

Il comunista Giacomo Debenedetti

LA RAGIONE DELL'ARTE

Il premio speciale «Viareggio» è il riconoscimento a un'opera che spazia, fuori degli schemi tradizionali, su una prospettiva culturale europea - L'itinerario del grande critico

Il premio «alla memoria» che la giuria del «Viareggio» ha assegnato a Giacomo Debenedetti è un riconoscimento che onora la cultura italiana prima che il grande critico scomparso nel 1967. E il riconoscimento fa anche giustizia della diffidenza che il mondo accademico italiano ha sempre mostrato per un critico che era ed è difficile collocare dentro gli schemi della tradizione perché operava in una prospettiva culturale europea. Il fatto è che Debenedetti con l'analisi che spogiate con l'analisi che spogiate (nel cui sodalizio Debenedetti maturò la sua formazione) fece dell'avversazione degli accademici nei confronti di un critico di «idee» come Tilgher... «Essi odiano Tilgher... con lo stesso spirito con cui gli industriali odiano il produttore a costi elevati odiano quei liberisti che attraverso la concorrenza hanno migliorato la produzione e diminuito i costi! Il trust dell'erudizione non riesce a sostenere la concorrenza della critica di idee!».

Al dibattito delle «idee», Debenedetti s'innalzò nel clima di intenso fervore intellettuale e della Torino degli anni venti. Con la famiglia, di origine ebraica, vi si trasferì all'età di 12 anni da Biella, dove era nato nel 1901. Rievocando quegli anni Debenedetti scrive: «La guerra, così così, descrive la sua generazione: «Eravamo romantici, assetati di assoluto... ma di un assoluto qualificato dalla ragione». Una «situazione di giovanotti divisi tra l'amore dell'arte e l'assillo di trovare la ragione sufficiente di questo amore». Per la ricerca di questa «ragione», Debenedetti attraversa la problematica estetica contemporanea, i cui punti obbligati di riferimento sono Croce, Gentile, Bergson, W. James, Tribaudet. Ma per il suo primo orientamento culturale, non è per lui meno decisivo in quegli anni l'insegnamento che gli deriva dalle originali operazioni politico-culturali di Gramsci e di Gobetti. Sergio Solmi testimonia di una sua simpatia giovanile per il comunismo «che andava anche al di là delle frequentazioni gramsciane e gobettiane». La prima tappa di operatore intellettuale è quella che lo porta a fondare e a dirigere, insieme a Sergio

Solmi e a Mario Gromo, la rivista letteraria «Primo tempo» (1922-24), cui collaborano, fra gli altri, poeti come Saba, Sbarbaro, Ungaretti, Montale. Nel 1922, con la pubblicazione sulla rivista «Il convegno» del racconto «Amedeo», il narratore in lui si affianca al critico: il mito esistenziale si confermano con il congeniale luogo di indagine della sua ricerca critica. E questa avrà ormai la sua originale dimensione di «raccontatore critico». Una dimensione, peraltro, che fin dagli anni della sua collaborazione al gobettiano «Baretto», sarà di respiro europeo. La sua cultura, intanto, si arricchirà dell'insegnamento, che sarà come una seconda natura per Debenedetti, della psicoanalisi di Freud e della psicologia analitica di Jung. Il suo primo libro di «Saggi critici», stampato nelle edizioni di Solaria il 1929, lo confermò critico generale. «Se Giacomo fosse scomparso allora — scrive Montale — il suo caso sarebbe giudicato, oggi, addirittura esplosivo». Ma la considerazione di Montale non può essere assunta come limitativa della successiva produzione di Debenedetti critico e narratore. Raccontò come 16 Ottobre 1943 e Otto eroi sono nella nostra letteratura del '900 libri di straordinaria tensione morale e civile; e le successive serie di «Saggi critici» (rispettivamente del '45 e del '59), la sua attività di critico militante de «L'Unità» ('46-'48), la raccolta di saggi di «Intermezzi» (1963), le lezioni universitarie tenute a Roma — solo in parte pubblicate nel recente «Il romanzo del novecento» (1971) — fanno di Debenedetti il primo critico letterario italiano di questo secolo, il solo forse che al servizio del genere critico abbia piegato le qualità di un vero scrittore (G. Contini). Basti pensare al prodigioso suo itinerario critico punteggiato da studi fondamentali su Svevo, Pirandello, Saba, Croce, Tozzi, Proust, Mann, Kafka, Camus e, soprattutto, a quell'eccezionale studio sulla condizione umana del nostro tempo che è il suo ultimo saggio-testamento «Commemorazione provvisoria del personaggio-uomo» (1965). Tesi del saggio è che nella civiltà odierna la letteratura e la scienza trasmettono «con due codici diversi, lo stesso tipo di informazione su ciò che maggiormente interessa la natura dell'uomo e del mondo». La ricerca spazia in ogni direzione della cultura contemporanea per coglierne ogni indicazione valida alla verifica dell'odierna condizione umana.

Debenedetti si colloca con tempestiva sensibilità dentro la prospettiva metodologica di ogni scienza capace di rivelare sensi nuovi. Accetta ogni serie di implicazioni che da esse emergono; e queste possono rimandare dalla fisica alla sociologia, dall'antropologia allo strutturalismo, dalla psicoanalisi all'esistenzialismo e alla fenomenologia. Ma ciò non significa per lui acquiescenza all'uno o all'altro metodo d'indagine, bensì volontà di nulla trascurare o sottovalutare per meglio fare esplodere dall'interno di ognuno di essi le specifiche contraddizioni. Certo, in Debenedetti non c'è l'impegno ideologico esplicito e neppure l'intenzione di compiere immediatamente l'indagine letteraria da una prospettiva storica: anzi egli è portato a porre inizialmente l'uno e l'altra «fra parentesi», ma per ricerche dialetticamente e testimoniarie della validità della ideologia e il senso umano della storia. Parafrasando una sua immagine, si potrebbe dire che le intuizioni del suo discorso critico sono come «mine magnetiche» che fanno saltare quella parentesi e «agiscono» come donazioni di senso, «tanto da spargere significati» e giudizi inequivocabili. I quali sono insieme contestativi e costruttivi, come mostrano nel suo ultimo saggio per un verso la sua preoccupazione di fronte al «pericolo» di «un'arcadia dell'antiperossaggio», per l'altro verso la sua volontà di scioglierlo operando per un ritorno al «personaggio-uomo»; e in ciò non è istanza di nostalgia passatista, ma chiara conferma del suo umanesimo e del suo impegno di marxista.

Armando La Torre

COME E PERCHÈ CADDE IL FASCISMO

Il segnale delle ore 10

Il lavoro si ferma quando urlano le sirene della FIAT - La testimonianza di Umberto Massola, uno degli organizzatori dello sciopero del marzo '43 - Agnelli e i sindacalisti fascisti fanno promesse, la polizia arresta - La lotta dilaga a Milano - Le donne della Borletti innalzano la bandiera rossa - Un rapporto di Mussolini: «C'è qualcosa di incagliato nella macchina del fascismo» - La direttiva della «repressione»

Minuziosamente preparato per mesi e mesi da un piccolo gruppo di «sovversivi» che avevano saputo capire bene gli umori e la volontà degli operai, lo sciopero del marzo 1943 ebbe inizio a Torino, alla Fiat.

Fu detto anche lo sciopero delle «ore 10» perché Massola e gli altri organizzatori avevano avuto l'idea di far coincidere l'inizio della sospensione del lavoro con il momento in cui, alle ore 10, le sirene di fabbrica davano il segnale-prova di allarme aereo. «Dare il via al grande sciopero del marzo aprile 1943», ricorda Umberto Massola, furono gli operai della Mirafiori. «Il 5 marzo verso le dieci, nelle diverse officine di quello stabilimento gli operai, per quanto agli occhi di un osservatore superficiale potessero apparire intenti al lavoro, avevano l'aria, per chi li osservasse più profondamente, di essere in attesa di un grande avvenimento: essi attendevano, per dare inizio allo sciopero, il segnale-prova allarme che veniva azionato ogni giorno alle ore 10. Ma la direzione della Fiat, prevenuta di quanto si stava preparando nelle sue officine, ordinava quel giorno di non fare azionare il segnale. Il meschino trucco non riuscì ad ingannare a lungo i lavoratori. Non erano trascorsi che pochi minuti dall'ora stabilita, quando gli operai si accorsero che il segnale-prova non era stato azionato e, intuendo la ragione, tutti insieme cessavano il lavoro e davano inizio allo sciopero. Nelle officine ogni attività si arrestava, gli operai abbandonavano le macchine e gli attrezzi e

si riunivano in assemblea. Ai dirigenti della Fiat, subito accorsi, e che tentavano di costringere le maestranze a riprendere il lavoro, gli operai rispondevano: «Vogliamo vivere, vogliamo le 192 ore! Vogliamo il carovita!».

La notizia dello sciopero scoppio alla Fiat Mirafiori si diffuse in un baleno... nello stesso giorno lo sciopero si allargava alla Rasetti, alla Mierotecnica, alla Fiat Grandi Motori, alla Westinghouse, alle Officine Savigliano, alle Ferriere Piemontesi e alla Pirotecnica. Gli scioperi delle «ore 10» andarono avanti nei giorni seguenti. «Dopo una settimana — ricorda Massola — oltre 100.000 erano gli operai di Torino che, ogni giorno, alle ore 10, arrestavano il lavoro e reclamavano il diritto alla vita, le 192 ore, l'aumento della razion-base e la fine della guerra fascista».

L'iniziativa comunista

Malgrado gli arresti, le intimidazioni, le spiate, la organizzazione clandestina funzionava a perfezione. Il 16 marzo, il segretario della Confederazione fascista di Cuneo, riferendo sullo sciopero alle Officine di Savigliano, informava malinconicamente che «La organizzazione comunista appare perfetta poiché nulla assomiglia a una trappola sul serio la solita indiscrezione che ci ha permesso nella tarda sera di domenica di essere posti in guardia».

La reazione fascista fu sgo-

monte alla Lombardia. Il 16 Marzo l'Unità clandestina scriveva: «Una cosa si impone con urgenza: l'intervento nella lotta degli operai di Milano». Il 20 marzo veniva diffuso a Milano un proclama e il 24 anche nella capitale lombarda cominciava la lotta aperta. I primi operai di Milano a scendere in sciopero furono quelli della Pirelli, della Falk e della Ercole Marretti. Anche a Milano lo sciopero delle «ore 10» dilagò dalle prime tre grandi fabbriche alle altre. Alla Borletti lo sciopero iniziava alle ore 10 del 25. Erano le operaie del reparto «spoltereria» a dargli il via. Le donne non si contentarono di cessare il lavoro. Cominciarono a rumoreggiare, a urlare.

Lezione agli sbirri

Accorse un dirigente per rimettere in moto i motori, ma un operaio glielo impedì, scoppiò una rissa generale, mentre «un giovane orfano di guerra — ricorda Massola — saliva in piedi sopra un bancone e cominciava a parlare ai suoi compagni di lavoro». Arriva in fabbrica il padrone in persona, Borletti, accompagnato dal segretario dei sindacati fascisti, Malusardi e da due uomini carichi di agenti. Borletti e Malusardi tentano di parlare, sono fischiate. Allora gli agenti si gettano fra le macchine, picchiando e arrestando. «La risposta non si fece attendere — scrive Massola — sugli sbirri urlanti incominciano a un tratto a pio-

vere da ogni parte stracci uniti di olio, arresi da lavoro, fasci di legna. La lotta dentro la fabbrica durò fino a sera, alle 18.30. La notte la polizia arrestò numerosi operai, andando nelle case. Ma la mattina dopo, con le donne alla testa, munite di bandiere rosse confezionate alla buona, le maestranze ripresero lo sciopero». Anche a Milano, nei giorni successivi, lo sciopero continuò. Furono invistite la Brown Boveri, la Face Bovis, la Caproni (6.000 operai), la Bianchi, la Motomeccanica.

In un rapporto di Mussolini, pubblicato per la prima volta nel 1945, si legge che gli scioperi di marzo furono considerati come un colpo durissimo per il regime. «A Milano, a Torino e Genova, diceva il «Duce», e in altre città dell'Italia settentrionale si scioperò: e il numero degli scioperanti alle volte raggiungeva cifre non pensabili. Gli operai di queste città hanno rifiutato di lavorare adducendo a pretesto che vogliono pane e non carne annonaire. Bisogna che io vi dica, però, che dietro lo sciopero economico vi è la speculazione politica. Ma io sono risoluto a stroncare qualsiasi speculazione politica, anche se dovrò ricorrere al mezzo estremo, che in definitiva è il più efficace: far fuoco sulla massa degli scioperanti». Parlando della incertezza e debolezza con cui si era fatto fronte allo sciopero del marzo, Mussolini aggiungeva che «quel che è peggio è che nessuno ha saputo porre un freno a questa caotica situazione: anzi devo far rilevare che perfino la Milizia — cioè la guardia ar-

mata a presidio della rivoluzione fascista — si è unita agli scioperanti. La Pubblica sicurezza intervenne duramente. Si fecero circolare dei manifesti incitanti gli operai a riprendere il lavoro, ma nessuno ebbe il coraggio di assumersi la responsabilità del momento ed apporre ad essi la propria firma. Si condussero perfino fra gli scioperanti dei mutilati perché la loro presenza li inducesse a riprendere il lavoro. Ma anche questo intervento non servì a nulla. Il prefetto il questore e il podestà di Milano avevano paura che lo sciopero si trasformasse in rivoluzione di massa ed intervennero paurosamente e lentamente. C'è dunque qualcosa di congelato e di incagliato nella macchina del fascismo che dovrebbe invece funzionare come un campanello di allarme».

Terremoto nel PNF

Quel «qualcosa di congelato e di incagliato» che gli scioperi di marzo avevano messo brutalmente allo scoperto, Mussolini tentò di rappearlo. Viene il momento, della «stretta di vite», del «ripulire gli angoli». A ridosso degli scioperi di marzo, un vero terremoto si produce nelle sfere del PNF. Saltano decine di «federali», il 18 aprile Carlo Scorza sostituisce Vidussoni nella carica di Segretario del PNF, un mese e mezzo dopo c'è un «vasto movimento di prefetti». E

il 24 giugno, tentando di tirare le fila della situazione e di rispondere all'ondata di malcontento popolare con misure demagogiche al tempo stesso «antiborghese» e «antisovversive» Mussolini approva nuove «direttive». Fra queste «la repressione severa e, ove occorra, spietata di tutti i tentativi che mirino ad incrinare la compagine materiale e morale del popolo... il più severo controllo e, se del caso, la chiusura dei grandi alberghi, delle pensioni, dei ristoranti di lusso, delle sartorie maschili e femminili di lusso, delle calzolerie e dei magazzini di confezioni di lusso, che non si attenessero alle discipline di guerra... severa, integrale applicazione della legge sul lavoro obbligatorio... Che si esiga dalle masse operaie, dai dirigenti e dalle gerarchie di qualunque specie e grado, il compimento del dovere del lavoro ininterrotto... che si richiami tutti i giovani alla severa coscienza del momento, giudicando superate e inattuati, le discussioni dottrinarie e le elucubrazioni metafisiche».

Questo incredibile documento fu varato un mese prima del 25 luglio 1943. Quando ormai se la macchina del fascismo appariva congestionata e incagliata irrimediabilmente, i meccanismi invisibili dell'opposizione s'andavano muovendo inesorabilmente, su binari diversi e di diversa portata, ma che procedevano tutti verso la stessa meta, la liquidazione di Mussolini, il ripristino della democrazia. La pace

Maurizio Ferrara

Viaggio nella drammatica realtà delle città degli Stati Uniti



Entriamo al Macy's, il più grande magazzino di New York, è una esperienza sconcertante. Più di seicentomila metri quadrati di spazio di vendita, undicimila impiegati e centocinquanta mila inquilini, qui puoi comprare tutto. Ti dice la pubblicità dal diamante allo spazzolino da denti. Eppure, anche per chi ha una discreta conoscenza dei magazzini europei, non è facile comprare al Macy's. Raccezzarsi tra cento differenti specie di caffettiere, duecento setole e un numero incredibile di reparti di vestiario (per i magri, i grassi quelli dalle gambe lunghe e quelli dalle gambe corte) richiede un corso preventivo di aggiornamento speciale. Ma quello che soprattutto si prova è una sensazione di estraneità: qui, come negli altri shopping centers, ti senti un pezzo dell'ingranaggio del consumo, inserito nella macchina per fare il tuo dovere, comprare consumare e poi comprare ancora. La logica del consumo invade tutto, in questa città. Non soltanto i generi di cosiddetta prima necessità, tanto da importi addirittura gli abiti di carta — così si consumano più in fretta — ma anche le case, i grattacieli. Edifici anche solo di una

Lo spreco della metropoli

diecina d'anni fa vengono demoliti e ricostruiti, per non parlare di quelli più vecchi: la Penn Central Station di New York demolita e ricostruita in sotterraneo per lasciare sorgere nella preziosa area centrale di Manhattan l'enorme complesso del Madison Square Garden. La trasformazione sembra essere un carattere dominante della metropoli. A Boston non si poteva circolare perché il centro della città era tutto un enorme cantiere. Si Philadelphia la Market Street, simpatica strada vecchia con negozi di medie dimensioni, dovrebbe essere tutta demolita per far posto a un complesso di grattacieli con grandi magazzini alla base.

Negli ultimi dieci anni a New York due milioni di nuovi cittadini hanno preso il posto di due milioni di emigrati dalla città. Dal '55 al '60 due persone su cin-

que hanno cambiato casa: la città ha perso circa 100.000 aziende manifatturiere e ne ha acquistate nuove nel settore terziario. Uscendo dalle città lungo le highways (una pressione positiva, non si può superare la velocità di 110 chilometri all'ora), fuori Baltimore, Philadelphia, New York, Boston spuntano come funghi enormi shopping centers accompagnati da sterminati parcheggi. Nasce tra il verde scoppiando aziende industriali, centri di ricerca trasferiti in aperta campagna. Poco alla volta la città sembra smobilitare: si riproducono servizi che già erano e continuano ad essere nelle grandi città: cinema, teatri «drive-in» all'aperto, dove si va chiusi ognuno nella propria automobile, dovrebbero sostituirli il cosiddetto tempo libero, occupato peraltro dalla riscoperta della vita agri-

sono in crisi (per la prima volta nella storia americana è stata infatti decisa una specie di nazionalizzazione del settore ferroviario, che è naturalmente come tutto il resto un'impresa privata). Le stazioni sono abbandonate e deserte; le carrozze passeggeri traballanti e scomode; la gente preferisce spostarsi utilizzando la rete delle superstrade e del resto l'organizzazione capillare degli insediamenti nel suburbio la rende quasi indispensabile, tanto più che mancano collegamenti di trasporto pubblico al servizio delle stazioni ferroviarie. E' difficile cogliere in tutta la sua complessità l'essenza del fenomeno metropolitano. Comunque a prima vista viene naturale una domanda: la gente fugge la vita abbastanza disumana e insopportabile di New York, questa concentrazione di dieci milioni di abitanti, ma lo stesso succede a Philadelphia, a Baltimore, a Washington, tutte città di dimensioni più accettabili, città più distese, più verdi. Perché? D'altra parte non posso dimenticare l'impressione di vitalità ricevuta arrivando a Manhattan dalla provincia americana, addormentata e quacchera — il contatto con la gente, e non soltanto quella di Greenwich

New York ha perso centomila aziende manifatturiere - Entro il 1985 si prevede l'estinzione del traffico passeggeri sulle ferrovie interurbane - Nel più grande magazzino: il Macy's

Village tradizionalmente pittoresca. La vita nei sobborghi, al di là della piacevolezza della natura, del giardino da coltivare, dell'aria pura, appare un po' come la morte civile in giletto per ricchi: il tran tran dello spostamento quotidiano per l'uomo, le faccende domestiche e l'associazionismo femminile per la donna, e il sabato sera il party con i vicini per scambi sessuali o culturali a seconda dell'età della coppia. Possibile che non ci sia davvero alternativa tra il soffocare in città e l'isterirsi in campagna? Alla Commissione parlamentare per la pianificazione regionale di Washington l'abbandono delle metropoli è stato teorizzato come la «unica soluzione» del problema. Nell'era delle comunicazioni rapide non c'è più bisogno — si dice — della concentrazione delle attività

commerciali in un unico punto; un capovolgimento dell'attuale tendenza all'abbandono delle grandi città si potrebbe ottenere solo ad un prezzo eccessivamente alto. Divenga dunque la metropoli il rifugio dei poveri, «centro nazionale sovvenzionato dal Governo per l'educazione, l'addestramento e la riabilitazione della popolazione indigente», la quale si aggiunge — non diventerà mai parte integrante ed effettiva della società. Il disegno della «megapolis per poveri» è contestato da coloro che sostengono la necessità del «rinascimento urbano». In che termini il «renewal», parola magica dei trattati urbanistici americani, è effettivamente un'alternativa? Il problema non è tanto urbanistico quanto sociale ed economico; e non appare certo di facile soluzione.

Novella Sansoni

Approvate dalla Camera
Le norme penali sulla contraffazione delle opere d'arte

La Commissione Giustizia della Camera ha approvato in sede legislativa la proposta di legge che prevede norme penali sulla contraffazione o alterazione di opere d'arte. Il provvedimento era stato già approvato dal Senato, ma poiché a Montecitorio è stato modificato dovrà tornare all'esame del Senato.