

A steam locomotive pulling a train through a hazy, mountainous landscape. The train is moving away from the viewer on a track that curves into the distance. The sky is filled with soft, white clouds, and the overall atmosphere is misty and nostalgic. The text "Binari e folclore" is overlaid in the center in a bold, dark blue font.

Binari e folclore

A steam locomotive pulling a train through a hazy, mountainous landscape. The locomotive is emitting a large plume of white steam. The background shows rolling hills and a clear sky.

Introduzione

In questa rappresentazione, fatta di racconti e balli, si vuol far conoscere alcune storie riconducibili al mondo ferroviario, uno dei tasselli fondamentali dello sviluppo della nostra isola. Raccontiamo, infatti, la storia della nascita delle ferrovie in Sardegna, il contributo dato dalle donne allo sviluppo del trasporto ferroviario, l'importanza dell'orologio nel mondo ferroviario ma anche la soggezione che questo ha causato ai privati. Il tutto intervallato da balli della tradizione sarda.

La prima ferrovia in Sardegna

La Sardegna subito dopo l'Unità d'Italia era l'unico territorio a non avere una rete ferroviaria adibita a trasporto pubblico. Le uniche linee presenti erano quelle private, impiegate per uso industriale.

La prima in assoluto è stata quella che collegava la miniera di San Leone con il molo di La Maddalena nei pressi di Capoterra. Questa fu inaugurata il 20 novembre 1862 dal principe Umberto di Savoia, in occasione di una battuta di caccia nei dintorni dell'area mineraria, ricordata dalla presenza di una lapide murata in un edificio della miniera.

La scelta del sito di San Leone era stata determinata da due fattori: l'abbondanza, la qualità dei minerali di ferro e la vicinanza del mare per il trasporto. La ferrovia, a scartamento ridotto, partiva da San Leone e dopo 15 chilometri e 400 metri, percorsi lungo la riva destra del rio Santa Lucia, giungeva ad una stazione intermedia, per proseguire sino al porticciolo di La Maddalena, dove era presente un ponte d'imbarco lungo 200 metri.

Qui il materiale veniva trasferito su vagoncini a bilancia della portata di 1500 chilogrammi che si facevano transitare sulle rotaie poste nel pontile. Un sistema di ribaltamento permetteva di scaricare facilmente il materiale da questi vagoncini direttamente sulle barche a vela, attraccate al molo, per essere scaricato su appositi bastimenti ancorati al largo, affinché venisse trasportato in Francia ai forni fusori della società concessionaria.

Della struttura ferroviaria attualmente sono visibili i resti della stazioncina d'arrivo del trenino della miniera e i ponti del tragitto ferroviario, attualmente diroccati.

The background is a solid red color with several large, stylized white snowflakes scattered across it. The snowflakes have a six-pointed, geometric design. In the center, there is white text.

BALLO N. 1
«CAMPIDANESU
A S'ANTIGA»

Storia della ferrovia in Sardegna 1860-1871 (prima parte)

In Italia le prime ferrovie vennero costruite un paio di decenni prima dell'Unità d'Italia. Infatti la prima linea ferroviaria a venir costruita fu, nel 1839, sotto il Regno di Ferdinando II di Borbone, la Napoli-Portici. In seguito, a cura dei vari Stati presenti prima dell'Unità, si iniziò la costruzione di diverse altre ferrovie sparse per la penisola che contavano uno sviluppo di circa 2.000 km. La Sardegna era l'unica Regione priva di linea ferroviaria.

Il primo che parlò di questa carenza e della necessità di dotare l'Isola del treno fu il Governatore di Cagliari Mathieu il 6 agosto 1860, nel corso del suo intervento al Consiglio provinciale, individuando nella costruzione della ferrovia in Sardegna il mezzo indispensabile per uscire dal suo isolamento e necessario per il suo sviluppo. Per il Governatore la linea ferroviaria doveva collegare Cagliari con Terranova e all'altezza di Ozieri si doveva diramare verso Sassari e raggiungere Portotorres ed Alghero. La proposta venne accettata con favore dai consiglieri e venne nominata una Commissione. Dopo un lungo periodo di accese discussioni tra i probabili Comuni che sarebbero potuti essere coinvolti nella costruzione della rete ferroviaria, nel dicembre dello stesso anno la Società Baratelli e Sacerdoti venne incaricata di compiere gli studi di fattibilità di questa ferrovia. I risultati di tali studi furono presentati nel dicembre del 1861 e nel luglio del 1862 venne firmata la convenzione per "la costruzione e l'esercizio della ferrovia nell'Isola di Sardegna" tra il Governo ed il Sig. Gaetano Semenza che agiva per conto di altri soci italiani ed inglesi. Nella convenzione era prevista la costruzione di una linea da Cagliari a Terranova-Golfo Aranci con diramazioni a Decimomannu per Iglesias ed a Ozieri per Sassari e Portotorres.

La legge sulla ferrovia in Sardegna, dopo un iter parlamentare molto accidentato dovute a varie resistenze di vari parlamentari, venne promulgata il 4 gennaio 1863 e l'atto di costituzione della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde venne stipulato a Londra il 2 giugno 1863. L'Ing. Benjamin Piercy venne nominato progettista e responsabile tecnico della ferrovia. Il 20 novembre 1864 iniziarono i lavori ed a guadagno di tempo, vista la grande estensione delle linee, fu deciso di iniziare i lavori contemporaneamente da Cagliari, Oristano Sassari e Portotorres, con l'intento che essi si dovevano concludere entro il 1865 per i primi 150 km ed il tronco Ozieri-Golfo Aranci entro 6 anni. Ma in breve tempo la Compagnia iniziò ad accumulare ritardi sui lavori dovuti principalmente alla difficoltà che rappresentava il tracciato e l'occupazione dei terreni causa il ritardo negli espropri da parte del Governo. Tutto questo causò una grave crisi finanziaria della Compagnia ed i lavori furono sospesi nel giugno del 1865. Negli anni successivi la Compagnia presentò al Governo tre convenzioni in cui venivano proposte le modalità di prosecuzione dei lavori e le date di completamento delle varie tratte di linea, ma nessuna di queste ottenne l'approvazione perché ritenute troppo penalizzanti per l'Isola. Infine fu presentata una quarta convenzione la cui firma tra Governo e Compagnia avvenne nel febbraio 1870 e, a seguire, fu convertita in legge nell'agosto dello stesso anno così che i lavori poterono riprendere nel febbraio del 1871.

Benché i lavori continuavano ad accumulare ritardi secondo la tempistica che era stata fissata nella quarta convenzione, il 1° maggio del 1871 venne inaugurato il primo tratto di linea da Cagliari a Villasor e la locomotiva che fu utilizzata portava il nome di Ichnusa.

BALLO N. 2
«PASSU TORRAU
NUGORO (CANTAU)»



Storia della ferrovia in Sardegna 1872-1877 (seconda parte)

Nella prima parte della storia della “Ferrovia in Sardegna “abbiamo visto che la prima tratta ferroviaria Cagliari-Villasor venne inaugurata il 1 maggio 1871. Nello stesso anno il 3 settembre venne inaugurata anche la tratta Villasor-San Gavino. A seguire nell’anno 1872 vennero inaugurate le seguenti tratte:

- 15 gennaio, San Gavino-Oristano;
- 06 aprile, Decimomannu-Siliqua;
- 09 aprile, Sassari-Porto Torres;
- 19 maggio, Siliqua-Iglesias.

Dopo l’attivazione delle suddette tratte passeranno ben 2 anni per vederne entrare in esercizio altre. Infatti il 15 agosto del 1874 venne inaugurata la tratta Sassari-Ploaghe e il 6 dicembre dello stesso anno la tratta Ploaghe-Ozieri. Con l’entrata in esercizio di quest’ultima si completavano i lavori, previsti per 197 km, delle linee facenti parte delle convenzioni fino a quel momento firmate.

A causa della costruzione della tratta Sassari-Ploaghe, che assorbì ingenti risorse finanziarie, e delle nuove correnti che agitavano l’opinione pubblica, i lavori rimasero sospesi per ben 2 anni (1875 e 1876). Inoltre il 31 dicembre 1876 scadeva l’appalto con l’imprenditore Gaetano Semenza e così dal 1 gennaio 1877 la gestione delle linee sino a quel momento in esercizio venne assunta in proprio della Compagnia Reale. Il 1 maggio 1877 venne stipulata la quinta convenzione tra la Compagnia Reale, rappresentata dal Commendatore Epaminonda Segrè, ed il Governo. L’ingegnere Capo della Compagnia Reale, Benjamin Piercy, professionista d’esperienza internazionale, abile imprenditore e profondo conoscitore della Sardegna, fu incaricato, con ampi poteri e completa responsabilità, di eseguire i lavori di completamento della rete ferroviaria principale della Sardegna. In questa convenzione vennero fissate le modalità di costruzione delle linee, cosiddette del secondo periodo, che si diramavano da Ozieri; una verso Oristano e l’altra verso Terranova. Rispetto al progetto iniziale il tratto verso Oristano subì una modifica del tracciato per volere ed interesse personale dell’Ing. Piercy. Infatti il primo progetto prevedeva che il percorso attraversasse la valle del Tirso, i monti del Goceano e quindi arrivare ad Ozieri, mentre il tracciato fu modificato facendogli fare un lungo giro per giungere a Macomer e successivamente passare per l’altopiano di Campeda, dove l’ingegnere possedeva un’azienda di centinaia di ettari di terreno. La giustificazione della modifica del tracciato fu che la valorizzazione delle proprie aziende avrebbero portato benefici a tutti i sardi sotto forma di posti di lavoro e benessere economico. Infatti nella stazione di Campeda potevano confluire tutte le merci delle sue attività con destinazione Cagliari. Tale cambiamento suscitò numerose polemiche sia a livello politico che popolare e l’opposizione più feroce fu della città di Nuoro perché il vecchio tracciato sarebbe passato a circa 35 km dalla città ed avrebbe raggiunto un numero maggiori di paesi percorrendo una tratta più corta di ben 7 km. Questa forte protesta dei nuoresi fece sì che in seguito il Governo dovette adoperarsi per varare una legge che, in seguito, dette vita alla nascita delle ferrovie secondarie in Sardegna.



BALLO N. 3
«BICHIRINA DE SARULE»

Storia della ferrovia in Sardegna 1878-1887 (terza parte)

I lavori delle tratte del cosiddetto secondo periodo procedettero in maniera più spedita rispetto agli anni precedenti oltre che per la direzione lavori dell'Ing. Piercy anche grazie al fatto che, contrariamente agli anni passati, si lavorò anche nei mesi estivi di luglio, agosto e settembre, durante i quali, in quei luoghi, imperversava la malaria. Questa decisione purtroppo fu la causa della morte di un alto numero di operai.

Il 21 giugno 1878 si completarono i lavori relativi ai tratti Ploaghe-Ozieri ed Ozieri-Giave.

Il 25 settembre 1879 venne aperta al pubblico la stazione di Cagliari, l'edificio più importante realizzato dalla Compagnia in Sardegna. Il 1° luglio 1880 si completò il tratto Oristano-Giave, che sancì, dopo diciotto anni dall'inizio dei lavori, il completamento del ramo principale della dorsale sarda da Cagliari a Portotorres. Nello stesso anno si conclusero i lavori della tratta Ozieri-Monti.

Il 15 marzo 1881 i lavori raggiunsero Terranova Pausania ed il 1° maggio fu completato il breve tratto di linea sino ad Isola Bianca. Nel contempo il Governo incarica la Compagnia di studiare il tracciato per collegare Terranova a Golfo Aranci. Questo collegamento venne completato il 1° luglio 1883 e con esso, dopo 21 anni dalla firma della prima convenzione e 19 anni di lavori tormentati, si conclusero i lavori della Ferrovia in Sardegna.

Si evidenzia che le tratte del secondo periodo, benché più difficili da realizzare per la conformazione orografica del terreno, furono quelle costruite in un tempo inferiore rispetto a quelle del primo periodo. La costruzione della ferrovia in Sardegna aveva creato malumore tra le popolazioni che erano state tagliate fuori e in modo particolare tra gli abitanti di Nuoro e dei paesi limitrofi, che lamentavano il loro atavico isolamento.

Il Governo, a seguito di queste lamentele, varò la legge 3011 del 22 marzo 1885 che gli dà la facoltà di programmare concessioni di strade ferrate secondarie nell'isola di Sardegna.

Ma questa è un'altra storia.



BALLO N. 4
«BALLU A IFERRERE DE TETI»

Senza orologio non c'è ferrovia

L'orologio insieme all'orario è il principale strumento di lavoro del ferroviere. Il ferroviere, in qualunque parte del mondo si trovi, il gesto rituale che compie è sempre lo stesso prima di fischiare la partenza di un treno: guardare l'orologio. Quindi la nascita del servizio ferroviario è legata alla misura del tempo, sempre più perfetta e soprattutto oggettiva nel senso che, entro certi limiti, tutti gli orologi avrebbero dovuto segnare la stessa ora. Solo oggi abbiamo alcuni orologi che da una lontana città del mondo emettono segnali che vengono captati dalle nostre radiosvegli, dai nostri cronografi da tasca o da polso permettendo di aver così il miracolo dell'ora esatta segnata da tutti gli orologi, cosa impossibile però per quelli meccanici.

Poiché l'importanza dell'ora esatta nella circolazione ferroviaria ha sempre avuto un ruolo importante sia per garantire la sicurezza che il rispetto della marcia dei treni, furono adottate delle rigide procedure che tutti i soggetti interessati alla circolazione ferroviaria dovevano seguire per far sì che i loro orologi segnassero tutti la stessa ora. Nella seconda metà dell'ottocento l'orologio in dotazione al Capotreno aveva degli occhielli per la piombatura ed era tra gli orologi ferroviari italiani il più raro e caratteristico. Infatti prima della partenza dalla stazione d'origine del treno il Capotreno doveva presentare l'orologio al Dirigente Movimento, il quale dopo aver controllato la puntualità e se necessario provvedere alla rimessa dell'ora, in accordo con quanto segnato dall'orologio regolatore di stazione, provvedeva a piombare l'orologio utilizzando gli occhielli di cui era fornito.

Dopo la piombatura nessuno poteva modificare l'ora poiché questa impediva l'apertura della lunetta essendo essa stessa incernierata insieme al fondello della cassa dell'orologio. A seguire sempre prima della partenza del treno il Macchinista doveva regolare il suo orologio con quello del Capotreno. Allo stesso modo nelle stazioni intermedie i dirigenti movimento dovevano assicurare che l'orologio della stazione fosse regolato con quello regolatore del Capotreno e nella stessa guisa regolare il proprio. In questo modo tutto il personale legato alla circolazione dei treni aveva il proprio orologio che segnava la stessa ora.



BALLO N. 5
«PASSU 'E TRESE
NUGHEDU SANTA VITTORIA»

Le ragazze della Ferrovia – Storia di donne alle «catene»

Era il 1921 e lo scrittore D.H Lawrence in un particolare del suo viaggio in treno da Cagliari a Mandas racconta:

«Un luogo sconosciuto ai più, un paesaggio che alterna campi gialli, muretti a secco, pianure macchiate da fichi d'india, foreste e strette gole di montagna. Lì corre ancora un treno salutato da puntini gialli (gilet fluorescenti per una maggiore visibilità) che agitano una paletta verde e rossa: le “guardia barriere”. Poche centinaia di chilometri di rotaie secondarie attraversate da strade in terra battuta percorse da trattori, poche macchine, apecar, pecore e mucche».

Non tutti i passaggi a livello su quel tratto ferroviario sono automatizzati e a prendersi cura di loro sono le “guardia barriere”: tolgono e mettono le catene che impediscono l'attraversamento dei binari al passaggio dei treni. Ogni incrocio è presidiato da una donna con il gilet giallo e la paletta, salutato dal fischio prolungato del treno che scompare poi lentamente dietro ad una curva. Via le catene, macchine ed animali sono finalmente liberi di attraversare la ferrovia.

Un lavoro, quello delle guardia barriere, che si ereditava, fino ad un decennio fa, in linea femminile per generazioni.

Custodire il passaggio a livello è un lavoro antico destinato alle donne. Custodire è il verbo che usano per raccontare il loro lavoro: custodiscono la nostra sicurezza fermando il traffico con una catena che chiudono al passaggio del treno e riaprono quando è passato. È la catena che costringe in quei luoghi remoti ed è il passaggio dei treni a scandire le lunghe ore che trascorrono immerse nell'attesa, isolate e circondate da una natura selvaggia dove il silenzio è l'unico a parlare.

Il treno rallenta, il macchinista al volo dà alla guardia barriere un foglietto rosso con l'orario di ritorno del treno che, su un binario unico, fa avanti e indietro in continuazione con una decina di passaggi giornalieri.

“Ho l'orologio in ogni posto. È una ossessione l'orologio... e la sveglia?”, confessa una guardia barriere mentre attende il prossimo passaggio lavorando all'uncinetto come per scaricare la tensione che la opprime per l'intera giornata.

Le ragazze della ferrovia sono lavoratrici, mogli e madri che regolano la loro vita ed il loro tempo sul passaggio del treno. Questo significa turni di 10 ore ed anche di più: spesso la regolarità è interrotta da ritardi o da corse speciali.

Una vita bizzarra la loro, ripetitiva, immersa nella responsabilità, nell'ansia e che coinvolge la gestione familiare e costringe le forme di socialità nel tempo risulta fra un treno e l'altro.



BALLO N. 6
«SCOTTIS (OLBIA)»

Passaggi a livello con «citofono»: un fatto di cronaca riportato dal quotidiano «La Nuova Sardegna»

Tra le varie tipologie di passaggio a livello, ci sono anche quelli definiti «con citofono». In Sardegna la maggior parte di questi sono distribuiti nella tratta Chilivani-Portotorres. Tra questi in particolare, nella borgata di San Giorgio, a pochi chilometri da Sassari, c'è quello di fronte alla campagna del Signor Pietrino Sanna, che, come altri proprietari, prima di varcare il cancello che porta alla sua proprietà, deve suonare al citofono e presentarsi con questa dichiarazione:

“Sono l'utente X... chiedo nulla osta aperture barriere”.

Senza permesso non si passa, a casa propria non si entra.

Questa procedura è stabilita da una convenzione che il Signor Sanna ha dovuto firmare con Rete Ferroviaria Italiana, anche non condividendone il contenuto. Infatti non firmando, avrebbe dovuto dire addio alla sua casa di campagna, ai suoi alberi da frutto ed agli animali che vivono all'interno.

Mi sento continuamente controllato ed è una sensazione veramente sgradevole, si lamenta il Signor Sanna.

La convenzione è stata predisposta sulla base delle indicazioni dell'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie. Infatti questa ha ritenuto pericoloso quanto veniva fatto con il sistema di attraversamento a vista del passaggio a livello, con il capotreno che scende poco prima del passaggio a livello e con il treno che procede a passo d'uomo tra segnali sonori.

Rete Ferroviaria Italiana assicura che la soluzione del “citofono” non è una soluzione definitiva ma la più sicura rispetto a quella preesistente, e per questo informa che da alcuni anni ha attivato un programma di interventi mirato gradualmente ad eliminare questo tipo di situazioni.

BALLO N. 7
«BALLITU DE AUSTIS»



La cappella di stazione e il suo altare

Come i nostri Soci più anziani ricordano, il Museo curato dalla nostra Associazione nacque per volontà dell'Ing. Sanesi, Direttore Compartimentale dal mese di novembre 1982 al mese di luglio 1985, per conservare e rendere fruibile al pubblico la mole di documenti, attrezzi e arredi recuperati per l'esposizione che si tenne alla Cittadella dei Musei di Cagliari, dal 29 giugno al 22 luglio e dall'1 al 15 settembre 1984 per celebrare il centenario delle Ferrovie in Sardegna. Per l'occasione l'Ing. Sanesi volle fare le cose in grande e non si limitò alla ricerca di reperti autentici, ma volle aggiungere qualcosa che desse un tocco personale e una soddisfazione al suo ruolo.

Progettò e fece realizzare il modello della locomotiva a vapore "Amsicora" in ottone, fornendo i disegni e il modello delle ruote al personale dell'Officina del D.L. di Cagliari e fece realizzare, memore del suo passato di Ufficiale di Complemento dell'Esercito Italiano, il "Crest" del Compartimento di Cagliari, a imitazione di quello dei Reparti Militari. Entrambi questi oggetti sono presenti all'interno del Museo Ferroviario.

C'è un'altra realizzazione, collegata alle celebrazioni del centenario delle ferrovie in Sardegna, che non è presente all'interno dei locali del Museo pur facendone parte a pieno titolo e si tratta dell'altare posto all'interno della Cappella della stazione di Cagliari.

Il manufatto, nelle intenzioni dell'ideatore, doveva rappresentare un momento di unità tra le componenti il mondo ferroviario sardo, le Ferrovie dello Stato (ex Reali) e le Ferrovie Complementari, dinanzi alla divinità e la dedica alla Madonna di Bonaria e a Sant'Efisia era il logico suggello della territorialità e specificità delle due realtà.

L'altare è costituito da un piano in granito sardo sorretto da due ruote di locomotiva, quella destra, guardando l'altare, delle Ferrovie dello Stato e quella a sinistra donata per l'occasione dalla Direzione delle ferrovie Complementari della Sardegna.

Sul lato rivolto ai fedeli l'altare reca la scritta "ADIUVA NOS DOMINE TRANSFERRE GENTES" (Aiutaci, o Signore, a trasportare le persone) con ai lati la data "1983".

L'opera ha presentato un piccolo problema di quote, legato alle diverse dimensioni delle ruote, ma appare massiccio e solenne nella sua imponente semplicità. Nella ruota a destra è impressa la scritta "SACELLUM HOC DEI PARAE VIRGINI BONARIAE ET SANCTO EPHISIO DICATUM AUXILIO OPIFICUM CALARITANAE OFFICINAE. ANTONIUS SANESI FLORENTINUS SARDINIAE VIAE FERRATAE CAPUT MAGISTER CALARI A.D. MCMLXXXIII CURAVIT" (Questo sacrario è dedicato alla Madonna di Bonaria e a Sant'Efisia tramite l'aiuto del lavoro delle Officine di Cagliari. Antonio Sanesi, fiorentino, Capo Mastro delle strade Ferrate Sarde nell'anno 1983 curò).

Furono interpellati diversi latinisti esperti ma non si trovò una traduzione letterale per la carica di "Direttore Compartimentale delle Ferrovie dello Stato" e si optò per la simile, ma altrettanto dignitosa, "Viae Ferratae Caput Magister".

Sulla ruota di sinistra, guardando l'altare, è impressa la scritta "ASSE DI LOCOMOTIVA DONATO DALLE FERROVIE COMPLEMENTARI SARDE".

Riteniamo che, in conseguenza di quanto narrato, l'altare posto nella Cappella della stazione di Cagliari in quanto costruito in seguito ad un medesimo progetto celebrativo sia da considerarsi parte integrante del Museo Ferroviario e che le Società R.F.I. e Trenitalia debbano riconoscere nei fatti tale circostanza.