

# La dura vita di operai e ferrovieri sulla linea Porrettana

*Maurizio Finelli*

Abbiamo più volte scritto su questa rivista della ferrovia Porrettana, evidenziandone sia gli aspetti storici sia quelli tecnici, rilevando anche il valore simbolico assunto dalla stessa nel centocinquantenario dell'Unità d'Italia (1). Occupiamoci ora dell'aspetto umano che è indubbiamente molto importante.

La ferrovia Porrettana, concepita nel 1851, costruita a partire dal 1857 e inaugurata nel 1863 dopo l'unificazione del Regno d'Italia dal re Vittorio Emanuele II, contribuì realmente all'unità del paese e allo sviluppo economico delle zone attraversate (in particolare dell'Alto Pistoiese). Però, con l'utilizzo delle tecniche e degli strumenti allora disponibili, la sua realizzazione comportò enormi difficoltà: si dovettero scavare ben 46 gallerie (per uno sviluppo complessivo di 18,5 km), costruire 64 ponti e viadotti (lunghezza complessiva 2,2 km) e, nonostante la grandiosità, l'opera fu realizzata con il minimo impatto ambientale.

## **I minatori**

La galleria di valico, in località Pracchia, (detta: Galleria dell'Appennino) è lunga

2.727 m e la sua costruzione richiese ben 7 anni di lavoro, dal 1857 al 1864. Furono impiegate 1.150 persone, minatori e scalpellini, e per lo scavo si utilizzarono esclusivamente pale, picconi ed esplosivo. Si tentò anche, per la prima volta in Italia, l'utilizzo di una perforatrice idraulica ma, dal momento che non si conseguirono i risultati previsti, ne fu sospesa l'applicazione. Nel corso della costruzione della linea gli incidenti mortali furono un numero limitato, considerando le enormi difficoltà operative e la grandiosità delle opere d'ingegneria.

Gli incidenti si verificarono soprattutto fra gli operai addetti alla costruzione delle gallerie e furono provocati per lo più dal distacco improvviso di massi dalle pareti rocciose. Per questo motivo si contarono cinque morti nella perforazione della Galleria dell'Appennino, due nella Galleria della Madonna a Porretta, uno a Calvenzano presso Vergato, e uno nella Galleria Pian di Casale. A Pian di Casale morirono due lavoranti in seguito allo scoppio di una cassa di polvere da mina e tre minatori morirono in località diverse per cause imprecisate.

*Fig. 1. L'interno della vecchia stazione di Pioppe evidenzia un ambiente spartano e poco accogliente (foto tratta da Nueter n. 22/1985).*



I minatori provenivano prevalentemente dal nord e dal centro Italia; gli scalpellini invece venivano dalla locale Valle del Reno. La loro vita era sicuramente difficile per le condizioni e i rischi connessi al duro lavoro, ma anche durante le pause l'abuso di vino e alcolici provocava spesso risse fra gli operai, e frequenti erano gli episodi di piccoli reati.

I feriti e i malati avevano diritto alle cure al massimo per sei mesi. Se erano il sostegno principale della famiglia, ricevevano metà del salario per tutto il periodo di assenza e, in caso d'invalidità o morte, era corrisposta un'indennità una tantum variabile da 100 a 300 lire. Nessuna indennità veniva corrisposta a chi si procurava danni per colpa o imprudenza.

### **I cantonieri**

Dopo i primi anni d'esercizio della ferrovia, nel 1868, le abbondanti piogge causarono in soli 15 km ben nove interruzioni. Nel 1886, nei pressi di Pracchia, una frana investì un treno proveniente da Firenze, provocando il deragliamento del convoglio e la morte di un frenatore, sbalzato fuori dalla fragile garitta in legno. Fondamentale era il lavoro dei cantonieri che dovevano continuamente ispezionare la linea, percorrendola a piedi, per rilevare le eventuali anomalie sui binari. In galleria, dovevano tenersi ben stretti ai corrimano per non essere risucchiati dalle correnti d'aria e, durante la loro permanenza all'interno dei tunnel, erano costretti a respirare aria mista a fumo. I cantonieri abitavano con le loro famiglie nei caselli dislocati lungo la

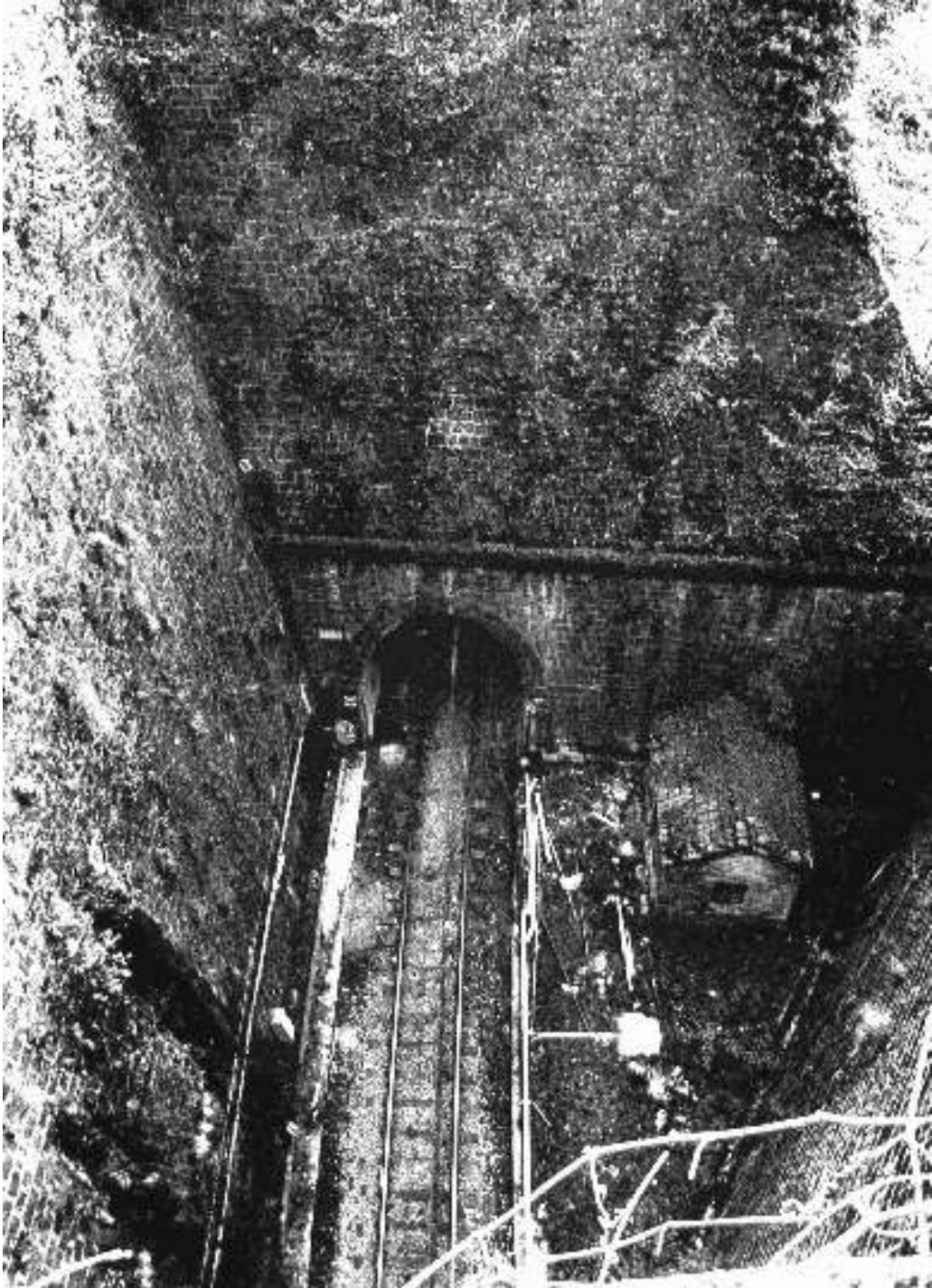
linea. Quegli edifici rimasero privi di luce elettrica e di acqua corrente fino al 1952: l'illuminazione era fornita dalle lampade a carburo e l'acqua veniva raccolta dai corsi d'acqua o da sorgenti percorrendo a piedi lunghi sentieri.

La vita del cantoniere era dedicata al lavoro per il sostentamento della famiglia; integrava la misera paga con l'allevamento di polli e conigli, e con la coltivazione di un orto o di una piccola vigna. I caselli, dotati di forno a legna per la cottura degli alimenti, sorgevano in posizioni spesso isolate, raggiungibili soltanto da un piccolo sentiero che costeggiava la ferrovia. In caso di necessità il medico era costretto ad arrivare con il treno, che doveva effettuare una fermata straordinaria. Per un eventuale trasloco, l'unico mezzo disponibile per il trasporto delle masserizie era un carrello di servizio fra un treno e l'altro.

Per le numerose manutenzioni necessarie negli impianti, ubicati in posizioni isolate lungo la linea, furono creati appositi carri-officina e carri-alloggio, per consentire alle squadre di operai specializzati di effettuare autonomamente i lavori richiesti. Per un certo periodo i cantonieri dovettero anche svolgere un servizio di sorveglianza armata per costringere ad allontanarsi dai binari viandanti e boscaioli che, per accorciare il loro cammino, erano soliti percorrere il tracciato ferroviario, gallerie comprese, mettendo seriamente a rischio la loro incolumità.

Numerosi erano gli episodi di brigantaggio locale. Nei primi anni

*Fig.2. La trincea di Vignacci, fra Corbezzi e Piteccio. I sorveglianti percorrevano giornalmente, a piedi, difficili tratti di linea come questo [foto tratta da Nueter n. 22/1985].*



di esercizio della linea, prima della costruzione della stazione di Vajoni (oggi Valdibrana), i treni fermavano al casello situato all'ingresso sud dell'omonima galleria: qui un cantoniere, che aveva anche la funzione di bigliettaio, veniva spesso assalito da bande di malviventi locali che derubavano il modesto incasso. Altri malviventi approfittavano invece del lento procedere dei convogli, in salita, e dell'isolamento degli scompartimenti e, dopo aver rapinato i poveri passeggeri durante il percorso in galleria, scendevano immediatamente all'uscita delle medesime, dileguandosi poi nei boschi fra Piteccio e Sammommè.

### **I macchinisti e i frenatori**

Pure i macchinisti non avevano vita facile. Dovevano sopportare turni fino a 17 ore di guida, effettuate, nel caso di servizi merci, a bordo delle locomotive Gr. 740, note come "*forni crematori*" per le temperature insopportabili che si sviluppavano all'interno della cabina chiusa. Al termine del servizio, dovevano pure accudire alla locomotiva. I frenatori invece, presenti sui convogli in ragione di uno ogni tre carri, se ne stavano per tutto il viaggio nelle loro anguste garitte di legno, dove il freddo invernale era insopportabile, nell'attesa della richiesta del loro intervento da parte del macchinista. Il personale che si trovava fuori sede doveva pernottare in camere adattate alla meglio, prive di servizi igienici, scarsamente riscaldate, provvedendo personalmente a portarsi da casa le lenzuola; al mattino poteva servirsi

della fontanella della stazione.

Dal 1871 al personale in servizio notturno invernale fu concesso di poter consumare i cosiddetti "*poncini caldi*" presso i buffet delle stazioni. Il peggior nemico di macchinisti e frenatori era in ogni caso costituito dal fumo che ristagnava nelle gallerie, dove spesso si rischiava l'asfissia. Per proteggere la respirazione si mettevano stracci bagnati davanti alla bocca. La galleria di Piteccio era il tratto peggiore, dove la costante presenza di fumo rendeva irrespirabile l'aria; inoltre sui binari si depositava una patina viscida che, assieme alla presenza di foglie e lumache, riduceva l'aderenza delle ruote per lunghi tratti. Nelle gallerie dove il fumo tendeva a ristagnare (la Galleria dell'Appennino, le gallerie Signorino e Piteccio) furono installati potenti impianti ventilanti che dovevano allontanare il fumo. Nel 1916 (durante la prima guerra mondiale) un guasto al ventilatore di una galleria non permise di allontanare il fumo mentre transitava una tradotta di reclute dirette al fronte. Il banale inconveniente costò la vita a molti giovani soldati, che passarono senza accorgersene dal sonno alla morte.

### **I capistazione e i manovratori**

Per 70 anni di esercizio la ferrovia Porrettana sopportò un traffico molto intenso, ritenuto teoricamente impossibile, che raggiunse i 70 treni al giorno distribuiti nelle 24 ore (circa tre volte il normale traffico di un'analogha linea con un unico binario), pari al 70% del traffico nazionale. Nelle stazioni, fino al 1918, i capistazione e gli altri ferrovieri effettuavano turni

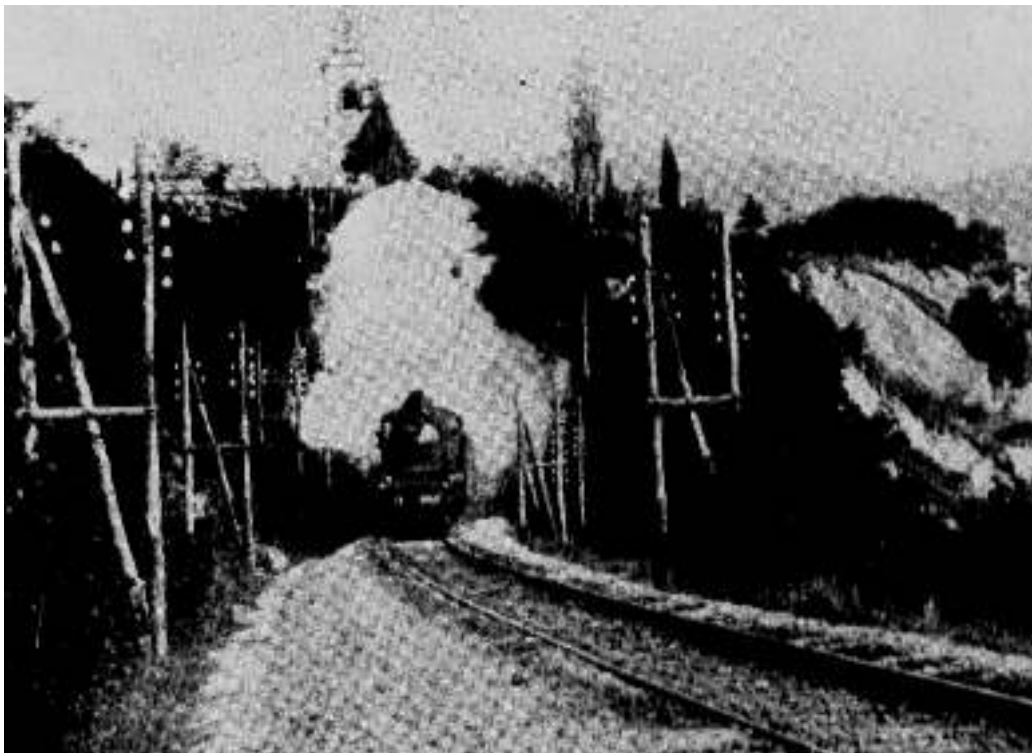
massacranti di 12 ore giornaliere (il pranzo era portato in stazione dai famigliari), con sette notti di fila e riposi risicati, che spesso dovevano essere saltati senza contropartita per la ristrettezza di organico.

Dopo il 1918 l'impegno dei ferrovieri nelle stazioni scese a otto ore giornaliere, ma la loro vita lavorativa era scandita da un altro massacrante turno: il famigerato "pomeriggio, mattina e notte". Si trattava di un susseguirsi di turni diversi (pomeriggio, mattina e notte per l'appunto) intervallati ciascuno da sole otto ore di pausa, durante le quali bisognava rientrare a casa per mangiare e riposare prima di

riprendere nuovamente il lavoro. L'ultimo turno, quello notturno, si concludeva alle ore 6.00 del mattino, quando finalmente il povero ferroviere poteva rientrare a casa, seppure con l'aspetto di chi aveva trascorso la notte all'osteria (gli occhi gonfi e arrossati, la testa piena di numeri e sigle, il ticchettio del telegrafo Morse che non lo abbandonava un istante), e godere di 31 ore di riposo che avrebbe trascorso insonnolito fra il letto e una poltrona.

La linea Porrettana era una delle più attrezzate della rete italiana, dotata di apparati centrali idrodinamici per il comando a distanza di scambi, segnali e passaggi a livello. Ma il

*Fig.3. Un convoglio in uscita dalla galleria di Calvenzano. La quantità di fumo visibile nella fotografia rende bene l'idea di come era l'aria all'interno della galleria (foto tratta da Nueter n. 22/1985).*



servizio nelle stazioni era veramente frenetico: si svolgeva fra un treno che doveva partire in salita, da retrocedere sul binario di lancio, uno che arrivava in discesa, da convogliare verso il binario di salvamento, e altre manovre di scambi e segnali condotte con l'assillo del rispetto dell'orario. Tutto questo mentre una fila di persone allo sportello reclamava l'emissione dei biglietti, o era urgente la spedizione e lo svincolo delle merci. A Corbezzi, nel 1943, un convoglio merci che arrivava in discesa sfondò il paraurti del binario di salvamento, e la locomotiva e tre vagoni precipitarono nella valletta sottostante. Il resto del convoglio,

ormai senza freni, indietreggiò e, grazie alla prontezza del personale della stazione, che riuscì a manovrare per tempo gli scambi, si infilò nel binario di lancio iniziando un lungo carosello fra la stazione e i binari di salvamento e lancio. Morì un frenatore, schiacciato nella sua garitta di legno, e un macchinista rimase gravemente ferito patendone le conseguenze per anni. In caso di errore si pagava duramente. Il più grave incidente accadde nel 1930 a Sasso Marconi (allora si chiamava Praduro e Sasso) dove due treni si scontrarono a causa di un'inversione di polarità nel collegamento degli scambi, provocando 18 morti e 40 feriti.

*Fig.4. Imbocco della galleria di Corbezzi. I caselli spesso sorgevano in posizioni isolate e poco accessibili (foto tratta da Nueter n. 22/1985).*



Pagarono tutti i ferrovieri coinvolti, dal Capo Compartimento all'ultimo agente. Il capostazione di Sasso fu condannato a 20 anni di prigione!

Nel 1967 a Corbezzoli tre carri merci carichi di pietrisco si sfrenarono e piombarono addosso a cinque operai, uccidendoli. Per l'incidente fu indagato e condannato il capostazione.

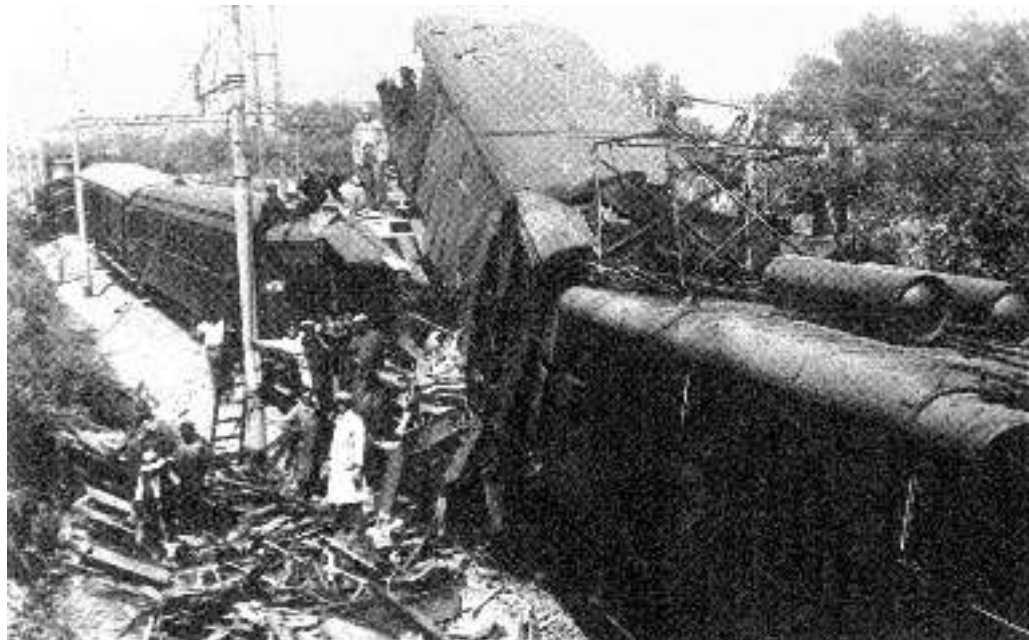
Ciononostante i ferrovieri di ogni livello e grado amavano la loro ferrovia; tutte le stazioni della linea Porrettana avevano un giardinetto con aiuole gestito con cura e piante coltivate amorevolmente dal personale in servizio.

### **Gli anni della guerra**

E vennero gli anni cupi del secondo conflitto mondiale. Il regime fascista

operò uno sfollamento per alleggerire il pesante bilancio ferroviario; in realtà tutto si risolse in un'insana epurazione politica che in molti casi allontanò gli elementi migliori, motivando il licenziamento per scarso rendimento, con disastrose conseguenze sull'andamento del servizio. Dopo l'8 settembre 1943 le stazioni furono occupate da ferrovieri e capistazione tedeschi militarizzati. Il traffico viaggiatori diminuì fino a scomparire completamente per lasciare spazio ai convogli militari che si muovevano sotto i pesanti bombardamenti delle "fortezze volanti". Negli scali merci sostavano convogli di armi e munizioni che dovevano continuamente essere messi al riparo nelle gallerie durante

*Fig.5. Stazione di Praduro e Sasso (oggi Sasso Marconi), 3 luglio 1930: un'immagine del disastro ferroviario che causò 18 morti e 40 feriti (foto Lamma, dal volume: F. Stumpo, B. Valotti, Da Sasso a.... Marconi, Bologna, 1995).*





le incursioni aeree e riportati nelle stazioni al termine delle stesse per liberare la linea.

Non mancarono piccoli atti eroici come nel 1943, a Riola, quando il capostazione, d'accordo con i partigiani, rimosse di notte le zeppe che bloccavano un treno di carri cisterna per il rifornimento di carburante dei veicoli militari tedeschi. Il treno cominciò a muoversi in discesa verso Vergato, dove piombò addosso ad un convoglio fermo ed entrambi andarono distrutti.

Poi venne la fine della guerra e si operò un nuovo sfollamento che, anche questa volta, si risolse in un nuovo allontanamento politico, di tendenza contraria a quello precedente, che in ogni caso non teneva conto delle effettive capacità individuali ma delle ideologie politiche.

La ferrovia Porrettana è stata una vera palestra professionale e ha formato generazioni di ferrovieri con grande abilità e competenza, in grado di svolgere le proprie mansioni in qualsiasi punto della rete ferroviaria, distinguendosi per l'elevata professionalità. Su questa ferrovia la vita del ferroviere era certamente dura, ma molti erano gli abitanti dell'Alta Valle del Reno che aspiravano a questo lavoro, perché consentiva di assicurare il pane quotidiano, forse scarso, ma senza dubbio garantito (cosa assai rara nei tempi passati) e permetteva alle famiglie di programmare in qualche modo il loro futuro.

#### Note

(1) Articoli di Maurizio Finelli pubblicati nella rivista "al sâs" che trattano della ferrovia Porrettana:

- *Sasso Marconi e la ferrovia, un matrimonio felice: la ferrovia Porrettana e i cantieri della Direttissima*, in "al sâs", n. 8/2003;

- *Un gioiello d'ingegneria: la ferrovia Alto Pistoiese collegata con la linea Porrettana*, in "al sâs", n. 14/2006;

- *Binari di lancio e di salvamento: una caratteristica della ferrovia Porrettana*, in "al sâs", n. 17/2008;

- *L'ing. Protche artefice della ferrovia Porrettana: un bolognese di Francia*, in "al sâs", n. 18/2008;

- *La ferrovia Porrettana, importante simbolo dell'Unità d'Italia*, in "al sâs", n. 22/2010;

- *La ferrovia Porrettana, Patrimonio dell'Umanità?*, in "al sâs", n. 23/2011.

(NdR)

#### Cenni bibliografici

Gruppo Studi Alta Valle del Reno, *La Ferrovia Transappennina*, Vergato (BO), 1985.

A. e F. Lorenzini, *C'erano i "Berretti Rossi" in ferrovia*, Bologna, 2006.

M. Panconesi, *Porrettana ... memorie tra i monti*, Cortona, 2006.

A. Ottanelli e R. Zagnoni (a cura di), *La ricostruzione della Ferrovia Porrettana nelle pubblicazioni delle Ferrovie dello Stato*, Pistoia, 2011.