

Il nuovo romanzo di Elio Bartolini

La ferrovia fantasma

La linea dell'Arciduca (Rusconi) è una ferrovia che non viene mai ultimata. E' progettata nella Bassa friulana, nelle vicinanze del Tagliamento, dove la natura è dominata da risorgive, acquitrini, «grave» e ramoni di fiume, ossia nel paesaggio che è caro a Bartolini perché è il suo: nel punto in cui l'arciduca Carlo di Asburgo viene sconfitto con il suo esercito dalle truppe napoleoniche il 16 marzo 1797.

Tecnici e operai austriaci, quando ancora il Friuli appartiene all'Austria, ne vanno segnando il tracciato con paline colorate di rosso. Però lo fanno invano perché quelle terre poco dopo cambiano padrone. Più tardi sono i genieri sabaudi a riprendere il progetto, a mobilitare uomini e materiali per costruire il terrapieno su cui dovrebbe sorgere la ferrovia. A lungo si parla di stazioni, passaggi a livello, caselli, traversine ferroviarie, che tuttavia non servono perché il progetto continua a restare tale. Poi viene la volta dei fascisti. Accade nel 1934, all'epoca dell'assassinio di Dollfuss quando, nelle vicinanze del confine austriaco, la ferrovia potrebbe servire anche per scopi militari. Infine la costruzione sembra riprendere slancio nel secondo dopoguerra, pochi anni fa, mentre nella zona avvengono manovre militari della Nato, con lancio di missili a breve gittata. Ma allora la ferro-

via già superata dall'autostrada (quella sì, costruita per davvero), e appare qualcosa di inutile e di superfluo. Nel «finale» il ponte sul Tagliamento, rimasto a metà, e il terrapieno che corre dentro le terre e la vita dei contadini friulani, sono inquadrati e descritti nel gelo e nello squalore di un inverno, che suggerisce un clima di cataclisma già avvenuto, cui i missili avevano paurosamente alluso.

La ferrovia fantasma è dunque una vasta metafora sulla storia. E' l'immagine di un pessimismo storico che era già affiorato in un libro precedente di Bartolini, *Chi abita la villa*. In quello, anzi, pareva che la storia fosse già finita, si fosse rattrappita e sclerotizzata nella figura di una anonima vecchia, che si muoveva dentro i saloni e le barchesse di una immensa villa in rovina. In *La linea dell'Arciduca*, nelle vene della storia sembra esserci ancora un po' di sangue, ed essa pare riacquistare dei sussulti di stracca vitalità. Tuttavia dalla metafora dello scrittore friulano si ricava l'impressione di un eterno naufragio, di uno sfacelo senza fine. L'impresa della costruzione finisce col perdere via via ogni significato. Lo sbadiglio della ripetizione e dell'inutilità dilata continuamente ed irresistibilmente le mascelle della storia. Essa procede eternamente lungo le diret-

trici della degradazione, della retorica, della sceneggiata teatrale. A volte esplodono all'interno di essa i cupi incendi della guerra vera. Accade nelle prime pagine del romanzo, o nelle sequenze fangose e piovose della ritirata di Caporetto, in cui un soldato stanco, allo stremo delle forze, viene freddato da un ufficiale perché si rifiuta di proseguire. Non vuol sapere di seguire a rappresentare la farsa tragica che la storia gli impone. Come Ivan Karamazov, egli «restituisce il suo biglietto da visita». Ma sui tetri palcoscenici della storia un gesto siffatto significa la morte.

A volte, lo sgangherato carrozzone degli eventi pare invece infilare la strada della finzione totale. Quando entra in scena il missile americano Honest John, si parla di silos posticci, di case costruite di tela dipinta e di legno compensato.

Non vorrei però che, da quanto ho detto, il lettore si fosse fatta un'immagine falsata di questo libro. La ferrovia di Bartolini non ha la suggestione epico-metafisica della Muraglia cinese di un famoso racconto di Kafka *Beim Bau der Chinesischen Mauer*, essa pure una costruzione mai finita, anche essa paurosamente inutile. Bartolini è volutamente antiepoico; usa un tipo di prosa impassibile, anche se elaboratissima, preziosa ed elegante, che serba in sé il ricordo di quella del «roman nouveau» cui sia *Chi abita la villa*, che *La linea dell'Arciduca* chiaramente si richiamano.

La ferrovia non è rappresentata come un simbolo grandioso; è piuttosto analizzata con realismo minuto, con un senso acuto e nitido del particolare. Bartolini ha infatti il gusto del reale, visto con la lente d'ingrandimento.

A me pare che Bartolini sia soprattutto uno scrittore compositore, fornito del gusto di costruire i suoi libri come fossero mosaici. Usa tasselli di vario tipo: citazioni di storici, di documenti, di progetti, di inventari. Anche le storie raccontate, che si annodano alle vicende della ferrovia incompiuta, sono tasselli, o meglio brandelli dai contorni limati, sfumati, indefiniti. Usando la tecnica narrativa dell'«école du regard», Bartolini le descrive con un massimo di precisione realistica insieme ad un massimo di aleatorietà.

Allo stesso modo Bartolini non vuole darci l'idea del fluire di due secoli di storia della provincia friulana. Piuttosto si limita a costruire il suo quadro composito con brani di scene che avvengono nelle varie epoche. Essi, per lo più, sono visti come da fuori, da lontano, o da un campo visivo molto limitato, per cui l'autore su fatti e persone sembra avere le stesse incertezze di chi legge.

Carlo Scaron