Thread | Storie

In carrozza!

L'INAUGURAZIONE DELLA FERROVIA FAENZA-FIRENZE NELLE CARTE FAENTINE

Emanuela Morganti

Hyperborea

1897. Giorgio lascia Palazzuolo sul Senio e sale in treno diretto verso la capitale dei Manfredi. 2024. Vera abita a Marradi e frequenta l'istituto superiore a Faenza, per arrivare a scuola in orario a volte usa l'auto, il bus o la moto. Perché non il treno come il bisnonno? Non sta a lei la scelta, la risposta si trova nelle previsioni meteo.

Nel maggio 2023 il fiume Lamone e il torrente Marzeno esondano, irrompono nella vita delle persone di pianura e di collina, nelle infrastrutture e nelle stanze della **Biblioteca Comunale Manfrediana**. A distanza di un anno le tracce rimangono negli animi, negli edifici, nella viabilità, nella morfologia dei territori, e in quelle sale dove sono custoditi i materiali che raccontano di quando, 150 anni prima, seguendo l'andamento di quelle stesse acque si era costruita una nuova via di comunicazione in grado di far convergere le genti romagnole e quelle toscane: **la linea ferroviaria Faenza - Firenze**. La sua circolazione dal dopo alluvione viene monitorata dal Sistema di Allerta Nazionale per la previsione di Frane indotte dalla pioggia in Italia, è il SANF, che prevede possibili fenomeni franosi e che mette in *stand by* la mobilità di Vera e di chi come lei conduce un'esistenza da pendolare, un archetipo di vita che ancora non esisteva alla fine del XIX secolo, quando si era viaggiatrici e viaggiatori.

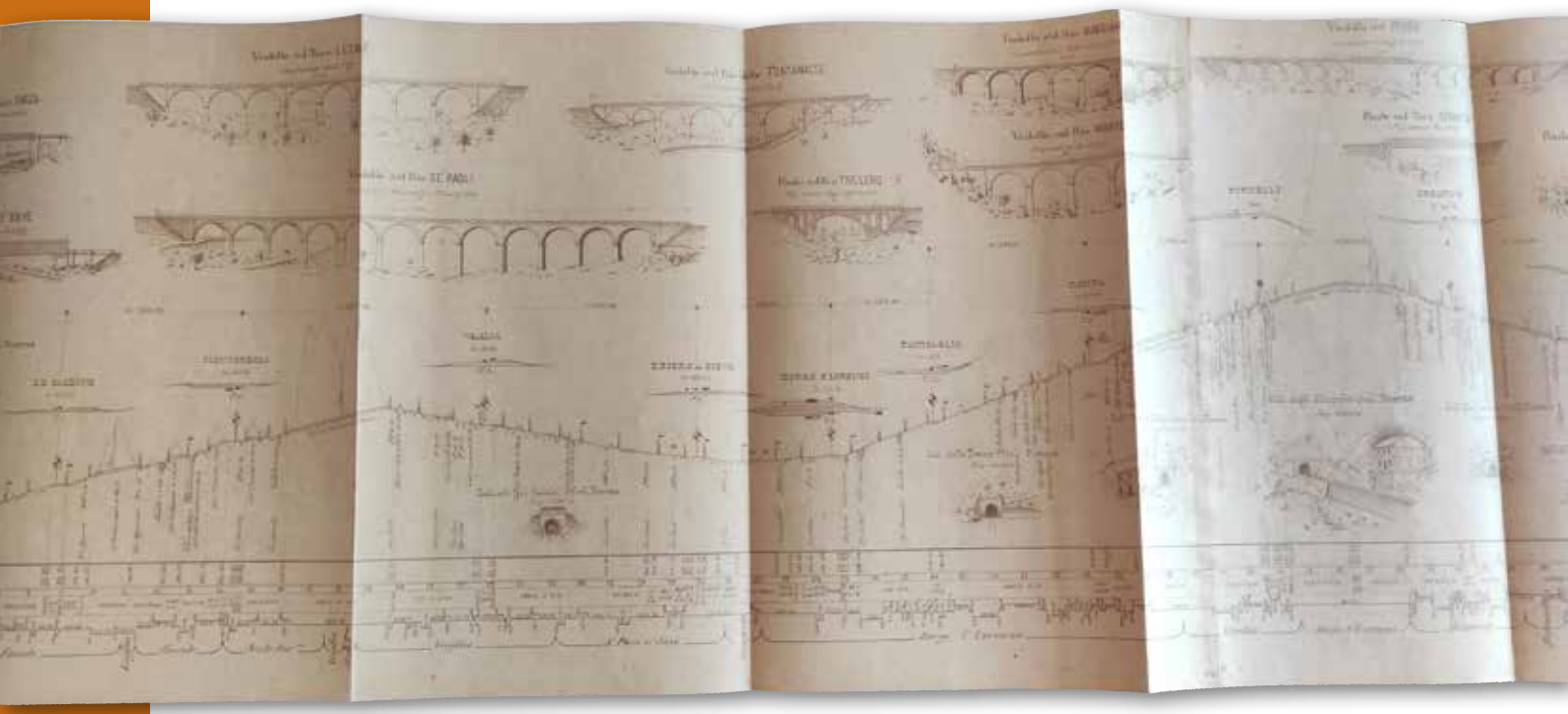
L'idea di un'infrastruttura idonea ai convogli ferroviari da realizzarsi in questi luoghi arriva da lontano, è il 1842 quando si inizia a progettare di viaggi su rotaia, diverse sono le proposte che si susseguono nel tempo e l'opzione Faenza – Firenze appare la soluzione preferibile a tutte le altre[1]. I lavori iniziano il 28 novembre 1880, l'esecutore è l'ingegner Alessandro Perego, *«la linea è ad un solo binario [...]. Le rotaie sono lunghe 9 metri […]. La lunghezza complessiva della linea è di km 101, con n. 20 stazioni. Fra ponti, ponticelli e viadotti di luce si hanno 391 opere»* [2].
L'inaugurazione avviene il 23 aprile 1893, celebrata dal campanilismo dei titoli di giornale: per le testate fiorentine è la ferrovia Firenze – Faenza, per quelle

1-3.

romagnole la Faenza – Firenze. Il prezzo del biglietto per l'intera tratta è di undici lire e cinquantacinque centesimi in prima classe, otto lire e dieci centesimi in seconda, cinque lire e venti centesimi in terza. La cronaca della cerimonia di apertura occupa le colonne dei periodici oggi conservati nella Biblioteca Comunale Manfrediana insieme al materiale documentario relativo alla giornata. Il **biglietto di invito** riservato a trecento fortunate autorità è contenuto in un'elegante cartellina di cartoncino ripiegato, sulla copertina campeggiano il gonfalone fiorentino (con il giglio rosso bottonato) e quello faentino (il leone rosso rampante e armato), affiancati sino quasi a sfiorarsi, anticipatori delle moderne partecipazioni nuziali. L'interno scandisce il programma dell'intera giornata: dal buffet in partenza alla stazione di Firenze, passando per le fermate d'obbligo nelle località di Ronta e di Brisighella, giungendo al banchetto e alla visita guidata alla città di Faenza, passando attraverso una sosta a Marradi e terminando con il ritorno in serata a Firenze. Il tutto è scandito dai puntuali orari antimeridiani e pomeridiani, sottoposti però a fine giornata agli immancabili ritardi di ordinanza, che raggiungeranno le due ore, motivate soprattutto dallo stuolo di persone accorse, racconta infatti un anonimo cronista presente a bordo del treno: *«Quando entra nella stazione di Marradi, l'accoglienza è entusiastica; la folla è enorme»* [3].

Con la stessa accuratezza, la **minuta del pranzo** racconta l'ordine di apparizione di portate, bevande e liquori, preceduti da una decorativa intitolazione e dagli stemmi cittadini che incorniciano un'immagine evocativa: un convoglio fumante di passaggio su un ponte ferroviario eretto al di sopra di un torrente. Un'illustrazione sicuramente allusiva dell'evento ma che ci risulta perlopiù narrativa e non molto suggestiva, nel post rivoluzione industriale ci si sarebbe aspettato di scorgere la riproduzione di una struttura più imponente, magari in ferro e ghisa, memore mimesi del leggendario ponte di Coalbrookdale[4]. Perché quindi

un viadotto dall'apparenza ordinaria e così poco celebrativa viene collocato in posizione di apertura? Troviamo riscontro nel fascicolo contenente **la planimetria e il profilo** della linea di completamento, dove già nell'elegante pagina di presentazione riappare lo stesso ponte, qui inserito in un medaglione angolare intrecciato all'elegante grottesca in stile *art nouveau*. Coincidenza? Sosteneva Agatha Christie che *«un indizio è un indizio, due indizi sono una coincidenza, ma tre indizi fanno una prova»*, e la prova appare proprio dispiegando il prospetto in scala della Firenze – Faenza, dove tra chilometraggi, località, ponti, viadotti, gallerie, cavalcavia e imponenti infrastrutture di varia natura, ecco fare capolino il Ponte sul Rio Trillero, un disegno tra molti, quasi mimetizzato, poi però ripreso pedissequamente su tutta la pubblicistica relativa all'evento e al progetto, con una solo differenza rispetto all'originale: l'aggiunta del treno in marcia.



4; 5.

Oggi può sembrarci curioso che, come emblema dell'intera impresa ferroviaria, si sia scelto nel nutrito corpus di infrastrutture realizzate quella dall'impianto e dai materiali all'apparenza meno moderni, situata in una località secondaria e sovrastante un corso d'acqua piuttosto piccolo, non certo di riferimento, un rio per l'appunto. Un ponte dalla fisionomia antica, costruito in blocchi di pietra serena che richiama alla memoria gli acquedotti di epoca romana. Il movente di questa elezione riposa con

Thread

una certa evidenza in un ritaglio di giornale, che attende placido di essere scovato e finalmente riletto: *«Le opere d'arte sparse in questa lunghezza sono numerosissime e molte degne dell'attenzione […]. Basta per tutte citare il ponte sul torrente Trillero di un'arditezza che incanta e che la tenace volontà e competenza del Perego ha condotto* ***a compimento in soli 50 giorni****, attaccandolo da 6 punti ad un tempo»* [5]. Ecco il simbolo dell'impresa, replicato ovunque, ammirato da senatori, sottosegretari, sindaci, assessori, tecnici e accompagnatrici, e declamato dai giornalisti accorsi dalle più importanti testate, su tutti Vamba per "Il Folchetto", e a seguire i colleghi de "Il Secolo", "Corriere della Sera", "La Tribuna", "Avanti!", "Le Figaro" e persino "The Daily News" di Londra.

In seguito l'ingegner Giuseppe Tramontani presenta un progetto per la costruzione dei tronchi di ferrovia Faenza-Granarolo-Russi e Granarolo-Cotignola necessari per l'allacciamento della linea Firenze-Faenza con la Faenza-Ravenna[6]. Dodici anni dopo i sindaci e i delegati dei comuni e degli enti dell'Italia centrale (e non solo delle zone interessate) discutevano su come **migliorare l'utilizzo della linea ferroviaria a servizio dell'utenza**, proponendo migliori coincidenze con le linee dirette ad Ancona, Pisa e Roma, la separazione fra il servizio viaggiatori e il trasporto merci, il perfezionamento delle attività offerte nelle stazioni e la ricalibrazione degli orari[7].

6; 7.

La linea Faenza-Firenze vive il periodo di massimo traffico durante il primo conflitto mondiale, nel corso del quale vi transitano anche sessanta convogli giornalieri, tra treni passeggeri, merci e tradotte. Eppure sarà la seconda guerra mondiale a segnarne per sempre l'esistenza: integra sino al 3 luglio 1944, la tratta viene distrutta in sessanta giorni dai numerosi e sistematici bombardamenti che si abbattono su queste zone, danneggiando le infrastrutture e radendo al suolo il glorioso ponte sul Rio Trillero. Il capolavoro da record dell'ingegner Perego verrà in seguito ricostruito, in cemento armato, perdendo quel fascino dell'ingegneria pioneristica, scomparendo spesso nei ricordi delle po-

polazioni soppiantato dalla memoria delle devastazioni belliche, ma restando testimone inamovibile delle storie custodite nelle raccolte documentarie della Manfrediana.
Prima di tornare a casa a Marradi, a volte Vera si ferma in biblioteca a Faenza a studiare e un ritaglio di giornale aspetta silenzioso.

8; 9.

[1] Maurizio Panconesi e Massimo Colliva, *Cara Faentina. La linea Faenza-Marradi-Fiesole-Firenze e la sua storia*, Pontenuovo Editrice, Bologna 1986.

[2] Gori – Montanelli, *L'inaugurazione della ferrovia Faenza-Firenze (Cronaca tecnica dei Lavori e tracciato della Linea)*, in "Fieramosca. Giornale del popolo", a. XIII, n. 113, aprile, Firenze 1893, p.1.

[3] s.a., *Inaugurazione della linea Firenze-Faenza*, in "La Nazione", a. XXXV, n. 114, 24 aprile 1893, pp. 2-3.

[4] Francis Donald Klingender, *Arte e rivoluzione industriale*, Einaudi, Torino, 1972.

[5] s.a., *L'inaugurazione della Faenza-Firenze*, in "Il Lamone", a. X, n. 18, 30 aprile 1893, Faenza, pp. 2-3.

[6] Giuseppe Tramontani, *Progetto di costruzione dei tronchi di ferrovia Faenza-Granarolo-Russi e Granarolo Cotignola*, Stab. Tipo-lit. di Giuseppe Montanari, Faenza 1904.

[7] Comune di Faenza, *Congresso dei sindaci ed enti interessati per una migliore utilizzazione della linea ferroviaria Faenza-Firenze: verbale delli 30 aprile 1905*, Tip. Novelli & Castellani, Faenza 1905.

Immagini

1-3. *Inaugurazione delle ferrovia Faenza-Firenze: minuta del pranzo [23 aprile 1893].*
Biblioteca Comunale Manfrediana

4-5. *Ferrovia Firenze-Faenza: linee di completamento della rete ferroviaria del Regno: planimetria e profilo, Direzione Tecnica Governativa <Firenze>.*
Biblioteca Comunale Manfrediana

6. *Ripresa del ponte ferroviario sul fiume Lamone, 1912.*
Archivio Fototeca Manfrediana

7. *Interno della stazione di Faenza con una locomotiva sui binari, 1910.*
Archivio Fototeca Manfrediana

8. *Veduta del ponte ferroviario sul fiume Lamone a Marradi, 1890 - 1895.*
Archivio Fototeca Manfrediana

9. *Ripresa del ponte ferroviario sul fiume Lamone a Faenza, 1920.*
Archivio Fototeca Manfrediana

Hyperborea
TIME IS ON MY SIDE