



CIRCUITO DI MILANO. — PROSPETTIVA A VOLO D'UCCELLO DELLO SVILUPPO DEL CIRCUITO NEL PARCO DI MONZA.

LE CORSE DI AUTOMOBILI E IL CIRCUITO DI MILANO

Fra le passioni più nobili che agitano l'uomo e la collettività in ogni tempo, è quella della maggiore conoscenza del vivere: fra i desideri più ardenti degli uomini e delle folle di ogni tempo è quello del vivere più intensamente.

La passione del conoscere ha dato la brama del viaggio e dell'andare per le terre, le acque ed i cieli; il desiderio del vivere più intensamente si è sempre manifestato in corrispondenza a quella brama accelerando il ritmo del viaggio: ha dato la velocità. E la velocità — dal maratoneta all'auriga, al ciclista, all'automobilista — ha creato la corsa.

Avendo il progresso introdotto nei mezzi di comunicazione oltre alla trazione animale quella meccanica con l'automobile, il bisogno di propaganda e di sviluppo a questo mezzo, per fargli vincere i misoneismi che rappresentano in ogni età la statica resistente alla dinamica del progredire, ha portato a indire e organizzare le prime corse di automobili, le quali avevano nei primi tempi soprattutto un movente di pubblicità al nuovo mezzo ed al nuovo costume, ma che perfezionarono poi il loro scopo con quello di trovare, attraverso alla formula dei regolamenti di corsa, il tema per la realizzazione di un progresso nella costruzione e quindi di un miglioramento nel veicolo e di una divulgazione del suo uso.

Naturalmente, le prime corse di automobili ebbero per teatro le strade libere. Le prime corse di tricicli, e poi di vere e proprie vetture, furono organizzate in Italia, in Francia, in Inghilterra prima che altrove come viaggi senza limiti di velocità fra una città e l'altra, e di distanze tanto più grandi quanto si fa-

ceva sempre più sicuro il veicolo e meno incerta la sua resistenza.

In esse la velocità dei primi emozionanti 25 chilometri orari andò man mano salendo fino ad un punto nel quale, non essendo ancora abituati gli altri utenti delle strade, soprattutto le bestie, all'apparizione e al rumore dell'automobile in corsa, le corse su strada, senza limiti di circolazione per gli altri veicoli divennero assai pericolose per gli infortuni che vi si verificavano, e si giunse al loro divieto.

La triste rinomanza di chiudere il ciclo delle corse libere su strada toccò nel 1903 alla famosa Parigi-Madrid, interrotta a Bordeaux dopo il sacrificio di vite di alcuni fra i più noti e migliori tecnici francesi dell'automobilismo.

Poco prima di allora però si erano già manifestate due tendenze di organizzazione per le manifestazioni dello sport automobilistico: una, per la quale si dovevano tenere dei concorsi così detti di regolarità, osservanti restrittive norme di circolazione stradale secondo il diritto comune di tutti gli utenti delle strade; l'altra di continuare l'organizzazione delle corse nelle quali termine principale di confronto fra i concorrenti fosse la velocità, corse però che, per eliminare gli inconvenienti fino allora verificatisi, dovessero essere organizzate su un sistema di strade a perimetro rientrante e chiuse alla circolazione degli altri veicoli durante la corsa e che si chiamò circuito.

La prima grande corsa svolta con questi criteri fu la classica Gordon Bennett creata nel 1901 con itinerario aperto e trasformata nel 1903 a circuito chiuso.

Le due tendenze si sono poi stabilizzate in due forme differenti e cioè nei concorsi di re-

golarità, che ancora si bandiscono con fortuna su percorsi severi e con rispetto alle norme comuni di circolazione, che si sono fatte più consone alle velocità dei tempi attuali, ed in corse di velocità pura, che si corrono appunto su circuiti chiusi, che in qualche paese si sono andati man mano perfezionando sino a diventare veri e propri autodromi.

I concorsi di regolarità hanno il merito di sottoporre i veicoli alla diversità degli sforzi che sono richiesti dalla varietà planimetrica ed altimetrica del terreno su cui corrono le strade: essi però pel rigore e la purezza del confronto del valore meccanico dei risultati, che deve costituire la classifica dei concorrenti, risentono degli inconvenienti che la strada offre con i suoi ostacoli fortuiti che nulla implicano con la bontà della macchina e con quella del guidatore, e soprattutto con gli arresti dei passaggi a livello della ferrovia, i quali talvolta sono causa di ingiuste variazioni nei risultati dei concorsi.

Le corse di velocità hanno d'altra parte raccolto, si può dire, la grande passione del pubblico, il quale vive dello spettacolo della lotta, e della realtà che confina con la fantasia e con l'irrealizzabile, ed ha bisogno di una fede per appagare la sua brama e la sua passione. brama di più conoscere, passione di vivere più intensamente, quindi più velocemente: la fede cioè che ciò che egli vede come privilegio di eletti diventi col tempo dominio di tutti; e quindi anche suo.

Le corse di velocità su circuito chiuso hanno anche subito dei perfezionamenti come organizzazione, e pertanto esse possono essere di diversa natura, di diverso scopo, di diverso terreno, ma esse vanno ormai uniformandosi, nei paesi più progrediti, alla formula del circuito misto, che consente in alcuni tratti rettilinei le grandi velocità, e in altri accidentati l'uso e il controllo degli organi essenziali che col motore formano l'automobile.

E non è che la corsa di velocità soddisfi solo una passione estetica od un'ebbrezza di movimento che pervade la folla: gli è che real-

mente le corse di velocità sono state in ogni paese ed in ogni tempo il migliore stimolo al perfezionamento delle macchine nel suo organo motore e nei suoi organi di trasmissione.

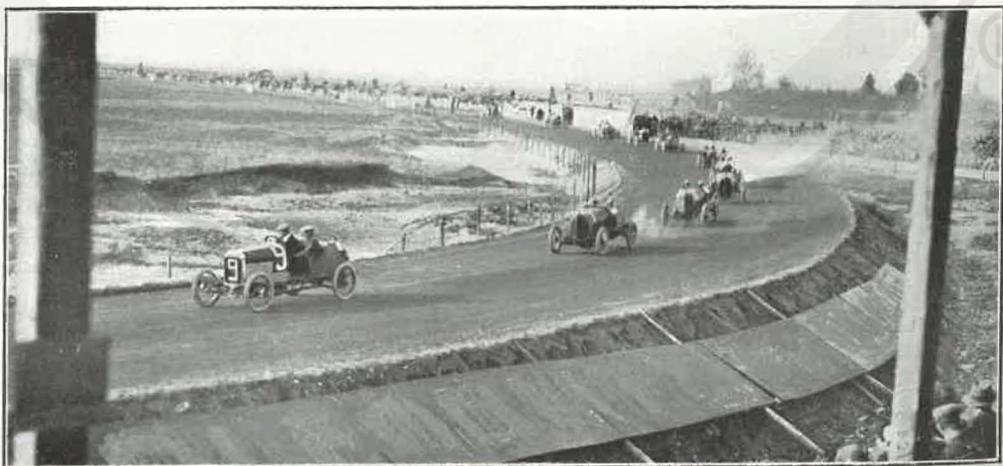
Perchè, quando si parla di corse di velocità per automobili, si escludono quelle manifestazioni che si fregiano dello stesso titolo ma sono solo un pretesto a creare accentramenti di forestieri in alcune località in alcune circostanze, e che sono bandite affrettatamente, senza un tema per i costruttori: ma si parla della corsa di velocità classica e che dà ai costruttori un tema, che è costituito generalmente da limiti, entro i quali devono contenersi le caratteristiche della macchina da costruire.

Dal primo tema della formula meccanica libera e del minor tempo impiegato a compiere un determinato percorso (e questo si faceva quando le soluzioni meccaniche dell'automobilismo, essendo questo alla sua infanzia, avevano un campo variatissimo di possibilità di sviluppo), si è venuti man mano dagli organizzatori, che furono talvolta dei veri precursori, ad imporre dei limiti perchè, mantenuta la formula fondamentale di confronto sul tempo impiegato a compiere un determinato percorso, il costruttore dovesse affrontare il cimento con macchine che rispondessero a determinati requisiti.

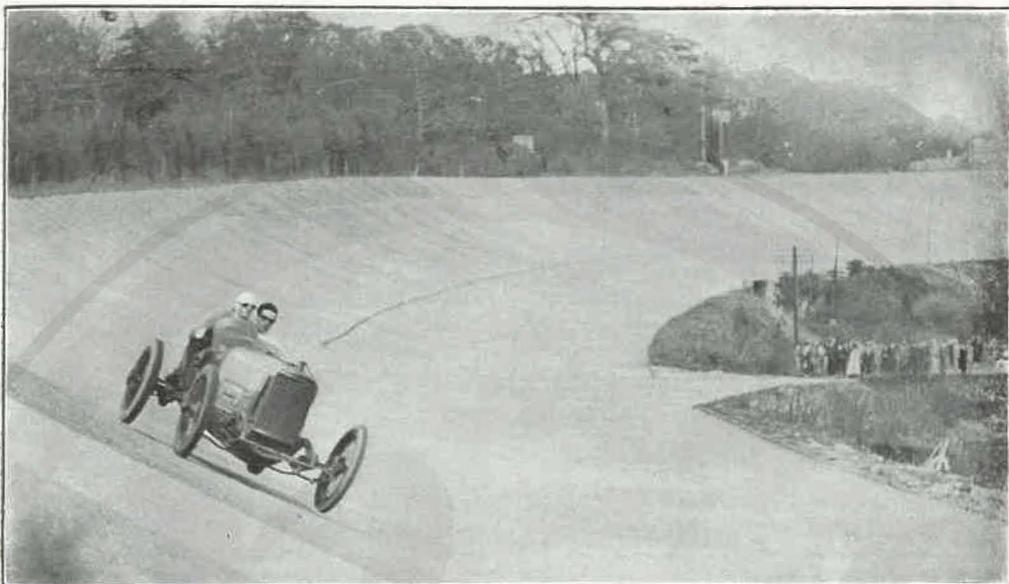
Per qualche tempo tali limiti, furono costituiti solo dal peso massimo del veicolo.

La limitazione del peso, imposta dalla formula di corsa, aveva portato gradatamente i costruttori a ricercare e a trovare nell'aumento del volume della cilindrata l'aumento della potenza del motore: mentre quest'aumento di potenza e quindi di velocità in limiti fissi di peso di chassis li aveva portati a uno studio e a soluzioni non sempre felici del perfezionamento degli organi dei telai, cambi trasmissioni e freni.

L'aumento della cilindrata ottenuto generalmente con l'aumento dell'alesaggio e della corsa di ciascun cilindro, eccezionalmente con l'aumento del numero dei cilindri da 4 a 6 a 8 e fino a 12 riusciva però a uno squilibrio notevole fra



LA CURVA PIATTA MA PARABOLICA DI BRESCIA PERMETTEVA IL 100 ALL'ORA.



UNA CURVA IN SOPRAELEVAZIONE PERMETTE DI MANTENERE LE MASSIME VELOCITÀ (BROOKLAND).

l'organo motore e gli altri organi della vettura si che ne rimaneva turbata l'armonia della linea del veicolo e soprattutto l'equilibrio fra le parti del veicolo stesso: ne uscirono dei mostri di cui alcuni esemplari ancora si vedono vagare superstiti in corse senza formula; veicoli dall'enorme cofano racchiudente l'enorme motore di 5000, 7000 fino a 15000 cmc. di cilindrata.

Le corse con la formula del peso ridotto a 1000 chili (formula della Gordon Bennet 1904-1905) del circuito del Taunus 1904, del circuito di Brescia 1905 ebbero fine col I Gran Premio di Francia nel 1906 vinto da Sitz alla media di 101 chilometri orari su 1200 km. con una quattro cilindri 165x150 cm. cioè cmc. 13000 circa di cilindrata e 1350 giri al minuto.

Nel 1907 al limite del peso, si aggiungeva quello del consumo (30 litri ogni 100 chilometri) e si vedevano le magnifiche vittorie di Nazario alla coppa dell'Imperatore al Taunus di Homburg e al II Gran Premio dell'A. C. F. al circuito di Dieppe dove con una 4 cilindri di 15000 cmc. vinceva alla media oraria di 114 km, su 770 km. di percorso.

Nel 1908 si imponeva decisamente una limitazione dell'alesaggio dei cilindri a 155 mm. ma vedeva come grande perfezionamento l'adozione del cerchio smontabile che accelerava le operazioni del cambio di pneumatici ed influiva notevolmente sulla media della velocità di corsa.

I tedeschi, che soli avevano adottato tale perfezionamento vincevano i tre posti d'onore sempre a Dieppe alla media di 111 km.

Il 1908, con la vittoria di Lautenschlayer a Dieppe, e di Nazario a Bologna segnava la fine del primo periodo delle corse di velocità tanto in Francia che in Italia, che furono e sono tuttora i massimi teatri europei per le competi-

zioni automobilistiche internazionali — l'Inghilterra non avendo mai avuto una vera classica corsa di velocità su strada — la Germania essendosi fermata alle sue epiche corse del 1907, gli altri paesi non avendo mai nulla seriamente organizzato in velocità pura su circuito.

Il 1912 segnava la ripresa in Francia con ritorno alla formula libera: ma la limitazione del consumo e dell'alesaggio già imposta nel 1907 e nel 1908 e il gusto del pubblico, insieme alle necessità delle applicazioni pratiche per maggiore sviluppo dell'automobile, avevano decisamente orientato i costruttori alla riduzione della cilindrata e alla creazione della vettura leggera: leggera nel completo senso tecnico della parola; leggera di peso, di condotta e di consumo.

Così malgrado la formula libera il 1912 vede a Dieppe la vittoria di Boillot con una 3 litri, cilindrata questa ben lontana dai 15 litri del 1907.

Nel 1913 nuovo tentativo di formula sul consumo che dai 30 litri del 1907 è ridotto a 20 litri ogni 100 km. E la velocità del vincitore Boillot aumenta alla media di 116 km.

Il 1914 impone per la prima volta la formula che tuttora vige del limite di cilindrata, per allora di cmc. 4500 col limite di peso e per allora di peso massimo di kg. 1100.

La vittoria in Francia ritorna ai tedeschi che sull'accidentato circuito di Lione realizzano con Lautenschlayer la media di 105 km. orari.

In Italia dopo il 1908 più non si rimetteva in palio la coppa Florio, la vera grande corsa classica italiana, retta tuttavia sempre dalla formula internazionale adottata quando in Francia quando in Germania, e sopravviveva solo diventando sempre più celebrata la Targa Florio sul circuito delle Madonie, la cui formula va-

riava anno per anno mantenendo però sempre la fondamentale caratteristica della corsa di turismo sia per la caratteristica del circuito, sia per essere, se non formalmente, praticamente frequentata da macchine da turismo, spogliate delle toilettes ingombranti che formano il comfort della carrozzeria da viaggio, e migliorate sul rendimento del motore con speciali mezzi di aumento delle compressioni per cui tali motori si definiscono ormai normalmente per « spinti », supercompressi o truccati.

Con tutto ciò le medie di velocità oraria della Targa Florio dal 1906 al 1922 si sono aggirate fra un minimo di km. 44 e un massimo di km. 63.

* *

La preparazione per una grande corsa di velocità è tanto lunga ed onerosa per gli organizzatori quanto per i concorrenti che vi devono partecipare.

La preoccupazione principale degli organizzatori è quella di preparare un terreno di prova nel quale elementi estranei alla capacità dei concorrenti, uomini e macchine, non entrino a turbare o a falsare i risultati della corsa mettendo in diverse condizioni di lotta i concorrenti stessi.

E sono elementi estranei: la polvere, la circolazione di altri veicoli che non siano i concorrenti, le cause di rallentamento o di arresto indipendenti dalla macchina (passaggi a livello chiusi, attraversamenti, ecc.).

Le grandi corse automobilistiche col sempre maggior aumento della capacità di velocità delle macchine hanno richiesto sempre più agli organizzatori un maggiore senso di responsabilità, una sempre più giudiziosa scelta del circuito e una sempre migliore sistemazione stradale e di sbarramento, di tanto più difficili e più costose di quanto più il circuito è lungo, quanto più intensa è la circolazione normale dei veicoli sulle strade prescelte e quanto meno è curato il sistema stradale nella regione del circuito.

Si può bene affermare che le corse di automobili non hanno solo servito alla propaganda e al progresso dell'automobilismo come mezzo di comunicazione, ma altresì a una generale miglioria nella costruzione e manutenzione delle strade che sarebbe imposta dallo stesso sviluppo dell'automobile, ma che si è ottenuta soprattutto nelle regioni e nel tempo di preparazione delle grandi corse, o per riflesso agli insegnamenti di queste per la tecnica stradale.

I soprapassaggi o i sottopassaggi alle ferrovie che permettono senza sosta e senza pericoli l'intreccio dei treni con quello dei veicoli senza rotaie furono soluzioni imposte dalle corse e generalizzate, ahimè non ancora a sufficienza, dal turismo: così come la catramatura e la fisatura delle strade; così come lo studio del pavimento stradale e la sua graduale trasformazione fino a quei « concreti » o calcestruzzi, o cementi, o composizioni compresse che, già in uso in America, in Inghilterra, vanno adottandosi in Francia e in Italia, per, o a seguito delle corse.

Ma la preparazione più difficile perchè ha un fondamento su la mutevole indole politica di abitanti e governanti, è quella della chiusura del circuito al traffico normale per le prove e per la gara dei concorrenti.

Dall'altra parte, da quella dei costruttori, il partecipare ad una grande corsa di velocità apporta, è vero, il grande aiuto morale e materiale di una pubblicità vivace, estesa e resistente che talvolta cambia anche le fortune non di una fabbrica ma della intera industria d'un paese che beneficia della gloria di uno solo, il vincitore; ma impone studi teorici di grande genialità e di lunga lena, e prove e riprove di materiali, di pezzi, di organi e di complessi organici per cui un anno di tempo e un milione di spese si stanno ora rivelando insufficienti.

Non è a credere che quel gioiello di linea quasi architettonica, quella meraviglia di energie che pulsano nella macchina da corsa e che ne fanno quasi una essenza animata e sembrano darle quasi una volontà propria indipendente dal dominio dell'uomo, quel nervoso saettar della partenza, quel vorticoso fulminar sulla strada, quella obbediente rapida dolcezza dell'arresto, sia un prodotto di getto del genio, della tecnica e del lavoro.

Quanti motori al banco fracassati per uno?

La limitazione della cilindrata ha imposto un aumento fantastico del regime dei giri.

Le 14 litri a 1400 giri sono battute ora in velocità dalle due litri a 5000 giri...

Se si pensa all'alternarsi delle valvole, alla corsa delle bielle e dei pistoni, al rotare dell'albero motore a 5000 giri al minuto, e alle soluzioni per raffreddamento e la lubrificazione di tale regime, si può un istante credere che l'uomo sia sulla via di creare il cuore meccanico capace di volere e di resistere a ciò che il cuore che Dio gli ha dato vorrebbe e non può. E se v'è vittoria dell'uomo sulla materia, se v'è qualcosa dell'uomo che può avvicinarsi alla creazione divina, questa è l'attuale macchina da corsa. Ma quanto costa di ansie, di sacrifici e di disfatte questa orgogliosa vittoria!

* *

La gravità degli impegni che accomunano organizzatori e costruttori hanno fatto che la ripresa dopo la guerra della corsa classica di velocità si sia attardata in Europa sino al 1921 anno in cui si ricorse in Francia il Grand Prix dell'A. C. F. a Le Mans, e in Italia la Coppa Florio che si abbinò al Gran Premio d'Italia sul Circuito di Brescia.

Formula nuova 3000 cmc. di cilindrata e 800 kg. di peso minimo; rovesciamento dei limiti di peso da massimo a minimo per correggere l'eccesso di ricerca del leggero da parte del costruttore a scapito della sicurezza del veicolo; le velocità medie salivano con Murphy a Le Mans a 121 km. orari e con Goux a Brescia a 144 km. orari. record mondiale di velocità su circuito stradale.

* *

Nel periodo prebellico che resterà per molto tempo imbattuto, in America, venuta tardi al



I MIGLIORI ASSI DEL VOLANTE DIEDERO IL PRIMO COLPO DI VANGA AL CIRCUITO DI MILANO.

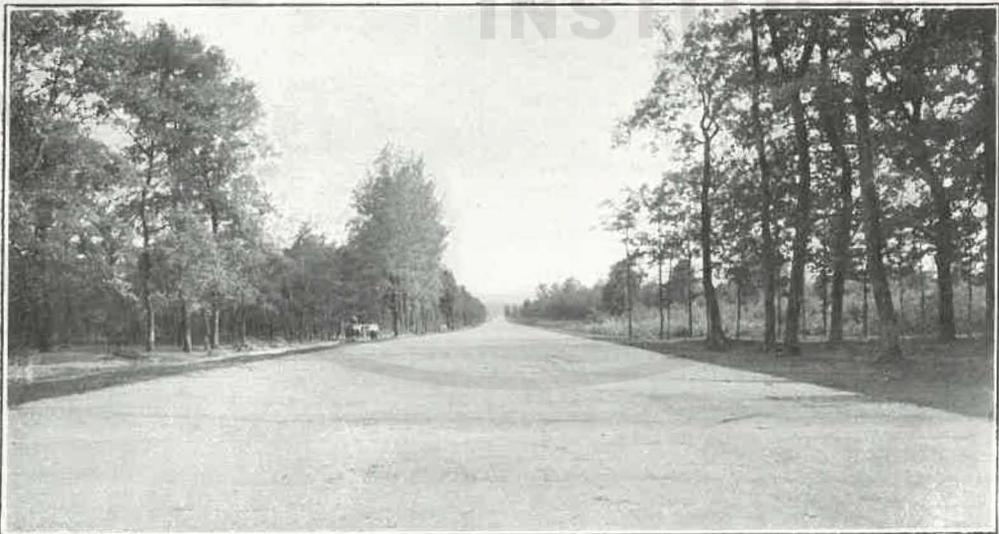
1. Momo; 2. Ascari; 3. Vacarossi; 4. Felice Nazzaro; 5. Lancia; 6. Silvani; 7. Donna Avanzo; 8. Biagio Nazzaro.

progresso e allo sport automobilistico, si era andata sviluppando e accelerando la passione per le corse di velocità pura che si consolidava con la costruzione di autodromi appositi che risolvessero in modo permanente i problemi della sistemazione stradale, della soppressione della polvere e del traffico normale.

Sorgeva nel 1911 Indianapolis dello sviluppo di km. 4500 e con curve sopraelevate del 16%, pavimentato in macadam e poi in mattonelle di grès: sorsero poi in America altre piste di svi-

luppo più limitato cui suppliva la maggiore sopraelevazione delle curve, e pavimentate in legno, e in Inghilterra la grande pista di Brookland pure di circa km. 4200 di sviluppo con forte sopraelevazione delle curve e con pavimentazione in cemento.

Il vantaggio di questi autodromi, di permettere delle alte velocità medie per l'assenza delle asperità stradali di pavimento e di altimetria e di accidentalità planimetriche, aveva attirata l'attenzione anche degli europei conti-



CIRCUITO DI MILANO. — IL RETTILINEO OVEST.



CIRCUITO DI MILANO. — LA CURVA A NORD-EST DEL CIRCUITO STRADALE.

mentali, soprattutto dopo l'esperienza dei Gran Premi 1921.

Tuttavia i vantaggi degli autodromi erano in parte ridotti dalla incapacità degli autodromi stessi a costituire un terreno completo di prova di tutti gli organi di una macchina, precisamente per l'assenza delle difficoltà che si presentavano e che si presentano nei circuiti stradali.

Fiori a Parigi, subito dopo il Gran Premio 1921, l'idea di un circuito a Longchamp; fiori a Milano quella di un circuito nel Parco di Monza, in terreno privato, completamente cintato, e che da un esame schematico permetteva un notevole sviluppo, certamente superiore al massimo di chilometri quattro e mezzo raggiunto negli autodromi di tutto il mondo, e di poco inferiore allo sviluppo dei circuiti stradali, che si era andato sempre più riducendo per le difficoltà già menzionate; e che ha toccato il suo minimo nel circuito di Strasburgo di 13 chilometri.

L'idea di Parigi non ha avuto per ora seguito. Quella dell'Automobil Club di Milano non solamente è stata realizzata, ma la realizzazione è giunta al suo compimento.

Il sistema studiato per il Circuito di Milano accomuna i vantaggi dell'autodromo coi vantaggi del circuito stradale, cioè la possibilità di grandi velocità nell'anello di quattro chilometri e mezzo con curve sopraelevate, e la possibilità di controllo degli altri organi delle macchine con le accidentalità planimetriche costituite dalle quattro curve piatte di un circuito raccordato mediante un ingegnoso sistema di sottopassaggio a una curva in sopraelevazione, e di innesto di una piccola curva sopraelevata nel grande anello dell'autodromo stesso.

Il circuito così costruito dà la possibilità della più grande varietà di spettacolo da una

parte e della più grande varietà di organizzazione di tipi di corse dall'altra, potendosi limitare il percorso stesso a differenti parti di circuito, e comunque al solo anello dell'autodromo per le alte velocità, e al sistema totale di 10 chilometri che con le sue difficoltà planimetriche riduce necessariamente le medie.

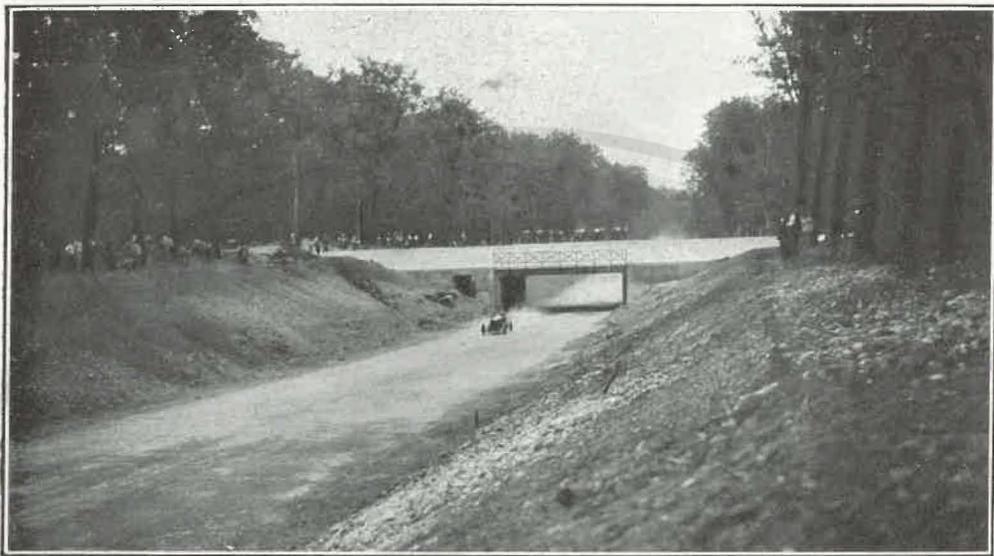
Il percorso completo dei 10 chilometri, se risulta inferiore di circa 3 chilometri al circuito di Strasburgo, e di 7 km. a quello di Brescia, risulta egualmente efficiente, e forse superiore, dato che la superficie della carreggiata stradale è notevolmente aumentata in loro confronto.

La capacità dei circuiti è in funzione al numero di concorrenti e alla possibilità dei passaggi che i concorrenti debbono effettuare fra di loro, in gara: quindi è questione, più che di lunghezza, di superficie; per questo i 120.000 metri quadrati di superficie di carreggiata del Circuito di Milano sono sempre superiori ai 100.000 metri quadrati di superficie carreggiata del Circuito di Brescia e ai 70.000 metri del Circuito di Strasburgo.

La bontà dell'idea dell'Automobil Club di Milano risulta dal desiderio manifestato da parte degli ideatori e dei costruttori degli autodromi inglesi e americani di trasformare anche le loro organizzazioni sul tipo della organizzazione milanese con l'innesto di un circuito stradale a curve piatte nell'anello dell'autodromo.

Nel Circuito di Milano la pavimentazione è totalmente eseguita in calcestruzzo catramato, che è la pavimentazione più moderna applicabile alle strade di grande usura e di cui vi è grande applicazione nelle nuove costruzioni inglesi e americane.

Nel circuito di Milano la sopraelevazione delle due grandi curve delle parti dell'autodromo denominate Curva Sud e Curva Nord



CIRCUITO DI MILANO — IL FAMOSO INTRECCIO DOVE LA GRANDE CURVA NORD SOPRAPASSA AL CIRCUITO STRADALE.

è limitata intorno ai due metri, e pertanto intorno al venti per cento, per le restrizioni imposte dalla Giunta Superiore delle Belle Arti all'uso di una zona del Parco di Monza per sistemarvi il Circuito.

L'epoca nella quale detta limitazione fu imposta e i risultati ottenuti — risultati per cui ormai, a giudizio unanime e contro ogni prevenzione, il Parco di Monza si è abbellito di questa costruzione anche negli aspetti estetici e panoramici — lasciano credere fermamente che le limitazioni stesse più non saranno mantenute, e che pertanto nel prossimo anno dette curve potranno avere quella completa sopraelevazione che permetta su di esse il massimo della velocità di cui sono capaci le macchine su di un rettilineo.

Le difficoltà e i sacrifici di ogni natura, morali e finanziari, dell'organizzazione sono stati vinti con volontà e tenacia indomabili: in questo almeno il nostro Paese ha dato nuovo esempio di saper conquistare un primato e di avere capacità di lavoro geniale e rapido, anche nel tribolato dopo guerra: ma le difficoltà per gli industriali si mantengono nella crisi attuale tali e tante e così gravi che le grandi fabbriche in genere, fatta una nobilissima eccezione paesana, non sentono facilità ad affron-

tarle, tanto nel campo nazionale che nel campo internazionale.

Per questo la partecipazione alle corse, che è stata assai limitata nel 1921, se è migliorata nel 1922, è ancora in lenta ma valorosa ripresa: siamo ancora lontani dagli imponenti lotti di concorrenti per cui tutti i più grandi costruttori europei di automobile si misuravano nelle corse di anteguerra che facevano e consolidavano la loro rinomanza qualunque fosse l'esito della corsa.

Nelle difficoltà industriali ed economiche attuali che sembrano vessare in modo speciale il nostro Paese, una Casa nostra dà esempio di sacrificio e di devozione alla propaganda delle sane energie nazionali, per cui ben si può dire che le grandi corse di Francia e d'Italia del dopo guerra hanno vissuto e vivono del raggio della coraggiosa partecipazione della industria italiana, partecipazione rimeritata dal trionfale successo di Strasburgo, che ha valso al nostro Paese in campo internazionale, su terreno francese, una consacrazione della capacità a rivivere e a rinascere gagliardo dopo gli stremi della guerra che forse nessuna diplomazia non poteva dare così chiara, così imponente e così clamorosa.



LA COPPA DEL GRAN PREMIO DI AUTUNNO SUL CIRCUITO DI MILANO (scultore Cataldi).

**ARTURO
MERCANTI.**

L'IBIS SACRO E IL CANTO DEL CIGNO

Nei secoli passati, e specialmente ai tempi della civiltà greca, fiorirono e si accreditarono le più strane e fantasiose leggende intorno agli uccelli. Quelli erano tempi nei quali gli dei della mitologia, furbi e burloni come un qualsiasi capo scarico dei nostri giorni, si dilettevano ad assumere le più inverosimili forme

per soddisfare i loro capricci e per appagare le loro passioni di amore nelle quali — al pari di un qualsiasi misero mortale — perdevano la massima parte del loro tempo. Una volta Giove si trasformò in Cigno per conquistare le grazie di Leda e assunse poi anche le sembianze di un'aquila quando, dopo l'abbandono di Ebe, scese sulla terra per scegliersi un altro coppiere; e fu allora che rapì Ganimede. Secondo alcuni scrittori, Mercurio, inventore delle arti e delle leggi, assunse le sembianze dell'Ibis — Ovidio, che rimase fedele agli antichi miti, nella lotta degli dei con i giganti, nasconde Mercurio sotto le ali di un Ibis.

Presso i popoli primitivi il Falco giocoliere era ritenuto come il medico tra gli uccelli perchè portava da remoti paesi le erbe salutari per guarire gli uccelli infermi. L'aquila era considerata come l'uccello di Giove, per le prodigiose altezze che poteva raggiungere, e come messaggera degli dei. Più tardi fu presa come simbolo della Vittoria. Gli Assiri, i Persiani, i Romani ostentavano sulle loro bandiere una grande aquila con le ali spiegate. Anche nei nostri giorni questo uccello compie un ufficio simbolico e figura negli stemmi delle varie nazioni di Europa. Anzi una tra queste non si contentò di un'aquila sola e ne volle due le quali poi fecero quella miseranda fine che tutti sanno, per opera degl' Italiani, sulle rive del Piave!

I Mongoli pagavano un occhio le timoniere e le remiganti delle grandi aquile e le adoperavano per le frecce e per offrirle in dono agli dei. Da ciò la venerazione di cui quei nomadi circondavano il temuto rapace.

Presso gl' Indiani dell' America Settentrionale le penne di aquila sono gli emblemi di gloriose gesta; per ogni nemico ucciso in combattimento hanno il dritto d'aggiungerne una agli ornamenti del loro capo. Gli indiani che



L'IBIS SACRO.

rubano un cavallo — ritenuto il gesto più glorioso e più nobile — si adornano di una penna tinta col cinabro e portante un sonaglio tolto dalla coda di un crotalo!

Con le penne fissate verticalmente in una striscia di panno rosso se ne fanno un vistoso ornamento del capo che gl' Indiani Mandan chiamano *Mahesi-acub-aska*.

Essi non lo portano che nelle grandi occasioni e nei giorni di battaglia e non lo permettono che ai guerrieri più valorosi della tribù.

Nessuno prima del 1800 aveva mai udito parlare di un uccello che vive nel buio e nel mistero delle grandi caverne. La scoperta fu fatta dal celebre naturalista Humboldt nel 1799, durante le sue escursioni nell' America centrale in una leggendaria grotta dovuta all' opera di erosione delle acque sotterranee, di una profondità mai esplorata, dalla quale scaturisce un rumoroso torrente, detta la caverna di Caripe. Egli trovò colà un nuovo uccello conosciuto soltanto dagli indigeni, chiamato il Guacharo, avente i medesimi costumi del Succiapapre. Quella misteriosa caverna era popolata, fin nei più remoti meandri, da decine di migliaia di tali uccelli, i quali, con i loro movimenti vertiginosi e le loro grida indescrivibili, offrivano uno spettacolo impressionante e pauroso.

Gl' Indiani ignoravano la profondità di quella caverna, ma conoscevano i suoi abitatori dai quali traevano un prodotto pel condimento dei loro cibi.

Ogni anno, nei primi giorni dell'estate, gli Indiani, muniti di lunghe pertiche, andavano nella grotta del Guacharo e vi distruggevano i nidi. I poveri animaletti venivano uccisi a migliaia, e, mentre i devastatori compivano la loro opera crudele, gli uccelli adulti volavano disperatamente intorno alle loro teste come per supplicarli di risparmiare l'innocente prole. Ma essi non se ne commovevano e raddoppiavano i loro sforzi per compiere l'eccidio. Di mano in mano che cascavano, gli uccelli venivano sventrati e spogliati del grosso strato di grasso accumulato sotto la pelle del ventre, grasso che formava nella parte posteriore come una specie di tumore pendente tra le gambe

dell'uccello. Con questo grasso gli Indiani preparavano un olio che veniva usato in luogo di quello di olivo.

All'epoca del raccolto del grasso gli Indiani di Caripe erigevano apposite capanne per la preparazione del loro olio.

Humboldt riferisce che la grotta di Caripe per gli Indiani è un luogo solennemente misterioso, mai rallegrato dal sole o zis, nè dalla luna o *nuna* dove si ricoverano le anime dei loro antenati. Andare fra i Guacharos equivale per loro raggiungere i padri, cioè la morte. Gli stregoni del luogo usano fare i loro scongiuri e le loro stregonerie all'ingresso della caverna, e là sogliono invocare il capo degli spiriti maligni *Ivorokiano*.

Gli indiani visitano ogni anno la grotta di Caripe, ma si guardano bene dal sorpassare un certo limite che è là dove la grotta si divide in tanti rami sinistri e tenebrosi e dove maggiormente tumultua la massa dei Guacharos.

Essi guardano al di là di quel limite con indescrivibile terrore. Malgrado le vive insistenze fatte da Humboldt e dai frati del convento di Caripe che lo accompagnavano, nessun indiano volle avanzare di un passo nelle viscere della caverna e Humboldt non poté quindi ispezionare completamente, come era suo desiderio, quella misteriosa dimora.

Un uccello sul conto del quale in passato sono corse le più mirabolanti leggende è la *Anas nigra* (palmipede) detta Macrosera. E' un'anatra dal piumaggio completamente nero, che passa tutto il suo tempo correndo sulle onde come fanno le Procellarie.

Comparisce in ottobre sulle rive del Medi-

terraneo e in quel mese branchi sterminati popolano gli stagni e i piccoli seni marittimi della Francia.

Negli anni passati, specialmente in Piccardia, le si dava una caccia spietata e se ne faceva un vero eccidio. In alcune località la caccia alla Macrosera era tale un avvenimento straordinario che si formavano comitive di quattro o cinquecento cacciatori per andare a distruggere questi innocenti volatili. La carne della Macrosera non fu mai stimata buona perchè dura e di sa-



PER OGNI NEMICO UCCISO NE AGGIUNGONO UNA...

pore di fango. Però si poteva mangiare in quaresima come il pesce perchè su essa non vigevano le limitazioni ecclesiastiche, e ciò per le seguenti strane considerazioni.

I Concili del secolo duodecimo permisero ai laici, come ai religiosi, di mangiare Macrosera in quaresima perchè si ammetteva allora generalmente, riferendosi a certe argomentazioni di Aristotile, che questi uccelli nascessero non da un uovo ma... da vegetali.

Gli scienziati del Medio Evo e del Rinascimento vedevano ogni anno comparire questi uccelli; ma non ne conoscevano nè i nidi, nè le uova e attribuivano loro modi di riproduzione del tutto fantastici. Alcuni, riscontrando una certa apparenza di piume nei tentacoli cigliati del mollusco chiamato *Anatifa*, pretendevano che la conchiglia di questo animale si mutasse in Macrosera. Altri credevano che gli uccelli nascessero dal legno di larice imputridito e rimasto a galla per molto tempo nel mare; oppure dai funghi e dai muschi marini che sorgono sugli avanzi delle navi.

Alcuni arrivarono a sostenere che in Inghilterra, e particolarmente nelle Isole Orcadi, esistesse un albero le cui frutta, quando cadevano



GUACHARO.

in mare, si mutassero in un uccello, il quale, per rammentare la sua origine, veniva chiamato *Anser arboreus* e che si credeva dovesse essere la Macrosa. I naturalisti di allora si erano fissati in quelle idee stravagantissime, semplicemente perchè Aristotile credeva alla generazione spontanea di parecchi animali; per esempio ammetteva che i topi nascessero dall'impultrimento dei vegetali e che le api si sprigionassero dal corpo morto di un bue...

Papa Innocenzo III, che era persona colta e dotata di grande rettitudine, volle porre fine a tutte queste favole e proibì l'uso di questa selvaggina durante la quaresima; ma nessuno, nè nei monasteri, nè nei castelli, nè nelle osterie, prese sul serio la proibizione del Sommo Pontefice. Frattanto, un navigante olandese, certo Gerardo Veer, trovò in un suo viaggio nel nord dell'Europa, uova di Macrose. Le portò con sé, le fece covare da una gallina e ne vide nascere uccelli simili in tutto alle Macrose. Egli quindi si affrettò ad annunziare che questi uccelli nidificavano nella Groenlandia e che era questa la ragione per la quale non si conoscevano le loro uova nei nostri paesi.

Tale scoperta però non fu accolta con molta soddisfazione da coloro che erano abituati a mangiare la Macrosa in quaresima, e si cercò con ogni mezzo di mettere in dubbio le asserzioni del Veer. Si sostenne e si dimostrò con le più sottili argomentazioni che le piume della Macrosa erano di natura diversa da quella degli altri uccelli e che il suo grasso aveva, come quello dei pesci, la proprietà di non rapprendersi e così il permesso dei Concili rimase in vigore e la proibizione del Papa passò nel dimenticatoio...

E siccome l'appetito viene mangiando, si volle di poi estendere la favola della Macrosa anche ad altri uccelli di palude, come l'Oca e il Colombaccio, le cui carni, naturalmente superiori a quelle della prima, solleticavano il palato dei buongustai i quali desideravano di mettere così sempre meglio d'accordo la gola con la religione...

Ma quale leggenda è più antica e più interessante di quella dell'*Ibis Sacro*?

L'*Ibis* sacro è noto dalla più remota antichità; appartiene all'ordine della Gralle ed ha come carattere distintivo la testa e il collo nudi ricoperti da una pelle nera e morbida come il velluto, l'occhio rosso carminio ed il becco

nero. Comparisce nella Nubia meridionale come annunziatore della crescita del Nilo.

Gli Egiziani dei tempi dei Faraoni innalzarono alla divinità l'*Ibis* perchè lo ritenevano quale messo del vecchio Dio che annunziava per di lui mezzo l'abbondanza e la prosperità per tutto il popolo. Fu non solo santificato, ma si volle impedire che la sua mortale spoglia fosse abbandonata alla putrefazione, affinché durasse per migliaia di anni.

Il cadavere di questi uccelli, come quello dell'uomo, veniva imbalsamato con ogni cura e religiosamente conservato. Come sul sepolcro racchiudente la mummia del Re si innalzò

un monumento, anche per questi uccelli si dedicò come mausoleo una delle piramidi, quella cioè che viene detta del *Sakakra*. Colà difatti si trovano a migliaia le mummie rinchiusi a strati o ammonticchiate in numerose camere.

Cicerone, parlando della venerazione di cui era oggetto l'*Ibis*, osserva che gli Egiziani accordavano questo onore a quegli animali che procuravano loro qualche vantaggio. Giovenale invece si scaglia contro gli Egiziani per questa stupida idolatria.

Erodoto racconta che l'*Ibis* spiava i draghi, i serpenti volanti ed altri esseri malefici dell'Egitto e li uccideva allo sbocco delle valli. Difatti Giuseppe, lo storico, riferisce che Mosè, trovandosi

in campo contro gli Etiopi, portava con sé in gabbie degli *Ibis* per opporli ai serpenti.

Plinio nella sua storia naturale conferma che gli Egiziani, all'apparire dei serpenti, invocavano religiosamente l'*Ibis* e aggiunge che a questo uccello si deve la scoperta del... clistere pur facendo constatare che non sono queste tutte le cose che l'uomo ha imparato dagli animali...

Anche Plutarco si occupa della stessa scoperta e afferma che l'*Ibis* non impiega per clisteri che... acqua salata!

Secondo Pieraus il basilisco proviene dall'uovo dell'*Ibis* il quale è formato dal veleno di tutti i serpenti distrutti dall'*Ibis* stesso, e che un cocodrillo o un serpente, toccato da una penna di *Ibis*, rimane per incanto immobile, oppure ucciso.

Democrito e Filone aggiungono che la vita di questo divino uccello è straordinariamente lunga, e riferiscono la testimonianza dei sacerdoti di Hermopoli i quali avevano mostrato un *Ibis* così vecchio che non poteva più morire!

Il cibo dell'*Ibis* — dicono essi più oltre — consiste in serpenti e in animali striscianti, ai



MACROSA.

quali fa la più accanita guerra e che uccide anche quando è già sazio.

In conclusione quale era la ragione per la quale gli Egiziani veneravano l'Ibis? Perché uccideva i serpenti e tutti gli altri animali malefici, oppure perchè compariva come nunzio divino al tempo della crescita del Nilo? Probabilmente per l'una e per l'altra ragione e forse anche per la grazia, la mitezza e la intelligenza del grazioso uccello.

Il bianco Cigno della palude ha anch'esso la sua leggenda piena di mistero e di poesia. Esso è uno dei più superbi rappresentanti dell'ordine dei Palmipedi, vive nelle zone temperate, nei grandi laghi di acqua dolce e nelle paludi ricche di acqua. Bello ed elegante nelle forme e nelle movenze, ma orgoglioso e maligno verso gli altri uccelli, è smanioso di predominare sugli altri ed è crudele e perfido verso i deboli.

I coniugi di una coppia di Cigni sono ammirabili per la fedeltà reciproca che si portano per tutta la vita. Si manifestano continuamente la loro tenerezza baciandosi col becco e avvinghiandosi scambievolmente con il lungo collo.

Il cigno selvatico si distingue per la voce sonora e relativamente armoniosa, la quale dagli Irlandesi fu paragonata a quella di una tromba o di un violino.

Il grido ordinario del cigno è un caratteristico *killkii*, e quello di richiamo un flebile e metallico *ang*. Questi due suoni, uditi da vicino, non hanno niente di speciale, ma diventano graditi e melanconici, come rintocchi di

un campanello di argento o come gemiti di violino, se provengono da lungi e sono emessi simultaneamente da un gran numero di cigni.

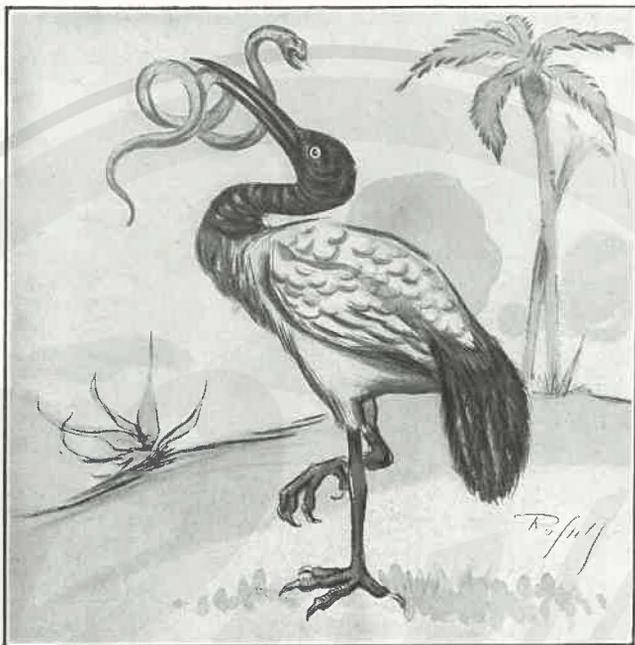
Spettacolo magnifico è il passaggio di un branco di cigni che attraversa l'aria volando. Si ode come una musica di misteriosa fisarmonica che, dapprima lieve e flebile, raggiunge la più alta intensità e poi si spegne in lontananza.

A. Von Hommer che udì il canto del cigno selvatico, ne ebbe la più bella impressione. Egli dice che otto o dieci di questi uccelli erano posati sul lago ed emettevano forti e graditi suoni. Effettivamente non vi era melodia in quel

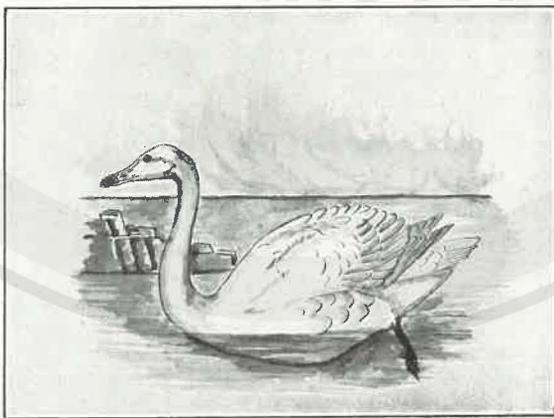
canto, giacchè si trattava di singole note prolungate; però siccome le une erano più basse, le altre più alte, facevano un tutto armonioso, e, malgrado la grande distanza, il suono giungeva distintamente alle orecchie dell'osservatore.

Schilling conferma che il cigno selvatico rapisce l'osservatore per le forti, variate e belle note della sua voce, che esso fa udire continuamente in ogni occasione, come richiamo, come grido d'allarme, e quando sta riunito in branchi, a quanto pare, per gara, o per puro diletto. Questi suoni ora si paragonerebbero a quelli di una campana, ora a quelli di un istrumento da fiato, ma non sono precisamente nè l'uno, nè l'altro, anzi li superano per molti rispetti, non foss'altro perchè prodotti da esseri viventi e riescono perciò più accetti ai nostri sensi di qualunque suono di un metallo.

Sorprende e commuove l'osservatore il fatto che il Cigno, anche quando si trova agli estre-



IBIS SACRO CHE LOTTA COL SERPENTE.



IL CIGNO.

mi della vita, emette senza posa la sua languida voce piena di tristezza e di malinconia. Anche Arman riferisce che i lamenti del Cigno quando è ferito si mutano in una specie di canto che viene in vario modo celebrato nei canti popolari russi.

Questo singolare canto diede origine alla tradizione del *Canto del Cigno*, ritenuto già come una poetica espressione. Esso infatti sovente è il canto funebre di questi belli animali, poichè fino agli estremi fanno udi- re la loro melanconica e languida voce.

La tradizione del Canto del Cigno si può quindi ricondurre al suo vero valore: essa riposa sopra un fatto reale, ma fu trasformata in leggenda dalla poesia.

Il Cigno morente non canta in modo particolare; ma il suo estremo rantolo, armonioso e melanconico come un accorato e nostalgico rimpianto alla vita che sfugge, non è diverso dal canto emesso in tutti gli altri momenti della sua esistenza.

La leggenda poté affermarsi nell'anima dei poeti e dei sentimentali unicamente perchè il Cigno è il solo animale che muore cantando e salutando la vita eterna.



Nel laghetto di un magnifico parco presso Monaco di Baviera era tenuta da lunghi anni una magnifica coppia di Cigni che formava il diletto e l'ammirazione dei visitatori i quali rimanevano incantati, più che per le loro belle forme, per l'affettuosa intimità che sempre regnava tra i due uccelli. Nuotavano insieme e insieme raccoglievano il cibo nel fondo del laghetto, come uniti uscivano sulla spiaggia per

passeggiare sulla ghiaia. Al grido di richiamo dell'uno, rispondeva il grido tenero e sollecito dell'altro. Erano come due sposini innamorati che si manifestavano il loro amore baciandosi col becco ed intrecciando insieme il lungo collo in unica spirale.

Un giorno uno dei Cigni inseguì un ragazzo che lo aveva provocato, e, con la bocca dilatata, minacciava di morderlo. Il ragazzo, spaventato, roteò un bastoncino che aveva nelle mani, colpendo alla testa il cigno che cadde come tramortito; ma presto si riebbe e si gettò nel lago accolto con trepide carezze dalla compagna.

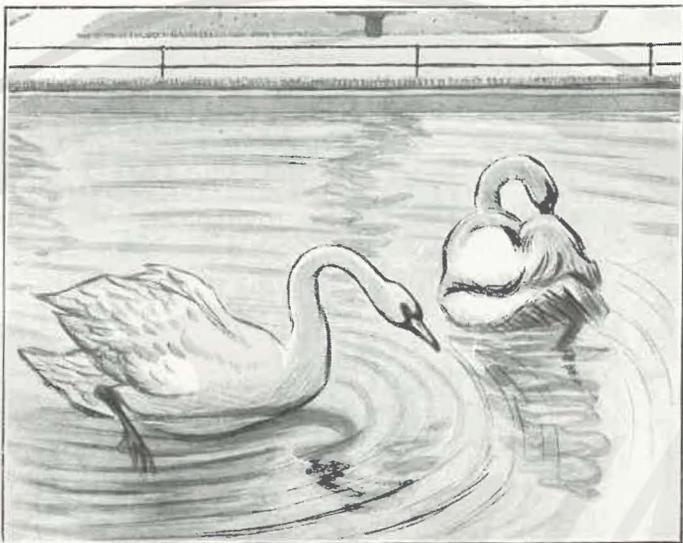
Durante la notte, a più riprese, s'intese il *Canto del Cigno* echeggiare dolcemente in tutta la contrada. Erano squilli di tromba, gemiti di violino, trilli di flauto, che infondevano un profondo senso di malinconia. L'indomani uno dei cigni fu trovato morto e l'altro era scomparso.

Nell'autunno successivo, quando nessuno più pensava al doloroso episodio suddetto, una notte s'intesero ripetere le stesse note flebili e accorate come gemiti angosciosi di un'anima dolorante. Il custode subito accorso trovò sulla spiaggia un cigno che da una targhetta che portava legata al tarso riconobbe per quello scomparso così misteriosamente l'anno prima.

Fu una festa e una gioia per tutti. Ma il mattino seguente, dopo una notte di voci e di suoni squisitamente armoniosi e nostalgici, simili a musica di oboe lontano, il povero cigno, tornato per rievocare il compagno perduto, fu trovato morto sul lago.

Un dramma di disperato amore che nessuno potrà mai penetrare!...

D. DE FONZO.



NUOTAVANO INSIEME E INSIEME RACCOGLIEVANO IL CIBO...



CIGNO NERO.