



# René Barjavel



# sfacelo



are Saint-Charles. Le long des murs, derrière des parois transparentes, coulaient des rideaux d'eau sombre et glacée. Des vibrions corpusculaires entretenaient dans la salle des parfums a re pour atteindre la capitale. Il avait bien le temps. En face de lui, la caissière, les yeux mi-clos, poursuivait son rêve. Sur chaque table, un robinet, un cadran semblable à celui de l'anci caisses vides, elles n'encaissaient plus rien. Elles ne parlaient pas. Elles bougeaient peu. Elles n'avaient rien à faire. Elles étaient présentes. Elles engrasaient. Celle que regardait François perpétuelle. Les chiffres lumineux touchaient ses cheveux d'un reflet vert d'eau, et rappelaient aux voyageurs distracts que cette journée du 3 juin 2052 approchait de sept heures du soir sa forme élancée les anciens vaisseaux sous-marins. François trouva un siège libre à l'avant du véhicule. Des appareils conditionneurs entraînaient dans le wagon une température ag journaux marseillais du soir, de la bière dans un étui réfrigérant, et un roman policier. Au guichet, il avait reçu, en même temps que son billet, une brochure lucideusement imprimée. L nsidérées, pour l'époque, comme un exploit peu ordinaire. Elles constituaient en quelque sorte la charnière de l'âge atomique, marquaient le moment où les hommes, sursautés de vitesse, que, pour en revenir aux confortables avions à hélice enveloppante. Ils avaient dans le même temps redécouvert avec attendrissement les chemins de fer, sur lesquels circulaient encore des





LA COLLANA ALLE FONTI  
DEL CONTEMPORANEO

La KREUZVILLE ALEPH (*sorella maggiore* della KREUZVILLE, la collana di letteratura francese e tedesca del XXI secolo) raccoglie opere e autori cruciali della cultura moderna per ricostruire il paesaggio vivace, luminosissimo, a tratti segretamente insidioso, del nostro passato. Per Borges l'Aleph era «il luogo dove si trovano, senza confondersi, tutti i luoghi della terra, visti da tutti gli angoli»; così questi testi contengono *in nuce* tradizioni, ragioni e furori alle fonti del contemporaneo. Kreuzberg a Berlino, Belleville a Parigi, due quartieri simbolo della stratificazione umana e del fermento culturale della nostra epoca, fusi in un unico nome per libri che danno voce all'immaginario della nuova Europa.

René  
Barjavel

← →

sfacelo

René Barjavel

SFACELO

Traduzione di Claudia Romagnuolo  
e Anna Scalpelli



*Dedicato  
ai miei due nonni,  
contadini.*

PRIMA PARTE



TEMPI NUOVI

*«I vostri grattacieli? Sono così piccoli!»*  
LE CORBUSIER ai giornalisti newyorkesi

François Deschamps tirò un sospiro di sollievo e si stiracchiò.

Per arrivare a Marsiglia era stato costretto a prendere una linea secondaria, una di quelle a binari su cui sferragliavano i vecchi treni di un tempo. Non era più abituato a viaggiare su quegli arnesi d'acciaio in cui faceva un caldo infernale, e per percorrere i duecento chilometri del tragitto ci aveva messo addirittura un'ora abbondante. Finalmente, seduto a un tavolino, poteva godersi il fresco del bar della stazione Saint-Charles. Lungo le pareti, dietro lastre trasparenti, scorreva un sottile velo d'acqua scura e ghiacciata. I vaporizzatori corporcolari alternavano nella sala profumati sbuffi di menta e di limone. Alle finestre, i tessuti a onde filtranti assorbivano parte della luce diurna, creando una confortevole penombra. I clienti, intorpiditi da una diffusa atmosfera di rilassatezza che una sola parola detta a voce troppo alta avrebbe turbato, parlavano poco, e bisbigliando.

Dal soffitto, con discrezione, pendeva il quadrante luminoso che segnalava destinazioni e orari. Le automotrici per Parigi partivano ogni cinque minuti. François sapeva che ci avrebbe messo circa un'ora per raggiungere la capitale. Aveva tutto il tempo. Di fronte a lui, la cassiera, con gli occhi socchiusi, era persa nei propri pensieri, quasi addormentata.

Ogni tavolino aveva in dotazione un rubinetto, un selettore a disco che ricordava quello dei telefoni a ghiera, una fessura per le monete, un distributore di bicchieri in plastec e un aspiratore pneumatico che li risucchiava dopo l'uso – un equipaggiamento che aveva definitivamente rimpiazzato i camerieri:

nessuno turbava più la tranquillità dei clienti né infilava le dita nei loro bicchieri.

L'unica figura del personale che continuava a esistere era quella della cassiera, la cui funzione però era essenzialmente decorativa. I gestori dei locali si ostinavano ad assumerne per evitare che i bar avessero l'aria di case abbandonate, e loro se ne stavano appollaiate davanti a registratori di cassa vuoti, senza parlare, senza riscuotere più nulla, senza quasi muoversi. Senza niente da fare. La cassiera di fronte a François Deschamps era una bionda dal colorito roseo. Aveva un aspetto rilassato e l'età indefinibile di quelle donne che le gioie dell'amore fanno sembrare eterne trentenni. Era quasi sul punto di addormentarsi ma continuava a sorridere. Da un vaso di ottone appoggiato sulla cassa faceva capolino una piantina adornata da un nastro vermiciglio ormai scolorito. L'immobilità del volto della donna e quelle foglie lucide conferivano alla scena la staticità di una natura morta. Dal soffitto pendeva un orologio perpetuo che oscillava in modo impercettibile. Le cifre luminose le rischiaravano i capelli con un riflesso verde acqua, ricordando ai viaggiatori distratti che quel giorno, il 3 giugno 2052, erano quasi le sette di sera e di lì a poco sarebbe spuntata la luna nuova.

François Deschamps si rese conto che si sarebbe addormentato a sua volta se avesse continuato a fissare la bionda. Sbadigliò, si passò le dita tra i capelli neri a spazzola, e afferrando la valigia si alzò per andarsene.

Appena uscito dal bar fu investito da una folata d'aria umida e calda.

Un'automotrice a sospensione aerea entrò lentamente nella stazione e si fermò vicino al tabellone che recava la scritta: «Direzione Lione-Parigi». La sua forma affusolata ricordava i sommersibili di una volta.

François si accomodò in un posto libero alla testa del veicolo. L'aria condizionata garantiva una temperatura piacevole in tutto il vagone e chi si era appena seduto guardava con malice-

lata soddisfazione la folla che si affrettava verso l'uscita, verso il bar o verso le coincidenze pur di evitare il caldo opprimente dell'atrio.

Si udì il flebile fischiò di una sirena e le eliche anteriori e posteriori si misero in moto; l'automotrice decollò dal binario, accelerò e in tre secondi netti fu fuori dalla stazione.

François aveva portato con sé i giornali marsigliesi della sera, una birra in un astuccio refrigerante e un romanzo poliziesco.

In biglietteria aveva ricevuto, oltre al titolo di viaggio, un libretto dalla pregevole fattura: la Compagnia eurasiatica dei trasporti festeggiava il trentesimo anniversario delle «Tre Gloriose Giornate della Sostituzione».

Con i suoi ventidue anni François Deschamps non aveva potuto vivere quei tre giorni concitati. Aveva però studiato dettagliatamente quell'avvenimento a scuola, dove i professori insegnavano una nuova Storia, senza più conquiste né secessioni, che dava risalto agli scienziati e si fondava sulle date delle scoperte e delle rivoluzioni tecnologiche. A quell'epoca le «Tre Gloriose» erano considerate un'impresa fuori dal comune.

Per molti versi costituivano il punto di svolta dell'era atomica, segnando l'inizio di un periodo nuovo in cui il culto della velocità era giunto, per così dire, al capolinea, e le società avevano optato risolutamente per uno stile di vita più «umano». Ci si era resi conto che non era poi tanto piacevole e, in fondo, neppure tanto utile riuscire a fare il giro del mondo in soli venti minuti a cinquecento chilometri di altezza, e che era molto più divertente – e più pratico – trotterellare a bassa quota a due o tremila chilometri all'ora.

Così i solidi a reazione atomica erano stati improvvisamente abbandonati, almeno per quel che riguardava i civili, e si era ritornati ai comodi aerei a elica avvolgente. Allo stesso tempo, con un moto di nostalgia, erano tornate in auge le rotaie, su cui circolavano ancora treni con ruote dalla propulsione a razzo, alimentati con carbone o minerali.

Per assecondare i desideri della popolazione ci fu bisogno di apportare numerose modifiche alle linee ferroviarie: rimpiazzare le rotaie con travi cave e i convogli a ruota con treni sospesi. Perché, sebbene si fosse concordi nell'affermare che andare troppo veloce fosse disdicevole e tutti morissero dalla voglia di «andare in treno» come i loro nonni, nessuno si sarebbe mai sognato di salire su una carriola asmatica che strisciava sul proprio ventre a trecento chilometri orari.

I piani di sostituzione per la tratta Nantes-Vladivostok contemplavano la costruzione di una via aerea che, ovunque fosse stato possibile, seguisse il percorso dell'antica ferrovia, per riutilizzarne le stazioni.

Inoltre, era auspicabile che l'interruzione della circolazione non durasse troppo a lungo, per non stravolgere la vita dei due continenti. Gli ingegneri, perciò, fecero fondere con largo anticipo le migliaia di chilometri dell'enorme trave cava in cui sarebbero corse le pulegge di sospensione, fecero assemblare i milioni di bracci destinati a sorreggerle, infine idearono e realizzarono speciali mezzi di attacco per la trave conduttrice, da posizionare in tutte le gallerie e in tutti i viadotti. Da ultimo, fecero trasportare i materiali sul posto, mentre gruppi di operai specializzati, insieme a una moltitudine di manovali, si allenarono per sei mesi a compiere i gesti necessari all'esecuzione dell'opera.

Quando non mancava più neanche un bullone, quando ogni operaio conosceva alla perfezione la propria mansione da formichina in quell'impresa colossale, tutti i treni «a rotelle» fecero un ultimo viaggio e poi vennero stipati nei depositi.

Nello stesso istante, milioni di uomini si misero al lavoro lungo il colossale tracciato che collegava Europa e Asia.

Coordinati da nugoli di ingegneri e capisquadra, chini su attrezzi collerici dalle fogge più disparate, aiutati da macchinari ciclopici che sminuzzavano rocce e masticavano acciaio, spronati da altoparlanti che li subissavano di esortazioni e inni, rischiarati durante la notte da diffusori che perpetuavano la

luce solare, circondati da nuvole di vapore e polvere, rintronati dal baccano – boati, canzoni, cigolii, ronzi, ruggiti di motori, urla in venti lingue diverse delle persone accorse a guardare lo spettacolo –, gli operai divelsero, installarono, bullonarono, saldarono, e in tre giorni edificarono la nona meraviglia del mondo: la ferrovia sospesa che congiungeva Nantes e Marsiglia a Vladivostok.

Durante quell’impresa eccezionale, dall’Atlantico al Mar del Giappone, furono trangugiatì lungo i binari venti milioni di ettolitri di vino. Gli operai se ne scolarono un quinto, mentre il resto fu ingollato dagli spettatori. Ma di tutto ciò il libretto non faceva menzione.

La nuova linea venne inaugurata dai ministri di tutti gli Stati attraversati dalla ferrovia, in un primo viaggio a seicento chilometri orari che aprì al pubblico la circolazione.

Ecco cos’erano state le Tre Gloriose Giornate all’inizio del ventunesimo secolo che, trascorsi ormai cinquant’anni, sembrava essersi proprio meritato l’appellativo tanto spesso affibbiatogli di «primo secolo dell’Età della Ragione».

Eppure, trasportato di gran carriera, senza neanche uno scosso-  
ne, senz’altro rumore che il ronzio delle eliche e il brusio dell’aria  
sulle pareti esterne del vagone, François Deschamps non era del  
tutto a proprio agio. Di indole attiva, amava usare i muscoli, in-  
tervenire in prima persona per rendersi utile, e nutriva l’ambizio-  
ne di essere padrone della propria vita. Rinchiuso in quel bolide,  
si sentiva costretto in un ruolo troppo insignificante e passivo.  
Provava la stessa sensazione ogniqualvolta prendeva un treno o  
un aereo, come se stesse rinunciando a una parte della sua vo-  
lontà e del suo vigore. Le forze dispiegate attorno a lui erano  
talmente grandi che se ne sentiva completamente in balia, senza  
nessuna possibilità di poterle dominare. E se un braccio avesse  
ceduto, se la trave si fosse spezzata, cosa mai avrebbe potuto fare  
lui, o persino l’ingegnere che conduceva l’automotrice? Non era  
paura, la sua, ma uno sgradevole senso di impotenza.

François guardò il paesaggio: un sole enorme, stranamente piatto, rotolava a folle velocità, tagliato da tetti come denti di una sega, poi nascosto dalla sagoma scura di una collina e subito rivelato da un improvviso avvallamento, finché non sembrò inciampare in una ciminiera un istante prima di precipitare dietro l'orizzonte. Il rosso del tramonto si propagò nel veicolo, costituito da un unico blocco di plastec pressofuso, il materiale che aveva quasi dappertutto sostituito il vetro, il legno, l'acciaio e il cemento. La sua trasparenza disvelava agli sguardi dei viaggiatori il cielo e la terra. Resistente e flessibile, riduceva al minimo il rischio di incidenti.

Pochi mesi prima il plastec aveva dato dimostrazione delle sue straordinarie caratteristiche. Un vagone della tratta Parigi-Berlino si era sganciato in curva. Aveva cozzato contro una fabbrica abbattendo cinque muri, era capitombolato e poi si era conficcato punta all'aria su un tetto.

Certo, i superstiti erano stati pochissimi, in compenso il vagone non aveva subito alcun danno, a riprova della qualità della sua buona fattura. Che colpa ne aveva la Compagnia se il contenuto non era robusto quanto il contenitore?

François si mise a sfogliare un giornale. Un titolo a tutta pagina strillava:

### LA GUERRA DELLE DUE AMERICHE

*Si prepara l'offensiva degli Americani del Sud*

«RIO DE JANEIRO (*dal nostro corrispondente*). L'imperatore Robinson, sovrano dell'America del Sud, si è recato in visita nei suoi Stati. Voci non confermate dagli ambienti ufficiali dichiarano che il cosiddetto "Imperatore Nero" abbia intrapreso questo viaggio per ispezionare le basi di partenza di un'offensiva che metterebbe fine alla "guerra latente" che vede il suo Paese schierato contro l'America del Nord.

Non si conoscono ancora le modalità dell'attacco, ma una fonte ben informata ci ha comunicato che l'imperatore Robinson di ritorno dal viaggio avrebbe commentato che "il mondo sarà colpito dal terrore".

*NdR – Il nostro inviato da Washington ci segnala che nella capitale regna lo scetticismo nei confronti della presunta offensiva. Il Paese possiede mezzi di difesa imbattibili. Il presidente degli Stati del Nord si è recato nella sua tenuta in Alaska per il fine settimana.»*

In fondo all'articolo, quasi a sfidare l'occhio del lettore, c'era un guazzabuglio di linee e puntini colorati. François Deschamps estrasse dal taschino la piccola lente bifocale che i giornali regalavano a capodanno e la rivolse verso il bizzarro puzzle.

In rilievo sulla pagina comparì l'Imperatore Nero, avvolto in una cotta di maglia d'oro rosso, il capo cinto da una corona tempestata di rubini.

Il giovane posò la lente e l'Imperatore Nero ripiombò nel caos.

François girò pagina. La sua attenzione fu subito catturata da un nuovo titolo:

#### IL PROFESSOR PORTIN SPIEGA LE CAUSE DELLE PERTURBAZIONI ELETTRICHE

«PARIGI. Il professor Portin, esimio presidente dell'Accademia delle scienze, ha riferito al dotto consesso gli esiti delle ricerche sulle probabili cause delle perturbazioni elettriche verificatesi in due occasioni l'inverno scorso, il 23 dicembre 2051 e il 7 gennaio 2052. In quei due giorni, la prima volta alle 21:30, su tutta la superficie terrestre la tensione della corrente elettrica – qualunque fosse la modalità con cui era stata prodotta – ha avuto un calo durato dieci minuti. Il fenomeno, pressoché irrilevante in Francia, è stato avvertito soprattutto in corrispondenza dell'equatore.

Dopo sei mesi di ricerche e dopo aver preso in esame gli studi condotti sullo stesso argomento da scienziati in ogni angolo del

globo, il professor Portin ha comunicato agli eminenti colleghi di essere giunto alla seguente conclusione: l'abbassamento dell'elettricità, che da qualcuno sulle prime era stato attribuito a una temporanea variazione nell'equilibrio interno degli atomi, in realtà è stato provocato da una recrudescenza delle macchie solari. Sempre queste ultime, a detta dell'illustre scienziato, avrebbero causato il considerevole aumento della temperatura terrestre che va avanti ormai da parecchi anni, così come la straordinaria ondata di calore che soffoca l'intero pianeta da aprile...»

La notte avvolgeva nel suo manto le ultime fiamme provenienti da ovest. François estrasse il lettore elettronico dallo schienale della poltroncina e indossò l'auricolare. La Compagnia eurasatica dei trasporti aveva installato questi apparecchi su ciascun sedile per far sì che i viaggiatori potessero leggere di notte senza recare alcun disturbo ai vicini che preferivano restare al buio.

Bastava appoggiare su una pagina un pannello espandibile che si adattava al formato di qualunque libro, e una voce riproduceva nell'auricolare il testo che vi era stampato. La voce non solo leggeva Dante, Goethe, Mistral o Céline con pronuncia impeccabile ma, per chi lo desiderasse, ripeteva ciascuna pagina dall'inizio traducendola in qualsiasi lingua. La voce padroneggiava un ampio registro di toni: si faceva cattedratica per le opere di filosofia, assertiva per quelle di matematica, soave per i romanzi d'amore, rotonda per i libri di cucina. Narrava le gesta di guerra con piglio da colonnello e le favole con una suadente intonazione da fatina. Un discreto «uhm uhm» mormorato in corrispondenza dell'ultima parola dell'ultima riga avvisava il lettore che era ora di spostare il pannello sulla pagina seguente.

Quest'apparecchio sarebbe apparso un vero portento a un viaggiatore del Novecento che per caso si fosse ritrovato in quel veicolo del ventunesimo secolo, ma in realtà il suo funzionamento era molto semplice. Il pannello, sensibile all'inchiostro, era collegato a un minuscolo trasmettitore televisivo, alloggia-

to nello schienale della poltroncina, che inviava automaticamente l'immagine della pagina alla Centrale di lettura della Compagnia eurasiatica dei trasporti, nella periferia di Vienna. Lo stabile della Centrale di lettura era diviso in una decina di migliaia di piccole cabine insonorizzate: in quelle diecimila cabine, piazzati davanti a diecimila schermi tutti uguali, c'erano diecimila lettori e lettrici di ogni età e nazionalità.

I centralinisti poliglotti smistavano le immagini, le raggruppavano per lingua e in seguito le assegnavano in base al genere. Nel giro di pochi secondi l'immagine della pagina arrivava a un impiegato della Compagnia, che si metteva subito a leggere con l'intonazione in cui era esperto. Alcuni mugolavano per otto ore di fila su romanzi sentimentali, altri sorridevano da soli per tutto il giorno per declamare con grazia i consigli di bellezza.

Si trattava, in fin dei conti, di un impeccabile quanto banale centro di telelettura come ce n'erano perlomeno un'altra decina in Europa, i cui servizi erano destinati ad anziani che non ci vedevano più tanto bene, ai ciechi e persino a quei cuori solitari che agognavano sia la compagnia di un libro sia quella di una voce umana.

François Deschamps posizionò il pannello sul romanzo poliziesco e premette il bottone sull'auricolare per accendere l'apparecchio. Una voce seria gli sussurrò all'orecchio:

«Capitolo primo – L'ispettore Walter aprì la porta con una spallata e restò impietrito dallo stupore: da un chiodo conficcato nel soffitto pendeva il cadavere del signor Lecourtois, intatto, con il mento sollevato dalla spessa corda. Era proprio lo stesso corpo scoperto la sera prima, decapitato...»

Il giovane rinunciò a scoprire la spiegazione del mistero. Spose l'auricolare e si mise a dormire.

Il treno fece il suo ingresso nella stazione di Lione-Perrache.

*Continua...*



«ERA UN ODORE DI MONDO CHE NASCE O CHE MUORE,  
UN ODORE DI STELLA.»



raient de Marseille, il avait trainé plus d'une heure sur une voie secondaire et supporté l'ardeur du soleil dans le wagon tout acier d'un antique convoi rampant. Il goûtaient maintenant à ce trouble. Au plafond, le tableau lumineux indiquait, en teintes discrètes, les heures des départs. Pour Paris, des automotrices partaient toutes les cinq minutes. François savait qu'il lui mettait de doigt dans leur verre. Cependant, pour éviter que les salles de café ne prissent un air de maisons abandonnées, pour leur conserver une âme, les limonadiers avaient gardé les couvertures vertes ornées d'un ruban grenat éteint. Les feuilles luisantes encadraient, de leur propre immobilité, l'immobilité de son visage. Au-dessus d'elle, au bout d'un fil, se balançait imperceptiblement la porte, la chaleur le frappa de la tête aux pieds. Une automotrice à suspension aérienne entra lentement en gare, vint s'arrêter à la hauteur du panneau qui portait les mots : direction leur qui régnait sous le hall de la gare. Une sirène ulula doucement, les bâlices avant et arrière démarrèrent ensemble, l'automotrice décolla du quai, accéléra, fut en trois secondes hors de la gare. Les maitres enseignaient une nouvelle Histoire, sans conquêtes ni révolutions, illustrée de visages de savants, jalonnée par les dates des découvertes et des tours de force techniques. Ces « trésors » étaient plus pratiques, de flâner au ras des mottes à deux ou trois mille kilomètres à l'heure. Aussi avaient-ils abandonné presque d'un seul coup, tout au moins en ce qui concernait la vie civile.

KREUZVILLE  
ALEPH

L'ORMA  
EDIZIONI

ISBN 978-88-99793-93-7



9 788899 793937