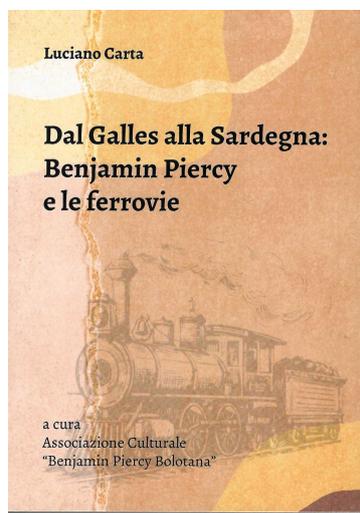


Presentazione del volume di Luciano Carta, *Dal Galles alla Sardegna: Benjamin Piercy e le Ferrovie*, Associazione culturale "Benjamin Piercy Bolotana", 2021.

Bolotana, Badd'e salighes

Presentazione del volume di Luciano Carta, *Dal Galles alla Sardegna: Benjamin Piercy e le Ferrovie*, Associazione culturale "Benjamin Piercy Bolotana", 2021

Badd'e Salighes, 20 giugno 2021 ore 11



Cari amici,

Dopo un anno torniamo a Badd'e Salighes un poco abbruttiti dalla pandemia, in mezzo al verde ed ai luoghi che amiamo, per rivedere la Biblioteca che allora avevamo inaugurato, con lo spirito – per usare le parole attribuite all'imperatore Adriano da Marguerite Yourcenar – di scoprire sotto le pietre

il segreto delle sorgenti.

Penso naturalmente alla cascata di Mularza Noa, che ho visto d'inverno scorrere sotto la neve. Stamane con Susy Trova e con Ignazio Camarda ci siamo fermati a Santa Maria Sauccu e prima ancora a Padru Mannu, a questo incredibile borgo abbandonato sulla strada romana al punto culminante della Campeda, trasformato in un'enorme fattoria quasi medioevale che mantiene l'autenticità originaria presso la chiesa restaurata del Sacro Cuore; qui sono conservati i resti del giovane Gerald Piercy trasferiti da Punta Palai, 1200 m, dopo la morte a Scala di Giocca sul side-car nel 1923. Presto speriamo un luogo del cuore del FAI.

Allora torniamo a parlare dei temi che ci sono cari: il 26 luglio dell'anno scorso eravamo qui per discutere sul diario di Donna Vera Mameli Piercy *Nel Mezzo della vita* (figlia di Benjamin Herbert e Mildred Sawree) oggi per presentare questo volume di Luciano Carta *Dal Galles alla Sardegna, Benjamin Piercy e le ferrovie*, pubblicato per iniziativa dell'Associazione Benjamin Piercy Bolotana e dedicato a Giorgina e a suo figlio Marcantonio che hanno fornito molti dei documenti studiati: l'associazione nata il 29 ottobre 2019 è rappresentata in questo volume dal Presidente Mario Busa che nella Presentazione riflette su un'identità culturale profonda, sulle eredità multiple, su un territorio illustrato nelle pagine di Patrizia Onnis dedicate ai beni culturali e ambientali di Bolotana: l'inquadramento geologico dei geositi fino alla vetta di Punta Palai a 1200 metri, la flora nella sua incredibile biodiversità studiata da Ignazio Camarda, l'archeologia, le grandi opere megalitiche, i circoli rituali di Ortachis, le domus de janas, i circa 50 protonuraghi e nuraghi, i pozzi sacri, le tombe di giganti, la fortezza punica di Pabùde, i tanti insediamenti romani degli *Ilienses* del Maghine-Goceano, i bizantini con i monaci Armeni, l'età giudiciale con l'itinerario verso il castello di Burgos, la chiesa di san Bachisio, fino ad arrivare a Padru Mannu e a

questo castello incantato in quella foresta di lecci, roverelle, sughere che tanto aveva colpito il viaggiatore inglese e i suoi discendenti. Il crescere nel tempo della consapevolezza del valore di questi luoghi, l'impegno della Comunità Montana, la svolta con la legge regionale 31 del 1989 per l'istituzione e la gestione dei parchi, delle riserve e dei monumenti naturali, nonché delle aree di particolare rilevanza naturalistica ed ambientale; il progetto del Parco del Marghine-Goceano della provincia di Nuoro negli anni 90, i Siti di interesse comunitario previsti da Rete Natura 2000, il Piano Paesaggistico Regionale del 2005, il Piano di Assetto idrogeologico, a breve il Piano Urbanistico comunale. Una strada lunga e accidentata che ha visto molti amministratori intelligenti impegnati e attivi.

Il nostro amico Edward Burman visiting dell'Università di Liverpool, scomparso a Sassari sei mesi fa, ci ha lasciato alcune delle pagine più straordinarie sulla storia di questo territorio e in particolare sull'originaria tenuta dei Piercy, in una prospettiva inconsueta, cogli occhi di uno straniero curioso e appassionato. Traduco da un inglese delizioso sfogliando il bel volume *Sardinia, Island of Myths, Giants and Magic* uscito nel 2019 con lo splendido diario dei viaggi che avevamo fatto insieme con la sua famiglia, a partire dal 2018, al rientro da Pekino: "un altro inatteso pezzo di storia prettamente sarda è reso manifesto dall'edificio noto come Villa Piercy vicino a Bolotana nella foresta di Badd'e Salighes 30 chilometri a ovest di Nuoro".

Edward ricostruisce l'avventurosa vita del gallese Benjamin Piercy (1827-1888) originario della contea di Montgomery tra Londra, la Francia, l'India, la Sardegna, per l'impresa della nascita delle ferrovie per iniziativa di un gruppo di inglesi italo-fili: il progetto iniziale per l'isola, la modifica del percorso con la riduzione dei tunnel sulle montagne dagli originari 20 km a soli 3 km e il conseguente risparmio finanziario, partendo dalla nascita a Londra il 2 giugno 1863

della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde per opera di William Webb Wenn, con l'atto notarile firmato presso il notaio John Wenn e figli, col coinvolgimento del Marchese Gustavo Benso di Cavour, fratello maggiore del Conte Camillo; il Conte Alberto La Marmora; lo stesso Benjamin Piercy e altri inglesi compreso il deputato Thomas Barnes, presidente della Compagnia delle ferrovie del Lancashire e dello Yorkshire e Henri Riversdale Grenfell deputato e governatore della banca d'Inghilterra. Tutto ciò testimonia oggi la dimensione dell'impresa internazionale, del diretto coinvolgimento inglese nell'Unità d'Italia, come ben sappiamo. Del resto siamo a tre anni di distanza dalla Spedizione dei mille e a due anni da quel 17 marzo 1861 quando fu ufficializzata la nascita del Regno d'Italia. Questioni che si legano con l'esilio a Londra di Giuseppe Mazzini (+ 1872), con l'amicizia di Piercy con Giuseppe Garibaldi e con Gaetano Semenza (1825-1882) rifugiatosi a Londra tra il 1851 e il 1866. Semenza, imprenditore e patriota, fornitore della stoffa rossa per le divise delle camicie rosse, è un vero protagonista della vicenda delle ferrovie, firmatario della convenzione originaria del 1862 col Governo, con l'incarico dei lavori alla Ditta Smith per la linea ferroviaria. Una vicenda drammaticamente naufragata per debiti.

Eppure il discusso Semenza, autore di un accordo con il truffaldino impresario torinese Giorgio Carlo Bertlin, sarebbe diventato uno degli esponenti di punta del Risorgimento italiano, deputato del Regno d'Italia tra il 1865 e il 1874 tra Torino, Firenze e Roma capitale, fondatore del giornale economico milanese "Il Sole" (dal 1865 al 1946, quando divenne Sole 24 ore).

Ha scritto recentemente Antonio Saletta che "l'intraprendenza di Gaetano Semenza si manifesta nel 1862, quando riesce a coinvolgere esponenti della City londinese nell'impresa di costruire linee ferroviarie in Sardegna, con la costituzione della società "Compagnia Regia delle Strade Ferrate in

Sardegna" formata a Londra il 2 giugno 1863. L'interesse dei finanzieri inglesi è rivolto alla possibilità di ottenere dei terreni su cui coltivare quel cotone che la guerra di secessione americana aveva sottratto all'Europa, oltre a poter collocare i prodotti ferroviari (binari, locomotive, vagoni) di cui l'Inghilterra è la maggiore produttrice. Il progetto per ottenere la costruzione di una linea ferroviaria da Cagliari ai due porti del nord dell'Isola, Terranova Pausania e Porto Torres, si rivela subito difficile a causa di problemi finanziari e politici. Sono le inadempienze e l'ambiguità del Governo italiano a provocare malumori tra i finanzieri inglesi, che, nel 1872, abbandonano l'impresa, costringendo il Semenza a coinvolgere la Banca Italo-Germanica che impiega i soldi della Compagnia in affari poco sicuri. Semenza vede andare in fumo i propri soldi e rinuncia al contratto di costruttore. Gaetano Semenza, che in Sardegna ha perso enormi capitali, è costretto a liquidare il suo patrimonio. Nel suo libro "Memorie sulle Ferrovie sarde", scrive di aver perso una fortuna compromettendo anche la salute. Nel frattempo la Compagnia ritorna in mano alla City londinese che conclude, il 1 luglio 1880, nella sua estensione completa, la linea ferroviaria".

Ma andiamo con ordine: già nel 1864, approvato il progetto, Piercy è ingegnere capo con l'impresa Smith Knight and Co. di Londra; egli mette inizialmente la sua base a Cagliari ma poi trova naturale spostarsi a Macomer dove si sarebbero incrociate le ferrovie per Ozieri e Sassari con i due tronchi a scartamento ridotto progettati in futuro per Bosa e per Nuoro. A Macomer presso la stazione costruisce la sua casa, attualmente in completo abbandono, dopo esser stata utilizzata come hotel della stazione e ristorante. Burman è rimasto colpito dalla vastità delle due uniche stanze a pianoterra destinate a uffici e poi da quelle, del primo piano dove fu offerto – scrive la nipote – un banchetto con 200 ospiti; stanze più numerose, per la famiglia al secondo piano, 9 figli, personale di servizio, ecc. Sarebbe piuttosto un

blocco monotono – scrive Edward – se non fosse per la struttura centrale a torre che contiene un'imponente scalinata. Quello di Badd'e Salighes – scrive Burman – fu invece inizialmente un casino da caccia a mille metri di altitudine entro una tenuta di 3700 ettari di foreste nel territorio di Bolotana, Macomer, Bortigali, Lei e Silanus, trasformato dal secondo figlio Henry Egerton Piercy in un elegante edificio simile a un castello su una piazza in un vicino villaggio che ora è quasi deserto; ma forse Burman pensava anche al caseificio di Padru Mannu.

Piercy fu come sappiamo amico di Giuseppe Garibaldi, che lo convinse a coinvolgere il figlio Ricciotti nell'impresa ferroviaria in Assam nell'India nord orientale. Il suo ritiro a Marchwiel Hall presso Werexham e la sua morte a Londra nel 1888 arrivano al termine dell'indagine del deputato Robert Tennant (autore dell'inchiesta sulle risorse minerarie, le cui conclusioni sono confluite nel libro *La Sardegna e le sue risorse* 1885). Il cognato Charles Davies fratello della moglie Sarah sposata nel 1857, sarebbe scomparso a Cagliari nel 1891. Burman segue i discendenti a Porto Pino, Chia, Sant'Antioco, alla foresta di Oriddu. L'attività del penultimo figlio Benjamin Herbert nato nel 1871 a Badd'e salighes, l'allevamento dei cavalli di razza, la prima produzione di latte sterilizzato in Italia. Infine Donna Vera scomparsa nel 1979 e Giorgina Mameli-Piercy Giustiniani, nata nel 1942.

Luciano Carta aveva ricostruito queste vicende già 35 anni fa sulla rivista Quaderni Bolotanesi di Italo Bussa, partendo dalla storia della famiglia di 9 figli, dal diario della terzogenita Florence con molte pagine ambientate a Cagliari, dal volume di Benjamin Herbert, l'ottavo figlio, *La Sardegna nei miei ricordi*, utilizzando il testo di Lorenzo Del Piano e molti documenti che in realtà fanno emergere il ruolo svolto dalle amministrazioni provinciali di Cagliari e Sassari nella fase progettuale del 1860, col coinvolgimento della ditta Baratelli e Co. Il vincolo sui terreni ademprivili rimasti

indivisi dopo la nascita della proprietà perfetta in Sardegna, oltre 470 mila ettari, la metà dei quali furono inizialmente ceduti alla società concessionaria. Il testo viene ora aggiornato e in questo volume sono raccolti documenti importantissimi: la Convenzione del 14 luglio 1862 che fissava tra il 1865 e il 1866 dunque entro appena tre anni la conclusione dei lavori per le linee da Decimomannu a Iglesias (37 km), da Cagliari a Decimomannu e Oristano (95 km), da Oristano a Ozieri (121 km), da Ozieri a Portotorres per Sassari (66 km), da Ozieri a Terranova (69 km) o Golfo degli Aranci: seguono il Capitolato d'oneri, con la lunghezza delle rotaie (5,40 metri in ferro battuto, 33 kg a metro), poggiate su 6 traversine e su una via larga 5 m, lo scartamento di 1445 mm sul modello inglese (scartamento Stephenson), mentre sappiamo che nel 1879 lo scartamento delle linee secondarie Macomer-Bosa, Macomer-Nuoro, Isili-Sorgono e Isili-Villacidro, Sassari-Sorso, Sassari-Alghero ecc. sarebbe stato di 950 mm. Le caratteristiche delle stazioni, dei principali edifici, dei ponti, dei passaggi a livello con cancelli o barriere, il raggio delle curve, le pendenze non superiori a 25 per mille, la presenza di un doppio binario in alcuni punti e incroci, la larghezza a 4,50 metri delle gallerie, con un'altezza di 5,50 m. e nicchie per i guardiani, la palificazione per i collegamenti telegrafici. E poi le tariffe, le garanzie, i contatti dal 1869 con l'ambiente sardo, l'incontro con l'on.le Quintino Sella e con la Commissione d'inchiesta sulle condizioni morali, economiche e finanziarie della Sardegna del 1869 presieduta da Agostino Depretis.

I lavori effettivamente iniziarono con l'impiego di oltre cinquemila operai, ma si arrivò come si è detto al fallimento dell'impresa Bertlin e al crollo della Compagnia per i dissidi tra i soci e alcune truffe. L'unico elemento di continuità è rappresentato dalla figura di Benjamin Piercy, che i documenti descrivono come ingegnere capo rappresentato in loco a sua volta da altri ingegneri, al quale si affidano pieni poteri, quasi di vita e di morte sugli operai e sui servants. Secondo

il critico Antonio Canessa egli era diventato giudice e parte, perché Piercy figurava nel contratto nella duplice veste di ingegnere capo della compagnia concessionaria e della ditta costruttrice di cui era divenuto socio, dunque Piercy sorvegliava Piercy, senza un vero interesse pubblico. Dietro queste pagine lasciatemi dire c'è il Luciano Carta, l'allievo di Girolamo Sotgiu, che abbiamo conosciuto quaranta anni fa, intollerante con i cattivi amministratori, impegnato a denunciare gli interessi di parte, gli imprenditori venuti dall'esterno, animato da un salutare spirito critico che in parte oggi abbiamo tutti perduto.

Eppure, pur con queste riserve e valutando pesantemente il danno che fu causato all'economia della Sardegna privata di tante risorse, i lavori si avviarono ormai a concludersi: la convenzione del 24 marzo 1869 approvata l'anno dopo dal Parlamento spostava a fine 1871 l'entrata in esercizio della linea Cagliari-Oristano, un mese dopo la Sassari Porto Torres, due mesi dopo la Decimomannu-Iglesias, due anni dopo (31 dicembre 1874) da Sassari alla stazione vicina ad Ozieri, Chilivani. La compagnia ottenne un'indennità chilometrica di 12.000 lire a km. Burman scrive, parlando della ferrovia per Bosa, che solo i maligni possono pensare (parlava di me) che le giravolte della linea tra Tresnuaghes e il mare erano determinate più che dalla pendenza dalla volontà di incassare le indennità governative fissate a chilometro.

Con un documento datato Sassari 13 febbraio 1873 possediamo ora una bella sintesi sulla costruzione delle ferrovie in Sardegna tra il 1871 e il 1873 pubblicata in appendice.

L'ultimo documento presentato in questo volume è del 15 maggio 1873 e riguarda la linea D delle ferrovie sarde tra Sassari e Porto Torres: da Giovanni Spano sappiamo che i lavori portarono alla distruzione di gran parte dell'acquedotto romano già nel 1870: Iulius Euting, dotto bibliotecario di Tubinga "passando da Sassari a Porto Torres per prender imbarco per Marsiglia", poté osservare con dolore una fase

della distruzione dell'acquedotto di Turris Libisonis. Egli poté raccontare allo Spano le sue impressioni in una lettera successiva forse dei primi mesi del 1870: "*quum ex urbe Sassari discederem, juxta viam viros vidi qui antiquum aquae ductum Romanorum, barbarorum more in latomiarum modum despoliantes, ferro et igne saxula deprompserunt, non sine dolore!*".

E comunque i lavori sotto la direzione ferrea di Piercy si conclusero tutti rapidamente e su questa linea viaggiò sabato 27 ottobre 1877, tra Sassari e Portotorres un altro tedesco, il celebre storico Theodor Mommsen «dentro il carrozzone della ferrata» che lo doveva portare alla nave "Lombardia", in partenza per Livorno e quindi per Roma. Il Mommsen, accompagnato da Salvatore Sechi-Dettori e dal Regio Ispettore degli scavi Luigi Amedeo, incaricò quest'ultimo di studiare le iscrizioni di Olbia, dopo le straordinarie scoperte effettuate a Terranova da Pietro Tamponi: «prima di partire raccomandò al prof. Amedeo la ispezione accurata di alcuni luoghi, dove suppone debba trovarsi copia di quelle antichità romane, delle quali con tanta fama e lustro si occupa, non che della lettura di alcune iscrizioni in Terranova. Il giovane prof. accettò di buon grado l'incarico». Proprio Salvatore Sechi-Dettori raccontava che il Mommsen aveva raccomandato di scrivere ora «la vera storia delle carte d'Arborea» e dovevano essere resi di pubblica ragione i fatti «da alcuni conosciuti e tacciuti ad arte»: si ricordava il viaggio in treno tra Sassari e Portotorres, quando il Mommsen aveva invitato il Sechi e l'Amedeo a porre pubblicamente alcune domande: «dove? come? quando? da chi furono esse trovate queste famose carte d'Arborea». E dunque il De-Castro veniva invitato a fare i nomi, «senza alcun riguardo alle persone vive, moribonde e morte». La Sardegna usciva – per usare le parole di Mommsen – dal suo letargo e iniziava la lotta *contra saecularem ignaviam tenebrasque vetustate consecratas*. Ma la voglia di costruire una storia di plastica per la Sardegna non si è ancora oggi del tutto sopita.

Anche da questo episodio risulta chiaro che la storia delle ferrovie in Sardegna è ancora da scrivere: questa Biblioteca della villa Piercy può diventare il motore di nuove ricerche scientifiche e ritengo che la promessa dell'Associazione e dell'Università di andare alla ricerca dei molti documenti ancora inediti, sarà un impegno che attende gli studiosi per i prossimi anni.