

I.

Anche se è stato un sonno breve, come questo di mezz'ora, dopo bisogna ricominciare tutto da capo. Sono procedure normali della continuità, e seduto in treno posso farle con delicatezza. Ho cominciato solo ascoltando: siamo fermi, ma non in una stazione, c'è troppo silenzio; e d'altra parte sembra una sosta troppo rassegnata perché si tratti di un segnale chiuso.

Ho aperto gli occhi, e forse non ero pronto. Il militare di mezza età, al quale avevo prestato il giornale prima di addormentarmi, dice sorridendo: «Si è rotto il treno». Si alza, prende il berretto e l'impermeabile dalla retina e una sua cartella di cuoio; poi si affaccia al finestrino e fa un cenno definitivo: «È meglio andare a piedi».

Anch'io guardo fuori ma è difficile rendersi conto: siamo tra le rocce e il mare, in pieno paesaggio. Lui si gira sulla porta dello scompartimento, si aggiusta l'impermeabile tirando giù la divisa. Dice: «Manca solo un chilometro alla stazione, dopo la curva. Se aspettiamo che salgano da Trieste per il traino ci vorrà un'ora». Saluta, senza uscire. Sono appena all'inizio, e la disponibilità è ancora un'intenzione che non dovrei tradire subito. Così ho raccolto le mie cose e l'ho seguito.

Quando abbiamo superato il locomotore lui ha parlato con i macchinisti. Si sono detti cose tecniche, toccavano la motrice bloccata; guardavano in aria i fili e ridevano. La mattina è limpidissima, quasi primaverile; o forse è il mio stare qui, inspiegabile e leggero. Vorrei regolare il passo sulla cadenza delle traversine, ma ci manca sempre qualche centimetro e ogni tanto devo farne uno raddoppiato. Velocemente anche, perché l'ufficiale va abbastanza svelto.

Mi ha spiegato nei dettagli il guasto del treno. Presto parliamo di linea e di tensione, di raggi di curva, di percentuali di pendenza; o meglio, lui parla con proprietà e naturalezza, e io mi sforzo di limitare il mio linguaggio fatto di «su» e di «giú». Scendiamo: lui col corpo all'indietro, dondolando la cartella, io con le mani in tasca. Ha domandato: «Vede la prospettiva?» Vedevo la città per la prima volta, il golfo e le montagne, il faro, il castello, le case al di qua e al di là, e certo pensavo che doveva farmi un qualche effetto. Si è messo a ridere, lui parlava dei binari: qui sono paralleli, saldamente, poi a punta di freccia, sempre di piú fino alla stazione. Dice: «Pensi che facciamo un mucchio di calcoli per la prospettiva, per riprodurre un difetto della vista». Ci ho pensato ma non sapevo cosa rispondere, e cosí siamo andati avanti in silenzio.

Adesso sento la mancanza del caffè, anzi della colazione vera e propria. Abbiamo visto la «marmotta» avvicinarsi, andava verso il treno, sempre piú grande; l'abbiamo vista staccarsi dalla stazione, dopo si è sentito il rumore del diesel.

I segnali ferroviari sono visibili solo a distanza; da vicino si attenuano, da sotto sembrano spenti. Anche di questo l'ufficiale ha spiegato le ragioni. Dopo un po' gli ho domandato se è vero che nei ponti si progetta anche un punto in cui minarli. Lui si è fermato; per la prima volta è teso. L'ho tranquillizzato, come togliendo una nuvola dal panorama. Riprende a camminare, dice: «Sono previste alcune camere di scoppio, dove l'appoggio è massimo». Però non è ancora convinto, e mi ha domandato perché volevo saperlo. Ho detto che mi sembrava una buona dimensione del lavoro, semplicemente: pensano una cosa e la realizzano in tutto, compreso il posto adatto per distruggerla col minimo sforzo. Lui dice: «È una buona pratica, ma di queste camere di scoppio non se ne fanno più tante. Adesso la guerra non prevede ritirate così modeste, con i ponti tagliati alle spalle».

Ormai siamo in piano, quasi in città. Nell'ultimo tratto ho evitato un paio di domande indirette sul perché vengo qui. Non vorrei parlarne e in fondo non sono nemmeno arrivato. Invece i ponti sembra che lo interessino, e anch'io non ho mai modo di discuterne. Ho raccontato che avevo visto montarne uno in cemento armato, sull'autostrada. Era un pianale prefabbricato, appoggiato sui piloni. Era più lungo degli incastri, sembrava che non ci stesse, era impensabile che avessero sbagliato le misure. Dai quattro angoli della piattaforma venivano fuori dei cavi di acciaio, li hanno serrati ai martinetti e poi hanno cominciato a tirare. Tiravano lentamente, con molte grida. Il

cemento prima si è compresso poi si è dilatato, alla fine c'è stato uno schianto secco, un boato nella valle e il ponte è andato a posto. All'ufficiale non ho detto che era stato un momento di assoluta simultaneità, in cui tutto appariva compresente.

Anche questa volta lui si è fermato, ha infilato la cartella sotto il braccio, perimetrava con le mani molte parti di cielo, diceva spesso «vede...»; ha distinto vari tipi di cemento, di campate, di martinetti, di portata. Ha domandato se avevo capito. Ho detto «Sì», però nell'ultima parte mi sono distratto; guardavo lui fermo tra i binari, e gli ero grato.

Scavalchiamo gli ultimi scambi, scegliamo una pensilina centrale. Ho immaginato spesso queste visite e probabilmente ogni cosa sarà diversa; forse lo è già nell'essere arrivato a Trieste come se fossi il treno. Nell'atrio della stazione l'ufficiale si è fermato di nuovo. Si è tolto il cappello, lisciandosi i capelli. Ha detto: «C'è qualcos'altro che vuole sapere sui ponti?» Ho risposto di no, sorridendo. Però potrebbe indicarmi la libreria antiquaria.

Ci siamo salutati; lui è andato verso l'uscita, io verso il bar.