

SUL GRANDE FIUME ERANO TRASCORSI POCHI MESI DALL'UNITÀ NAZIONALE QUANDO IL 4 NOVEMBRE 1861 FU INAUGURATO IL VIADOTTO

Quando il primo ponte ferroviario unì due terre sulla frontiera del Po

La nascita della struttura segnò un passaggio storico: nel 1859, infatti, la Lombardia era ancora austriaca, mentre Piacenza era "città primogenita d'Italia"

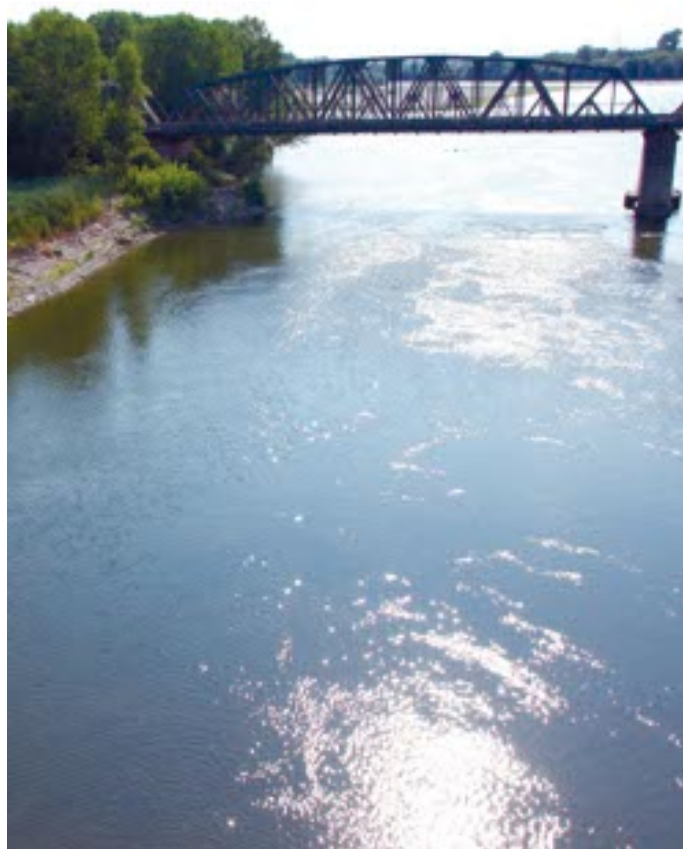
Una lingua di ferro per attraversare il confine liquido fra due Province: a sinistra del Po la lombarda Lodi e dirimpetto l'emiliana Piacenza. Due territori analoghi per geografia ma con trascorsi storici molto diversi, uniti dal treno che un secolo e mezzo fa osò attraversare per primo le acque del Grande Fiume. Era il 4 novembre 1861 e il Regno d'Italia era nato da meno di otto mesi quando a Piacenza, a ideale prosecuzione del monumentale viale Risorgimento, venne inaugurato un ponte ferroviario che da lì in avanti avrebbe fatto circolare uomini e merci in un territorio che fino a poco prima... erano due.

Nel 1859, infatti, la Lombardia e il Veneto erano ancora sotto il controllo dell'Austria, mentre Piacenza aveva chiesto l'annessione al futuro Regno d'Italia nel 1848, con un plebiscito che le era valso il titolo di "città primogenita d'Italia". Il trasporto ferroviario esisteva già da ambo le parti, ma era nato per rispondere a esigenze diverse: militari per il Lombardo Veneto, strategiche per i sabaudi, che già nel 1856 avevano strappato all'Austria una concessione per realizzare l'ultimo tratto di una rete ferroviaria che da Torino avrebbe attraversato l'intera penisola fino ai porti dell'Adriatico, una «strada ferrata che dovrà partirsì dalla sponda destra del Po per congiungere con la linea più retta e normale

questa città con Parma, Reggio, Modena e Bologna». Con l'unificazione degli stati italiani del 1860, l'itinerario principale venne modificato e il capolinea settentrionale della tratta non fu più la capitale Torino, bensì Milano, per assecondare le aspirazioni a lungo frustrate del capoluogo lombardo.

La nascita del ponte ferroviario di Piacenza appare in quest'ottica un passaggio quasi obbligato, ma non per questo la sua costruzione fu meno ardua: a causa delle notevoli difficoltà incontrate dal cantiere, nel giorno scelto per l'inaugurazione l'opera non era ancora pronta e ci si dovette accontentare di una versione provvisoria in legno a struttura reticolare. Il ponte definitivo, costruito in ferro dall'impresa Parent Schaken e reso ancora più imponente da due portali in stile neogotico, venne aperto al traffico solo il 3 giugno 1865, dopo che il Po aveva spazzato via la vecchia struttura in legno con la grande piena del 1863.

Nemmeno quarant'anni più tardi, agli inizi del XX secolo, il ponte iniziò a mostrare i primi segni di cedimento: unico tratto della linea Milano-Bologna rimasto a semplice binario, non era più adeguato a sostenere il peso sempre maggiore delle locomotive Pacific e degli altri bestioni a vapore progettati in quegli anni per le linee di pianura, e pertanto ne fu deciso il raddoppio, con sostituzione



IL PONTE Il viadotto fu ricostruito dopo il secondo conflitto mondiale

delle travate e dei pilastri. Il nuovo ponte fu realizzato nel 1931: era composto da 11 coppie di archi parabolici in ferro, di ampiezza variabile fra i 74 metri e mezzo e i 61. Andato parzialmente distrutto nel corso della Seconda guerra mondiale insie-

me ai portali monumentali, è stato in seguito ricostruito; da allora presta regolare servizio a treni niente affatto regolari, mentre alle corse dell'alta velocità è riservato un altro, più moderno, viadotto.

Silvia Canevara

IL VOLUME

LA STORIA A PARTIRE DA ANNIBALE

Uno scrigno di documenti inediti, aneddoti e notizie per raccontare la sfida di un territorio (anzi, di due) al Grande Fiume che ne traccia i confini. A un anno di distanza dalla pubblicazione, "I ponti sul Po dirimpetto a Piacenza" del piacentino Roberto Caccialanza continua a rivestire interesse anche per i lettori lodigiani, storicamente legati ai destini della città emiliana dalle opere ingegneristiche realizzate nel corso dei secoli a cavallo dell'umida frontiera tra i due territori.

Da Annibale ai ponti di barche, dalle alluvioni alle piene come quella che «nella notte fra il 17 e il 18 ottobre 1863 travolse e distrusse i ponti esistenti sul Po dirimpetto a Piacenza, il ponte ferroviario provvisorio su palafitte, il ponte di servizio, nonché le travate fino ad allora assemblate del ponte stabile in ferro e muratura».

Nel libro, scritto durante i mesi in cui erano in corso i lavori di ricostruzione del viadotto stradale che conduce a San Rocco al Porto, reso inservibile dal crollo di una pila nell'aprile 2009, l'autore ha incluso «gli atti che portarono alla costruzione dei ponti della ferrovia e del primo viadotto carrettiero (1908), documenti relativi agli eventi organizzati per festeggiare l'inaugurazione di questi straordinari manufatti, fino ad arrivare al recente passato con il cedimento strutturale del 2009, passando per il ponte galleggiante high-tech che ha consentito a Piacenza di non rimanere isolata dalla Lombardia».

S. C.

Rassegna gastronomica del Lodigiano

10 Ottobre/8 Dicembre 2014

www.rassegnagastronomica.it - info@rassegnagastronomica.it



La Rassegna Gastronomica è il compendio della cucina lodigiana e più in generale basso-lombarda, sia per le ricette strettamente legate al territorio e alla tradizione, sia per gli "stili" rappresentati, dalle osterie tradizionali a quelle moderne, dai ristoranti storici, a quelli ricavati in antichi cascinali, sino ai locali di alta fascia.

LA FORMULA: Il Menu Classico Rassegna, presente in tutti i ristoranti prevede la storica formula con acqua, caffè e coperto inclusi nel prezzo (in alcuni ristoranti anche il Liquore).

I MENU TEMATICI: 8 ristoranti nei mesi di ottobre e novembre propongono inoltre il menu Zucca e Castagne esaltando i prodotti e le ricette di stagione.

GLI SPECIALI: Da non perdere, infine, gli speciali della Rassegna, appositamente studiati per dare ad ogni cliente il prodotto che più gli si addice, oltre che per inserire l'enogastronomia nel contesto turistico della Provincia di Lodi.

I VINI: Al cliente viene data la possibilità di scegliere il vino, in base al gusto e alla disponibilità di spesa: nella Carta dei Vini, i ristoranti proporranno le cantine lombarde, tra cui la doc locale di San Colombano.

PRENOTAZIONE: La prenotazione è consigliata, specie per i gruppi. Se lo preferisce, il cliente può concordare direttamente con il ristoratore un prezzo ALL INCLUSIVE, vini compresi.

