



The Railway. Dynamics and Processes of Territorial Transformation in Calabria

Sante Foresta
sante.foresta@unirc.it

The first concrete initiative aimed to remove Calabria from its secular isolation was the construction of the railway along the Ionian side, beginning in 1866, followed by the Tyrrhenian side twenty years later, during which connections with the North of Italy was however guaranteed, not by the post road, but rather by the coastal routes through Reggio, Scilla, Pizzo and Scalea, also preferred by travellers of past centuries. The Calabrian coast, in this way, was marked by the railway line, with radical consequences on the perception of the landscape: both coastal railway lines became a formidable instrument of observation of uncontaminated nature for the Calabrian people themselves: a crown of hill town centres overlooking rocky ridges and empty beaches. In the following decades, some internal connecting railway lines were built. Today, few stretches offer the only surviving possibility of enjoying the original sense of the journey on the railway tracks of Calabria, unlike the widespread degradation which affects the coastal lines, resulting from uncontrolled urbanization phenomena occurred from the 1950s.

VOYAGE PITTORESQUE

II. Observations on the Historic Landscape of Calabria

www.archistor.unirc.it

ArchistoR EXTRA 4 (2018)

ISSN 2384-8898

Supplemento di ArchistoR 10/2018

ISSN 978-88-85479-04-3

DOI: 10.14633/AHR099



Le strade ferrate. Dinamiche e processi di trasformazione territoriale in Calabria

Sante Foresta

La “terza isola” d’Italia, così era definita la Calabria prima che negli anni sessanta del Novecento essa fosse connessa alla rete autostradale nazionale. E come un’isola inaccessibile era universalmente percepita anche dopo la sua tardiva e parziale inclusione nei circuiti del Grand Tour sette-ottocentesco; giacché proprio gli aspetti della difficilissima mobilità interna dominano i resoconti dei viaggiatori, insieme all’ammirazione per la variegata e complessa orografica della regione che era all’origine di quel disagio.

Al tempo del viaggio in Calabria della spedizione Saint-Non, nel 1778, la Calabria disponeva soltanto di due strade, entrambe di origine romana: la via Popilia nell’entroterra tirrenico costituita da un tracciato particolarmente arduo dal punto di vista orografico, e la strada litoranea jonica, difficilmente praticabile a causa di zone paludose o soggette alle esondazioni delle fiumare che la rendevano rotabile solo nella buona stagione.

I centri dell’entroterra – dove risiedeva la maggior parte della popolazione – erano penalizzati proporzionalmente alla distanza da queste due arterie, malamente collegati da una rete di strade a pettine lungo le vallate fluviali.

A parte alcune opere di miglioramento della via Popilia – che nel frattempo assunse la qualifica di strada postale – fino all’Unità d’Italia la situazione delle strade calabresi rimase invariata. Ancora nel 1865 la regolamentazione legislativa in Italia non era stata in grado di ovviare al problema della

costruzione di nuove strade, quasi del tutto assenti nel Mezzogiorno¹. Così, a fronte della realizzazione, o del miglioramento di strade comunali, attuati con le limitate risorse degli Enti locali quelle provinciali dovettero attendere la delibera di appositi finanziamenti da parte dello Stato, nel 1903.

«A metà del secolo XIX, la lunga linea di costa che per 780 Km. cinge da ambo i lati l'ultimo tratto della penisola, appariva, a chi veleggiasse lungo il mare, un interrotto deserto. [...] i paesi meno distanti dalla costa, ormai da decenni non erano più esposti ai rischi degli assalti improvvisi, specie notturni, provenienti dalle barche corsare di algerini e tunisini»².

La prima concreta iniziativa tesa a sottrarre la regione dal suo secolare isolamento fu la realizzazione, a partire dal 1866, della ferrovia lungo il suo versante jonico, privilegiato rispetto a quello tirrenico, sia per lo stato peggiore dei collegamenti via terra e via mare, sia per la più agevole fattibilità legata alla presenza di una maggiore percentuale di aree pianeggianti lungo il tracciato³.

La costruzione del tratto calabrese della ferrovia jonica Taranto-Reggio Calabria, da parte delle tre società che si susseguirono nell'impresa, non cambiò questa percezione della costa orientale dal mare⁴. Gran parte di questa fascia costiera si presentava ancora desolata o popolata da piccoli borghi di pescatori e contadini che conducevano una vita precaria a causa delle piene violente dei torrenti che periodicamente devastavano i terreni agricoli. Lo scenario che si venne a configurare fu quello di una lunga fascia costiera isolata, spesso malarica, segnata esclusivamente dalla linea del binario unico realizzato prevalentemente in prossimità della spiaggia per evitare opere di sopraelevazione.

Solo sul finire del secolo, lo scenario cominciò a mutare, trovando nello sviluppo delle stazioni un punto di forza: in primo luogo vennero implementate le bonifiche delle pianure, in concomitanza iniziarono a svilupparsi attività produttive. Iniziarono così a sorgere i primi borghi il cui unico riferimento urbanistico rimaneva il piazzale della stazione e la strada che univa la stazione al comune capoluogo.

1. BEVILACQUA 1997.

2. BEVILACQUA 1985, p. 142.

3. Sulla storia delle ferrovie in Calabria vedi COSTANZO 2005 al quale si rimanda per tutti i riferimenti non segnalati altrimenti.

4. Della linea jonica Metaponto-Reggio Calabria, il primo tratto da Reggio a Lazzaro fu inaugurato il 3 giugno 1866, seguito il primo ottobre 1868, dalla prosecuzione fino a Bianconovo. A nord il 28 febbraio 1869 Metaponto fu connessa a Taranto. Dopo un periodo di stasi, causato dalla crisi finanziaria della *Vittorio Emanuele*, nel frattempo divenuta *Società per le Strade Ferrate Calabro-Sicule*, che ne determinò il fallimento nel 1872, i lavori furono ripresi e portati a compimento dalla *Società Italiana per le strade ferrate meridionali*, con l'apertura dell'ultimo tratto tra Crotone e Catanzaro Marina. Inoltre per favorire il trasporto di merci dalla Sicilia, il 15 marzo 1881 venne aperto il tratto Reggio Calabria Centrale-Reggio Calabria Succursale, a sua volta connesso con lo scalo portuale (Reggio Calabria Marittima).

Sul versante tirrenico l'arrivo della ferrovia avvenne con quasi vent'anni di ritardo, durante i quali i collegamenti con il Settentrione furono ancora garantiti, più che dalla strada postale, dalle rotte marittime sottocosta tra Reggio, Scilla, Pizzo e Scalea, preferiti anche dai viaggiatori dei secoli scorsi.

Approvati nel 1870, i lavori della linea tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria, affidati alla *Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo*, iniziarono solo nel 1881, dopo una complessa fase progettuale dovuta alle enormi difficoltà legate al superamento degli ostacoli naturali posti dalla conformazione altimetrica della costa, e soprattutto alle controverse fasi di appalto dei singoli tratti. In Calabria tra il 1883 e il 1887 fu realizzato il tratto Reggio Calabria-Villa san Giovanni-Bagnara (29 km), tra il 1887 e il 1894 quello tra Nicotera e Gioia Tauro, poi il proseguimento fino a Bagnara, e in ultimo quello Nicotera-Pizzo-Sant'Eufemia Marina (odierna Lamezia Terme Centrale). L'inaugurazione della linea avvenne nel 1895 dopo il completamento di lunghi tratti in galleria tra Agropoli e Scalea e tra Palmi e Villa San Giovanni e la realizzazione di arditi viadotti nelle zone centrali che costituirono i primi grandi segni dell'opera dell'uomo sul territorio della Calabria.

A questo punto pressoché tutta la costa calabrese risultava marcata dalla linea ferroviaria, con radicali conseguenze sulla percezione del suo contesto paesaggistico. Oltre l'essenziale funzione logistica entrambe le linee ferroviarie divennero per gli stessi calabresi un formidabile strumento di osservazione di una natura incontaminata di costoni rocciosi e spiagge libere della corona di centri collinari e precollinari che vi prospettavano, comunque lontani dal tracciato dei binari. Infatti di tutte le città calabresi solo Reggio Calabria subì l'impatto della linea ferroviaria che, a differenza di oggi, correva completamente in superficie parallelamente al suo lungomare.

L'apertura della linea tirrenica fece presto passare in secondo piano quella Jonica, tanto più quando esse furono connesse da due collegamenti trasversali: la Trasversale catanzarese da Marina di Catanzaro alla Stazione Sant'Eufemia Biforcazione, compiuta tra il 1889 e il 1899, e la Trasversale cosentina realizzata in due fasi, la prima da Sibari a Cosenza, tra il 1876 e il 1879, la seconda da Cosenza a Paola, inaugurata nel 1915.

Nel periodo giolittiano, la questione sociale si fece avvertire anche in Calabria ed esplose con il terremoto del 1905. Si ebbe così la legge 25 giugno 1906, proposta da Bruno Chimirri, che in sedici anni avrebbe dovuto portare la Calabria a livello delle altre regioni. Questa legge venne finanziata con otto milioni di lire, mentre altri 22 milioni erano stati stanziati dalle leggi sulle bonifiche del 1899, del 1900 e del 1902 per consentire la sistemazione idraulica e il recupero delle pianure calabresi invase dalla malaria.

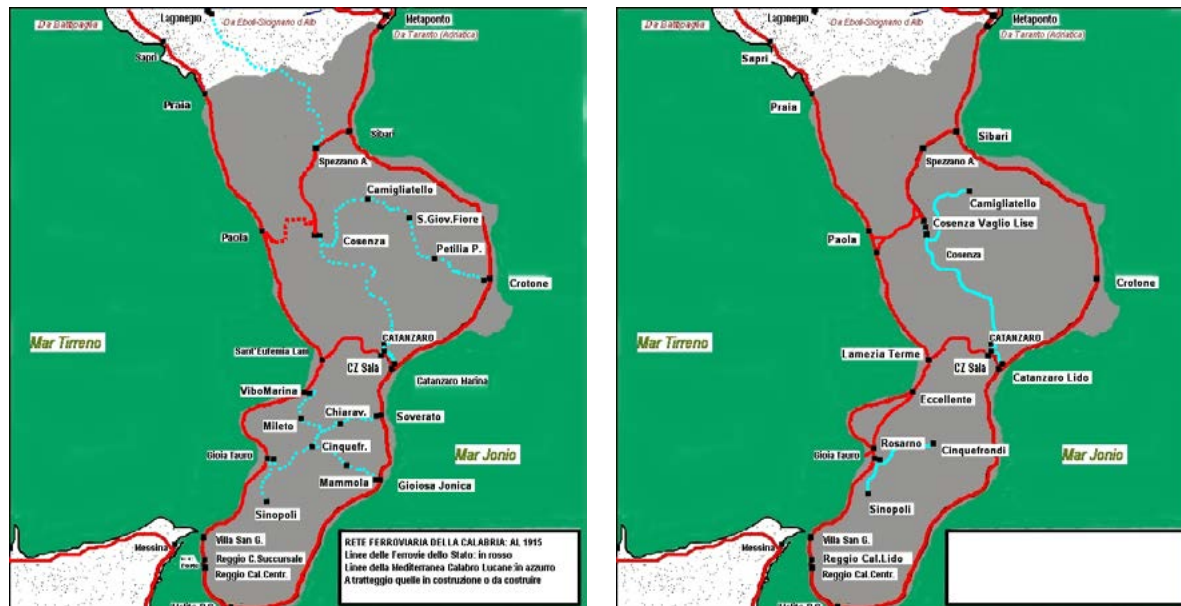


Figure 1-2. La rete ferroviaria in Calabria al 1915 e a oggi. In rosso linee delle Ferrovie dello Stato; in azzurro linee delle Ferrovie Calabro lucane (oggi Ferrovie della Calabria), in tratteggio linee in costruzione o progettate (https://it.wikipedia.org/wiki/Rete_ferroviaria_della_Calabria#/media/File:Rete_calabra_1915.JPG; https://it.wikipedia.org/wiki/Rete_ferroviaria_della_Calabria#/media/File:Rete_calabria.JPG; ultimo accesso 31 agosto 2017).

La Legge per la Calabria oltre a incentivare la ricostruzione degli edifici distrutti, prevedeva la realizzazione diretta da parte dello Stato delle linee di comunicazione, tra cui una rete di ferrovie complementari a scartamento ridotto, allo scopo di interconnettere i centri minori e dar luogo a vie dirette di comunicazione e di trasporto di merci tra gli opposti versanti della regione⁵.

Nel 1907 la Direzione generale dei servizi speciali assunse il compito di seguire e realizzare le opere pubbliche previste dalle Leggi sulla Calabria e sulla Basilicata, escludendo quelle relative alle ferrovie e alle manutenzioni stradali. Tuttavia i lavori di costruzione delle opere pubbliche subirono dei ritardi causati dalla necessità di attuare le bonifiche e per la mancanza di imprese specializzate sul territorio. Inoltre il terrificante terremoto che nel 1908 rase al suolo Reggio Calabria e devastò 167 comuni della Calabria, facendo circa 25.000 vittime, comportò ulteriori ritardi dovuti alla necessità di coordinare le iniziative.

Intanto l'acquisizione da parte delle Ferrovie dello Stato, sia della linea tirrenica nel 1905, sia di quella jonica, nel 1906, segnò la fine della concorrenza e con essa l'irreversibile declino della seconda.

Tra il 1910 ed il 1926 lo Stato emanò provvedimenti legislativi con i quali affidava alla *Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo* la concessione per la costruzione e l'esercizio di una rete di ferrovie a scartamento ridotto tra Basilicata e Calabria, al fine di soddisfare la domanda di trasporto delle popolazioni dei centri interni⁶ (fig. 1). Tale ferrovia, denominata *Ferrovie Calabro Lucane* venne realizzata in un lungo arco di tempo, dal 1916, quando fu realizzato il primo tratto calabrese tra Cosenza e Rogliano, fino al 1934, quando l'opera fu sospesa, per essere ripresa nel secondo dopoguerra, con l'ultimazione del tratto Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore nel 1956, dopo il quale si interruppe definitivamente raggiungendo la lunghezza totale di 765 chilometri a fronte dei 1.271 previsti inizialmente, senza raggiungere alcuni interscambi chiave come Petilia Policastro collegata alla rete jonica.

Il 1956 segnò comunque la massima espansione della rete ferroviaria calabrese. Infatti dagli anni Sessanta la linea delle ferrovie Calabro Lucane, rivelatasi del tutto inutile per il trasporto di merci, fu progressivamente dismessa e sostituita da autolinee, oggi gestite dalle *Ferrovie della Calabria* insieme ai pochi tratti ferroviari rimasti (fig. 2). Contestualmente la scelta di potenziare la linea tirrenica con l'elettrificazione, il raddoppio dei binari e la realizzazioni di varianti in galleria, accelerò la crisi della linea jonica (rimasta tuttora a binario unico, a parte il tratto Reggio Calabria-Melito Porto

5. Al servizio delle attività produttive della zona mineraria di Ferdinanda intorno al 1870 erano stati costruiti due tratti di ferrovia di circa venti chilometri confluenti sulla linea jonica presso Caulonia.

6. Sugi aspetti sociali della realizzazione di questa infrastruttura vedi IANNICELLI 2006.



Figura 3. Reggio Calabria, veduta area della città con in primo piano il Lungomare e l'adiacente linea ferroviaria (http://photobucket.com/gallery/user/pam_album1/media/bWVkaWFJZDozNzQ0MTE1Nw==/?ref=:ultimo accesso 31 agosto 2017).



Figura 4. Linea ferroviaria jonica (http://www.touringclub.it/sites/default/files/styles/gallery_preview/public/immagini_eventi/ferrovia_jonica_0.jpg?itok=FEE7AMUH; ultimo accesso 31 agosto 2017).

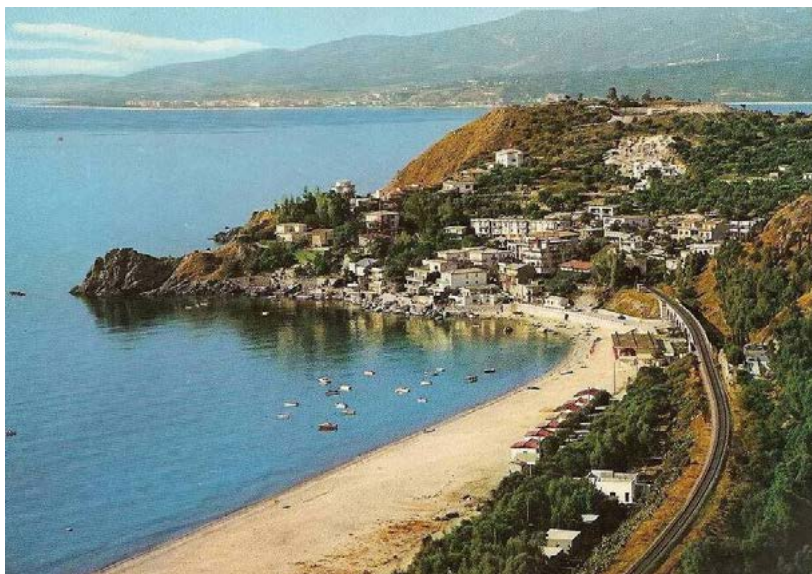


Figura 5. Linea ferroviaria jonica presso Caminia (CZ) http://photobucket.com/gallery/user/pamwagner_album/media/aWFJZDoyMDcwODExNQ==/?ref=: ultimo accesso 1 settembre 2017).



Figura 6. Linea ferroviaria tirrenica presso Acquappesa Marina (CS) (cartolina postale illustrata, collezione privata).

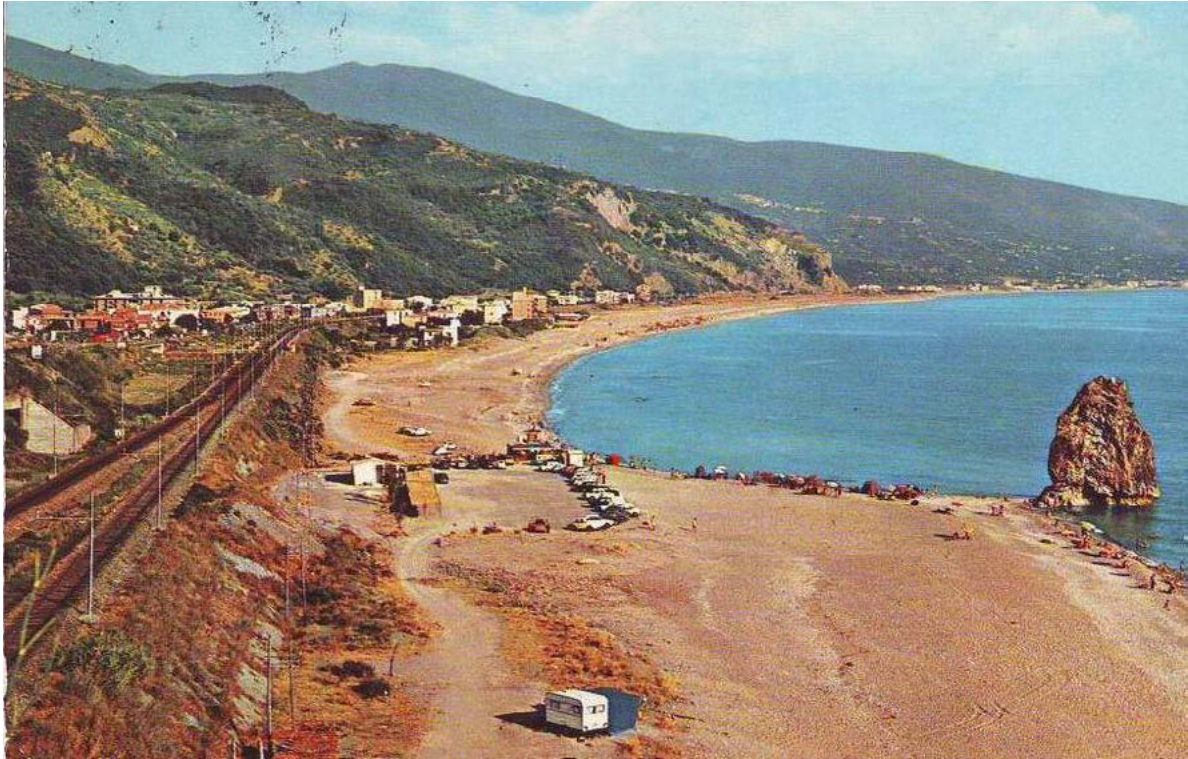


Figura 7. Linea ferroviaria tirrenica presso Guardia Piemontese (CS) (http://photobucket.com/gallery/user/pam_album1/media/cGF0aDo1LUNhbGFicmlhLzEtMjYtOC0yMDEwL2d1YXJkaWFwaWVtb250ZXNIMDAxLmpwZw==/?ref=:ultimo accesso 31 agosto 2017).



Figura 8. Linea delle *Ferrovie Calabro Lucane* (oggi *Ferrovie della Calabria*) presso Catanzaro Pratica (http://photobucket.com/gallery/user/pamwagner_album/media/cGF0aDoxNy1jYWxhYnJpYS9jYXRhbnpbcm8vY2F0YW56YXJvcHJhdGljMi5qcGc=/?ref=ultimo accesso 31 agosto 2017).



Figura 9. Linea delle *Ferrovie Calabro Lucane* (oggi *Ferrovie della Calabria*) viadotto di San Pietro in Guarano (CS) (Collezione Iuliano, Pizzuti, <http://www.linkingcalabria.it/wordpress/wp-content/uploads/2016/03/ferrovie-calabria.jpg>: ultimo accesso 1 settembre 2017).

Salvo raddoppiato recentemente)⁷. Ciò proprio nel momento in cui intorno alle piccole frazioni sorte in corrispondenza degli scali si innescava il progressivo trasferimento delle popolazioni residenti nei prospicienti centri collinari, il cui mancato controllo – anche sulla costa tirrenica – è all’origine dei più gravi problemi urbanistici della Calabria: lo spopolamento dei centri storici interni e la distruttiva proliferazione edilizia sulle coste. A distanza di un secolo il panorama che si offre ai viaggiatori sui treni della linea tirrenica e di quelli (ormai sparuti) della linea jonica, è drammaticamente mutato. I tratti rimasti incontaminati sono in netta minoranza su quelli più o meno gravemente compromessi.

In questo contesto, non è un caso che l’unica possibilità di percepire il senso originario del viaggio sulle strade ferrate della Calabria sia offerto da uno dei pochi tratti superstiti delle linee interne, percorso dal treno della Sila (fig. 10): il treno d’epoca che da Moccone passando per Camigliatello Silano, giunge a San Nicola Silvana Mansio (la più alta stazione ferroviaria a scartamento ridotto d’Europa a oltre 1400 metri di altezza). Un esempio virtuoso della grande valenza paesaggistica e territoriale delle strade ferrate storiche.

7. Negli anni sessanta del Novecento la linea tirrenica, congestionata dal traffico passeggeri e merci rete, fu elettrificata e in gran parte ristrutturata a doppio binario. Negli anni Settanta furono costruite due importanti varianti: la Praia-Scalea quasi interamente in galleria a doppio binario, aperta nel 1972, e la Direttissima Rosarno-Sant’Eufemia-Lametia (oggi Lamezia Terme Centrale), che richiese la costruzione di altre gallerie e dell’imponente viadotto dell’Angitola, che rese più efficiente la percorrenza rispetto al tragitto costiero a binario unico per Vibo Valentia, Pizzo Calabro, Tropea e Nicotera, rimasto tuttora in uso.



Figura 10. Il *Treno della Sila* (<http://www.viaggivacanze.info/newsite/wp-content/uploads/2017/02/treno-della-sila.jpg?format=pdf>: ultimo accesso 31 agosto 2017).

Bibliografia

BEVILACQUA 1985 - P. BEVILACQUA, *Uomini, terre, economie*, in BEVILACQUA, PLACANICA 1985, pp. 117-183.

BEVILACQUA 1997 - P. BEVILACQUA, *Breve storia dell'Italia meridionale dall'Ottocento a oggi*, Donzelli, Roma 1997.

BEVILACQUA, PLACANICA 1985 - P. BEVILACQUA, A. PLACANICA (a cura di), *La Calabria*, Einaudi, Torino, 1985 (Storia d'Italia. Le Regioni, III).

COSTANZO 2005 - L. COSTANZO, *Storia delle ferrovie in Calabria*, Orizzonti meridionali, Cosenza 2005.

IANNICELLI 2006 - A. IANNICELLI (a cura di), *Per binari e stazioni tra Pollino e Aspromonte: storia sociale delle ferrovie della Calabria*, Le Nuvole, Cosenza 2006.

PLACANICA 1988 - A. PLACANICA (a cura di), *La Calabria moderna e contemporanea*, Gangemi, Roma-Reggio Calabria 1988 (Storia della Calabria, II).

PLACANICA 1985 - A. PLACANICA, *Calabria in idea*, in BEVILACQUA, PLACANICA 1985, pp. 587-650.

SETTIS 1988 - S. SETTIS (a cura di), *La Calabria antica*, Gangemi, Roma-Reggio Calabria 1988 (Storia della Calabria, I).