

F. Rosso

*Sul trenino antico e gelido
attraverso la squallida Basilicata*

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

Edizioni e data-bases digitali

sotto la direzione di Fulvio Delle Donne

F. Rosso

*Sul trenino antico e gelido
attraverso la squallida Basilicata*

1962

*Sul trenino antico e gelido attraverso la squallida
Lucania*

Metaponto, 3 febbraio.

È la cronaca di un viaggio in treno lungo uno dei molti itinerari imprevedibili che questa Italia prismatica offre ancora, un viaggio eccitante come un'avventura, spesso romantico, quasi sempre sconvolgente. Per andare da Salerno a Metaponto, dal Tirreno al Mar Jonio, c'è soltanto questa ferrovia, anzi, strada ferrata, perché l'antica definizione le conviene meglio.

Fino a Eboli, il viaggio non ha storia, i binari solcano la pingue pianura bonificata del Sele, orti immensi in cui schiere di ragazze raccolgono verdure primaticce e pascoli nei quali si crogiolano irsute bufale. Eboli è la frontiera di un mondo poco diverso da quello che consideriamo nostro; oltre, l'umanità vive in una dimensione lunare, alla quale non è facile accostarsi. Prima di mettermi in treno avevo visitato alcuni paesi del Cilento ed ero andato a Rufrano, villaggio adottato dalla Fao per studiare come si comportano le popolazioni che non hanno mai assaggiato carne, uova, pesce, verdura e frutta fresca; con le calorie offerte dalle Nazioni Unite, i rufranesi, mi dicono, hanno acquistato sorprendente vigoria fisica e mentale.

Poi sono andato a Palomonte, a Laviano, a Castelnuovo di Conza, a Contursi; grossi borghi sperduti tra i monti che non sono protetti dalla Fao.

Dire che sono poveri non significa nulla, ci sono aspetti dell'esistenza più tragici della povertà, l'isolamento e la solitudine avviliscono fino all'abbiezione dell'ignoranza

quasi animalesca. C'è questo treno che da Eboli arriva a Potenza, e da qui a Metaponto, ma che se ne fanno gli uomini di queste zone se il villaggio più vicino alla stazione dista sette chilometri? Il treno passa ogni giorno, ma quasi vuoto perché, oltre tutto, costa caro. Era vuoto anche la mattina in cui ci sono salito io, ed era aspro come un frigorifero per quel gelo sceso dalla Siberia a intirizzire il Meridione. È un treno antico, due carrozze con tanti sportelli che, per gli scarsi viaggiatori, non sbatacchiano alle stazioni col giocondo fragore degli arrivi e delle partenze.

Per un poco mi lasciai soggiogare dal paesaggio, talvolta disteso in lente ondulazione cretose, più spesso aggrovigliato in stretti canali di roccia levigata tra cui si insinuava il serpente glauco del Platano, fiume bizzarro e inutile perché correva alla sua foce senza lasciare ricchezza dietro di sé. Non campi irrigati, né sbarramenti per creare forza motrice, né ponti che unissero le due sponde a facilitare i contatti umani: era un fiume non diverso da quando, alle origini, incominciò a scorrere, immutato, come il paesaggio che attraversa, pietrificato in una contrastante immobilità.

Ogni tanto il treno si fermava; dal finestrino vedevo la stazione, il casotto per il ferroviere e, intorno, sempre il vuoto di quel paesaggio trafitto dal gelo. Sulla facciata della stazione c'era scritto: «Sicignano degli Alburni», ma il villaggio è nascosto dietro ai colli undici chilometri più in là. San Gregorio è a diciassette chilometri, Salvitelli a dieci, Ponte San Cono a dodici.

Mentre il treno correva, mi tornavano dal fondo della memoria le favolose vaporiere e mi veniva di recitare

frantumi di versi patetici stranamente conservati nel ricordo, dedicati dal Prati, se non sbaglio, ai treni primitivi. «Borghi sorvola, camposanti e aiuole, e quelle ville solitarie e care...». Il treno che allaccia il Tirreno al Mar Jonio non sorvola nulla, passa senza echi in un mondo vuoto anche se abitato. Mi stancai di guardare le montagne sterpose, i pochi campi di grano e gli oliveti fra cui non c'era la macchia bianca di una casa, e andai a conversare con i pochi viaggiatori che si erano riuniti nell'angolo di una carrozza, quasi a riscaldarsi con la reciproca vicinanza. Mi dissero che da queste parti gli agricoltori non abitano sul fondo, ma nei villaggi, e talvolta impiegano sei ore per andare e tornare dai campi.

C'era un uomo di pelo biondo, chiari occhi normanni, che discorreva in fitto gergo della *sulla*, che aveva comperato al consorzio agrario di Eboli. Credo che fosse soia, ma non siamo riusciti ad intenderci; Vincenzo Forlenza parlava soltanto il suo dialetto. Sarebbe sceso a Bella Muro, e avrebbe fatto dieci chilometri di strada a piedi gravato dai venti chili di *sulla*. «Perché non prende la corriera?» gli domandai. «Le gambe non costano nulla», rispose, e raccontò che s'era costruita una casetta con il contributo dell'Ente riforma, ma aveva dovuto costruirla sul fondo assegnatogli, a quattro chilometri dal paese. «Così i miei due figli non possono andare a scuola, e resteranno bestie come il padre analfabeta», disse. «Se trovo qualcuno disposto, gli vendo tutto e me ne vado in città per dare un avvenire ai figli».

Si era formato tra noi un circolo di intimità, mi pareva di viaggiare su un'arcaica diligenza, fra compagni legati da un destino identico. E quel treno era poco più di una diligenza, anche per quello che dirò poi. Si

era unito al circolo anche il controllore e dopo che Vincenzo Forlenza era sceso a Bella Muro disse in tono apodittico: «Il problema del Mezzogiorno è un problema di comunicazioni. Il duce aveva deciso di raddoppiare i binari e di elettrificare questa ferrovia, che è vitale per i contatti tra Napoli e le Puglie». «Però – rispose un viaggiatore – ha preferito inguaiarci con il Negus». «L'impero era indispensabile: ci avrebbe consentito anche il doppio binario e l'elettificazione della Eboli-Metaponto».

Il treno entrava alla stazione di Potenza Inferiore, due chilometri più in basso del capoluogo lucano, e la discussione si interruppe. C'era un'ora e mezzo di fermata, e definire diligenza lo sbatacchiante trenino non è offensivo. Un tempo, le lunghe soste erano necessarie per consentire ai cavalli di riposare, ma questo treno si era affrettato così poco a percorrere ottantadue chilometri in due ore e mezzo che proprio non aveva bisogno di ristoro. Finita la lunga sosta, ripartimmo con viaggiatori diversi e più numerosi. C'erano molti ragazzi che ritornavano ai paesi dopo le ore di lezione nelle scuole medie di Potenza, ed il dialetto lucano aveva soppiantato quello napoletano. Anche i temperamenti erano diversi, gli uomini erano rapidi nella conversazione, privi di enfasi.

Si sedette accanto a me un signore anziano che si presentò in seguito come medico condotto di un paese lucano. Avevamo abbandonato il Platano, e correvamo ora lungo le capricciose serpentine del Basento, che un tempo portava il fiato mortale della malaria fino alle sponde joniche.

Poiché era in discesa, il trenino precipitava garrulo e rompicollo seguendo le bisbetiche involuzioni della riva destra del fiume, una corsa che ci rimescolava come noci in un sacco. Anche il paesaggio era mutato; appariva più derelitto, spaccato in calanchi argillosi che pioggia e vento avevano plasmato nei secoli con la fantasia dell'orrido.

Chiazze di verde muffoso coprivano talvolta le ossa calcinate di quella terra sterile. «Fra venti giorni – disse il medico – anche quel poco di verde sarà folgorato dal sole e rimarrà soltanto arida desolazione. Un tempo c'era foresta tutto intorno: ora, come vede, non è rimasto un solo albero. E la terra va al mare con l'acqua del Basento e del Bradano. Sa che la spiaggia di Metaponto si allarga di un metro l'anno con la terra che le portano i due fiumi?».

Non lo sapevo, e il medico continuò ad istruirmi: «Era rimasto il bosco di Policoro, ma hanno distrutto anche quello per dare terra ai contadini. Hanno creduto di risolvere i problemi del Meridione con la riforma agraria, hanno speso miliardi per capire soltanto alla fine che solo l'industrializzazione può tirarci fuori dall'abisso». La valle del Basento si era allargata, e fra i colli di sterile creta dilagava ora la pianura fertile, con il grano già vigoroso fuori di terra e le case coloniche nitide nell'atmosfera serena.

Anche in Basilicata i paesi sono alti sui colli, per fuggire l'antica malaria, e lontani dalle stazioni; ma un'aria nuova, non dovuta solo alla chiarezza jonica, circolava nel paesaggio ed allietava la gente che saliva e scendeva dal treno. Arrivammo a Ferrandina, poi a Pomarico, quindi

a Pisticci, ed i tubi del metanodotto che attendevano di essere saldati davano un aspetto avveniristico all'arcaico mondo agreste.

Forse il medico aveva ragione quando affermava che la riforma agraria non è sufficiente a placare la fame di lavoro di tanti uomini, ma è un innegabile coefficiente di integrazione economica nello sviluppo di queste zone dopo la scoperta dei giacimenti di metano. Il treno proseguiva la sua corsa in un mondo assai diverso da quello che mi ero lasciato alle spalle; da Eboli fin oltre Potenza avevo parlato con gente avvilita, senza avvenire, già delusa prima di incominciare; qui, la speranza ragionevole rischiarava prospettive di lavoro fecondo.

Dopo tanto correre lungo le sponde capricciose del Basento arrivammo infine alla stazione di Metaponto. Ricordo questi luoghi quali li vidi la prima volta sei anni addietro. Allora, Metaponto era uno scalo contrassegnato con il numero 25 e intorno non c'era nulla, il solo edificio visibile nella sterminata pianura erano quindici colonne doriche del tempio di Pitagora rimaste come scheletri fra i miasmi della malaria: oggi le cerco invano, una selva di eucalipti le cela allo sguardo. Sei anni addietro sarei rimasto con le valigie ai piedi, angosciato dal problema di trovare un letto: ora c'è il lido a meno di un chilometro, con una invidiabile attrezzatura alberghiera. L'avvio a questo viaggio era stato malinconico, ma la conclusione nella esaltante luce jonica dissipava le tristezze: verrà pure il giorno in cui Eboli non segnerà più il confine tra speranza e disperazione.