

PANORAMA

DELLA STRADA FERRATA

BOLOGNA - PISTOJA - FIRENZE

ATTRAVERSO GLI APPENNINI

CENNI INTORNO LA LINEA

La quistione di stabilire una Strada Ferrata attraverso gli Appennini presentossi e di somma difficoltà e di una speciale importanza, quando si trattò di mettere in comunicazione l'Italia superiore colla Toscana.

Come punto di partenza d'una tal linea, fu naturalmente scelta per la sua numerosa popolazione e per la sua ubicazione la città di Bologna: furono fatti degli studi sui differenti passaggi per le vallate che sboccano nelle vicinanze di questa città, e dai risultati che ne derivarono si dovette considerare la costruzione di una Ferrovia, qualunque fosse il passaggio scelto, come una delle più ardue imprese: Ed in fatto le vallate presentavansi o strette ed erte, od ove mostravansi più spaziose, offrivano quà e là de' terreni instabili ed assai pericolosi.

Tuttavia, gettando l'occhio su di una carta d'Italia, era difficile di non essere colpiti da ciò che una linea retta passando per Bologna e Pistoia si trovasse nel tempo stesso la via più corta per congiungere la Romagna a Firenze e Livorno ed il naturale prolungamento della strada che passando per Ferrara arriva a Venezia, in guisa che quest'ultima città trovavasi così collegata colla Toscana nel modo il più soddisfacente.



L'adozione di una tale linea implicava però la necessità di seguire la vallata del Reno, nella quale esisteva di già una Strada Provinciale ogni tanto ingombra e qualche volta interrotta o rimossa intieramente in conseguenza degli scorrimenti di terreni disgregati dall'acqua e discendenti dai fianchi della montagna in masse non di rado considerevoli. Coloro che battevano questa strada in epoca di pioggia, allora che le acque ammassate su certi punti nei torrenti secondari precipitavansi violentemente nel Reno, e che su di altri punti inbevevano terreni già corrosi, i quali parimenti non tardavano a mettersi in movimento, coloro negavano completamente la possibilità di stabilirsi in tai luoghi in maniera veramente solida. Adonta di ciò, la Società delle Ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale accettò nell'anno 1856 d'incaricarsi di questa linea; e ne continuò poi la costruzione indefessamente attraverso tutti gli avvenimenti politici che succedevansi e malgrado tutti i sinistri pronostici ed avvisi che si faceva a gara d'indirizzarle, perchè, i minuziosi ed accurati rilievi e studi fatti prima di fissarne il tracciato, i dati di ogni sorta somministrati dal passato e quelli possibilmente prevedibili nell'avvenire, l'avevano fatta convinta di poterla salvaguardare da tutti i pericoli che venivano segnalati.

Fa d'uopo d'altronde riconoscere che l'intera vallata del Reno non si presenta poi in tanto pericolose condizioni; e difatti oltre al riscontrarvisi forti roccie e massi perfettamente solidi che, prestandosi al traforo di gallerie, somministrano il mezzo di tenersi al coperto da ogni accidentalità, in alcuni punti il letto del Reno è di tale larghezza che si può, senza troppo restringerlo, stabilirvi il terrapieno della Ferrovia tenendosi distanti a sufficienza dalle due rive. A costo quindi dei sacrifici che comportano il perforamento delle gallerie e le costose opere murarie di difesa all'argine stradale situato nel Reno stesso, che se trovasi quasi asciutto in tempo di magra presenta poi, dopo forti piogge, improvviste piene toccanti cinque metri e più d'altezza: era certamente possibile di vincere queste difficoltà ed arrivare a tracciare una linea in condizioni complete di stabilità. La Società delle Ferrovie sottostette a questa necessità e non rindietreggiò dinanzi a sacrifici di ogni sorta per raggiungere lo scopo.

Altro genere di difficoltà esisteva nel versante toscano; dal crinale dell'Appennino sino a Pistoia, per i 550 metri di altezza da discendere, si aveva una lunghezza in linea retta notoriamente in-

sufficiente per le pendenze comunemente usate nelle Ferrovie; ma si adottò una forte pendenza su di un lungo tratto con curve risentite in guisa da poter ripiegare tre volte su se stesso il tracciato per ottenere lo sviluppo rigorosamente necessario.

Oltre a tali condizioni d'impianto chiamate a destare vivo interesse in chi s'occupa di ferrovie, la linea da Bologna a Pistoia per molti altri titoli raccomandasi anche al semplice passeggiere dal quale ha diritto di reclamare tutta l'attenzione al punto di vista pittoresco: nella vallata del Reno si può godere del maestoso contrasto delle verdeggianti vallate e degli ameni punti di vista, colle nude montagne che severamente s'innalzano e colle profonde gole selvaggie: nel discendere verso Pistoia, mentre lateralmente scorgonsi alture per così dire seminate di graziose ville, è impossibile di sottrarsi ad una viva emozione vedendo stendersi ai piedi la ridente pianura Toscana. Il panorama che si offre al pubblico è destinato a riprodurre sotto una forma pittoresca ed esatta la Strada Ferrata con tutte le opere d'arte, ed il paesaggio con tutte le naturali bellezze, presentando così un'insieme completo che la rapidità del viaggio impedisce di abbracciare a colpo d'occhio. (*)

Allontanandosi da Bologna si lascia dietro di se la linea che conduce a Ravenna ed Ancona e si percorre per qualche tempo la linea di Piacenza, dalla quale, al sortire della stazione, si stacca a destra la linea di Ferrara e Pontelagoscuro nella direzione di Venezia. Attraversansi le trincee delle fortificazioni, che armate come sono di cannoni e palafitte hanno fatto di Bologna un vasto campo trincerato guardiano del varco degli Appennini, poscia si varca il Reno su di un Ponte di 15 arcate di 20 metri di luce ciascuna, dopo di che si abbandona la linea di Piacenza e piegando a sinistra si entra nella stazione di Borgo Panigale. Gettando lo sguardo verso Bologna si scorge il profilo di tutta la città, le sue torri pendenti, le grandi navate delle sue principali chiese, poi il campanile della Certosa, e sulla vicina altura dominante tutto il sottoposto paesaggio, il santuario della Madonna di S. Luca col suo lunghissimo portico.

(*) A scanso d'ogni osservazione, si previene che le distanze fra le stazioni nel tratto da Bologna al Sasso s'allontanano dalla proporzione adottata per tutto il resto della linea, essendo state sensibilmente ridotte per non offrire quel tratto opere o particolari di molto rilievo.

L'adozione di una tale linea implicava però la necessità di seguire la vallata del Reno, nella quale esisteva di già una Strada Provinciale ogni tanto ingombra e qualche volta interrotta o rimossa intieramente in conseguenza degli scorrimenti di terreni disgregati dall'acqua e discendenti dai fianchi della montagna in masse non di rado considerevoli. Coloro che battevano questa strada in epoca di pioggia, allora che le acque ammassate su certi punti nei torrenti secondari precipitavansi violentemente nel Reno, e che su di altri punti inbevevano terreni già corrosi, i quali parimenti non tardavano a mettersi in movimento, coloro negavano completamente la possibilità di stabilirsi in tai luoghi in maniera veramente solida. Adonta di ciò, la Società delle Ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale accettò nell'anno 1856 d'incaricarsi di questa linea; e ne continuò poi la costruzione indefessamente attraverso tutti gli avvenimenti politici che succedevansi e malgrado tutti i sinistri pronostici ed avvisi che si faceva a gara d'indirizzarle, perchè, i minuziosi ed accurati rilievi e studi fatti prima di fissarne il tracciato, i dati di ogni sorta somministrati dal passato e quelli possibilmente prevedibili nell'avvenire, l'avevano fatta convinta di poterla salvaguardare da tutti i pericoli che venivano segnalati.

Fa d' uopo d' altronde riconoscere che l' intera vallata del Reno non si presenta poi in tanto pericolose condizioni; e difatti oltre al riscontrarvisi forti roccie e massi perfettamente solidi che, prestandosi al traforo di gallerie, somministrano il mezzo di tenersi al coperto da ogni accidentalità, in alcuni punti il letto del Reno è di tale larghezza che si può, senza troppo restringerlo, stabilirvi il terrapieno della Ferrovia tenendosi distanti a sufficienza dalle due rive. A costo quindi dei sacrifici che comportano il perforamento delle gallerie e le costose opere murarie di difesa all'argine stradale situato nel Reno stesso, che se trovasi quasi asciutto in tempo di magra presenta poi, dopo forti piogge, improvvisate piene toccanti cinque metri e più d'altezza: era certamente possibile di vincere queste difficoltà ed arrivare a tracciare una linea in condizioni complete di stabilità. La Società delle Ferrovie sottostette a questa necessità e non rindietreggiò dinanzi a sacrifici di ogni sorta per raggiungere lo scopo.

Altro genere di difficoltà esisteva nel versante toscano; dal crinale dell'Appennino sino a Pistoia, per i 550 metri di altezza da discendere, si aveva una lunghezza in linea retta notoriamente in-

sufficiente per le pendenze comunemente usate nelle Ferrovie; ma si adottò una forte pendenza su di un lungo tratto con curve risentite in guisa da poter ripiegare tre volte su se stesso il tracciato per ottenere lo sviluppo rigorosamente necessario.

Oltre a tali condizioni d'impianto chiamate a destare vivo interesse in chi s'occupa di ferrovie, la linea da Bologna a Pistoia per molti altri titoli raccomandasi anche al semplice passeggiere dal quale ha diritto di reclamare tutta l'attenzione al punto di vista pittoresco: nella vallata del Reno si può godere del maestoso contrasto delle verdeggianti vallate e degli ameni punti di vista, colle nude montagne che severamente s'innalzano e colle profonde gole selvaggie: nel discendere verso Pistoia, mentre lateralmente scorgonsi alture per così dire seminate di graziose ville, è impossibile di sottrarsi ad una viva emozione vedendo stendersi ai piedi la ridente pianura Toscana. Il panorama che si offre al pubblico è destinato a riprodurre sotto una forma pittoresca ed esatta la Strada Ferrata con tutte le opere d'arte, ed il paesaggio con tutte le naturali bellezze, presentando così un'insieme completo che la rapidità del viaggio impedisce di abbracciare a colpo d'occhio. (*)

Allontanandosi da Bologna si lascia dietro di se la linea che conduce a Ravenna ed Ancona e si percorre per qualche tempo la linea di Piacenza, dalla quale, al sortire della stazione, si stacca a destra la linea di Ferrara e Pontelagoscuro nella direzione di Venezia. Attraversansi le trincee delle fortificazioni, che armate come sono di cannoni e palafitte hanno fatto di Bologna un vasto campo trincerato guardiano del varco degli Appennini, poscia si varca il Reno su di un Ponte di 15 arcate di 20 metri di luce ciascuna, dopo di che si abbandona la linea di Piacenza e piegando a sinistra si entra nella stazione di Borgo Panigale. Gettando lo sguardo verso Bologna si scorge il profilo di tutta la città, le sue torri pendenti, le grandi navate delle sue principali chiese, poi il campanile della Certosa, e sulla vicina altura dominante tutto il sottoposto paesaggio, il santuario della Madonna di S. Luca col suo lunghissimo portico.

(*) A scanso d'ogni osservazione, si previene che le distanze fra le stazioni nel tratto da Bologna al Sasso s'allontanano dalla proporzione adottata per tutto il resto della linea, essendo state sensibilmente ridotte per non offrire quel tratto opere o particolari di molto rilievo.

Al di là della stazione di Borgo Panigale la strada continua ad appoggiare a sinistra per avvicinarsi al Reno, lo che permette di vedere le colline della riva opposta a piedi delle quali sorge l'opificio di filatura da canepa detto della Canonica. Per arrivare alla stazione di Casalecchio la linea si ripiega allo scopo di tenersi sotto il fuoco di un'opera fortificata che serve di testa al vicino ponte sul Reno. — Al disopra, e coronanti le alture che circondano il santuario di S. Luca, possono rimarcarsi gli scarpate e le bocche dei cannoni dei forti che dominano la sottostante pianura. In faccia alla stazione, ed al disotto della villa Sampieri le acque del Reno son trattenute, per formare un canale, da una chiusa, opera idraulica molto antica ed interessante.

Oltre Casalecchio, le acque derivate dal Reno, presso il quale la linea si mantiene, mettono in moto alcune pile da riso. All'estremità poi di un viale fiancheggiato da pioppi ed in un basso fondo, scorgonsi a sinistra i merli del castello dei Rossi ora del Conte Marsili, mentre a destra vedesi il palazzo Ghisilieri collocato sovra leggiadro colle che porta il nome di « colle ameno ». Il viaggiatore si trova qui nel centro di un paese nominato Pontecchio ove tengonsi annualmente importanti fiere. La destra riva del fiume è in questo luogo elevata, scoscesa e corrosa dalle acque, mentre l'opposta, ove trovasi la Ferrovia, ci presenta in assai lunga estensione un fertile paese animato da molte abitazioni. Quindi ci avviciniamo al Reno e tenendoci sul fianco della sua riva, più basso della gran spianata della vallata, arriviamo alla stazione del Sasso.

Gettiamo gli sguardi alla nostra destra per esaminare questo masso roccioso e gigantesco con tanta giustezza chiamato il Sasso, che inalzasi a guisa di promontorio e che ha dato il suo nome a tutto il circostante paese. Mentre da una parte la vista si arresta su de'suoi fianchi a picco, dall'altra al contrario non tarda, allontanandosi dalla stazione, di spaziare sulla importante vallata del torrente Setta che attinge la sua origine alla sommità stessa dell'Appennino. — La Strada Provinciale gira intorno al Sasso o mediante tagli che vi sono stati praticati o mediante alti muri che la sostengono; La Ferrovia collocata al disotto, 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 che ora si possono facilmente far discendere dalle cave situate superiormente nell'Appennino, con treni rimorchiatati da macchine. Questa speciale ubicazione intorno al Sasso permette di esaminarne la configurazione e rimarcare la quantità di abituri incavati nel suo seno e che sono la perenne dimora delle numerose famiglie di taglia pietre che commerciano con Bologna il pietrame del monte stesso.

Tutto ciò che osserviamo vicino a noi, quello che vediamo da lontano ci fa presentire che entriamo nella parte montuosa e veramente interessante della linea, ove simili difficoltà si presenteranno in più larga scala, ed ove il passaggio ci riserva le varietà e gl'improvvisi cambiamenti che incontransi nel mezzo delle montagne.

Eccoci ormai in faccia al Reno il quale, facendo in questo punto un forte gomito, ha obbligato alla costruzione di due ponti per varcarlo, il primo, composto di cinque archi ellittici in isbieco di metri 16. 65, è seguito da una grande trincea attraverso un alto contraforte, il secondo, di quattro archi di metri 15 di luce ciascuno, trovasi rimpetto a Panico, piccolo paese ma pittoresco per la sua amena posizione alla sommità di un colle. La Ferrovia si dirige quindi in faccia di un'elevazione di terreno che traversa col primo dei 46 sotterranei che è stato forza scavare per arrivare sino a Pistoia. Sortendo da questo sotterraneo lungo 120^m si entra nella stazione di Marzabotto situata in una specie di piccola pianura. In uno dei poggi che la circondano sorge il palazzo di villa del signor Giuseppe Aria, nel quale egli ha raccolti molti e pregiati prodotti dell'arte etrusca, in plastica, in bronzo, ed anche in oro. Vi sono notevoli moltissime statuette o idoli, una gamba votiva di squisita bellezza, parecchi avanzi architettonici e più altre cose. Nel salire al suddetto palazzo e sul luogo detto Misano, si attraversa una vasta necropoli etrusca, fatta in parte scavare dal signor Aria, e dalla quale furono tratti tutti gli oggetti sopraindicati. I monumenti sepolcrali più cospicui ridonati alla luce sono presso il palazzo e l'un d'essi è forse il più interessante nell'Italia superiore.

A poca distanza di questa stazione la strada volge a destra, entra in un secondo sotterraneo lungo metri 254 e nel sortire trovasi bruscamente nel letto stesso del Reno di cui forma la riva sinistra in modo, per così dire, continuato per quasi 4 chilometri, non allontanandosene che per varcare il torrente Venola su di un ponte in ferro di due campate di 20^m ciascuna. Lungo questo tratto, là ove trovasi esposto alle acque del Reno, noi troviamo le opere di difesa che già rimarcammo al Sasso. Arrivasi quindi ad una piccola trincerata situata al disotto della strada provinciale, che ben presto potremo scorgere sulla nostra destra da una parte, lambita dal Reno e dall'altra addossata a quei terreni franosi che ricevono nel paese il nome di lavine e che era giuocoforza evitare. Qui arrivasi di fatto all'origine di una parte della linea che ha richiesto i maggiori studi. Sino a Vergato il suolo presenta delle parti mobili alternate da masse completamente stabili di scisto e di macigno che vediamo inalzarsi innanzi noi in creste addentellate: per allontanarsi dalle une e mettersi sulle altre fu necessario, su di una lunghezza di 6 chilometri, fondare sei ponti sul Reno, forare tre gallerie di una lunghezza complessiva di metri 650, delle quali una nello scisto, e due nel macigno, finalmente proteggere la strada dagli attacchi del fiume col mezzo di muri del complessivo sviluppo di un chilometro.

Vergato è una sottoprefettura di 700 abitanti circa. Essa fu a partire dal 15° secolo la residenza dei Signori o Capitani della montagna i cui stemmi veggonsi scolpiti sui muri esterni del già loro palazzo ora occupato dal Comune.

Si sorte dalla stazione passando il Vergatello su di un ponte in ferro di due campate di 25 metri ciascuna, per trovarsi in seguito nel mezzo del letto di Reno, del quale si è potuto utilizzare la larghezza, al certo smisurata pel volume dalle acque alle quali dà sfogo, evitando così le due rive dalla cui natura non v'era da fidarsi. — A destra s' eleva il monte Cavalloro ed a sinistra la mole imponente del monte Ovolo, uno dei punti culminanti di tutta la vallata da cui si domina sin le colline circondanti Bologna. Ben presto il letto del Reno si restringe e ci obbliga, per evitare di nuovo terreni mobili, a passare sull'opposta riva mediante un ponte di uno sbieco fortissimo con impalcatura di ferro, di tre

campate presentanti una luce totale di 102 metri, oltre il quale ci ritroviamo di nuovo nel fiume: è qui che a sinistra i decomposti, incolti terreni, sconvolti dalle successive lavine ci si offrono allo sguardo in tutta la loro pienezza, è qui che ci è dato di crearci una giusta idea dei terreni lavinosi ad evitare i quali fu forza incorrere in opere di tanta mole. Percorso breve tratto, s'attraversa di nuovo il Reno con un ponte sbieco di cinque archi di metri 13 ciascuno, in prolungamento del quale trovasi la galleria di Riola, opera importante e risultato finale dei molti studi fatti per evitare le lavine che in alcuni ponti rivestono, per così dire, il solido nucleo nel quale fu aperta. È lunga 1382 metri perforata nello scisto argilloso, e completamente rivestita in muratura; tiensi pressochè tutta ad 80 metri circa dalla sommità della montagna ed è stata eseguita col sussidio di due pozzi. Al suo sbocco è posto la stazione di Riola, dalla quale vedesi a sinistra, su di una eminenza dominante il Reno e la Limentra, elevarsi un castello, or ora ricostrutto dal Conte Mattei, che, e per le sue acuminate molteplici torricelle e per la posizione per sè stessa assai pittoresca, riesce d'un'effetto quale non potrebbe desiderarsi migliore.

Lasciata la stazione di Riola, la Ferrovia si rimette di nuovo lungo il Reno, che poi attraversa con un ponte in isbieco di due campate di 40 metri ciascuna, per entrare in seguito nella galleria di Casale. Qui siamo arrivati al punto ove il tracciato ha presentato le più grandi difficoltà: bisognava infatti evitare continuamente la sinistra riva del Reno ove eransi prodotti dei movimenti di terreno su di una considerevole estensione che avevano rialzato il letto del fiume di parecchi metri, e sulla riva opposta trovavasi una montagna formata di scisto argilloso o galestro la cui massa o nucleo era intatta e solida ma alla cui superficie trovavansi parti disgregate dall'acque e suscettibili di essere messe in movimento in seguito a forti piogge. Si risolse allora d'appigliarsi ad un partito radicale stabilendosi in sotterraneo nei fianchi della destra riva, per tutto il tratto giudicato pericoloso per le grandi lavine e ad una profondità dal suolo tale, da non aver nulla a temere pei movimenti e scossoni superficiali. Per tal cosa, fu fissata la lunghezza del tunnel di Metri 2620, che corrisponde ad una grossezza della roccia al disopra della volta di uno centinaio di metri. Cinque pozzi, dei quali il più profondo è di 110 metri, hanno servito a traforarlo; non vi

si trovò d'altronde infiltrazione d'acqua alcuna, ma un terreno sano, suscettibile però di gonfiarsi all'aria assai rapidamente, il che rese necessario la costruzione di un rivestimento assai robusto in muratura. La linea prosegue poscia al piede della collina e lungo il Reno, passa dirimpetto alla vallata della setta e giunge per ultimo a Porretta, il cui nome si propagherà vieppiù colla facilità delle comunicazioni, avendole già a quest'ora le sorgenti solfuree conosciute da tempo immemorabile, procurato da'suoi frequentatori il soprannome del **Baréges de l'Italie**.

Sin qui il declivio massimo è stato di 12 millimetri per metro con curve dai 400 ai 350 metri di raggio, il che dà il vantaggio di potere servirsi di quelle macchine che si adoperano nella pianura e di poter percorrere in condizioni, per così dire, ordinarie, i primi 55 chilometri al di là del bivio di Piacenza, innalzandosi intanto a 353 metri al disopra del livello del mare; ma nei 40 chilometri che rimangono per giungere a Pistoia, ci troviamo in condizioni speciali, ed il tracciato presenterà delle curve di metri 300 con inclinazioni sino a 25 millimetri, sia per arrivare alla stazione di Pracchia, che è la più elevata, sia per discendere poscia sino a Pistoia: che anzi di più, lo stesso versante toscano presenterà delle tortuosità le più pronunciate, ed un declivio di 25 millimetri sopra una lunghezza di 21 chilometri, salvo una piccolissima interruzione necessitata dall'impianto di una stazione. Tali condizioni sono sinora senza esempio nella costruzione delle Ferrovie, cosicchè, riducendo pure il peso dei treni, si comprenderà che diviene necessario d'adoprarne delle macchine d'un modello speciale, potenti e flessibili nel tempo stesso, le ingegnose disposizioni delle quali sono dovute all'egregio ingegnere meccanico signor Beugnot.

Sortendo dalla stazione di Porretta si varca il Reno trovandosi in faccia ed a fianco una montagna tutta formata di macigno, convertita in cava inesauribile per levarne i massi destinati alle scogliere che difendono la Strada Ferrata lungo il fiume. Si traversa questa massa di roccia mediante un sotterraneo, e costeggiando la Strada Provinciale si arriva tosto al ponte della Venturina, già confine degli ex Stati Toscano e Pontificio. Il paesaggio prende in questo punto un'estensione alla quale non siamo più abituati, in causa della confluenza del Reno e della Limentra di cui si scorge la vallata

molto protratta; poi la Ferrovia fa un circuito, traversa la Strada per mezzo di un piccolo sotterraneo; e, quasi per fare un contrasto agli orizzonti che in quel punto abbiamo abbondanti, ci porta in una gola selvaggia, racchiusa entro dirupi elevatisi a perdita d'occhio, nella quale il Reno sembra spianarsi con difficoltà un passaggio nel mezzo dei contrafforti che s'incestrano gli uni cogli altri, come i denti di due gigantesche mascelle: noi abbandoniamo qui i terreni mobili per trovarci in mezzo a macigno ed a scisto durissimi che presentano difficoltà altre da quelle superate sino ad ora: i manufatti sono accumulati di seguito gli uni agli altri e sopra una estensione di 4 chilometri dovremo passare nove sotterranei, due ponti sul Reno ed un viadotto per arrivare alla fermata del Molino del Ballone. In quel posto 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. Oltrepasati due sotterranei perforati precisamente sotto il villaggio di Biagioni, la vallata torna a restringersi per dar luogo a nuovi sotterranei, ponti e viadotti, poi l'orizzonte s'allarga a poco a poco, si scopre a diritta un villaggio sul fianco della Montagna e si arriva in una sorte di circo naturale, che non può non essersi meravigliati d'incontrare in mezzo a questa confusione di montagne e che è stato utilizzato per stabilirvi la stazione di Pracchia.

Eccoci al punto culminante della linea, a 617^m 48 al disopra del livello del mare, e per arrivarvi abbiamo dovuto traversare il Reno 19 volte, e passare per 23 sotterranei aventi assieme una lunghezza di quasi otto chilometri (7.916^m).

Non appena esciti dalla stazione di Pracchia, ove incomincia la lunga discesa di chilometri 21 più sopra accennata, entrali nel sotterraneo perforato sotto la vetta dell'Appennino in terreni alternativamente di scisto e di macigno durissimo che, in causa delle copiosissime acque circolanti nelle loro fessure, hanno presentato le maggiori difficoltà, vinte solo da speciali congegni e da rilevanti dispendii, ai quali è dovuto se fu breve il ritardo riscontratosi nel suo compimento. È il più lungo di tutti, giacchè tocca i 2725 metri, d'un solo declivio verso Pistoia, e completamente rivestito in muratura: fu aperto coll'aiuto di tre pozzi dei quali il più profondo raggiunge i 224 metri. All'uscita di questo sotterraneo, avvi un

viadotto traversante la bella vallata dell'Ombrone, dall'alto del quale scorgesi a poco distanza e sotto di sè la stazione di Piteccio dove però non s'arriva che dopo aver percorsi ben 12 Chilometri. Cinque sotterranei sono successivamente perforati sui dirupi della stessa vallata, poi, mediante il sotterraneo del Signorino lungo 1063 metri, si passa nel Val di Brana che offre la più bella prospettiva che presenti la linea; poichè 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. La Ferrovia si ripiega completamente su di sè stessa, ritrova di nuovo la vallata dell'Ombrone e, correndo in direzione affatto opposta alla prima, traversa la montagna mediante una serie novella di sotterranei negli intervalli dei quali scorgiamo la vallata ed i grandi viadotti situati al disotto di noi e sullo stesso versante che percorriamo. Si entra in seguito nel sotterraneo più che mezzo circolare di Piteccio, lungo 1753 metri, che, colle sue sinuosità, fa fare voltafaccia e conduce alla Stazione di Piteccio, posta e sostenuta mediante muri su di un fianco escarpato della montagna a 30 metri sul torrente Ombrone che le scorre ai piedi.

Per mezzo di una lunghezza un poco minore di 14 chilometri, siamo discesi 325^m; ma la linea ha dovuto ripiegarsi due volte su di sè stessa e traversare 19 sotterranei e 2 viadotti; ci resta ancora da discendere 230^m per arrivare a Pistoia; quattro sotterranei solamente sono necessari; ma 4 viadotti d'una cinquantina di metri d'altezza per tre di essi, delle trincere importanti, dei riporti considerevoli, con dei manufatti in condizioni inusitate, indicano sufficientemente, che tutti i generi di difficoltà sono rappresentati in una tal linea.

Passiamo innanzi alla villa Colonna che da un promontorio domina la vallata, poscia sortendo dalla galleria di Ponzano, scorgiamo su di un'altura la torre detta di Catilina, eretta da Nicolo Puccini a memoria della battaglia che su questi monti, contro i soldati d'Antonio, da quel romano fu sostenuta. Vogliono alcuni che avvenisse in tal sito e per avervi ritrovate armi romane e pel nome di Sanguinaria dato alla fossa che l'attraversa. Non lungi dalla Brana traversiamo l'ultimo sotterraneo, indi la tanto amena e cele-

brata villa Puccini nella quale ci è dato scorgere le più pittoresche fabbriche e gli avanzi simulati di templi antichi; finalmente, dopo aver passata la Strada Regia di Modena, noi rientriamo in pianura per tosto raggiungere la stazione di Pistoia, punto estremo della Rete Ferroviaria della Lombardia e dell'Italia Centrale.

Colà arrivati, troviamo la Strada Ferrata Toscana che da un lato, passando per Lucca e Pisa, ci condurrà alla Spezia e Livorno; mentre dall'altro, dirigendoci verso Prato, non tarderà a farci scorgere sull'orizzonte il Duomo di Brunelleschi, la torre del Palazzo Vecchio, in una parola, la città di Firenze.

Tanti lavori che ci hanno condotti da Bologna a Pistoia sono fatti certamente per eccitare l'interesse e l'ammirazione, anche in un paese come l'Italia che possiede tanti avanzi di cospicui monumenti; riconosciamo però che avvi una cosa ancora più degna d'elogio, e questa sono gli uomini che, dopo avere riconosciute le difficoltà d'un'opera simile, non hanno temuto di assumerne la responsabilità e, mediante la loro energia ed i loro talenti, ne hanno assicurato il successo.

L.

460098

