

COLLANA SCRITTORI PER PASSIONE

P. Bernardino Gualtieri

**DOPO IL FUMO
DELLA VAPORIERA**

C'era una volta... Il trenino a Chiaravalle

In copertina:

Finito di stampare il .11.2009
per i tipi della PrimeGraf s.r.l.
00177 Roma - Via Ugo Niutta, 2/A
Tel. 06.24.28.207 - Fax 06.24.11.356
E-mail: grafica@primegraf.it

ISBN

*Ai veterani operatori
sulla gloriosa tratta ferroviaria
Soverato – Chiaravalle Centrale
quale grato riconoscimento per il
contributo offerto alla nostra società
perché il tempo non cancelli
il loro quotidiano sacrificio.*

Sommario

11. Premessa
21. Introduzione
24. Le strade ferrate
31. Le Ferrovie Calabro Lucane e Piano Generale per la Calabria
43. La tratta ferroviaria Soverato – Chiaravalle
47. Un primo sguardo sul tracciato
51. Uno sguardo sul paesaggio
57. Aspetti tecnici del tracciato – gli scambi – sistemi di sicurezza sulla linea ferrata
71. I vantaggi immediati
75. Gli edifici - La Stazione – La Stazione di Soverato – La Stazione di Satriano - Davoli – La Stazione di Petrizzi-Gagliato – La Stazione di San Vito sullo Ionio – La Stazione di Chiaravalle Centrale
89. I Caselli e le Case Cantoniere – Qualche particolare sui Caselli e le Case Cantoniere
95. Opere murarie sul tracciato. Ponti: Il Ponte Turrìti o Turrìto – Il Ponte sul Torrente Gagliato – Il Viadotto Vaccarizzo. I Ponticelli – Gli Acquedotti – I Tombini – Le Gallerie. Le altre opere murarie.
113. Strumentazione
119. 15 Dicembre 1923
127. 29 Agosto 1969
133. Recupero della memoria
149. Situazione attuale
159. Appendice - Album fotografico
197. Indice generale
199. Indice delle illustrazioni

Introduzione

Quale sia la differenza tra un sentiero di campagna e una moderna autostrada, balza chiarissima alla considerazione di chiunque. Oppure quale sia la differenza tra un percorso fatto camminando a piedi e lo stesso percorso fatto in macchina o in treno o in aereo o in nave. Ancora più evidente risulta questa differenza se si pensa al tempo che occorre per coprire una certa distanza attraverso un sentiero di campagna o in montagna o su terreno variamente accidentato, camminando a piedi o a dorso di asino, ed il tempo che occorre per coprire la stessa distanza in macchina ed in autostrada o in treno o in aereo o in nave. E il discorso diventerebbe ancora più interessante quando si pensasse ai diversi tipi di strade ed ai diversi mezzi di locomozione.

Tutto questo ci fa capire l'importanza e la grande utilità delle vie di comunicazione e dei mezzi di trasporto, da cui è sempre dipeso il progresso e lo sviluppo della civiltà dei popoli. Le distanze sempre più corte, i tempi sempre più brevi, i mezzi di trasporto sempre più confortevoli e veloci hanno consentito nel passato una maggiore conoscenza del mondo, un diverso rapporto tra i popoli, una assimilazione di culture diverse con conseguente processo di integrazione con gente prima sconosciuta.

Per la ragione specifica di questo mio lavoro che vuole dire qualcosa su una strada ferrata, che nel tempo e nella finalità per cui è sorta ha contribuito allo sviluppo di questa parte della nostra Calabria, le riflessioni di cui sopra ritornano opportune anche per giustificarne lo sforzo.

Senza tener conto di un ampio progetto che riguardava l'intera regione e che, purtroppo, è stato realizzato solo in parte, ci soffermeremo a fare delle riflessioni sulla tratta ferroviaria Soverato Chiaravalle Centrale realizzata dalla Società Mediterranea della Calabro

Lucana nei primi anni del secolo scorso, sulla sua grande utilità, sul grande contributo che ha dato per lo sviluppo sociale, politico ed economico di questo vasto territorio, che si estende dal mare alle montagne, disseminato di qualche decina di centri abitati.

Non vogliamo tener conto neppure del tipo di strade esistenti in quel periodo, solo strade selciate poiché l'asfalto arriverà molto tempo dopo, ma teniamo conto dello scarso numero di esse, che non consentiva ai vari paesi una comunicazione tra di loro se non attraverso sentieri di campagna, percorribili soltanto a piedi o a dorso di asino.

In considerazione di quanto sopra, era scarso o quasi nullo il traffico commerciale dei prodotti locali, e quando ciò era possibile, comportava una fatica grande e l'impiego di molte risorse umane.

La scuola primaria istituita soltanto nel centro urbano emarginava le famiglie delle campagne favorendo così l'analfabetismo. La scuola secondaria era istituita soltanto nei grandi centri, purtroppo lontani e, per le spese che comportava volerla frequentare riservata a pochi abbienti, non favoriva certo la promozione culturale delle nuove generazioni.

La mancata possibilità di uscire fuori dal circuito chiuso del paese, esaurite le poche risorse economiche del luogo, creava una vasta zona di disoccupati che ingigantiva il fenomeno della povertà e in conseguenza tante volte il degrado morale.

La crescita costante delle natalità, a cui non poteva seguire un adeguato sviluppo edilizio, rendeva sempre più congestionata la convivenza familiare, a discapito tra l'altro e soprattutto delle condizioni igieniche, che comportavano il facile diffondersi delle malattie. La vera, grande povertà della nostra gente.

Sono queste solo alcune delle considerazioni per esultare di gioia quando uno spiraglio di mutamento importante si riusciva ad intravedere col sorgere di una realtà nuova, che apriva la via ad un futuro diverso: il mare che si avvicinava alla montagna, i paesi che diventavano sempre più contigui, i grandi centri che non erano più inaccessibili, la gente che allargava man mano le sue conoscenze, le prospettive di lavoro e l'apertura al grande commercio avrebbero aperto alla speranza il cuore di chiunque.

La ferrovia della Calabro Lucana da Soverato a Chiaravalle Centrale si sarebbe insinuata prepotentemente come un cuneo

lungo le valli e le colline, ed il suo sinuoso percorso avrebbe aperto nuovi orizzonti. Il fischio di una vaporiera avrebbe scandito nel suo progredire asmatico i nomi di quei paesi appollaiati sulle colline, che si affacciavano a guardarla con nei loro occhi la meraviglia più grande. L'azzurro del mare e le spiagge dorate si sarebbero stretti in un abbraccio ideale con i grandi abeti delle nostre secolari montagne. I vari accenti del linguaggio locale si sarebbero fusi nell'unico, universale linguaggio dei popoli uniti.



Foto di trenino in Germania.