Yannis Ritsos nelle galere dei militari

LA GIOVENTÙ GRECA CANTA LE SUE POESIE

Una delle massime voci della lirica europea contemporanea — Un incontro all'Avana — L'amicizia con Theodorakis

Tra le notizie dolorose che ci sono giunte dalla Grecia in questi giorni, c'è anche quella dell'arresto di Yannis Ritsos, il poeta che qualche anno fa ha ricevuto il Grande Premio Nazionale Ellenico e che è considerato una delle voci più autentiche della poesia europea contemporanea. Dopo essere già stato prigioniero nelle tristemente famose Isole Egee al tempo della guerra civile, egli è di nuovo nelle mani dei suoi vecchi carcerieri, strappato all'affetto della moglie e della figlia.

Ritsos è tra le figure più note ed amate della letteratura greca attuale. Il popolo e specialmente la gioventù canta i suoi versi, che il caro amico Theodorakis, come lui in questi giorni imprigionato, ha musicato con straordinari accenti di dolcezza e di dramma. E' difficile trovare un poeta meno rettorico di Ritsos: la sua poesia è tutta intima, segreta, parlata con modi semplici; il potere di persuasione che in essa è racchiuso nasce da una spontanea profondità, da qualcosa che non ha evidenze verbali. Eppure, per le sue doti di verità, è proprio una poesia come questa che ha trovato un numero tanto largo di lettori.

Ritsos ha cinquantotto anni. La sua produzione è vastissima, forse egli è il poeta più fecondo della poesia greca d'oggi. Il settembre scorso ho passato quasi un mese con lui all'Avana. Lo avevo già conosciuto in altre occasioni, ma i giorni trascorsi a Cuba insieme ci hanno permesso di diventare amici. Parlava volentieri del suo paese, della sua storia recente, aveva scritto anche qualche poesia: due o tre. Erano brevi meditazioni sulla vita, che come sempre prendevano l'avvio da qualcosa di solito, di trascurabile, per nulla eccezionale. Erano brevi poesie con dentro un amore struggente, con una sorridente malinconia. Vi affiorava da qualche parte la luce e la fragranza di Cuba senza che si capisse come. « Forse gli amici cubani — mi disse una sera, dopo avermi tradotto in un francese squisito quei versi — avrebbero preferito qualcosa di più energico, ma che vuoi... ».

La gentile malizia di Ritsos, la sua amabilità, i suoi modi d'un garbo e d'una delicatezza inappuntabili, quando siamo ripartiti insieme per l'Europa, stavano per diventare quasi proverbiali. « E' un principe », mi disse un giorno una giovane pittrice. E probabilmente pensava ai principi delle favole.

Qualche giorno fa le *Lettres Françaises* hanno pubblicato un appello perché Ritsos sia rimesso in libertà. Tra gli altri, hanno firmato l'appello Marcel Achard, André Chanson, André Maurois, Mauriac, Aragon, Vercors, Elsa Triolet, Pierre Chabrol, Sadoul, Pierre Abraham, Jean de Beer, segretario del PEN Club francese. E' necessario che anche in Italia le associazioni e i circoli culturali, gli organismi letterari, gli scrittori e i poeti, gli artisti si muovano in favore di Ritsos. E' necessario cioè far sentire la nostra preoccupazione per la sua sorte e la nostra protesta per la sua illegale detenzione. Che Ritsos sia restituito alla sua famiglia e ai suoi amici, al suo lavoro di poeta e al suo Paese!

« Domani ci dobbiamo incontrare », egli ha scritto in una sua poesia: « E' questo che proclamiamo senza fare proclami / perché chi annuncia di amare ciò che ama non fa proclami, / non fa che dire quello che non può fare a meno di dire ». Quello che per Ritsos è un elementare programma della coscienza poetica, non può non diventare anche per noi un impegno.

Mario De Micheli

Vita quotidiana

Strinse il pugno per colpire qualcuno,
per vendicarsi, e così, col pugno chiuso, bussò alla porta
del suo amico. Chi è, chiese una voce.
Sono io, rispose. E sentì ch'era proprio lui
e nessun'altro, sentì
d'esistere. Dischiuse il pugno ed entrò.
Nella stanza doveva esserci del fuoco, infatti
l'amico non accese la lampada. E fuori
tutte le cose, le case, le strade, i tram
si coprivano di buio, di buio, di buio,
mentre la stanza sorgeva nella notte
segreta, stabile, salubre, piena
d'oblio, d'ignoranza e indifferenza: sorgeva
come se verso di lei
essi deviassero il flutto del sangue
sgorgato dal cuore amaro del mondo.

La prima voluttà

Montagne maestose, il Kallidromon, l'Oïtys, l'Othrys,
rupi sovrane, vigneti, spighe e ulivi;
hanno aperto delle strade, il mare si è ritirato;
un forte odore di giunchi bruciati dal sole
e la resina che cola goccia a goccia. Una grande sera
che discende lentamente. Laggiù sulla riva, Achille,
appena adolescente, allacciandosi i sandali,
ha provato quella singolare voluttà
di tenere nel cavo della mano il suo calcagno.
Per un attimo fu distratto dal balenare delle acque, poi
entrò dal fabbro e gli ordinò il suo scudo:
ormai sapeva con precisione
come doveva essere: i motivi, la forma, la misura.

Meraviglia

Prima di coricarsi, un uomo
ha messo il suo orologio sotto il cuscino.
Poi s'è addormentato. Fuori
soffiava il vento. Tu che conosci l'incantevole
continuità dei movimenti
impercettibili, tu capisci. Un uomo,
il suo orologio, il vento. Nient'altro.

YANNIS RITSOS

(Trad. di *Mario De Micheli*)

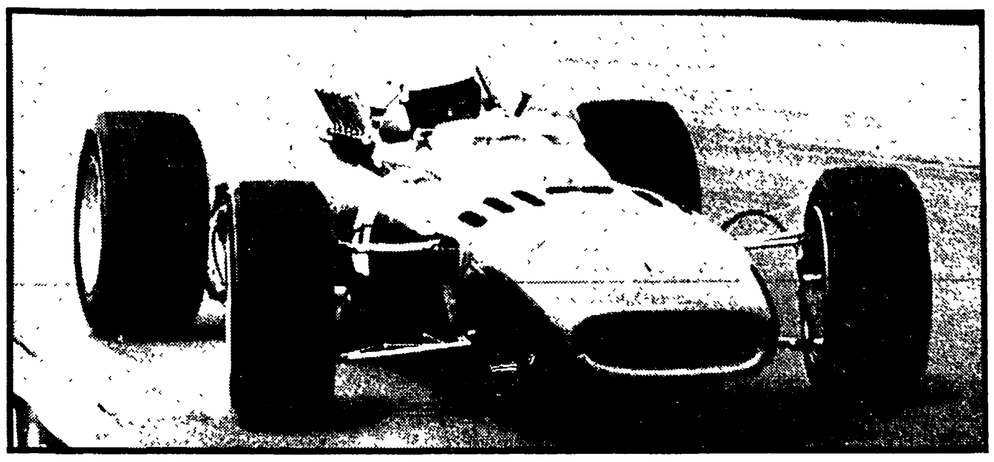
SCIENZA E TECNICA

La morte di Bandini ripropone una serie di drammatici interrogativi: ecco il parere di un nostro collaboratore

L'auto da corsa: un mostro che non aiuta il progresso tecnico

Le caratteristiche tutte particolari dei « bolidi » rispetto alle altre vetture, e l'alta perfezione raggiunta nelle prove di laboratorio

La tragica morte di Bandini sul circuito di Montecarlo ha riproposto alcuni drammatici interrogativi, tecnici oltre che morali, sulle corse automobilistiche. Pubblichiamo qui il parere del nostro collaboratore Paolo Sassi sul complesso problema.



Questa macchina, una Ferrari 3000, ha una potenza di almeno 400 cavalli e pesa poco più che cinquecento chilogrammi. Il motore sviluppa rotazioni dell'ordine di diecimila giri

La tragica fine di Bandini, ha riportato una volta ancora in prima pagina le corse automobilistiche, che continuano sistematicamente a mietere vittime tra i piloti, quando non coinvolgono in paurosi sinistri collettivi anche il pubblico. La fine di Bandini ha presentato aspetti tragici e raccapriccianti: l'auto impazzita, in fiamme, il pilota schiacciato sotto la vettura ed avvolto dal fuoco, il tardare dei soccorsi, la lotta contro la morte di quello che ormai era un troncone, mutilato e ustionato, la lunga agonia, il « curriculum » del corridore e la sua personalità, troncati in un circuito impossibile, pericolosissimo, sul quale non bisognerebbe far correre neppure i go-kart. Le pagine dei quotidiani e delle riviste si sono riempite di foto impressionanti, e molti commentatori hanno parlato giustamente di « follia » da parte degli organizzatori, ed anche, in tono più generale, della pericolosa inutilità di questo tipo di competizione.

Questi temi, purtroppo, non sono nuovi, e ricorrono regolarmente ogni volta che un pilota si ferisce gravemente o trova la morte in una gara; ma il tema dell'inutilità delle corse automobilistiche con auto da corsa di forte cilindrata, merita di essere ripreso, e dovrebbe essere ampiamente sviluppato nei suoi aspetti tecnici specie da quella stampa che ha fatto dell'automobilismo una vera specializzazione giornalistica.

Le prime competizioni automobilistiche si svolsero quasi settant'anni fa, e vi presero parte addirittura le cosiddette « carrozze a vapore ». Da allora, le corse automobilistiche sui percorsi più differenti, con le più varie formule di gara e con veicoli dei tipi e delle categorie più diversi, si ripeterono senza sosta, sempre più frequenti

L'interesse pubblicitario delle competizioni automobilistiche apparve ben presto evidente ai costruttori di vetture: una « marca » che vince in gara, si trova subito avvantaggiata sul mercato. Numerosi organizzatori valutarono ben presto l'interesse diretto di tali manifestazioni, che « mettono in movimento » molto danaro, per l'organizzazione, per i servizi, per la pubblicità diretta sul posto di gara; e ben presto si fecero un nome un certo numero di autodromi, come Monza, Indianapolis, Monthlery, un certo numero di circuiti o di corse tipiche su strada, come quelle di Montecarlo e di Norimberga, la Mille Miglia, la 24 Ore di Le Mans, la 12 Ore di Sebring.

Sul piano tecnico, le competizioni automobilistiche, sia su pista che su strada, nella prima fase dello sviluppo dell'automobilismo, e cioè, grosso modo, fino all'ultimo conflitto, presentavano un interesse di notevole rilievo. In una competizione, il mezzo meccanico, in tutte le sue parti ed i suoi organi, viene sollecitato al massimo, per cui la gara permette, in poche ore, di collaudare nuovi materiali, nuove soluzioni costruttive, nuove impostazioni dei progetti. Una simile serie di prove, allora, avrebbe richiesto molto tempo, mesi, forse anni, oppure un'attrezzatura di laboratorio che non era ancora stata perfezionata. Le competizioni, quindi, permettevano di « bruciare i tempi » sulla via del progresso tecnico, costituendo un magnifico banco di prova per ogni innovazione tecnica.

Nel corso delle gare furono sperimentati nuovi tipi di pneumatici, di freni, di sospensioni, vennero collaudati nuovi materiali metallici (ghise, bronzi, acciai, leghe leggere), sperimentati nuovi cinematismi dello sterzo, nuove soluzioni per il cambio, il differenziale, la frizione, nuovi lubrificanti e nuovi sistemi di lubrificazione. Ed i risultati acquisiti e collaudati in gara, venivano ben presto trasferiti alla produzione di vetture di serie.

Con il passar del tempo, però, le cose mutarono aspetto, con l'aumento sempre più rapido della potenza delle vetture e della loro velocità. La famosa « Alfetta » da un litro e mezzo, che chiuse le competizioni automobilistiche prima del conflitto, sviluppava un centinaio di cavalli circa. Ma quando venne rielaborata negli anni del dopoguerra, tale potenza in pochi anni raddoppiò. Al crescere rapidissimo delle potenze specifiche dei motori, gli organizzatori cercarono di contrapporre formule costruttive che limitassero le cilindrate, onde evitare la comparsa di « mostri » della strada; ma i « mostri », specie recentemente, si moltiplicarono, tanto che Monza, Indianapolis ed altre piste vedono scendere vetture con motore da sette litri, con potenze specifiche di oltre cento cavalli per litro di cilindrata. Potenze non più da vetture, ma da locomotive.

Con le vetture attuali, ed ormai da diversi anni, il « distacco tecnico » tra la vettura da competizione e quella da strada, è impressionante. I grossi pneumatici hanno forme e dimensioni ben lontane da quelli da strada, e debbono sopportare sollecitazioni non solo quantitativamente, ma anche qualitativamente diverse. Basti pensare che un pilota in corsa prende comunemente le curve con una slittata posteriore, e che i pneumatici, ruotando nettamente al di sopra dei mille giri al minuto, sono soggetti ad energiche sollecitazioni centrifughe, condizioni che nelle vetture normali su strada non si verificano mai.

Le sospensioni ed i sistemi sterzanti delle vetture da corsa hanno riferimenti sempre meno diretti con gli analoghi organi delle auto da turismo: la vettura da corsa procede sempre su terreno liscio, senza cunette, irregolarità, squilibri e deve variare il meno possibile di assetto; il suo sistema sterzante deve essere assai meno «sensibile», e nel contempo essere perfettamente equilibrato nelle posizioni più diverse.

Gli organi rotanti, ed in particolare alberi di trasmissione, differenziale, frizione, elementi del cambio, possono ruotare nelle vetture da corsa a regimi superiori ai 10.000 giri al minuto più che doppi di quelli delle vetture di serie, per cui i materiali, le lavorazioni e la forma dei pezzi debbono essere scelti in base a criteri del tutto particolari e « specializzati », ed i problemi della lubrificazione vanno risolti anch'essi per vie altrettanto differenziate che non nelle macchine da turismo.

Anche nel campo dei motori, queste differenziazioni, specie nelle vetture cosiddette « di formula » ed in quelle di grossissima cilindrata, sono sensibilissime. Un motore destinato a sviluppare una potenza specifica di 120-130 cavalli per litro di cilindrata, a tenere il regime massimo di 10-11.000 giri al minuto per ore ed ore continuative, ma destinato a una percorrenza limitata (dell'ordine, al massimo, dei mille chilometri) tra una totale revisione e la successiva, è ormai totalmente differente come concezione, come forma, come costruzione da uno destinato a una meno intensa ma assai più lunga vita su strada. Diversa è la forma del pistone, diversa la forma della testata, diverso il dimensionamento e la disposizione delle valvole, o l'assetto della distribuzione.

La vettura da corsa d'oggi, in conclusione, deve considerarsi una realizzazione tecnica quasi totalmente fine a se stessa, costruita per sostenere manifestazioni di massa, per reggere la pubblicità, per soddisfare la passione e l'entusiasmo di pochi piloti appassionati, e di un pubblico che gode dello spettacolo senza rischiare molto.

A ciò si aggiunge un'altra questione: la tecnica delle prove di laboratorio, nelle quali vengono cimentati materiali ed organi dell'automobile, ha fatto negli ultimi dieci o quindici anni, progressi decisivi. I pneumatici, ed esempio, vengono cimentati staticamente e dinamicamente mediante punzoni e rulli, con i quali si riproducono esattamente le sollecitazioni provocate dalla marcia su strada nelle condizioni più diverse, ma tutte reali, in cui il pneumatico stesso potrà trovarsi. Il moderno assortimento di pneumatici, differenziati a seconda del tipo di vettura e del tipo di uso che se ne vuol fare, e nettamente migliori di quelli di un tempo, sono nati da questi laboratori, non dalle esperienze in gara. I famosi freni a disco, sono stati anch'essi sperimentati in laboratorio, sempre facendo ruotare la ruota mediante un rullo, e premendovela contro e poi azionando il freno con tutte le modalità previste dall'esercizio su strada, mentre sensibili termometri elettrici ed altri strumenti misuravano temperature, pressioni, spinte, coppie frenanti, attriti, vibrazioni, consumi progressivi, con una precisione ed una continuità precluse alle esperienze su pista o su strada.

Per le prove di resistenza all'usura degli organi meccanici quali ingranaggi, segmenti e camicie, valvole, sedi, punterie, ci si vale comunemente di radioisotopi artificiali. L'organo di cui si vuole valutare la usura, viene reso artificialmente radioattivo in superficie esponendolo ad una sorgente radioattiva (radiocobalto o altro) per alcuni minuti. Si fa funzionare l'organo nelle condizioni volute e dopo poche ore si misura la radioattività dell'olio che è stato impiegato per lubrificare l'organo in azione. Più intensa è questa radioattività, più elevata è stata la usura, in quanto questa rivela che una maggior quantità di materiale è stata asportata dalla superficie del pezzo, ed è rimasta nel lubrificante. Prove di usura che prima richiedevano settimane o mesi, o che potevano trarre indicazioni interessanti dall'esame degli organi di una vettura dopo una competizione, si effettuano in pochi giorni in laboratorio, con mezzi relativamente semplici e non particolarmente costosi. Con metodi simili, anche se non identici, si possono valutare le doti dei lubrificanti, dei materiali per guarnizioni, dei materiali isolanti compresi nell'impianto elettrico, delle candele e così via.

L'inutilità delle corse automobilistiche sul piano tecnico appare dunque totale, sia per la diversità sostanziale tra vetture da corsa e vetture civili, sia perchè non c'è ormai esperienza e controllo tecnico che non si possano fare in laboratorio, con ottima precisione e con una modica spesa.

Al rischio degli uomini in gara, quindi, non corrisponde oggi alcun elemento di progresso: le loro vite sono prese nel carosello degli interessi pubblicitari delle case costruttrici, negli interessi economici che ogni manifestazione mobilita, e nell'entusiasmo del pubblico e dei corridori stessi, che non bastano certo a giustificare la tragica fine di tanti piloti.

Paolo Sassi

ARTI FIGURATIVE

Un artista democratico per un Comune democratico

Bologna: I «murali» del pittore cileno Matta

Uno di essi adornerà la nuova sede dell'ente per le manifestazioni artistiche

Il « murale » Matta che adornerà la nuova sede dell'ente bolognese per le manifestazioni artistiche

BOLOGNA, maggio

Due enormi quadri « murali » di Sebastian Matta, il pittore cileno che considera Bologna una sua patria ideale, sono esposti in questi giorni in un salone del Palazzo dei Notai, nel cuore del centro storico del capoluogo emiliano. Le due tele — una delle quali figurerà nella nuova sede dell'Ente per le manifestazioni artistiche — sono il risultato di una cordiale collaborazione che ripropone in termini attuali l'antico rapporto fra committente e artista: in questo caso un comune democratico ha « commissionato » un'opera a un artista democratico.

Questo atto di politica culturale, un esempio concreto di alternativa alle dure leggi del mercato che condizionano il lavoro artistico, acquista un significato più ampio e preciso, proprio sul piano culturale specifico, se si considera che la scelta dell'amministrazione locale è caduta su di un artista che si esprime con un linguaggio che non è certamente di facile, o pseudopopolare, lettura. In effetti Matta propone ad una lettura di massa, senza alcuna concessione, la sua poetica d'avanguardia, di pittore « esposto » (come preferisce definirsi, piuttosto che « impegnato ») che intende usare la sua ardua figuratività per incidere sulle coscienze e, per questo tramite, sulla realtà.

Come Picasso, Léger, Siqueiros, Guttuso, anche Matta appartiene a quel ristretto numero di artisti che si sforzano di dare una dimensione pubblica, civile, al loro messaggio artistico; che tentano di infrangere la barriera della « separatezza » del linguaggio poetico; che non hanno paura di « contaminazioni » ma cercano anzi, in nome di una coscienza collettiva di cui si sentono parte, una assunzione di responsabilità ideologiche e anche politiche, senza rinunciare alla loro funzione di liberi ricercatori.

I « murali » del Palazzo dei Notai si ricollegano al grande ciclo narrativo « Lo spazio della specie » (1959-'63), che si può considerare uno dei risultati più compiuti dell'intera opera di Matta. Partito dalle « morfologie psicologiche », o dalla pittura come « gnoseologia », conoscenza, attraverso delle fasi intermedie, il dettato surrealista di Matta perveniva allora ad una figurazione drammatico-grottesca estremamente tesa e graffiante, giocata sul filo di una autodistruzione schizofrenica pur di raggiungere una espressione totalizzante del reale.

Anche qui Matta, col respiro di un affresco e con una scansione dialettica, compone una sorta di diagramma furibondo dei miti e dei simboli schiavizzanti (alienanti) della società contemporanea. Questa è osservata però anche dal di sotto, dalla base, dove le sue radici, biologiche prima che storiche, affondano nei miti archetipi delle civiltà primitive, contadine, i miti e i totem che formano i contenuti dell'inconscio collettivo, basati sull'eroe e sulla violenza. La faccia della « natura » non è perciò magmatica, né idillica e consolatoria: insomma non è una linea di fuga possibile. Non rimane così che affrontare la realtà nella sua interezza, nelle sue contraddizioni, per tentare di ordinarla secondo i valori della conoscenza e della ragione, operando delle scelte rivoluzionarie che separino il bene dal male, il giusto dall'ingiusto, provandole sulla nostra viva pelle di uomini.

Da questi presupposti, che non si pongono ancora a livello di una ideologia, probabilmente può incominciare una lettura didascalica, «popolare», dei difficili «murali» di Matta.

Giuseppe D'Agata

I dieci anni del Premio Puccini

In occasione del 10° anniversario della morte di Mario Puccini, si terranno a Senigallia, nei giorni 22-23 luglio prossimi, le celebrazioni in memoria e in onore dello scrittore marchigiano.

Il premio di un milione sarà assegnato alla migliore raccolta di racconti pubblicati nel 1966-1967, da una giuria composta da Bernari, Bocelli, Camilucci, Diamantini, Falqui, Gallo, Orciari, Pratolini, D. Puccini, Volpini, Zavattini e Giambartolomei (segretario). Alla stessa data la giuria assegnerà il premio per un saggio su Mario Puccini. Scadenze: 25 giugno per i volumi di racconti; e 30 giugno per il saggio.

Il saggio di Debray pubblicato in Italia

Esce in questi giorni, edito dalla Libreria Feltrinelli di Milano, il famoso saggio di Regis Debray « Rivoluzione nella rivoluzione », scritto in stretta collaborazione con Fidel Castro e pubblicato a Cuba con una tiratura di 200 mila copie.

E di questi giorni la notizia che Debray, arrestato in aprile dalle truppe della Bolivia, verrà processato da un Tribunale militare. Si teme che venga condannato a morte. In Italia si è costituito un comitato che ha raccolto firme e adesioni ad un messaggio di protesta da indirizzare al governo boliviano.