì, col suo coraggio e scontrandosi asciertamente con i poliziotti, a

compiere un tratto: era Gregorio Lambrakis, atleta e medico poli-artistico, deputato al Parlamento. Egli fu ucciso, e anche i suoi funerali ad Atene, rilasciato, un mese dopo venne fatto assassinare in una imboscata predisposta dalla polizia di Salonicco per ordine del governo.

Quel sacrificio, come è noto, è stato alla base della riscossa democrazia che alla fine dello scorso anno, ha spazzato via il governo fascista di Karamanlis; da essa trae origine gran parte della forza morale politica che oggi è nuova elettiva, alla democrazia greca.

Ma chi ha vinto la Marca di domenica 17 maggio è rimasto abbarbicato e sconvolto dalla commozione constatando che cosa sia capace di suscitare la morte gloriosa di un uomo per la causa della libertà, della giustizia, della pace.

Il mattino alle quattro, fino alle dieci, mentre l'intera Marca, esistendo alla fine anche a un violento acquazzone. Si calcola che, parlate oltre diecimila persone, la Marca ne avesse raccolte quasi centomila quando è giunta in Atene.



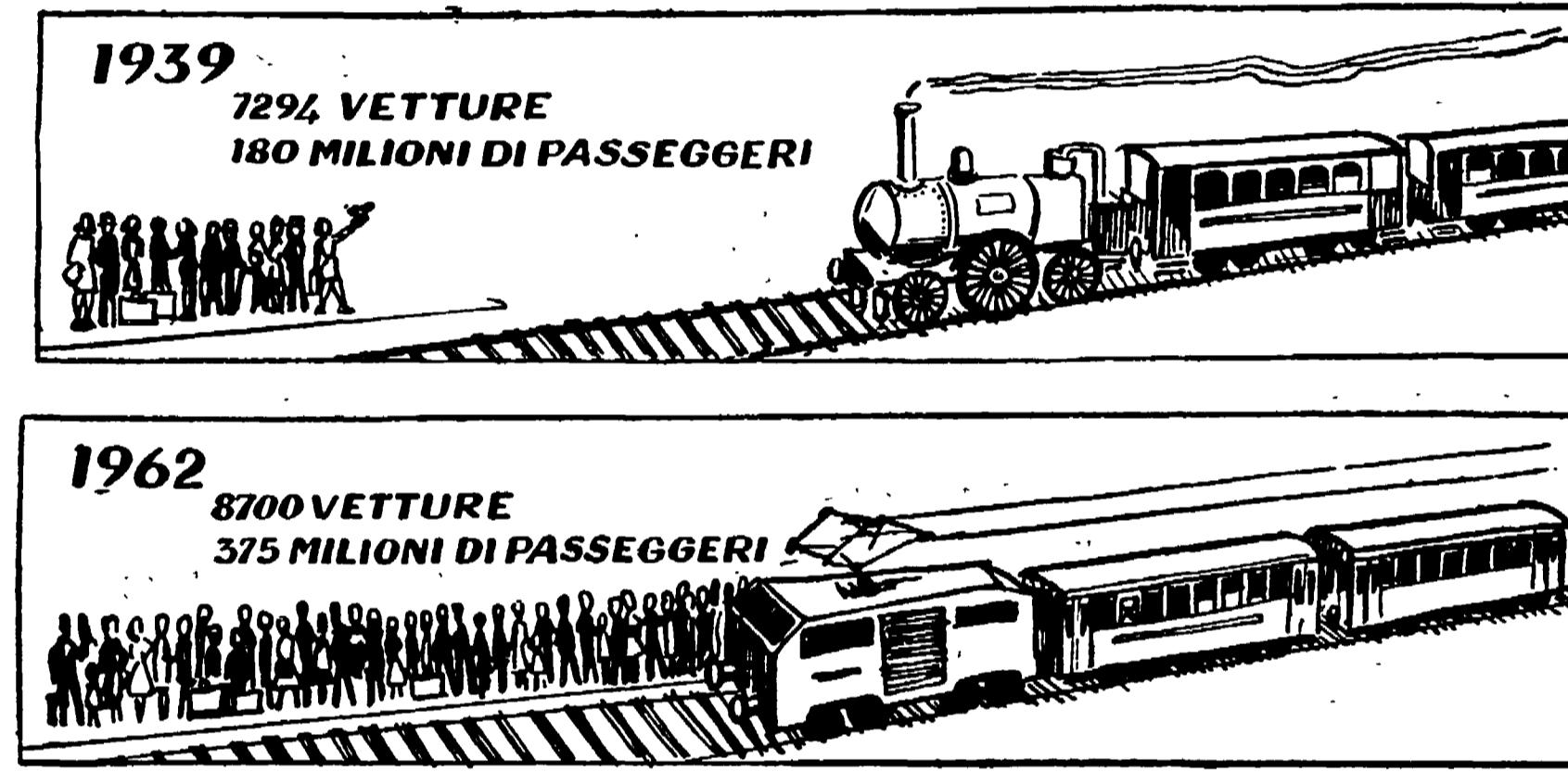
ATENE — Le «staffette» della marcia della pace entrano nella capitale (Telefoto)

ne. Gruppi numerosissimi provenivano da ogni regione della Grecia. Alla testa vi era il deputato Theodoros, compositore di musica, «Lambrakis», il quale si sta raccolgendo, con uno slancio e una estensione impressionante, la gioventù greca. E ciò che più colpisce, nella Marca della Pace, era appunto l'altissimo numero di giovani. Essi hanno fatto tutto il percorso lanciando il grido di «Lambrakis vive!». «Lambrakis ha vinto!». «Lambrakis avrà vinto!». Tutto ciò, con Lambrakis, è un uomo, cioè, che è più che mai interamente vivo e presente, e che moltiplica in migliaia e migliaia di altri uomini la forza che lo ha fatto lottare e diventare un simbolo di riscossa. Numerose rappresentanze straniere sono intervenute: la moglie del Premio Nobel Linus Pauling; la signora Isidor, moglie del deputato della Pace; esponenti delle organizzazioni pacifiste di America e di Inghilterra, fra cui un rappresentante di Bertrand Russell e del suo Movimento, della Federazione mon-

diale della Gioventù democratica, rappresentata da un indiano vice presidente, e di movimenti di diversi altri paesi. Il Movimento Italiano della Pace fu rappresentato da senatore G. Bartesaghi. Tutti hanno preso la parola, la manifestazione conclusiva, nella piazza Campo di Marte ad Atene: si calcola che oltre duecentomila persone abbiano partecipato a questa manifestazione, che durante due ore ha dato la testimonianza di una tensione ideale altissima e di una grande forza combattiva. Infine, dopo un discorso del deputato, ha tenuto un rapporto a Lambrakis, sul significato e lo sviluppo della Marca della Pace fatta in suo nome: poeti greci contemporanei fra i maggiori hanno letto loro poesie dedicate alla pace, uomini politici democratici delle diverse tendenze hanno portato l'adempimento di settori largissimi della pubblica opinione, detti di tutti i partecipanti che avevano esperienza internazionale di iniziative simili, è stata di gran lunga la più imponente e impressionante manifestazione per la pace.

MILANO:

*Il caso
limite
del dramma dei
«pendolari»*



UN SECOLO FA AVREBBERO VIAGGIATO BEN PIÙ VELOCEMENTE!

SU UN TOTALE DI 8821 VETTURE IN FUNZIONE

1100
sono
DEL 1905

2500
hanno
DAI 30 AI 50 ANNI



Materiale rotabile da museo — «Pamich a piedi arriverebbe prima di noi»

Dal nostro inviato

MAGENTA, maggio. «Il Pamich, a piedi, marciando, ci arriverebbe prima di noi che andiamo in treno. Macché Pamich, uno qualsiasi che sia giovane e abbia le gambe buone!». Il fatto è che, anche ad avere le gambe buone ed essere giovani, non si può fare due volte al giorno la strada da Magenta a Sesto San Giovanni o da Magenta all'Alfa Romeo di Arese. Quelli pendolari devono assoggettarsi alla sventante schiavitù del «treno operaio», ai suoi orari, ai suoi limiti. E «schiavitù» è un termine che va preso quasi alla lettera, perché tutta la vita dei pendolari è condizionata da questa dipendenza dal mezzo di trasporto: modo di vivere, rapporti familiari, possibilità o meno di interessarsi alla vita pubblica, culturale; persino le loro stesse condizioni economiche, le loro possibilità di sviluppo nell'attività professionale.

Uno dei maggiori disagi dei «pendolari», si è detto, sta nella mancanza di un riposo pieno, completo, nella necessità di alzarsi ogni mattina all'alba, ma ci sono di quelli che lavorano in fabbrica nei turni pomeridiani: dalle 15 alle 23, per esempio. Ecco un operaio che faccia questo orario all'Alfa Romeo potrebbe anche sentirsi tranquillo: dopo tutto, da Magenta allo stabilimento ci sono appena 25 chilometri... Eppure bastano per

costringerlo ad una «giornata» di 14 ore: l'unico treno utile parte da Magenta alle 13; da Milano non può che prendere quello dell'1,45 per disgrazia abita in qualche frazione, in qualche cento vicino, rientrando a quell'ora non ha che due soluzioni: o andarsene a casa a piedi o in bicicletta, il che, specie d'inverno, è intollerabile, ma anche inevitabile, dato che a quell'ora non esistono servizi pubblici in funzione.

Quelli sono i privilegiati che non hanno bisogno di alzarsi con le galline: in compenso — come si è visto — panno a dormire con i guardiani notturni. Poi ci sono gli altri: partono da Magenta alle 6 del mattino — il che, per chi abita in frazioni o in paesi vicini, significa alzarsi alle quattro, quando va bene — e arrivano a Sesto San Giovanni alle 8: Pamich, a piedi, farebbe molto più presto. E, si badi, questo è ancora niente perché c'è chi sta ancora peggio: quelli, ad esempio, che fanno il turno che comincia alle 6 del mattino. Non hanno scelta: o si mangiano il guadagno dormendo in pensione a Milano oppure partono da Magenta con l'ultimo treno, vale a dire alle 23, arrivano a Milano e se ne vanno a spasso per tre o quattro ore, nel pieno della notte, in attesa di cominciare a lavorare. E non è che a questo modo risparmiano molto: il treno delle

23 non è compreso tra i treni per i quali vale l'abbonamento; quindi se lo pagano «extra».

Se poi si tratta di una madre di famiglia che lavora per arrotondare lo stipendio del marito, farà meglio a stargli a casa: se le capita il turno delle 13 alle 22 — un turno che dovrebbe in teoria consentire di portare i bambini a scuola, di fare la spesa, badare alla casa, preparare i pasti — dovrà stare fuori tutto il giorno perché l'unico treno utile per le parti da Magenta alle 9.

Questa gente, si badi, non abita in capo al mondo, in sperdute località di montagna: stanno lì, alle porte di Milano, in grossi centri pieni di vita, in città dove abbondano graticci e auto, televisori ed elettronodomestici. In città ricche e moderne, come sono ricche e moderne le città del «miracolo».

Anche queste sono affermazioni facilmente controllabili. Il disagio dei viaggi in ferrovia o sui pullman delle società che hanno il monopolio del trasporto dei pendolari induce tutti coloro, tra questi, che sono in grado di farlo, a risolvere il problema degli spostamenti con un mezzo proprio: tutti, appena possono, comprano l'utilitaria. La prima, elementare conseguenza, è di aumentare il traffico su strade che non sono in grado di smaltirlo, che arrivano — come la statale n. 11, la «Padana superiore» — a convo-

giare queste centinaia e centinaia di automobili al ponte a mano piazzati sui predellini e chi partiva faceva piangere tutti i parenti, salendo sul mostro. Eppure quel treno, per andare da Bergamo a Brescia, impiega cinque minuti meno dei treni dei «pendolari» del miracolo. Non solo non si è progrediti: l'orologio si è mosso addirittura meglio in avanti.

A Bergamo è stato rinvenuto un antenato dei nostri orari ferroviari: è di 100 anni fa. Allora i treni

erano a vapore, i viaggiatori non mutano il discorso sui «pendolari»; in realtà non è così, prima di tutto perché indicano una difficoltà che è anche di questi, ma poi — e più ancora — perché quello che è il «male» generale diventa il «peggiore» in due occasioni: nel Meridione e tra i pendolari. Ai viaggiatori del Sud e a quelli dell'Alta Val d'Adige, infatti destinati i veterani del materiale rotabile, i convogli più scassati, più irrimediabilmente malconci. Che poi il biglietto costi come su tutti gli altri non può non essere collegato, in modo diretto, con i centri della nostra antica civiltà.

Kino Marzullo

Dal nostro inviato

URBINO, 19

Qual è il futuro dei centri storici italiani? Qual è il nostro rapporto, di uomini moderni, con le case, le strade, le piazze, le città costruite duecento, cinquecento, mille anni fa?

Questo è il tema di cui hanno discusso a Urbino, nella «tavola rotonda» organizzata dall'amministrazione comunale, Leonardo Benevoli, Guttuso, Giancarlo De Carlo, Italo Insolera, Pier Carlo Santini e il presidente della associazione delle città storiche italiane, on. Baldelli.

Il dibattito, aperto con un saluto del sindaco Massicci e con una breve proloquio di Carlo Bo, ha preso l'avvio dall'impostazione del piano regolatore di Urbino, concepito attraverso una minuziosa analisi economica e sociologica del centro e del territorio. Non si deve credere, tuttavia, che la «tavola rotonda» sia stata strumentalizzata, per così dire, ai fini di un «rinnovio» di Urbino, già così delle piccole città storiche, rimaste sostanzialmente immutate ma ai margini della vita moderna, alle quali occorre ridare funzioni precise (moderne, appunto) per garantire che veramente possano essere conservate.

La più evidente novità della «tavola rotonda» in fondo, è stata proprio questa: una novità politica, essenzialmente, per cui il problema della «conservazione» non è stato inteso in senso «conservatore» ma moderno: come un problema diretto a reinserire gli antichi nuclei urbani e i territori circostanti nella odierna organizzazione civile.

Nessuno, d'altra parte, si è nascosto la complessità e la vastità del problema. Non a caso, del resto, è stato detto che alla questione è interessata l'intera fascia dell'Italia centrale, da cui le correnti vitali dell'economia e della società si sono gradualmente spostate, lasciando attorno alle antiche «spoglie materiali» delle città territori anche molto variati non eccessivamente congestionati e neppure depressi, ma senza una ben definita fisionomia.

Non ci si è limitati, peraltro, a dire che le nostre antiche città vanno salvate perché sono belle e rappresentano lo specchio del passato, ma si è insistito sulla necessità di reinserirle nel circolo vitale della nazione. La ragione per cui vogliamo conservare e rivitalizzare queste città è, infatti, di un approfondimento, anche metodologico, del problema delle città storiche, nel contesto dello sviluppo globale del Paese e con una impostazione nuova che ha permesso, fra l'altro, di superare gli schemi tradizionali propri di questa tematica.

Non ci si è limitati, peraltro, a dire che le nostre antiche città vanno salvate perché sono belle e rappresentano lo specchio del passato, ma si è insistito sulla necessità di reinserirle nel circolo vitale della nazione. La ragione per cui vogliamo conservare e rivitalizzare queste città è, infatti, di un approfondimento, anche metodologico, del problema delle città storiche, nel contesto dello sviluppo globale del Paese e con una impostazione nuova che ha permesso, fra l'altro, di superare gli schemi tradizionali propri di questa tematica.

Per questo — è stato detto — l'urbanista che si accinge a concepire il piano regolatore di una di queste città non può limitarsi a indicare soluzioni puramente «funzionali» e tanto meno può attestarsi alla pura e semplice difesa di certi «aspetti figurativi».

Questo il dibattito, svoltosi nella sala del trono del Palazzo ducale, lo ha messo in luce con chiarezza, precisando inoltre che l'attuale collocazione delle città storiche e dei loro territori impone che i «piani» siano studiati sulla base delle attuali esigenze sociali e culturali, individuando le fonti economiche suscettibili di sviluppo e indicando, attorno ad esse, una serie di strut-

ture minori capaci di compiere.

Così hanno fatto gli autori del piano regolatore di Urbino, puntando sull'incremento degli istituti culturali e del turismo, ma considerando anche le questioni dell'agricoltura, dell'artigianato e della piccola industria come elementi insopportabili, benché non principali, della rivitalizzazione e dello sviluppo della città.

In questo quadro la preventiva conservazione pressoché integrale del centro storico di Urbino, così come si è andato configurando nel corso dei secoli, non rappresenta una «mummificazione», dell'antico, ma una rivalutazione dell'elemento storico, figurativo e culturale, sulla base delle esigenze attuali.

Sirio Sebastianelli

Bari

Assolto il pittore Caruso

La sua raccolta di disegni «Il pugno di ferro» era stata sequestrata

BARI, 19

Il pittore Bruno Caruso, l'editore Diego De Donato e il tipografo Raimondo Coga sono stati assolti, perché il fatto non costituisce reato, dal tribunale di Bari, in concorso tra di loro, stadio di messo in commercio il volume «Pugno di ferro» contenente tre disegni del Caruso.

L'opera fu sequestrata al suo editore per appurare perché ritenuta offensiva dal pudore, specialmente in relazione a tre dei 75 disegni del Caruso.

Alla udienza conclusiva del dibattimento, il Pubblico Ministero aveva sostenuto la responsabilità degli imputati. Il tribunale, invece, ha assolti perché il fatto non costituisce reato, e il libro non costituisce offeso. Il libro è stato ospitato nelle librerie.

Il libro di Caruso, in realtà, era stato posto sotto accusa per la fortissima carica e l'efficacia polemica e satirica di alcuni disegni raffiguranti Franco, De Gaulle e altri prelati, che nella raccolta sono collocati in un complesso e unitario discorso contro la violenza, il fascismo, la rapina coloniale e le drogherie.