

IL CICERONE

GALLERIE

SUPPLEMENTO A PICASSO DI ALFREDO MEZIO

PER POCHI giorni la Galleria dell'Obelisco espone i nove dipinti di Picasso prestati dalla Russia per l'esposizione milanese al Palazzo Reale. Questi quadri furono acquistati prima del 1914 dal commerciante moscovita Sciukine, proprietario di una spettacolosa collezione di arte moderna, che dopo la rivoluzione fu confiscata a beneficio del Museo di Arte Occidentale di Mosca. Attraverso la collezione di Sciukine è tutta l'avanguardia europea di anteguerra che arriva in Russia e vi porta le novità rivoluzionarie di Parigi e di Monaco. Il Picasso blu, rosa, negroide, e cubista del Museo di Mosca completa la mostra dell'anno scorso alla Galleria Nazionale di Arte Moderna con una serie di opere poco note e raramente riprodotte, che permettono di prolungare lo sguardo sull'attività dell'artista fin dagli anni del suo arrivo a Parigi: quelli che Lionello Venturi chiamò la preistoria e la storia di Picasso. Aggiungiamo che vista in una piccola galleria la pittura di Picasso ritrova un po' della sua potenza di urto e di sorpresa, fatalmente mortificata sotto le discussioni e le polemiche del pubblico.

Col «Vecchio Ebreo» (1903) e con «La fanciulla e l'acrobata» (1905) ecco il Picasso illustrativo ed eticizzante del cosiddetto periodo blu e rosa, che allunga, idealizza e stilizza dei motivi alla Stelcin (mendicanti, stitrici, bohemiens, vagabondi) con una materia da encausto che si direbbe ottenuta attraverso l'intermediario delle riproduzioni a colori. Ecco ancora il Picasso che nella «Danza con i veli» (1907), coperta di orpiche, di spina di pesce, tatuata come una xilografia, irritata, procede ai più stridenti incroci tra Cézanne e la scultura negra. E, quello che tutti si piegherà con una stanzetta da certosino sui meccanismi plastici dell'orologeria cubista. Nell'intervallo si colloca la «Natura morta del 1907, colla sua truculenza di tagli e gli accostamenti a vivo di zone gialle e viola, come un omaggio ai Fauves». L'enorme tela e mezzo per un e settantotto di un anno dopo, continua le esasperazioni cezzaniane delle «Ragazze di Avignone», ma con una visione a blocchi, e una tavolozza ridotta a base di terre bruciate che preannunciano già la quarcesima cubista.

In questo dipinto c'è già in nuce tutto l'espressionismo, con i suoi profili a chiave inglese, e nelle superfici color mattone sembra di trovare una specie di matrice dei grandi nudi di Modigliani, che in quegli anni arriva a Montmartre e lavora con una modella che ha già posato per Picasso. Ancora un momento di riposo e di ricapitolazione cezzaniana con la «Donna col ventaglio» (1909), ed eccoci in piena epoca cubista col ritratto di Vollard (1909). E' questo il ritratto che il famoso mercante rammenta nelle sue memorie con un piccolo aneddoto: tutti domandavano ironicamente che cosa rappresentasse, quando un ragazzo di quattro anni vi passò davanti esclamando: «Tohl, il signor Vollard». Si capisce che da questa storiella sarà difficile non ricavare la morale che l'arte di Picasso è un prodotto adatto ai selvaggi e ai bambini. Ma sarà anche più difficile ignorare il peso che queste ricerche hanno avuto su tutta l'arte moderna. I futuristi italiani vi troveranno la chiave delle loro esecrazioni, e romantici come sempre, scambieranno l'austerità del cubismo col loro gotico vitalismo e con gli entusiasmi per la civiltà delle macchine.

Col cubismo entra in scena anche tutta una nuova famiglia di soggetti — chitarre, pipe, bottiglie, lettere tipografiche, testate di giornale, mazzi di carte — che allargano il vecchio repertorio cezzaniano a base di pere e di frutta, e diventeranno delle immagini legate alla poesia della pittura moderna, come le terraglie di Chardin o le bocce di cristallo irrorate, le caraffe e i trofei di frutta della pittura settecentesca.

In questo periodo Picasso dà l'impressione di procedere per colpi di testa, per risoluzioni violente, in un continuo andirivieni di

negazioni e di ritorni, di scoperte e dissimilazioni, della stessa idea di meditata ricerca e di esperienza è respinta a favore del concetto manuale di trovata e di improvvisazione («Io non cerco, trovo»). Non vi sono conquiste nella produzione di Picasso; l'artista potrà alternare nello stesso periodo e con la più tranquilla indifferenza delle opere turgidamente figurative, come il canonizzato o «noventesco» Ritratto di Gertrude Stein (1906), e dei graffiati quasi ai limiti dell'astrattismo, come la «Danza» del Museo di Mosca, dove l'immagine presa tra i denti di una scrittura irritata è ridotta a mera saliscia. Peggio ancora quando questa abitudine finirà per insediarsi all'interno della stessa opera, attraverso un gioco di incastri meno poetico di quello praticato da Braque, più acervo, più allegro. L'ironia si sfogherà allora nel formato dei quadri, nella falsa scrittura dei titoli, nell'inserzione di falsi brani di pittura al «trompe l'oeil», come nell'ovale del 1912, dipinto per metà con la pedanteria di un pittore settecentesco di Inganni, per l'altra metà nello stile del più concettoso cubismo analitico, e ricoperto di minutissime scaglie che portano su tutto la forfora del tempo, la nota (questa autentica) della vecchiaia, della stagionatura e del museo. Sciukine, ricco commerciante di caffè e amatore non conformista, scomparve nel dopoguerra tra i relitti dell'emigrazione zarista, ma lasciò dietro di sé un pegno delle sue curiosità, il cui ricordo perdura nei movimenti letterari e artistici della Russia fino a Majakovskij.

Tra il 1907 e il 1910 Picasso ha fatto il giro delle sue possibilità e il suo vocabolario sembra ormai fissato. Gli anni successivi potranno presentarsi ricchi di sviluppi e di applicazioni nuove, tanto da far pensare a una personalità canalicata e in continua evoluzione, ma il genio sadicamente infantile non ha più nulla da imparare. Le chiavi del suo linguaggio si trovano nel lavoro di questi anni, in cui si consuma per la prima volta nella storia dell'arte la frattura di cui vive (o muore) tutta la pittura d'oggi: per la prima volta si vedrà che il mondo della realtà e quello della rappresentazione visiva non coincidono più. L'unità di questo stile va cercata al di là delle classificazioni empiriche e sempre un po' speciose che ne impoveriscono la parabola: Picasso è in questo apprendistato senza fine, aggressivo, violento, sconcertante, apparentemente contraddittorio ma giuriammi arbitrario, che applica il passato e il presente in un lavoro d'invenzione fatto a braccio, e che nel suo poderoso sforzo artigianesco sembra illustrare il paradosso wolliniano di una Storia delle Forme nate per dialettica interna.

ALFREDO MEZIO



Ravenna. Primi lavori per la costruzione dell'aeroporto.



Ravenna. La zona dove l'autorità militare intende costruire l'aeroporto. Nel fondo il campanile di Sant'Apollinare in Classe.

I VANDALI IN CASA

RAVENNA AL MACELLO

DI ANTONIO CEDERNA

UN NUOVO accesso della follia devastatrice, che come un turbine vasto e incalzante sconvolge da anni l'Italia antica, sta per distruggere una delle più straordinarie città del mondo: Ravenna. L'onore, questa volta, tocca ai militari: da vari mesi il Ministero della Difesa ha deciso di costruire un aeroporto per aeroplani a reazione accanto alla Basilica di Sant'Apollinare in Classe. Dalla destra alla sinistra, i migliori cittadini di Ravenna sono insorti, si dice perfino la Segreteria di Stato vaticana si sia mossa e che anche il Ministero della Pubblica Istruzione si stiano da fare per indurre i militari a rinunciare alla loro folle iniziativa; ma la sterminata inettitudine dei nostri strateghi trionfa tuttavia, soddisfatta e inrollabile. Dopo qualche azione di disturbo da parte dei contadini, oggi nella bella e fertile pianura accanto alla Basilica di S. Apollinare in Classe, vediamo piantati i primi solidi picchetti, vediamo le prime macchine escavatrici dimenate come dinosauri il testone, vediamo le prime cariste di attrezzature metalliche, vediamo le prime montagne di terra smossa; i lavori sono già stati assegnati in appalto a una ditta milanese, per un ammontare, sembra, di lire 1.700.000.000.

Il folle progetto venne denunciato dall'Unità ai primi d'ottobre 1953; il più sorpreso di tutti fu il sindaco di Ravenna, cui nessun ministero s'era dato la briga di chiedere un parere. A decine si contano le delegazioni che hanno protestato contro l'aeroporto, consiglio generale delle leghe, partigiani della pace, cooperative, sindacati, commissioni interne, consorzio scoli e bonifiche, eccetera. A decine si contano le proteste degli enti di cultura di Ravenna e fuori. Amici di Ravenna, Amici dell'Arte, Biblioteche Oriani e Classense, Accademia di Belle Arti, Sindacato pittori, Liceo scientifico, istituti tecnici, ordine degli ingegneri, Studi Romani, Dante Alighieri, eccetera. A decine si contano gli scongiuri contro l'aeroporto, da parte delle altre città italiane, Venezia, Siena, Pisa, Perugia, perfino Roma; a decine si contano gli interventi di ogni genere di persone, da Manara Valgimigli agli abitanti di Classe, dal parroco della Basilica minacciata al Prefetto, dal conte Guido Pasolini ai braccianti della Campagna minacciata di esproprio. A decine si contano i telegrammi inviati ai ministri colpevoli da un valoroso e dotto prete,

Giovanni Mesini, a nome di associazioni, istituti e privati. Tre sono state le interrogazioni alla Camera, una del comunista Boldrini, una del democristiano Zaccagnini, una della socialista Giuliana Nenni: una al Senato, l'otto marzo scorso, di Umberto Zanotti-Bianco. Numerosi sono stati gli articoli sui giornali, dal *Resto del Carlino* al *Tempo*, dal *Giornale d'Italia* al *Messaggero*. Due sono state le riunioni dei ravennati alla presenza di funzionari del Ministero della Difesa: i nostri bravi funzionari hanno ascoltato gli argomenti contro l'aeroporto con la stessa tollerante indulgenza che affetta il sindaco di Roma di fronte alle vergogne che vengono denunciate la sera dei giorni pari in Campidoglio. E come quel capitano alle prese con la guerra di Casale, di fronte alle richieste di aiuto per Milano devastata dalla peste, hanno fatto capire di provare gran dispiacere per S. Apollinare in Classe, *sed belli minores esse curas*.

Il nuovo, grande aeroporto sorgerà a 1150 metri a occidente della Basilica di S. Apollinare in Classe (dove ora ne esiste uno piccolo e vecchio), a tre chilometri dalla periferia di Ravenna, e avrebbe due piste lunghe 2445 metri. Questo nuovo grande aeroporto per apparecchi a reazione significa distruzione della Basilica di S. Apollinare in Classe e di Ravenna.

LA BASILICA di S. Apollinare in Classe ha una copertura in legno vecchia di secoli, ha una crepa nell'arco trionfale, ha la facciata che strapiomba in fuori, ha il fianco nord indebolito dalle granate dell'ultima guerra, ha il campanile all'interno interamente vuoto; i mosaici dell'arco trionfale e dell'abside, tartassati dai restauratori nell'Ottocento, sono in più punti sollevati dal muro. Fragore di cataclisma, spostamenti d'aria, vibrazioni dell'aria e della terra: anche un disastrioso terremoto o un atto di sabotaggio ai danni del regno di macabre facce, ha assicurato che «soltanto» le tessere d'oro dei mosaici «potrebbero» risentire qualche disturbo. Il campanile cilindrico di San

Apollinare in Classe, del decimo secolo, è il più bel campanile bizantino-protoromanico che esista: portenosa turri, stupendum quodam miraculo, lo chiamano i vecchi scrittori. E' alto metri 37,50: un decollo sbagliato, un atterraggio cascato dalla nebbia, un qualsiasi incidente di volo, e il campanile se ne va. Un qualsiasi incidente di volo, e l'intera Basilica di S. Apollinare in Classe, del sesto secolo, l'esemplare più perfetto dell'antica architettura cristiana, il *templum splendidissimum, speciosissimum*, come dicono i vecchi scrittori, coi suoi mirabili sarcofagi, con i suoi mosaici che sono tra i più splendidi dell'arte bizantina, salta per aria.

Con tutti i suoi apparecchi, i suoi impianti, i suoi depositi di bombe (e che bombe), un grande aeroporto è, come sanno perfino i nostri generali, un obiettivo assai ricercato dal nemico, nel caso di una guerra (gli aeroporti per reattori si costruiscono appunto in vista delle guerre); trovandosi a cinque chilometri di distanza dal centro di Ravenna, l'aeroporto per reattori che si minaccia di costruire a 1150 metri in Classe, significa domani la distruzione di Ravenna intera, S. Vitale, Mausoleo di Galla Placidia, Tomba di Teodorico e altri trascurabili monumenti compresi.

LA SCELTA della pianura di Classe per un aeroporto per reattori ci dà anche la misura delle alte capacità tecniche dei nostri addetti alla Difesa.

Condizioni topografiche. L'area del costruendo aeroporto è adiacente a quattro passi, Villa dell'Albero, S. Bartolo, Fosso Ghiaia, Classe con grande zuccherificio. L'area del costruendo aeroporto è attraversata dalla linea ad alta tensione della Società Adriatica, a 400 metri dal suo margine orientale corre la ferrovia Ravenna-Rimini. L'area del costruendo aeroporto si trova chiusa fra tre strade, la statale adriatica n. 16, la provinciale Ravenna-Cesena, la comunale che porta alla Basilica.

Condizioni del terreno. Una falda freatica assai prossima alla superficie mantiene per molti mesi umidi e pantanosos quei campi, formati da terreno di bonifica depositato da acque torbide e fangose per la maggior parte torbosa, inadatto a reggere grandi pesi. L'area scelta è la più depressa di tutta la campagna circostante, con quote inferiori alle mareggiate e alle burrasche quindi destinata ad essere allagata per prima fra quelle del perimetro di bonifica. L'area scelta è infine circondata da tre corsi di acqua pensili, cioè col letto superiore al piano di campagna (Ronco, Fiumi Uniti, canale di bonifica), soggetti a piene, rapide e rotte: un disastrioso fenomeno per un atto di sabotaggio ai danni degli argini o degli stabilimenti idrovori che servono la zona, trasformerebbe l'aeroporto in una vasca per naumachie (Tedeschi e Allacci, misero facilmente fuori servizio,

allagandolo, il vecchio e piccolo aeroporto esistente).

Condizioni agricole. Il terreno pressoché inospitale perché inadatto a servire da aeroporto (torboso e argilloso come) è tra i più fertili e produttivi: è coltivato intensamente a prato, grano e barbabietole, condotto a fertilità. Circa 50 ettari, che ora servono al sostentamento di 150 famiglie di braccianti, per un totale di oltre 800 persone dovrebbero essere espropriati in un primo momento: non sappiamo quante altre centinaia di ettari dovranno essere sacrificate in seguito.

BASTIENNE, zuccherifici, paesi, case coloniche, strade di grande traffico, linee ad alta tensione, ferrovie, stabilimenti idrovori, terreno molle, fiumi pensili, ricche colture: anche un asino vede quanto opportuna sia stata la scelta fatta dalla nostra Aeronautica. Pare che lo Stato abbia già stanziato i primi due miliardi e mezzo, pare che tutto l'aeroporto per reattori ne costerà sette: altra prova che il pubblico denaro si trova sempre, per impiegarlo a sproposito.

Non si creola però che il nostro Ministero della Difesa abbia sempre adeguatamente tacito di fronte alle appassionate, disperate, sacrosante proteste dei ravennati coscienti: un bel giorno dello scorso gennaio un'alta personalità scrisse (o, meglio, firmò) una lettera, i cui punti principali vanno ricordati e tramandati ai posteri. L'alta personalità afferma che spostare l'aeroporto in altra zona « richiederebbe una maggiore spesa di circa un miliardo di lire sul preventivo » e un ritardo di circa un anno nell'inizio dei lavori ». Quindi assicura (esagerandola ad arte) che la distanza della base aerea dalla Basilica di S. Apollinare in Classe e dalla città « potrebbe essere ritenuta un sufficiente margine di garanzia » per « gli insigni momenti situati nella zona del costruendo aeroporto ». Quindi assicura che « pur considerando la delicata stabilità di strutture vecchie di secoli (?) », non dovrebbero temersi effetti per « vibrazioni prodotte da aerei a terra ». Quindi assicura che saranno emanate « opportune disposizioni » affinché gli aerei a reazione non sorvolino a bassa quota la basilica di S. Apollinare in Classe, e conclude sperando di aver « fugato » ogni preoccupazione dei ravennati.

Seri, decisivi, inconfutabili argomenti! Non ci interessano le opinioni tecnico-economiche della nostra alta personalità della Difesa, le manegge costanti che agli ultimi (2) secoli di storia e di arte non siano sufficienti a rimandare di un anno la costruzione di un miserabile e dannoso aeroporto: lo pensavamo da tempo che fare presto e male è il motto di una buona parte della nostra amministrazione.

Ci interessa la qualità della stabilimenti garantite fornite dalla nostra alta personalità della Difesa. Come si permette costui di sentenziare che quella distanza aeroportomunita potrebbe essere ritenuta sufficiente? Come si permette di decidere che non dovrebbero temersi effetti dannosi, ecc.? Che precedenti hanno, su quali miracolosi esperimenti si basano? Hanno mai costruito prima d'ora aeroporti per reattori a 1150 metri da un campanile bizantino-protoromano di duecento secoli, alto metri 37,5? Hanno mai fatto precipitare a scopo sperimentale un paio di reattori carichi di bombe a quattrocento chilometri da una cupola del setto secolo, impostata su un ettogramme mediante nicchie, come è quella di S. Vitale? Cosa ne sanno dei rapporti tra mura del suono e mura di cemento di missili? Ci sono altre Ravenne al mondo, usate precocemente come cavie? Cosa autorizza questi macellai a pastocciare con il *potéré* e coi non si *dovrebbe*, come l'ultimo degli incompetenti, come l'ultimo dei profani? Ma questi sono i nostri tecnici, questi sono i nostri esperti: gli stessi che osano poi arricchire il naso di fronte alle « insattezze della stampa ».

Ma stiano tranquilli i ravennati, stiano tranquilli gli Italiani, gli stranieri tutti: la nostra Difesa ha emanato disposizioni perché S. Apollinare in Classe non sia sorvolata a bassa quota. La nostra Difesa non lo dice per eccesso di modestia, ma noi possiamo assicurare che la nostra Difesa ha anche emanato disposizioni al Padreterno perché il cielo di Ravenna sia sempre terso come un cristallo, ha emanato disposizioni perché nessuno precipiti sulla Basilica o su Ravenna: se proprio qualche plicca avrà deciso di precipitare, gli sarà imposto di precipitare in mare o nelle pinete. Chi ancora non ha « fugato » le sue preoccupazioni, è un testardo, un sabotatore e un traditore della Patria.

Ravenna ha offerto alla Difesa un'altra zona per l'aeroporto a reazione, un'area a 10 chilometri a nord della città, più alta di quota, sterile, con sottofondo salino, elevabile con colmate artificiali, non soggetta a impiantamenti di proprietà del Comune e dell'Ente



Parigi. Domenica in periferia.

Riforma, circondarla da pinete, lontana dai centri urbani, stabilimenti industriali, linee ferroviarie, condutture elettriche, fiumi pensili, ecc. Ma i nostri militari si rompono, non si piegano e, incrociati di S. Apollinare in Classe, pongono militarmente l'aut-aut: l'aeroporto si farà a S. Apollinare in Classe, o non si farà affatto.

E qui ricominciano i dolori. Sembra infatti ad alcuni che un grande aeroporto, qualora non sia proprio a ridosso di un'illustre basilica e di altri illustri monumenti, non si piega e, incrociati di S. Apollinare in Classe, pongono militarmente l'aut-aut: l'aeroporto si farà a S. Apollinare in Classe, o non si farà affatto.

Chi, pensa ogni fiducia nella possibilità di far trasportare l'aeroporto da S. Apollinare in Classe alla nuova zona proposta, abbandona ogni resistenza e lascerà di sfuggire S. Apollinare e l'intera città, pur di avere un grande aeroporto nel comune di Ravenna; chi, mantenendo ancora quella fiducia, spera nei dieci chilometri di distanza, spera nella Provvidenza, spera in una futura pace perpetua, purché il comune di Ravenna possieda un grande aeroporto; chi, infine convinto che Ravenna val di più di qualunque aeroporto e che un grande aeroporto nel comune di Ravenna sarebbe in ogni caso un terribile, permanente pericolo per la città, fa voti ardenti perché vada a costruirsi altrove.

Siamo decisamente con questi ultimi e pensiamo che, quando si tratta di Ravenna, gli aeroporti a reazione possono andare al diavolo, anche se ci sono di mezzo gli aerei, il patto atlantico, la NATO, la comunità europea (ma intanto l'ambasciata americana è intervenuta contro l'aeroporto). Siamo cinque o siano dieci i chilometri di distanza: l'incolumità di Ravenna ci preme assai di più del « prestigio » dei nostri militari, che sventatamente sembra si siano impegnati a dar prova di zelo e a fornire l'opera nel minimo tempo possibile.

Che la situazione per Ravenna sia grave, ce lo confermano alcuni particolari piccoli ma significativi. Il presidente dell'Ente Turismo ha abbandonato rassegnato la lotta, il soprintendente ai monumenti risponde vagamente alle domande e rifugge la sterilità della « imprecisione dei giornalisti » (argomento caro a tutti i responsabili che non sanno che pesci pigliare), il sindaco (repubblicano) non ha voluto ricevere, Ma costoro sono le ultime ruote del carro. La pigrizia, il cinismo, l'incultura sono in alto. Il Ministero dell'Istruzione, Direzione generale architetture e belle arti, Consiglio Superiore, sono gli unici e supremi responsabili della conservazione dei nostri monumenti: hanno lasciato illustrare quasi interamente la Via Appia Antica, vedano ora cosa sanno fare per impedire la distruzione di Ravenna. E' questa un'ultima occasione, non diciamo per riparare, che sarebbe impossibile, ma per salvare in strano la faccia, dopo anni di debolezze usate.

ANTONIO CEDERNA

ARIA DI PARIGI

NOTRE MARECHIAL

DI VITTORIO DE CAPRARIIS

MADAME André G. abita in uno dei più bei quartieri residenziali di Parigi, a Neuilly; i suoi mobili sono tutti antichi e tutti *rigides*, mi spiega con una punta di orgoglio nella voce, il figlio della piccola borghese che ha due automobili e l'autista. Le *tapisseries*, i quadri sono autentici; per ognuno potrebbe, se vedessi, mostrarmi l'*expertise*. E che io non creola che lei è vecchio stile: è moderna, anzi, e ha perfino accettato che il figlio, l'unico figlio, divorziasse e le presentasse la seconda moglie. Del resto è naturale che sia spregiudicata: ama le cose belle, ama la musica (l'ha studiata coi migliori maestri) e adora la pittura: l'adora perché, mi dice con un sorriso benevolo, lei ha sangue italiano nelle vene.

Madame André, infatti, ha dei ascendenti italiani: suo padre era italiano ed emigrò con un vecchio fratello, ufficiale degli alpini; poi lo zio rientrò in Italia, alla ripatriabile età di settanta anni, per partecipare alla marcia su Roma e vi restò. Quando lo zio morì, Madame André chiese da Parigi che le fosse inviata, come solo ricordo la medaglia commemorativa dell'epica gesta; ma il veterando ciurma fu gelosamente custodito dal nonno italiano della famiglia.

Naturalmente Madame André ama l'Italia come la sua seconda patria e vi ha anche molti viaggiato, *prima*, quando non c'era più ordine e i comunisti cercavano di insediarsi col coltello tra i denti, e *dopo*, quando l'Italia era saldata da un uomo solo e non ci furono più scioperi e i treni arrivavano in orario. *Adesso*, non è più ritornata nella sua seconda patria: le manca il coraggio, mi confessa: il cuore le si spezzerebbe, perché quest'Italia, repubblicana democratica e stracciona, è troppo simile alla Francia.

« Io sono di destra, e monarchica — aggiunge con energia — la restaurazione è la sola cosa seria che si possa ancora fare in questa *France pourrie*. E poi, un re è un re e il potere deve anche saper essere di sinistra. Madame Coty sarà un'ottima madre di famiglia e una moglie perfetta; ma come sarebbe stata meglio al suo posto la Contessa di Parigi... Auréli? Via, quando parlava in pubblico, con quel suo accento meridionale, nessuno avrebbe mai detto ch'era francese. Eppure c'è toccato averci sette anni come presidente: un socialista! Quel giorno dissi al mio povero marito che la Francia era perduta, che i massoni l'avevano trattenuta a tortiva. Monsieur D. lo conosce? Un gran massone, un tren-

tatè, ma del rito scozzese e uomo intelligente e di gran razza, un tipo veramente *cher*, Monsieur D. mi disse che loro, i massoni, avevano voluto Auréli presidente. Or quando un Paese cade nelle mani di una setta... E così c'è da aspettarsi da gente senza Dio, che non ha mai ricevuto una educazione religiosa? Credete a me, che non sono una bigotta bacipalle, senza la religione non vi sono principi sani non c'è moralità, non c'è ordine. *Tout cela*, un solo uomo l'avevo compreso, un grande uomo... Chi Ma il *Marechial*, Pétaïn. C'era o dice in Francia, in quegli anni routine e moralità: tutta la corruzione politica di questa repubblica di massoni, sparita d'un colpo. E anche i tedeschi erano al loro posto con lui, corrotti, rispettosi. Queste cose le ho viste con quei occhi; le altre, le crudeltà, le persecuzioni, non dico che non ci eravamo, ma certo con questi occhi non le ho viste... Cosa? La resistenza. Ma no, si è anche troppo bene visto che fior di briganti erano, peccato un giovane serio come voi, potesse parlarne così. Credete a me, ci in questo Paese c'era in quegli anni, i francesi l'avevano tutti corrotti e l'avevano, *notre marechial* sono stati gli inglesi, che vogliono tenere la *France* disordinata e è visto, sono stati gli inglesi che hanno voluto che Pétaïn venisse chiamato. I francesi ben altre di un processo gli avrebbero fatti non ne parlano oggi, ma sanno *ce Lan*, si stava acciò la *France* eterna. E credete a me figliuolo, a che sono vecchia — e mostrava capelli misteriosamente corvini e succi sessantenni — un monarca su tutte le piazze di Francia il ranno al Marechial. Come in Italia io faranno a quello che non è mio, voi m'intendete... »

VITTORIO DE CAPRARIIS



Parigi. Un'orchestra di « robot » suona in un grande magazzino.