



Nella terra «oltre la foresta»  
la mite Transilvania  
dolci paesi e tetri castelli  
c'è il fosco maniero  
di Vlad detto «Dracula»

A PAGINA 16



VACANZE VIAGGI AVVENTURE E PICCOLI PIACERI



Secondo anno a Montalcino  
per il banchetto  
che premia i ristoranti  
primi nel Concorso  
delle Feste de l'Unità

A PAGINA 18

## Non dormite, o cari, in metrò

### Majakovskaja fermata gioiello

GIULIETTO CHIESA

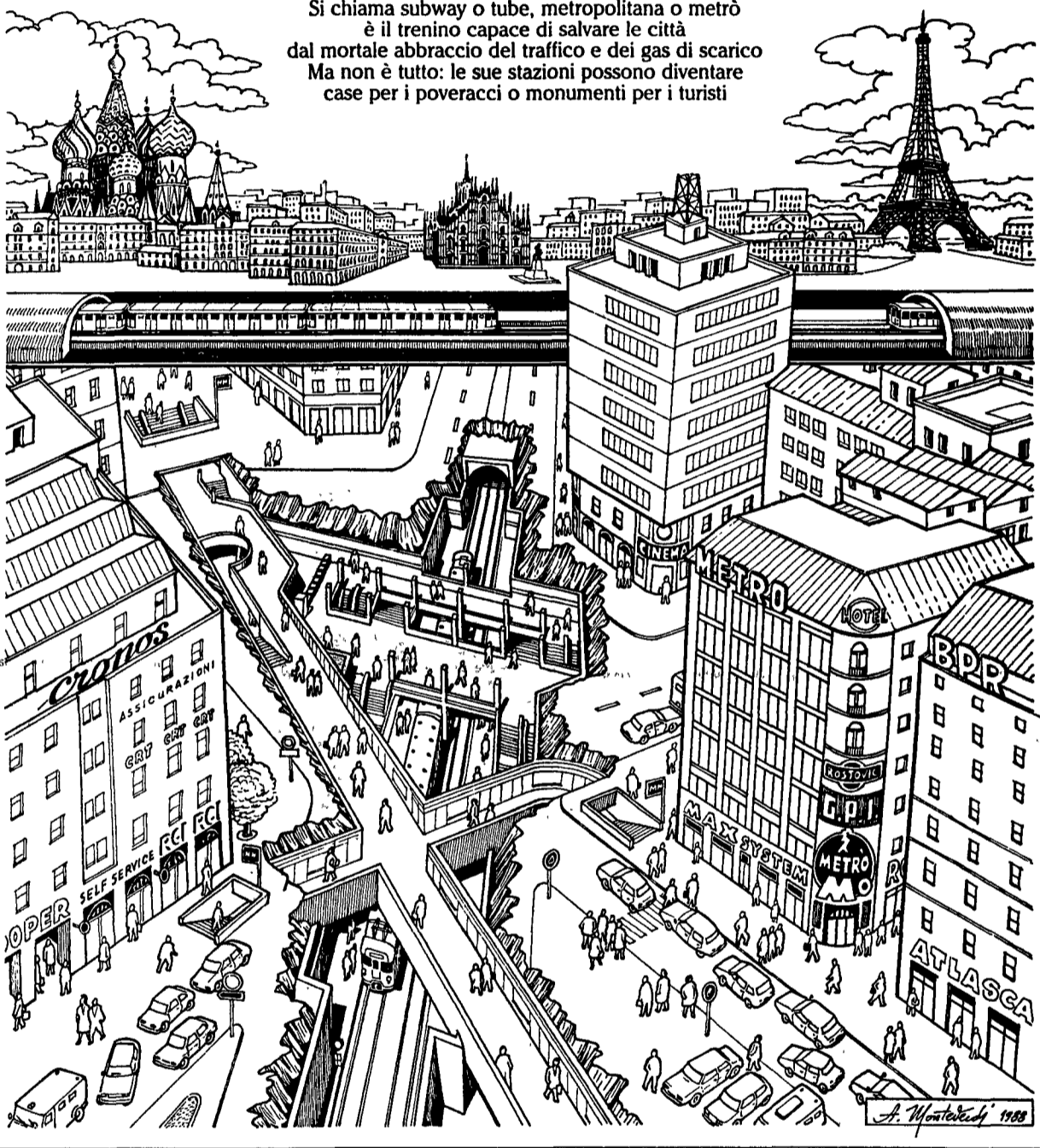
MOSCA. Può piacere e può anche non piacere, esattamente come i sette grattacieli staliniani che dominano il panorama di Mosca, guardata dalla «collina dei passi», oggi collina Lenin. Ma la metropolitana di Mosca vale un viaggio, ovviamente sotterraneo. Anzi, più d'uno, e ognuno di questi percorsi è, a suo modo, una testimonianza storica. Parti dal centro, da una qualunque delle stazioni all'interno del «kolzo», l'anello centrale, e sei negli anni 30. Ci rimani per cinque o sei fermate e poi, pian piano, i ritrovi negli anni 40, 50, fino alle lisce pareti di cemento armato delle ultime stazioni periferiche: siamo ai giorni nostri. E, quando riemergiamo, sei circondato da immensi agglomerati di palazzi moderni, divisi da spazi incomprensibilmente vasti. Sono i nuovi quartieri. Kunzevo, Belaev, Strogino, Krlatskoe. La città non finisce qui: oltre si vedono bianche torri massicce, complessi di palazzi. Il fatidico metrò ci arriverà alla fine del secolo. Per ora la città cresce più in fretta degli sforzi di «metrò». L'ondata edilizia che il 10 dicembre 1931 scavò il primo buco nella via Rusakova nel quartiere di Sokolniki. Meno di cinque anni dopo erano pronti i primi sedici chilometri di metropolitana della linea Sokolniki-Park Kultury, il famoso «Gorkij Park».

Una buona visita a questo monumento del tutto particolare, che ha trasportato finora qualcosa come 39 miliardi di persone, sarà bene comincerla proprio da questa linea «storica». Naturalmente non tutte le stazioni meritano una sosta. Basta una fermata alla Komsomolskaja per dare un'occhiata alle colonne marmoree sormontate da capitelli di bronzo con lo stemma del «Kim», l'organizzazione giovanile dell'Internazionale comunista. Un balzo di qualche minuto e si arriva alla stazione Kirov, stile impero, con marmi gialli, austeri ma sfarzosi per illuminazione. Facciamo una sosta per ricordare che di marmi ne sono stati utilizzati una ventina di tipi diversi: dal marmo degli Urali per la Pushkinskaja, al «Gaganz» uzbeko per il ponte Kuznetki, al marmo di mica rosa della Katalnaja. Ma ce ne sono anche venute dalle migliori cave dell'Armenia, dell'Asia Centrale, dell'Ucraina e Bielorussia. Graniti di tutte le colorazioni fanno da rivestitura alle colonne finte egizie, doriche, quadrate, a base esagonale, ottagonale. Nella Majakovskaja, su cui torneremo tra poco, gli zoccoli delle colonne sono ricoperti di rotonde colombe malva, le stazioni Bieloruskaja radiale, Dinamo, Sokol sono ricoperte di onice, le pareti della Semionovskaja sono invece rivestite di opalite color verde chiaro e quelle della Baumanskaja di porfido.

Ma prima di andare a vedere da vicino quelli che personalmente riteniamo i due capolavori del metrò di Mosca, la Majakovskaja e la Komsomolskaja dell'anello, sarà bene finire con i gioielli Kropotkinskaja e Frunzenskaja. La prima delle due, gelida come un sudario di marmo, è tuttavia una delle più lineari, senza cedimenti al barocco, al florealismo, al pompierismo magniloquente che caratterizza molte delle consorelle. La Frunzenskaja, tutto il contrario, pare la navata di una chiesa, illuminata a giorno da una fuga di lampadari liberty a 8 calci per volta. Impossibile passarci dentro, anche di corsa, senza darsi un'occhiata in giro, costruita per dare all'utente la stessa impressione che si ha in un paese onnipotente. Ma tutto questo è niente al confronto con la Majakovskaja. Dalla Frunzenskaja torniamo indietro verso il Park Kultury e la prospettiva Karl Marx. Qui trasbordiamo sull'altra radiale «Gorkovskaja-Moskvoretskaja»: due fermate e siamo alla piazza Majakovskij, da cui il nome della stazione che ci interessa. Qui l'architetto Dushkin, che la progettò nel 1938, ha voluto il massimo dell'essenzialità esaltando la civiltà del metallo: alte possenti colonne marmoree ha sostituito slanciate incastellature cromatiche che rivestono il corpo dei sostegni e le nervature delle volte, nelle quali si aprono timpani bordati di luce soffusa. Oggi la pensata in scena dei fumetti di Mandrake. Ma nel 1938 il plastico della stazione Majakovskaja, presentato all'esposizione internazionale di New York, si guadagnò uno dei premi più prestigiosi.

Anche la Komsomolskaja dell'anello ebbe l'onore di un «Grand prix», ma poco meno di 20 anni dopo, all'esposizione di Bruxelles, ed è forse il simbolo, da sola, dell'idea che Stalin si era fatta della «sua» architettura. Gli architetti Scusev, Kokorin, Zabolotnaja l'hanno pensata - e realizzata - con 68 colonne allineate su una lunghezza di 190 metri, a sorreggere un soffitto ad arco interamente ricoperto da uno sfiorante pannello di mosaici. Il tema di tutto l'arredamento della stazione è quello della lotta del popolo russo e sovietico per la propria indipendenza.

Un giorno, se non ci hanno già pensato, varrebbe la pena di scrivere una guida ragionata alle bellezze - e agli orrori - della metropolitana di Mosca. Ne varrebbe fuori un bel trattato psico-sociologico sulla società sovietica. Comunque visitare Mosca senza perdere una giornata dentro le viscere della sua metropolitana è come andare a Firenze senza vedere la cupola del Brunelleschi, o a Parigi senza visitare la Torre Eiffel, o in Egitto senza vedere le piramidi. Basta il confronto?



Si chiama subway o tube, metropolitana o metrò  
è il trenino capace di salvare le città  
dal mortale abbraccio del traffico e dei gas di scarico  
Ma non è tutto: le sue stazioni possono diventare  
case per i poveracci o monumenti per i turisti

### Parigi ingrata si scorda l'ingegnere

AUGUSTO PANCALDI

Decine di migliaia di parigini, di provinciali, di «forestieri» salgono, scendono o semplicemente transitano ogni giorno per la stazione metropolitana di Montparnasse-Bienvenue, e a soli duecento metri dal celebre «quadrilatero» formato dai ristoranti la Coupole, le Dôme, la Rotonde e il Select: il che basta a dire che Montparnasse-Bienvenue non è una stazione di metrò come le altre ma un punto di riferimento geografico e culturale. Eppure, quanti conoscono la ragione di quel «Bienvenue» abbinato al nome di uno dei più celebri quartieri di Parigi? Avendo interrogato decine di parigini autentici e quasi sempre colti mi sono sentito rispondere che quel «Bienvenue» (Benvenuta) si riferiva ovviamente alla gente in arrivo alla stazione ferroviaria di Montparnasse e in particolare alle ragazze della Bretagna costrette da sempre a cercar lavoro a Parigi.

Risposta inesatta. Quel «Bienvenue» incolato a Montparnasse soltanto nel 1942 altro non è che il tardivo omaggio a Fulgence Bienvenue, morto nell'indifferenza generale sei anni prima avendo i parigini dimenticato che dovevano a lui uno dei metrò più efficienti del mondo, la cui prima linea lunga sette chilometri - dalla Porte Maillot alla Porte De Vincennes - era stata costruita in soli diciassette mesi e inaugurata il 19 luglio 1900 in coincidenza con l'Esposizione Universale.

Parlare del metrò parigino, dunque, vuol dire prima di tutto parlare di questo ingegnere delle ferrovie nato nel 1852, che nel 1881 ha perduto il braccio sinistro lavorando in un cantiere e che nel 1885, diventato ispettore generale dei trasporti della città propose di dotarla di un metrò sotterraneo per colmare il ritardo preso da Parigi nei trasporti pubblici rispetto a Londra, a New York, a Chicago e perfino a Budapest. A quell'epoca la circolazione cominciava a ingarbugliarsi e i grandi boulevards non bastavano più a smaltire un traffico sempre più denso e già pericoloso. Ma se tutti palano d'accordo sul principio di una ferrovia sotterranea, i lavori previsti per realizzarla fanno sorgere gli abitanti dei quartieri inclusi nel piano, i commercianti, senza parlare della Compagnia Generale degli Omnibus che non apprezza la temibile concorrenza.

Per due anni Bienvenue affronta la battaglia, solo contro tutti. E la spunta. I lavori cominciano il 30 marzo 1898: a quattro metri al giorno, velocità straordinaria per i mezzi dell'epoca, la metropolitana a due binari si scava in via deviando chilometri di tubature d'acqua, di fili telefonici, di scarichi di fognature, scoprendo le fondamenta della Parigi medioevale e perfino i resti della Lutezia gallo-romana.

Il 19 luglio del 1900, Parigi ha la sua prima linea, ma l'avenimento passa praticamente inosservato. «Ne fasti, né grida, né pranzo ufficiale, né discorsi» notano i giornali parigini del giorno dopo. Per nulla scoraggiato dall'indifferenza dei suoi concittadini Bienvenue lancia negli anni successivi altre cinque linee adottando le tecniche più avanzate per superare difficoltà sempre nuove. Gli operai che lavorano con lui lo chiamano «il padre del metrò».

Oggi il metrò di Parigi ha un percorso complessivo di circa duecento chilometri e conta trecento stazioni. Tra i suoi duecento chilometri ne ha alcune decine a cielo aperto che sfilano tra le case di Barbès, o ai lati della Senna, di qua e di là del ponte Bir Hakeim dominante l'Isola dei Cigni e la copia in formato ridotto della Statua della Libertà di New York, forte dell'inaltitudine interna costruita da un certo ingegnere Eiffel. A proposito di Eiffel, è per certo sorprendente la diversità dei destini di questi due grandi ingegneri. Gustave Eiffel per via della torre è diventato un luogo comune. Ma i quattro milioni di persone che ogni giorno utilizzano il metrò ignorano perfino l'esistenza di Fulgence Bienvenue.

Come dicevo, dei tanti parigini interrogati su Bienvenue, solo tre sapevano di chi si trattasse: ma due erano degli esperti della città, autori di libri ricchi di storia e di storie tipicamente parigine. Mi sorprese invece la giusta risposta del terzo, un «clochard» che incontro ogni giorno al metrò République, il bottiglione di vino accanto alla panchina su cui solitamente dorme e un cane orbo e fediissimo a far da guardia a lui e al vino. Gli chiesi quasi per scherzo chi fosse Bienvenue e mi scolorii una sfilza di date e di particolari stupefacenti sull'infanzia e gli studi del padre del metrò. Lui «clochard» da un ventennio, conosceva del metrò tutto e tutti, compresi naturalmente gli angoli più riposti per starsi al fresco d'estate e al calduccio d'inverno. Non volle dirmi la sua vita di «prima della cloche»: come tanti della sua categoria era stato, quasi certamente «qualcuno». In ogni caso sapeva tutto di Fulgence Bienvenue e questa sua conoscenza mi sembrò riparatrice dell'oblio dei parigini per i quali il metrò è soltanto uno dei tre anelli della quotidiana schiavitù: «boulot, metrò, dodò» (lavoro, metrò, letto). Per il mio clochard, in verità, il metrò non era un mezzo di trasporto, ma il tetto, la casa, il rifugio: di qui la perenne riconoscenza a Fulgence Bienvenue a nome suo e di altri cento e cento clochards.

## A Milano è piccina piccina

GIOVANNI GIUDICI

Prenda la metrò. O il metrò, se non addirittura il mètro, come mi sembra che alcuni dicano a Roma. «È più comodo» insistono «Roma di minuti». Sì, è vero, hanno ragione. Ma io, viaggiatore pigro e talvolta (a spese della ditta) spendaccione, mi ricordo di aver faticato non poco, in anni lontani, a sviluppare un minimo di confidenza con alcune delle principali ferrovie metropolitane europee: beh Parigi, si sa, metrò che ha dato il nome a tutte (tutti) le (i) metrò del mondo, tranne a New York dove si chiama tube (tubo) e a Londra dove è subway (via sotterranea: con relativa canzoncina Don't sleep in the subway, darling ossia «non dormire, caro o cara, in metrò»); ma poi: Mosca, monumentale ed efficiente, Francoforte (che ti porta lontano fino alle bianche e verdi pendici del Taunus) o Amburgo, dove dal buio sottosuolo si sbucca, di tanto in tanto, ad occhieggianti e lustrati intervalli acquatici... Sì, sarà... Però uno ha sempre timore di sbagliare fermata, scendere il taxi, va addirittura a piedi, salvo (dopo due o tre giorni nella città desertina) a mettersi lì con sotto gli occhi la cartina, a imparare la metrò straniera come se fosse una lingua.

Ascolto i pro e i contro. Ci sono persone che non sopportano l'idea di viaggiare sotto terra, soffrono di quel che chiamerei un «com-

plesso della miniera», paura di restare intrappolati, riluttanza a sentirsi sulla testa il peso di migliaia o milioni di tonnellate di terra. Alla metropolitana di Roma, io milanese da trent'anni, non riesco ad abituarci: e pensare che, negli anni della mia prima adolescenza, l'avevo vissuta come una delle tante promesse del mito 1942, l'anno che (se non fosse sopravvenuta la guerra) avrebbe dovuto culminare nell'avenimento della grande esposizione universale di cui oggi non è rimasta che la sigla, indecifrabile ai più: Eur. Esposizione universale di Roma. Ma la nostra, la mia, voglio dire quella di Milano, che ha ormai quasi gli anni del mio esser cittadino di questa città, mi è ovviamente del tutto familiare... Tanto che mi è molto difficile capire la diffidenza di coloro (non tanti, in verità) che gli preferiscono il mezzo di superficie. Vi è non è poi una gran discesa agli inferi il fare quei pochi gradini sotterranei che portano alle fermate della linea rossa o verde (non mi sono informato del colore che avrà la terza linea, per adesso ancora, speriamo non a lungo, allo stadio di intralcio al traffico come il decantato «passante ferroviario»). Provassero Londra o Mosca, con quelle interminabili scale mobili che s'innalzano a profondità platonica, con la gente che ha fretta e ti obbliga a farti da parte per accelerare a forza di gambe la discesa o la salita dei gradini,

che cosa direbbero? È, la nostra milanese, una metropolitana. Sotterranea, sì, ma quanto basta a sventare la maledizione degli imbottigliamenti stradali, degli ingorghi impazziti: non si scende all'inferno, tutt'al più a una specie di purgatorio, tragitti ragionevoli, fermate frequenti e niente minacciosi strumenti di tortura come le griglie d'ingresso della metropolitana di Mosca che ti scattano all'altezza dell'apparato genitale se per caso non hai infilato, nell'apposita fessura, la moneta. Viva la metrò di Milano!

Però, però. Però la babilonia di certe stazioni alle ore di punta. Però lo sgradevole pittoresco asiatico delle zingare alla questua mattutina o dei venditori di cianfrusaglie (che tuttavia mi rifiuto di designare con l'offensivo epitetto «vu cumprà»). Però, anche, nelle deserte ore serali, la possibilità (e, diciamo, la non difficile probabilità) di spacciatevoli incontri. Ma non resta che affrontarli con serena fermezza come, in tempi ormai remoti, quelli che in certe città davano luogo in anfratti poco illuminati a un termine di toponomastica spontanea per cui alcuni siti di estrema periferia si trovavano designati come «Malcantone»... Ecco io, per esempio, che rientro a Milano con un treno in regolare ritardo e che, scorgo

giato dall'interminabile coda degli aspiranti a un taxi, imbocco l'ingresso della metrò alla Stazione Centrale e subito mi sbatto faccia a faccia con un biondino quasi calvo e ho un istintivo moto di soprassalto. Avvesse, costui, delle cattive intenzioni? Ce l'ha. E proprio per il fatto che, all'unisono (per così dire) col mio soprassalto, cerca egli stesso di sdrammatizzare la cosa: «Niente, niente» mi fa. «Avrebbe qualcosa, giusto per mangiare?». Io, con un filo di voce, rispondo: «No, non ce l'ho», e scanto. Aveva, peraltro, l'aspetto di uno ben nutrito.

Evitate le ore troppo serali e solitarie, soprattutto essendo solitari voi stessi. All'equivalente incontro del malcantone opponete una gentile e mite fermezza. Ma, per il resto, amate la metrò. Tutto da guadagnare. Non vi logorrete i nervi allo stridere dei clacson, ai semafori impazziti al primo sgrullone di pioggia, ai vigili maschili e femmine gesticolanti agli incroci come imponenti marionette del diabolico teatrino urbano. Anche se non vi piace viaggiare sotterraneo, prendete la metrò. Specialmente a Milano. Che cosa saranno mai pochi minuti di purgatorio in confronto al paradiso del raggiungerci in fretta la mèta? «Ma - potrebbe obiettare qualcuno - e se venisse a mancare la corrente? Beh, non sarebbe, in ogni caso, colpa mia».