



Dopo la ferrovia

Abitare il paesaggio della modernità



Fondazione
Banche di Pistoia e Vignole
per la Cultura e lo Sport
Istituto di *Storia locale*

Settegiorni
EDITORE





Presidente: **Giorgio Mazzanti**
Vice presidente: **Franco Benesperi**
Direttrice Istituto di Storia locale: **Emanuela Galli**

Spicchi di storia ~ 2
Studi e documenti sul '900
Collana diretta da **Giuseppina Carla Romby**

Dopo la ferrovia

Abitare il paesaggio della modernità

Testi di
Lidia Calzolari
Emanuela Galli
Maurizio Panconesi
Leonardo Rombai
Giuseppina Carla Romby

Documenti e immagini a cura di
Paolo Bresci
Mario Lucarelli
Giovanni Tronci

con la collaborazione di
Armando Bartolini
Silvia Iozzelli

Realizzazione editoriale
Pretesto, Pistoia
Nilo Benedetti, Giada Topazzi

Stampa
Bandecchi & Vivaldi, Pontedera

© 2008 Pretesto/Settegiorni Editore
via Porta San Marco, 2 – 51100 Pistoia
T&F 0573.34733 – settegiorni@tin.it
settegiorni.splinder.com

© 2008 Fondazione Banche di Pistoia e Vignole
per la cultura e lo sport - Istituto di Storia locale
Via Giusti, 29/C – interno 2 51039 – Quarrata
T&F: 0573 774454
info@fondazionepistoiaevignole.it

I diritti dei testi, delle foto e del materiale di documentazione
sono degli autori e dei collezionisti

ISBN 978-88-89314-34-6

In copertina: Pistoia - Le Svolte, viadotto ferroviario Pistoia-Bologna (*fotografia, 1931, coll. P. Bresci*)



Dopo la ferrovia

Abitare il paesaggio della modernità

*La direttrice Emanuela Galli a nome di tutti gli autori
esprime un profondo ringraziamento ai collezionisti
Paolo Bresci, Mario Lucarelli, Giovanni Tronci
per la fattiva collaborazione nella realizzazione di questo volume.
Le fonti iconografiche e i documenti messi a disposizione,
infatti, ne consentono il ricco apparato di immagini.*

La fortunata combinazione di poter disporre di un cimelio cartografico-progettuale come il *Plan et profil en long de la ligne de Bologne à Pistoia*, siglato dallo stesso autore, e di un repertorio di rare immagini d'epoca, ha reso possibile la rilettura di quei processi che, in tempi diversi e con modalità variegata, hanno condotto a sostanziali mutamenti del paesaggio urbano e rurale e a un vero e proprio sconvolgimento dei modi di vivere e di pensare di interi paesi, come di singoli individui.

Ciò appare tanto più significativo nei confronti di una realtà, come quella pistoiese, in cui la lunga durata dell'organizzazione produttiva agricola, se da un lato ha costituito una specificità a tutt'oggi riconoscibile, per altro verso ha rappresentato un indubbio fattore per il perdurare di condizioni di vita ancorate a tradizionali rapporti di dipendenza del mondo mezzadrile e contadino nei confronti del mondo e della proprietà cittadina.

E ciò si è tradotto in una resistenza duratura al nuovo o almeno a ciò che veniva interpretato come fattore in grado di rimettere in discussione modelli di organizzazione sociale e formule di vita consolidate.

Ma sono proprio i tempi lunghi del cambiamento a divenire un ulteriore elemento di interesse e, infine, a disegnare peculiarità e identità del territorio pistoiese.

L'orgoglio civile nel mostrare i grandi manufatti ferroviari, intesi come conquiste della tecnica e del progresso, si sposa con nostalgiche visioni di paesi e abitati emersi nella geometria regolare dei campi, che le immagini d'epoca raccolgono e diffondono, mentre il lungo, e non sempre pacifico processo di cambiamento generato dal passaggio della linea ferroviaria, resta nell'immaginario popolare che esperienze letterarie e poetiche traducono in significative testimonianze di irrisolti malesseri.

Su queste tracce si dipanano gli scritti che seguono, nel tentativo di accompagnare un possibile viaggiatore per itinerari conosciuti e nuovissimi, dove la lunga memoria dei luoghi si salda con l'urgenza dell'oggi.



La ferrovia Porrettana e la Statale 64 si incrociano due volte in un breve spazio. Cartolina viaggiata nel 1931 (coll. P. Bresci)

Indice

<i>spicchi</i>	9
----------------------	---

La ferrovia Porrettana e il paesaggio	11
LIDIA CALZOLAI, LEONARDO ROMBAI	

Nuovi paesaggi, antichi paesi	33
GIUSEPPINA CARLA ROMBY	

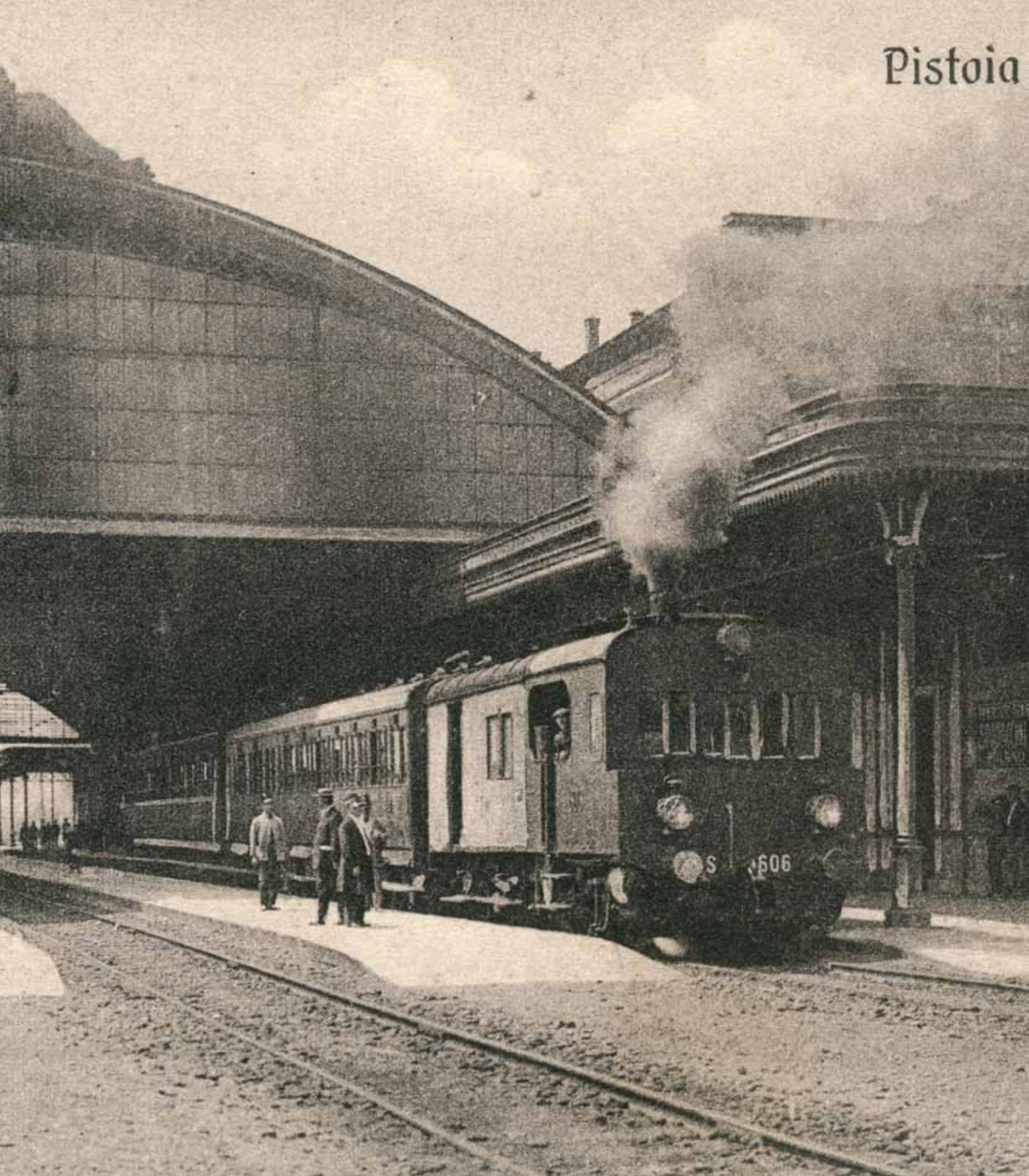
Viaggiare con un libro	
Breve storia delle pubblicazioni da viaggio (in treno)	59
MAURIZIO PANCONESI	

«Accidenti alla ferrovia e all'ingegnere che la realizzò»	81
EMANUELA GALLI	

<i>semi</i>	99
-------------------	----

Bibliografia	108
Indice dei luoghi	110

Pistoia

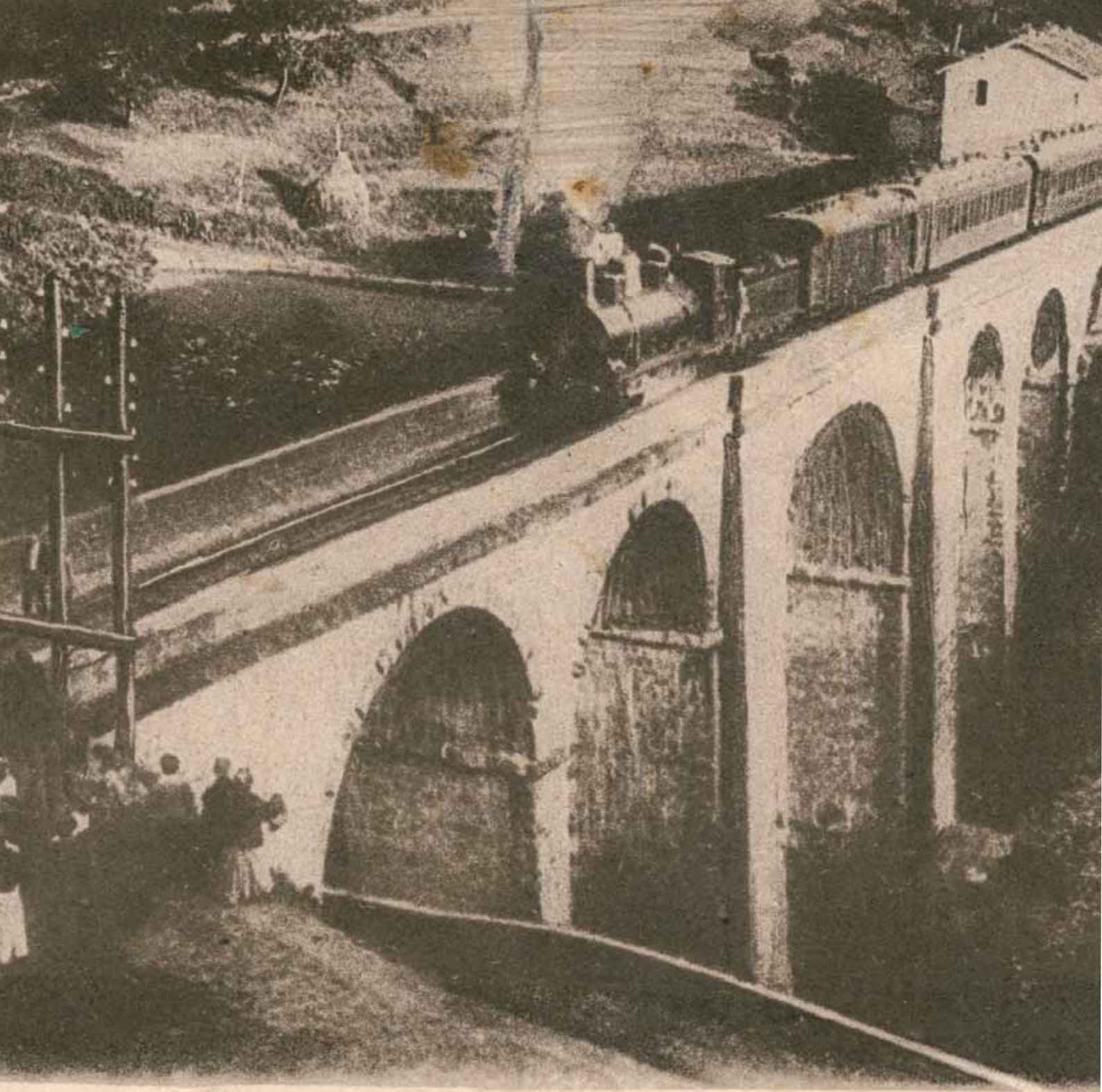


- Interno Stazione

spicchi



Pistoia, interno stazione
(fotografia, anni Dieci, coll. P. Bresci)



PORRETTANA

Lidia Calzolari, Leonardo Rombai

La ferrovia Porrettana e il paesaggio

La vicenda costruttiva

È noto che la ferrovia transappenninica Porrettana Pistoia-Bologna fu “congeniale al piano austriaco di espansione politica e militare. Il poter raggiungere il porto di Livorno con una via spedita era l'aspirazione maggiore di Vienna” (A. Giuntini 1984).

Progettata e realizzata in pieno Risorgimento (1856-1864), con i suoi 99 chilometri di tracciato, ha rappresentato per più di settanta anni l'asse portante dei collegamenti ferroviari verticali tra il nord, il centro e il sud d'Italia, ma anche tra le città del centro-nord con i porti dei litorali tirrenico e adriatico (R. Zagnoni et alii 1985).

La linea ferroviaria Bologna-Pistoia fu inaugurata il 2 novembre 1864 allorché fu completata la tratta Pracchia-Pistoia (gli altri tronchi Bologna-Vergato e Vergato-Pracchia erano stati terminati rispettivamente il 18 agosto 1862 e il 1° dicembre 1863) ed era percorribile in circa cinque ore: in questo modo la Toscana fu finalmente unita alla rete ferroviaria del resto d'Italia (M. Pancogni, M. Colliva e M. Franchini 1982).

Gli studi preliminari per individuare il percorso migliore nel versante toscano erano stati affidati fino dal 1845 ai fratelli Cini, imprenditori di San Marcello e proprietari di una moderna cartiera sulla Lima. Costoro ricordavano nel loro manifesto programma-

tico che, per raggiungere il porto di Livorno da Bologna per Firenze, utilizzando l'unica strada rotabile, la Bolognese, si dovevano percorrere 120 miglia, cioè quasi 200 km: i viaggiatori impiegavano dalle 14 alle 16 ore di viaggio per arrivare a Firenze, mentre occorreivano 5-6 giorni per il trasporto delle merci, ammesso che la stagione fosse favorevole.

Non furono però i Cini a realizzare l'opera, pur dovendo a essi la scelta di massima del tracciato da Pistoia attraverso la valle dell'Ombrone e del Reno, in opposizione alla coeva proposta pratese che lo avrebbe voluto da Prato per le valli del Bisenzio e del Setta attraverso il valico di Montepiano; va ricordato che Pistoia e Prato erano due importanti tappe della ferrovia Maria Antonia che, tra gli anni '40 e '50, arrivò a collegare Firenze a Lucca, con un innesto altresì nell'altra linea ferrata Lucca-Pisa.

La Porrettana – progettata da un gruppo di tecnici francesi guidata dall'ingegnere Jean Louis Protche, e costruita da una società francese provvista di grandi mezzi finanziari – costituì un'impresa di ingegneria ferroviaria senza precedenti.

A Protche si devono infatti importanti intuizioni tecniche soprattutto per affrontare le caratteristiche orografiche accidentate, e spesso instabili, dei terreni costituiti

Nella pagina a fronte

Porrettana

(cartolina, anni Dieci, coll. P. Bresci)

Piteccio - Viadotto Ferroviario
(cartolina, 1901, coll. P. Bresci)



Molino del Pallone -
Galleria dei Boschi
(cartolina, inizi del '900, coll. P. Bresci)

San Mommè -
Viadotto d'Ombro
(cartolina, 1906, coll. P. Bresci)

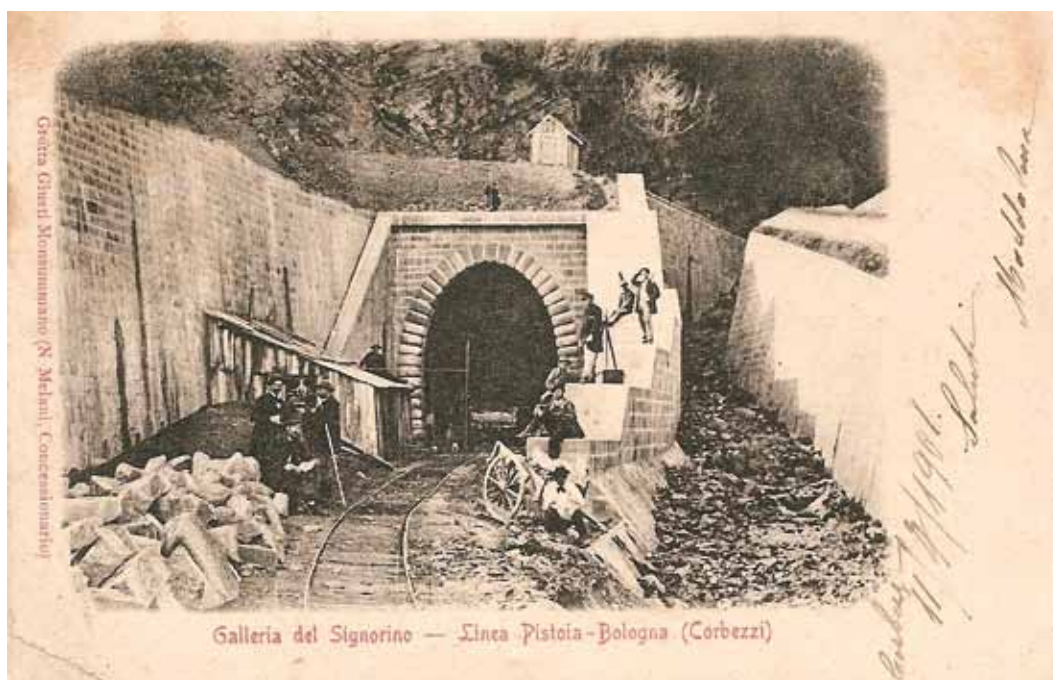


per lo più da friabili scisti argillosi (versante adriatico) e da più solide arenarie, difficili da perforare (versante tirrenico), con le difficoltà poste altresì dai notevoli dislivelli presenti soprattutto nell'Appennino Toscano. Tali ostacoli "rendevano estremamente ardua l'installazione della ferrovia, seppure a binario unico. Le gole strette incassate tra i monti, i numerosi corsi d'acqua da superare e la natura frequentemente infida dei terreni, costituivano ostacoli che parevano insormontabili. Per non parlare delle difficoltà che presentava il traforo dell'Appennino con i mezzi che la tecnica del tempo metteva a disposizione".

Il versante emiliano si presentava con una pendenza quasi regolare, per cui il tracciato poté svolgersi lungo l'alveo del Reno; questa scelta non comportò la realizzazione di opere d'arte eccezionali, anche se impose grande impegno nelle opere di difesa (muri e scogliere) della massicciata e dei ponti dalle frequenti esondazioni del fiume. Ben

diverso si presentò il caso della dorsale appenninica e del versante tirrenico tra Porretta e Pracchia dove – mancando una grande vallata fluviale da seguire come nel tratto adriatico – si dovette delineare un tracciato del tutto artificiale per articolare la strada ferrata su tornanti regolari in forma di ampi cerchi di forma ellissoidale che potevano garantire pendenze abbastanza agevolmente percorribili da macchinari di nuova generazione.

In tal modo, Protche riuscì, dove nessuno era riuscito, a superare un dislivello di 550 m in un tratto di soli 14 km tra Pracchia e Pistoia, e senza oltrepassare la pendenza del 25 per mille, affidandosi anche a grandiosi viadotti come quello di Piteccio. Per discendere fino a Pistoia, l'ingegnere, anziché costruire un enorme viadotto nella valle dell'Ombro, "preferì progettare un'avveniristica galleria in curva, indicando un principio che più tardi avrà eccellenti applicazioni nei tunnel elicoidali del San Gottardo. Nella galleria di Pracchia il Protche introdusse una retroces-



Corbezzoli - Galleria del Signorino,
Linea Pistoia-Bologna
(cartolina, 1901, coll. P. Bresci)

sione nel percorso, al fine di perdere quota, mediante un allungamento artificiale del tracciato” per ben 2727 m di lunghezza. Ma neanche il genio di Protche poteva vincere agevolmente tutte “le avversità della natura”, dal momento che la lunga perforazione – piuttosto che rivelarsi “facile e sicura” come aveva predetto l’ingegnere – incontrò grandi ostacoli per la presenza di copiose falde acquifere che richiesero l’installazione, all’imbocco settentrionale, di una idrovora a vapore, e i lavori si trascinarono assai più a lungo del preventivato.

Complessivamente, bisogna rilevare la realizzazione di un gran numero di gallerie, ben 48, e di ponti e viadotti, in tutto 64, che, soprattutto nel versante pistoiese, dovevano necessariamente attraversare ripetutamente il Reno e i suoi affluenti da una sponda all’altra (A. Giuntini 1984).

Per fortuna, l’ambiente montano era in grado di soddisfare – almeno in larghissima misura – la domanda di materiali da utilizzare prima nella costruzione e poi nella gestione

della ferrovia: pietre e ghiaie provenivano da svariate cave aperte nei fianchi dei rilievi o nei materassi alluvionali fluviali ubicati lungo la linea, così come il legname per le traversine e per la costruzione dei ponti e di altri manufatti strutturali, ma anche per ricavarne combustibile per le caldaie delle locomotive.

Semmai c’è da rilevare che sul piano ambientale – ma non solo – le ferrovie rappresentarono una vera e propria discontinuità rispetto a una realtà come quella del sistema delle comunicazioni che, fino ad allora, era imperniata sulle strade, non sempre percorribili con veicoli a ruote.

Un sistema, quello della viabilità, che risultava contraddistinto, almeno dalla metà del XVIII secolo, da un’evoluzione progressiva, lenta e non traumatica, riguardo all’inserimento nell’ambiente e nel paesaggio delle principali innovazioni viarie: ponti e viadotti, trincee a cielo aperto e brevi gallerie, terrapieni, fognature, muri a sostegno dei terreni o a protezione dai venti, fabbricati

San Mommè - Testa Sud
della Galleria dell’Appennino
(cartolina, 1904, coll. P. Bresci)

Piteccio - Cartiera Giacomelli
(cartolina, anni Trenta ca.,
coll. G. Tronci)



Strada Ferrata Pistoia-Porretta,
sbocco sud Galleria
dell'Appennino (Alt. 550)
(cartolina, primi anni del '900,
coll. P. Bresci)



destinati al servizio e controllo della mobilità, per esempio poste, alberghi e locande, dogane) (A. Giuntini 2001).

Quanto alle stazioni intermedie tra Bologna e Pistoia, nel tratto Bologna-Porretta, che presentava una pendenza lieve, ne furono costruite sei: Borgo Panigale, Casalecchio, Sasso (attuale Sasso Marconi), Marzabotto, Vergato, Riola, tenendo ovviamente conto delle esigenze prevalentemente commerciali dei popolosi paesi ubicati lungo il tracciato. Nel tratto toscano, a maggiore pendenza e assai meno popolato, erano state previste solo le tre stazioni di Pracchia, Molino del Pallone e Piteccio, poiché la costruzione di stazioni in luoghi a forte declivio comportava impegni finanziari di non poco conto. Tuttavia, motivi tecnici che incidevano sui tempi di percorrenza (ricorso alle locomotive di spinta, sdoppiamento dei treni più pesanti) convinsero la Società delle strade ferrate ad aumentare i punti di incrocio fino

dal 1870: così furono allora create le quattro nuove piccole fermate di Pioppe di Salvato (tra Marzabotto e Vergato), e di Savaiana-San Mommè, Corbezzi e Vaioni tra Pracchia e Pistoia.

Il *Plan et profil en long de la ligne de Bologna a Pistoia* rappresenta la mappa progettuale d'insieme – con i profili in lunghezza della linea – che venne pubblicata come prodotto di occasione diffuso in via commerciale (si vendeva a ben 2 franchi), subito al termine dei lavori, a Bologna, nel 1864, in prima edizione in lingua francese, dalla società costruttrice Chemins de Fer de la Lombardie et de l'Italie Centrale – Réseau de l'Italie Centrale. Vi si avverte che la figura planimetrica era desunta fedelmente dalla carta topografica austriaca dell'Italia centrale del 1851 alla scala di 1:84.600. Ovviamente, la pianta (orientata con l'est in alto) e i profili alla scala di 1:2.000 costituiscono fonti documentarie di straordinario

*Plan et profil en long de la ligne
de Bologne à Pistoia
(copertina, 1864, coll. M. Lucarelli)*



Copia anastatica in allegato al volume



Strada Ferrata Pistoia-Porretta, sbocco Nord Galleria di Cataldera presso San Mommè (Alt. 542) (cartolina, 6-10-1902, coll. P. Bresci)

significato perché restituiscono puntualmente, con precisione geometrica assoluta, non solo l'andamento ora rettilineo e ora tortuoso della linea, ma anche tutte le stazioni, i ponti e i viadotti in muratura o in ferro e le gallerie esistenti (tra queste ultime spiccano per la loro lunghezza quelle di Riola di 1384,8 metri, di Casale di 2621 metri, di San Mommè o dell'Appennino di 2725 metri e di Piteccio di 1753 metri), insieme con le imponenti opere murarie di sistemazione dei versanti collinari/montani spesso precipiti: come, ad esempio, nell'area del Sasso, ove la ferrovia "ha le sue fondamenta nel Reno stesso e viene protetta da un sistema di difesa composto di muri inclinati muniti anteriormente di massi in muratura e mantenuti col mezzo di blocchi naturali" del luogo.

Ricordiamo qui almeno i ponti e i viadotti costruiti a servizio dell'infrastruttura: ponte sul Reno tra Bologna e Borgo Panicale (costituito da ben 20 arcate di venti metri di luce ciascuna); ponti sul Rio Casio e sul

Rio Verde tra Casalecchio e il Sasso; ponti sul Fosso Diavolo, sul Fosso Dogaro, Ponte Lamma e Ponte della Possessione sul Reno, ponte sul Sassatello tra il Sasso e Marzabotto; ponte sulla Venola, Ponti della Pioppa, di Camugnone, del Molinello, della Chiusa, di Cavacchio e di Vergato sul Reno tra Marzabotto e Vergato; ponti sul Vergatello, di Malpasso e Lisano sul Reno tra Vergato e Riola; Ponte delle Casette sul Reno tra Riola e Bagni della Porretta; Ponti esterno, della Gualchiera, delle Capanne e di Campeda sul Reno, viadotto di Granaglione tra Bagni della Porretta e Molino del Pallone; Ponti del Piano del Reno, di Randaragna, degli Olivacci, di Cà dei Chiombi, di Pracchia sul Reno, ponti sul Fosso di Piattella e sull'Orsigna, viadotti del Balzo della Vacca e di Boboli tra Molino del Pallone e Pracchia; viadotti sull'Ombrone e sulla strada di Bologna tra Pracchia e Piteccio; viadotti di Castagno, della Fabbricaccia, della Fabbrica e del Grazzini tra Piteccio e Pistoia.

Linea Firenze-Bologna - Strade ferrate dell'alta Italia (orario ferroviario, 1881, coll. G. Tronci)

FIRENZE-Bologna-TORINO-MODANE									
Staz.	STAZIONI	1.2.3		4.5.6		7.8.9		10.11.12	
		1.2.3	4.5.6	7.8.9	10.11.12	1.2.3	4.5.6	7.8.9	10.11.12
1	ROMA								
2	FIRENZE								
3	Castell.								
4	Castell.								
5	Santa F.								
6	Caliv.								
7	Prato								
8	S. Piero								
9	Pistoia								
10	Pistoia								
11	Pistoia								
12	Pistoia								
13	Pistoia								
14	Pistoia								
15	Pistoia								
16	Pistoia								
17	Pistoia								
18	Pistoia								
19	Pistoia								
20	Pistoia								
21	Pistoia								
22	Pistoia								
23	Pistoia								
24	Pistoia								
25	Pistoia								
26	Pistoia								
27	Pistoia								
28	Pistoia								
29	Pistoia								
30	Pistoia								
31	Pistoia								
32	Pistoia								
33	Pistoia								
34	Pistoia								
35	Pistoia								
36	Pistoia								
37	Pistoia								
38	Pistoia								
39	Pistoia								
40	Pistoia								
41	Pistoia								
42	Pistoia								
43	Pistoia								
44	Pistoia								
45	Pistoia								
46	Pistoia								
47	Pistoia								
48	Pistoia								
49	Pistoia								
50	Pistoia								
51	Pistoia								
52	Pistoia								
53	Pistoia								
54	Pistoia								
55	Pistoia								
56	Pistoia								
57	Pistoia								
58	Pistoia								
59	Pistoia								
60	Pistoia								
61	Pistoia								
62	Pistoia								
63	Pistoia								
64	Pistoia								
65	Pistoia								
66	Pistoia								
67	Pistoia								
68	Pistoia								
69	Pistoia								
70	Pistoia								
71	Pistoia								
72	Pistoia								
73	Pistoia								
74	Pistoia								
75	Pistoia								
76	Pistoia								
77	Pistoia								
78	Pistoia								
79	Pistoia								
80	Pistoia								
81	Pistoia								
82	Pistoia								
83	Pistoia								
84	Pistoia								
85	Pistoia								
86	Pistoia								
87	Pistoia								
88	Pistoia								
89	Pistoia								
90	Pistoia								
91	Pistoia								
92	Pistoia								
93	Pistoia								
94	Pistoia								
95	Pistoia								
96	Pistoia								
97	Pistoia								
98	Pistoia								
99	Pistoia								
100	Pistoia								

Panorama della Strada-Ferrata dell'Appennini Bologna. Pistoia. Firenze,
11 edizione, Bologna, Litografia
Giulio Wenk, 1865.
Particolare del tratto iniziale
Pistoia-Pracchia
(coll. M. Lucarelli)



I caratteri pittoreschi della linea e l'assetto economico

La Porrettana si rivelò subito come linea estremamente pittoresca e insieme innovativa in gran parte del suo tracciato. Le opere di rilevante impegno tecnico, come i grandiosi e arditi ponti e trafori – non molto meno impegnativi di quelli alpini, tutti successivi, di Brennero (1867), Moncenisio e San Candido (1871), Pontebba (1872), Tarvisio (1879), ecc. – e come i tre pezzi di ferrovia che si sviluppano a differenti altezze che si possono vedere intorno alla stazione di Piteccio, divennero subito dei veri e propri iconemi e “simboli dell'Italia in formazione e poi dell'Italia in sviluppo” (S. Maggi 2003).

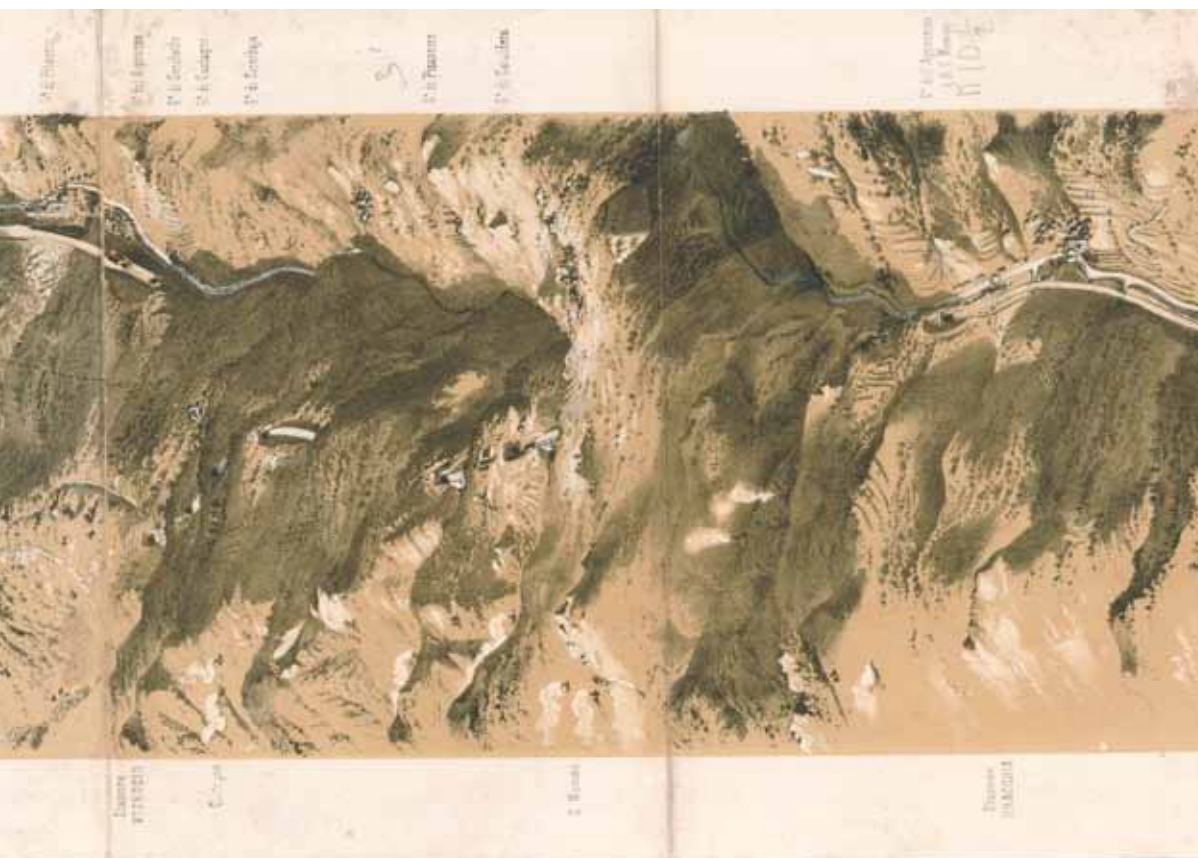
Furono proprio tali caratteri paesaggistici e

le innovative realizzazioni tecniche a convincere un piccolo imprenditore tipografico/litografico bolognese, Giulio Wenk, a commissionare a un bravo litografo, acquafortista e pittore paesaggista, lo svizzero Konrad Gross (1828-1904), un'opera di occasione di straordinaria resa artistica e geografica come il *Panorama della Strada-Ferrata dell'Appennini Bologna. Pistoia. Firenze*.

Tale “lunga litografia ripiegata a soffietto” venne edita all'inizio di dicembre 1864 (l'opera è segnalata infatti nel “Monitore di Bologna” del 13 dicembre 1864 e nel “Corriere dell'Emilia” del 15 dicembre 1864); l'opuscolo *Cenni intorno alla linea* che accompagna il *Panorama* venne invece pubblicato nel 1865, forse insieme alla seconda edizione della figura, sempre a Bologna dalla Tipografia Fava e Garagnani, con dedica

Particolare del *Panorama della Strada Ferrata* –
Località Vajoni
(coll. M. Lucarelli)





“Agli Onorevoli Paulin Tarabot, Promotore dell’opera insigne, Luigi Protche Ingegnere Capo, Esecutore, Giulio Wenk, Litografo Editore”.

Questa “singolarissima novità editoriale” (misura mm 3210 per 230), che si vendeva ripiegata addirittura a lire 5, e che ebbe un rilevante successo editoriale, si qualifica come “splendida veduta a volo d’uccello di tutta la ferrovia da Bologna a Pistoia” (G. Benassati e A. Tromellini, a cura di, 1992; A. Brighetti 1979; R. Zagnoni 1994).

Il *Panorama* segue, a mo’ di fondamentale inquadramento, il rilievo cartografico progettuale sopra ricordato, ma tiene evidentemente conto anche di accurati sopralluoghi e “rilievi dal vero” effettuati lungo tutta la linea; come un po’ tutte le opere analoghe, non si attiene a un rapporto di riduzione

costante, tanto che nel tratto tra Bologna e il Sasso – come si legge anche nell’opuscolo descrittivo – la scala è più piccola rispetto a quella del tratto successivo “per non offrire quel tratto opere o particolari di molto rilievo”. Complessivamente si può tuttavia calcolare una scala di poco superiore a 1:20.000.

In conclusione, l’operazione “impose all’autore ricognizioni dirette su tutti i tratti dell’opera [...], osservazioni e ricognizioni che dovettero essere compiute non dal livello altimetrico della strada ferrata, ma da posizioni elevate sulla valle, come si arguisce dall’esecuzione del disegno [...]: ogni singola galleria, ogni borgata, ogni paese, quasi ogni casa isolata furono ritratti in modo quasi fotografico, ma disegnati in modo da dare un’idea precisa della loro dislocazione

Particolare del *Panorama della Strada Ferrata* – Galleria della Str. Regia (coll. M. Lucarelli)



Piteccio (Pistoia) - Ventilatore
"Saccardo" del Signorino
(fotografia, 1910, coll. P. Bresci)

Pavana (Sambuca Pistoiese)
- Imbocco della Galleria
di Suviana (mt. 520 s. m.)
(fotografia, 1924, coll. P. Bresci)



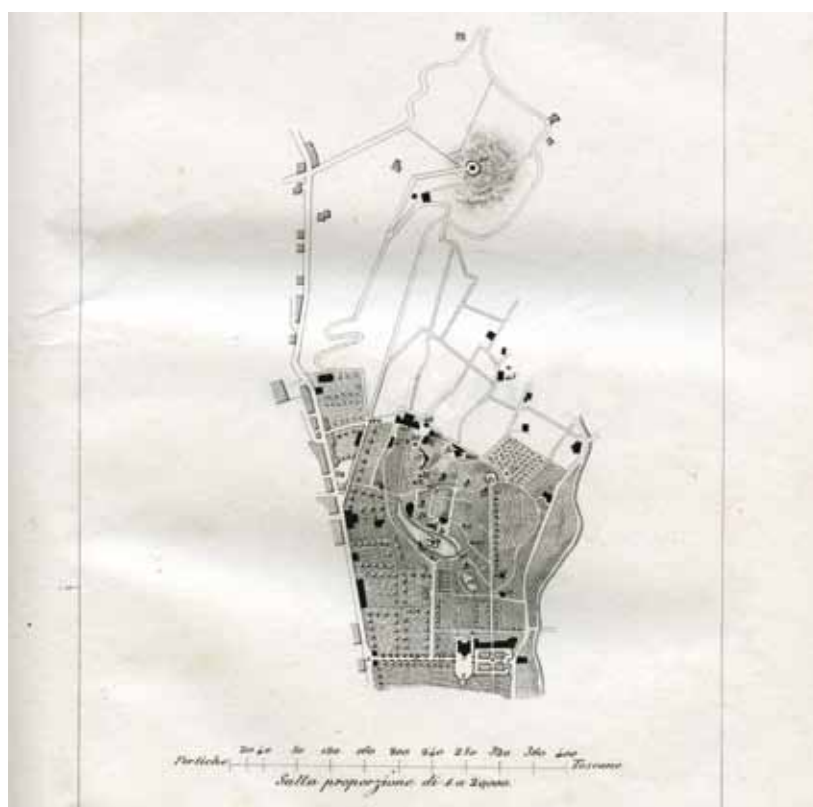
lungo la linea; in questa immagine appare in modo evidente la perfetta fusione dello sguardo scientifico e di quello artistico dell'autore" (R. Zagnoni e G.P. Borghi, a cura di, 2007/2008).

Quanto all'opuscolo descrittivo edito dalla Tipografia Fava e Garagnani nel 1865 (con l'autore che si firma F, lettera che pare si debba sciogliere in Limosino), questo contiene una bella e abbastanza analitica caratterizzazione "di tutta la ferrovia al momento della sua apertura, cominciando da Bologna fino a Pistoia", articolata in forma di piccolo resoconto di viaggio virtuale.

Roberta Cristofori mette in evidenza "l'attrazione per panorami allungati, spettacolari, presentati in forma circolare – tali da essere visionati dall'interno, tesi all'illusione della veduta globale – spia di un desiderio di realismo che preannuncia la fotografia";

Gross "cerca di tradurre i dislivelli altimetrici e il degradare del terreno, attraverso il sapiente impiego del chiaroscuro. I rilievi orografici sono infatti resi mediante sfumati [...] simulanti ombre prodotte da una ipotetica illuminazione"; complessivamente, la rappresentazione mostra "una graduazione cromatica il più possibile fedele ai suggerimenti derivati dall'osservazione diretta della natura" (G. Benassati e A. Tromellini, a cura di, 1992).

Talora, il *Panorama* e l'opuscolo descrittivo (in modo più esplicito rispetto alla planimetria) appuntano la loro attenzione su elementi prettamente funzionali, come dimostrano i riferimenti alla presenza lungo il tracciato, di attività di escavazione di materiali lapidei, come quelle concentrate intorno al Sasso, che tradizionalmente davano lavoro a numerose famiglie di cava-



e scalpellini, che con i loro prodotti rifornivano, e rifornirono sempre di più grazie proprio alla Porrettana, il mercato bolognese; di manufatti idraulici correlati a opifici andanti ad acqua, come le pile da riso mosse dalle acque del Reno prima di Casalecchio, e come la chiusa idraulica sul Reno con gora derivata e come l'opificio per la filatura della canapa della Canonica poste oltre Casalecchio; di strutture fortificatorie, come gli scarpate e le bocche dei cannoni dei forti che dalle colline dell'area di Casalecchio dominano la valle del Reno e, più oltre, come il campo trincerato intorno a Bologna, armato di cannoni, e posto a guardia del varco degli Appennini; delle stesse strutture insediative monumentali rappresentate, oltre che dagli edifici religiosi, senz'altro dalle residenze signorili, come poco oltre Pistoia "la tanto amena e celebrata villa Puccini nella quale ci

è dato scorgere le più pittoresche fabbriche e gli avanzi simulati di templi antichi", come il castelletto d'altura nei pressi di Riola ("or ora ricostruito dal Conte Mattei" con "le sue acuminate molteplici torricelle"), o come la residenza di Giuseppe Aria ubicata nella collina di Misano presso Marzabotto (con la sua ricca collezione di archeologia alimentata dagli scavi dell'antica città etrusca). Per l'interesse delle sintetiche descrizioni paesistico-pittoresche dell'opuscolo valgono gli esempi della veduta che si apre dalla Val di Brana dopo il sotterraneo del Signorino, con "la più bella prospettiva che presenti la linea, poiché egli è dall'alto del viadotto posto fra due sotterranei, che il viaggiatore vedrà stendersi a' suoi piedi la città di Pistoia e tutta la pianura toscana sino alle montagne che la limitano verso il Sud"; e dall'area circostante la stazioncina del Molino del

Pianta geometrica del giardino Puccini in Monumenti dei Giardini Puccini, Pistoia, Tipografia Cino, 1843 (coll. M. Lucarelli)

Molino del Pallone Vecchio
(cartolina, 1926, coll. P. Bresci)



Pallone, da cui “la veduta s’allarga, e continuando, lascia scorgere la vallata pittoresca di Randaragna e, ne’ suoi pendii, i caseggiati che compongono il Comune de’ Boschi”. Riguardo all’ambiente umano, c’è da considerare che, ancora nella prima metà del XX secolo, la montagna pistoiese e bolognese versava in condizioni economiche precarie e la sopravvivenza delle popolazioni si basava in larga misura sull’emigrazione stagionale verso le maremme o la Corsica (specialmente per esercitare attività pastorali e forestali) o addirittura sulla pratica del contrabbando.

La ferrovia deve essere considerata come un grande strumento di modernizzazione. Tramite il treno poterono infatti diffondersi nei piccoli centri rurali novità destinate a modificare gradualmente la vita quotidiana, grazie alla progressiva invasione di manufatti provenienti da altre zone, alla diffusione dei giornali, alla spedizione di generi alimentari realizzati a livello industriale, ecc.

Al tempo stesso i prodotti locali, sia agricoli e pastorali e sia artigianali o industriali, cominciarono a essere esportati altrove. Inoltre la stazione ferroviaria diventò un centro di smistamento postale e di ricezione delle informazioni, grazie al telegrafo che si estese quasi ovunque insieme ai binari. Ma non solo, con il treno arrivavano anche notizie esterne portate a voce dai viaggiatori o dal personale ferroviario viaggiante.

Sull’onda dei ricordi così scriveva Piero Jahier nella rivista “Il Ponte”:

“Aveva portato una vera rivoluzione nella valle del Reno, la strada ferrata. Da ragazzo, io salivo a guidare il medico condotto alle case alte, e, quando gli scrivevo le ricette, era sempre la stessa solfa: bisolfato di chinino, acqua di menta e visi gialli di carbonai malarici, trasferiti in Sardegna, che ora si mangiavano i risparmi in medicine. Intorno a quei focolari di macigno affumicato, non si vedeva che pile di focaccette gialle e di necci tumefatti entro foglie di castagno,

Vaioni - Ristorante
Burchietti (m. 300 s.m.)
(cartolina, 1936, coll. P. Bresci)





Pracchia - Piazza principale
(cartolina, 1903, coll. P. Bresci)

semicotti a secco tra due piastrelle di sasso, che, appena ci lasciavan fare, noi trasformavamo in altrettante murielle. E la sera, il tramenio del paiolo della polenta alla catena. Solo col [posto] fisso della ferrata abbiám visto gote rosse, e qualche pentola di lesso” (Piero Jahier, “Il ponte”, giugno 1960, pubblicato da Panconesi, Colliva e Franchini 1982).

In effetti, la strada ferrata, attraversando zone più o meno popolate, si dimostrò funzionale all’economia della montagna, valorizzando e incrementando in primo luogo quelle attività già esistenti. Alla stazione di Pracchia si concentrarono i prodotti del ferro e della carta della val di Lima, a Porretta i prodotti delle valli di Setta e Limentra insieme a un ben più alto numero di turisti che intendevano usufruire delle acque termali porrettane, a Vergato le popolazioni dei comuni limitrofi e anche del ferrarese per i mercati settimanali e per le fiere del bestiame.

Ma la ferrovia ebbe pure un ruolo di particolare accelerazione e sviluppo per la locale attività di produzione del ghiaccio naturale, attività praticata fino da epoca remota nell’alta valle del Reno e che, con la presenza della ferrovia che consentiva rapidi spostamenti, si diffuse fino a Pracchia e nelle valli limitrofe. Il trasporto ferroviario infatti, abbattendo i tempi di spostamento, vero nemico del ghiaccio soprattutto nelle stagioni più calde, permetteva di allargare il bacino di utenza sia nella pianura toscana che in quella emiliana. Alla fine del XIX secolo le ghiacciaie erano diventate oltre 60 e l’economia della parte bassa della vallata era completamente finalizzata alla produzione del ghiaccio. L’incremento di questa attività, favorita anche dagli investimenti delle famiglie più abbienti, richiamò a Pracchia manodopera dai paesi vicini e dalle zone più alte della montagna. Le spedizioni divennero costanti per tutti i mesi dell’anno e furono inviate forniture in luoghi prima impensabili: Bologna, Forlì,

Prataccio - Partenza dei forestieri
da Prataccio presso Prunetta
(Montagna Pistoiese,
940 m. sul livello del mare)
(cartolina, inizi del '900, coll. P. Bresci)



Pontepetri - Una ghiacciaia della Valle del Reno (Montagna Pistoiese)
(fotografia, 1916, coll. G. Tronci)



Ricevuta di spedizione di un quantitativo di ghiaccio da Pracchia
(ricevuta, 20-06-1895)

Donne impegnate nello svuotamento di una ghiacciaia
(anni Venti, coll. G. Innocenti)



Ravenna, Firenze, Orbetello, Pesaro, Anzio, Roma, tanto per citare alcune destinazioni (A. Ottanelli 1985).

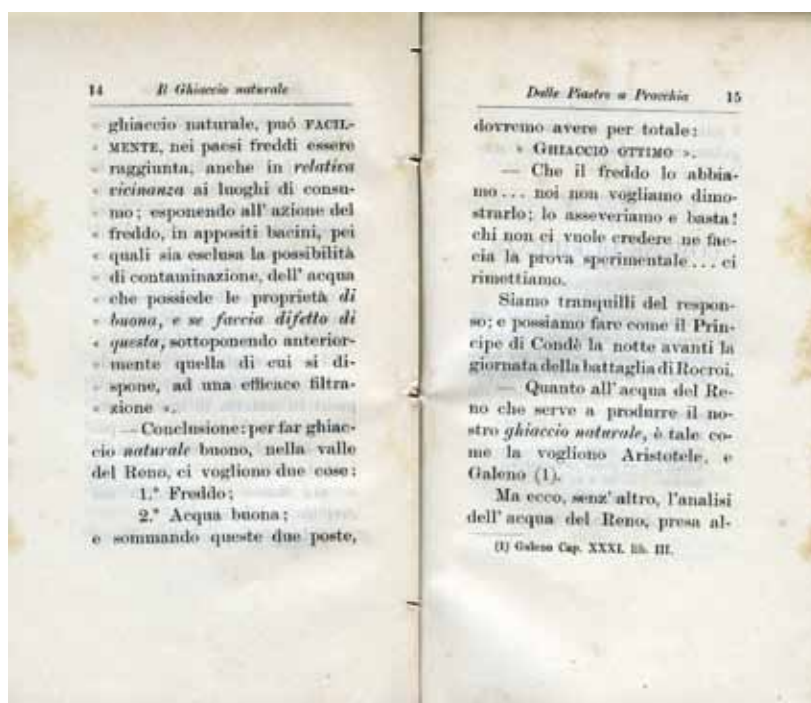
Nella parte montana, servita ancora soltanto da mulattiere, la ferrovia favorì il trasporto per esportazione delle eccedenze dell'economia locale, vale a dire – oltre al ghiaccio – legname, carbone, farina dolce, castagne secche, come pure il rifornimento dei generi alimentari per le popolazioni e i primi villeggianti.

La ferrovia rappresentò inoltre un'opportunità di impiego per centinaia di abitanti dei comuni attraversati, in quanto la ditta appaltatrice dei lavori era obbligata ad assumere manodopera locale; si potevano impiegare maestranze provenienti da altri territori solo se specializzate.

Terminata l'opera e chiusi i cantieri, diverse famiglie di lavoratori rimasero, per generazioni, alle dipendenze della ferrovia che attivò un certo sviluppo edilizio per il bisogno di case intorno alle stazioni.

La presenza delle stazioni valse ad attivare inoltre tante piccole imprese commerciali e turistiche anche in località sperdute, come ad esempio Molino del Pallone che, fra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento, conobbe un discreto incremento demografico e edilizio. “Non c'era neanche una casa qui, c'era, solo la ferrovia. Subito dopo vennero dai Boschi, da Casa Santini [...], poi vennero su da Granaglione, da Casa Calistri, Legacci, Campeda e via e via” (G.P. Borghi 1985).

Ovviamente, la crescita economica e urbanistica più rilevante – favorita dalla costruzione della Porrettana oltre che della Maria Antonia – coinvolse Pistoia che, come altre città, nella seconda metà del XIX secolo, esprime un avvio del processo di straripamento del tessuto urbano fuori delle vecchie mura; si registra quindi la fine della città come qualcosa di definito, limitato, misurabile, la città chiusa in sé, che ha un 'dentro' e un 'fuori', la città 'cristallizzata' in una forma.



L'impatto negativo della nuova infrastruttura riguardò semmai – come in altri casi in Toscana – la categoria dei vetturini operanti con muli o carretti che vedevano ridurre sempre più il loro lavoro, tanto che si verificarono anche dei sabotaggi alla linea ferrata. I montanari, dal canto loro, dopo aver avversato la ferrovia e incolpato il fumo del “lampo” (il treno) quale fattore inquinante degli scarsi raccolti di castagne, grano, patate, ben presto impararono però ad approfittare dei danni veri o presunti provocati dai carboni ardenti fuoriusciti dalla vaporiera sotto pressione per incassare ottimi risarcimenti.

Lungo la linea nacquero punti di ristoro. Il più apprezzato, anche dalla clientela internazionale, fu il locale della stazione dei Bagni della Porretta, gestito da Fortunato Agati, al quale si attribuisce l'invenzione dei cestini da viaggio. Il locale, rifornito di vini e alcolici di qualità, produceva anche il gelato che veniva offerto ai viaggiatori in transito nel pomeriggio, mentre al mattino si smerciavano panini,

crostate, ciambelle, frutta di bosco. Il cestino da viaggio consisteva in un sacchetto contenente due panini, un quarto di vino bianco e del formaggio, ma anche cotolette e frutta; minestra, maccheroni e spaghetti erano serviti a parte. Quando poi il vagone ristorante si guastava, il ristoratore Agati, avvertito da Vergato, si riforniva velocemente anche di bistecche. La ristorazione era attiva giorno e notte (G.P. Borghi 1985).

Scriveva ancora Piero Jahier, ricordando l'apertura della nuova ferrovia direttissima Bologna-Firenze per Prato (1934) che segnò il tramonto della Porrettana:

“Oggi, per l'ultima volta, la Signora Guglielma, la nonna dei ferrovieri paesani, con la sua nera pezzola montanara in capo, ha distribuito dalla immensa teglia di rame portata a mano sotto la pensilina, le ultime cento razioni di tagliatelle al ragù, nei vassoietti di cartone, ai viaggiatori buongustai [...]. È pronta la tradizionale braciola, con contorno di patatine calde, sottili come ostie, e se

Il Ghiaccio Naturale della Valle del Reno dalle Piastre a Pracchia, Pistoia, Tipografia Niccolai, 1894.

Si afferma che per fare ghiaccio naturale buono, occorrono due cose: freddo e acqua buona (coll. G. Tronci)

Prezzario Noleggio delle vetture
Filippini Corrado fu Giuseppe,
Proprietario Vetture
(inizi del Novecento, coll. P. Bresci)



Pistoia - Porta Lucchese, il nuovo
ponte sulla ferrovia
(cartolina, coll. P. Bresci)



ci sono fragole sulla montagna, o lamponi, è la crostata di marmellata casalinga. Ma oggi mi sbircia appena, e rientra corrucciata dietro il bancone sguarnito” (Piero Jahier, “Il ponte”, giugno 1960, in Panconesi, Colliva e Franchini 1982).

In viaggio da Pistoia a Porretta per la via ferrata dell'Italia centrale

Seguendo la guida sulla Montagna Pistoiese scritta da Giuseppe Tigri nel 1868 e poi ripubblicata varie volte fino all'inizio del nuovo secolo, contenente anche un breve resoconto del viaggio sulla Porrettana, sappiamo che dalla stazione di Pistoia vi erano inizialmente solo quattro partenze al giorno per Bologna, portate a cinque qualche decennio più tardi.

Il viaggio aveva ovviamente inizio a **Pistoia** che, qualche decennio prima, Emanuele Repetti descriveva come “vaga ed illustre città” vescovile di quasi 12.000 abitanti.

Il settore suburbano servito dalla ferrovia è quello di Porta al Borgo, la cui Comunità dalle porte urbane arrivava al confine appenninico con il Bolognese, con il territorio attraversato dalla strada regia Modenese dell'Abetone, dai fiumi Ombrone e Brana con le derivate varie gore (dal primo, i canali Fileria, Goricina dei Mugnai e di Capostrada, Gora di Gora, dal secondo la Gora di Scornio che poi si unisce alla Goricina di Capostrada) che “mettono in moto ferrerie, cartiere, frantoi, mulini, ecc., e nei tempi opportuni forniscono acqua in quella pianura dolcemente inclinata all'irrigazione dei terreni”. Alcuni canali artificiali “s'introducono in città per varie direzioni non solo a beneficio delle arti e dell'irrigazione, ma anco di vari stabilimenti pubblici, frantoi, mulini, ecc., finché prima di escire fuori delle mura orientali si riuniscono in Pistoia in una sola Gora, la quale innanzi di andare a vuotarsi nel fiumicello Brana mette in moto un mulino”. Nei terreni alluvionali

Dizionario geografico fisico storico
della Toscana, Emauele Repetti
(frontespizio, 1833, coll. M. Lucarelli)





Pistoia - Capostrada
(cartolina, 1916, coll. P. Bresci)

della piana pedemontana “prosperano tutti gli alberi da frutto, dal ciliegio all’ulivo, i cereali, le leguminose, gli ortaggi, ecc.”, anche per “la diligenza con cui è lavorato e alimentato dai concimi che forniscono a quei contadini le loro stalle copiose di bestiame” (E. Repetti, IV, 1841).

Scrivono Repetti che Pistoia è ubicata “in fertile valle percorsa dal fiume Ombrone pistoiese, che le passa un miglio circa a ponente, mentre il fiumicello Brana rasenta le sue mura dal lato di grecale e di levante [...], distante appena due miglia dalle falde dell’Appennino che le resta a settentrione [...]. Questa città di figura romboidale [è] circondata da mura che girano quasi tre miglia, [ed] è attraversata da strade vaste e regolari, da canali, o gore di acque perenni, con piazze spaziose, ornata di belle chiese, di case assai decenti, e di non pochi palazzi. Vi si entra per quattro porte, le quali danno il nome ad altrettanti Cortine, o Comunità suburbane, piene di ridenti e popolate borgate, sparse di ville signorili, in

un clima benigno e salubre, abitato da gente forte e ben formata in mezzo a terreni irrigatissimi, fertilissimi e diligentemente coltivati” (E. Repetti, IV, 1841).

Sempre nelle vicinanze di Pistoia la ferrovia tocca **Capostrada**, grossa borgata lungo la strada regia Modenese, il cui nome deriva dal primo tratto dello stradone che esce dalla città “finché esso torce alquanto a ponente, lasciando al suo levante la nuova strada Leopolda che sale il monte della Collina per guidare a Bologna passando per la Porretta” (E. Repetti, V, 1843); mentre poco prima attraversa la fattoria della **villa di Scornio**, di proprietà del cavaliere Niccolò Puccini, imprenditore agrario innovativo e filantropo, con il suo parco/giardino che Repetti definisce “più elegante e più variato” di ogni altro, e per tali prerogative fatto oggetto di visita da tanti forestieri, con l’ingresso che “trovasi sulla strada regia Modenese un miglio fuori dalla Porta al Borgo”. Il parco è “variato per ombrosi boschetti, per verdi praterie, per

Guida della Montagna Pistoiese,
Giuseppe Tigri
(copertina, 1892, coll. M. Lucarelli)



Piteccio - Piteccio di Sopra,
stazione ferroviaria
(cartolina, 1916, coll. P. Bresci)



simmetrici vigneti, per vaghe uccelliere, per artificiali grotte, per cadute d'acque, laghi, isole e ponti bizzarrissimi, ossia per le reminescenze d'uomini insigni italiani di cui si trovano sparse qua e là sopra decenti basi le effigie con maschie epigrafi alle loro gesta allusive; sia che uno voglia dire della magica prospettiva de' vaghi tempietti rustici, del castello baronale costruito a similitudine di quelli del medio evo [...], del Panteon e del palazzo dedicato all'autore de' Promessi Sposi; sia finalmente che uno rivolga l'occhio al grandioso edificio denominato Ponte Napoleone, e alla torre detta di Catilina innalzata sopra il poggio estremo e più elevato del parco" (E. Repetti, IV, 1841).

Successivamente, riprendendo la guida del Tigri, vediamo come la linea ferrata lascia l'ampia valle d'Ombrone con le sue belle colline, sopra una delle quali si vedono i ruderi del Castel di Vergole. "Il viaggiatore penetra ora nella più stretta valle di Brana, e lascia a sinistra il colle di Vaioni con la

sua forra sanguinaria" (toponimo attribuito da alcuni all'evento della battaglia di Catilina, ove intorno agli anni novanta dell'Ottocento sarà aperta una nuova stazione). "Segue la via per i fianchi della Val di Brana, e per lunghi giri rientrando nella valle dell'Ombrone sale alla stazione di **Piteccio**. Son notevoli qui tre lunghi viadotti di pietra a tre arcate sovrapposte, e alti ciascuno circa metri 50. A mirare dall'alto di essi la borgata di Piteccio che è in basso lungo il torrente, si prende idea della imponenza e difficoltà dell'arte occorsa per fabbricarveli. Sul poggetto (a sinistra di chi sale) in forma di cono, sono i ruderi dell'antico Castello di Piteccio" (G. Tigri 1892).

Repetti ricorda il castello con chiesa dedicata a Santa Maria, ubicato lungo l'antica strada Francesca valicante l'Appennino allo Spedaletto in Alpi (che pochi anni dopo sarebbe stata ricostruita come strada rotabile Bolognese della Porrettana); Piteccio contava – insieme con i casali di Paterno,

Piteccio - Stazione ferroviaria
(cartolina, anni Venti, coll. P. Bresci)





Pracchia - Ingresso al paese, Scuola Comunale e Circolo dei Villeggianti (fotografia, anni Dieci, coll. P. Bresci)

Castagno, Caviana, Fabiana e Seccheto che facevano parte della sua parrocchia – 1605 abitanti nel 1833 (E. Repetti, IV, 1841).

“Usciti dalla stazione di Piteccio, si entra in una galleria costruita in forma della lettera S, lunga metri 1753. Passato poi il viadotto delle Svolte, da dove è un colpo d’occhio stupendo, perché vi si scorge la ben colta pianura con le sue tre città di Pistoia, Prato e Firenze; dopo una lunga galleria di metri 2725 si giunge sul piccolo Reno alla stazione di Pracchia, sopra il livello del mare metri 615. Questa via dalla stazione di Piteccio a quella di **Pracchia** raccoglie in sé le più grandi difficoltà tecniche, avendo dovuto svolgersi con una pendenza costante e non maggiore di 25 per 1000, sopra il fianco di un monte molto scosceso” (G. Tigri 1892).

Repetti ricorda Pracchia come castello con chiesa dedicata a San Lorenzo, a breve distanza dalla strada regia Modenese, ubicato in una gola dell’Appennino, con una popolazione di 255 abitanti nel 1833 (E. Repetti, IV, 1841).

Con la costruzione della Porrettana, la stazione di Pracchia venne collegata a San Marcello Pistoiese, e quindi alla parte più montana dell’Appennino Pistoiese, con un servizio di vetture a uno o due cavalli che, nella buona stagione, in coincidenza con il primo treno, effettuava, in un’ora e mezzo, sia il servizio postale che il trasporto passeggeri.

A fine secolo il paese di Pracchia conobbe un certo sviluppo turistico certamente indotto dalla ferrovia, ma anche dall’attenzione che la stampa dell’epoca (in particolare la “Gazzetta d’Italia” e il “Turiste” di Firenze) rivolgeva alla montagna appenninica come luogo ameno per la villeggiatura e relativamente vicino alle città toscane ed emiliane. Come per il resto della Montagna Pistoiese, i villeggianti, spesso stranieri, provenienti da Roma, Firenze, Bologna, ne apprezzavano la posizione a bacio (fresca e ventilata), aperta com’era alle correnti ventose adriatiche che risalivano la valle del Reno, e la

Piteccio - Appalto Fronzoni (cartolina, 1912, coll. P. Bresci)



Pracchia - Sorgente Orticaia
(cartolina, 1902, coll. P. Bresci)



temperatura che in piena estate non superava i 25 gradi. Ma anche la varietà delle passeggiate e dei paesaggi, il buon cibo, gli antichi castelli, la piacevolezza “dell’idioma sì sonante e sì puro” dei suoi abitanti erano motivi di attrazione.

Ed è proprio in virtù di questo interesse che vennero via via aggiornate e ristampate, fino all’inizio del nuovo secolo, le guide della montagna Pistoiese scritte fin dal 1868 dal già citato Giuseppe Tigri. Le strutture dell’ospitalità comprendevano l’Albergo dell’Appennino e del Pacifico; inoltre si potevano affittare quartieri e villini, mentre venivano costruite diverse ville. Vi si trovavano anche alcuni servizi fondamentali come il medico condotto, l’ufficio postale, il telegrafo (G. Tigri 1892).

Da questa stazione, “dopo aver percorso un ponte sull’Orsigna, otto ponti sul Reno, 3 viadotti e 16 gallerie, in circa un’ora” si raggiungeva la stazione di Porretta, da sempre ‘porta’ del territorio bolognese tra montagna e

collina, e da allora centro più importante tra quelli lungo la Porrettana (G. Tigri 1892).

Il comune di Porretta Terme, compreso nel circondario di Vergato, aveva, nel 1868, circa 3200 abitanti di cui oltre mille risiedevano nel capoluogo. Rinomata fino dal Medioevo per le sue acque termali efficaci per le affezioni cutanee, gastro-intestinali, reumatiche e le malattie croniche, Porretta era dotata di quattro locande (Palazzina, Zaccanti, Gennasi, e quella sul Rio vicino ai bagni); inoltre venivano affittati vari quartieri per i forestieri che effettuavano la cura delle varie acque sorgive (della Porretta vecchia, della Puzzola, del Leone, del Bue, delle Donzelle, Reale, Tromba, Marte, Diana, Minerva).

Oltre al turismo legato alle terme, l’economia del paese si basava sulla produzione di canapa, di stoppa e di tele che venivano esportate a Livorno e il cui commercio era stato e veniva sicuramente incrementato dalla ferrovia.

Pontepetri -
Grande Albergo Paradiso,
presso Pracchia (800 m. s/m.)
(pubblicità, 1916, coll. P. Bresci)





Pracchia - Grand Hotel Fiornovelli
(carta intestata, 1920, coll. P. Bresci)

La stazione, ubicata in fondo al paese appena varcato il ponte sul Reno, garantiva anche un frequente servizio postale (G. Tigri 1868).

Negli anni novanta dell'Ottocento Porretta era illuminata con luce elettrica; aveva una banda musicale e, nella sala dei bagni delle Donzelle, si facevano conversazioni e balli secondo la migliore tradizione dei luoghi termali.

Sempre seguendo il corso del Reno e la sua valle ampia e popolata, la ferrovia incontra il borgo di Vergato, posto alla confluenza del fiume Lentola con il Reno. Fu residenza dei capitani della montagna bolognese per la sua posizione centrale rispetto agli altri comuni della montagna; la circoscrizione, a metà Ottocento, comprendeva 8591 abitanti, di cui 1421 nel comune di Vergato. Per questo motivo e per la sua posizione al confine con la Toscana e gli Stati Estensi, a metà Ottocento era interessato da un discreto movimento commerciale specialmente per i mercati e le fiere che erano assai frequen-

te. Il territorio, prevalentemente montano, era ricco di pascoli, ghianda e legna da fuoco, ma vi si coltivava anche il grano e la vite (G. Stefani 1856).

Infine la ferrovia, oltrepassata la confluenza del Setta con il Reno, ormai in zona collinare, a ovest di Bologna incontra Casalecchio, borgo che a metà Ottocento contava 1456 abitanti, le cui "verdeggianti colline sono frequenti di belle ville, dove i bolognesi amano di venire a ricrearsi" (Stefani 1856). Correndo ormai in pianura, per Borgo Panigale, popolosa terra che all'epoca contava più di cinquemila abitanti, ubicata ad appena due miglia dalla città, fertilissima e ricca di cereali, canapa e vino, la ferrovia raggiunge la stazione di Bologna.

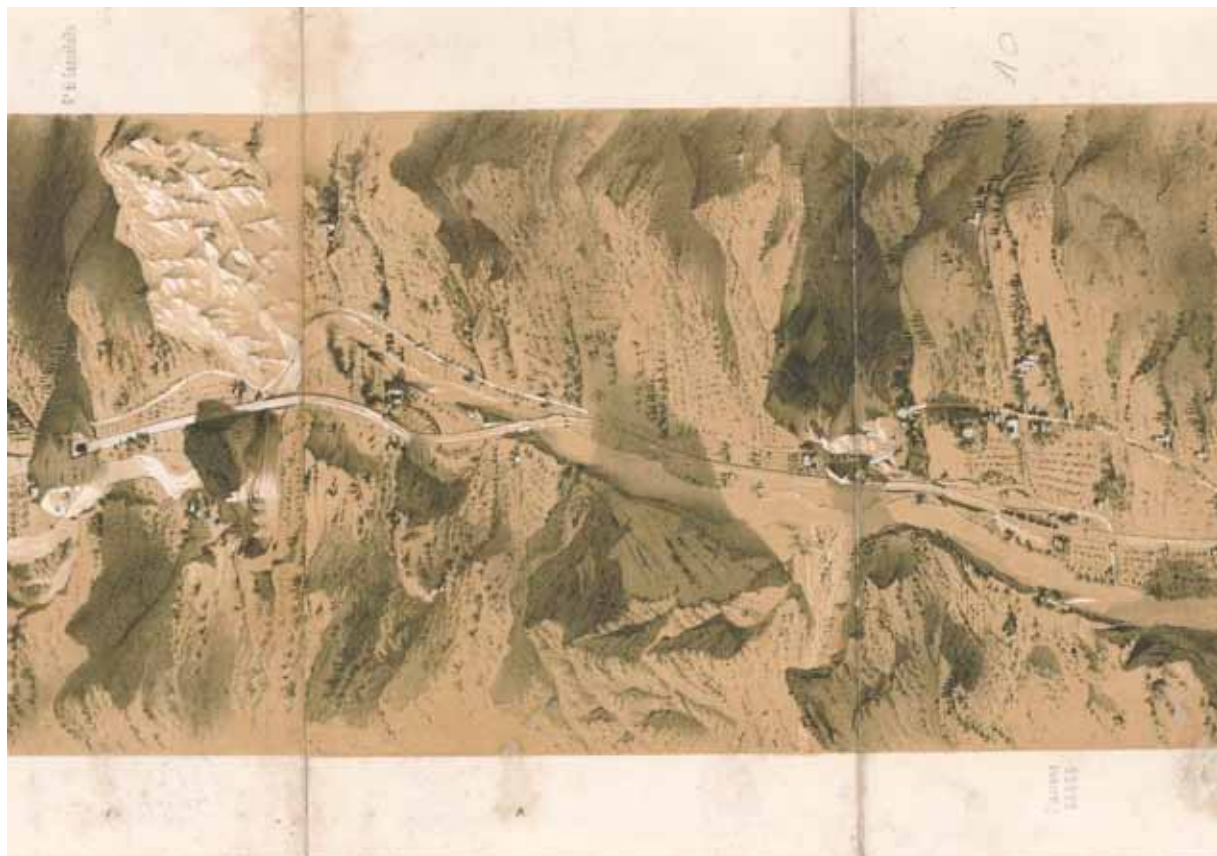
Il punto dolente di questo percorso in treno caratterizzato da lunghe gallerie era rappresentato dal fumo.

"Tra i ricordi dei miei soggiorni giovanili presso Pracchia, scrive Giovanni Bortolotti, v'è la visione del treno in arrivo da Pistoia,

Pracchia - Grand Hotel Appennino
(carta intestata, 21-2-1916,
coll. P. Bresci)



*Panorama della Strada-Ferrata degli
Appennini Bologna. Pistoia. Firenze,
11 edizione, Bologna, Litografia
Giulio Wenk, 1865.
Particolare dalla Galleria di Sassatello
fino a Bologna
(coll. M. Lucarelli)*



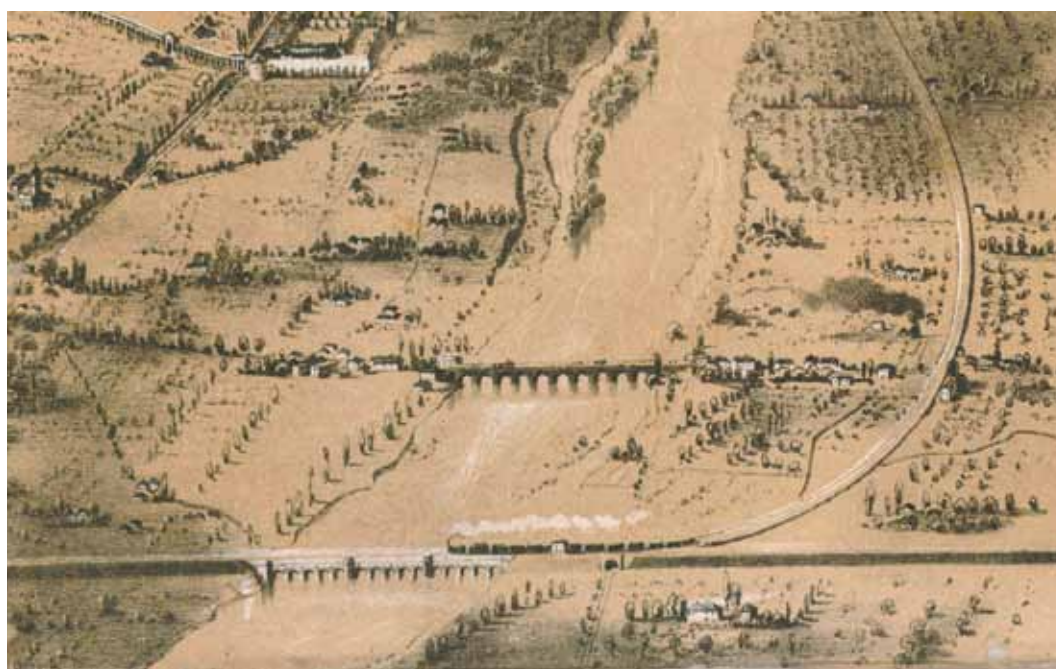
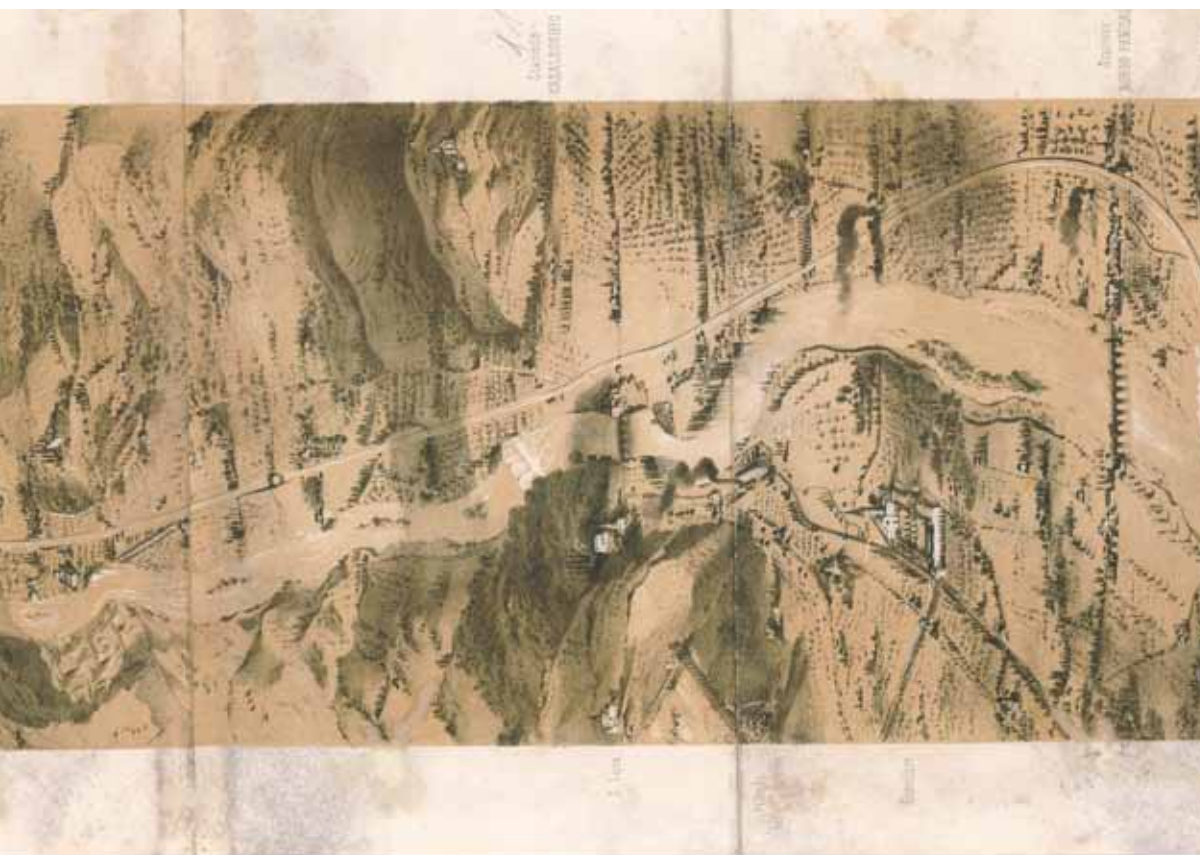
avvolto in una scia di fumo, ed il contemporaneo aprirsi di tutti gli sportelli, [...] ed una folla di uomini scamiciati e sudanti che correvano alla fontanella per rinfrescarsi” (G. Bortolotti 1963). Nelle gallerie infatti occorreva tenere il finestrino chiuso, ma tanto era il caldo in estate che alcuni passeggeri preferivano la fuliggine all’afa. Gli stessi macchinisti, nelle gallerie più lunghe, rischiavano di soffocare dal fumo e, per non cadere svenuti, usavano bagnare un po’ di casame nell’acqua e metterlo davanti al naso e alla bocca.

Altri disagi erano rappresentati dal freddo in inverno: il riscaldamento era costituito da contenitori di acqua calda posti sotto i sedili. Nei primi anni i vagoni erano completamente al buio, in seguito fu introdotta l’illuminazione a olio vegetale. “L’accendito-

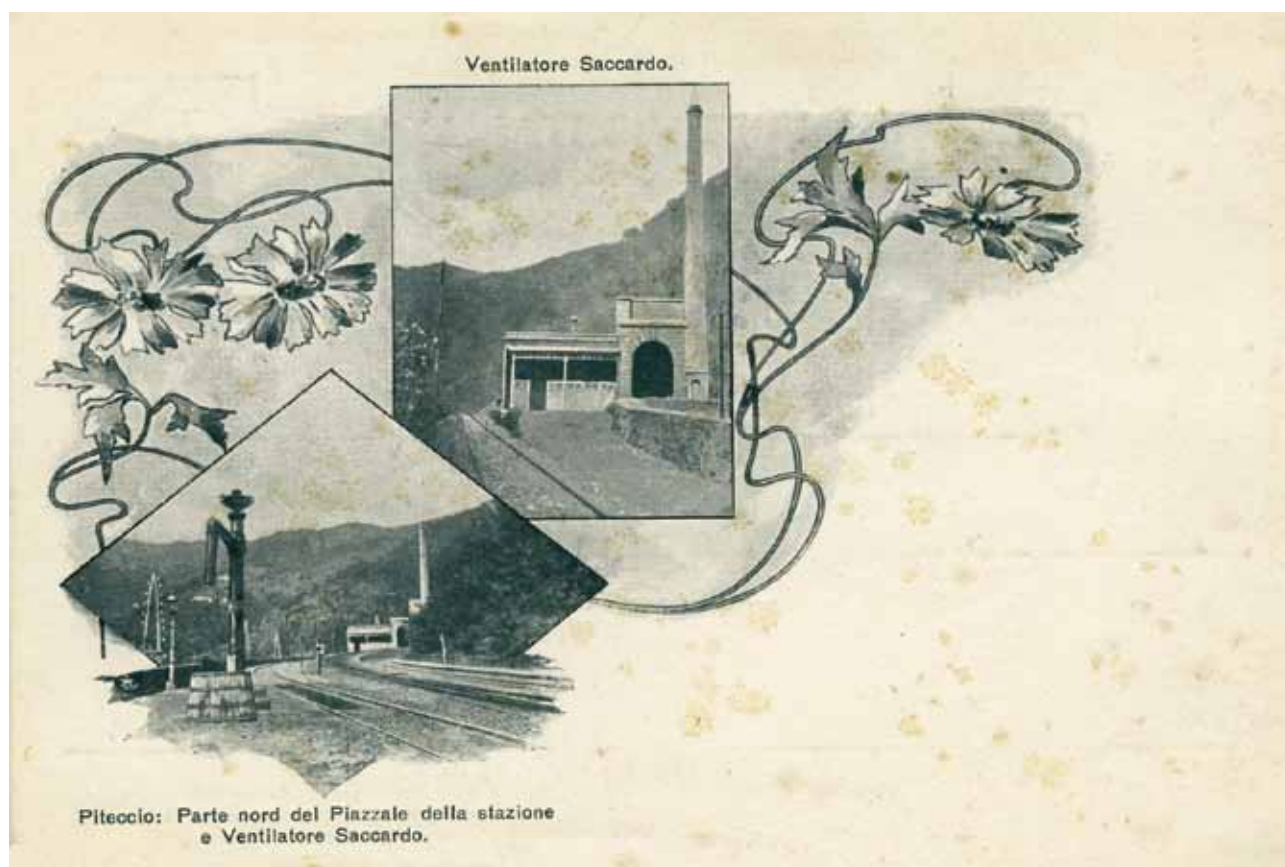
re di lumi”, un ferroviere con questo compito, camminando sulle carrozze, dall’alto, accendeva le lanterne poste all’interno (M. Panconesi, M. Colliva e S. Franchini 1982).



*Particolare del Panorama
della Strada Ferrata –
Stazione di Casalecchio
(coll. M. Lucarelli)*



Particolare del *Panorama della Strada Ferrata - Borgo Panigale* (coll. M. Lucarelli)



Giuseppina Carla Romby

Nuovi paesaggi, antichi paesi

Due persone, un uomo e una donna, vestiti con eleganza, stanno per iniziare un viaggio in treno; lui porta la bombetta e tiene in mano una piccola valigia a soffietto, lei inalbera un monumentale cappello a tesa larga e con un elaborato trionfo di nastri e piume, tiene in mano un mazzetto di rose, mentre una folata di vento agita l'ampia gonna e lo svelto spolverino stretto in vita; entrambi guardano invitanti verso un osservatore. Fa da sfondo la porta di un vagone ferroviario su cui si legge, ben in evidenza, "II", corrispondente alla classe dello stesso; in primo piano la scritta "Saluti da Pistoia".

Una locomotiva siglata "FS 180" avanza fra nuvole di fumo, affiancandosi al marciapiede della stazione, su cui sostano chiaccherando due persone: la signora, di schiena, tiene con la mano destra una valigetta rigonfia, l'uomo, in doppio petto e cappello a visiera ornato di galloni, pare piuttosto in divisa da capostazione, come lascia immaginare anche la disinvoltura della posa, le mani dietro la schiena, che dimostra una certa consuetudine alla vicinanza della macchina sbuffante. Sullo sfondo, a sinistra, sinteticamente disegnato il fabbricato della stazione, a destra, più in lontananza, un palo della linea elettrica con isolatori e cavi.

Ma la locomotiva, simbolo del progresso per eccellenza, reca, incorniciato dalla rotondità

del corpo metallico, il Battistero di Pistoia, l'edificio in grado di evocare la città da cui vengono inviati "Saluti a grande velocità".

Un delicato disegno floreale di improbabili margherite abbraccia singolari vedute di manufatti ferroviari della stazione di Piteccio, esibiti come significativi elementi di riconoscibilità dei luoghi affidata alle novità tecnologiche della realizzazione della linea ferroviaria Porrettana.

In una delle vedute campeggiano in primo piano i binari e un monumentale rifornitore d'acqua; l'altra è occupata dal "ventilatore Saccardo", con la sua alta ciminiera all'imbocco della galleria, emblema di un paesaggio *altro*, rispetto a quello dei versanti boschivi che appaiono sullo sfondo.

Le tre immagini disegnano il percorso culturale, ancor prima che temporale, secondo cui il treno e il sistema ferroviario si sono trasformati da mezzo di efficienti trasporti e di immediati risvolti economici, in percezione collettiva dell'innovazione dei rapporti fra luoghi e abitati, fra paesi e città, fra individui e luoghi.

Se i viaggiatori della prima cartolina comunicano la significativa conquista del fiducioso accesso al viaggiare dei ceti borghesi emergenti, e la locomotiva sbuffante che incorona l'emblema di Pistoia traduce con efficacia il confronto del mito moderno del-

Nella pagina a fronte

Saluti da Pistoia
(cartolina, 1912, coll. P. Bresci)

Saluti a grande velocità da Pistoia
(cartolina, anni Dieci, coll. P. Bresci)

Piteccio - Parte nord del piazzale
della stazione e ventilatore Saccardo
(cartolina, fine '800, coll. P. Bresci)

Circondario di Pistoia
(mappa, 1901, coll. P. Bresci)

Locandina illustrata degli anni
Cinquanta, facente parte di una
brochure turistica che invitava a
visitare l'Appennino Pistoiese
(mappa, anni Cinquanta,
coll. G. Tronci)



la velocità con i tempi lunghi della storia, i manufatti tecnologici assunti a presenze monumentali suggellano la dignità dell'architettura dell'utile, esibita per riconfigurare il paesaggio altrimenti 'senza qualità' (*L'Italia in posa* 1997).

Proprio il paesaggio "senza qualità" è quello su cui si proiettano gli effetti indotti dal passaggio della linea ferroviaria, dalla presenza delle stazioni con le aree di servizio e sosta per merci e passeggeri.

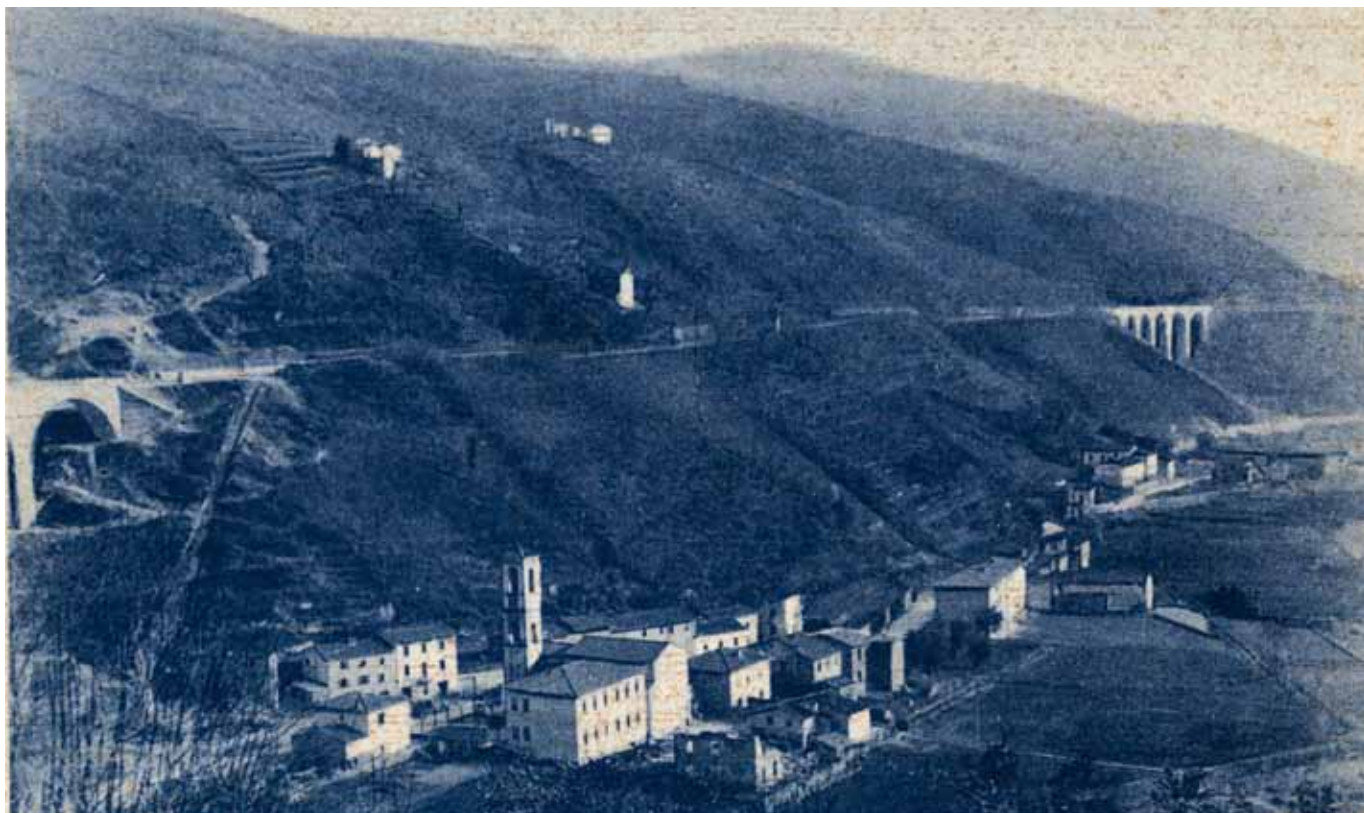
Si tratta di un paesaggio incognito, ignoto ai più, ma presente nelle immagini e nella memoria dei luoghi e che le cartoline postali restituiscono nel suo farsi, nel suo divenire, in una continua sfida fra rapidità dell'informazione e immediatezza delle immagini.

Per il territorio pistoiese, trovatosi suo malgrado in posizione nodale per tre fondamentali linee ferroviarie, la Lucchese, la Maria Antonia, la Porrettana (N. Marchi 2003), la pervasiva evidenza della ferrovia e dei suoi

edifici venne assunta come significativa occasione di conquista di una posizione di primo piano nel panorama regionale dominato dall'immagine totalizzante di Firenze e dei suoi monumenti di storia e d'arte. Alle immagini "da cartolina" di strade, piazze, monumenti, dell'Arno e delle colline, che il pubblico internazionale conosceva e divulgava costruendo il mito di Firenze "città d'arte" e del "bel paesaggio", Pistoia, la sua Montagna e la pianura d'Ombrore rispondevano con inedite immagini di arditi viadotti ferroviari, di edifici e manufatti frutto di tecnologie e di sperimentazioni, di impensate geografie delle campagne e degli abitati.

E si disegnavano differenze, si precisavano identità, si promuovevano attività, luoghi, abitati.

L'attraversamento ferroviario della pianura pistoiese venne accompagnato da una capillare riconfigurazione della rete stradale, per altro attestata sulle storiche direttrici



delle vie Fiorentina e Lucchese; gli effetti di tale riconfigurazione furono di fatto resi necessari (e urgenti) dalla realizzazione della stazione di Montale-Agliana, sistemata in posizione intermedia tra le direttrici stradali, borghi e abitati disseminati nella pianura e fino alle pendici del Montalbano e, verso nord, delle propaggini appenniniche.

Per altro, il ridisegno di strade e abitati avveniva insieme a una diffusa ridefinizione del tessuto agricolo e a una riorganizzazione del paesaggio agrario in funzione della nuovissima specializzazione del vivaismo che coglieva nel collegamento ferroviario la possibilità di ampliamento del mercato e di rapida esportazione dei prodotti.

Non è casuale che i primi scambi commerciali di piante da vivaio tra Pistoia e Lucca, poi estesi a Firenze, seguano di poco l'apertura della linea ferroviaria del Granducato

(1849) e che la prima attività vivaistica fosse situata in vicinanza della stazione di Pistoia (N. Marchi 2003).

Così il potere di attrazione del tracciato ferroviario si esplicava, almeno nella piana pistoiese, secondo modalità che interessavano in egual misura abitati e aree agricole, paesaggio urbano e paesaggio agrario.

È vero comunque che tali effetti si manifestarono lentamente e solo tra l'ultimo decennio dell'Ottocento e il primo ventennio del Novecento si arrivò a verificare la portata del fenomeno; in prima istanza nel progressivo estendersi del costruito intorno alle stazioni, lungo i nuovi o rinnovati tracciati stradali che collegavano le stesse ai borghi e ai paesi di collina, oppure lungo i "viali della stazione" aperti a collegare i centri urbani, oramai storici, agli edifici della modernità e della civiltà delle macchine.

Piteccio - Panorama
(cartolina, anni Quaranta,
coll. P. Bresci)

Pistoia - Esterno della stazione
(cartolina, inizi del '900,
coll. P. Bresci)

Pistoia - Viale XX Settembre
(cartolina, fine anni Venti,
coll. P. Bresci)





Pistoia - Sopra passaggio
Porta Fiorentina
(cartolina, 1938, coll. P. Bresci)

Pistoia - Cavalcavia di Porta Lucchese
(cartolina, anni Venti ca.,
coll. P. Bresci)





Alla stazione di Montale-Agliana facevano riferimento tutti gli insediamenti in qualche modo interessati ad accrescere le potenzialità economiche.

Il fabbricato della stazione di Montale-Agliana campeggia nella campagna non ancora urbanizzata così come nelle cartoline postali che mettono in mostra l'esuberanza volumetrica di un'architettura senza qualità ma da esibire come e al pari di monumenti come la chiesa, adatti a connotare il paese; il punto di vista in basso pone in primo piano le parallele dei binari in modo da suggerire una visione di allontanamento simile a quella percepita dal treno in corsa. Il cavallo con carrozza in sosta e vicino alle barriere che delimitano l'area dei binari, viene messo a confronto con il rettilineo della linea ferroviaria e il fabbricato della stazione cui si sono affiancate alcune nuove costruzioni; il traliccio sulla destra richiama l'attenzione sul corredo tecnologico degli impianti ferroviari.

È ancora la stazione, in una versione più vicina alla vita di paese, quasi domestica, nella cartolina del 1928, che esibisce la scritta "Caffe-trattoria stazione" in cui l'atmosfera festiva evocata dal passeggio delle persone e dei giochi dei bambini (in primo piano) invita a una piacevole sosta e a usufruire di un comfort proprio delle stazioni più importanti e aggiornate.

La piazza Vittorio Emanuele affollata come un teatro di posa, su cui si affacciano gli edifici più rappresentativi, offre una visione del paese in cui i valori storici si coniugano con la contemporaneità e possono essere letti come altrettanti elementi di attenzione per il forestiero e il viaggiatore che li osserva dal finestrino del treno.

È sempre il riferimento alla stazione di Montale-Agliana a muovere una riorganizzazione del tessuto viario e insediativo



di Tizzana-Quarrata e dell'intera area fino alle propaggini collinari del Montalbano. Il processo di aggiornamento degli abitati, già in atto fin dalla realizzazione della Piazza del Mercato di Quarrata, si connette alla realizzazione del "tratto diritto di strada da Quarrata agli Olmi" che saldandosi alla via Olmi-Ponte dei Baldi permetteva di "accedere alla stazione ferroviaria di Montale Agliana" (N. Giuntoli 2006).

Con la costruzione della "Via Nuova", la nuova dimensione dei collegamenti faceva irruzione nella scena urbana e nel paesaggio dei coltivi in primo piano nelle immagini, si intravedono le formule dell'abitare vicino ai modelli messi a punto dalle borghesie cittadine: abitazioni unifamiliari a due piani si affiancano alla direttrice viaria di più recen-

te impianto, saturano gli spazi liberi prossimi alla Piazza del Mercato, determinano la *facies* aggiornata dell'insediamento.

Mentre i segni del cambiamento si moltiplicano e occupano i panorami delle cartoline, continuano a rimanere indiscussi presidi delle identità di paese, gli edifici della chiesa e del palazzo comunale. La chiesa di S. Maria Assunta, nella riedizione del 1876, è essa stessa espressione del nuovo ruolo territoriale assunto da Quarrata con l'elezione (1880) a capoluogo comunale; l'esuberante volumetria dell'edificio unitamente alle qualità linguistiche dell'architettura, viene messa in risalto dalla ripresa con punto di vista frontale e portato all'altezza del cornicione che conclude la facciata all'altezza delle navate laterali.

Quarrata - Panorama
(cartolina, anni Venti ca.,
coll. P. Bresci)

Nella pagina a fronte
Agliana - Stazione
(cartolina, 1934, coll. P. Bresci)

Montale-Agliana - Stazione
ferroviaria
(cartolina, anni Venti, coll. P. Bresci)

Agliana - Piazza Vittorio Emanuele
(cartolina, 1905, coll. P. Bresci)

Quarrata - Panorama preso
dalla Magia
(cartolina, anni Trenta, coll. P. Bresci)

Quarrata - Panorama
(cartolina, 1920, coll. P. Bresci)





Quarrata - La chiesa
(cartolina, 1926, coll. P. Bresci)

Quarrata - Palazzo comunale
(cartolina, 1918, coll. P. Bresci)





L'unità (e l'emergenza) della facciata di gusto classico, si confronta con l'altrettanto ampio spazio della piazza ritagliata fra i campi, in cui si perdono figure umane e giovani alberelli di recente impianto.

L'orgoglio per la recente acquisizione della dignità comunale traspare nell'immagine del palazzo civico, sorto vicino al torrente Fermulla, al margine della via Vecchia Fiorentina, ripreso con il primo piano del ponte sul torrente, e di forme architettoniche senza pretese ma in grado di evocare i caratteri locali.

Se il lungo rettilineo per Olmi segnava l'inequivocabile direttrice di un prossimo crescere del traffico di uomini e merci *da e per* la stazione di Montale-Agliana, diveniva utile e necessario renderne intellegibile il tracciato attraverso l'evocazione dei luoghi attraversati, facilitando l'itinerario di viandanti e viaggiatori che volevano raggiungere rapidamente la ferrovia. Sembrano rispondere a tale esigenza "segnaletica" le due cartoline che registrano, con mutamenti impercettibili, il passare del tempo, segnato dalla sostituzione del personaggio (forse contadino) fotografato sotto il cartello con la scritta Olmi con un solitario ciclista in transito.

È ancora la carreggiata stradale a divenire protagonista della veduta di Vignole, un altro abitato attratto nell'area di riverberazione della linea ferroviaria; il viale 4 Novembre pure esaltato dalla ripresa fotografica, risulta sterrato e corredato di un manufatto simile a un lavatoio o abbeveratorio (in primo piano a destra), testimone della persistenza di usi e manufatti propri della cultura e della vita delle campagne. La stessa strada si prepara a divenire un viale alberato e un più significativo ingresso al paese nella cartolina del 1939.



Barba - Olmi - Pistola

Olmi - Barba
(cartolina, 1934, coll. P. Bresci)

Vignole - Paese e chiesa
(cartolina, 1939, coll. P. Bresci)



Nella pagina a fronte
Olmi
(cartolina, anni Trenta, coll. P. Bresci)

Olmi
(cartolina, inizi anni Trenta,
coll. P. Bresci)

Olmi - Via IV Novembre
(cartolina, 1929, coll. P. Bresci)

Pistoia - Bottegone
(cartolina, 1920, coll. P. Bresci)

Pistoia - Tizzana, il Barba
(cartolina, anni Venti ca.,
coll. G. Tronci)





Quarrata - Il paese
(cartolina, 1920, coll. P. Bresci)

Quarrata - Via del Littorio
con veduta della chiesa
(cartolina, 1933, coll. P. Bresci)



Casalguidi - Via Egidio Pollacci
(cartolina, 1949, coll. P. Bresci)

Pistoia - Cantagrillo, Strada Nuova e
Villa Costa Righini
(cartolina, 1914, coll. P. Bresci)





Sono ancora le strade “Nuove” a essere protagoniste indiscusse nelle vedute di paesi come Casalguidi e Cantagrillo; la strada occupa il primo piano e la dilatazione della carreggiata viene utilizzata per accentuare l’allontanarsi del tracciato verso il punto di fuga al centro dell’immagine.

Sorgono sulle “via nuove” vari corpi di fabbrica che tendono a trovare una *facies* adeguata alle esigenze di ammodernamento degli abitati più o meno piccoli; come nel caso della cartolina con l’entrata nel paese di Casalguidi, in cui il lato sinistro viene totalmente occupato da moderne palazzine dotate di piccoli giardini.

Ma è l’apparire dell’autobus in paese la novità più condivisa dal fotografo e dagli abitanti che con fierezza animano le strade di Casalguidi – via Egidio Pollacci – e segnalano l’aggiornamento del sistema di comunicazioni del paese.

Ma se per i centri e gli abitati della pianura, comunicazioni e trasporti sono stati al centro di una trasformazione economico-produttiva, che nel lungo periodo avrebbe dato origine, da un lato alla crescita intensiva del vivaismo e dall’altro all’organizzazione di distretti industriali specializzati (come la produzione di mobili del comprensorio Quarrata-Agliana-Montale), in Montagna, centri, paesi e borghi toccati dal tracciato ferroviario hanno visto la nascita e la crescita di una presenza turistica anticipatrice della compiuta affermazione della Montagna pistoiese come distretto turistico per eccellenza (stazioni sciistiche dell’Abetone).

Un turismo che da elitario andava allargandosi ai ceti borghesi e medio borghesi cittadini, attenti all’efficienza, facilità ed economia degli spostamenti; la possibilità di raggiungere in treno luoghi altrimenti di

Pistoia - Casalguidi, entrata nel paese
(cartolina, anni Dieci, coll. P. Bresci)

Pistoia - Vaioni, stazione ferroviaria
(cartolina, 1921, coll. P. Bresci)

Pistoia - Vaioni, la stazione veduta
da Ponente
(cartolina, 7-8-1911, coll. P. Bresci)





difficile (e costoso) accesso ha favorito paesi e insediamenti, subito trasformati in centri di villeggiatura o più semplicemente in luoghi per una piacevole gita fuori porta.

D'altra parte la ferrovia Porrettana con gli imponenti viadotti e le lunghissime gallerie diveniva essa stessa elemento di attrazione per un ceto cittadino che si sentiva protagonista del rinnovamento del Paese.

Arditezza e grandiosità dei manufatti ferroviari sono protagonisti di un nutrito numero di vedute e immagini dei paesi della Montagna e sono presentati come altrettanti elementi di attrazione, meglio e più di chiese, campanili, palazzi e torri, tutto il tradizionale repertorio di monumenti patrii.

La stazione di Vaioni (Val di Brana) vista dai campi e coltivati in primo piano, emerge con l'imponenza di un monumento, insie-

me all'impegnativo sistema di muri di contenimento del rilevato del piano del ferro. E la vista del piano dei binari rende il panorama collinare lontano e sfuggente come dal treno in corsa, effetto ottenuto con un accentuatissimo abbassamento del punto di vista, in modo da impegnare tutto il bordo inferiore della cartolina con il primo piano e la repentina curvatura dei binari.

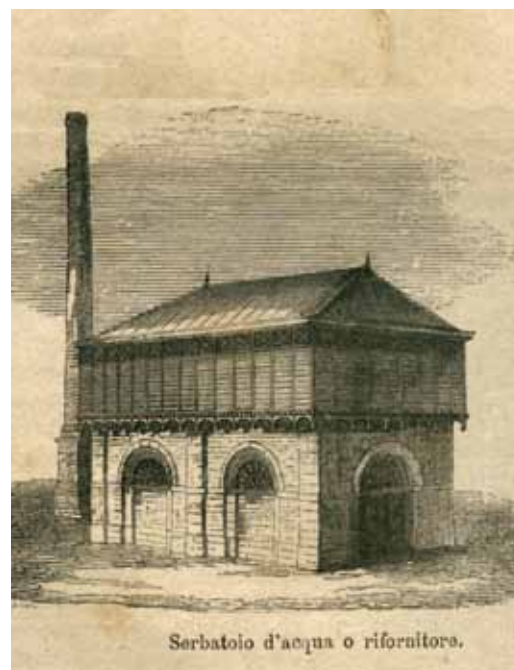
La galleria Corbezzoli-Piteccio, l'opera più impegnativa (e più innovativa) del tronco pistoiese della linea ferroviaria, viene evocata dalle "bocche" aperte sul fianco della collina; il tracciato dei binari e il convoglio fumante che abitano il paesaggio di case rurali e le lontane colline lavorate a terrazzi invitano al viaggio e alla scoperta di altri paesaggi.

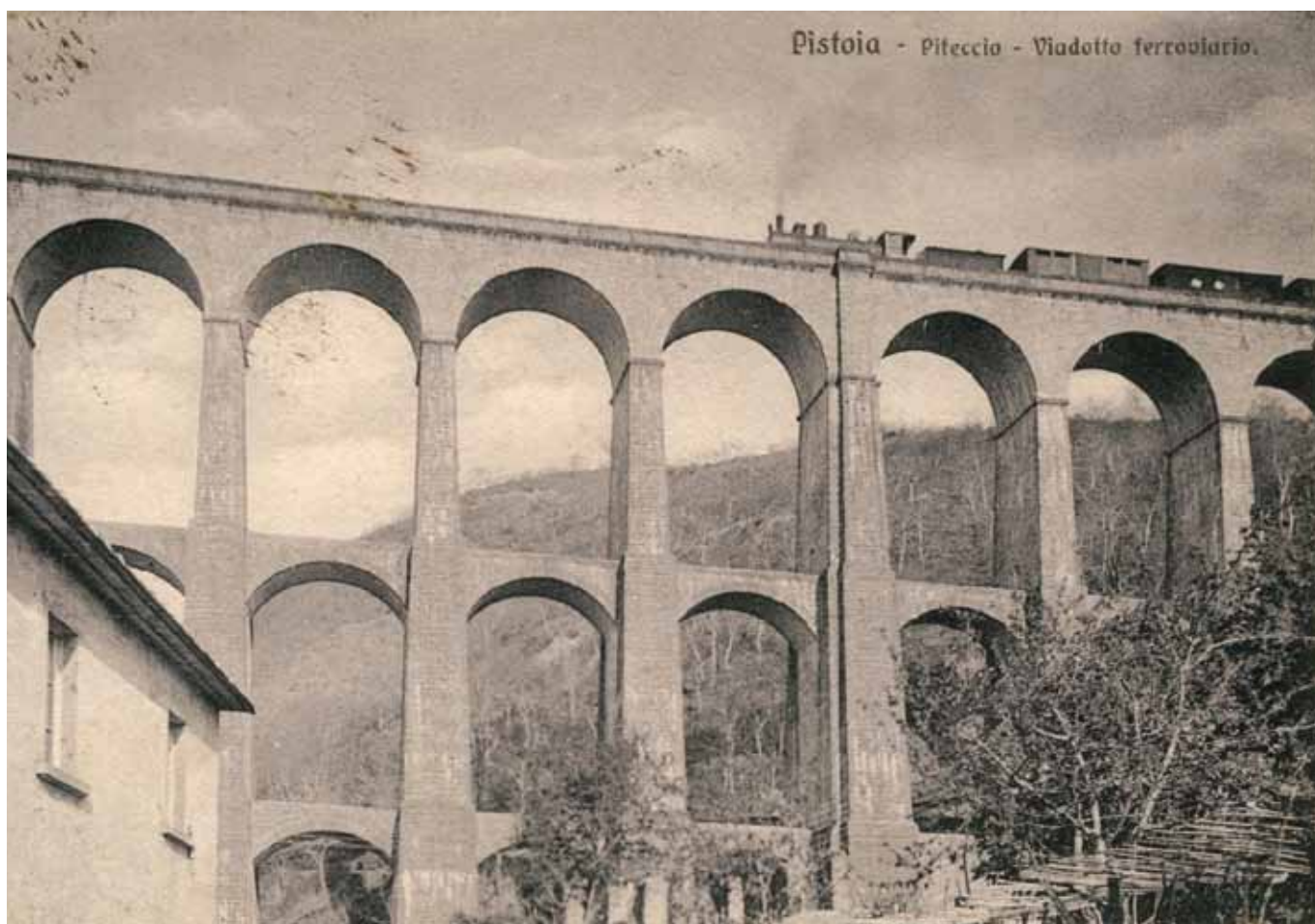
Corbezzoli - Linea Pistoia-Bologna,
Bocche Sud delle Gallerie
(cartolina, 14-9-1902, coll. P. Bresci)

Piteccio - Ventilatore Saccardo
(cartolina, 1903, coll. P. Bresci)

*Le grandi invenzioni antiche e
moderne, opera compilata
da B. Besso, quarta edizione
con numerose aggiunte, Milano,
E. Treves, 1869, Le strade ferrate.*

Grue idraulica e serbatoio d'acqua
(coll. M. Lucarelli)





Un viaggio che interessa una moltitudine di persone in attesa di un convoglio che sta emergendo dal buio della Montagna.

Gallerie, manufatti e dispositivi tecnologici sono ripresi con puntualità catalogatoria ed esibiti come importanti elementi adatti a fornire valore aggiunto alle bellezze naturali e ai panorami di cui entrano a far parte divenendo, come a Piteccio, protagonisti a pieno titolo.

La spettacolarizzazione dell'ingegneria e della tecnica ferroviaria è l'obiettivo di immagini come quelle del Ventilatore Saccardo e più ancora del Viadotto ferroviario di Piteccio; l'esuberanza dimensionale dei manufatti viene messa in risalto dalla vista da

sotto in su; sulla ciminiera del ventilatore si incardina la veduta della stazione di Piteccio cui fa da fondale un ripido e folto bosco. E un treno in corsa sull'imponente viadotto assume le dimensioni di un giocattolo dotato di velocità e autonomia.

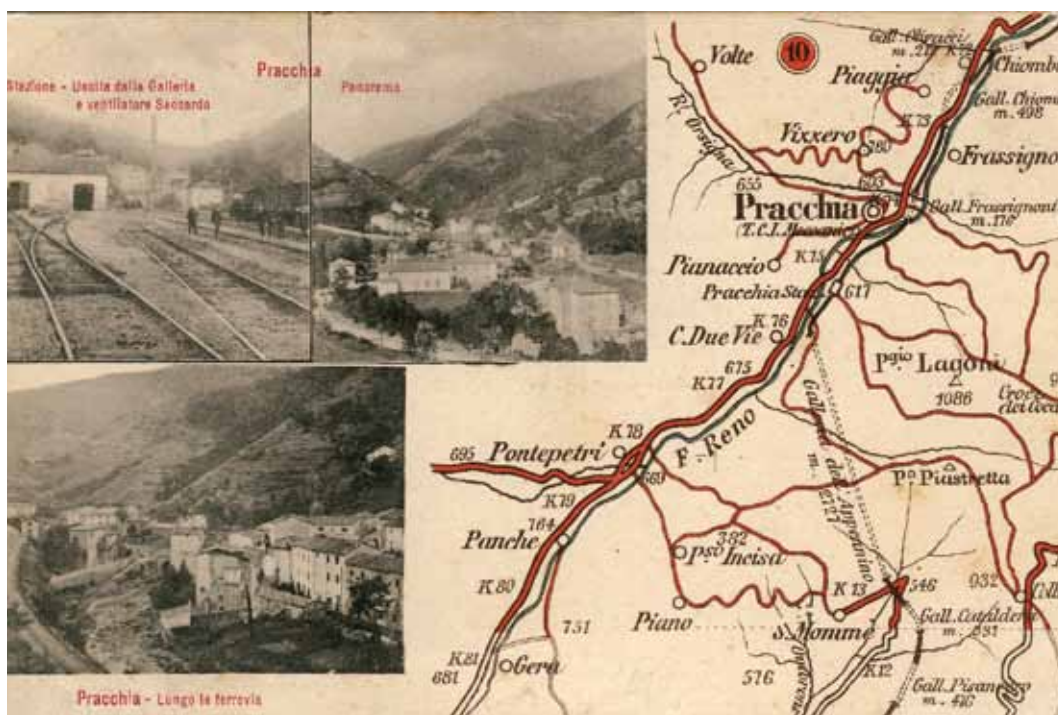
Le conquiste tecnologiche non smettono di stupire e di essere esibite.

Il richiamo alle gioie e agli ozi della villeggiatura, all'offerta di servizi e comfort per gli ospiti temporanei e per viaggiatori di passaggio, diviene il motivo conduttore per l'aggiornamento di paesi come Pracchia, divenuto punto di sosta obbligata dei convogli ferroviari dopo l'attraversamento della galleria dell'Appennino.

Piteccio - Viadotto ferroviario
(cartolina, 1907, coll. P. Bresci)

Pracchia - Piantina
(cartolina, inizi del '900,
coll. P. Bresci)

Pracchia - Viale della Stazione
(cartolina, anni Venti, coll. P. Bresci)





Pracchia - Albergo e Trattoria del Reno sulla Piazza Principale (cartolina, 1904, coll. P. Bresci)

E se bar e osterie predisponavano un servizio alimentare di “cestini da viaggio” per passeggeri in temporanea attesa di riprendere il viaggio, nascevano alberghi e pensioni adatte all'accoglienza di famiglie e persone attratte dalle bellezze naturali, dal clima e dalla vicinanza alle città maggiori, in primis Bologna e Firenze.

Il “Circolo del villeggiante” si affaccia non senza qualche pretesa sul “Viale della Stazione”; alcuni clienti passeggiano nel giardino mentre un signore con la paglietta, tipico copricapo estivo, e bastone da passeggio, sosta sul bordo della strada, forse in attesa dell'automobile che avanza in mezzo alla strada.

La vocazione turistica del centro vede il fiorire di cartoline di alberghi e ristoranti che ne promuovevano la stampa e la circola-

zione utilizzandole come forma di autopromozione. Gli alberghi destinati a ospitare gruppi familiari di estrazione borghese e cittadina divengono una consueta presenza nelle zone intorno alla stazione ferroviaria come negli abitati di cui assumono caratteri e *facies* architettonica; come l’“Albergo e Ristorante del Reno” (Pracchia) che punta sulla familiarità dell'impaginato architettonico per accendere l'interesse di potenziali clienti, simili a quelli schierati intorno al tavolino sistemato all'aperto.

Il “Caffè Buffet” della stazione di Pracchia fa propria una formula architettonica con evidente allusione alle baite di Montagna, sicuri e accoglienti rifugi per scalatori e alpinisti, che troverà immediata diffusione nel paesaggio “tipico” delle stazioni climatiche della montagna.

Pracchia - Buffet della Stazione
(cartolina, 4-9-1901, coll. P. Bresci)

La Collina - Hotel Collina, arrivo
della Corriera
(cartolina, 1926, coll. P. Bresci)



Alberghi, pensioni, bar, buffet, caffè, presentano un'immagine nuova e diversa della Montagna, che tende a celare gli abbandoni e il depauperamento di borghi e case, le difficoltà delle condizioni

di vita, in cui hanno un ruolo significativo le nuovissime corriere, in sosta sulle piazze dei paesi, nel traffico delle automobili: familiari presenze nei paesaggi della storia.



Abetone - Il centro
(cartolina, anni Trenta ca.,
coll. G. Tronci)

Gavinana - Monumento a Francesco
Ferrucci dello scultore Gallori
(cartolina, anni Trenta ca.,
coll. G. Tronci)



Montagnana - Panorama
(cartolina, coll. G. Tronci)

Spignano - Stazione climatica
m. 780, piazza P. Bucelli
(cartolina, coll. G. Tronci)



Serrabassa Abetone (m. 1400 s. m.)

Abetone - Serrabassa, m. 1400 s.m.
(cartolina, anni Venti, coll. P. Bresci)





Maurizio Panconesi

...Viaggiare con un libro

Breve storia delle pubblicazioni da viaggio (in treno)

«Mi libro con un libro», questo era il motto con cui un grande editore pubblicizzò anni fa una delle sue collane di narrativa, un'affermazione valida da sempre e che ha continuato a esserlo anche con la prima comparsa del treno; la storia della lettura in ferrovia ha infatti anch'essa origini lontane, pressoché coincidenti con l'avvento stesso della *strada ferrata*.

La possibilità di leggere in viaggio, specialmente in quello terrestre (in nave, sarebbe stato certamente più agevole), fu scoperta con l'avvento del treno: fino ad allora, la cosa sarebbe stata pressoché impossibile a bordo delle anguste e traballanti diligenze di posta che sobbalzavano ad ogni buca e che non avrebbero consentito neppure la lettura di una sola frase senza contraccolpi. Le carrozze postali inoltre, coinvolgendo direttamente gli stessi passeggeri che condividevano con il postiglione problemi e traversie del viaggio, inconvenienti quali la rottura di una ruota, la periodica discesa dal mezzo per alleviare la fatica dei cavalli nelle salite, il costante incubo per un possibile assalto di briganti... non avrebbero certamente potuto fornire la necessaria tranquillità che la lettura di una pubblicazione richiede.

Se all'inizio dei viaggi in ferrovia, la pagina stampata costituì il miglior antidoto contro i

ricorrenti pensieri di quell'epoca su possibili disastri ferroviari, dovuti all'inesperienza di uomini e all'inaffidabilità di quei primi rudimentali mezzi¹, con il trascorrere degli anni, abbandonati queste truci eventualità, si iniziò ad apprezzare il libro per quello che veramente rappresentava, una possibilità di evadere con la mente, estraniandosi dalla realtà contingente per immergersi in un mondo di fantasia qual era quello proposto nei romanzi, e questo con il peculiare scopo di annullare le distanze di spazio e di tempo richieste dal trasferimento, al fine di poter poi far ritrovare come d'incanto il lettore già a destinazione, senza aver dovuto "soffrire" le lunghe, monotone ore a scrutare il paesaggio che scorreva dietro ai vetri di un finestrino.

Con l'estendersi delle linee ferroviarie infatti, il viaggiatore fu obbligato a pensare come poter ingannare il tempo, presentando la natura circostante la strada ferrata uno spettacolo che, in definitiva, si rivelava monotono e sempre uguale, del tutto estraneo all'interesse del passeggero causa l'elevata velocità del mezzo; oltre alla noia da vincere, occorreva anche poter creare una "barriera" che separasse il viaggiatore dagli altri passeggeri, perfetti sconosciuti con i quali si trovava a dover condividere i pochi metri dello scompartimento e con i quali, causa

Nella pagina a fronte

Guida del *Touring Club Italiano* dei primi del Novecento: quanto si prefiggeva era già insito nella stessa immagine della sua copertina

Locandina della stessa epoca: l'eleganza in ferrovia si abbinava spesso anche con il possesso di un libro o di una guida di viaggio



Le differenti condizioni di viaggio (...diremmo "agli antipodi") dei passeggeri di I e III classe: questi ultimi, certamente, avevano meno motivi – oltre che minor denaro da dedicarvi – per desiderare la lettura di un libro durante il viaggio!



la brevità del viaggio – al massimo di poche ore – non si riteneva valesse la pena di intavolare un discorso o un minimo approccio di reciproca conoscenza.

La spiegazione psicologica di tale comportamento, fu data da diversi studiosi in materia, che motivarono le ragioni dell'appiattimento, la dispersione e il dissolvimento della comunicazione interpersonale con l'obbligata redistribuzione della stessa su una maggior numero di soggetti: in sostanza, la quantità danneggiava la qualità e l'intensità del rapporto.

Trovandosi quindi a viaggiare in compagnia di diversi estranei, alcuni dei quali nel frattempo scendevano dal treno, sostituiti da altri che vi salivano, il soggetto perdeva ogni stimolo a comunicare, ritenendo tale "fatica" inutile per il risultato che ne poteva conseguire: ne derivava quindi che i vari passeggeri... non avevano nulla da dirsi, ricorrendo alla lettura quasi come a un'ancora di salvezza che dava loro il pretesto per isolarsi, tagliando a priori ogni possibile dialogo.

La stessa collocazione frontale dei sedili del treno, "faccia a faccia", derivata dall'antica postura nelle diligence, obbligava nello scompartimento ferroviario a un imbarazzante confronto, ai più non gradito: ore e ore, guardandosi in faccia, senza sapere cosa dire... era questo l'angoscioso pensiero che attanagliava i più sensibili (e apprensivi) al momento di salire su un convoglio!

E a tale minaccia, l'unico modo con cui rispondere era ricorrere a quella mossa difensiva che faceva alzare una sottile ma tranquillizzante barriera... di carta tra il viaggiatore e lo sguardo di chi sedeva di fronte.

Ma la lettura a bordo di un treno non fu una possibilità data a tutti.

Ancora agli inizi del secolo scorso infatti, era possibile leggere un libro soltanto per coloro che viaggiavano a bordo delle carrozze di I e II classe, abbastanza confortevoli ed illuminate (...seppur di notte rischiarate solo da un fioco lumicino ad olio o petrolio),

Incisione che raffigura una delle prime, minuscole edicole delle stazioni. Negli scali maggiori, esisteva un servizio di "libri a noleggio" che consentiva al viaggiatore, una volta letta l'opera preferita, di riconsegnarla nella stazione di arrivo al locale punto di distribuzione, corrispondendo la modesta tariffa del prestito





Un elegante viaggiatore assorto nella lettura all'interno di uno scompartimento di I classe nei primi anni del Novecento

una possibilità invece del tutto preclusa per coloro che occupavano la III e IV classe, spesso ad ambiente unico, dove alla scarsa illuminazione diurna, dovuta all'esiguità dei finestrini, si accompagnava il buio più assoluto di notte unito al rigido ripercuotersi delle vibrazioni del sottostante binario sugli scomodissimi sedili in legno, privi di ogni imbottitura.

Anche la perdurante assenza del riscaldamento durante la stagione più fredda e l'inevitabile affollamento, costituivano ulteriori fattori che sconsigliavano (...o rendevano praticamente impossibile) la lettura a chi avesse voluto coltivarla, naturalmente finanze permettendo!

Consideriamo infine che gran parte di questi ultimi passeggeri era ancora illetterata. Potremmo quindi affermare che tanto più elevato fosse stato il grado di comodità nel viaggiare, tanto più tenue scaturiva la spinta a socializzare, ricorrendo – chi lo poteva –

alla lettura. Invece, le classi meno abbienti, più predisposte al rapporto interpersonale, erano più propense a socializzare, tralasciando la carta stampata, per mancanza di istruzione e di denaro.

Proprio queste diverse caratteristiche del viaggio a seconda dell'appartenenza alle differenti classi sociali, potevano suggerire opposti comportamenti: fu quanto dedusse dalla propria esperienza lo scrittore tedesco P.D. Fischer il quale invidiava, lui quasi sempre solitario e malinconico viaggiatore in I classe, la chiassosa allegria che sentiva regnare invece nei sovraffollati vagoni di III e IV classe!

Un caustico e inaspettato sonetto di Edmondo De Amicis, il sensibile e poetico autore di *Cuore*, ci descrive invece, al contrario, con estrema efficacia dalla parte di chi doveva viaggiarci, i tormenti, durante un viaggio estivo, di un passeggero di III clas-



In viaggio e Sbadiglio, due opere del pittore Adolph Von Menzel che illustrano assai realisticamente in quali situazioni ci si poteva trovare viaggiando su strada ferrata: si noti nel quadro di sinistra, il passeggero con la guida in mano desideroso di segnalare ad altri la sua scoperta...

se... situazione in cui sicuramente sarebbe stato improponibile pensare solo a sfogliare un libro...

*...Si riparte, e siam qui come ranocchi,
otto, in una caldaia maledetta,
un'ordinanza, un prete, una servetta,
un inglese, una balia e due marmocchi.
Ho il prete enorme e rosso innanzi agli occhi,
ho tra le gambe un cesto e una cassetta,
sento un'elsa di qua, di là una tetta,
ed un piede dell'inglese sui ginocchi.
La grassa balia in faccia mi starnuta,
strillano i bimbi, l'ordinanza fuma,
la serva tosse ed il reverendo sputa;
e non so chi d'arcani aure leggere
tacitamente il carcere profuma...
E tutto questo... è un treno di piacere!*

...L'atmosfera, naturalmente, era assai molto meno "propizia" per un viaggiatore di quanto si potesse presentare invece a bordo di una coeva carrozza dell'Orient Express, il "re dei treni", rimasto in servizio fino al 1914, all'interno del quale i facoltosi passeggeri potevano consultare in ovattata tranquillità le proprie Guide Baedeker, le più esaurienti e

complete dell'epoca, a cui facevano compagnia, come consuetudine, i quotidiani preferiti del mattino!

In definitiva quindi, almeno fino agli anni Venti, il libro restò prerogativa di persone di un certo livello che, oltre a potersi permettere il costo della pubblicazione – in anni in cui i magri stipendi bastavano appena a sfamarsi – consentiva loro anche di poter viaggiare in un ambiente adeguato dove poterlo consultare. Un ulteriore contributo alla lettura, specie durante le ore serali, fu poi dato dall'introduzione, a partire dagli anni Dieci, delle prime carrozze fornite di illuminazione elettrica che, eliminando il fastidioso tremolio della fiammella delle precedenti lampade ad olio o a gas, consentivano finalmente una visione più regolare e costante.

Proprio in quegli anni, a imitazione delle famose e rinomate Guide Baedeker, comparvero anche in Italia, alle soglie del primo conflitto mondiale, le Guide d'Italia del Touring Club Italiano, dette più brevemente, Guide Bertarelli, dal nome del loro autore.

Realizzate in tirature elevatissime per l'epoca

(nel 1914, della sola prima edizione relativa a Piemonte, Lombardia e Canton Ticino, vennero stampate 150.000 copie!) disponevano di splendide cartine a colori di città e territori, oltre a piantine particolareggiate riportanti perfino gli edifici più importanti; per i turisti poi, fornivano un'utile descrizione, assai dettagliata, degli itinerari sia stradali che ferroviari, essendo questi ultimi riprodotti con i rispettivi tracciati anche nell'allegata cartografia.

Queste guide rappresentano oggi un prezioso materiale storico per gli appassionati di ferrovie, consentendo di poter risalire a tracciati di linee ormai scomparse da decenni, potendone nel contempo rievocare i viaggi dalla rilettura delle descrizioni fatte in quegli anni lontani; questi caratteristici manuali rossi, rappresentarono per decenni i più fedeli compagni di viaggio per coloro che utilizzarono treni, navi, corriere o auto private.

Il libro, in definitiva, che fino a quel momento era stato oggetto di tranquilla meditazione in una comoda poltrona sotto una lampada serale o su una vecchia scrivania da studio, diviene rapidamente in quegli anni "oggetto viaggiante" insieme al suo proprietario, destinato a dividerne fatiche e traversie del trasferimento, con l'esclusiva finalità di calarlo in quel mondo, contenuto nelle sue pagine, che è stato designato a trasmettere; mentre quindi, al di là del finestrino, la natura si succede rapida con i suoi paesaggi a cui il viaggiatore sembra ormai estraneo, il libro assume il ruolo del più fedele compagno di viaggio, destinato a sostituire la moglie, i figli o l'amico, assenti.

Per questo, sorgono dapprima in Inghilterra², diffondendosi in seguito in tutta l'Europa, catene di "librerie di stazione" che vendono o noleggiavano libri ai viaggiatori, pubblicazioni che poi all'arrivo questi possono



Uno dei motivi che induceva alla lettura era la forzata coabitazione per ore con estranei all'interno di un angusto scompartimento del convoglio

restituire, terminata la lettura, a una locale succursale corrispondendo una modesta tariffa; sicuramente un sistema apprezzabile per divulgare a basso prezzo la cultura.

Nel frattempo, nascono anche specifici prodotti librari da destinare esclusivamente ai viaggiatori e destinati ad alleviare la noia del viaggio, posti in vendita esclusivamente nelle edicole o librerie delle stazioni.

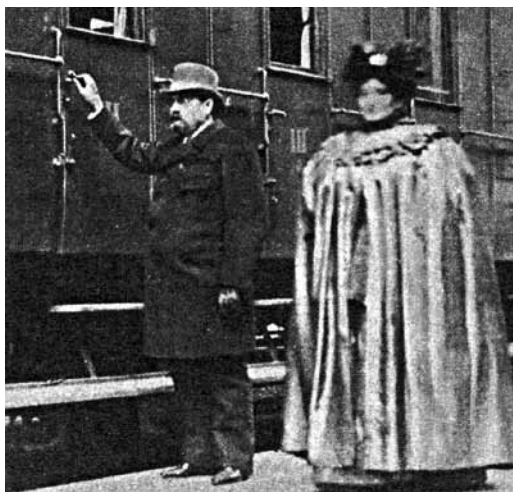
Anche il nostro Paese segue l'esempio estero con alcuni editori a livello nazionale, quali l'Edoardo Perino di Roma, che creano apposite collane di romanzi di noti autori nazionali e stranieri in formato tascabile "da viaggio", il cui prezzo di vendita contenuto e la modesta consistenza sono appositamente studiati per soddisfare il desiderio di una lettura non troppo impegnativa e di limitata durata da effettuarsi durante i percorsi in treno; la stessa intestazione della mini serie di romanzi – *Per leggere in ferrovia* – lo chiarisce.

Tuttavia, non tutti sapevano affrontare nello

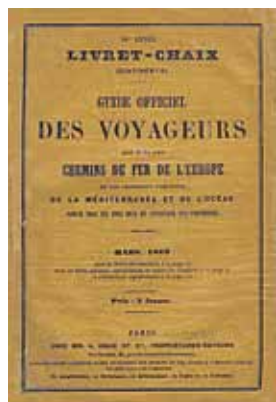
Un'antica guida di viaggio relativa alla linea da Bologna a Firenze (Porrettana): questi manuali – al pari di un biglietto ferroviario – erano poi destinati a una vita effimera dopo il loro primo utilizzo



Il grande romanziere francese Emile Zola, all'arrivo alla stazione di Roma con la moglie, la governante e i figli. Appassionato del mondo ferroviario, scrisse al riguardo uno dei suoi più famosi romanzi: *La bestia umana*, poi reso cinematograficamente in modo eccelso, nel 1938, nell'*Angelo del male* dall'interpretazione di Jean Gabin



Orario di tutta l'Europa, pubblicato in Francia nel marzo 1869: la consultazione di un orario simile poteva essere anche fonte di viaggi solo con la fantasia, sognando mete lontane, come avvenne per Marcel Proust, ormai gravemente ammalato e definitivamente immobilizzato nella sua stanza. Curioso oggi notare con un po' di nostalgia, su questo antico orario, il nome di grandi stazioni come Parigi o Londra... accostato a quello di piccole fermate sul nostro Appennino – allora importanti e oggi del tutto dimenticate – come Vajoni o Piteccio



stesso modo un viaggio in treno: «...In treno mi annoio a tal punto – confessava Flaubert a un amico – che dopo cinque minuti comincio ad urlare per il fastidio! Gli altri, nel vagone... credono che sia un cane dimenticato da qualcuno; nient'affatto, è Monsieur Flaubert che si sta lamentando!»³

Infatti, il grande scrittore francese, proprio in vista di un viaggio in treno il giorno successivo, era solito trascorrere volontariamente insonne l'intera notte precedente la partenza, in modo da salire in treno già stanco e potervi riposare... evitando così di doversi annoiare!

Niente quindi, pur in questo grande autore, che testimoni il ricorso alla lettura quale antidoto contro la noia.

Ma per fortuna (degli editori) non per tutti era così: il viaggio in treno, per molti, si rivelava infatti come il polmone di tempo libero da dedicare alla lettura, un'attività questa tra le preferite ma a cui, durante la consueta attività di ogni giorno, ci si poteva dedicare con difficoltà solo nei ritagli di tempo: in questi casi, l'accogliente poltrona nello scompartimento costituiva un invito a rilassarsi, dedicandosi all'argomento che più interessava o piaceva, tramite appunto la lettura.

Se poi il testo fosse un agile volumetto di narrativa o una pesante trattazione scientifica, questo poco importava: fondamentale restava dedicarsi, senza limiti di tempo o impegni a scadenza... se non l'orario di arrivo in stazione!

La stessa forzata inattività, la costrizione in un ambiente così ristretto come quello dello scompartimento ferroviario, finiscono infatti per essere incentivi all'utilizzazione delle facoltà mentali, essendo quelle fisiche obbligate alla temporanea inattività.

Il fatto, all'inizio dello scorso secolo era tanto più generalizzato, da far sì che in Francia, l'annuale congresso di medicina ne discutesse ritenendolo l'argomento di maggior importanza e attualità, indagando quali fossero le motivazioni che spingevano una buona parte dei viaggiatori, prima di salire su un treno, a munirsi di una lettura con cui trascorrere il tempo del viaggio.

Lo stesso sonno, preferito da Flaubert alla lettura, si rivela tuttavia un'alternativa "pericolosa" alla possibile consultazione di un libro, specie per quei passeggeri delle prime classi che potevano sì viaggiare in solitudine e silenzio, ma all'interno di compartimenti "stagni" dove sarebbe stato impossibile ri-

cevere un'eventuale aiuto dall'esterno; il timore era sempre lo stesso: venir assaliti nel sonno da un malintenzionato salito a una fermata successiva!

La lettura, onde mantener vigile l'attenzione, si rivelava così per i più, la soluzione ottimale.

Inoltre, proprio quello stesso microcosmo costituito dal treno, e più in particolare, dallo scompartimento ferroviario, ha rappresentato, fin dal suo nascere, una fonte di ispirazione per poeti, scrittori, pittori: il più celebre romanzo giallo – *Assassinio sull'Orient Express*, di Agata Christie – lo sta a testimoniare, ambientato com'è su un convoglio, finendo per divenire oggetto a sua volta dell'attenzione di altri viaggiatori, di tutte le epoche e latitudini...

All'inizio, la letteratura da viaggio fu soprattutto narrativa, più distensiva e idonea a essere assimilata; seguì, a breve distanza, la saggistica, in particolar modo quella specialistica (guide), destinata a coloro che intraprendevano trasferimenti in località e mete più o meno lontane, e desideravano per questo documentarsi al riguardo: si assistette così al proliferare di pubblicazioni in formato tascabile, che potessero essere accolte nella tasca di una giacca maschile o all'interno di una borsetta da signora, in modo da poter essere sempre a portata di mano, per soddisfare ogni minima esigenza o curiosità.

Rappresentarono, in definitiva, lo sviluppo e l'evoluzione di quelle corpose guide di viaggio, stampate nel '700 e '800, e che avevano accompagnato i primi, eleganti e facoltosi turisti *ante litteram* – specialmente stranieri – nei loro *Gran Tour* alla scoperta dei Paesi mediterranei.

Non sempre infatti, quanto si presentava al di là del finestrino era di scarso interesse per il passeggero a bordo del treno: così

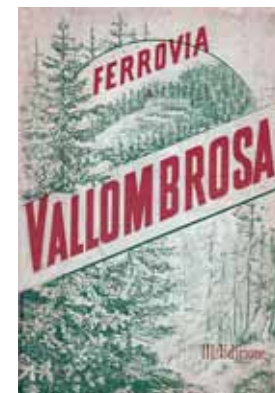


Ma a volte, i piccoli e isolati scompartimenti delle carrozze europee, che avrebbero permesso viaggi rilassanti e senza disturbi, potevano trasformarsi in propizi teatri di crimini, destinati il più delle volte a restare impuniti (qui un omicidio a bordo di un treno nel 1901)

non era, ad esempio, per chi percorreva la Bologna-Pistoia, in particolare nel suo tratto appenninico di valico, dove la mirabile e panoramica discesa su Pistoia dal crinale spartiacque di San Mommè, ha da sempre catturato l'attenzione e l'ammirazione anche del più distratto viaggiatore: proprio a tale riguardo, furono numerose le guide che ne illustravano il tracciato nei suoi aspetti storici e paesaggistici, mettendo tutte indistintamente in risalto il valore tecnico della grande opera di ingegneria che il convoglio stava in quel momento percorrendo.

Il frenetico passare dell'osservatore da un fianco all'altro della carrozza, dovuto al continuo alternarsi degli ampi panorami sugli opposti finestrini, riportato anche su alcuni manuali di viaggio, deve aver fatto da sfondo anche a quello effettuato da

Guida della suggestiva e scomparsa ferrovia a cremagliera per Vallombrosa che in soli 8 chilometri – da Sant'Ellero a Saltino – consentiva di raggiungere gli alpestri boschi della storica abbazia: la ferrovia rimase in attività dal 1892 al 1924



Locandina illustrata degli anni Cinquanta, facente parte di una brochure turistica che invitava a visitare l'Appennino Pistoiese servendosi della pittoresca *Ferrovia Alto Pistoiese* da Pracchia a San Marcello Pistoiese, rimpianta piccola ferrovia di montagna rimasta purtroppo in servizio soltanto dal 1926 al 1965



Il primo romanzo – guida ferroviaria, apparso in Toscana nel 1856 – fu *Un romanzo in vapore* del grande Collodi (a quell'epoca ancora sconosciuto) che illustrava il viaggio in treno da Firenze a Livorno. Aspetto singolare dell'opera: lo scrittore la redasse in modo che la sua lettura comportasse al viaggiatore esattamente le 3 ore richieste dal viaggio, tanto da poter scendere all'arrivo dal convoglio... con il libro appena terminato!



una giovanissima turista inglese in viaggio d'istruzione in Italia nel cui diario, pervenuto fino a noi, essa cita con ammirata meraviglia e dovizia di particolari – evidentemente tratti dalla propria guida – le bellezze che poté ammirare dal finestrino del proprio scompartimento in quell'indimenticabile viaggio: il resoconto di quell'esperienza lontana è divenuto poi esso stesso... *letteratura di viaggio*.

Per coloro tuttavia che non fossero stati attratti dal magnifico paesaggio attraversato nell'ardua risalita dell'Appennino verso Bologna (o che fossero stati diretti verso altre mete), la stazione di Pistoia metteva a disposizione, già nei primi anni del Novecento, una fornita edicola traboccante di pubblicazioni, riportata in alcune cartoline di quegli anni che mostrano l'interno della stazione: qui era possibile acquistare un romanzo, un periodico o una guida, e salire poi a bordo del treno, immancabilmente trainato da una sbuffante vaporiera.

In merito alle guide di viaggio, Carlo Collodi, già molti anni prima, era stato un vero precursore.

Pur derogando qui dall'arco temporale oggetto della presente trattazione, desideriamo infatti accennare a quest'opera – purtroppo oggi dimenticata – proprio per le sue caratteristiche innovative per l'epoca nella quale apparve, oltre che per il fatto di aver rappresentato una delle prime pubblicazioni toscane “da viaggio”.

Viaggiando infatti sull'allora nuovissima linea da Firenze (*Stazione Leopolda*) a Livorno, era nata nel Collodi l'idea di descriverne il percorso in un modo assai diverso da come solitamente veniva fatto dalle pubblicazioni del settore, ricche di pedanti elencazioni di dati e nomi: il noto autore volle intramezzarla a fatterelli curiosi e simpatici di vita comune, vissuti – o forse soltanto immaginati? – viaggiando nel 1856 in strada ferrata da Capoluogo Granducale a Livorno, dando per questo alla sua opera *Da Firenze a Livorno* il sottotitolo di *Un romanzo in vapore*, facendo con questo intendere all'eventuale lettore che il saggio si mescolava alla narrazione, i cui mirabili sviluppi avremmo poi visti circa un quarto di secolo dopo, con il suo *Pinocchio*.

Un romanzo in vapore descrive infatti, con accenti spesso umoristici e a volte con i consueti intenti di ammaestramento, il territorio percorso dalla linea in questione, citandone stazioni, ponti e particolarità del tracciato, elencando numerosi dati sulla sua costruzione nonché impressioni ricevute dal viaggiatore percorrendola: «Appena uscito di sotto la grande navata della Stazione di fuori la Porta a Prato, il convoglio del Vapore corre per brevissimo tratto al fianco del delizioso passeggio delle Cascine, del quale si vedono le ridenti e spaziose praterie, i lunghissimi prati orlati di platani, le decenti e ben architettate case coloniche...».



A volte, un providenziale romanzo portato con sé, sarebbe potuto servire... ma forse si preferiva, in tali evenienze, farne volentieri a meno!

L'opera venne commissionata a Carlo Lorenzini – il vero nome di Collodi – dal Riva, a quell'epoca tipografo – editore dell'*Orario delle Strade Ferrate*, il quale desiderava un "libretto" che, illustrando il territorio attraversato, «*potesse essere venduto nelle stazioni per essere letto in viaggio*»: e proprio in questa finalità sta l'importanza di quell'opera giovanile del nostro autore.

Fatto curioso e poco noto: lo scrittore redasse la pubblicazione in modo che la sua lettura assorbisse il viaggiatore esattamente per le tre ore richieste dal viaggio, tanto da poter scendere all'arrivo dal convoglio... con il libro appena terminato!

Viaggiando in ferrovia, ancora oggi si assiste a una sistematica distribuzione dei passeggeri nei vari scompartimenti, occupando essi ogni scompartimento vuoto e relegando i viaggiatori che saliranno nelle successive fermate ad "accontentarsi" di condividere quanto già precedentemente e già parzialmente occupato da altri: è il concetto dell'isolamento e della privacy che si perpetua nel tempo, mantenendo valido quel deside-

rio di estraniarsi dal contesto circostante.

Se un tempo questo lo si faceva leggendo un romanzo, poi una guida di viaggio o un orario e, successivamente, consultando una rivista illustrata, oggi questo atteggiamento si manifesta, specialmente nei giovani, facendo un esasperato ricorso ai cellulari, con una continua sequenza di telefonate frammista a video-giochini che assorbono completamente l'attenzione dei loro possessori: tuttavia, a differenza del vecchio libro che "veniva scelto", oggi è il mezzo tecnologico che "imponne", divenendo il soggetto (il suo possessore) quasi un oggetto passivo, legato all'oggetto tecnologico quasi da una sorta di *autismo digitale* in cui l'antica scelta si è trasformata in un autentico, vincolante condizionamento. Tale dipendenza assoluta dal telefonino, finisce quindi per assorbire – per chi se ne serva in modo esasperato – tutte le potenzialità, portando all'isolamento dal mondo circostante con una completa mancanza di ogni comunicativa o relazione: si raggiunge quindi l'assurdo che il mezzo di comunicazione per eccellenza... finisca poi per produrre l'isolamento fisico.

Altra Guida: itinerario del Tram elettrico di Fiesole. L'opuscolo consentiva, leggendolo durante la salita, di documentarsi sulla storia e le bellezze artistiche della rinomata località nonché sulle caratteristiche della nuova linea tramviaria



L'interno di una carrozza americana: qui, il ricorso a un libro era quasi d'obbligo, visti i lunghi tempi di permanenza motivati dalle grandi distanze da percorrere. Una nota dolente per una simile attività, era l'assenza di privacy e tranquillità determinata dall'ambiente unico, un pregio invece a quell'epoca ancora posseduto dagli scompartimenti indipendenti delle vetture europee. Ma non sempre si aveva bisogno di un libro come compagno di viaggio: a volta bastava osservare soltanto il volto di un bimbo addormentato per non aver bisogno d'altro...



Il relativo calo delle tariffe unito al concomitante incremento del reddito, portò con l'avvento delle *Ferrovie dello Stato* nel 1905, a un'estensione del viaggio in ferrovia da parte di categorie che ne erano rimaste fino ad allora escluse: per questo, videro la luce anche peculiari pubblicazioni tascabili che fornivano consigli su come affrontare il viaggio in ferrovia. Quella riportata, in particolare, giungeva al punto di precisare i vari ponti e gallerie di volta in volta incontrati percorrendo una determinata linea, nonché perfino da quale lato si sarebbe incontrata la successiva stazione!



Un analogo fine veniva ricercato da quanti, in anni ormai lontani, nel salire sul treno osservavano dall'esterno se vi fossero carrozze dotate dei curiosi *semiscompartimenti*, vani dimezzati, posti in corrispondenza di una delle testate della carrozza, che avrebbero loro consentito una tranquilla e appartata lettura, senza dover avere addosso gli occhi degli occupanti del sedile di fronte o essere disturbati dal continuo passaggio di persone nei vagoni ad ambiente unico. Eppure questo era un sentimento evidentemente a lungo condiviso dai viaggiatori europei che, anche nello scorso secolo, continuarono a preferire carrozze munite di scompartimenti con soli accessi dall'esterno, o tutt'al più dotate di compartimenti con porte sul lungo corridoio, ben altro spirito rispetto ai più comunicativi americani, atti a socializzare.

Fu proprio per questo motivo che i primi, essendo soliti percorrere in media poche decine di chilometri o al massimo un

centinaio, preferivano calarsi nella lettura per isolarsi dai vicini, mentre al di là dell'oceano lo si faceva fundamentalmente per distrarsi nelle lunghe percorrenze richieste dalle grandi distanze di quel Paese.

Ricordiamo poi che nel *Regolamento F.S.*, un articolo stabiliva esplicitamente – oggi oseremmo affermare, anche con lungimiranza – che su ogni linea, ogni convoglio dovesse disporre di appositi scompartimenti, in tutte e tre le classi, riservati esclusivamente “a donne sole”, nei quali poter accogliere le signore sole o in eventuale compagnia dei propri figli non ancora dodicenni: per coloro che affrontavano quindi un viaggio in queste condizioni, specie se appartenenti a un ceto medio, era pressoché d'obbligo munirsi, una volta in stazione, di un buon libro con cui affrontare un trasferimento altrimenti assai noioso.

Le stesse stazioni, quali luoghi consacrati alla partenza o all'arrivo, da cui “distaccarsi” dalle proprie certezze o in cui “riprendere



terra” per ritrovarle, assursero lentamente negli anni a una funzione quasi di sacralità, novelle “cattedrali del vapore”, suggellate in questo dagli scritti di numerosi autori di ogni nazionalità.

Lo scrittore boemo Karel Capek, così le descrisse in un suo pezzo giornalistico del 1932: «Ci sono piccole stazioncine, allineate sui binari come grani di un rosario; sorgono nella solitudine, come luoghi di pellegrinaggio, lontane dai rumori profani del mondo, sono delle vere cappelle dedicate alla cerimonia silenziosa dell’Attesa. Ci si arriva di solito lungo una strada di campagna, tra due file di alberi; tanto più lunga è la strada, tanto più profondo e duraturo è il silenzio che avvolge il pellegrino quando giunge là per attendere...».

Nel 1916 invece, il futurista Marinetti così si era espresso con un’ardita visione del viaggio vissuta dall’interno dello scompartimento:

«...Imitiamo il treno e l’automobile che impongono a tutto ciò che esiste lungo la strada di

correre con velocità identica in senso inverso, e destano in tutto ciò che esiste lungo la strada lo spirito di contraddizione [...] la velocità del treno costringe il paesaggio attraversato a dividersi in due paesaggi giranti in senso inverso alla sua direzione».

Ancora Marinetti aveva vividamente descritto il mondo della ferrovia qualche anno prima – era il 1908 – con queste partecipate parole:

«...Soli coi neri fantasmi (i fuochisti, n.d.r.) che frugano nelle pance arroventate delle locomotive lanciate a pazza corsa [...] e le stazioni ingorde, divoratrici di serpi che fumano; le officine appese alle nuvole pei contorti fili dei loro fumi; [...] le locomotive dall’ampio petto, che scalpitano sulle rotaie, come enormi cavalli d’acciaio imbrigliati di tubi...».

Ma di tanti altri viaggi in treno è anche costellata l’opera di scrittori quali Verga, Capuana, Pirandello, Alvaro, Brancati, Vittorini, Sciascia.

E non furono soltanto treni e stazioni a ispirare poeti e scrittori; perfino l’orario ferro-

La stazione londinese di Charing Cross in tarda epoca vittoriana, letteralmente tappezzata di insegne pubblicitarie: immancabile, e circondata da numerosi clienti, appare la minuscola edicola tra i binari... unica distributrice di cultura

Serie di Libretti – itinerario sulle ferrovie italiane, editi nel 1914; come in altri manuali del tempo, oltre a un'infinità di notizie, veniva perfino precisata oltre all'altitudine della stazione, anche la distanza del più vicino centro abitato (spesso le stazioni si trovavano sperdute nella campagna, a diversi chilometri dalle città).

Guida ferroviaria d'Italia di fine Anni Cinquanta, con allegata cartina turistica delle linee; si noti il nuovo simbolo della Ricostruzione: il Settebello!



viario, fedele ma utilitaristico manuale "usa e getta" del viaggiatore destinato ad accompagnarlo per la durata solitamente di un solo anno, poteva trasformarsi in fonte di poesia, come per quella del 1910 di Marino Moretti, dal titolo appunto: *Orario ferroviario*.

Sempre l'umile orario ferroviario (o delle "Strade Ferrate", come si diceva un tempo) poteva bastare per distrarsi durante un trasferimento in treno, ipotizzando viaggi in località sconosciute in cui ci si sarebbe voluti recare anche se si sapevano troppo remote: chi in viaggio non l'ha mai fatto, scagli la prima pietra!

Per coloro per i quali questo non sarebbe stato possibile, si poteva ricorrere all'immaginazione: è quanto fece Marcel Proust negli ultimi mesi di vita, costretto all'immobilità dalla propria malattia e sognando viaggi in ferrovia verso mete lontane... aiutandosi con un orario ferroviario richiesto a degli amici. Viaggiare era anche questo, e per farlo non occorreva compierlo fisicamente: bastava

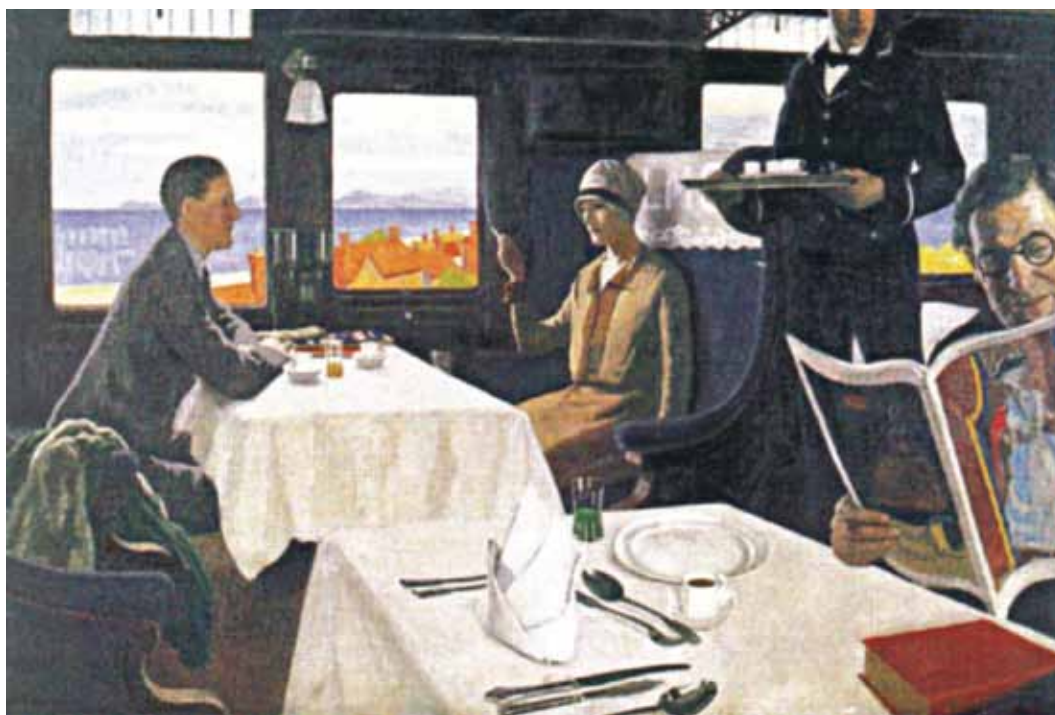
solo scorrere le pagine di un orario con l'immaginazione e il desiderio!

Proprio l'orario ferroviario, nei primi decenni del Novecento, andò trasformandosi progressivamente: da minuto libretto tascabile, tanto da apparire quasi un manuale di preghiere, divenne via via più ingombrante e corposo, raddoppiando o triplicando il numero delle pagine ed estendendosi nel contempo anche in larghezza, tanto da non poter più essere accolto in una tasca... ma unicamente in una borsa!

Esso diviene un vero e proprio prontuario di ogni possibile mezzo di comunicazione dell'epoca, raggiungendo coi leggendari Fratelli Pozzo una consistenza – eravamo nel 1935 – di ben 536 pagine, dove sono presenti linee ferroviarie statali e private, ferrovie coloniali, linee aeree, di navigazione marittima, lacuale e fluviale, tramvie a vapore ed elettriche, funivie, filovie, funicolari, servizi automobilistici.

Per leggere in ferrovia: romanzo tascabile da viaggio, in vendita a 15 centesimi nelle edicole delle stazioni. Le opere dovevano obbligatoriamente essere brevi, al fine di poterle esaurire nel corso del viaggio





Con il trascorrere degli anni, l'evoluzione dei mezzi e l'accresciuta rapidità dei viaggi, il libro inizia a perdere terreno lasciando sempre più posto al periodico illustrato, di minor impegno e di più veloce consultazione

Consultando questi importanti testimoni del tempo, se ne apprezzano la dovizia di particolari... come le forchette incrociate che segnalavano la presenza di buffet o ristoranti nelle relative stazioni (spesso rinomate soste dei buongustai anche non-viaggiatori!), o numerosi altri che identificavano la collocazione della stazione rispetto alla linea, la presenza di servizi tranviari, di particolari treni di lusso, ecc...

Essendo destinato a una categoria – quella dei viaggiatori – che aveva nel movimento la sua prerogativa principale, non poteva mancarvi poi la pubblicità di alberghi, pensioni, terme, località di villeggiatura, oltre che di prodotti dell'industria e della gastronomia. Proprio infatti per accrescere tale “visibilità” anche su queste pubblicazioni, che poi di fatto erano delle vere e proprie guide, molte località pur non toccate dalla ferrovia, seppur nelle sue vicinanze, vollero far aggiungere il proprio nome sugli orari ferroviari in abbinamento a quello delle stazioni titolari

delle fermate, in modo da trasmettere un richiamo pubblicitario agli eventuali viaggiatori diretti verso quei luoghi.

L'importanza e la consistenza di orari come questi, resta oggi a testimoniare la massima estensione raggiunta dalle ferrovie italiane proprio in quel periodo tra le due guerre. E proprio sfogliando le pagine ingiallite di un vecchio orario, oltre a scoprire molte informazioni, si può anche aprire una finestra... ma forse sarebbe meglio dire un “finestrino” sul passato: chi scrive, infatti, deve confessare di non aver resistito, nel compiere solitari viaggi in treno lungo la nostra magnifica *strada ferrata dell'Appennino*, dal portare con sé vecchi orari della fine dell'800 e degli anni Cinquanta: ma ve n'era un motivo.

Giunto a Pracchia, estratto il manualletto del 1957 con gli orari di partenza della *Ferrovia Alto Pistoiese*, ne scorrevo le pagine che avevano visto i miei primi viaggi dell'infanzia su quella piccola linea di fiaba: proprio in quella

Il retro della pubblicazione della pagina precedente, con le altre opere della stessa collana *Per leggere in ferrovia* dell'Editore Edoardo Perino di Roma. Tra di esse, ben tre su diciotto, hanno per ambientazione la ferrovia

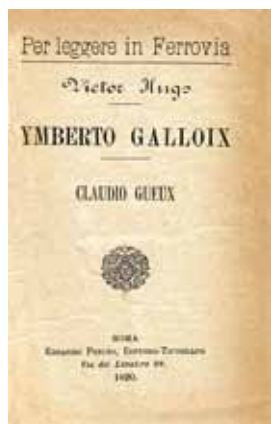


Guida svizzera relativa al San Gottardo, corredata da belle stampe in cromolitografia anche a colori: uno dei primi esempi in cui turismo ed escursionismo si integravano reciprocamente



lontana estate, ebbi infatti il privilegio di compiere un viaggio su quei binari tra i boschi in cui ora, con quel vecchio orario alla mano, potevo ricostruire l'esatta ora della partenza. Così come, risalendo la linea nella direzione opposta proveniente da Pistoia, estratto dalla tasca un antico orario di oltre cent'anni prima, potevo "viaggiare" con esso, stazioncina dopo stazioncina (ma in alcune di esse il treno non ferma più) ritornando con la mente

Per leggere in ferrovia:
la prima pagina interna



a bordo di quello sbuffante convoglio che arrancava nella salita verso il valico condotto dal mio bisnonno Niccolò, esperto macchinista proveniente dai *Treni Reali* ma che restava allora spesso esanime per il fumo sul pavimento della sua locomotiva nell'ultima galleria di valico, quella dell'*Appennino*...

Ritornando alle più classiche pubblicazioni da viaggio, con i primi anni Trenta, romanzi e guide iniziarono rapidamente a perdere terreno nei confronti delle nuove riviste illustrate – alcune già a colori! – che richiedevano ovviamente minor concentrazione nella lettura e consentivano di adeguarsi ai più ristretti tempi di viaggio; da allora, l'evoluzione, sia grafica che qualitativa, è stata in costante miglioramento, anche se oggi scorgere in treno un viaggiatore assorto nella lettura di un libro, rappresenta indubbiamente un evento assai raro!

Desideriamo concludere con le parole del nostro grande Collodi, che nel già ricordato *Un romanzo in vapore* così terminava:

...La vita è breve... ma la noia è lunga!
Perciò, se desiderate ammazzare in qualche modo le lunghissime ore del vagone, procacciatevi un libro... o fate mentalmente il riepilogo delle vostre passività.

E mai invito alla lettura in ferrovia fu più esplicito e autorevole!

1. Lo stesso Charles Dickens rifletterà nei suoi successivi romanzi la drammatica esperienza vissuta personalmente in occasione di un disastro ferroviario che l'aveva visto vittima e protagonista al tempo stesso: nel giugno 1865, di ritorno da Parigi, a bordo di una carrozza di prima classe di un treno inglese, venne coinvolto nel deragliamento del convoglio avvenuto proprio nell'attraversamento di un ponte. Precipitato il treno nel fiume, lo scrittore si prodigò per mettere in salvo gli altri passeggeri feriti, ricomponendo le vittime in una drammatica scena che sarebbe rimasta impressa nella sua mente per il resto della vita. Da quel triste ricordo, sfociarono poi diversi racconti ferroviari a sfondo piuttosto sinistro, come *The signal man*.
2. Fin dal 1849, nella stazione londinese di Paddington, ebbe inizio l'attività di prestito librario con oltre mille volumi, per lo più romanzi: con un penny, il viaggiatore in attesa del treno poteva accedere alla libreria, e con un altro modesto supplemento poteva prendere in prestito un libro per il viaggio. Il modello inglese venne poi trasferito in Francia nel 1852 dal famoso editore Louis Hachette che fondò addirittura una *Bibliothèque des Chemins de fer*. L'iniziativa ebbe tale successo che, pochi anni dopo, la Hachette contava già sessanta filiali in tutta la Francia!
3. G. Flaubert: *Correspondance*, Parigi, 1929. Vol. V, p. 153 e seg.



Leonid Pasternak:
"Nello scompartimento".
Qui la mancanza di un libro
si fa sentire...

L'interno della stazione di Pistoia ai primi del Novecento, con la relativa edicola traboccante di pubblicazioni. Ricordiamo che a quell'epoca, Pistoia — più di oggi — rappresentava un importante nodo ferroviario con la sua diramazione verso il Nord Italia via Bagni della Porretta e Bologna (la mitica *Porrettana*, aperta fin dal 1864); per tale motivo, essa era spesso luogo di sosta e cambio di convoglio, con un numero di passeggeri sulle proprie banchine certamente superiore a quello odierno. Da parte degli amanti della carta stampata, quasi obbligatorio era quindi il ricorso alla locale rivendita di libri e giornali per "rifornirsi" prima del viaggio



Stazione di Pistoia, anni Dieci: una sbuffante vaporiera è in arrivo sul primo binario mentre una piccola folla accorre sul marciapiede. Non manca chi, premunitosi di un giornale, ne consulta le pagine in attesa dell'arrivo del treno, pregustando già la necessaria tranquillità di cui avrebbe goduto nel proprio scompartimento tra qualche minuto. Non erano solo libri, ma anche riviste, periodici e dispense a fascicoli (specie di carattere scientifico), i generi più richiesti dai viaggiatori





George Earl: stazione di King's Cross a Londra. Sulla destra, nella fumosa atmosfera d'altri tempi, l'ormai onnipresente rivendita di libri e giornali, già assai ben fornita



Un'allegria e spensierata comitiva in partenza su un vagone di I classe ai primi del secolo scorso

Anche nelle splendide locandine che pubblicizzavano il mitico *Orient-Express* negli ultimi anni della *Belle Epoque*, la possibilità di lettura in treno era presentata come uno dei fattori rilassanti del viaggio, certamente consentita dal molleggio e dal superlativo comfort delle vetture



Whisky, pipa e *Times* per i raffinati passeggeri di una vettura – salone del *Royal Scot* nel 1928. Giornali economici o generici erano all'epoca appannaggio del pubblico maschile, mentre quello femminile preferiva romanzi o riviste illustrate



La Grande Guerra cambiò molte cose: essa segnò una netta linea di demarcazione tra l'epoca precedente e gli anni che sarebbero seguiti. Qui, sotto la grande tettoia metallica della stazione di Vienna ritratta in un acquerello di F. Witt, si respira ancora l'aria spensierata dei primi anni del secolo.

In primo piano, un'elegante signora, forse diretta verso la rivendita di libri e giornali per dotarsi di una lettura con cui distrarsi durante il viaggio...

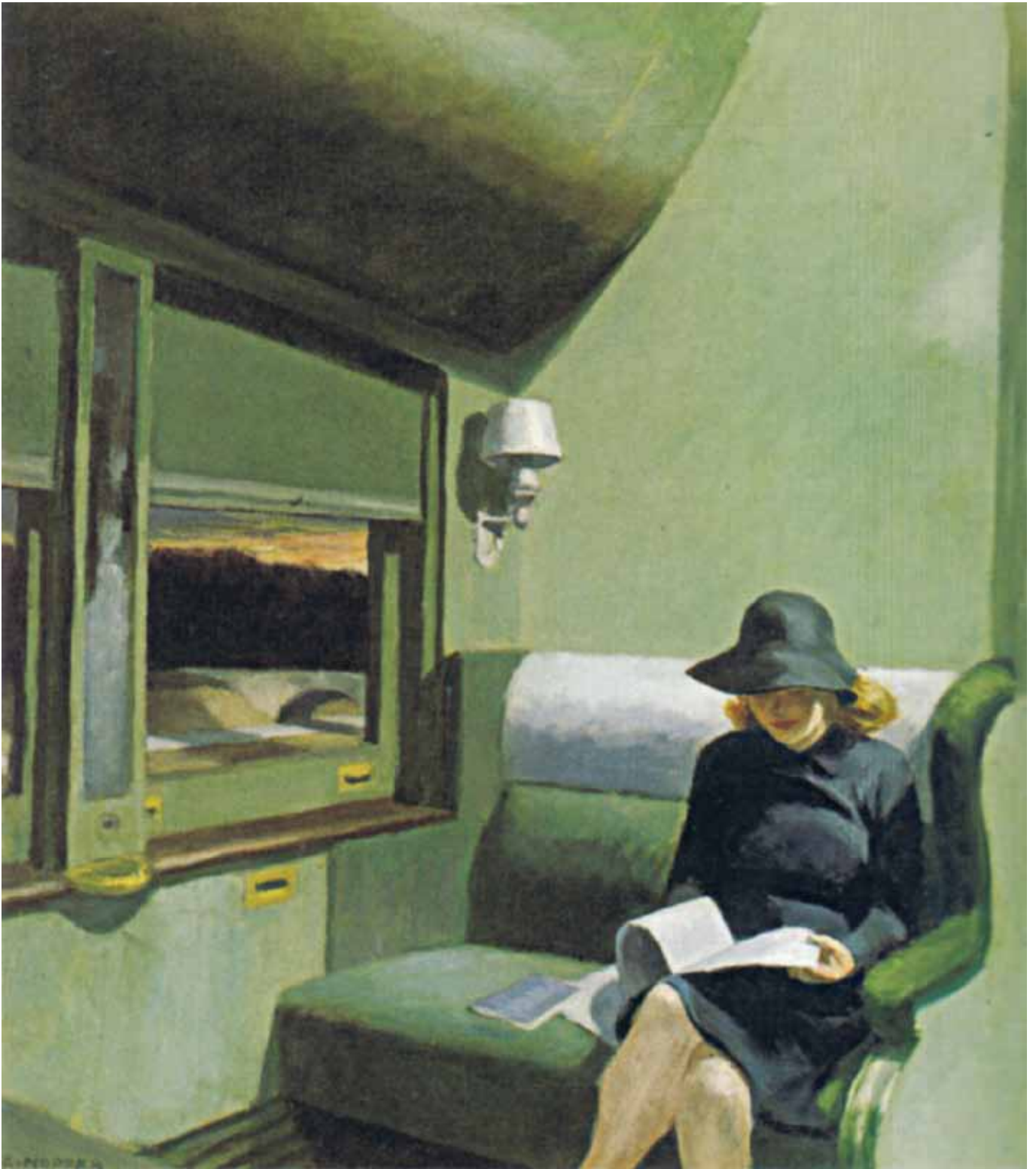


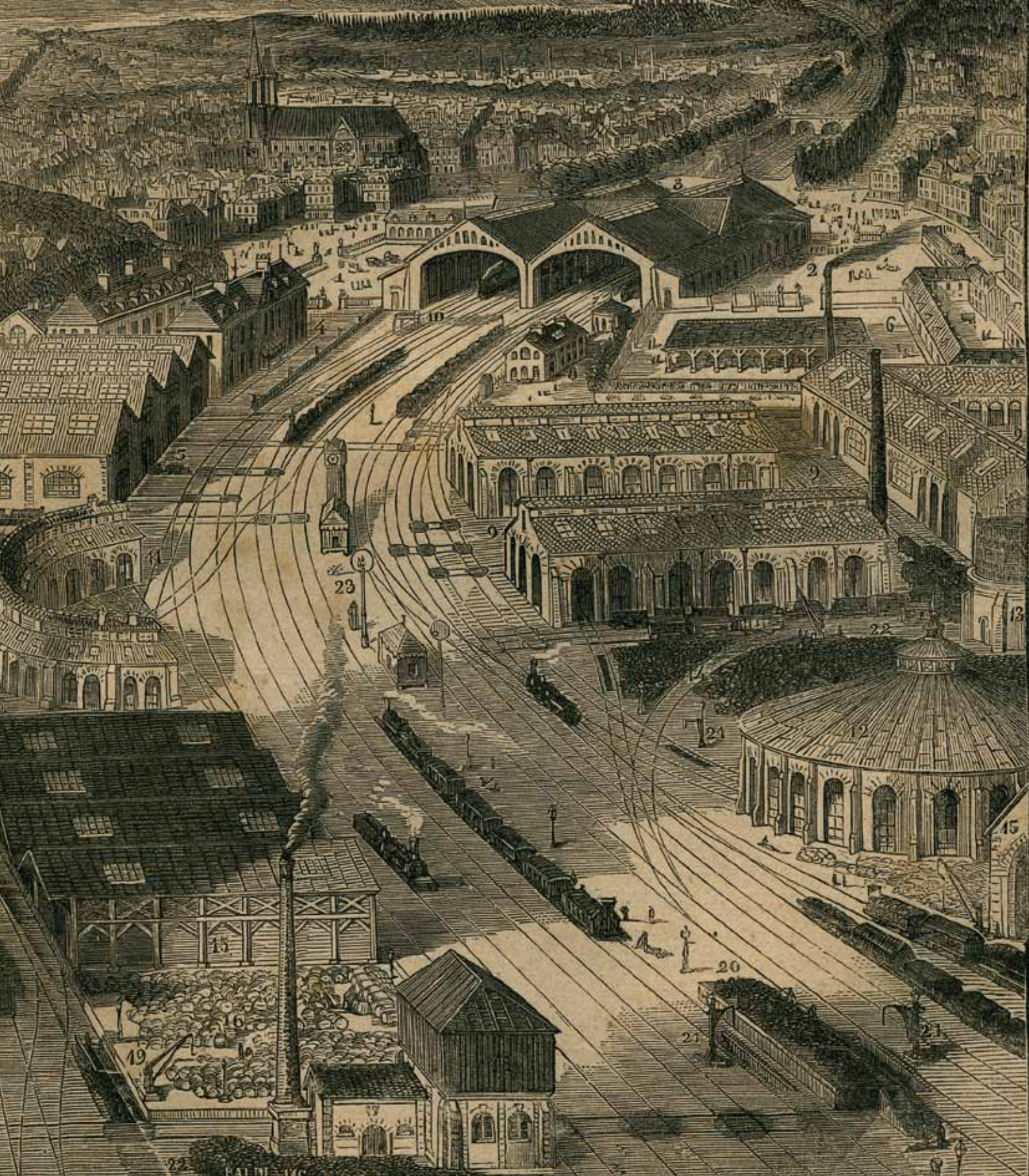
Viaggio in III classe nel 1914... con caratteristiche immutate rispetto a quelli di cinquant'anni prima (da un quadro di Alizard)

Pubblicità della macchina da scrivere
e di quella... su rotaie, accomunate
da una stessa caratteristica e finalità:
la velocità! Elegante manifesto,
disegnato da Pirovano nel 1923 per
l'Olivetti Rapidissima



Nella pagina a fronte
Edward Hopper: *Compartment*
C. Car 293, anno 1938.
Concentrazione, silenzio, ma anche
tanta anonima solitudine in questo
"gelido" scompartimento americano
in cui il libro ha ormai ceduto il posto
alla rivista illustrata





Emanuela Galli

«Accidenti alla ferrovia e all'ingegnere che la realizzò»

«Cigna... cantava una lunga nenia che lamentava l'invasione dei poteri tagliati dalla linea ferroviaria senza rispetto per le unità poderali espropriate senza concordare il prezzo dei terreni. Ma il rifiuto del passaggio della ferrovia era alimentato soprattutto dalla credenza che il fumo della macchina a vapore avrebbe fatto seccare per un largo tratto le viti e che dall'uva raggiunta dalle esalazioni si sarebbe ottenuto un mosto inquinato che avrebbe avariato tutta la produzione del vino: una vera battaglia ecologica di quel tempo. Erano teorie che suscitavano negli uomini colti di allora il sorriso ed il compatimento come ogni fatto ritenuto superstizioso. Erano gli anni in cui il popolo dava molto spazio alla magia, alle suggestioni della fantasia, alla credulità ingenua e miracolistica. Sull'altro fronte – quello della cultura ufficiale – si proclamava la fede cieca nella scienza che annunciava ormai superata l'era dei miracoli, dichiarava dogmaticamente di essere in possesso del metodo per raggiungere la verità e che l'umanità, ormai sulla via del progresso, era in grado di dare all'uomo la felicità. La favola del “paradiso terrestre” perduto a causa del peccato, veniva riscattata dalla scienza con la creazione del vero “paradiso terrestre” ma tutto umano. La cultura popolare con il suo fondo di superstizione e le sue ingenuità, cantava per ogni via e con voce spiegata, la sfiducia di un popolo per i “miracoli” laicisti con il ritornello: “E accidenti alla ferrovia e all'ingegnere che la realizzò”».

Nei primi capitoli del suo libro *Resistenza non armata* – la cui ristampa arricchita da scritti inediti costituirà il primo numero della nuova collana *Monografie*, sempre curata dalla Fondazione Banche di Pistoia e Vignole e dall'Istituto di Storia locale – Vittorio Amadori ci riporta con brio descrittivo e nostalgica memoria a quella che era l'atmosfera nelle campagne attorno a Quarrata nei primi decenni del Novecento. In particolare nel capitolo “La cultura popolare” rievocando la figura di Cigna, “chiccaio ambulante”, facendo riecheggiare lo stornello di condanna verso la ferrovia, dà concretezza a quel-

l'atteggiamento verso il mondo della scienza e della tecnologia che ha sempre oscillato fra l'attesa fideistica e il profondo sospetto. Del resto fra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento, la cultura scientifica di derivazione positivistica si era proposta di dissipare ogni retaggio di cultura popolare in quanto portatrice di superstizioni ritenute freno del progresso.

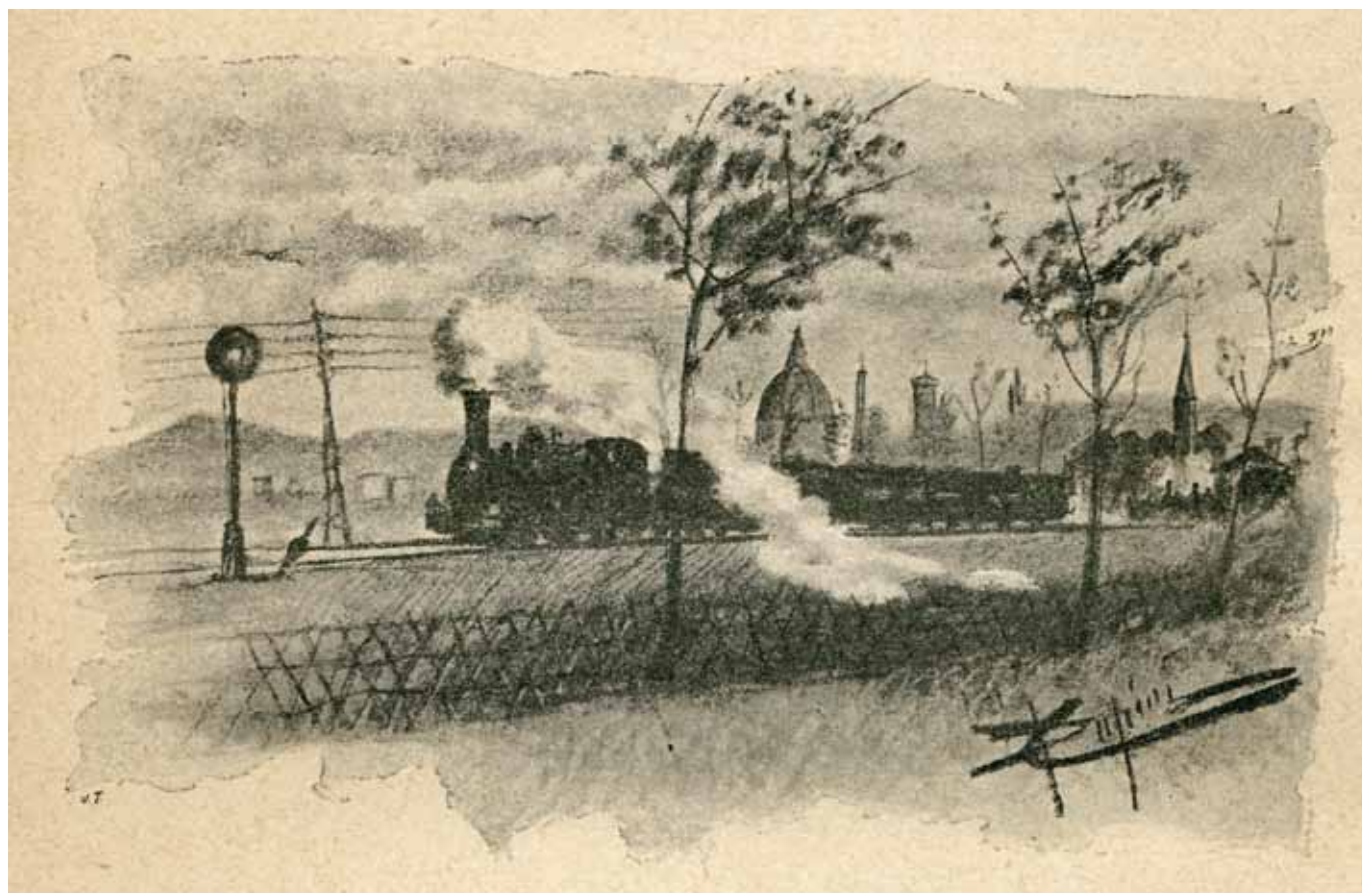
«Era il secolo del positivismo e dell'industrializzazione, del “trionfo della borghesia”, di una civiltà che prediligeva l'economia e la scienza votata al mondo della tecnologia» (S. Maggi, A. Giovani 2005).

Nella pagina a fronte

Le grandi invenzioni antiche e moderne, opera compilata da B. Besso. Quarta edizione con numerose aggiunte, Milano, E. Treves, 1869, *Le strade ferrate*. Grande stazione ferroviaria, veduta a volo d'uccello (coll. M. Lucarelli)

Una locomotiva a vapore (quaderno, cartoleria e libreria Domenico Pagnini, Pistoia, coll. G. Tronci)





Disegno di Telemaco Signorini, in
Mezzocolle, di Vanzi-Mussini, 1892
(coll. M. Lucarelli)

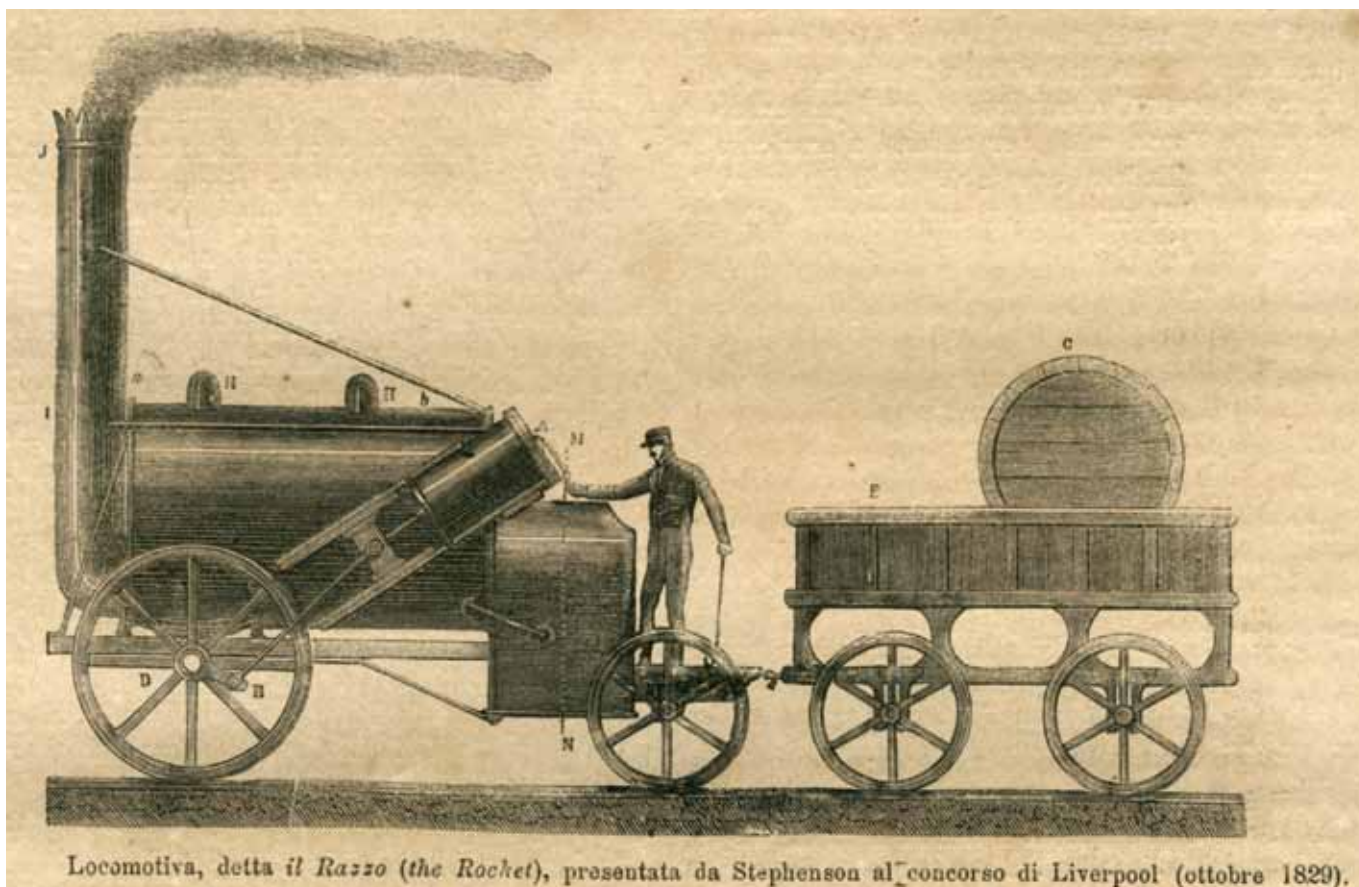
Cigna, perciò, con il suo complesso di dottrine, credenze, pratiche popolari, era il simbolo di quella cultura che faceva da contraltare al sapere dei dotti; rappresentava l'intima diffidenza, se non il rigetto, per quei prodotti della rivoluzione industriale che avevano provocato la sostituzione, in moltissimi campi, delle tecnologie, dei modi di vivere, tradizionali, con altri del tutto nuovi.

La ferrovia, fra tutti, rappresentava sicuramente l'elemento più vistoso e importante ponendosi come «elemento di unione e nello stesso tempo di separazione e differenziazione. Elemento di unione per funzioni legate al servizio dello sviluppo industriale con scali merci dedicati a specifiche attività ed anche funzioni di connessione tra centri

urbani di media e piccola dimensione.

Elemento di separazione sia in ambito urbano sia in ambito extraurbano. In particolare nel territorio agricolo la ferrovia determina delle fratture sostanziali negli assetti agrari dei terreni, nella maglia di percorsi ferroviari e vicinali e negli assetti idraulici. Un po' dappertutto, ma specialmente nelle pianure depresse intersecate da una ricca ma complessa rete idrografica e anche nelle composite regioni montane, si rese necessario l'approntamento di accorgimenti particolari per la costruzione di linee ed impianti» (E. Goduli, M. Cozzi 2004).

L'avvento della ferrovia in una regione come la Toscana a vocazione decisamente agricola, stravolse di fatto l'agglomerato urbano, le campagne circostanti, mutando modi di



vivere, viabilità, presentandosi come forza che annullava spazio e tempo (W. Schivelbusch 1988).

Una metafora di fine secolo assimilava il treno a un proiettile perché oltre alla velocità aveva forza e violenza: «Settantacinque miglia all'ora corrispondono a centodieci piedi al secondo e l'energia di quattrocento tonnellate che si muovono a tale velocità, è quasi doppia di quella di un tiro da duemila libbre sparato da un pezzo di artiglieria Armstrong da cento tonnellate» (W. Schivelbusch 1988).

Del resto lo sviluppo tecnologico agli inizi del XX secolo ha nell'esaltazione della velocità una propria poetica di riferimento. Marinetti, nel Manifesto futurista del 1909, celebra le «locomotive dall'ampio petto che

scalpitano sulle rotaie come enormi cavalli di acciaio imbrigliati di tubi» arrivando a una zoomorfizzazione dell'invenzione tecnologica (la locomotiva diviene un cavallo d'acciaio); D'Annunzio, nel romanzo *Forse che sì, forse che no*, già dalle prime righe parla di «vento eroico della rapidità», Mussolini coniuga il mito della velocità con la «febbre autostradale» e si affretta a inaugurare novelle autostrade, dirette discendenti, nei messaggi propagandistici, delle consolari romane. Ma a esaltare il treno per la sua potenza e velocità aveva già pensato nel 1863 un giovane Carducci. Nell'*Inno a Satana*, infatti, aveva scandalizzato i benpensanti identificando il treno con la forza «vindice» della ragione che sconfigge ogni forma di oscurantismo e dogmatismo.

Le grandi invenzioni antiche e moderne, opera compilata da B. Besso. Quarta edizione con numerose aggiunte, Milano, E. Treves, Editore della Biblioteca Utile, 1869 (coll. M. Lucarelli)

Pubblicità da *Illustrazione toscana*,
Autostrada Firenze-Viareggio
(1935, coll. G. Tronci)

*Un bello e orribile
mostro si sferra,
corre gli oceani,
corre la terra:*

*corrusco e fumido
come i vulcani,
i monti supera,
divora i piani;*

*sorvola i baratri,
poi si nasconde
per antri incogniti
per vie profonde;*

*ed esce; e indomito
di lido in lido
come di turbine
manda il suo grido,*

*come di turbine
l'alito spande:
ei passa, o popoli
Satana il grande.*

(G. Carducci, *Tutte le poesie: Juvenilia*,
Levia Gravia, A Satana, Milano, Rizzoli, 1964)

*Viaggio in strada ferrata da Bologna
a Firenze per Pistoia*, Gioacchino Losi
(frontespizio, 1880, coll. M. Lucarelli)



Immagine del progresso diviene, dunque, per Carducci la macchina a vapore, la locomotiva, «un bello e orribile mostro» in questo caso più “monstrum”, ossia prodigio, simbolo di potenza.

Sono versi, questi, che depongono a favore del progresso che avanzava. Poco più di un decennio dopo, però, nella poesia *Alla stazione una mattina d'autunno* a questa visione profondamente anticlericale e critica verso coloro che si opponevano al modernismo, contrapporrà quella di una “vaporiera” che “sbuffa”, “ansa”, vero e proprio “mostro” perché immagine del tempo che passa ed elemento di separazione dalla donna amata.



*E gli sportelli sbattuti al chiudere
paion oltraggi: scherno par l'ultimo
appello che rapido suona:
grossa scroscia su' vetri la pioggia.*

*Già il mostro, conscio di sua metallica
anima, sbuffa, crolla, ansa, i fiammei
occhi sbarra; immane pe' il buio
gitta il fischio che sfida lo spazio.*

*Va l'empio mostro; con traino orribile
sbattendo l'ale gli amor miei pietosi.
Ahi, la bianca faccia e 'l bel velo
salutando scompar ne la tenebra.*

(G. Carducci, *Odi barbare*,
Mursia Editore, Milano 1986)



Una rappresentazione romantico-decadente simile a quella di Giovanni Pascoli che nella poesia *La via ferrata* del 1891, esprime tutto il proprio scetticismo negando i benefici della scienza e contrapponendo alla società industriale la natura nei suoi aspetti semplici e dimessi, tanto da dichiarare nella prefazione: «gli uomini amaron più le tenebre che la luce... e del male danno, a torto, biasimo alla natura, madre dolcissima». Per Pascoli, dunque, la natura ha una funzione salvifica; il treno irrompe nel paesaggio con un fischio che non è più un grido di vittoria ma un gemito trasmesso al vento dai fili del telegrafo «immensa arpa sonora» che «contrapposta alle lire degli angeli, e a quelle neoclassiche, simboleggiava l'importanza della natura» (S. Maggi, A. Giovani 2005).

*Tra gli argini su cui mucche
tranquillamente pascono, bruna si difila
la via ferrata che lontano brilla;*

*e nel cielo di perla dritti, uguali
con loro trama delle aree fila
digradano in fuggente ordine i pali.*

*Qual di gemiti e d'ululi rombando
cresce e diletta femminil lamento?
I fili di metallo a quando a quando
squillano, immensa arpa sonora, al vento.*

(G. Pascoli, *Myricae*, *L'ultima passeggiata*,
Roma, Salerno Editrice, 1978)

L'aspetto paesaggistico assume una valenza significativa nelle numerose guide ferroviarie scritte da Giovacchino Losi, che guarda all'avvento della ferrovia come a un elemento provvidenziale – «Benedette le strade ferrate che hanno reso i viaggi economici, solleciti e sicuri» – e al fischio della locomotiva come a un moderno metronomo.

Sul fischio della locomotiva, «violentissimo e inarmonico», si sofferma anche Carlo Lorenzini nella sua guida storico-umoristica *Un romanzo in vapore*. Con l'arguzia e la sagacia che lo contraddistinguono coglie immediatamente la correlazione fra rete ferroviaria, sviluppo industriale e speculazione economica. «Il tempo è moneta. Ecco [...] la divisa di un secolo banchiere! Ecco il grido d'allarme, ecco l'hurrà di tanti milioni di uomini che corrono baionetta in canna all'aumento del capitale... Questa formula, quasi per incanto, generò le macchine, il vapore e il telegrafo. I rimasti senza lavoro cacciarono un grido di dolore ma la società è un campo di battaglia, dove chi cade, cade e i battaglioni serrati degli speculatori e degli uomini di affari passano sul corpo dei feriti, irresistibilmente condotti dal loro supremo generale, l'Interesse, alla moltiplicazione indefinita del Capitale».

Soc. An. Ferrovia Alto Pistoiese
(cartina, 1935, coll. G. Tronci)

*Un romanzo in vapore da Firenze a
Livorno*, Guida storico-umoristica,
Carlo Lorenzini
(frontespizio, 1856, coll. M. Lucarelli)





Nella pagina a fronte e sopra:
Poesie di Giuseppe Giusti, illustrate
da Adolfo Matarelli, Milano,
La Poligrafica Società Editrice, 1897
(coll. G. Tronci)

La stessa corrosione burlesca verso una società in fermento e in trasformazione, è dimostrata da Giuseppe Giusti nella poesia satirica *La ghigliottina a vapore*. In questo caso la comicità caricaturale mette alla berlina in modo aspro, grottesco, sovrani inetti e sudditi impotenti e trasforma la locomotiva in uno strumento perfetto per liberarsi «in tre ore» di coloro che «pagano a malincuore i

catasti e le gabelle». C'è da notare, inoltre, che per il poeta parlare della ferrovia «significò celebrare con spirito secessionista, l'ultima grande opera del Ducato di Lucca. Nel suo libretto, pubblicato a proprie spese, *Per l'apertura della strada ferrata da Lucca a Pisa* (1846) volle, in chiave antitedesca, omaggiare il «regnante» lucchese Carlo Ludovico di Borbone, poco prima dell'annessione del Ducato di Lucca al granducato di Toscana» (S. Maggi, A. Giovani 2005).

All'irrisione e allo sberleffo di Giuseppe Gioacchino Belli, non sfuggì, invece, l'assenza di strade ferrate nello stato pontificio sotto Gregorio XVI. L'avversione del pontefice per il treno era così radicata da spingerlo a proibire ai sacerdoti di dare l'assoluzione a coloro che fossero saliti sulle «macchine infernali che violano le leggi della natura sulla velocità» (M. Panconesi 2005).

La satira pungente di Belli nel sonetto *Le carrozze a vapore* del 1843, non poté non prendere a pretesto questo schizzo di vita per burlarsi dell'ignoranza dei buoni sudditi papalini.

*Che naturale! Naturale un cavolo.
Ma ppò èsse un affetto naturale
volà un frullone com'avesse l'ale?
Qui c'entra er patto tacito cor diavolo.*

*Dunque mò ha da fa ppiù qualche bbucale
d'acqua che sei cavalli, eh sor don Pavolo?
Pè mmè, come l'intenno ve la scavolo:
st'invenzione è tutt'opera infernale.*

*Da sì cche poco ce se crede (dimo
la santa verità), 'gni giorno o dua
ne sentimo una nuova, ne sentimo.*

*Sì, cosa bona, sì; bona la bua:
si fussi bona, er Papa saria er primo
de mette ste carrozze a casa sua.*

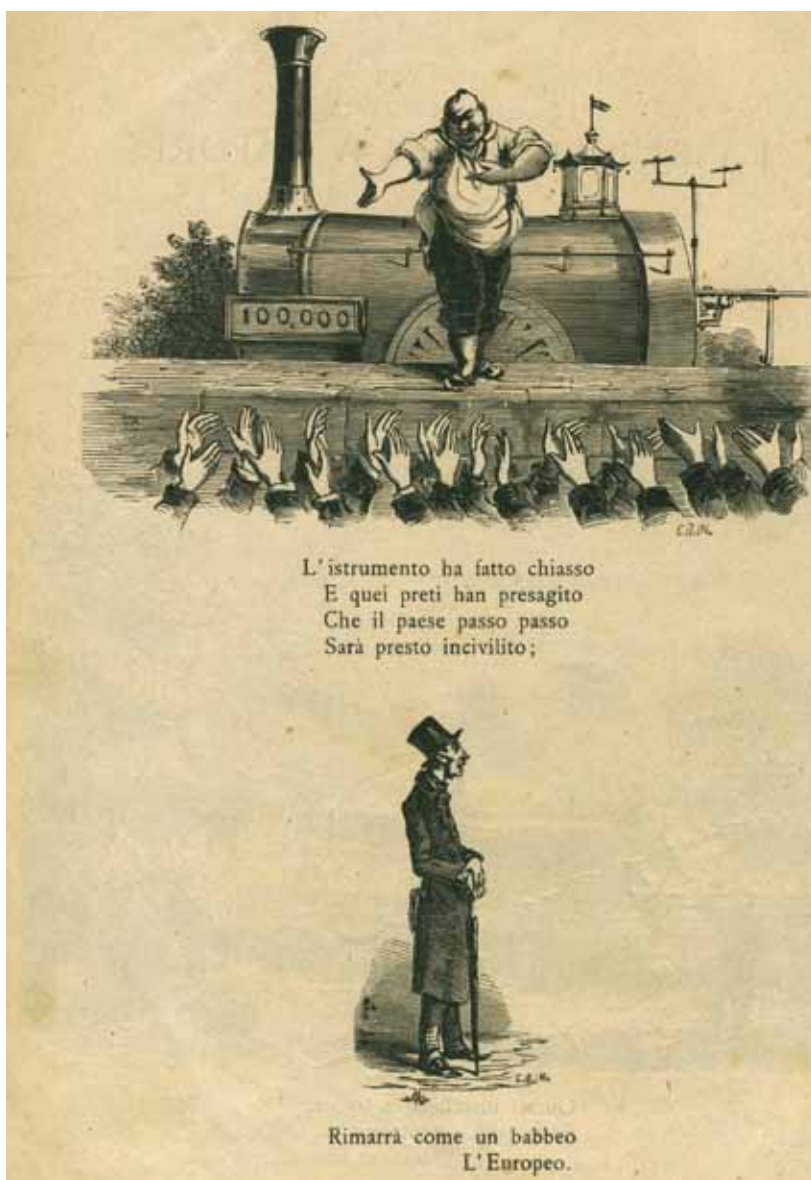
(G.G. Belli, *Sonetti*, a cura di Giorgio Vigolo, Arnoldo Mondadori Editore, Milano 1978)

A ben vedere l'atteggiamento di Gregorio XVI e dei suoi funzionari, dipendeva dall'aver confuso «il processo di laicizzazione del sapere con i pericoli di un'orchestrata manovra rivoluzionaria degli scienziati» (G.C. Marino 1974) e dalla consapevolezza dell'estrema debolezza dell'industria locale che rischiava, con l'avvento della ferrovia di essere schiacciata dalla concorrenza (M. Panconesi 2005). È certo che le ferrovie nella prima metà dell'Ottocento e, in parte anche nei decenni successivi, costituirono un nucleo tematico in grado di catalizzare l'attenzione dell'opinione pubblica.

«La “questione ferroviaria” divenne uno dei principali argomenti agitati dai fautori di maggiori libertà nell'economia e nell'impresa» (E. Petrucci 2002).

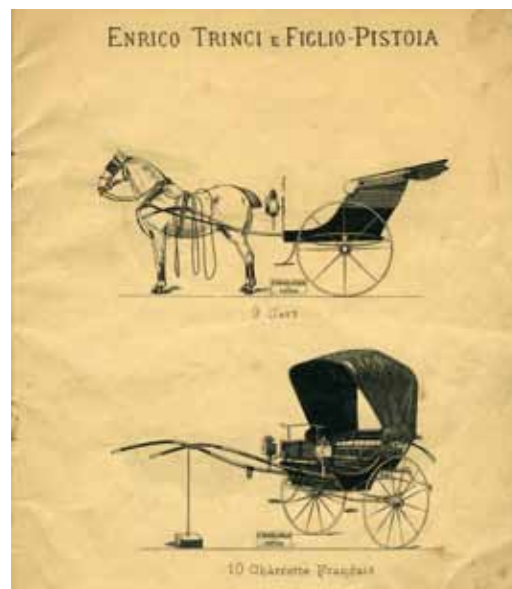
Se Francesco Domenico D'Aragón aveva sconsigliato il re delle Due Sicilie, Ferdinando II di Borbone di costruire ferrovie perché il fumo danneggiava i polmoni, il traballio provocava danni all'apparato digerente e la velocità causava problemi agli occhi (M.G. Imbrò, G. Mazzoleni 1979), Cavour, uomo realistico e pratico, nel 1846 scrisse su una rivista francese un ampio articolo dal titolo *De chemins de fer* in cui auspicava la realizzazione di un'ampia rete ferroviaria in grado di collegare le varie zone d'Italia. La ferrovia divenne nella visione cavouriana, una «meravigliosa conquista» in grado di conciliare ragioni politiche con interessi economici, una spinta all'unificazione geografica e politica.

In realtà rispetto alla «febbre moderna di strade ferrate», i governi preunitari risposero in maniera differenziata. Il primo tronco ferroviario entrò in funzione – grazie all'ingegnere francese Armand Bayard de la Vingtrie – il 3 ottobre 1839: collegava Napoli a Portici, per complessivi 7,6 chilometri.



«Il regno delle Due Sicilie fu pertanto il primo stato italiano a vedere il treno nonostante la scarsa fiducia riscossa presso la classe dirigente locale: economisti e tecnici avevano, infatti, espresso costanti riserve sulla realizzazione di strade ferrate» (S. Maggi 2003). L'espropriazione delle terre in conseguenza della dichiarazione di opera di pubblica utilità ricevuta dallo stato borbonico, non fu certo indolore anche per le classi popo-

Premiato stabilimento industriale
 Enrico Trinci e figlio.
 Fabbricazione delle carrozze, Pistoia.
 Calessi e carrozze, nei primi decenni
 del XX secolo, rappresentavano un
 mezzo di trasporto ancora molto
 diffuso. Possiamo osservare alcuni
 modelli in questa sorta di catalogo
 (coll. G. Trinci)



lari che mostrarono un certo scetticismo verso “il vapore”. Ne è testimonianza la *Cantata ntra lo sì Ciommo e Mineco lo scartellato* (la lettura integrale è possibile nelle pagine successive) un divertente dialogo fra un disincantato popolano e un altro, maggiormente acculturato, che celebra il nuovo “prodigio” attribuendogli i caratteri moderni di mezzo pubblico veloce, comodo e utile per i commerci.

L'anno successivo fu la volta del Regno Lombardo Veneto, che era sotto l'egemonia austriaca, con l'inaugurazione della linea Milano-Monza.

«I primi tronchi ferroviari ebbero in Italia almeno una caratteristica in comune, vennero cioè destinati a raccordare le città capitali con luoghi di villeggiatura, di riposo, di svago, dei rispettivi sovrani. Così il Castello di Moncalieri, così la reale villa di Monza, così la tenuta della Favorita presso Portici» (L. Jannattoni 1975).

La novità ferroviaria suscitò vivo interesse anche nel Granducato di Toscana dove potevano essere annoverati scienziati e tecnici in grado di cogliere la portata della nuova

invenzione. Semmai si rivelò difettosa la spinta imprenditoriale verso il rinnovamento: la Toscana aveva un profilo marcatamente antiindustrialista.

«L'opzione agricola e mezzadrile garantiva una tranquillità sociale che l'introduzione di un sistema manifatturiero avrebbe senz'altro sconvolto» (A. Bellinazzi, A. Giuntini 1998). Non mancò tuttavia chi vide nella novità tecnologica un'occasione imperdibile per una spinta al commercio interno, per aumentare il profitto, per rafforzare il prestigio granduca. Narratori toscani come il pistoiese Giovanni Procacci e il livornese Eugenio Checchi, apprezzarono la novità tecnologica perché in grado di offrire per il primo lo strumento in grado di liberare dall'isolamento «gli uomini abituati a vivere in limitati orizzonti di esperienza», per il secondo «senso di libertà e scoperta» (N. Marchi 2003) utile per la promozione turistica di molte zone.

Si ebbe, perciò, un notevole sviluppo – anche se in modo disorganico – delle comunicazioni terrestri grazie alla realizzazione della ferrovia Firenze-Livorno (il primo tratto

CONDIZIONE DELLE VITTIME E CAUSA SOMMARIA	NUMERO COMPLESSIVO DELLE VITTIME				PER OGNI 1000 CHILOMETRI DI FERROVIA (1)				PER OGNI MILIONE DI CHILOMETRI PERCORSI (2)				PER OGNI MILIONE DI VIAGGIATORI TRASPORTATI (3)			
	Morti		Feriti		Morti		Feriti		Morti		Feriti		Morti		Feriti	
	1866	1867	1866	1867	1866	1867	1866	1867	1866	1867	1866	1867	1866	1867	1866	1867
	1866	1867	1866	1867	1866	1867	1866	1867	1866	1867	1866	1867	1866	1867	1866	1867
In seguito ad accidente ferroviario.																
Viaggiatori	—	—	60	8	—	—	13.8	1.6	—	—	4.30	0.48	—	—	—	0.56
Agenti del servizio	7	3	15	21	1.6	0.6	3.5	4.3	0.49	0.18	1.05	1.26	—	0.21	—	1.48
Estranei	2	3	4	—	0.4	0.6	0.9	—	0.14	0.18	0.28	—	—	0.21	—	—
Totale	9	6	79	29	2.0	1.2	18.2	5.9	0.63	0.36	5.53	1.74	—	0.42	—	2.04
Per propria imprudenza.																
Viaggiatori	12	2	11	1	2.8	0.4	2.5	0.2	0.84	0.12	0.77	0.06	—	0.14	—	0.07
Agenti del servizio	23	31	18	14	6.4	6.3	4.2	2.9	1.95	1.86	1.25	0.84	—	2.19	—	0.99
Estranei	21	21	13	7	4.8	4.3	3.0	1.4	1.47	1.26	0.91	0.42	—	1.48	—	0.49
Totale	61	54	42	22	14.0	11.0	9.7	4.5	4.26	3.24	2.93	1.32	—	3.81	—	1.55
Per volontà propria.																
Viaggiatori	1	—	—	—	0.2	—	—	—	0.07	—	—	—	—	—	—	—
Agenti del servizio	—	1	—	—	—	0.2	—	—	—	0.06	—	—	—	0.07	—	—
Estranei	10	7	2	4	2.3	1.5	0.4	0.8	0.70	0.42	0.14	0.24	—	0.50	—	0.28
Totale	11	8	2	4	2.5	1.7	0.4	0.8	0.77	0.48	0.14	0.24	—	0.57	—	0.28
TOTALE E MEDIA GENERALE . . .	81	68	123	55	18.5	13.9	28.3	11.2	5.66	4.08	8.60	3.30	—	4.00	—	3.87

(1) Si ritennero in 4344,12 i chilometri esercitati nel 1866, perchè se questa cifra comprende la rete pontificia, di cui non si conoscono gli accidenti, non abbraccia la rete veneta, di cui però si diedero gli accidenti nel 2° semestre, cioè dacchè fu riunita al Regno d'Italia. Quanto al 1867 si ritennero i chilometri in 4911, che rappresentano tutte le linee, escluse quelle sul territorio pontificio. — Analoga osservazione si applica ai chilometri percorsi ed al numero dei viaggiatori trasportati, che servono di base alla formazione delle altre colonne di questo prospetto.

(2) Pel 1866 i chilometri percorsi risultano in 14,314,033.

(3) Si ommise il calcolo pel 1866, mancando per detto anno il numero dei viaggiatori trasportati sulle ferrovie romane.

Livorno- Pisa fu inaugurato nel 1844) detta Leopolda in omaggio al granduca Leopoldo e della linea Pisa-Lucca-Pistoia-Prato-Firenze (nell'ultimo tratto detta Maria Antonia in onore della granduchessa) aperta fra il 1844 e il 1857, salvo la galleria di Serravalle ultimata nel 1859.

Queste due linee, che dovevano promuovere lo sviluppo economico, in particolare quello turistico-termale e montano, furono oggetto di numerosi attentati e atti vandalici.

Particolarmente colpita fu la Leopolda «per l'ignoranza e la superstizione diffuse tra le popolazioni toscane, in specie quelle delle

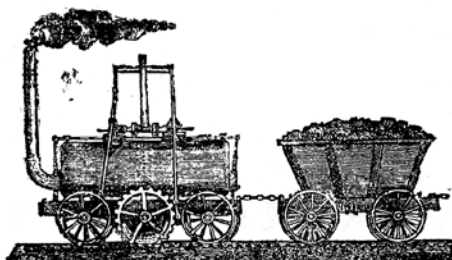
campagne e soprattutto per il malumore che l'attività concorrenziale della ferrovia aveva suscitato nei tradizionali vettori operanti lungo le vie di comunicazione del Valdarno» (P.L. Landi 1974).

Non c'è dubbio, infatti, nell'affermare che la nascita della ferrovia recò gravi danni al sistema di trasporto lungo le vie terrestri e fluviali e che vetturini, barrocciai, navicellai, in crisi per l'abbassamento delle tariffe, provarono una profonda avversione per la strada ferrata al punto di arrivare a provocare gravi danni al materiale rotabile rimuovendo rotaie e zeppe.

Vittime a seguito di incidenti ferroviari negli anni 1866-1867. La tabella è il risultato di una *Relazione sulle strade ferrate italiane, pubblicata dal Commissariato generale delle strade ferrate del Regno, per i bienni 1866-1867*. Si intende dimostrare che «L'esercizio delle nostre ferrovie procede abbastanza sicuro» (coll. M. Lucarelli)

LA STRADA DE FIERRO

CANTATA NTRA LO SI CIOMMO



DE CASERTA

E MINECO LO SCARTELLATO

Ciommo. Si Mi . . si Mi sta zitto ,
Nun sta ch'ù a popetà
Pecchè mo te la dico ,
La pura verità ,
Sta strada, è na gran cosa ,
La machena è superba
Sta lode la riserba ,
Pe chi l'è stata a fa .

Mineco. Perdona Ciommo mio ,
Se songo n'animale
Io non ne dico male
Ma stopgo a dimmanà .

Ciommo. Giacchè mo dice chesto ,
Nu vaso a pezzecillo ,
Cumm' a nu peccerillo ,
Io mo' te voglio dà .
E po stamm' a sentire ,
Trasecula , e stupece ,
E acciò che non nte n'gre.ce ,
Azzezzete mo cca .
Stù machene a Vapori ,
Pe gloria dde Ngritterra ,
Pe mmare , o sia pe terra ,
Songhe na rarità .

Pe fora , e dintò Londra ,
Nun vire che Vapuri ,
E Principi , e siguri ,
Nce stanno a biaggia .

Mineco. Aspè , si Cid che dice ?
Lla nzomma li vapuri ,
Schitti pe li Signuri ,
So fatti a biaggia ?

Ciommo. Va llà ? quanto si buono
Pe tutti songo fatti ,
Li posti pe li patti ,
Diverzi songo pò .
Chi meglio po sburzare ,
E nun vo ire scommeto ,
Spennedno va chiù commeto ,
Cumme sa fa mo cca
Nce songhe cierti mmachene
Che parene saette ,
E trenta , e chiù carrette ,
Te stanno a strascenà .
Ma chesto nun è niente ,
Npariggio sa che vire ,
So cose da stupire ,
Pe la velocità .
Tu vire na Citate ,
Che pe magna cammina ,
E Manco na fuina ,
La pote appedica .

Po cumm' a bastimienti
Chini de mercanzie ,
Secunno so lli vie ,
Se po niozià .
Si po vai a Marzeglia
Lu stesso o meglio vire ,
Ne io te stongo a dire ,
Crìre na fauzità .
Nzomma pe tutta Francia ,
E tutta Talia ancora
So cosa che bonora ,
Fanno trasecula .
Cca po , siente , lu stesso ,
Se sta facenna crìre ,
Chiù strade a custruire
De fierro stanne mò .
Pe mo nzino a Caserta ,
E chiù se sta facenno ,
E chesta e nu purtenno !
E' bella sa a verè !
Ma schitto che sta strada ,
Quanta paisi accorta ,
Quanto profitto porta ,
Io mo te voglio di .
Partenno lu Vapore ,
Passa Casale nuovo ,
Lla siente nuovo , nuovo ,
D'asprinia te può fa .
Appriesso lu paese
Vene e Pulecenella ,
Acerra tanto bella ,
Quanta melluni fa !
Po vene nu paese ,
Che chiamase Canciello ,
Paese puverello ,
Ma bona gente fa .
Passo pe Mataluno ,
Paese assai sfarzuso ,
Chi è giudiziuso
Cca po niozià .
Da cca passa a Caserta ,
Sito Riale , e bello ,
Cca po caro fratello ,
Vurria neterno stà .
Da cca vicino è Capua ,
Santa Maria ancora ,
E nun nce miette n' ora ,
Vulenno appedeca .
Vicino è Solupaco ,
Caserta vecchia pure ,
Se puorte ca premure ,
Buono te può mbacchià

Non dico li Casali
Tantauti paisè
Ne dico Marcianise
Poco discuosto llà .
Parlanno de profitto ,
Ognuno fa vantaggio ,
Secunno è lu viaggio ,
Niozio stace a fa .
Ce tutto crasse è buono
Ognuno nce se trove ,
E nce so cca lli prove ,
Nisciuno o ppo annià .
Ma chesto ch'aggio ditto ,
Te voglio mo pruvare ,
Cu mme t'aggia portare ,
Nfino a Caserta mò .

Mineco. Si Cid mannaggia crajo !
Io songo scartellato ,
Lla dinto sbreffiato ,
Cride saraggio affè

Ciommo. Che dice ? va si pazzo !
Ai perzo lu cerviello ,
Marisso poverello ,
Chi nun sta sore llà .

Mineco. Va buono quanto rice ,
Ma sempre rivarranno ,
Ed io atto d'agnanno ,
Mme pozzo ngujetà .

Ciommo. Aspè mo sa che faccio ,
Nu cammeso te metto ,
Ognuno nu mametto ,
Cierto te piglarrà .
Chisto commoglia tutto .
Che dice ? l'annivino ?

Mineco. Ai nu cerviello fino
E chi te po appassà .
E va jammo a benora ,
Priesto jammo a Caserta ,
Ca na scialata , è certa ,
Amici nce so llà .

Pietro Durelli.

Dalla Stamperia di Vara

LA STRADA DE FIERRO DE CASERTA

Cantata ntra lo Si¹ Ciommo e Mineco lo Scartellato²

Ciommo:

Si Mineco... Si Mineco stai zitto,
Non stare più a brontolare
Perché adesso te la dico,
La pura verità,
Questa strada, è una gran cosa,
La macchina è superba (*locomotiva*)
Questa lode la si riserva
Per chi la è stata a fare (*costruire*).

Mineco:

Perdona Ciommo mio,
Se sono una bestia
Io non ne parlo male
Sto solo a domandarne.

Ciommo:

Giacché tu dici questo,
Un bacio a “pezzechillo”³,
Come ad un bambino piccolo,
Io adesso ti voglio dare.
E poi stammi ad ascoltare,
Trasecola e stupisci
Ed a ciò che non ti n’gre’ce
Adesso siediti qua
Queste macchine a vapore
Per la gloria dell’Inghilterra
Per me, o sia per terra,
Sono una rarità.
All’esterno e dentro Londra
Non vedi che vapore
E principi e signori
Ci stanno a viaggiare.

Mineco:

Aspetta, Si Ciò che dici?
Insomma questi vapori
Soltanto⁴ per i signori
Sono a disposizione per viaggiare?

Ciommo:

Ma via? quanto sei furbo (*detto in modo ironico*)
Sono fatti per tutti
I posti che vengono pattuiti (*convenuti anticipatamente del prezzo*)
E poi essi sono diversi tra loro.
Chi può sborsare una cifra più alta,
E non vuole viaggiare scomodo,
Spendendo andrà più comodo
Come si fa adesso qui.
Ci sono certe macchine
Che sembrano saette
E trenta e più vagoni
Riescono a Trascinare.
Ma questo è ancora niente,
Sapessi a Parigi cosa si può vedere.
Sono cose da lasciare stupiti
Per la loro velocità.
Tu vedi una città
Che per magia sembra camminare

E neanche una faina
Potrebbe⁵ tenerla dietro
Poi come bastimenti
Carichi di mercanzie
A seconda della via
Si può far negozio⁶
Se poi vai a Marsiglia
Vedi lo stesso o ancor più,
Né io, credimi, ti sto
Raccontando una falsità.
Insomma per tutta la Francia
E tutta l’Italia ancora
Sono cose che⁷, diamine,
Fanno meravigliare.
Che poi, ascoltami lo stesso
Se credi a questa faccenda,
Adesso stanno costruendone
Ancora di più di queste strade di ferro.
Per ora fino a Caserta,
Ma ancor più si sta facendo,
E questo è un prodigio
Ed è anche bello a vedersi!
Pensa soltanto questa strada
Per quanti paesi abbrevia⁸ la via,
Quanto profitto porta (*vantaggio*)
Adesso voglio continuare a dirtelo.
Partendo in vapore
Si passa per Casalenuovo (*l’attuale Casalnuovo*)
E lì, ascoltami, ti puoi
“Fare nuovo, nuovo”⁹ con l’asprinia¹⁰.
Subito dopo si incontra
Il paese di Pulcinella, (ovvero)
Acerra che è tanto bella
E quanti meloni produce!
Poi viene un paese
Che viene chiamato Conciello (*l’attuale Cancellò Arnone*)
È un paese piuttosto povero
Ma dove nasce brava gente.
(Poi il treno) passa per Mataluno (*l’attuale Maddaloni*)
Che è un paese molto sfarzoso
E chia ha il giudizio
Qui può fare del vantaggioso commercio (*vedi nota 6*)
Da qui, andando oltre, si passa per Caserta
Sito Reale, e bello,
E proprio in questo luogo, caro Fratello,
Vorrei starci per sempre.
Poi qui vicino c’è Capua,
E ancora c’è Santa Maria, (*l’attuale Santa Maria Capuavetere*)
E non ci si mette più un’ora

per tentare di raggiungerla.
Vicino c’è Solopaca,
ed anche Caserta Vecchia,
E se hai premura
È vantaggioso fare i bagagli¹¹.
Non ti dico dei Casali
E di tanti altri paesi
Né ti dico di Marcianise
Che è poco discosta da lì.
Parlando di profitti
Ognuno può trarne vantaggio
Ed a seconda del vantaggio (*previsto*)
Si può fare (*adeguato*) commercio.
C’è tutto grasso (*abbondanza*) e cose buone,
A ognuno ci si può trovar bene,
E qui ci sono le prove.
Nessuno lo può negare.
Ma questo che ti ho raccontato
Adesso voglio provartelo (*dimostrartelo*)
Ed infatti ora ti voglio portare
Con me fino a Caserta.

Mineco:

Si Ciommo, mannaggia “craje”¹²!
Io sono gobbo,
Lì dentro sono sbeffeggiato,
Credimi sarò offeso¹³

Ciommo:

Che dici? va là sei pazzo?
Hai perso il cervello
È un marisso poverino
Chi non sta sore là

Mineco:

Va bene quel che tu dici,
Ma arriveranno sempre
Ed io “quest’anno”¹⁴
Posso inquietarmi.

Ciommo:

Aspetta, adesso sai che faccio,
Ti metto addosso un camice
Ed ognuno per un Mametto (*forse da Maometto, inteso come musulmano, arabo*)
sicuramente ti piglierà
Questo ricopre¹⁵ tutto
Che dici?
L’ho indovinata (*la trovata?*)

Mineco:

Tu hai un cervello arguto
E chi potrebbe mai superarti (*in furibizia*).
E via, andiamo, diamine,
Andiamo subito a Caserta,
Che una “scialata”¹⁶ è sicura
Lì ci sono gli amici.

1. Abbreviativo di “Sio” e di “Sia”, titoli preposti già a nomi degli uomini e delle donne di mezzane condizioni.

2. Gobbo

3. “Vaso a pezzechillo” è una maniera di baciare i neonati o i bimbi in tenera età dando loro un pizzicotto sulla guancia.

4. “Schitto”: solamente, soltanto.

5. “Appedecare”: tener dietro, tentare di raggiungere.

6. “Niozio-Niozia”: negozio, cosa di cui non soccorra il nome; far bottega, guadagno su una cosa; negoziare; far botteghino di una cosa.

7. “Bonora”: esclamazione di sorpresa, equivalente a “Diamine, Che diavolo”.

8. “Accortare”: abbreviare, scorciare, accorciare la via.

9. “Farsi nuovo nuovo”: conciarci per le feste, ridursi in cattivo stato. Qui, alterarsi con l’alcol.

10. “Aspirinia” o “Sprinia”: sorta di vino; Asprino, antico vitigno campano.

11. “Mbaccia”: forse da “Mbaglià”, fare i bagagli.

12. “Craje”: dal latino *cras* (domani).

Anche in Toscana fu detto “Crai” e ne resta a Pistoia la frase “Pigliare a crai”, per prendere a credenza, quasi a pagare domani.

13. “Affè”: forse abbreviativo di “affesa”, cioè offesa.

14. “D’aguanno”: quest’anno; anche “Uguanno” e lo dicono tuttora i contadini toscani.

15. “Commoglio”: da “commoglio”, coperchio.

16. “Scialata”: scialo, goduta, scialamento; “Fare una scialata”: godere tutto in una volta.

«Ecco perché succedono degli scontri
si orribili e si tristi. Pesano troppo le
teste di alcuni macchinisti»,
da: *La penna pistoiese*, giornale
artistico-umoristico illustrato, Pistoia,
29 novembre 1891, n. 7
(foglio di giornale, coll. M. Lucarelli)



Solo in parte e gradualmente i malumori furono sopiti dalla società costruttrice assumendo personale fra queste file di addetti. Ma gli episodi vandalici, gli attentati furono tanti e tali tra il 1844 e il 1853, da non poter essere tutti ricondotti a questa matrice.

In realtà l'avvento della ferrovia comportò lo sconvolgimento di equilibri preesistenti con la deviazione e/o chiusura di numerose strade; inoltre, spesso, i lavori furono svolti «con assoluta scapataggine» (R. Daghini 2007) e sotto la spinta di «un amore eccessivo di lucro e avidità di guadagno da parte di concessionari e imprenditori poco scrupolosi» (S. Maggi 2003). Se a tutto ciò, poi, aggiungiamo le naturali disfunzioni (nel 1851 sulla Maria Antonia un nutrito numero di passeggeri rimase per diverse ore al sole all'interno dei vagoni) gli incidenti, i frequenti incendi provocati dalle scintille con conseguenti danni per le colture e gli animali, possiamo comprendere come l'ostilità nei confronti della ferrovia fosse tutt'altro che superficiale e immotivata.

Alcuni poeti dettero voce a questo iato fra treno e contesto ambientale attribuendo alla “vaporiera” un significato lugubre, di rottura di un equilibrio preesistente. Scrive il livornese Giovanni Marradi nella poesia *In treno*.

[...]e a me dinanzi con fuga incessante
passano i fiumi, passano le ville
passa una verde infinità di piante,
mentre un nembo di fumo e di faville
che la macchina esala opaco e denso
mi assale, frizzando, l'umide papille
ed ora... Addio. Secomi trae, fischiando
terribile, il vapore e sbigottito
un armento di buoi salta muggiando

(Poesie di Giovanni Marradi nuovamente
raccolte e ordinate, 1875-1900, Firenze,
Barbera Editore, 1902)

Nella poesia *Varcando gli Appennini*, riferendosi al tracciato tortuoso della Porrettana, il poeta evidenzia ancora di più la bellezza naturale contrapposta alla presenza sinistra e quasi diabolica del treno.



*Sparì nella notte la striscia del Reno
tremante d'albori argentini,
e in buio profondo s'inerpica il treno
su su pei toscani Appennini.*

*Risosse dal treno, che all'ombre dormenti
saetta i suoi fischi infernali,
sussultano a un tratto le selvi imminenti
de frassini antichi e spettrali.*

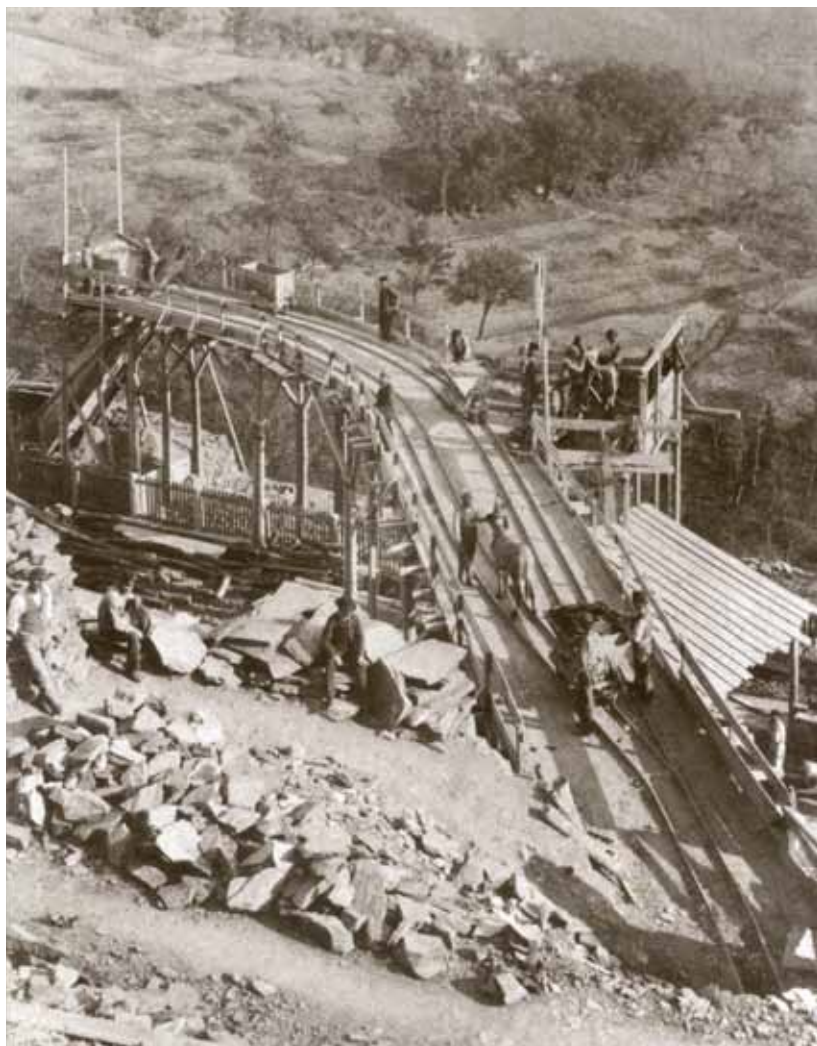
*Ed agita e allunga contr'esso ogni selva
le foschie infinite sue braccia;
ei zuffola e fugge, novissima belva
che passa vampando e minaccia.*

*E imbucasi in antri reconditi e cupi,
lanciando uno sbuffo di scherno
ai lecci che il sasso degli ardui dirupi
credean regnar soli in eterno.*

Le cose peggiorarono nel 1853 e 1854 quando i contadini attribuirono al fumo della locomotiva la causa di una malattia dell'uva (in realtà decimata da un fungo, lo oidio) e al rumore del treno la scarsa produzione di latte vaccino e ovino. In quegli anni fu intensificata la sorveglianza lungo la linea da parte di guardie armate per sventare attentati e danni materiali, ma inutilmente.

Anche la Maria Atonia fu duramente contestata tant'è che la cerimonia di inaugurazione, il 12 luglio 1851, si svolse in un clima di grande paura «... Le misure adottate non servirono... e la Prefettura di Pistoia ordinava la sospensione delle corse, dopo che una locomotiva era uscita dai binari facendo manovra probabilmente a causa della ghiaia sparsa sulle rotaie» (A. Giuntini 1991).

Pracchia - Panorama
(cartolina, 1912, coll. P. Bresci)



Nel pistoiese i problemi maggiori si ebbero a Pescia, a Serravalle, lungo il tratto Prato-Pistoia.

A Pescia gli abitanti si opposero duramente alla realizzazione di un ponte sul torrente Pescia perché ne avrebbe ristretto l'alveo; a Serravalle si ebbe per diversi anni il blocco dei lavori della galleria per gravi infiltrazioni di acqua e relativi smottamenti; nelle campagne pratesi e pistoiesi l'atteggiamento dell'ingegnere inglese Benjamin Herschel Babbage, incaricato dell'esecuzione dei lavori e che aveva previsto la costruzione di

una galleria al di sotto del torrente Agna, aveva provocato l'aspra reazione della popolazione perché «il torrente scorreva undici braccia sopra il piano della campagna e i lavori rischiavano di abbassarlo all'altezza dei campi con conseguente pericolo di allagamenti» (A. Giuntini 1984). Ma non solo. L'ingegnere Giuseppe Potenti, chiamato come "perito istruttore" a esprimere un giudizio oggettivo, denunciò la pericolosità di quanto stava accadendo «perché sia data opera ragionata e non empirica al riordinamento dei fiumi e dei torrenti, utile e non vandalica alla strada ferrata Maria Antonia» (Atti della Regia Accademia Economico-Agraria dei Georgofili 1848). Non erano perciò tutte reticenze e credulità popolari.

L'impatto della ferrovia sull'ambiente fu, da un certo punto di vista, realmente traumatico malgrado la «prudente e moderata regia degli organi di governo che guidarono, pur al di fuori di qualsiasi intento programmatico, l'inserimento delle strade ferrate nel contesto spaziale» (A. Giuntini 1984).

L'ingegnere Pietro Rossini, in più occasioni nel 1847 e 1848, a nome dell'Accademia dei Georgofili denunciò come «l'esistenza di una proprietà non vasta nel senso della larghezza ma continua ed estesa nel senso della lunghezza, costituita da una zona di terra occupata con strade ferrate che bipartisce su una vasta superficie pianeggiante, è tale impedimento che può essere di grave ostacolo all'esecuzione di una colmata generale o grandiosa, o a un sistema di irrigazione che volesse introdursi» (Atti della Regia Accademia... 1847).

Inoltre, a difesa dei possidenti e dei contadini, aggiungeva: «È da considerare anche i danni che le pianure sono andate incontrando con la costruzione delle strade ferrate, la non bene organizzata direzione delle acque circolanti per la pianura, alle quali



Nella pagina a fronte e a lato:
Fotografie che illustrano fasi di
lavoro sulla Linea Porrettana
(coll. G. Tronci)

non è stato provveduto con alcun progetto che tolga in ogni parte e radicalmente i moltissimi inconvenienti che vedono tagliati e comunicanti fra loro fossati, scoli e rivi» (Atti della Regia Accademia... 1847).

L'accento era posto poi sulle depressioni del terreno e sulle conseguenti «sommersioni», sulla suddivisione «irregolarissima» dei poderi, sulle difficoltà di accesso alla proprietà, sulla difficile viabilità nelle campagne con sottopassaggi angusti e troppo stretti e strade spesso inondate dalle acque fluviali. L'Accademia dei Georgofili, pur riconoscendo come le strade ferrate «possano essere feconde di grandissimi vantaggi», sottolineava come in un paese «quasi del tutto agricolo come il nostro» le pianure debbano essere oggetto di una «rigorosa tutela» e protette da «danni permanenti di varia indole» (Atti della Regia Accademia... 1847).

Negli Atti del 1848 veniva anche denunciata la mancanza di controllo sui progetti di

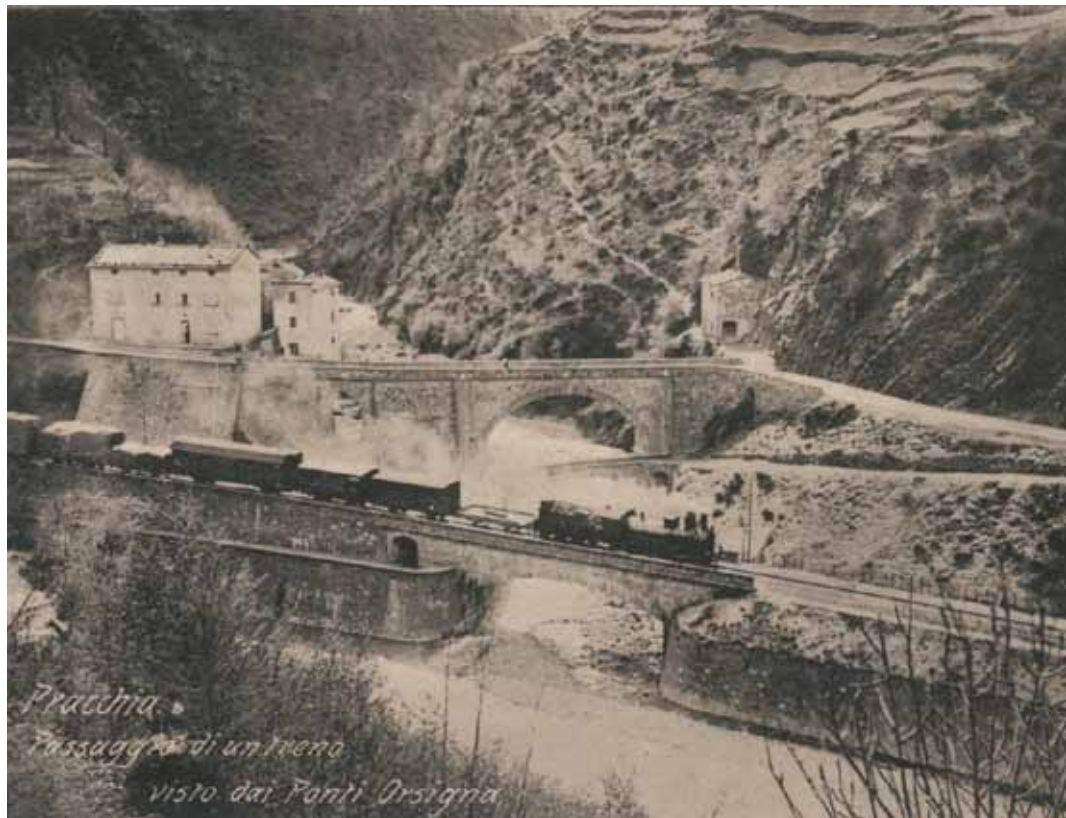
concessione delle strade ferrate e l'assenza di provvedimenti indispensabili in Toscana dove «le proprietà son tanto divise, ove la cultura è sensibilmente diversa da quella che si esercita nelle stesse proprietà inglesi e francesi, ove è sparsa una popolazione agricola e dove infine la direzione delle acque non è cosa indifferente, sia che si riguardi sotto i rapporti agronomici, sia che si consideri sotto i rapporti sanitari» (Atti della Regia Accademia... 1848).

Si faceva notare, infine, come la poca cura delle strade fosse assolutamente svantaggiosa per il commercio e per gli addetti all'agricoltura.

Una decina di anni dopo, nella rivista «Il commercio» come ricorda Pier Luigi Landi, a proposito dei danni provocati dalle ferrovie, si pose l'accento sul «taglio devastatore delle più annose e vaste quercete».

Un problema – l'impatto ambientale – del tutto nuovo e inusuale per l'epoca che non

Pracchia - Passaggio d un treno visto
dai Ponti Orsigna
(cartolina, 1910, coll. P. Bresci)



sfuggi, ad esempio, a Ferdinando Martini che nell'«opera manoscritta e mai pubblicata *Viaggio in Germania*, iniziata nel 1867... si lascia andare ad intere pagine di rabbia e sgomento» (N. Marchi 2003).

*«Intanto per nutrire la macchina motrice
si spogliano i monti del loro vecchio mantello
di abeti e di larici. Poveri alberi!
Il loro regno è finito»*

(F. Martini, *Viaggio in Germania*, Manoscritto,
Biblioteca Forteguerriana, Archivio Martini,
cass. 39, fasc. 203)

È curioso notare, leggendo le numerose correzioni che corredano il testo, come lo scrittore si soffermi malinconicamente sul distacco uomo-ambiente provocato dall'avvento della ferrovia trovando ricche aggettivazioni

“antico cipresso”, “platano molle”, “pino uniforme”, “grande acacia”, per esemplari vari di piante e ricorra alle più rigide forme di conservatorismo per denunciare lo scempio provocato dal progresso tecnologico.

*«E ne convengo intieramente nell'opinione
del Cardinale Mathieu vescovo di Besançon
il quale definisce le strade ferrate
“una punizione mandata da Dio
agli osti che davan da mangiare di grasso
anche nel venerdì”»*

I vantaggi dell'“età dell'acciaio” sfuggono a Martini che anzi denuncia come il progressivo e ineluttabile moltiplicarsi della rete ferroviaria porterà gli uomini a perdere la nozione del tempo e dello spazio per “arrivare” senza “viaggiare”.

«Il tempo dei viaggi venturosi, bizzarri è finito. La strada di ferro che ha sciupato tante cose ha posto fine anche a questo!

Non nego io l'aiuto che dalle scoperte di Watt e Stephenson venne all'incivilimento del secolo nostro, ma all'artista tutto ciò poco fa, poco preme; lo so pel Diplomatico che ha tanto in tasca da mettere in pene l'Europa, pel commesso viaggiatore che trema dalla paura di non essere il primo a far vedere la mostra delle sete di Lione o dei coltelli di Schefffield; pel marito che in ogni ora di assenza vede un'iliade di guai; la strada di ferro è fatta apposta e guai pregare Dio che corra con velocità americana; questa è la gente che ha furia cui il viaggiare non importa, le basta arrivare»»

A mutare non fu solo la dimensione del viaggio ma il modo di vivere di intere popolazioni. Le dure contestazioni che accompagnarono per diversi anni l'avvento della ferrovia, non possono essere relegate a semplice e irrazionale malcontento; furono la diretta conseguenza delle enormi novità e delle relative implicazioni che il nuovo mezzo di comunicazione comportò.

Anche quella che si diceva essere un'assurda diceria sulle febbri estive legate al ristagno delle acque lungo le strade ferrate, ebbe, poi, una legittimità scientifica.

Negli anni 1879-1880, grazie a un'inchiesta parlamentare «si scoprì che i fossi scavati per realizzare le scarpate delle linee ferroviarie, essendosi riempiti di acque stagnanti, avevano aumentato l'incidenza della malaria proprio nelle zone attorno ai binari» (S. Maggi 2005). Per quanto detto, è condivisibile il giudizio di Andrea Giuntini che parla di sostanziale fallimento delle ferrovie per e nel Granducato e dell'assenza di un dibattito sul rapporto che la ferrovia ebbe sull'ambiente.

La fretta, la poca esperienza, la speculazione economica, l'impreparazione, non consentirono un indolore inserimento del treno nel-



Pistoia - Stazione, passaggio della salma del milite ignoto
(fotografia, 1921, coll. M. Lucarelli)

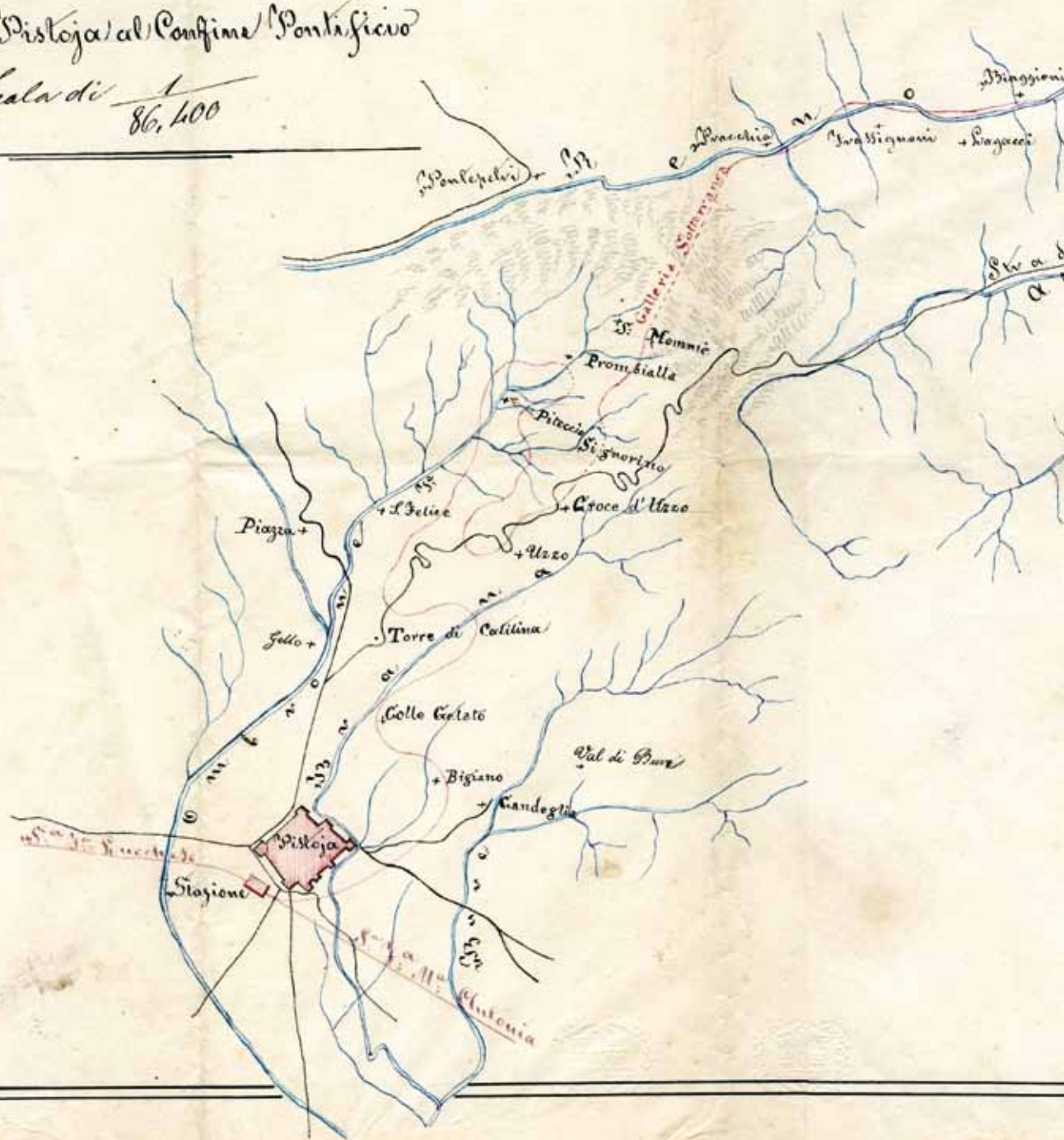
la realtà economico-sociale toscana. Questa non accettazione, questo scetticismo per quanto affievolito con il passare degli anni, sopravvisse – come Amadori testimonia – fino ai primi decenni del Novecento, come sub-strato nella mentalità e nella cultura contadina.

Occorre anche aggiungere che il treno assunse in quegli anni, per larghi strati della popolazione, un'altra connotazione, questa volta emotiva, rimanendo ben impresso nella memoria collettiva: era il mezzo di trasporto dei soldati che partivano per la guerra dopo aver salutato alla stazione madri e fidanzate in lacrime.

Può dunque essere compreso il secondo verso della nenia cantata da Cigna:

«Accidenti alla ferrovia e all'ingegnere che la realizzò. Il mio morino me l'ha portato via e chissà quando lo rivedrò».

Strada Ferrata dell'Italia Centrale
Tronco da Pistoja al Confine Pontificio
Scala di $\frac{1}{86,400}$



semi

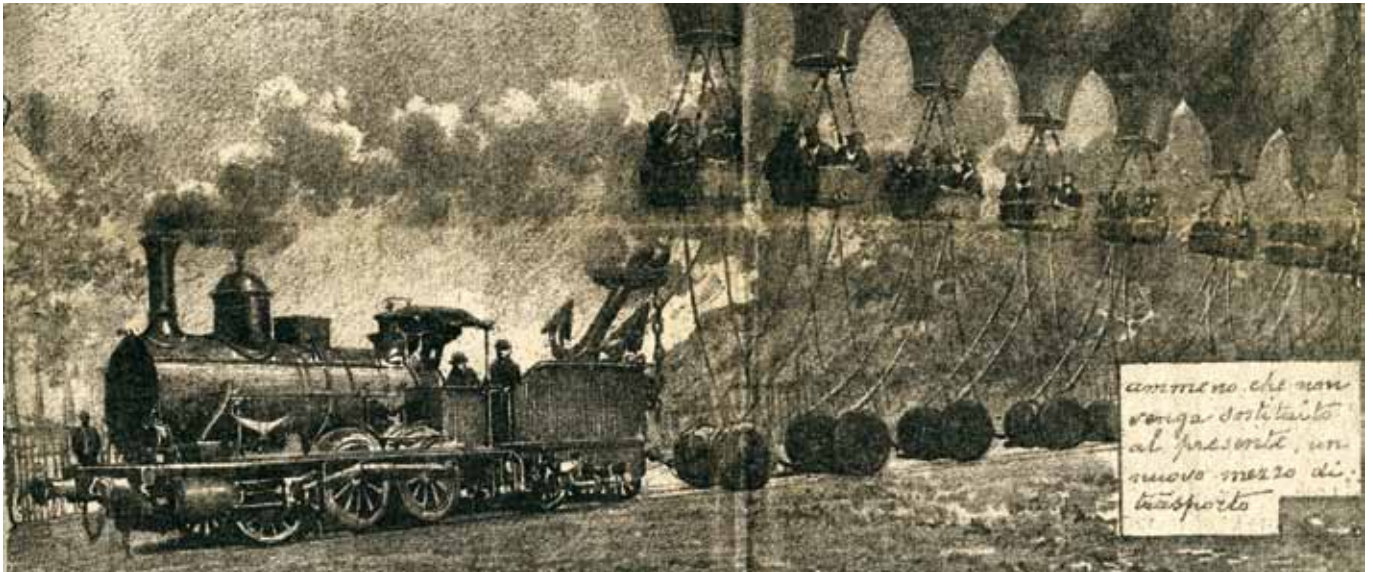


*Strada Ferrata dell'Italia Centrale,
tronco da Pistoia al Confine Pontificio
(pianta manoscritta del territorio, 1854 ca., coll. M. Lucarelli)*

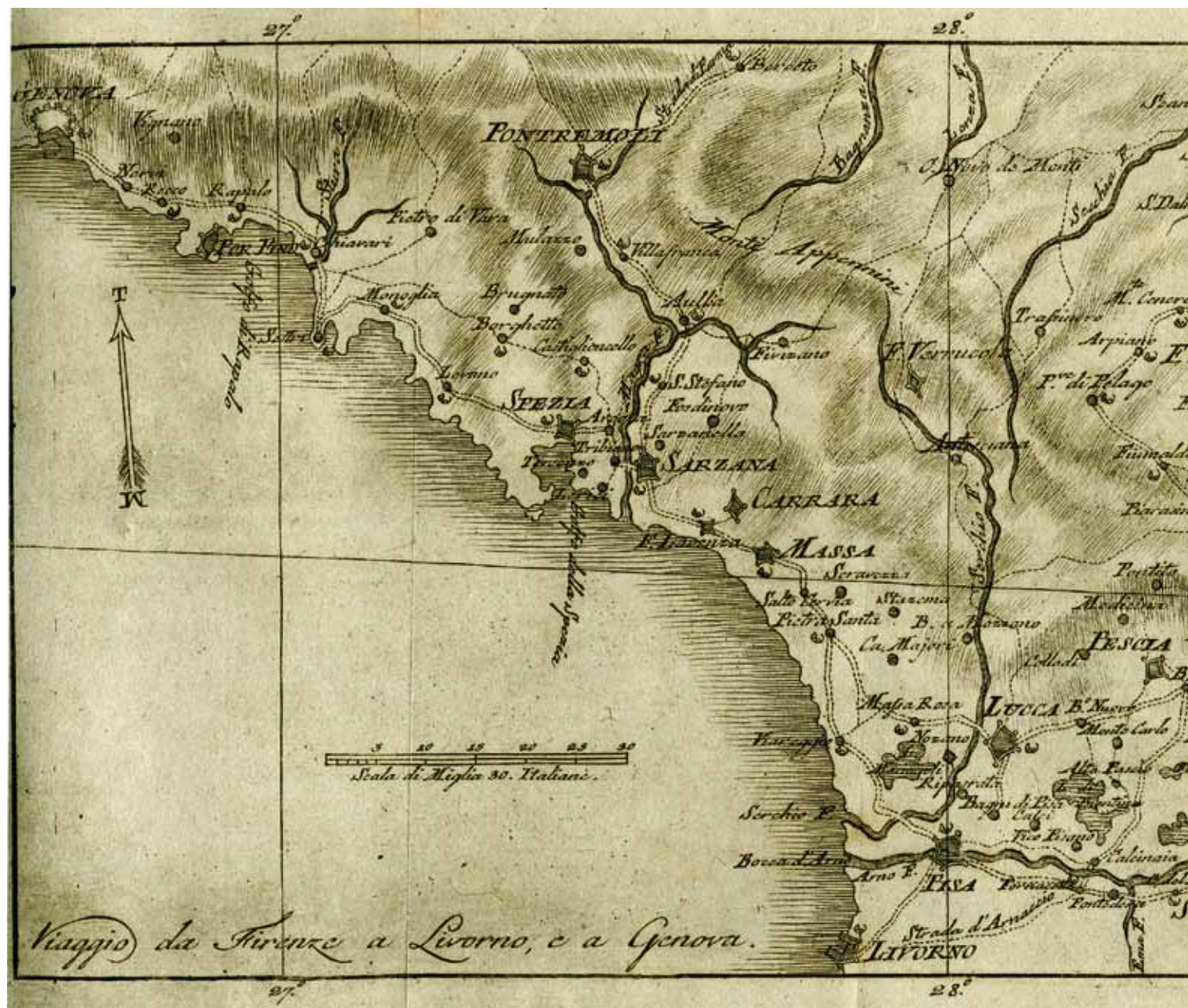


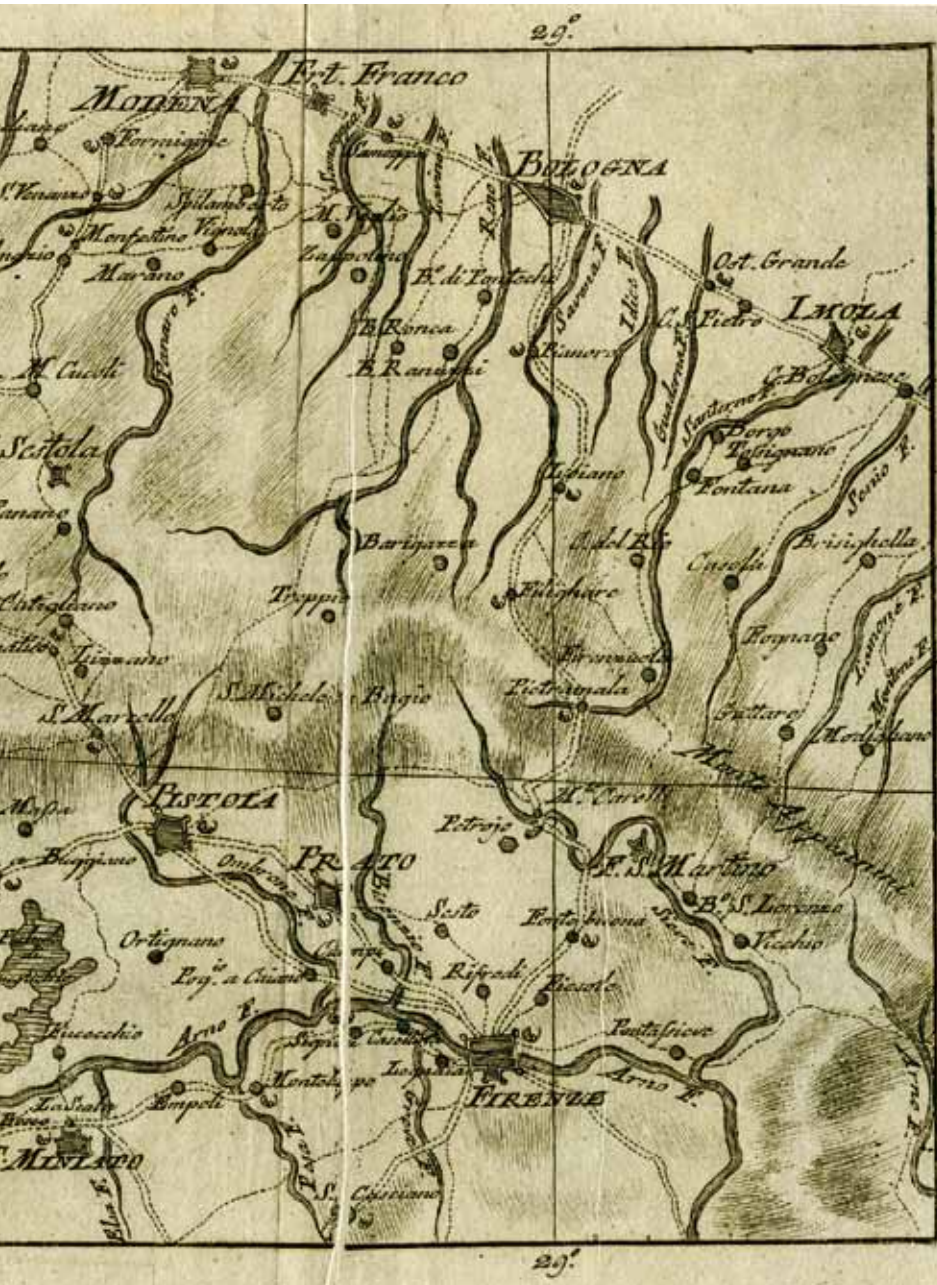
L'Epoca. Le delizie ferroviarie e provvedimenti per l'avvenire, anno XIV, n. 335, domenica-lunedì 1/2 dicembre 1889 (coll. M. Lucarelli)

"Il pubblico viaggiante visto che prendere un biglietto ferroviario vale farsi il passaporto per l'altro mondo / pensa che si stava meglio quando si stava peggio e si viaggiava in carrozza almen offrendo le proprie sostanze si sperava di aver salva la vita / d'ora in poi converrà farsi gli atti cristiani prima della partenza..."



"...ammemo che non venga sostituito al presente, un nuovo mezzo di trasporto / Così, in caso di urti o deragliamenti, si assisterà ad un dilettevole e sicuro salvataggio / e non più ad una immane ecatombe."





14 II^e VOYAGE

DE LIVOURNE A FLORENCE PAR LUQUES PISTOIA ET PRATO	Pos- tes	Distance en milles		Temps en voyage	
		De 60 au degré	Italiens	Anglais	heures m.
DE LIVOURNE					
a Pise	2				2 30
a Lucques (a)	1				2 25
au Bourg Buggiano	1				1 40
a Pistoia (b)	1				1 50
a Prato (c)	1				1 45
a Florence	1				1 40
	10	61	67	70	11 50

AUBERGES. (a) La Panthere. (b) La poste (c) la poste

Itinerarie d'Italie contenant la description des routes les plus frequentes et des principales villes d'Italie, Nicholas Pagni, 1804. Tabella con le distanze e i tempi di percorrenza nel tratto Livorno-Firenze (coll. M. Lucarelli)

Viaggio da Firenze a Livorno e a Genova (mappa, coll. M. Lucarelli)



Debito pubblico del Regno d'Italia, Strada Ferrata da Lucca a Pistoia, emissione il 19 febbraio 1865
 (coll. M. Lucarelli)

48

TABELLA D'AMMORTAMENTO

In 99 anni delle n° 14,400 Obbligazioni della Strada Ferrata da Lucca a Pistoja
EMISSIONE 19 FEBBRAIO 1856 — DA L. 420 DI CAPITALE NOMINALE FRUTTANTE IL 3 % ALL' ANNO

EPOCA DELL' AMMORTAMENTO	QUANTITA delle Obbligazioni ammortabili	EPOCA DELL' AMMORTAMENTO	QUANTITA delle Obbligazioni ammortabili	EPOCA DELL' AMMORTAMENTO	QUANTITA delle Obbligazioni ammortabili	EPOCA DELL' AMMORTAMENTO	QUANTITA delle Obbligazioni ammortabili	EPOCA DELL' AMMORTAMENTO	QUANTITA delle Obbligazioni ammortabili
		<i>Riporto. .</i>	657	<i>Riporto. .</i>	1844	<i>Riporto. .</i>	3989	<i>Riporto. .</i>	7862
1° Marzo 1857	24	1° Marzo 1877	44	1° Marzo 1897	80	1° Marzo 1917	144	1° Marzo 1937	261
— 1858	25	— 1878	46	— 1898	82	— 1918	149	— 1938	268
— 1859	26	— 1879	47	— 1899	85	— 1919	153	— 1939	276
— 1860	27	— 1880	48	— 1900	87	— 1920	157	— 1940	285
— 1861	27	— 1881	50	— 1901	90	— 1921	162	— 1941	293
— 1862	29	— 1882	51	— 1902	93	— 1922	167	— 1942	301
— 1863	29	— 1883	53	— 1903	95	— 1923	173	— 1943	311
— 1864	30	— 1884	54	— 1904	98	— 1924	177	— 1944	320
— 1865	31	— 1885	56	— 1905	101	— 1925	182	— 1945	330
— 1866	32	— 1886	58	— 1906	104	— 1926	188	— 1946	340
— 1867	33	— 1887	59	— 1907	108	— 1927	194	— 1947	350
— 1868	34	— 1888	61	— 1908	110	— 1928	200	— 1948	360
— 1869	35	— 1889	63	— 1909	114	— 1929	205	— 1949	371
— 1870	36	— 1890	65	— 1910	117	— 1930	212	— 1950	383
— 1871	37	— 1891	67	— 1911	121	— 1931	218	— 1951	394
— 1872	38	— 1892	69	— 1912	124	— 1932	225	— 1952	405
— 1873	39	— 1893	71	— 1913	128	— 1933	231	— 1953	418
— 1874	40	— 1894	73	— 1914	132	— 1934	238	— 1954	430
— 1875	42	— 1895	75	— 1915	136	— 1935	246	— 1955	442
— 1876	43	— 1896	77	— 1916	140	— 1936	252		
<i>Segue. . .</i>	637	<i>Segue. . .</i>	1844	<i>Segue. . .</i>	3989	<i>Segue. . .</i>	7862	TOTALE. .	14,400

Tabella di ammortamento in 99 anni delle 14.400 Obbligazioni della Strada Ferrata da Lucca a Pistoia, emissione il 19 febbraio 1865
(coll. M. Lucarelli)



La frana di Pracchia

Tutti conoscono il disastro del 27 gennaio, per le relazioni che ne hanno dato i giornali quotidiani. Ricordiamo alcuni particolari per la migliore intelligenza della nostra incisione.

Il treno 120, da Firenze a Bologna, alle 3 di mattina fu investito da una frana tra Molino Palone e Pracchia. La locomotiva fu travolta, alcuni carrozzoni rovesciati. Causa del disastro fu uno scoscendimento della montagna che è a destra oltre la gola di Pracchia. Disgraziatamente rimasero vittima dell'accidente un povero frenatore, che fu ucciso, e un altro ch'ebbe due costole rotte. L'urto poi lasciò contusi parecchi viaggiatori.

Nell'ultimo carrozzone di quel treno eravi la salma del senatore Cesare Rasponi, diretta a Ravenna. La salma e il carrozzone rimasero sepolti sotto la frana.



Emporio Pittorresco. Illustrazione universale, anno XXIII, n. 1120, dal 14 al febbraio 1886 (coll. M. Lucarelli)

NUMERO 4.

GIORNALE

ANNO 1851.

DI AVVISI ED ATTI GIUDICIALI

FIRENZE — Sabato 18 Gennaio

— 2 —

QUINTA LISTA DEI POSSESSORI ESPROPRIATI

Nella seconda Sezione da Prato a Pistoia

NOME E COGNOME	COMUNITA'	NATURA DEI FONDI	QUALITA' DEI FONDI ESPROPRIATI	IMPORTARE DELLE INDENNITA'
Montemagni Pietro di Francesco	Montale	—	Un appezzamento di terra lavorativa, vitata, pioppata, posta in Comunità del Montale in sezione G particelle 78 79 84 85 81 articolo di stima 35 40	Lire 8505 15 —
Palomizi Angiolo, Gaspari ec.	"	Livellare	Un appezzamento di terra seminativa, vitata, pioppata ec. posta in Comunità del Montale in sezione G particelle 22 23 62 articolo di stima 3 e 30	" 6000 — —
Niccoli Andrea di Gaetano	Porta San Marco	Livellare	Un appezzamento di terra seminativa, vitata, pioppata ec. posta in Comunità di Porta S. Marco in sezione F particella 1604 articolo di stima 1408	" 850 — —
Melani Luigi, e Silvestro di Francesco	"	Livellare	Un appezzamento di terra lavorativa, vitata per prode posta in Comunità di Porta San Marco in sezione F particella 849 in parte articolo di stima 542	" 600 — —
Marruccini Angiolo di Giuseppe	"	Livellare	Un appezzamento di terra lavorativa, vitata, pioppata posta in Comunità di Porta San Marco in sezione F particelle 658 e 599 in parte articolo di stima 367	" 6579 — —
Agostini Giuseppe del fu Andrea	"	Livellare	Un piccolo appezzamento di terra lavorativa, vitata, per prode posta in Comune di Porta S. Marco in sezione F particella 258 articolo di stima —	" 340 — —
Agostini Giuseppe, Niccolò, e Vincenzo di Francesco	"	Livellare	Un appezzamento di terra seminativa, vitata, pioppata ec. posta in Comunità di Porta San Marco in sezione F particelle 286 ^m 286 ^m e 283 articolo di stima 178	" 8061 1 8
Pacini Michelangiolo, Gin Domenico, e Luca di Gio. Battista	"	Livellare	Due appezzamenti di terra seminativa, vitata, pioppata ec. posti in Comune della Porta San Marco in sezione F particelle 1589 e 908 articoli di stima 1375 352	" 1900 — —
Puccini Cav. Commendator Niccolò	"	—	Due appezzamenti di terra seminativa, vitata, posta in Comunità di Porta San Marco in sezione F particelle 207 208 209 210 211 212 217 1893 1936 1939 1910 articoli di stima 130 819	" 12458 3 —
Conversini Tommaso di Quofio	Porta San Marco, e Montale	—	Due appezzamenti di terra seminativa, vitata, fruttata, pioppata ec. posti in Comunità di Porta S. Marco, e Montale che per la porzione in Comunità di Porta S. Marco in sezione F particella 202 206 1394 1395 articolo di stima 1166; e per la porzione in Comunità del Montale in sezione G particelle 2 3 4 5 3 ^m 6 7 ^m 7 8 9 1809 1415 articoli di stima 2 851 e 1179	" 12607 12 —
Montefardini Pietro, e Bartolomeo di Giovanni	Porta San Marco	Livellare	Un appezzamento di terra prativa, vitata, pioppata ec. posta in Comunità di Porta S. Marco in sezione F particella 1317 in parte articolo di stima 709	" 2803 10 —
Ippoliti Cav. Cesare di Francesco	"	Seminativa livellare	Una piccola frazione di terra lavorativa, vitata ec. posta in Comunità di Porta S. Marco in sezione F particella 907 articolo di stima 521	" 300 — —
Gini Maria vedova Marini mediatrice, e Marini Francesco proprietario	Porta Carratica	Livellare	Un appezzamento di terra attiva posta in Comunità di Porta Carratica in sezione A particella 29 art. di stima 18	" 1491 10 —
TOTALE L. 56117 16 8				

Imprimatur a Firenze li 11 gennaio 1851.

Per copia conforme — Ben

TIPOGRAFIA DEL GIGLIO

Giornale di avvisi ed atti giudiziali,
n. 4, anno 1851, Firenze,
sabato 18 gennaio
(coll. M. Lucarelli)

Bibliografia

- Repetti, E., *Dizionario geografico fisico storico della Toscana*, Firenze, Presso l'Autore, 1833-1846, voll. 6 (*ad vocem*).
- Rossini, P., *Della necessità di vigilare al miglioramento delle nostre pianure per ovviare ai danni inferti dai possibili alzamenti dei fiumi ed a quelli occasionati dalla costruzione delle strade ferrate*, in "Atti della R. Accademia Economico-Agraria dei Georgofili", vol. XXV, 1847.
- Rossini, P., *Cenni sopra la costruzione delle strade ferrate in Toscana e sugli effetti loro riguardo all'agricoltura ed al commercio nazionale*, in "Atti della R. Accademia Economico-Agraria dei Georgofili", vol. XXVI, 1848.
- Stefani, G., *Dizionario corografico dello Stato Pontificio*, Milano e Verona 1856.
- Tigri, G., *Guida della Montagna Pistoiese*, Pistoia 1868.
- Tigri, G., *Guida della Montagna Pistoiese già pubblicata sotto gli auspici della Sezione Italiana del Club Alpino Italiano da Giuseppe Tigri. Quarta edizione compendiata da F. Carega di Muricce*, Pistoia 1892.
- Bortolotti, G., *Guida dell'Alto Appennino Bolognese-Modenese e Pistoiese*, Bologna 1963.
- Landi, P.L., *La Leopolda. La ferrovia Firenze-Livorno e le sue vicende (1825-1860)*, Pisa 1974.
- Marino, G.C., *La formazione dello spirito borghese in Italia*, Firenze 1974.
- Jannattoni, L., *Il treno in Italia*, Roma 1975.
- Brighetti, A., *Bologna nelle sue stampe. Vedute e piante scenografiche dal Quattrocento all'Ottocento*, Bologna 1979.
- Iulio, M.G., Mazzoleni, G., *Partire è un po' morire, Etno storia del treno in Italia*, Roma 1979.
- Panconesi, M., Colliva, M., Franchini S., *Cara Porrettana*, Bologna 1982.
- Giuntini, A., *I giganti della montagna. Storia della ferrovia Direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Firenze 1984.
- Borghi, G.P., *Testimonianze orali: la vita intorno alla ferrovia*, in R. Zagnoni et alii, *La ferrovia transappennina. Il collegamento nord-sud attraverso la montagna bolognese e pistoiese (1842-1934)*, "I Quaderni di Nuèter/3" (Vergato, Gruppo di Studi Alta Valle del Reno), 1985, pp. 274-312.
- Ottanelli, A., *Le ghiacciaie dell'alta valle del Reno: un caso di attività economica indotta dalla ferrovia*, in R. Zagnoni et alii, *La ferrovia transappennina. Il collegamento nord-sud attraverso la montagna bolognese e pistoiese (1842-1934)*, "I Quaderni di Nuèter/3" (Vergato, Gruppo di Studi Alta Valle del Reno), 1985, pp. 262-273.
- Zagnoni, R. et alii, *La ferrovia transappennina. Il collegamento nord-sud attraverso la montagna bolognese e pistoiese (1842-1934)*, "I Quaderni di Nuèter/3" (Vergato, Gruppo di Studi Alta Valle del Reno), 1985.
- Schivelbush, W., *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino 1988.
- Ottanelli, A., *Storia dei trasporti pubblici pistoiesi. Le radici del CO.PI.T.*, Pistoia 1989.
- Panconesi, M., Franchini, S., *Cara Porrettana*, Bologna 1989.

Giuntini, A., *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana 1824-1861*, Napoli 1991.

Stopani, R., Muzzi, O., Barni, C., *Quarrata: storia e territorio*, Firenze 1991.

Benassati, G., Tromellini, A., (a cura di), *Fotografia e fotografi a Bologna 1839-1900*, Bologna 1992.

Stopani, R., Barni, C., *Agliana: storia e territorio*, Firenze 1994.

Zagnoni, R., *L'Ottocento ai Bagni della Porretta. Saggio di iconografia*, Porretta Terme, Gruppo di Studi Alta Valle del Reno ("I libri di Nuèter/6"), 1994.

Callegari, P., Sturani, E., (a cura di), *L'Italia in posa. Cento anni di cartoline illustrate*, Napoli 1997.

Panconesi, M., *Strada Ferrata Porrettana. Come si viaggiava nel passato sulla Bologna-Pistoia*, Cento 1997.

Bellinazzi, A., Giuntini, A. (a cura di), *Il treno a Firenze. Stazioni e strade ferrate nella Toscana di Leopoldo*, Firenze 1998.

AA.VV., *Un viaggio lungo 160 anni, 1839-1999*, Ferrovie dello Stato.

Giuntini, A., *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milano 2001.

Maggi, S., *Un'innovazione decisiva : l'arrivo della ferrovia in Valdarno e in Valdinievole*, in Atti del Convegno "Dalle botteghe alle manifatture – Artigianato, protoindustria e sviluppo industriale tra Valdinievole e l'Arno, (sec. XVIII- XIX)", Comune di Buggiano 2001, pp. 111-127.

Maggi, S., *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX). Una storia della modernizzazione italiana*, Bologna 2001.

Petrucchi, E., *Il '48 e la questione nello stato pontificio*, Saggio storico bibliografico, in "Storia e futuro", aprile 2002.

Maggi, S., *Le ferrovie*, Bologna 2003.

Marchi, N., *I treni di Pistoia. Le ferrovie pistoiesi dal Granducato all'Unità d'Italia*, Pistoia 2003.

Rombai, L., *Ferrovie e ambiente nella Toscana dell'Ottocento*, in G. OREFICE (a cura di), *Strade ferrate e stazioni: nuovi paesaggi urbani e territoriali*, "Storia dell'Urbanistica Toscana/IX", 2003, pp. 17-38.

Godoli, E., Cozzi, M., *Architettura ferroviaria in Italia-Ottocento*, Palermo 2004.

Rombai, L., *Ferrovie e ambiente nell'Italia dell'Ottocento*, in E. Godoli e M. Cozzi (a cura di), *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*, Palermo 2004, pp. 29-48.

Maggi, S., Giovani, A., *Muoversi in Toscana. Ferrovie e trasporti dal Granducato alla Regione*, Bologna 2005.

Panconesi, M., *Le ferrovie di Pio IX*, Cortona 2005.

Giuntoli, N., *Quarrata: nascita di una piazza, genesi di una città*, in *Storialocale* 8, 2006, pp. 2-37.

Daghini, R., *Casalguidi-Serravalle. Storia e microstoria di due comunità dal Medioevo alla prima guerra mondiale*, Pistoia 2007.

Fiesoli, M., (a cura di), *Il comune di Montale*, in *Architettura Pistoia* 2, 2007, pp. 96-99.

Zagnoni, R., Borghi, G.P. (a cura di), *Panorama della Strada-Ferrata delli Appennini Bologna. Pistoia. Firenze II edizione Bologna Litografia Giulio Wenk*, Gruppo di Studi Alta Valle del Reno-Porretta Terme/Pro Loco di Pracchia, 2008 (in realtà 2007).

Indice dei luoghi

Abetone

centro p. 55
Serrabassa p. 57

Agliana

stazione p. 38
piazza Vittorio Emanuele p. 39

Barba

la strada p. 43
la strada p. 44

Bottegone

la strada p. 44

Cantagrillo

strada Nuova e Villa Costa Righini p. 46

Casalguidi

via Egidio Pollacci p. 46
entrata nel paese p. 47

Corbezzoli

galleria p. 13
stazione p. 49

Gavinana

Monumento a Francesco Ferrucci p. 55

La Collina

Hotel Collina p. 54

Molino del Pallone

galleria p. 12
stazione p. 20

Montagnana

panorama p. 56

Montale-Agliana

stazione ferroviaria p. 38

Olmi

la strada p. 42

Pavana (Sambuca Pistoiese)

imbocco alla galleria di Suviana p. 18

Pistoia

Porta Lucchese p. 24

Capostrada p. 25
esterno stazione p. 36

viale XX Settembre p. 36

Porta Fiorentina p. 37

cavalcavia di Porta Lucchese p. 37

stazione p. 74

Piteccio

panorama p. 35

ventilatore Saccardo pp. 18, 32, 50

stazione pp. 26, 32

Appalto Fronzoni p. 27

cartiera Giacomelli p. 13

viadotto ferroviario pp. 12, 51

Pontepetri

Grande Albergo Paradiso p. 28

Pracchia

piantina p. 52

panorama pp. 93, 96

piazza principale p. 21

ingresso al paese p. 27

sorgente Orticaia p. 28

viale della stazione p. 52

albergo e trattoria p. 53

Buffet della stazione p. 54

Prataccio

partenza dei forestieri p. 21

Quarrata

panorama pp. 39, 40, 45

via del Littorio p. 45

la chiesa p. 41

palazzo comunale p. 41

San Mommè

viadotto p. 12

testa Sud della Galleria dell'Appennino p. 13

galleria di Cataldera p. 15

Valle del Reno

una ghiacciaia p. 22

Vaioni

ristorante p. 20

stazione p. 48

Vignole

via IV Novembre pp. 42, 43

Finito di stampare nel mese di maggio 2008
presso Bandecchi & Vivaldi, Pontedera
per conto di Settegiorni Editore, Pistoia

Tutti i diritti riservati.

Vietata la riproduzione, anche parziale, di foto e testi.

L'Editore è a disposizione degli aventi diritto per eventuali fonti iconografiche non individuate.

