

« LA LINEA DELL'ARCIDUCA » SINGOLARE ROMANZO DI BARTOLINI

Una ferrovia incompiuta è la metafora della Storia

La vicenda di una linea ferroviaria sempre progettata e mai portata a termine malgrado l'alternarsi dei regimi - Fantasia e documentazione

Elio Bartolini è scrittore troppo particolare perché conosca un successo del grosso pubblico, dei duecentomila lettori; e anche il suo precedente romanzo, *Pontificale in San Marco*, selezionato al Campiello del 1978, dunque sollecitato da un premio prestigioso, ci informa che il suo lavoro è poco seguito dalla massa dei lettori, mentre al contrario trova sempre riscontri critici di un certo rilievo. E ciò è dovuto alla qualità della sua pagina, della sua invenzione, spesso ardua e di sottile influenza filologica, che torna preziosa quando egli si abbandona a una sorta di fantasia ricostruttiva attraverso la documentazione.

E ciò che Bartolini ci narra nel suo recente romanzo, *La linea dell'Arciduca* (edito da Rusconi) è forse, in sintesi, felice posizione di uno scrittore che tenta con un'operazione letteraria eccentrica di dare forma al passato stilando un giudizio sul presente.

L'occasione Bartolini la ritrova nella costruzione di una ferrovia, progettata fin dai tempi di Napoleone, quando le truppe dell'arciduca Carlo D'Asburgo vengono sconfitte in una memorabile battaglia: il progetto, tuttavia, resta tale; e la ferrovia che doveva attraversare la provincia friulana, in zona Grave del Tagliamento, si ferma, per somma d'inefficienze e di tergiversazioni, dentro cui non solo si possono rinvenire le disfunzioni di un governo o di un potere, ma anche di una storia che ha momenti d'inversione e di rallentamento, proprio come la vita dell'uomo, spesso

mai arricchita da slanci in avanti, da utopie liberatrici, costretta spesso nelle remore di un passato frustrante e negatore. Un progetto che resta — come dice Bartolini — allo stato di abbozzo, attraverso il succedersi di regnanti, di governatori, di casati e di regimi; la zona è dunque non tanto negletta per costituzione fisica, ma per volontà dei regnanti e potenti, che tutti affrontano il progetto di costruire, ma se ne distaccano con grandi equilibrismi strategici.

Per dimostrare questo Bartolini dunque non crea solo intorno all'avvenimento, sempre rimandato, personaggi, eventi, fatti e figure, ma inventa una «storia seconda» che è quella risulante dalla citazione storica, una vicenda che rimanda a se stessa, come il progetto a un nuovo e occasionale progettista, sia esso dello Stato maggiore austriaco, o del Genio Civile in regime fascista o dei

Ministeri democristiani.

E c'è in questo passaggio di consegne un che di ironico, di assurdo e di grottesco, emarginato da Bartolini con i continui riferimenti alla documentazione che esibisce a più riprese, o in quella funzione che hanno in questo romanzo le parentesi, le sigle, i segni dunque di una burocrazia che prolifera su formule vuote e insignificanti, o su un cerimoniale verbale che ha la potenza dell'intoccabilità venata di esorcismo.

E' chiaro, comunque, che in questa metafora della ferrovia sempre in costruzione, Bartolini cela il suo disgusto per l'inetitudine, per l'inefficienza, ma anche la nostalgia per la vita passata, anch'essa sempre in cantiere, in progettazione, spinta verso il futuro a lacerare spazi e dimensionni anguste, per entrare nel vivo di una «creazione» che porti i segni dell'uomo, finalmente liberato da errori, da inciampi, da irrigidimenti sterili. E tuttavia il romanzo si chiude su un deserto di neve, con un aereo che perde quota, un cacciatore che si accuccia dentro l'erba in attesa di uccelli di passo, una carogna di un asino, il silenzio della natura che in quel punto ha fatto crescere erba marcia sulle scarpate e sui terrapieni della ferrovia interrotta: figurazione quanto mai indicativa del deserto in cui ogni progetto umano si leva, si eclissa e si agguista nel perenne trascorrere dei giorni.

Giancarlo Pandini

ELIO BARTOLINI, «La linea dell'Arciduca», Rusconi, Milano, pp. 194, L. 6.500.