

Le strade ferrate toscane: orgoglio dell'ultimo granduca!

## **La linea Lucca-Pistoia**

di Bruna Rossi

In questo momento di crisi diffusa che viene a toccare anche la linea ferroviaria della Valdinievole, mi pare giusto ricordare quanto questa linea abbia significato nella storia della Toscana e dell'Unità italiana, rappresentando la prima strada ferrata d'Italia in grado di collegare due diversi stati. Di questa linea si ha notizia sin dal 1844-45:

*S. A. I. e R. il Granduca di Toscana con veneratissima Sovrana Risoluzione del 4 aprile prossimo passato (1845) si è pure degnato permettere di far gli studi per la costruzione d'una Strada a rotaje di ferro dal confine lucchese alla Città di Pistoia, traversando il territorio di Pescia e della valle della Nievole, ai signori: Pasquale Borghini, Carlo Minutoli Tegrini, Tommaso Giannini, cav. dr. Alessandro Carina, Felice francesconi, Giuseppe Vitali, cav. Priore Lorenzo Magnani, e cav. Niccolò Puccini.*

Il manifesto che annunciava la decisione di realizzare la Lucca-Pistoia, terminava con questa dichiarazione:

*Credono utile i Concessionari d'intrattenersi a discorrere della somma bontà dell'impresa, e dei vantaggi perciò grandissimi, che saranno per derivarne a coloro, che vi prenderan parte. Questi sono evidenti per chiunque conosca le condizioni geografiche, statistiche, industriali e commerciali delle provincie di Lucca, Pescia, e Pistoia, e degli esteri paesi, di cui si trovano a contatto; e si sappia come, dovendo essere aperta in breve la Via Leopolda della Porretta, che da Pistoia conduce a Bologna, la Strada Ferrata da Lucca a Pistoia debba completare la comunicazione la più breve ed agevole tra la Toscana, gli Stati pontifici e la Lombardia, tra i due mari, che si abbracciano la nostra bella penisola. E per coloro che mancano di queste cognizioni non possono supplire ed ispirare fiducia le magnifiche parole, solendone andare raccomandate per bocca dei Promotori anche le Imprese più arrischiate*

Il progetto di costruzione venne approvato definitivamente nella primavera del 1846 e i lavori partirono immediatamente,

consentendo la graduale apertura di tutti i tratti della linea, con le relative stazioni:

Lucca-Altopascio: 11 giugno 1848

Altopascio -Pescia 16 luglio 1848

Pescia-Montecatini: 26 luglio 1854

Montecatini- Pieve a Nievole: 25 giugno 1856

Pieve a Nievole- Pistoia: 6 giugno 1857

Le stazioni lungo la tratta Lucca- Pistoia erano (tra parentesi le date di apertura):

Lucca (29 settembre 1846)

Porcari (11 giugno 1848)

Altopascio (11 giugno 1848)

S.Salvatore (16 luglio 1848)

Pescia (16 luglio 1848)

Borgo a Buggiano (26 luglio 1854)

Montecatini (trovo riportato il 26 luglio 1854, anche se mi risulta invece il 1853. Forse la data si riferisce alla cerimonia di inaugurazione)

Pieve a Nievole (23 giugno 1845 ?)

Serravalle (6 giugno 1857)

Pistoia (12 luglio 1851)

(La stazione di Viareggio venne aggiunta alla linea solo il 15 aprile 1861).

Tre treni percorrevano ogni giorno la linea Lucca-Pistoia, al costo di 62 crazie in prima classe, 45 in seconda e 28 in terza classe.

Naturalmente la strada ferrata segnò anche una vera rivoluzione nei servizi postali, per i quali vennero creati singoli annulli per ogni stazione della tratta.

Come abbiamo visto, il tratto tra Pescia e Pistoia procedette più lentamente, rispetto agli altri segmenti della linea, a causa dei gravi problemi dovuti alla realizzazione della galleria del Serravalle, che fece anche lievitare i prezzi, e al fallimento della ditta che aveva l'appalto dei lavori. L'opera, con mille difficoltà andò comunque in porto grazie alla volontà del granduca e di generosi imprenditori locali, ma purtroppo si dovette abbandonare il progetto originario della doppia corsia in quel tratto, con tutti i problemi che tuttora persistono e che, nonostante le buone intenzioni, rimangono irrisolti.

Il nostro ultimo granduca, Leopoldo II, meglio conosciuto come *Canapone*, andava giustamente fiero dell'opera realizzata per quella Toscana che considerava la sua patria.

Vorrei in proposito riportare uno stralcio del mio libro *“Quel Tricolore di piume leggere”*, nel quale approfondisco alcuni aspetti dell'argomento, ricorrendo anche ad altri personaggi eccellenti:

“(…) Un altro avvenimento epocale testimoniato da Pellegrino Artusi è stato quello relativo alla creazione della strada ferrata, attraverso la quale si mettevano in comunicazione città e perfino stati diversi, migliorando notevolmente le condizioni dei viaggiatori e accorciando i tempi di percorrenza. Ricordando un faticoso spostamento giovanile compiuto in diligenza dalla Romagna a Roma, infatti, Artusi scriveva:

*“Benchè fosse il marzo inoltrato fummo sorpresi a Colfiorito da una gran neve che c'impedì di proseguire. Si dovette lasciar la diligenza in mezzo alla strada e andarci a rifugiare, per quasi un giorno e una notte, ad una locanda non troppo lontana aspettando che fosse fatta la traccia. A quei tempi i vetturini vi trasportavano dalla Romagna a Roma in sette giorni con la spesa di sette o otto scudi, vitto compreso, e la diligenza vi impiegava tre giorni e tre notti cambiando i cavalli ad ogni posta. Noi vecchi che possiamo fare i confronti dal modo di viaggiare d'allora a quello dei giorni nostri ci facciamo le meraviglie quando sentiamo lamentarsi che non si corre abbastanza a precipizio nelle strade ferrate.”*

Anche in Valdinievole fu un grosso evento la realizzazione della linea di strada ferrata denominata *Maria Antonia*, che collegava Firenze con Pistoia, Lucca e Pisa, andandosi ad aggiungere alla *Leopolda* che univa invece Firenze con Livorno, dando un notevole incremento alla mobilità e, perchè no, al turismo. Oltre ai diari di viaggio si moltiplicò la produzione di guide turistiche e lo stesso Carlo Lorenzini, in arte Collodi, pubblicò nel 1856 *Un Romanzo in vapore*, nel quale in forma di narrazione, descriveva, in chiave umoristica, itinerari, paesaggi, personaggi, aneddoti legati ai viaggi in treno a vapore, dispensando inoltre ai viaggiatori i suoi preziosi consigli per ridurre al minimo gli inevitabili disagi.

L'attuazione di una moderna viabilità fu uno dei principali meriti del granduca Leopoldo II, come ci testimonia Franz Pesendorfer nel libro *La Toscana dei Lorena*, edito da Sansoni nel 1987:

*Anche nelle opere viarie Leopoldo II proseguì la tradizione dei suoi predecessori, impegnatisi in passato, con grande dispendio di energia e di risorse, nella progettazione e nel miglioramento delle linee di comunicazione per l'interno e verso altri stati. Nel corso dei suoi trentacinque anni di governo il granduca costruì nuove strade per un percorso totale di circa tremila chilometri, in linea d'aria, tre volte la distanza Trento-Reggio Calabria. A torto viene dato in generale, a quest'impresa di Leopoldo II, un rilievo di gran lunga minore rispetto alla "bonifica della Maremma".*

*Alla stregua del nonno Pietro Leopoldo, anche l'ultimo dei granduchi di Casa Lorena si occupò durante tutta la vita di scienze naturali, mantenendosi fin dalla prima giovinezza al livello delle conoscenze della sua epoca. Quando, però, venne compiuto il passo decisivo che dall'individuazione e dalla conoscenza delle forze della natura conduceva alla loro applicazione pratica Leopoldo II fu assalito come da un fremito di timore di fronte alle imprevedibili conseguenze che tale "trasformazione" avrebbe potuto avere sulla vita sua e su quella dei "suoi" toscani. Leopoldo, e con lui numerosi suoi coetanei, vissero il boom della forza vapore in tutta la sua drammaticità,*

*così come una generazione futura avrebbe vissuto l'inizio dell'era atomica.*

*Nel 1824 Leopoldo II era succeduto al padre sul trono di Toscana, un anno dopo era entrato in funzione il primo tratto di linea ferroviaria al mondo. Vent'anni più tardi era possibile percorrere in treno la linea Livorno-Pisa. Alla fine del granducato lorenese la Toscana avrebbe disposto di una rete ferroviaria (quasi) completamente costruita. Lo stesso dicasi delle linee del telegrafo e dell'impiego della forza motrice del vapore per il traffico marittimo. Nel 1817, quando in Livorno fece il suo ingresso il primo piroscafo con la sua alta colonna di fumo, le autorità del porto credettero che a bordo fosse scoppiato un incendio. Appena due decenni più tardi, delle mille navi che annualmente facevano scalo a Livorno, cinquecento circa erano fatte funzionare a vapore, e i piroscafi costruiti nei cantieri della città portuale toscana si facevano valere su tutti i mari.*

Leopoldo II era giustamente orgoglioso dei progetti intrapresi e dei traguardi raggiunti, tanto che egli stesso, nelle sue memorie raccolte da Franz Pesendorfer nel libro *Il governo di famiglia in Toscana*, edito da Sansoni nel 1987, ci racconta come nel 1858 conducesse nei cantieri il figlio Ferdinando, allo scopo di fargli conoscere direttamente le difficoltà e l'imponenza delle opere in costruzione, indicandogli così quale compito l'avrebbe atteso una volta succedutogli alla guida del granducato.

I tempi e gli eventi, tuttavia, non dettero al giovane principe questa opportunità.

*Condussi il figlio poi nell'Appennino pistoiese perché conoscesse il grandioso, difficilissimo lavoro della strada internazionale da Bologna verso Livorno, opera sociale, una delle maggiori in Europa: l'unico, ma sempre difficile passo per cui sia possibile condurre strada ferrata dalla cresta dell'Appennino per la precipitosa discesa dalla parte di mezzogiorno in Toscana, richiese molti anni di studio. Vide il figlio il contrafforte di San Mommè, da forare e traforar poco dopo in senso inverso. Sorpassò il crine d' Appennino vicino a Pracchia, ove per il tunnel necessari tre pozzi per poter lavorare a riscontro, e*

*macchine a vapore si trasportavano in luoghi affatto inospitali, difficilissimi, per strade per ciò appositamente aperte. Vide i trafori incominciati, alcuni curvi: ed uno fra Colle e Piteccio, per impero di necessità fatto a foggia di serpe, con due opposte curve ricongiunte; cose non tentate ancora: tre viadotti immensi in costruzione a tre ordini di archi, dell'altezza di 50 metri, per varcare tre forre profondissime, tutti dentro lo spazio di poco più d'un miglio toscano, senza dei quali non era modo a scendere al piano.*

*Il concetto dell'opera, è merito d'ingegnere toscano, fu approvato da Manetti. La via supera un'altezza di metri 617 al disopra del livello del mare, e fra i molti trafori quello di Pracchia tocca metri 1753, e quello del Signorino metri 1063, senza numerare i molti trafori minori ed opere d'arte d'ogni maniera: una doppia gigantesca risvolta di strada ferrata intorno e dentro al monte nel breve spazio di poche miglia toscane.*

*Traversai col figlio il lungo traforo del monte di Serravalle, difficile cotanto per li scoscendimenti del malsicuro terreno, e venni a riposare alle terme di Montecatini. Lo stabilimento salutare, opera di Pietro Leopoldo, si adornava dei comodi alla vita che ora si desiderano; da lì condussi il figlio per Monsummano e Stabbia sul padule di Fucecchio, e gli mostrai quest'altra raccolta di acque nel mezzo della ubertosa valle della Nievole. Vide le amene, coltivate e salubri colline che si specchiano nel padule, ed a lui dissi come i granduchi Medici avevano fatto un "laco nuovo" per mezzo delle calle al ponte a Cappiano, ad animare i mulini ed estendere la pesca, e come Pietro Leopoldo, tolti i mulini, lo avea scolato a beneficio della provincia, e gli dissi come sarebbe il mezzo di risanare il ristagno che vi è tuttora se i due fossi -che or sono ricettacolo di acque torbe e chiare che sono il canale del Terzo e il canale nuovo, e confluiscono presso il ponte a Cappiano nell' emissario comune della Guisciana- si destinassero, dopo convenientemente scavati ed arginati, a fare ufficio di portatori di torbe, ed un solo canale di acque chiare si escavasse; il quale fondesse per lo mezzo il cosiddetto Aione e sottopassasse poi il canale del Terzo per introdursi nell'antifosso della Guisciana; e la*

*Guisciana si munisse di cataratta non al ponte a Cappiano, sibbene alla sua foce in Arno.*

*Così resterebbe libera la Guisciana dai rientri dell'Arno, conterrebbe molte acque scolanti in lei, si risparmierebbero gravi e continue spese di escavazione e, quello è più, è pericolo di frequenti rotte delli argini suoi ed il vasto inondamento di ben coltivato e grasso paese. Nella conca poi non profonda del padule si potrebbe liberamente colmare ed averla presto tutta coltivata, mentre ora i fiumi torbidi sono a carico, per loro piene, e quelle della Pescia e della Nievole sono rovinose. A Manetti non dispiaceva questo disegno, un'applicazione dei precetti di nostra arte pratica di governare le acque torbide e chiare, e lo studiava. Dissi al figlio che questo lavoro da lui poteva farsi, fornita Maremma ed altre imprese ora in via di compimento.*

Circa la realizzazione della linea ferroviaria, ricavo alcune notizie dal volume: *In treno a Firenze. Stazioni e strade ferrate nella Toscana di Leopoldo II*, curato da A. Bellinazzi e A. Giuntini ed edito a Firenze da Polistampa nel 1998:

*La "Lucchese" (Lucca-Pisa) fu la prima ferrovia dell'Italia preunitaria a congiungere due Stati sovrani diversi, benchè destinati l'anno successivo all'unione. Ciò fece sorgere alcuni problemi a proposito del servizio doganale da impiantare al confine, che comunque i due Stati organizzarono in modo agile, riducendo al minimo il disbrigo delle formalità. (...) Per chiudere il cerchio quindi non restava che il tratto fra Pistoia e Lucca, concesso, non senza polemiche scatenate dalla società della Leopolda, all'inizio dell'estate del 1845 allo stesso gruppo già impegnato sul Pisa-Lucca, allargato a personaggi di spicco pistoiesi e pesciatini, fra cui Niccolò Puccini e Lorenzo Magnani. Li accomunava un grande ottimismo, che si infrangerà contro il superamento della galleria di Serravalle, che farà registrare il ritardo più alto in assoluto delle linee ferroviarie costruite in epoca granducale. (...) Alla fine del 1847 il Lucca-Pescia veniva completato, ma fu a quel punto che si fecero strada difficoltà di ogni genere, dal ponte sulla Pescia, che scatenò l'aspra opposizione della popolazione, a*

*contestazioni ed ostruzionismi di ogni tipo, come quello avvenuto in seguito all'attraversamento dell'orto del Monastero di Santa Marta a Borgo a Buggiano, fino appunto alla costruzione della galleria sotto il Serravalle, che dette il colpo definitivo all'impresa. (...)*

*Ad aggravare notevolmente la situazione si aggiunse il fallimento doloso dei Fratelli Gandell, all'epoca fra i più famosi contractors ferroviari in circolazione, chiamati a realizzare il collegamento fra Pistoia e Pescia. La loro bancarotta rappresenta una delle pagine più nere della storia delle ferrovie toscane preunitarie.*

*Ci vollero dunque sei anni per raggiungere Montecatini, dopo di che lo scavo del tunnel bloccò completamente l'avanzamento della linea.(...) Ma i Gandell non furono gli unici a fallire; anche la società della Lucca-Pisa, stremata dai debiti che non riuscì mai a pagare, fu ridotta alla resa, creando grave imbarazzo anche presso il governo leopoldino, ormai deciso ad ultimare la ferrovia. Il granduca allora favorì un cambio della guardia in grado di offrire garanzie sufficienti ai fini del completamento del tratto rimasto monco; l'uomo incaricato di guidare la costruzione fu Michelangelo Bastogi, il cui impulso specialmente ai lavori della galleria fu decisivo. Il progetto adottato subì modificazioni in più punti (...). Così l'interminabile vicenda aveva la sua conclusione il 3 febbraio 1859. Il collegamento completo fra Firenze e Pisa per la Subappennina verrà attivato soltanto il 21 maggio, ma quello che contava era la fine dell'opera d'arte più impegnativa della prima fase della storia delle ferrovie toscane.*

La stazione di Bagni di Montecatini era stata inaugurata nel 1853, accelerando notevolmente lo sviluppo turistico della cittadina termale.

Alla vicina stazione di Pieve a Nievole una delegazione di patrioti venne ad accogliere, nel giugno del 1867, l'arrivo di Giuseppe Garibaldi, diretto alla grotta di Monsummano per le cure termali. Ma di questo tratterò più avanti.

Un altro viaggio in treno, sulla stessa linea, l'Eroe dei due mondi lo compì nel settembre dello stesso anno, ma questa



volta come prigioniero. Garibaldi, rientrato da Ginevra, dove aveva partecipato al Congresso europeo della Pace, stava tuttavia preparando l'invasione degli Stati della Chiesa: l'annessione di Roma al Regno d'Italia era ormai divenuto il suo obiettivo principale. Il Rattazzi aveva emanato una nota nella quale esprimeva la posizione del Governo, che invitava ufficialmente i garibaldini a non violare la frontiera romana. (...)”

**Tratto da:**

Bruna Rossi, *Quel Tricolore di piume leggere... Divagazioni sull'Unità d'Italia intorno alla Valdinievole...*, ed. Youcanprint, 2012 ,ISBN: 9788866188322,

<http://www.youcanprint.it/youcanprint-libreria/miscellanea/quel-tricolore-rossi.html#.UFuMnzEoTPk.facebook>

Non vorrei entrare nel merito delle motivazioni che hanno spinto oggi alla chiusura di alcune stazioni di antica storia, ma soprattutto di fondamentale importanza, per tanti pendolari, sia studenti che lavoratori, che si vedono ridurre sempre di più i servizi pubblici vitali; ma non posso che constatare tristemente la posizione diametralmente opposta tra due governi, dei quali l'ultimo si fregia, non sempre meritatamente, del titolo di democratico.