

CAL
EA944
C11
#7/1981
DOCS

canada contemporaneo

**HUGO PRATT
E IL FASCINO
DEL GRANDE NORD**

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E

3 5036 01029946 2



ANNO II - N. 7 - NOVEMBRE-DICEMBRE 1981

Spedizione in abbonamento
postale Gruppo IV / 70
Pubblicazione edita
dall'Ambasciata del Canada

Immagine di copertina
Copyright: CEPIM

**IL CANADAIR MANGIA-FUOCO
CULTURA CANADESE
NELL'AREA MEDITERRANEA
GASTON MIRON: POETA DELLA
COSCIENZA COLLETTIVA
HALIFAX E DARTMOUTH:
LE GEMELLE SULLO STRETTO**



In copertina:
Un disegno di Hugo Pratt
tratto dal libro «L'Uomo del
Grande Nord» edito da
CEPIM

canada
contemporaneo

ANNO II - N. 7
NOVEMBRE-DICEMBRE '81

Sommario

Il Canada per una piú
intensa collaborazione
internazionale (pagg. 2-3)
Prevenzione degli incendi e
tecniche di estinzione.
Ascoltiamo tre esperti
(pagg. 4-6-7)
Canadair CL-215 (pag. 5)
Halifax e Dartmouth: città
gemelle (pagg. 8-9-10)
Nuova sede per il CACI:
interviste con il direttore
Prof. Amilcare Iannucci e
con G. Hamilton Southam,
presidente dell'Istituto
Canadese Mediterraneo
(pag. 11)
Il Grande Nord visto da
Hugo Pratt in una
conversazione con Fausto
Giani (pagg. 12-13)
Gaston Miron: poeta
dell'identità quebecchese
(pag. 14)
Nick Mancuso: un volto
nuovo per lo schermo
(pag. 15)
Ricevimento per
l'inaugurazione del CACI
(pag. 16)

**Pubblicazione edita
dall'Ambasciata del Canada
in Italia.**
Amministrazione:
David Anido,
Addetto culturale.

**Produzione editoriale
Gilbert Reid.**

Direttore responsabile:
Sandro Baldoni

Redazione e servizi
di Simona Barabesi

Realizzazione grafica:
Hilde Micheli

Tipolitografia
Arte della Stampa

IL CANADA PER UNA PIÙ INTENSA COLLABORAZIONE INTERNAZIONALE

- Incontro di Cancun
- Il problema della fame nel mondo



Il Primo Ministro canadese Pierre Elliott Trudeau con Margaret Thatcher, Primo Ministro inglese, alla conferenza di Cancun.

Incontro di Cancun

Negli ultimi tempi il Canada ha avuto un ruolo molto attivo nelle relazioni tra Nord e Sud. Nel luglio 1981, il gruppo dei sette paesi piú industrializzati si riunì a Ottawa sotto la presidenza di Pierre Elliott Trudeau, e nell'ottobre 1981 Trudeau è stato co-presidente della conferenza Nord-Sud, che si è svolta a Cancun nel Messico. Lo scorso giugno il primo ministro canadese aveva spiegato l'urgenza dei problemi Nord-Sud in un discorso che aveva fatto alle Camere. La crisi politica ed economica immediata — aveva detto in quell'ocasio-

ne — attira la nostra attenzione, ma essa deriva da tendenze negative latenti da lungo tempo che devono essere affrontate se si vuole assicurare al mondo la stabilità.

Il commercio, la tecnologia e le comunicazioni rendono i paesi piú interdipendenti e fanno sì che tutti i grossi problemi siano correlati. Le difficoltà del terzo mondo possono essere avvertite lì con piú forza, ma i loro effetti si fanno sentire anche nei paesi piú sviluppati. Ci troviamo a dover affrontare, in un quadro complesso, teso e imprevedibile, la sfida

di un cambiamento di direzione che dobbiamo saper controllare.

Parlando del Terzo Mondo, Trudeau ha detto: «... anche se non fossimo mossi da un sentimento di giustizia, il buon senso e i nostri stessi interessi ci dicono che se vogliamo ampliare i mercati per i nostri prodotti ed assicurare al mondo la pace e uno sviluppo economico ordinato, dobbiamo affrontare delle riforme.

Dovremmo incoraggiare lo sviluppo del Sud, adottando per questo scopo le migliori tecniche bilaterali e multilaterali».



Il Canada e la fame nel mondo

La FAO (Food and Agricultural Organization) tenne la sua prima conferenza nella città di Quebec il 16 ottobre 1945. La presiedeva il Ministro degli Esteri canadese, Lester B. Pearson, che in seguito divenne Primo Ministro. Compito della FAO era quello di elevare in tutto il mondo i livelli di nutrizione attraverso uno scambio di informazioni e di assistenza tecnica portato avanti con la collaborazione dei governi membri e la creazione di un piano alimentare per i paesi sottosviluppati. Nel suo messaggio alla FAO, in occasione del 36°

anniversario, il Primo Ministro canadese Pierre Elliott Trudeau ha detto che dal 1945 «i popoli e i governi che fanno parte della FAO, hanno fatto molti passi importanti in cerca di una soluzione per i problemi della sottonutrizione».

«Abbiamo istituito un sistema di allarme che ci informa sulla possibilità di carestie; abbiamo formato commissioni di studio per mettere ordine nella politica alimentare internazionale; abbiamo portato avanti in tutto il mondo progetti sul campo; abbiamo stanziato maggiori capitali per lo sviluppo agri-

colo; abbiamo concordato un piano internazionale con le Nazioni Unite; tutti sforzi che si sono rivelati estremamente utili e importanti. Tuttavia, nonostante un nostro sempre maggiore impegno, il divario tra la produzione mondiale di cibo e le esigenze elementari di sopravvivenza della crescente popolazione del mondo si è allargato. Sono di più, non meno, le persone che hanno fame. Sono di più, non meno, i bambini che soffrono di malnutrizione».

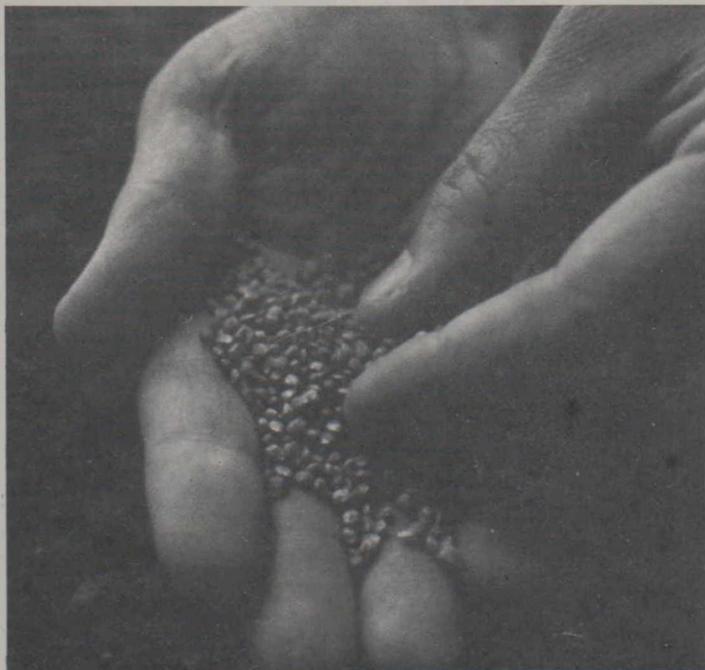
«Il problema fondamentale rimane il fallimento dei paesi in via di sviluppo a mantenere la produzione alimentare al passo con la domanda. Noi crediamo che il raggiungimento dell'autonomia alimentare dei paesi in via di sviluppo sia la soluzione auspicabile per debellare il terribile flagello della fame e della malnutrizione».

«Secondo noi, non è né fattibile né desiderabile che le necessità alimentari dei paesi in via di sviluppo siano soddisfatte unicamente

dall'importazione e dai piani assistenziali, in quanto sia l'una che gli altri possono in certi casi trasformarsi in un disincentivo dello sviluppo economico».

«Il Canada si è impegnato ad aiutare i paesi in via di sviluppo a raggiungere questa auspicata autonomia. Il governo canadese metterà l'alimentazione e l'agricoltura al primo posto nel nostro programma di sviluppo per gli anni '80. Il 45% di quanto viene riservato al programma assistenziale in Canada, una cifra che ammonta a 5 miliardi di dollari, verrà devolto all'alimentazione e all'agricoltura. Noi siamo convinti che l'aumento dei nostri investimenti e, speriamo, di quelli delle altre nazioni sviluppate, debba trovare un riscontro negli sforzi degli stessi paesi in via di sviluppo. È nostra opinione che l'ostacolo maggiore all'autonomia alimentare rimane l'assenza di strategie nazionali per l'agricoltura nei piani di sviluppo di alcuni paesi». ★

Il Canada è uno dei più grandi produttori agricoli e ha avuto un ruolo fondamentale nei programmi di assistenza ai paesi sotto-sviluppati. La politica canadese mira alla soluzione del problema della fame nel mondo tramite l'autosufficienza dei paesi in via di sviluppo: per questo scopo sono essenziali la pianificazione e l'applicazione delle tecniche più avanzate.





IL FUOCO, GRANDE NEMICO DELLE FORESTE CANADESI

Prevenzione, individuazione, estinzione sono le parole d'ordine per combattere gli incendi che ogni anno distruggono centinaia di migliaia di ettari. Il Canada è all'avanguardia nella sperimentazione delle tecniche antincendio. Ne parliamo con gli addetti ai lavori di tre province: il Quebec, l'Ontario e la British Columbia.

La crisi energetica, il dissesto ecologico, l'inquinamento, sono tutte malattie del nostro secolo che mettono ancor più in evidenza l'importanza che riveste oggi il patrimonio boschivo e forestale; in particolare in un paese come il Canada che proprio dalle foreste trae la sua più grande ricchezza. Questo settore infatti rappresenta la maggiore fonte di esportazioni e in esso si concentra gran parte della manodopera.

Il Canada è uno dei maggiori produttori del mondo di legname da costruzione e di cellulosa, ma la ricchezza che deriva dal patrimonio forestale non si può calcolare solo sulla base del suo sfruttamento ma va considerata anche in senso lato, e cioè per l'utilità che gli alberi rivestono nella conservazione dell'ambiente.

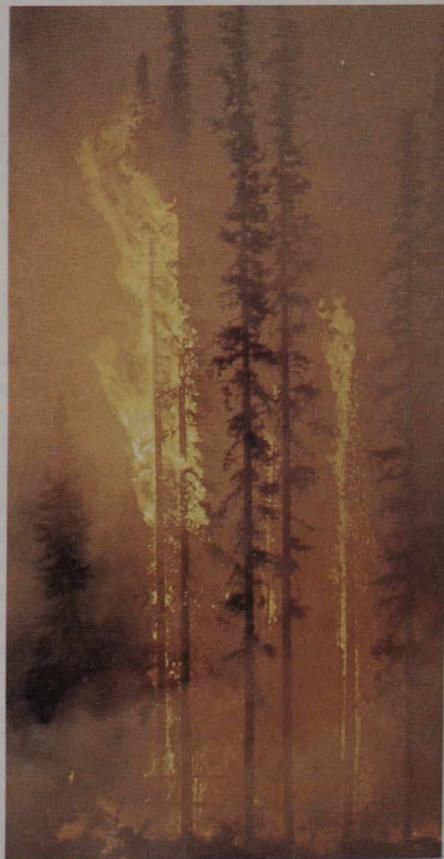
Boschi e foreste sono vitali per l'agricoltura e la difesa del suolo: mantengono e regolano il livello delle acque, garantiscono la sopravvivenza di fiumi e di laghi, prevengono l'erosione del suolo, costituiscono l'habitat naturale di molti animali, mitigano il clima e purificano l'aria. È superfluo aggiungere che la bellezza dei paesaggi è anche un'attrazione turistica di notevole importanza.

Il peggior nemico delle foreste, come dimostra la triste esperienza italiana, è il fuoco. Il Canada che ha un'estensione forestale di 318.538.400 ettari (contro i circa 5 milioni italiani) per combattere gli incendi è stato

costretto a studiare fin da tempi molto remoti una serie di tecniche in cui l'uso dell'aereo occupa un posto primario.

La strategia per il controllo degli incendi si divide in tre fasi: prevenzione, individuazione, estinzione. La prevenzione richiede l'educazione del pubblico — sia esso composto di turisti, agricoltori o operai — sui motivi e sui metodi per evitare gli incendi e l'applicazione di regolamenti e sanzioni per ridurre i rischi e le occasioni. L'individuazione implica la creazione di un sistema di controlli che, avvalendosi di pattuglie aeree e di punti di osservazione fissi, porti ad una rapida individuazione dei focolai soprattutto in periodi e zone «calde». L'estinzione prevede un attacco immediato, dall'alto e da terra, per circoscrivere le fiamme e quindi spegnerle del tutto.

Proprio perché l'importanza di questo problema e di come combatterlo comincia ad essere avvertita in modo impellente anche in Italia, «Canada Contemporaneo» ha fatto un'indagine sul sistema antincendio adottato in Canada, un paese che, come abbiamo detto, dedica da anni a questo tema molte risorse ed energie in quanto lo considera basilare per la propria sopravvivenza. A questo proposito abbiamo intervistato tre esperti, uno del Quebec, uno dell'Ontario e uno della British Columbia, che sono le tre province canadesi a maggiore intensità boschiva.



IL CANADAIR CL-215

**Nessuno meglio di lui sa
«gettare acqua sul fuoco»**

L'impiego di aerei nella lotta contro gli incendi data di più di mezzo secolo. Fu infatti nell'estate del 1919 che l'Associazione per la Protezione del St. Maurice Valley, in collaborazione con il Ministero quebecchese della Terra e delle Foreste, fece uso di due HS2L, a scopo di perlustrazione. Il loro impiego era limitato all'avvistamento, ma non doveva passare molto tempo prima che a Spokane, nello stato di Washington, e vicino a Sacramento, in California venissero fatti i primi tentativi per attaccare le fiamme dall'alto. Erano gli inizi degli anni '30. Il primo successo che si ricordi venne registrato nel 1950, quando nell'Ontario furono riversate «bombe d'acqua» su un incendio, rallentandone la virulenza in modo che le squadre di terra riuscirono a spengerlo più facilmente.

Mã «gettare acqua sul fuoco» non è poi così facile come può sembrare a prima vista. Intanto le quantità d'acqua devono essere consistenti e il lancio deve essere fatto con rapidità, precisione e continuità in modo da circoscrivere subito le fiamme.

Il 9 dicembre del 1963 si tenne ad Ottawa una riunione di esperti nord americani per definire i criteri cui si sarebbe dovuto attere il costruttore di un «ideale» aereo antincendio. Il mezzo avrebbe dovuto essere anfibo e capace di caricare e immagazzinare acqua; inoltre avrebbe dovuto avere più di un motore per motivi di sicurezza, un serbatoio con una capacità tra i 3.636 e i 6.820 litri d'acqua, la massima visibilità

dalla cabina di pilotaggio. All'occorrenza avrebbe dovuto anche essere in grado di spargere insetticidi.

La Canadair, una società a partecipazione statale con una lunga esperienza nel settore, si mise allo studio per costruire il prototipo e, dopo molti ritocchi e modifiche, ha immesso nel mercato un prodotto, il CL-215, che è risultato ottimale sotto tutti gli aspetti.

Il Canadair CL-215 è un bimotore anfibo che può prestarsi a molti usi. Costruito so-

prattutto per la lotta contro il fuoco, dispone di due serbatoi con una capacità complessiva di 5.347 litri, che può scaricare in un secondo per poi, in meno di 10 secondi, fare un nuovo carico sullo specchio d'acqua più vicino ad una velocità di 130 chilometri l'ora. Ha una grande autonomia di volo e pertanto può operare lontano dalla base, caricando acqua dal mare o lago più vicino e tornando subito sul posto dell'incendio per portare reiterati e massicci attacchi.

Spesso un solo CL-215 ha effettuato più di 100 «bombardamenti» in un giorno e sovente più di 30 in un'ora. Il CL-215 può portare anche ritardanti chimici che mischiandosi all'acqua che scarica compongono una miscela ottimale per l'opera di spegnimento e di circoscrizione dell'incendio. Il CL-215, se adeguatamente attrezzato, può anche essere usato per spargere insetticidi o per debellare le macchie di petrolio sul mare, rivelandosi un prezioso strumento contro l'inquinamento. Inoltre, questo aereo è adatto anche per missioni di soccorso o per il trasporto di uomini e materiali in zone inaccessibili a normali aerei e a mezzi terrestri. Per tutte queste mansioni o per alcune di esse solamente il CL-215 viene già usato in diversi paesi mediterranei, tra cui Francia, Spagna e Grecia. In Italia si sarebbe rivelato particolarmente utile questa estate per estinguere i grandi incendi che hanno devastato tutto il territorio e che hanno distrutto l'Argentario. *



Per il Quebec — un territorio di 1.540.680 km², con estensioni forestali per 68.730.800 ettari — abbiamo parlato con Leo Lejeune, istruttore pilota degli aerei cisterna al Ministero dei Trasporti.

D. Come è organizzato il vostro servizio anti incendio?

R. Il problema è di competenza di due Ministeri; quello dei Trasporti per quanto riguarda il servizio aereo, e quello della Terra e delle Foreste per il servizio di protezione. Il servizio di protezione, a sua volta, è affidato a una serie di società private che, in quanto tali, sono in grado di agire con estrema rapidità. Esse sono sovvenzionate dal governo del Quebec, dalle cartiere e dai proprietari di grandi estensioni forestali. Quando queste «società di conservazione» localizzano un incendio, lo segnalano subito via radio alla centrale del Ministero della Terra e delle Foreste (ribattezzato recentemente Ministero dell'Energia e delle Risorse), il quale trasmette immediatamente la richiesta al servizio aereo del Ministero dei Trasporti.

Gli aerei anti-incendio decollano nel giro di 15 minuti dal primo allarme.

Nella stagione degli incendi, sono sempre pronti a partire.

D. Come riuscite a localizzare subito i focolai?

R. La provincia del Quebec è divisa in sette zone, la supervisione di ciascuna delle quali è affidata a una *società di conservazione*, che dispone di piccoli bimotori per la ricognizione. La traiettoria di questi giri di perlustrazione viene decisa giorno per giorno sulla base dei rapporti meteorologici che indicano le condizioni atmosferiche (temperatura, umidità, venti, ecc.), e sulla base di dati statistici che indicano come, in determinate condizioni atmosferiche, le probabilità di incendi in una certa zona siano maggiori o minori.

Inoltre, abbiamo un apparecchio elettronico che registra su una carta geografica le scariche dei fulmini in modo che noi possiamo mandar fuori una pattuglia per controllare se il fulmine ha provocato un incendio. Ciascuna *società di conservazione* ha tre aerei in dotazione, il che vuol dire un totale di 21 per tutto il territorio.

Questi aerei, generalmente, sono presi in affitto, su base stagionale, dagli Aeroclub e dalle scuole.

D. Una volta che il fuoco è stato localizzato e segnalato, cosa avviene?

R. L'aereo parte per un primo attacco, poi, a seconda della natura e dell'estensione del fuoco, elaboriamo un sistema di coordi-

namento più efficiente. Trasportiamo sul posto in elicottero una squadra di pompieri munita del tradizionale equipaggiamento anti-incendio, come asce, pompe, ecc. Il suo compito è di attaccare il fuoco da terra sotto la guida di un comandante che tiene i contatti con un ricognitore, il quale, restando a quota più alta degli aerei cisterna, li dirige via radio coordinandone gli interventi. L'operazione si svolge in pratica a tre livelli; a terra, da un alto punto di osservazione, e raso terra, dagli aerei cisterna. Per ogni incendio, ci limitiamo ad impiegare un massimo di tre aerei cisterna perché un numero maggiore creerebbe problemi di traffico e li renderebbe meno maneggevoli.

D'altronde i CL-215 hanno un rendimento molto elevato perché possono caricare fino a 4.500 litri, sono molto precisi nella mira e possono rifornirsi velocemente sullo specchio d'acqua più vicino.

D. In che cosa consiste la vostra flotta anti-incendio?

R. Usiamo soprattutto i CL-215, anche se disponiamo di sei Catalina. I vantaggi del CL-215 sono notevoli: come ho detto, han-

no un serbatoio molto capiente, possono rifornirsi d'acqua velocemente, sono maneggevoli e stabili anche nel cattivo tempo, possono essere usati di notte, e hanno una *force de frappe* consistente e precisa. Inoltre hanno una lunga autonomia di volo, il che significa che possono mantenere un ritmo intensivo nel momento cruciale.

D. Quali sono i problemi maggiori che incontrate nell'organizzazione di un simile servizio?

R. Il coordinamento, l'addestramento e l'adattamento del sistema ai particolari problemi ambientali. Noi abbiamo adottato questo sistema da 21 anni e riteniamo che funzioni bene, ma per avere buoni risultati occorrono velocità, flessibilità e precisione, tutti elementi che si possono acquisire solo dopo un lungo periodo di esperimenti e di prove.

Per l'Ontario — una provincia di 1.068.582 km² con 120.534 ettari di foreste — abbiamo intervistato il comandante dei pompieri, John Goodman.

D. Come funziona il vostro sistema di avvistamento incendi?

R. Abbiamo una flotta di piccoli bimotori affidata ad osservatori addestrati nella lotta contro gli incendi e nelle tecniche di avvistamento.

Questi aerei sono mandati in ricognizione secondo una nostra valutazione basata sui pericoli e sui rischi di incendio.

D. Tra pericolo e rischio, allora, c'è una netta differenza?

R. Sì, certo. Il «pericolo» si riferisce all'infiammabilità del materiale nella zona: se comincia un fuoco, questo si può estendere velocemente. Queste sono le zone, per esempio, dove, dopo il taglio, rimangono sul terreno molte schegge e trucioli, o dove gli alberi sono stati attaccati dagli insetti e sono seccati. Il «rischio» invece si riferisce alle cause di incendio e esiste maggiormente nelle aree abitate dove la gente, dolosamente o casualmente, giocando o lavorando, può appiccare il fuoco, dove ci sono macchinari che possono provocare incendi o dove i temporali con relative scariche sono più frequenti. Seguendo queste due direttive, noi elaboriamo giorno per giorno un indice delle possibilità di incendio, basandoci sull'*indice canadese del tempo da incendi*, e stabiliamo l'itinerario dei nostri ricognitori.

D. In che consiste «L'indice canadese del tempo da incendi»?

R. È un sistema computerizzato che immagazzina dati sul tempo seguendo uno





schema un po' complicato e che ci consente, sulla base dei rapporti meteorologici quotidiani, di calcolare le probabilità di incendi in un dato giorno e in una data zona. E con questo criterio che noi decidiamo quanti ricognitori devono partire e su quali rotte.

D. Come è articolato, nell'Ontario, il sistema di lotta anti-incendi?

R. L'Ontario è suddiviso in 8 zone e in 47 distretti. Ogni zona mantiene il controllo degli uomini e del materiale, mentre ai distretti viene lasciata la decisione di intervenire e in che modo. Spesso, all'inizio di un incendio, facciamo uso di elicotteri, anche per trasportare uomini e equipaggiamenti sul posto. La complessità delle operazioni sarà valutata di volta in volta secondo l'estensione delle fiamme e la situazione contingente. Se impieghiamo un solo aereo, è sufficiente un contatto diretto tra pilota e squadra di terra; se invece ricorriamo a più aerei, ci serviamo di un aereo-ricognitore per un miglior coordinamento tra le squadre di terra e gli aerei-cisterna.

D. Come si crea un efficiente sistema anti-incendio?

R. È difficile generalizzare perché ogni sistema dovrà poi adattarsi alle particolari

esigenze ambientali: la natura del terreno, la qualità degli alberi, il rapporto tra popolazione e foresta, le condizioni climatiche e atmosferiche, i cicli stagionali, ecc.

Sulla situazione degli incendi nella British Columbia — 948.596 km² di estensione con foreste per 55 milioni di ettari — ci ha ragguagliato il comandante dei pompieri, Hank Doarkson.

D. Quale sistema avete adottato per l'avvistamento di incendi?

R. Abbiamo circa 100 osservatori fissi con personale addestrato. Questi centri sono dislocati sulla base di dati statistici. Abbiamo infatti una banca dei dati su tutti gli incendi che abbiamo avuto nella British Columbia. Abbiamo poi pattuglie aeree per sorvolare le zone che esulano dall'area controllata dagli osservatori. Sia gli aerei che gli osservatori sono collegati con una stazione radio che coordina le operazioni anti-incendio. Inoltre, come già hanno fatto nel Quebec e nell'Ontario, anche noi stiamo installando un registratore elettronico di scariche elettriche. Ogni fulmine che cade nella

provincia della British Columbia viene registrato e indicato su una carta geografica.

In questo modo possiamo mandare subito un aereo a vedere se il fulmine ha causato un incendio. Mediamente, circa il 40% degli incendi scaturiscono dai fulmini, mentre il 60% sono originati dall'uomo. I fulmini sono particolarmente pericolosi in alcune zone isolate del nord, mentre altrove sono le industrie, le operazioni di disboscamento e i turisti a provocare incendi.

D. Quanti incendi in media in un anno?

R. Negli ultimi anni abbiamo avuto una media annuale di 2.500 incendi, anche se un anno ne abbiamo avuti 4.000.

D. Che tipi di aereo usate?

R. La stagione dei grandi incendi dura circa 6 mesi l'anno; per quel periodo noi affittiamo da un'impresa aerei cisterna e ricognitori.

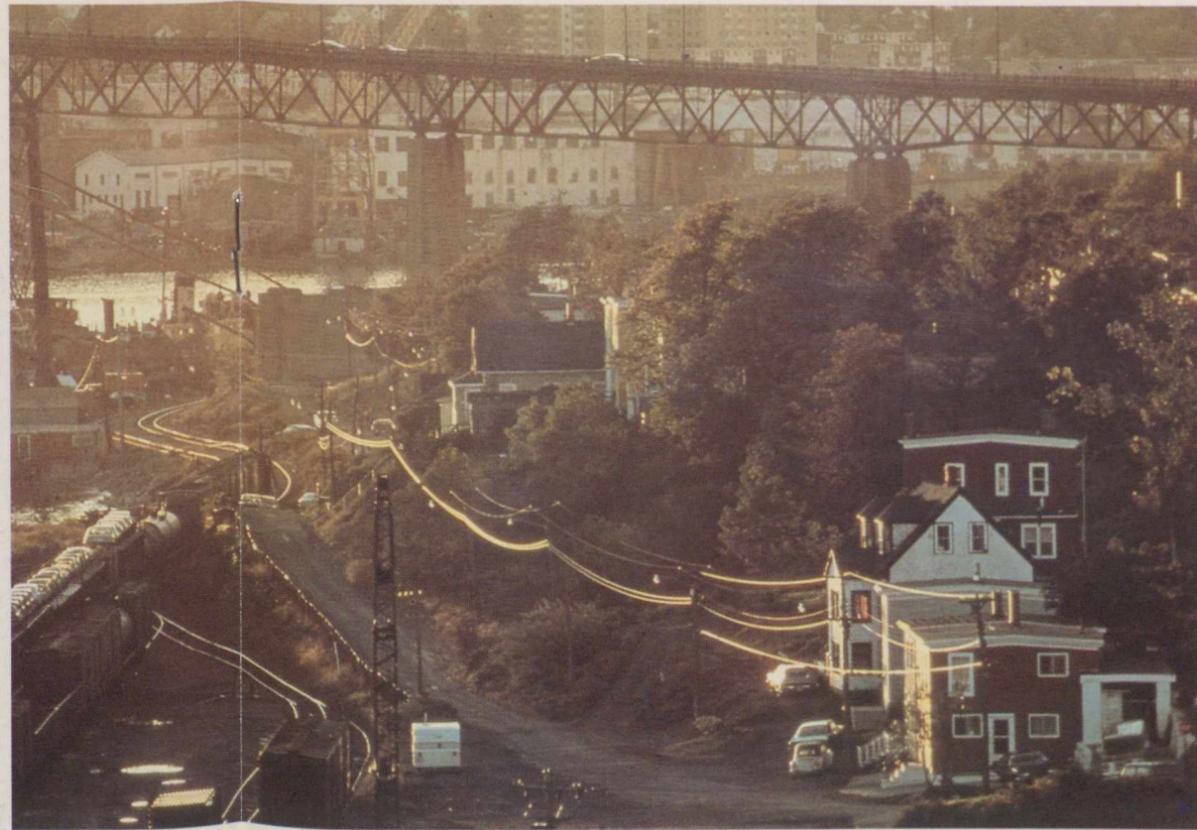
Ciò significa che durante il resto dell'anno, i velivoli possono essere usati altrove. Per esempio, quando noi non li adoperavamo alcuni degli aerei sono stati mandati nel Golfo del Messico per debellare le macchie di petrolio.

Come aerei cisterna impieghiamo diversi tipi: dalla A-26 che carica circa 3.000 litri ad aerei da perlustrazione modificati, anch'essi con una capienza di 3.000 litri, a DC-6 riadattati, che possono portare fino a 9.000 litri. Tutti spargono ritardanti e devono rifornirsi a terra; non sono come il CL-215 che può rifornirsi sui laghi più vicini. L'uso dei ritardanti ci dà 3 o 4 ore di tempo per poterci organizzare meglio e trasportare sul posto squadre da terra. Generalmente, teniamo una quindicina di aerei anti-incendio dislocati in posti strategici, pronti a partire al minimo allarme.

D. Quali sono gli elementi necessari per un buon sistema di protezione contro gli incendi?

R. La prevenzione, la rapida individuazione, un contrattacco veloce e intensivo. Ci dedichiamo molto alla prevenzione: ciò comporta una campagna educativa radiofonica, televisiva e soprattutto una campagna educativa nelle scuole per insegnare ai giovani il valore delle nostre foreste e le precauzioni da adottare per proteggerle. Poi la Legge sulla Foresta e altre norme legislative impongono alle industrie delle regole per ridurre il pericolo di incendi, stabilendo sanzioni quando queste non vengono osservate. Una volta che un incendio è stato localizzato, bisogna intervenire subito e in modo massiccio.

Per esempio, gli incendi causati dal fulmine sono molto circoscritti all'inizio, forse a due o tre alberi, ma nel giro di qualche ora, se non interveniamo con prontezza, le fiamme possono estendersi per 5 o 6 chilometri. ★



HALIFAX E DARTMOUTH, LE GEMELLE SULLO STRETTO

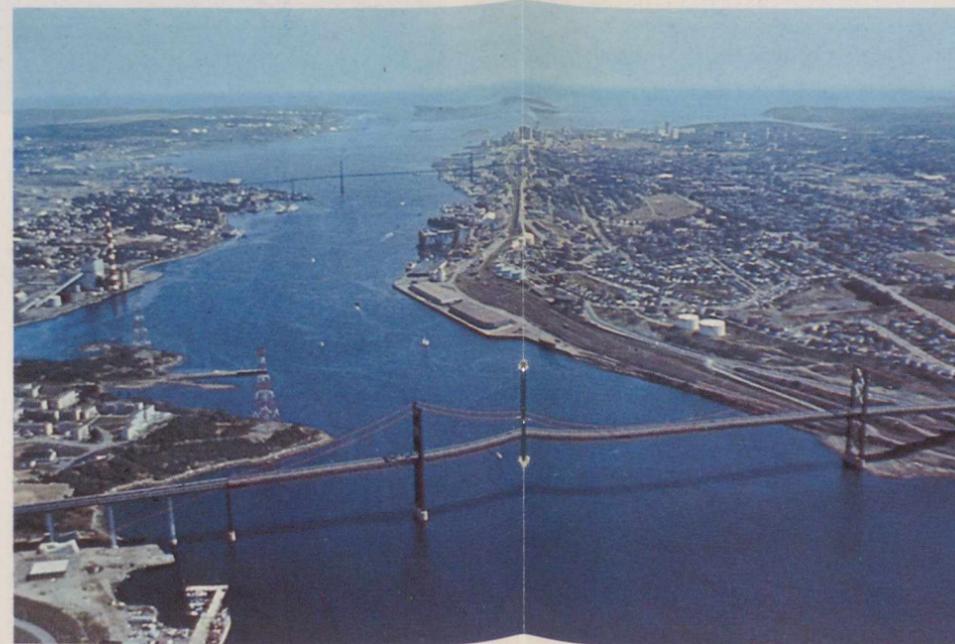
Le due città, sviluppatasi con le vicende belliche, hanno trovato nella tecnologia e nel commercio un punto di equilibrio e di rinascita.

Halifax è il primo avamposto che gli inglesi costruirono sul continente canadese per contrastare il predominio francese. Il terreno era ingrato, roccioso e pochissimo adatto all'agricoltura per cui i primi coloni ci rimasero abbastanza malvolentieri, cavandosi come potevano con la pesca. Ma quel promontorio circondato da tre braccia di mare sembrava fatto apposta per controllare le coste del Nord America e i successivi avvenimenti storici dimostrarono quella che doveva restare con i secoli la vera funzione di Halifax.

Nel 1815, a poco più di 60 anni dalla sua fondazione avvenuta nel 1749, la città aveva prosperato per 40 anni traendo vantaggio dalle guerre che scuotevano l'America e l'Europa: la guerra tra Francia e Gran Bretagna per il predominio del nuovo continente, la Rivoluzione Americana, le Guerre Napoleoniche. Più il mondo era in fermento, più il porto di Halifax si affollava di soldati, di merci, di navi che lasciavano i cantieri locali per le più svariate destinazioni.

Nel 1840 Samuel Cunard, un cittadino intraprendente, ottenne l'autorizzazione a stipulare un contratto per un regolare servizio marittimo che legava Liverpool a Boston via Halifax. La città diventava così un prezioso anello di congiunzione tra il vecchio e il nuovo continente.

Anche con il nuovo secolo la fortuna di Halifax subì alterne vicende legate alle guerre. Nel '14-'18 e nel corso dell'ultima guerra mondiale la città brulicò di ogni sorta di traffici e di attività, ma nell'intervallo tra un avvenimento bellico e l'altro l'economia locale ristagnava mentre le alte città canadesi ne approfittavano per espandersi e incrementare i loro commerci. Dopo il 1960 le autorità locali hanno capito che occorreva costruire un'economia su basi più solide e meno legate ai conflitti nel mondo. Il porto ospita tuttora il Comando della Marina Canadese addetto alla sorveglianza degli oceani che circondano il Paese e serve di base alla NATO, ma nonostante il 24 per cento della popolazione lavori tuttora in



settori legati alle forze armate, sono stati intrapresi grossi lavori per ampliare e sviluppare anche il porto commerciale.

Che Halifax fosse in un'ottima posizione per servire le province marittime del Canada lo avevano capito anche i primi abitanti, gli indiani, che avevano chiamato la località Chebookt ovvero «porto principale» proprio per la sua insenatura articolata e profonda e per la posizione strategica che domina un mare libero da ghiacciai dove la

navigazione può svolgersi in tutti i mesi dell'anno.

Il fatto determinante nel cambiare la fisionomia di Halifax facendone un importante porto commerciale è stata la costruzione di due grossi moli adibiti esclusivamente al carico dei containers, un sistema di impacchettamento e di imballo che permette grandi economie di tempo e di mano d'opera ma che richiede ingenti e costosi macchinari.

Il primo molo, entrato in funzione nel 1970, e costato all'epoca 15 milioni di dollari, è il più attrezzato delle coste nord americane per questo genere di carico e fino ad ora ha smaltito più di un milione di containers. Il secondo, che sta cominciando ora ad operare, dovrebbe raddoppiarne o addirittura triplicarne la capacità.

Gli anziani abitanti di Halifax ricordano una terribile catastrofe che si abbatté sulla loro città tanti anni fa, nel lontano 1917.

Il 6 dicembre una fregata francese, la «Mont Blanc», risaliva lo stretto alla bocca del porto quando entrò in collisione con il piroscafo norvegese «Imo» che navigava nella direzione opposta. L'urto fu terribile e il fuoco che ne scaturì fece saltare in aria le due navi, una delle quali era carica di benzolo, acido pirico e nitrocotone. La violenta esplosione distrusse la parte nord del-



- 1) La Cittadella
- 2) Veduta di Dartmouth
- 3) Uno dei ponti che unisce le due città
- 4) Il molo attrezzato per il carico dei contenitori.

1



Foto di Gordon R. Lay

la città, danneggiando quasi tutti gli edifici delle vicinanze. Fu un disastro incalcolabile: 2000 persone persero la vita, 9000 restarono ferite, 1600 edifici furono rasi al suolo, 12 mila danneggiati, alcuni in modo irreparabile. Si stimò all'epoca che i danni ammontassero a 50 milioni di dollari.

Questo avvenimento non lasciò solo traccia negli animi della gente che ne fu testimone, ma cambiò radicalmente l'aspetto della città che vide distrutti in pochi secondi alcuni dei suoi edifici più suggestivi ed antichi.

Il volto di Halifax oggi si è assai modernizzato, anche se con un certo ritardo rispetto a molte altre città canadesi. La città ha mantenuto la sua importanza come centro amministrativo e ha dato molto spazio alla ricerca scientifica. Tra le istituzioni che godono di un prestigio internazionale, il Bedford Institute of Oceanography, (a Dartmouth) un istituto con tecnologie molto avanzate, che ha organizzato recentemente la spedizione del CSS Hudson, prima fase di un progetto quinquennale per l'estensione di una cartografia completa delle migliaia di isole e di canali che costellano il mare artico (vedi Canada Contemporaneo n. 6). Halifax ha inoltre quattro università. Naturalmente la città si era originariamente sviluppata lungo il porto, sovrastata a scopo di difesa dalla Cittadella, una fortificazione a forma di stella che gode di una completa visuale su tutti i lati. Col tempo molte delle vecchie abitazioni erano andate in rovina o erano state spazzate via da industrie

ancorata nel porto per la gioia dei turisti che possono farci un giro in mare.

Le assi pedonali più frequentate sono Barrington St. e George St., il centro finanziario è stretto tra George St. e Hollis St., i vari istituti amministrativi si trovano tra Grenville St. e il porto. Nell'ultimo decennio è sorto nel cuore della città un grande complesso, Nova Scotia Place che ha spazzato via casupole e negozi per dar luogo a un centro commerciale vivacissimo e molto ben organizzato. Vicino è stato costruito un complesso sportivo di grandi proporzioni, il Metro Centre, con un enorme stadio pronto ad accogliere i fanatici di ogni genere di sport.

Non lontano dalla Cittadella si estende un grande parco, Point Pleasant Park, che comanda una vista stupenda sul porto e sull'oceano. Le macchine non sono ammesse e i suoi numerosi sentieri sono riservati solo ai veri amanti della natura. Il luogo è anche pieno di storiche vestigie del passato, la più nota delle quali è la cosiddetta Torre Martello, una fortificazione costruita nel 1796.

Halifax ha anche una città sorella, Dartmouth, che si estende proprio dall'altra parte dello stretto. Il suo sviluppo è stato più lento perché maggiormente soggetta agli attacchi degli indiani, e nel 1941 poteva contare su poco più di 10 mila abitanti. Dopo l'ultima guerra parecchi elementi hanno contribuito a uno sviluppo più rapido: innanzi tutto la costruzione, nel 1955, di un

2

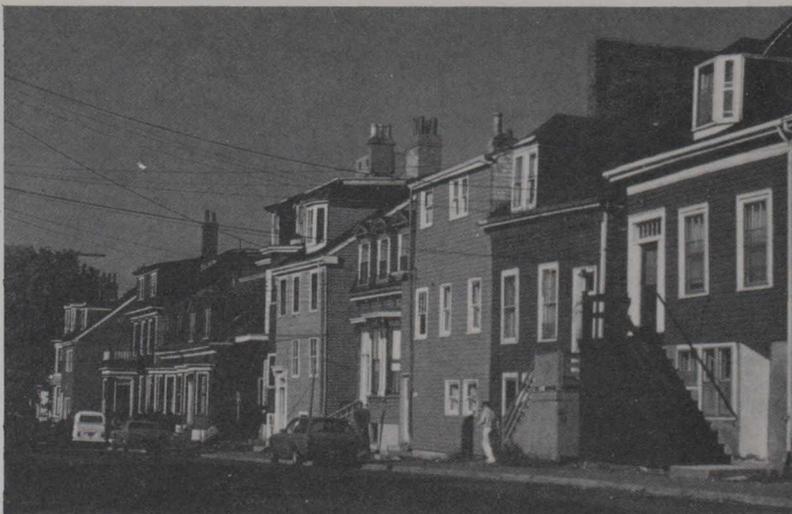


Foto di Chic Harris

1) La Chiesa di St. Paul, il più antico edificio di Halifax (1750).

2) Spaccato di case caratteristiche.

3) Il Bluenose II.

(Le illustrazioni di queste pagine sono tratte dal libro «Nova Scotia» edito da Hounslow Press).

e nuovi edifici. Ultimamente però si è avvertita la necessità di salvare il salvabile dell'eredità storica e si è proceduto a restaurare vecchie case sul fronte del porto, riportandole al loro aspetto originale. Historic Properties, — così si chiama la zona, — è ora una parte molto suggestiva che unisce il fascino dell'antico alle comodità del moderno con le sue boutiques, i ristoranti, i negozi alla moda. Una delle attrattive maggiori è la bella sagoma del «Bluenose II», una copia esatta del famoso schooner canadese, campione dei pescherecci nord atlantici che vinse quattro regate internazionali,

ponete, l'Angus L. MacDonald Bridge, che la collega a Halifax, poi la creazione della grande base navale di Shearwater, l'apertura dell'aeroporto e l'istituzione del Bedford Institute di Oceanografia. La maggior parte della sua aerea metropolitana è riservata ad usi militari, ma la città gode anche di una bellissima zona residenziale ed è riuscita a conservare un carattere rurale, circondata com'è dal verde dei parchi e attraversata da una catena di 23 laghi che ne fanno un luogo ideale per una vita sana e gradevole che unisce i vantaggi della città a quelli della campagna. ★

3



Foto di Bob Williams

Una nuova Sede per il Centro Accademico Canadese in Italia

In occasione dell'inaugurazione della nuova sede del CACI, abbiamo parlato con il suo direttore, il professor Amilcare A. Iannucci, dei progetti e degli scopi del Centro. Nella stessa occasione abbiamo incontrato anche il presidente dell'Istituto Canadese del Mediterraneo, G. Hamilton Southam, che coordina l'attività dei vari centri accademici canadesi nell'area mediterranea.

Il nuovo Centro Accademico Canadese in Italia occupa per intero il secondo piano di un palazzo rinascimentale nel centro storico di Roma. La costruzione di Palazzo Cardelli cominciò nel 1495, ma nel 1925 l'edificio subì una ristrutturazione e l'ala sovrastante la piazza fu ampliata per includere un terzo piano. La facciata data del 1592 e gli affreschi sul soffitto, insieme agli stucchi, ai bassorilievi e alle statue risalgono al diciassettesimo secolo.

Il Centro Accademico Canadese dispone di una grande sala di lettura, che si presta anche per le mostre, di due saloncini adiacenti, di una biblioteca e di uffici.

L'indirizzo è: Palazzo Cardelli, Piazza Cardelli, 4 - 00186 Roma - Tel. (06) 6791370.

Orario di apertura: da lunedì a venerdì ore 9-13 - 14-17.

Il Centro Accademico Canadese in Italia (CACI) ha inaugurato il 10 novembre scorso, con una breve cerimonia e un ricevimento, la sua nuova sede in Piazza Cardelli, nel cuore della vecchia Roma. Erano presenti, tra gli altri, l'Ambasciatore Canadese in Italia, S.E. Ghislain Hardy, il Primo Segretario dell'Ambasciata Canadese presso la Santa Sede, Bob Edmonds, e il presidente dell'Istituto Canadese del Mediterraneo, di cui il CACI è membro, G. Hamilton Southam.

D. Quali sono, professa Iannucci, i vostri progetti per il futuro?

R. Il nostro compito principale è quello di aiutare gli studiosi e gli artisti canadesi che vengono a lavorare in Italia a risolvere una serie di problemi di ordine pratico: stabilire i contatti con artisti e studiosi italiani, ottenere permessi per vari tipi di attività, assicurarsi l'accesso a località di interesse artistico e archeologico. In questa direzione ci stiamo muovendo su tutto il territorio italiano. Inoltre speriamo che i nostri sforzi servano a promuovere ed approfondire i contatti tra il mondo accademico canadese e quello italiano; in questo senso stiamo organizzando una serie di semi-

nari, simposi, conferenze e mostre. Abbiamo anche un progetto molto ambizioso che ci auguriamo di poter realizzare forse a Venezia, insieme alla Fondazione Cini, ed è quello di tenere un seminario internazionale su Marshall McLuhan.



Foto Camera Work

Da sinistra: il prof. e la signora Iannucci con G. Hamilton Southam

Vorremmo anche organizzare un seminario su alcuni aspetti della storia e della società mediterranea, coinvolgendo i tre centri dell'Istituto Canadese del Mediterraneo, cioè Roma, il Cairo e Atene.

D. Quanto è intensa l'attività artistica e accademica dei canadesi in Italia?

R. Ce n'è molta, e non tutta passa per il CACI. Per esempio, in campo architettonico,

l'Università di Toronto ha organizzato un corso a Venezia cui partecipano circa 20 studenti e le Università di Carlton e di Waterloo stanno portando avanti due progetti a Roma, che vedono impegnati uno 20 e uno 40 studenti. L'Ontario College of Art ha organizzato un corso di un anno a Firenze con circa 15 giovani che abbinano lo studio della storia dell'arte alla pratica di atelier. Attualmente ci sono più di 20 studiosi canadesi che stanno portando avanti in Italia vari generi di ricerca, e ce ne sono almeno altrettanti di cui noi non sappiamo nulla.

Durante l'estate sono molte le università canadesi con programmi e progetti in Italia e speriamo che il CACI, in alcuni casi, sia in grado di arricchire e ampliare queste iniziative.

D. Qual è il legame tra il Canada e l'area mediterranea che ha portato alla creazione dell'Istituto Canadese del Mediterraneo?

R. I legami sono plurimi. Innanzi tutto, c'è il fattore umano: sono molti i canadesi di origine italiana, greca, spagnola o medio-orientale. C'è poi un legame culturale: il Mediterraneo è la culla della civiltà occidentale che di qui si è diffusa in America. Il Canada, che è l'avamposto dell'occidente, affonda le sue radici nel Mediterraneo. Ci sono anche stretti vincoli di carattere commerciale tra il Canada, l'Italia e gli altri paesi mediterranei. Infine — ultimo, ma non per questo meno importante — c'è un profondo legame religioso: come centro della chiesa cattolica, Roma e l'Italia rivestono per molti canadesi un'importanza particolare.

D. Com'è nato, signor Southam, il suo interesse nelle attività culturali ed accademiche?

R. Quando ero ambasciatore in Polonia — si tratta di molti anni fa — mi resi conto che non potevo agire come volevo né in campo politico né in quello economico. Allo stesso tempo notai che i polacchi erano avidi di contatti umani culturali, accademici. Pensai allora che quella fosse la strada giusta per aggirare gli ostacoli negli altri settori e creare un vero legame tra noi e il popolo polacco. Così, attraverso i rapporti culturali che riuscimmo a stabilire, mi fu

possibile, mentre ero in Polonia, incontrare gente, visitare le loro case, averli ospiti.

Una volta tornato a Ottawa, mi fu affidato l'appena nato Ufficio per gli Affari Culturali dove ebbi modo di lavorare con Marcel Cadieux. Fu lui ad avere l'interessante idea di cercare di stabilire anche con i paesi francofoni con i quali avevamo in comune una cultura, lo stesso tipo di cooperazione culturale che avevamo con il Commonwealth inglese.

Da allora gli affari culturali hanno cominciato ad occupare un posto importante.

D. Qual è lo scopo dell'Istituto Canadese Mediterraneo (CMI)?

R. Innanzi tutto, come ha spiegato il professor Iannucci, l'Istituto Canadese Mediterraneo raggruppa le nostre attività nell'area mediterranea, dove sono già in funzione centri canadesi al Cairo ad Atene e a Roma. Ma la cosa più importante mi sembra sia il fatto di avocare a noi, fuori della portata governativa, gli affari culturali. Il CMI, infatti, sebbene sia sovvenzionato dallo stato, è un organismo indipendente che riceve contributi e sostegno anche da altre fonti, come università, privati e società canadesi che operano nell'area mediterranea. Così facendo riusciamo a coinvolgere nei nostri programmi accademici e culturali nel Mediterraneo settori più ampi e vari del popolo canadese.

D. Cosa vuol dire sottrarre alla «portata del governo» gli affari culturali?

R. Significa sottrargli alcuni compiti; non tutti, certo. È importante non «delegare» ogni cosa allo stato. Gli organi ufficiali governativi, come per esempio le ambasciate, devono sottostare ad alcune regole burocratiche, di sicurezza, di protocollo, che spesso rendono molto difficile per loro svolgere il lavoro culturale. È importante che sia la comunità, in senso lato, ad assumersi la responsabilità finanziaria e amministrativa degli affari culturali. Ora che anche noi siamo arrivati a Roma, dove molte altre nazioni hanno aperto da secoli i loro centri culturali, è segno che anche noi «stiamo diventando maggiorenni». ★



«Il grande Nord? È un sogno, bello ed entusiasmante, soprattutto per la mia generazione, quella che — magari con la fantasia, con le letture — ci ha viaggiato molto. Io, Hugo Pratt, appartengo a quella schiera di giovani che, negli anni '30 e '40, andava via dal proprio Paese, emigrava, magari per poi tornare e poi andarsene di nuovo. E per noi, fra le mete più ambite, c'era — appunto — il grande Nord: il Nord America, che voleva dire immediatamente Stati Uniti, ma dopo un po' voleva dire anche Canada. Fra l'altro, una volta in Usa, era facile andare in Canada, attraversando il confine magari a piedi, con lo zaino in spalla.

Piano piano, il posto che gli Usa occupavano nel mito diventava più piccolo. Sia perché erano raggiungibili con più facilità, sia perché di quel Paese venivamo a sapere tante cose, vere o false che fossero, sia attraverso la conoscenza diretta come attraverso i racconti dei parenti e conoscenti emigrati e — soprattutto — attraverso il cinema, i libri di storia e di avventura, e i fumetti. E allora fu subito Canada. Questo grande Paese, di cui non sapevo granché, se non che c'erano le Giubbe Rosse, grandi laghi e grandi foreste, occupò dentro di me parte del posto lasciato libero dagli Usa.»

Hugo Pratt, il papà del marinaio Corto Maltese, la penna di china della Grande Avventura, il disegnatore di sogni per chi si sente ragazzo a qualsiasi età, ha oggi 54 anni. Fin dall'età di dieci anni, quando seguì la famiglia nei possedimenti italiani in Etiopia, ha sempre viaggiato: Africa, molto Sudamerica, Irlanda, l'Oriente vicino e quello lontano, Usa, Canada. Ogni volta è tornato nella sua Venezia, ma ogni volta ne è riparti-

IL GRANDE NORD VISTO DA HUGO PRATT

Il disegnatore di sogni per chi si sente sempre ragazzo ci porta con un tratto di penna alla riscoperta poetica dei paesaggi nordici, popolati da eroi «diversi».

Illustrazioni tratte dal libro «L'Uomo del Grande Nord» di Hugo Pratt edito da CEPIM.



to: «Quando parto per un viaggio — racconta — non so quello che troverò, ma cerco sempre qualcosa ed infallibilmente la trovo».

Nelle storie disegnate da Hugo Pratt ci sono i suoi viaggi: quel che ha visto e quel che non si può vedere con gli occhi ma solo con la fantasia. Bellissime favole, personaggi incantati ed incantevoli, che vivono ed agiscono in luoghi esotici; avventure romantiche in cui il reale della storia spesso si scontra con il magico e l'arcano o viene da questi ultimi assorbito: il lungo romanzo di Hugo Pratt non conosce frontiere geografiche o temporali che siano.

Dovunque e comunque i protagonisti delle sue storie sono dei diversi. Diversi in molti modi. Soldati di ventura, corsari, che non credono in quel che fanno, ma combattono eroicamente lo

stesso. Capaci di sacrificarsi per qualcosa che agli occhi dei più non ha alcun valore. Spesso simpatici, sempre enigmatici. Fuori posto comunque. Come i mezzo sangue che parteciparono alla cosiddetta «Guerra dei Sette Anni», combattendo dalla parte dei franco-canadesi come da quella degli «yankees», gli ex-coloni di origine inglese, ormai già giovane nazione americana.

Quel paesaggio nordico diventa, nel fumetto di Hugo Pratt, un universo poetico, prima ancora che geografico e storico, caratterizzato da un tratto di penna rapido ed evasivo; uno sfondo che talora è addirittura assente ma che si fa avanti in modo prepotente, facendoci immaginare, alle spalle dei protagonisti, immensi spazi innevati, tanto a perdita d'occhio che non si «vedono» ma si «intuiscono».

«In Canada — racconta Pratt — ci sono stato recentemente. Tre volte credo. La prima quando venni invitato dall'Università di Montreal, per un seminario sui fumetti. Ma credo, in un senso, di esserci stato anche prima, già da ragazzo; il Canada l'ho conosciuto attraverso la letteratura avventurosa... Jack London e le sue corse all'oro in Alaska; i cercatori che, partendo da Seattle, attraversavano il Klondike ed arrivavano a Dawson, su in alto. E allora, logicamente, emergeva quella figura di poliziotto canadese, la Giubba Rossa, quella Giubba Rossa che è in fondo il protagonista dell'«Uomo del grande Nord»».

Un mito anche la Giubba Rossa?

«Èh, sì, perché era legata alla letteratura avventurosa, e i personaggi romantici depositari della Grande Avventura erano o i fuorilegge, quelli descritti nei romanzi di Zane Grey, o il loro antagonista, la Giubba Rossa, un cavaliere avventuroso, leale, alto e biondo. Quelle lunghe marce, quelle lunghe cacce nel Nord erano fatte apposta per risvegliare la necessità avventurosa di un ragazzo costretto — poiché il fascismo bloccava l'importazione di quei sogni — ad accontentarsi di eroi made in Italy... tutti con la mascella squadrata e tutti nelle colonie».

Ma anche per quelle bellissime Giubbe Rosse e per quei bellissimi Soldati Blu esisteva — come esisteva per i soldatini di piombo italiani in Africa orientale — il fango, il sudore, l'odore acre della polvere da sparo.

«È vero, ma c'era un fango avventuroso e un fango sporco. Questo fango sporco ricopriva

gli avventurieri italiani, autarchici, dalla testa ai piedi. Agli altri toccava il fango avventuroso. Ovviamente non avevamo, allora, preoccupazioni di taglio politico, non importava se avessero ragione i lanceri o gli afgani, le Giubbe Rosse o gli indiani. Erano fumetti bellissimi, con molto fango avventuroso».

E che si muovevano in un paesaggio incantato.

«Quei paesaggi mi piacciono, perché sono freschi. Stranamente, pur amando il freddo e gli abeti, mi sono quasi sempre ritrovato al caldo, all'ombra delle palme. Forse perché il Nord era una via poco aperta, allora. Una qualsiasi zona inserita nelle aree della sterlina (del dollaro era troppo cara per passarci una vacanza.

Comunque in Canada ci sono stato, e non solo nelle città e nelle università. Ci sono andato quando disegnavo le storie del sergente Kirk».

Quanto ha ritrovato dei suoi sogni di ragazzo?

«Nel 1960 andai a Wheeling, e da lì andai poi in Canada. Ci rimasi a lungo, girando per centinaia e centinaia di chilometri. Partii da Ticonderoga e percorsi l'itinerario descritto da Kenneth Roberts nel suo «Passaggio a Nord-Ovest». Dal lago George, dove inizia Fenimore Cooper con l'ultimo dei Mohicani, ripercorsi a ritroso la strada percorsa da Louis-Joseph Montcalm, il leggendario ufficiale franco-canadese della Guerra dei Sette Anni. Camminavo per i boschi, così, per conto mio.

Ho fatto lunghe passeggiate, ho dormito all'aperto, insomma: ho visto «quella» vita. Certo, mi era molto più facile, io non avevo dietro le spalle gli indiani pronti a scotennarmi.

Tuttavia un po' dei miei sogni li ritrovai, anche perché il paesaggio non è cambiato molto. Ci sono sempre le grandi solitudini, il grande spazio americano. C'è davvero la possibilità di camminare per giorni e giorni, come facevano i pionieri, senza incontrare mai nessuno. E c'è sempre l'inverno rigido, i bellissimi colori del paesaggio. Ci sono anche delle zanzare molto grosse. Non l'avrei mai immagi-

nato ma è così: del resto è ovvio, in una zona densa di acquitrini, ruscelli, laghi, pozze stagnanti».

Ma avrà anche incontrato qualcuno in quelle caste solitudini?

«Ci sono ancora le capanne di tronchi, con il tivù-color dentro e con tutti i comfort possibili. Anche nelle campagne la gente è generosa. Il canadese è molto ospitale, come l'americano di provincia: non ti lasciano fuori all'addiaccio, di notte. E così è più facile girare da quelle parti, sapendo che se bussi ad una porta ti verrà aperto».

Ma non c'è più la corsa all'oro.

«C'è, in compenso, la corsa al

radium, che si svolge nello stesso modo della corsa all'oro, anche se con mezzi e strumenti diversi. Magari arrivano con l'elicottero, poi però picchettano la zona con paletti e fil di ferro, con la stessa fretta di assicurarsi la proprietà di un pezzetto di terreno, proprio come nel Klondike».

Chi è l'eroe del libro «L'uomo del Grande Nord»?

«E la storia di un poliziotto, anzi, di un indiano meticcio che trova una giubba rossa e se la mette addosso, all'inizio di questo secolo. Jesuita Joe — questo è il nome del protagonista — ha alle spalle un retaggio familiare: suo nonno combatté

contro gli inglesi. Lui, con quella giubba indosso, viene per questo attaccato dalla sua gente, viene trattato come un rinnegato (al Sakem che lo accusa: «Anche tu sei indiano. E ti sei venduto alle Giubbe Rosse. Una cosa indegna», Jesuita Joe risponde placido: «Io sono diverso. Io ho la giubba rossa»). Ecco, esiste un'etnia laggiù nell'Ovest, una popolazione franco-canadese di origine meticcica, che si batté contro gli inglesi. E allora mi sembrò interessante ricordare quella situazione storica con un fumetto, per mostrare come anche in Canada esistesse (e forse esiste ancora) una sorta di contestazione: al di là e al di fuori del mito della Giubba Rossa esisteva il mito di questi meticci che combattevano per la propria identità etnica e culturale».

Individui atipici, fuoriusciti da sempre e da tutto, che popolano le sue storie. Ma possono vivere indifferentemente ai tropici come vicino al circolo polare, o non sono piuttosto legati, nel loro modo di pensare e di agire, all'ambiente in cui vivono?

«No, penso che siano personaggi legati ai propri territori, anche perché spesso i miei personaggi sono esistiti realmente. Jesuita Joe, il protagonista dell'«Uomo del Grande Nord», potrebbe essere Chriss Kenton di «Fort Wheeling», oppure un boero di origine olandese nello Zululand».

E ancora possibile, oggi, l'Avventura, «quella» avventura, oggi che la giubba rossa è solo un'uniforme da parata? È possibile l'avventura in jeans e maglietta? E in questo caso lei sarebbe capace, o avrebbe voglia di raccontarla nelle sue storie?

«Non so, io sono legato a certe ambientazioni, a certe epoche, storiche ed estetiche. La mia impostazione culturale è legata ad un taglio romantico. Inoltre oggi mi sento più vecchio. A 54 anni mi è difficile adattarmi ad un viaggio faticoso. Vado ancora in giro per il mondo, ma non voglio essere di peso a nessuno... Forse comincio ad essere stanco... Stanco di viaggiare, stanco di disegnare, di pensare... E sono contento del fatto che i miti di carta dureranno più di me. Per fortuna». ★

Illustrazioni tratte dal Volume «Hugo Pratt 60» edito da VISUALPRINT.

STANLEY
DAN



DAN



Bubber

Uniformi delle Giubbe Rosse nel secolo scorso.

Trafficante di pelli.



Foto Athé

Gaston Miron: portavoce della nuova coscienza collettiva quebecchese

Poeta del nazionalismo del Quebec e vate della «rivoluzione tranquilla», Miron ha presentato recentemente in Italia una sua raccolta di poesie, «L'uomo rappezzato».

Il poeta quebecchese Gaston Miron, che è stato in Italia dal 29 novembre al 9 dicembre per un giro di letture e di conferenze, ha presentato in questa occasione l'edizione italiana di una sua raccolta di poesie *L'homme rapaillé* (L'uomo rappezzato), edita da Bulzoni, tradotta da Sergio Zoppi e con una introduzione di Pasquale A. Jannini.

Miron è soprattutto il poeta — forse il più grande — del nazionalismo del Quebec e il portavoce della nuova coscienza col-

lettiva quebecchese nata nel periodo post-bellico, durante la «rivoluzione tranquilla» degli anni '60 e i successivi eventi degli anni '70.

Tra il '40 e il '50 il Quebec fu governato dall'Unione Nazionale conservatrice di Maurice Duplessis. Dopo la sua morte, avvenuta nel 1959, andò al potere il Partito Liberale Quebecchese con Jean Lasage, e con lo slogan «padroni in casa nostra» dette avvio a un ambizioso programma di sviluppo civile, sociale ed economico; questo in-



Foto Athé

Nato nel 1928 a Sainte-Agathe-des-Montes, sui monti Laurentini, nel Quebec, Gaston Miron nel 1947 si trasferì a Montreal dove svolse vari lavori e pubblicò le sue prime poesie.

Nel 1953 fu uno dei fondatori de «Les Editions de l'Hexagone» e, insieme a Olivier Marchand, pubblicò un libro di poesie, *Deux Sangs*. In quel periodo cominciò a scrivere il ciclo dei tre grandi poemi — *La batèche*, *La marche à l'amour*, e *La vie agonique* — che costituiscono l'essenza della sua opera e che sono stati seguiti da *L'amour et le militant* e *Poèmes de l'amour en sursis*. Nel 1957 e nel 1958 Miron si presentò candidato al parlamento per il Nuovo Partito Democratico ma non venne eletto. Negli anni '60 entrò a militare tra i separatisti quebecchesi e diventò una leggenda per i giovani rivoluzionari di Montreal, infiammati dal suo entusiasmo e dai suoi versi.

Ebbe un ruolo attivo nel *Rassemblement pour l'indépendance nationale* (RIN) e durante la crisi dell'ottobre 1970 venne imprigionato.

Attualmente Miron è direttore de «Les Editions de l'Hexagone». Il libro che ora esce in Italia, «L'uomo rappezzato», ha avuto un enorme successo di critica e di pubblico e ha ottenuto numerosi premi letterari.

Nella foto: Gaston Miron in compagnia di Jean-Marc Gagnon.

dirizzo fu continuato dai successivi governi e divenne parte di una «presa di coscienza» collettiva, complessa e dinamica. Nel 1976 sotto la guida di René Lévesque, andò al potere il Parti Québécois che propose la cosiddetta formula di «sovranità-associazione» con il resto del Canada. Sebbene la proposta venisse respinta nel referendum che si tenne nella primavera del 1980, alle successive elezioni del 13 aprile 1981 il Parti Québécois riportò una schiacciante vittoria.

Nell'attività poetica di Gaston Miron e nel suo impegno di editore e di politico si riflettono tutte queste fasi della recente storia del Quebec. Il legame tra poesia, cultura e ontologia è illustrato con molta precisione dalle parole dello stesso Miron che Pasquale Jannini cita all'inizio dell'introduzione a *L'uomo rappezzato*: «C'è una scelta fondamentale: essere al mondo secondo una cultura, vale a dire secondo un'ontologia». L'ontologia è qui intesa come creazione in una prospettiva culturale e collettiva. In effetti, l'evoluzione poetica di Miron riflette i vari stadi della «crisi di coscienza dell'essere quebecchese».

I suoi versi giovanili riprodotti all'inizio dell'*Uomo Rappezzato* sono delicati, melanconici, elegiaci, di una passività e di un'alienazione quasi incoscie:

*Cortei delle settimane
le voci che cantano stonato
il gergo delle nostre pene
gli amori meccanici*

il tempo è monocorde, monotono, senza struttura e senza il ritmo della storia

*piccola vita la mia vita
piccola vita di minuti simili
incolonnati
così uno dopo l'altro
come una carovana di bruchi
uno dopo l'altro
come pali di recinzione uno dopo l'altro.*

Contemporaneamente la possibilità di evasione, di amore, di fuga è evocata con tenerezza ed ironia in poesie come *Cantico degli orizzonti*, *Per ritrovare il mondo e l'amore*, *Ti scrivo e Mia desolata serena*. Ma questi versi, dedicati all'amore, alla sua anima già denotano, forse, una transizione dall'isolamento individuale a un senso della collettività, un progetto collettivo

e una presa di posizione più aggressiva, come in *Self-Defence*:
*difendo la mia pelle
nient'altro
la mia pelle di pelle
è già molto
mi pare
per cominciare.*

O una più acuta disperazione come *Riduzione*, *Cronache*, *Questo mondo senza uscita*, *Dichiarazione alla derisione* che si trasforma in speranza in *La strada che seguiamo*, dove alla fine il poeta grida:

*«Good bye farewell!!»
quando torneremo porteremo
sulle spalle la vittoria
e a forza di aver preso in odio
tutte le servitù
saremo diventati bestie feroci
della speranza.*

Ma la vera essenza della poesia di Miron ci si rivela nelle tre grandi raccolte di versi che egli cominciò a scrivere nel 1953: *La marcia verso l'amore*, *La vita agonica*, e *La Batèche*. L'estasi dell'amore trasforma l'espropriazione totale in una presa di possesso totale quando il corpo dell'amata e quello stesso del poeta si identificano con la città, con il paesaggio, con il futuro, con un progetto collettivo. Il corpo spezzato, umiliato, dissacrato del poeta si redime, si ricrea nel corpo e nella parola della sua interlocutrice. Ma l'amore con una donna in carne ed ossa crea conflitti con un altro amore:

*Vorrei amarti come mi ami,
di una
sola colata di essere così
sarebbe bello
in quest'universo della grande
promessa di Sfinge
ma ecco la poesia, i compagni,
la lotta
ecco il sistema preciso che
schiaccia i nostri
e non so più, non so più amarti
come bisognerebbe...*

L'impegno nella militanza politica e nell'azione collettiva trova il suo ideale in una donna metaforica, *il paese*, *la casa* come rivelano i versi di *Per il mio rimpatrio*:

*non ho mai viaggiato
verso altro paese diverso da te
paese mio.*

La riscoperta dell'altro, la riscoperta del proprio paese è allo stesso tempo la riscoperta della propria identità e la riappropriazione di se stesso. ★

Nick Mancuso: dal computer al palcoscenico

Il giovane attore italo-canadese è l'ultima scoperta che ci viene da oltremare.

Trentatré anni, un viso tipicamente latino, un accento italiano perfetto, anche se il suo vocabolario è infiorato di anglicismi, Nick Mancuso è l'ultima scoperta che ci viene dall'America ed appartiene alla giovane leva degli attori italo-americani che si può dire siano i protagonisti — così come i registi — del cinema contemporaneo. In realtà nel suo caso si tratta, come egli tiene a specificare, di un canadese di origine italiana anche se la sua formazione professionale è avvenuta per la maggior parte negli Stati Uniti. Nato a Mamola, un paesino a pochi chilometri da Reggio Calabria, Nick, che all'anagrafe porta l'imponente nome di Nicodemo Antonio Massimo, è emigrato in Canada all'età di sei anni, al seguito del padre falegname e della madre casalinga.

Da allora, in Italia, era tornato solo una volta a dodici anni, anche se con i numerosi parenti rimasti a Mamola si è tenuto sempre in contatto.

Questa estate, però, ha fatto un ritorno in Italia che si può definire proprio «in grande stile». Venuto al Festival di Taormina come protagonista del film canadese «Ticket to Heaven», ha vinto il premio come migliore attore prevalendo su nomi molto più noti e celebri del suo. Né il suo incontro con il pubblico italiano si è limitato alla breve apparizione sullo schermo del bellissimo teatro greco-romano di Taormina, perché in agosto la televisione ha trasmesso uno sceneggiato in sei puntate «Una ragazza americana», dove Nick faceva la parte del classico «latin-lover», e che è stato visto da milioni di spettatori.

Un anno quindi, l'81, che ha segnato per lui una grande affer-

mazione personale in quegli stessi posti che aveva lasciato bambino con una manciata di sogni come tutto bagaglio.

Eppure il mestiere di attore, anche se Nick dimostrava un certo talento, gli è piovuto addosso quasi per caso.

Fin dagli anni della scuola aveva preso parte a spettacoli teatrali, ma senza impegno, senza convinzione, tanto da rifiutare una borsa di studio per l'accademia d'arte drammatica. «Certamente non avrei mai pensato di diventare un attore professionista, — confessa — anche se mi accadeva spesso a scuola di recitare fino a due



commedie per semestre. All'università avevo scelto psicologia, ma procedendo negli studi ne ero sempre meno convinto.

Una notte che stavo lavorando con un compagno a un computer, mi resi conto della stupidaggine delle nostre ricerche. Il suo entusiasmo esagitato davanti a una banale risposta del calcolatore mi sembrò estremamente ridicolo.

Fu un avvenimento apparentemente irrilevante, ma fondamentale per le mie scelte future. Cominciai a pensare seriamente a cambiare facoltà e a dedicarmi con impegno al teatro. Sen-

Due diverse espressioni di Nick Mancuso nel film «Ticket to Heaven» diretto da L. R. Thomas.



tivo parlare di Grotowski, di Artaud, dell'importanza della gestualità nell'esprimere l'invisibile e l'inafferrabile.

La mia intenzione era di andare in Polonia e seguire i corsi di Grotowski, ma non avevo i soldi per farlo. Quando nel 1969 a Toronto, dove io abitavo nacque un gruppo di teatro sperimentale, mi presentai alle audizioni e ne entrai a far parte. Eravamo in tanti a condividere lo stesso desiderio di creare un teatro tutto nostro, che presentasse solo testi di giovani autori canadesi. Il governo ci aiutava nell'ambito del programma di sovvenzioni ai giovani disoccupati, e noi che ci barcamenavamo in mille modi per sopravvivere, adoperavamo quei soldi per costruire teatri.

Facevamo tutto da soli, testi, regia, scene, luci e, ovviamente, recitazione.

È stato l'inizio anche di un teatro prettamente canadese, fino allora «colonizzato» dalle compagnie inglesi e americane. Sono rimasto con i miei compagni per cinque anni ed è stato un periodo bellissimo, pieno di difficoltà ma anche di soddisfazioni. Agli inizi avevamo 7 spettatori, reclutati tra amici e parenti, ma in poco tempo sono saliti a 700/800.

Testi da noi prodotti venivano studiati pochi anni dopo all'università, dandoci un po' la sensazione di avere inventato noi il teatro canadese ma anche di avere bruciato le tappe troppo presto.

Poi sono stato scritturato dalla CBC per «Paradiso Perduto» di Clifford Odet, ho preso parte al festival shakesperiano di Stratford-Ontario, ho lavorato a Hollywood, ho fatto una serie di telefilm per la televisione americana. Non mi piace molto lavorare in TV perché tutto si fa troppo in fretta, senza possibilità di studiare e approfondire il personaggio.

È per questo che ho preferito continuare con il teatro e con il cinema. Io sono italiano di nascita, di cuore e cultura canadese e di formazione americana. Vorrei lavorare di più in Canada, ma il nostro cinema è nascente e ancora non è in grado di offrirmi molto. Vorrei lavorare anche in Italia perché ammiro tanto i registi italiani: Bertolucci, Olmi, Scola, Pontecorvo...».



Foto Camera Work



- 1) Ambasciatore Hardy con Michel de Salaberry e con Padre Philippe Meek, Rettore della Chiesa Nazionale Canadese.
- 2) Dott.ssa Portia Prebys Spanu, Presidente dell'Associazione di Collegi e Università Americani in Italia e Giorgio Bassani.
- 3) Prof. Amilcare Iannucci, Direttore del Centro Accademico Canadese in Italia (CACI).
- 4) G. Hamilton Southam, Presidente dell'Istituto Canadese del Mediterraneo, Ambasciatore Hardy e Bob Edmonds, Ministro all'Ambasciata del Canada presso la Santa Sede.
- 5) G. Hamilton Southam in conversazione con il Dott. Casarotto, Segretario della Società Dante Alighieri.
- 6) Padre Louis Laurendeau, Segretario Generale della Compagnia di Gesù.
- 7) Prof.ssa Danielle Morigelli e Dott. Gilbert Reid.
- 8) Vista generale di una delle sale del Centro Accademico Canadese in Italia.
- 9) Dott. David Whitehouse, Direttore della Scuola Britannica di Roma.
- 10) Padre Robert Robidoux, Rettore del Collegio Pontificio Canadese e Arcivescovo Emanuele Ciaurizio, Pro-Presidente della Commissione Pontificia per la Pastorale delle Migrazioni e del Turismo.

Il 16 novembre è stata inaugurata la nuova sede del CACI a Palazzo Cardelli a Roma.

Se avete amici cui interessa ricevere Canada Contemporaneo, riempite questo tagliando e speditelo a: Canada Contemporaneo. Ambasciata Canadese, Via G. B. de Rossi 27 - 00161 Roma.

NOME E COGNOME _____
 PROFESSIONE _____
 INDIRIZZO _____
 NOME E COGNOME _____
 PROFESSIONE _____
 INDIRIZZO _____

