

Si conclude
la rievocazione
della costruzione
delle ferrovie
in Sardegna.

QUASI 40 ANNI DI LOTTE PER FAR ARRIVARE IL TRENO A TERRANOVA

α cura di Manlio Brigaglia

Nel 1885 le ferrovie sarde avevano già uno sviluppo di 418 km che però venivano considerati largamente insufficienti ai bisogni dell'isola. La costruzione delle linee secondarie, a scartamento ridotto (0,950m) nel quindicennio successivo, non avrebbe risolto il problema delle comunicazioni perché i due gruppi di strade ferrate avrebbero costituito due sistemi indipendenti tra loro.

Ma in quegli anni Ottanta l'agitazione per queste linee non fu meno ampia e attiva di quella che aveva accompagnato, a suo tempo, la nascita della rete ferroviaria principale.

Completata quest'ultima, nel 1881, la Compagnia Reale aveva cominciato ad approntare i progetti anche per la rete delle ferrovie secondarie. Dalle zone interne e da Nuoro «l'unica città tra le più importanti, totalmente dimenticata dai benefici ferroviari» giungevano continue pressioni perché l'impegno assunto dal Governo nel 1879 per la costruzione delle linee trasversali fosse mantenuta per favorire il «risorgimento economico» della Sardegna.

Nel 1883 il Ministro dei lavori pubblici si decise a far pervenire alle Deputazioni provinciali di Cagliari e di Sassari il programma di costruzione delle reti secondarie. Esso prevedeva le linee Sassari-Alghero, Birori-Nuoro, Macomer-Bosa, Iglesias-Monteponi, Chilivani-Ozieri, Monti-Tempio, Cagliari-Isili.

L'anno successivo seguì un'imponente mobilitazione dei comuni della Sardegna centrale per una sollecita discussione della legge prima della chiusura della Camera: il 25 maggio 1885 si tenne un affollatissimo comizio nella chiesa di S. Francesco a Nuoro alla presenza dei rappresentanti dei co-



muni di Nuoro, Oliena, Dorgali, Orosei, Oniferi, Irgoli, Orune, Bitti, Siniscola, Orani, Sorgono, Bortigali, Lula, Onifai e Sarule». Nell'ordine del giorno si chiedeva che venisse data la precedenza alla linea «Bosa-Nuoro-Orosei, costruendosi la trasversale da Macomer fino a Nuoro». In caso di mancato accoglimento della richiesta si invitavano deputati e consiglieri provinciali e comunali a rassegnare in massa le dimissioni.

Nella stessa giornata a Isili un grande comizio aveva raccolto i rappresentanti dei comuni di Sorgono, Nuragus, Belvi, Gadoni, Laconi, Seui, Samugheo, Arizo, Neoneli, Desulo. L'agitazione (forse la più grandiosa e «capillare» che l'isola abbia mai conosciuto) raggiunse qualche risultato

perché il progetto di legge fu finalmente discusso e approvato dalla Camera a dicembre e dal Senato nel marzo successivo.

La costruzione delle linee era ripartita in tre periodi: ebbero la precedenza la Cagliari-Isili, la Macomer-Nuoro, la Macomer-Bosa, la Monti-Tempio. Mentre infuriavano altre polemiche sui tracciati da parte dei centri esclusi dalla lista che sostenevano questa o quella società in corsa per la concessione, il Governo procedeva a firmare i contratti con la «Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna», con le «Ferrovie Meridionali Sarde», e con le «Ferrovie Complementari Sarde». Una scelta, quella di «frammentare» le concessioni che non avrebbe mancato di riversare i suoi effetti negativi sul fun-

zionamento delle «Secondarie». Entro il 1900, in un periodo straordinariamente breve, nonostante le enormi difficoltà della configurazione orografica, furono attivati ben 19 tronchi, per quasi mille chilometri di linea. In Barbagia il treno arrivò nel 1894: su di esso si moltiplicarono i «muttos» celebrativi o ironici come questo di Bustianu Satta, *Sa Ferrovia*, riportato da Elettrio Corda nel libro *Le contrastate vaproriere*.

*«Zuba, gai Deus m'asestat si credia
Chi si poderet poi curre bolande
Pro chi custu ingrediente si est andande
Li a fchet finzas a s'acchettu e zia
Su male est chin che piccat tottu cantu
Su binu, chi sa preda, chi sa taula
E non nos lassat prus itte carrare...»
E Zubanne: «No est cussu no s'ispantu!
S'ispantu naru chi est chi cussa diaula
Non si lassat dae nemos irrobare».*

La festosa inaugurazione ebbe luogo della Cagliari-Tortoli per la Barbagia e l'Ogliastra ebbe luogo il 22 aprile 1894.

Il treno, «con la macchina pavesata di stendardi tricolori e frache», riferiscono le entusiastiche cronache del quotidiano cagliaritano «Unione Sarda», parti da Cagliari con le autorità, i tecnici della Compagnia e centinaia di invitati che si estasiarono per i panorami e gli scenari altamente suggestivi che l'ardito tracciato consentiva di ammirare: «La nuova Linea attraversava vallate pittoresche, corre sovente su burroni spaventevoli, su pendenze sensibilissime e attraversa ogni tanto qualche galleria, uscendo subito dopo tra panorami stupendi che s'offrono incessantemente allo sguardo dei viaggiatori. Particolarmente ammirato il viadotto del «Flumendosa», col treno che vi passa sopra lentamente...». In tutte le stazioni intermedie vi furono commossi discorsi ufficiali e rinfreschi a base di vernaccia e di dolci tipici.

Ma gli entusiasmi erano destinati a raffreddarsi assai presto di fronte alla straordinaria lentezza di quei suggestivi trenini che non arrivavano mai: per percorrere i 220

chilometri da Cagliari a Lanusei occorrevano 11 ore. Tra Mandas e Lanusei, distanti tra loro 45 km, la linea si sviluppava per 126 km. «Le stazioni, ha scritto D.H. Lawrence che questi lentissimi treni sperimentò nel suo viaggio in Sardegna nel 1921, sono lontane tra loro: a un'ora di distanza l'una dall'altra. Ah, come ci si stanca di questi viaggi. Durano eterni. Guardiamo attraverso una vallata. È larga un tiro di sasso. Ma ahimè, il piccolo treno non ha le ali, e non può saltare. Così la linea gira indietro, piega verso il Gennargentu, in una lunga infilata di roccia, sinché arriva infine a monte dell'angusta vallata».

La grande speranza che le ferrovie, favorendo le comunicazioni e i traffici, di uomini e merci, riuscissero a funzionare per l'isola da volano economico doveva ridimensionarsi ben presto.

L'auspicato collegamento tra la rete principale e quella secondaria non era stato di fatto realizzata, data la differenza di scartamento che costringeva a disagi e costosi trasbordi che rendevano il trasporto di merci per ferrovia pochissimo conveniente o addirittura più costoso. Per di più anche le linee secondarie, gestite da società diverse non erano collegate tra loro: senza parlare degli errori nei tracciati e nella ubicazione delle stazioni, che in alcuni paesi furono costruite a grande distanza dagli abitati che la linea doveva servire. L'agitazione per il com-

pletamento delle ferrovie secondarie non cessò neppure con il nuovo secolo, che vide le popolazioni dell'interno impegnate a rivendicare nuove linee, l'allacciamento della Cagliari-Sorgono con la trasversale Nuoro-Macomer mediante il tronco Sorgono-Tirso e il prolungamento della Macomer-Nuoro fino al mare.

In un solo centro, Terranova, le lotte (che durarono più di un trentennio) si svilupparono «contro» un tratto del tronco principale, la linea Terranova-Golfo Aranci (costruita nel 1882-83), che sanciva lo spostamento in quest'ultimo centro dello scalo merci e passeggeri, motivandolo con un'inadeguatezza del porto della cittadina gallurese.

Contro la decisione (a cui concorse un intreccio quasi inestricabile di interessi privati di autorevoli personalità politiche) la popolazione di Terranova protestò per anni, fin a quando un'imponente manifestazione popolare e un'insistente azione politica non ottennero che la città rivedesse arrivare la nave nel «suo» porto. Era il gennaio del 1920: erano passati 37 anni, 6 mesi e 3 giorni dalla costruzione della ferrovia.

(3. Fine)

