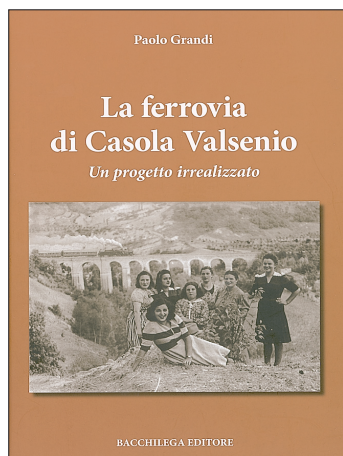


Recensioni

(Esclusivamente da pubblicazioni inviate alla Rivista)

LA FERROVIA DI CASOLA VALSENIO – Un progetto irrealizzato – Autore: Paolo GRANDI – formato 21,5x30,5 – pagine 128 – numerose figure – Bacchilega Editore, 2008 – ISBN: 8888775684; ISBN-13: 9788888775685 – € 18,00.



Il testo descrive le tappe progettuali, datate 1928, della ferrovia di Casola Valsenio. Il volume descrive gli studi di fattibilità del tronco ferroviario, proseguendo poi con le ipotesi di gestione e di analisi socio economica del territorio interessato da questa opera pubblica. La narrazione è arricchita da riferimenti a documenti inediti cui l'autore P. GRANDI, dirigente statale e socio G.F.I. con una passione più che trentennale per la ricerca storica sulle ferrovie e tramvie della Romagna, è riuscito a recuperare presso l'archivio di Stato di Bologna.

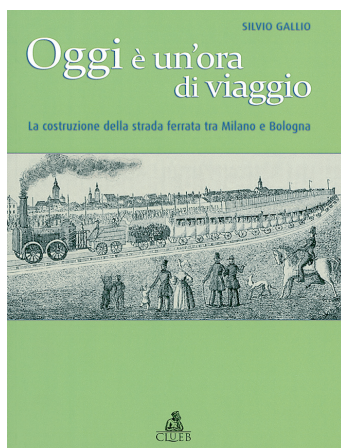
Tali documenti espongono la storia di questa ferrovia ed hanno permesso lo sviluppo di questo volume, completando la storia dei trasporti pubblici della valle del Senio, redatta dall'auto-

re nel precedente volume, "Binari nella valle del Senio. La ferrovia Castel Bolognese-Riolo Terme (1914-1933)".

Il testo pone in evidenza le illustrazioni a colori dei tre progetti che si avvicendarono in quegli anni e da altri disegni riguardanti la ferrovia Castel Bolognese-Riolo Terme, tra cui il secondo progetto redatto da Anselmo MONGARDI nel 1909. [M. BRUNER]

OGGI È UN'ORA DI VIAGGIO – La costruzione della strada ferrata tra Milano e Bologna – Autore Silvio GALLIO – formato 14x21 cm – pagine 148 – numerose figure – Editore Clueb, Via Marsala 31, 40126 Bologna – € 14,00.

Silvio GALLIO, l'autore, da anni opera come Dirigente Centrale nella Sala Esercizio Rete Regionale a Bologna Centrale e non è nuovo a pubblicazioni per lo più a carattere ferroviario ma dove la ferrovia non è il mero aggiornamento di pubblicazioni ufficiali. In questo suo libro, però, per la prima volta abbina la sua passione per la storia e per la ricerca all'antico mondo di *raili*,



baratti, strade di ferro, che non sono ancora *rotaie, deviatoli, ferrovie*.

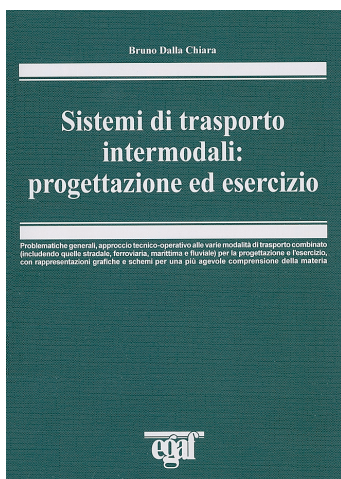
"Oggi è un'ora di viaggio" utilizza la nascita della nuova linea AV Milano-Bologna ed il suo tempo di percorrenza per sottolineare il contrasto con quanto fino ad oggi ci era familiare. E il contrasto è tanto maggiore quanto più si va ad approfondire la differenza fra il concetto acquisito, l'ordinario, il quotidiano e la conoscenza di "come" a questo quotidiano siano potuti arrivare. Oggi saliamo sul treno e non pensiamo a cosa è successo "prima", non ci chiediamo come pensavano i costruttori e i detrattori delle *strade ferrate*. Lo troveremo qui.

Chi cercasse indicazioni puramente tecniche su armamento, deviatoli e segnali andrebbe incontro ad un'amara delusione. Chi invece cerca l'*humus* sociale, politico, giornalistico degli anni che andarono dal 1837 al 1865 può divertirsi a scoprire tanti delicati dettagli di come si rapportò la società dei vari stati italiani nei confronti di questa novità nei trasporti negli stessi anni in cui l'Italia si andava formando.

Il lavoro di scavo di informazioni e dettagli, direttamente nelle vecchie pubblicazioni dell'epoca, è di notevole entità (osservare bibliografia e *web-site*) e il lettore di questo libro deve prepararsi ad affrontare qualche passaggio di lingua italiana dell'Ottocento, perfino anteriore alla "normalizzazione" operata da MANZONI. Ma nulla di insuperabile, solo qualche termine oggi obsoleto.

Possiamo, quindi, leggere il pensiero di giornalisti che lavoravano a Palermo oppure a fianco di Carlo CATTANEO, di economisti di Pio IX, di politici fiorentini e sabaudi, di ingegneri lombardi, accomunati dalla passione per lo sviluppo economico e politico del nostro Paese. E si può partire con Luigi TATTI, architetto di Como che, quando in Italia non esisteva nemmeno un metro di ferrovia funzionante, già ne delineava la necessità pur in un territorio diviso in stati e ducati. E si procede con Ilarione PETITTI, economista e politico sabaud, che queste necessità approfondisce e definisce economicamente. E si

Il volume si connota come testo principale per i corsi di laurea che ri-



- infrastrutture puntuali;
- stazioni di smistamento (come

L'opera focalizzata sulla storia dello sviluppo scientifico e tecnologico degli ultimi secoli, mette in evidenza gli impatti e le ricadute che ci sono stati sulla vita quotidiana, evitando con cura che la storia della tecnica, nell'intento di promuoverla da una possibile demonizzazione, non si risolva nella apologia della sua affermazione o in una riproposizione del mito del progresso. Il volume è suddiviso in cinque sezioni: *Le Origini. L'Elettrotecnica. L'Industria elettrica. Verso le telecomunicazioni e l'informatica. Documenti*. Il volume vuol fornire inevitabilmente una sintesi con differenti modalità di analisi e si propone di favorire la ripresa dell'interesse per la tecnologia, con una possibile conseguente incentivazione a nuove ricerche.