

# Firenze e il Treno

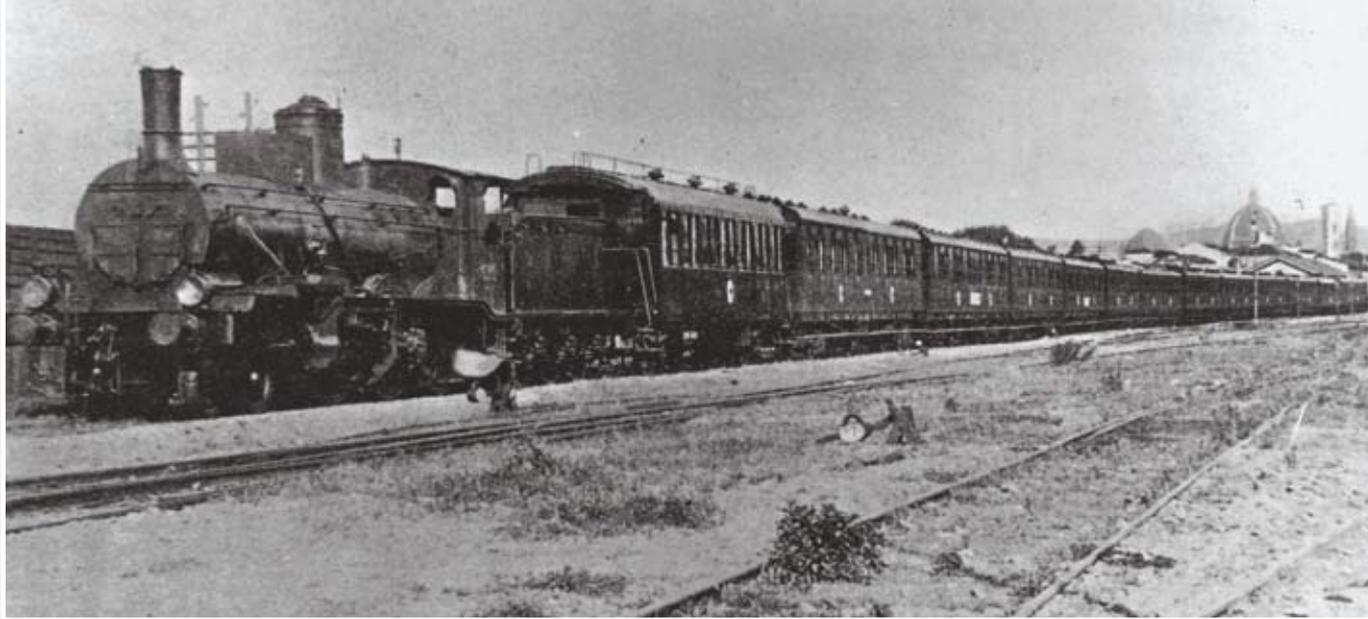
A cura di:  
Neri Baldi  
Giulio M. Manetti



Comune di Firenze  
Assessorato Attività Produttive e  
Politiche per il Turismo



Associazione  
Toscana  
Treni  
Storici



Copertina: Treno speciale per Pistoia in partenza da Firenze S.M.N., 2008  
(foto N. Baldi);

qui sopra: Treno della Croce Rossa in sosta a Firenze P.P., 1915 (coll. L. Carnesecchi);

pag 22: Treno viaggiatori diretto verso Prato, nei pressi di Rifredi, fine '800  
(coll. L. Carnesecchi);

pag. 23: Prospetto del fabbricato viaggiatori della vecchia stazione Leopolda  
(Archivio Storico Comune di Firenze, Fondo disegni 359/8);

retro copertina: Cartolina postale, anni '10 (coll. M. Cappini).

*Ideazione, redazione, impaginazione e testi:*

Neri Baldi – Associazione Toscana Treni Storici-Italvapore  
Giulio Manetti – Comune di Firenze – Direzione Sviluppo Economico  
P.O. Promozione Accoglienza Turistica

*Organizzazione editoriale e realizzazione:*

Comune di Firenze – Direzione Sviluppo Economico  
Servizio Strategie di Sviluppo, Promozione Economica e Turistica

*Le foto della pubblicazione sono state messe a disposizione da ATTS - Italvapore.  
Gli autori e/o collezionisti sono citati in didascalia.*

*Un romanzo in vapore di Collodi è pubblicato da Aliberti, Reggio Emilia*

*Musi Neri di Neri Baldi è pubblicato da Pegaso, Firenze*

*Stampa: Pegaso snc, via P. Colletta 28r, Firenze  
prima edizione ottobre 2008*

© Tutti i diritti di foto e testi riservati come per legge.

## Treni storici e turismo ferroviario

**L**e ferrovie sono sempre state connesse con il turismo: si può forse affermare che l'esistenza del treno è stata determinante per rendere il turismo un fenomeno di massa a partire dalla seconda metà dell'800 fino a tutto il secondo dopoguerra. Il boom economico degli anni '60, la diffusione dell'auto e la ricerca di mete turistiche sempre più esotiche e lontane hanno tolto al treno il primato come vettore turistico. Si assiste oggi, invece, ad un fenomeno inverso: il mondo divenuto frenetico invita alla ricerca di mete vicine, all'insegna del *relax*. Sulla falsariga di ciò che è già successo in altri paesi europei si stanno riscoprendo, così, le vecchie linee ferroviarie *regionali* – quelle che collegano paesi e città *minori* e che forse troppo precipitosamente sono state qualificate *rami secchi* –, come strumento ottimale per la riscoperta *a bassa velocità* del territorio. I treni *d'epoca* come i vecchi impianti ferroviari – testimonianze della storia degli ultimi due secoli e, come tali, *patrimonio culturale da tutelare* – sono così diventati anche oggetto di interesse per un *turismo di qualità* che unisce all'interesse per le *città d'arte* anche la voglia di scoprire angoli di paesaggio che soltanto le antiche linee ferrate consentono di godere nella maniera migliore. È per rispondere a questo interesse, che accomuna cittadini e turisti, che abbiamo realizzato questa pubblicazione in un momento in cui il trasporto su rotaia ritorna ad essere di attualità – sia per il collegamento di lunga percorrenza, sia per quello regionale e metropolitano – e Firenze, ancora una volta, non intende rimanere indietro.

Silvano Gori  
Assessore Attività Produttive e Politiche per il Turismo





Treni popolari in partenza dalla vecchia stazione di Firenze S.M.N., fine anni '20 (coll. L. Carneseccchi)

## Firenze capitale del Granducato e le sue strade ferrate

Quando, negli anni 30 dell'800, Leopoldo II di Lorena, Granduca di Toscana, promosse la costruzione delle prime strade ferrate certo non immaginava che, proprio le ferrovie, avrebbero contribuito, di lì a poco, a fargli perdere il trono. Il treno accorciava le distanze, facilitava il trasporto delle merci e alimentava la convinzione che il *Progresso* richiedesse l'abbattimento dei vecchi confini e imponesse di agire su *orizzonti più vasti* anche alla classe dirigente toscana, fino allora impegnata a migliorare i sistemi agricoli e le condizioni di vita dei contadini per rendere maggiormente produttivi i propri possedimenti. Le ferrovie furono il nuovo ambito su cui convogliare i capitali e Firenze, la tranquilla capitale del Granducato, diventò, di lì a pochi anni, uno dei centri degli investimenti in campo ferroviario della nuova Italia unita sotto lo scettro di casa Savoia. A Firenze ebbe sede la Compagnia delle *strade ferrate meridionali*, costituita dal toscano Bastogi, con capitale tutto (o quasi) italiano, per sviluppare la rete ferroviaria della penisola e unirla con quella, già esistente, della Toscana e della valle Padana. Da quella società nacque, alla fine del secolo, la Rete Adriatica che gestiva i più importanti collegamenti del Regno e che aveva a Firenze il suo centro di progettazione materiali. In quell'ufficio, dopo la costituzione delle Ferrovie dello Stato nel 1905, saranno progettate tutte le locomotive, i vagoni, i carri e le numerose soluzioni innovative destinate a rendere celebre nel mondo l'ingegneria ferroviaria italiana (Qui era la testa pensante e sparse per tutta l'Italia, da Milano, a Genova, a Napoli e anche all'estero, le fabbriche di produzione): un ruolo di laboratorio progettuale in perfetta sintonia con la tradizione 'sperimentale' che caratterizza storicamente Firenze.

## La Leopolda e la Centrale toscana

La prima strada ferrata toscana fu realizzata nel decennio fra il 1838 e il 1848 per collegare la capitale del Granducato con Pisa e il porto di Livorno. Pensata in funzione del trasporto di merci e persone e come vettore di sviluppo economico, la ferrovia, cui fu dato il nome di *Leopolda* in omaggio al sovrano, attraversava la valle dell'Arno a ovest di Firenze in un territorio in cui le colline fanno da sfondo ad una vasta zona pianeggiante costellata di paesi e cittadine



(Empoli, San Miniato, Pontedera) tutte ricche di interessanti testimonianze artistiche e storiche pur all'interno di in un'area che appare, oggi, fortemente connotata dallo sviluppo manifatturiero (è fra le aree maggiormente produttive della Toscana). Nell'ottobre 1849 i binari della *Centrale Toscana*, provenienti da Siena attraverso un suggestivo paesaggio collinare, raggiungevano Empoli e si allacciavano a quelli della *Leopolda* per compiere l'ultimo tratto fino a Firenze. A Firenze la linea aveva inizio e fine nella grande stazione monumentale (anch'essa chiamata *Leopolda*) aperta nel giugno 1848 nei pressi della Porta al Prato, immediatamente fuori dalle vecchie mura cittadine, allora ancora in piedi ma destinate, nella seconda metà del secolo, a scomparire per lasciar il posto ai nuovi *Boulevard* in stile parigino pensati per adeguare la città al ruolo di capitale – sebbene provvisoria – del nuovo Regno d'Italia (un ruolo che si esaurì nel quinquennio fra il 1865 e il 1870, anno dell'annessione di Roma). Quando, nel 1860, si decise di concentrare in una unica stazione il traffico in arrivo e in partenza da Firenze, fu scelto di prolungare i binari dalla *Leopolda* (divenuta “*Porta al Prato*” dopo l'unificazione nazionale) fino alla stazione della ferrovia *Maria Antonia*, che correva sempre verso ovest ma più a nord in direzione di Prato e Pistoia.

### *La Maria Antonia, la Porrettana e la Ferrovia per Arezzo*

Nel febbraio del 1848 fu inaugurata la stazione da cui aveva inizio la seconda strada ferrata toscana che collegava Firenze con le vicine città di Prato, Pistoia e – attraversata la Val di Nievole – con Lucca e il mare. La ferrovia fu battezzata *Maria Antonia*, in onore della Granduchessa e la stazione, costruita all'interno delle mura cittadine nei pressi dell'antica basilica domenicana di Santa Maria Novella, prese lo stesso nome. L'edificio si presentava meno monumentale di quello della *Leopolda*, forse perché, in un primo momento, il collegamento con Prato e Pistoia e il suo proseguimento verso Pisa attraverso il territorio lucchese appariva meno importante di quello, diretto, con il porto di Livorno. Quando però si concretizzò la possibilità di realizzare la ferrovia transappenninica (cui era fortemente interessata l'Austria per il collegamento fra il Lombardo Veneto e Livorno via Lucca-Pisa) sia la stazione, sia la strada ferrata assunsero un'importanza strategica che si accentuò dopo che fu conseguita – fra il 1859 e il 1860 – l'unità nazionale e furono iniziati i lavori per la costruzione della linea che da Pistoia, superando arditi dislivelli e



inoltrandosi in lunghe gallerie, si arrampicava sull'Appennino per raggiungere la valle del Reno e, passando da Porretta, scendeva a Bologna. Il collegamento nord-sud e l'allacciamento delle ferrovie toscane a quelle del nord Italia era diventato ormai prioritario e la stazione a cui avrebbe fatto capo la nuova ferrovia transappenninica era destinata a diventare la più importante della città. Per questo fu fatta attestare alla *Maria Antonia*, ribattezzata *Santa Maria Novella*, anche la linea, ex *Leopolda*, proveniente da Pisa e Livorno e sulla stazione - divenuta la stazione centrale della città - fu concentrato tutto il traffico *da e per* Firenze; anche quello che, dal 1862, attraverso il Valdarno Superiore raggiungeva Arezzo e proseguiva verso il confine con lo Stato Pontificio. Completamente ricostruita negli anni '30 del '900 in concomitanza con l'apertura della linea direttissima transappenninica Bologna-Firenze (1935), l'attuale stazione costituisce una fondamentale testimonianza dell'architettura italiana del '900.

## *La Faentina*

Inaugurata nell'aprile del 1893 come seconda ferrovia transappenninica, la ferrovia *Faentina* è la quarta linea che si attesta a Firenze e collega la città con la Romagna e, quindi, via Firenze - come era nelle intenzioni dei progettisti - i due mari, Adriatico e Tirreno. Fortemente danneggiata durante l'ultimo conflitto mondiale e rimasta per decenni inattiva, è stata recentemente ricostruita e rimessa in esercizio per accelerare il collegamento, anche di interesse metropolitano, fra la verde vallata pedemontana del Mugello, a nord di Firenze, e la città. Le sue caratteristiche ne fanno, però, una ferrovia con particolare vocazione turistica, non solo per le testimonianze artistiche e il legame storico con la città del territorio attraversato (dal Mugello trae origine la famiglia de' Medici), ma anche per la vicinanza con Firenze e la presenza, nella valle, di nuove strutture ricettive legate all'espandersi di un turismo che, sempre più, preferisce alternare la visita alle città d'arte con una vacanza all'insegna del riposo, della scoperta dei 'centri minori' e dei percorsi naturalistici di cui la Toscana è così ricca

*Giulio M. Manetti*





Piazzale interno della vecchia stazione di Firenze S.M.N., 1924 (foto FS - coll. L. Carnesecchi)

## Firenze e il Treno

Osservando una pianta di Firenze saltano all'occhio, in un tessuto viario prevalentemente lineare due strade ad andamento curvilineo a prima vista apparentemente irrazionale. È infatti evidente la peculiarità di via Benedetto Marcello e di via Scipione Ammirato: sono le vestigia di opere ferroviarie costruite quando Firenze era capitale del Granducato di Toscana ed ormai da tempo in gran parte scomparse.

Nella prima metà dell'800 furono realizzate le prime infrastrutture ferroviarie della città: il Granduca, infatti, incentivò la realizzazione della ferrovia per Pisa e Livorno e di quella per Pistoia, pensate e volute come strumento di sviluppo economico: la ferrovia "Pisana" si attestava nella stazione "Leopolda", in prossimità del piazzale della Porta al Prato; l'altra, invece, penetrava sin dentro la cinta muraria fino a ridosso dell'abside della chiesa di Santa Maria Novella e terminava nella stazione "Maria Antonia". Le due stazioni furono ben presto raccordate poiché risultò evidente l'opportunità di concentrare il traffico presso un unico impianto ferroviario: a questo proposito fu scelta la stazione della linea per Pistoia, più vicina al centro cittadino. Il collegamento fu realizzato mediante un apposito raccordo (dismesso nel 1927) attraverso la prima periferia cittadina – all'epoca in fase di forte espansione – attraverso il rione di San Jacopino e via Ponte alle Mosse, seguendo approssimativamente il tracciato delle attuali vie Benedetto Marcello e Paisiello. Da allora la stazione "Leopolda" ha progressivamente perso importanza, declassata a scalo merci e poi chiamata "Porta al Prato".

La stazione per antonomasia di Firenze diventò quindi la "Maria Antonia", nel 1860 ribattezzata "Santa Maria Novella", che dal 1862 dovette farsi carico anche del servizio ferroviario per Arezzo. A quel tempo la ferrovia per il Valdarno superiore si trovava assai più prossima alla cinta muraria, e cioè agli odierni viali di circonvallazione, ed esisteva la stazione di "Porta alla Croce", situata circa tra gli attuali viale Gramsci e via Scipione Ammirato (sul cui tracciato correva la linea ferroviaria). Questo impianto fu dismesso alla fine del secolo scorso, contemporaneamente all'attivazione della derivazione a monte della strada ferrata per Arezzo, sull'attuale tracciato comprendente anche la stazione di "Campo di Marte". Alla fine del XIX secolo, infine, fu attivata la seconda ferrovia di valico, proveniente da Faenza,

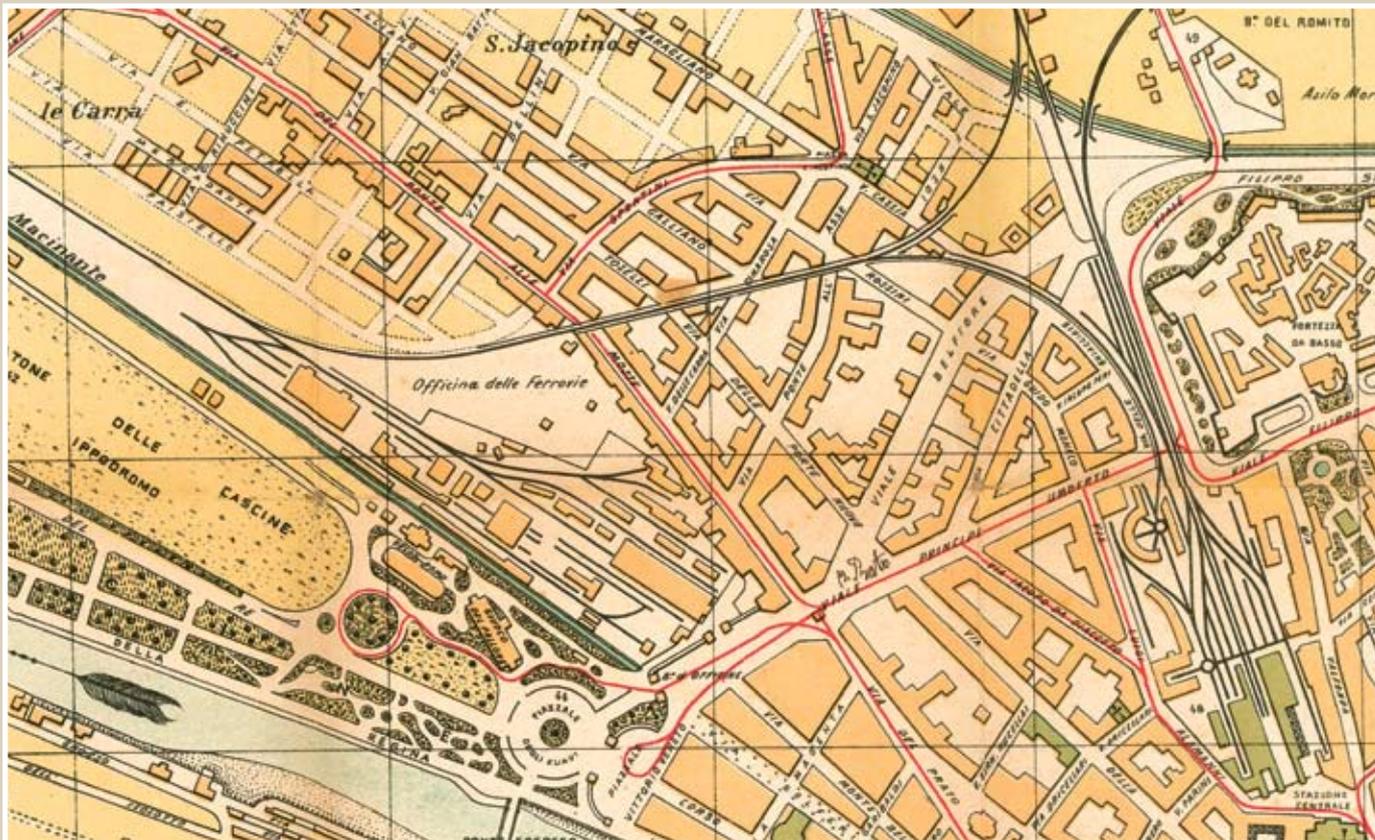


pensata per migliorare i collegamenti con il nord Italia che fino a quel momento gravavano sulla sola "Porrettana". A rimarcare la centralità del capoluogo la nuova linea si attestava direttamente a Firenze: la "Faentina", giunta in prossimità della città, al bivio San Marco Vecchio si divideva in due tronchi che affiancandosi alla ferrovia di Arezzo raggiungevano rispettivamente Santa Maria Novella e Campo di Marte.

Il continuo aumento del traffico rivelò ben presto l'inadeguatezza dell'originaria stazione di "Santa Maria Novella" per far fronte alle mutate ed accresciute esigenze del traffico, in conseguenza anche della prevista attivazione della "Direttissima" per Bologna: per questo motivo l'impianto ferroviario fu demolito per far posto alla nuova stazione, che si voleva, come all'epoca fu detto, non "grandiosa e monumentale, ma semplicemente funzionale". Risultò vincitore – dopo un vivace dibattito, sia in sede culturale che politica circa i connotati architettonici da dare alla nuova struttura – il progetto redatto da un gruppo di giovani architetti fiorentini, coordinati da Giovanni Michelucci. L'inserimento della nuova opera architettonica nel contesto della città storica fu risolto al meglio dai progettisti. In particolare, l'inevitabile confronto con l'abside di Santa Maria Novella fu risolto con una composizione volumetrica assai pulita che prediligeva lo sviluppo orizzontale, per non porsi in antagonismo con lo slancio verticale della chiesa. Inoltre, il ricorso a materiali tradizionali ha reso l'edificio perfettamente integrato nel tessuto circostante e al tempo stesso nuovo, dinamico e originale.

L'interazione fra Firenze e la ferrovia è dunque profonda e di vecchia data e non limitata ai soli impianti ferroviari in senso stretto: in città è infatti rimasta fino ad oggi attiva la struttura di viale Spartaco Lavagnini, sede del prestigioso "Servizio materiale e trazione" in cui sono state progettate tutte le locomotive delle Ferrovie dello Stato – nonostante la sede e centri decisionali dell'azienda siano a Roma – che ancora conserva una documentazione storica di primissimo ordine. A conferma di questo legame Firenze è stata scelta come sede dell'"Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria", da poco istituita, che, in adempimento alla normativa della Comunità Europea, dovrà occuparsi della normativa e delle certificazioni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Lo scopo è quello di rendere più sicuro un mezzo di comunicazione che nei suoi quasi duecento anni di vita ha segnato profondamente la vita, la cultura e la storia d'Europa e del mondo.





Particolare della pianta di Firenze nel 1927 (coll. N. Baldi)

## L'Associazione Toscana Treni Storici e il Deposito Rotabili Storici

La cultura ferroviaria di Firenze non è però, per così dire, solo istituzionale: nel 1995 si è costituita la Italvapore - Associazione Toscana Treni Storici, con lo scopo di favorire la conservazione e il recupero operativo dei rotabili storici. In tal modo si è formalizzata la collaborazione di un primo nucleo di persone, ferrovieri e non, che si era coagulato attorno a una locomotiva a vapore, appositamente fatta venire dalla Sicilia per essere rimessa in esercizio per l'effettuazione di treni storici e turistici.

Le FS hanno avuto fiducia nell'iniziativa. Ha così avuto inizio una forma di collaborazione del tutto inedita in Italia: nella primavera del 1996 è stata stipulata una convenzione che consente ad alcuni soci di impegnarsi nell'ambito dei lavori di recupero e manutenzione dei rotabili storici. Questa attività viene prestata, a titolo volontario e del tutto gratuito ma con adeguata copertura giuridica ed assicurativa, con lo scopo di ridurre i costi di manutenzione ed esercizio dei rotabili storici: affinché tutto ciò sia concretamente possibile una porzione del Deposito di Pistoia – uno dei più vecchi d'Italia – è stata affidata in comodato gratuito all'associazione: l'impianto, chiuso all'esercizio regolare nel 1994, si è dunque trasformato in "*Deposito Rotabili Storici*" divenendo il punto di riferimento operativo per la manutenzione e la conservazione dei rotabili storici.

Non si tratta di una mera infrastruttura ferroviaria, né di un semplice museo; è invece una struttura di eccellenza di Trenitalia gestita in collaborazione con Italvapore ed unica nel suo genere, che coniuga le primarie finalità operative (con lavorazioni meccaniche ormai desuete e perciò solo da tramandare) con indubbie potenzialità culturali unanimemente apprezzate.

L'impianto – vero e proprio museo vivente – ospita stabilmente varie locomotive già efficienti, sia a vapore che elettriche e Diesel, ed altre in corso di riparazione, anche di proprietà dell'associazione stessa, oltre ad un paio di *Littorine*, alcuni carri merci e carrozze d'epoca e, fra questi, anche la più vecchia locomotiva a vapore del parco FS (625.308) e l'elettrotreno che nel 1939 stabilì il record mondiale di velocità commerciale (ETR 232).



L'attività del Deposito Rotabili Storici (intesa nel suo complesso come volontari e ferrovieri in servizio) ha consentito in più di dieci anni di esercizio congiunto di svolgere una serie di interventi manutentivi a cui ben difficilmente si sarebbe potuto far fronte in altro modo, se non a condizioni estremamente più onerose, che rendono oggi possibile l'effettuazione di numerosi treni storici in tutta la Toscana ed in particolare in provincia di Firenze.

Ormai da tempo vengono organizzate a cadenze ricorrenti giornate di "porte aperte": una presenza media di circa 2000 visitatori per ciascuna iniziativa dimostra in modo evidente che la struttura incontra un indubbio gradimento ed è ormai radicata nel contesto culturale pistoiese e più in generale di tutta la Toscana.

A tutto questo l'Associazione unisce una importante attività editoriale pubblicando libri ed altro materiale di divulgazione ferroviaria. In particolare si possono ricordare una raccolta di aneddoti ferroviari toscani, il libro per il centenario delle FS in Toscana ed il libro per il centenario del più vecchio Gruppo di locomotive FS ancora in servizio, presentato in occasione di una manifestazione appositamente organizzata.

*Neri Baldi*



A Sinistra foto P. Pieratti  
A destra foto N. Baldi







(A sinistra): Parata di locomotive Gr. 640 al D.R.S. di Pistoia, 2007 (foto F. Gerbi)

E.626.225, treno speciale Porretta-Firenze, Pracchia, 1998 (foto N. Baldi)



Aln 772.3265, treno speciale Firenze-Marradi, Ronta, 2007 (foto M. Cappini)

## Treni storici a Firenze e in Toscana

Firenze offre di per sé molte possibilità di escursioni utilizzando il vettore ferroviario. L'attività del Deposito Rotabili Storici ha consentito di effettuare, in più di dieci anni di esercizio congiunto fra volontari e Trenitalia, un pacchetto di treni storici che in Italia non ha eguali, sia per quantità che per qualità di iniziative. Non a caso la Toscana ormai da anni effettua da sola, in ambito Trenitalia, quasi la metà delle iniziative del settore. Oltre al Treno Natura a Siena – famoso ormai in tutto il mondo con circa 10.000 viaggiatori ogni anno (info: [trenonatura@ferrovieturistiche.it](mailto:trenonatura@ferrovieturistiche.it)) – numerose sono le iniziative in provincia di Firenze, alcune ormai divenute appuntamenti fissi.

*Eccone alcuni:*

*Treno della Befana (a vapore) Firenze-San Piero a Sieve il 6 gennaio (info: 055 8487536; [www.ingorgosonoro.it](http://www.ingorgosonoro.it); [www.comune.san-piero-a-sieve.fi.it](http://www.comune.san-piero-a-sieve.fi.it));*

*Treno Firenze-Castelfiorentino (a vapore), nel mese di maggio in occasione di InCanti e Banchi (info: 0571686341; 0571686338; [www.comune.castelfiorentino.fi.it](http://www.comune.castelfiorentino.fi.it));*

*Treno delle castagne (a vapore) Firenze-Marradi in ottobre (info: 055/8045170; [www.pro-marradi.it](http://www.pro-marradi.it); [www.sagradellecastagne.it](http://www.sagradellecastagne.it));*

*Treno dei Mercatini di Natale (a vapore) Firenze-Marradi nel mese di dicembre (info: 055/8045170; [www.pro-marradi.it](http://www.pro-marradi.it); [www.sagradellecastagne.it](http://www.sagradellecastagne.it));*

*Per le altre iniziative e per informazioni di carattere generale si possono consultare i siti internet: [www.ferroviedellostato.it](http://www.ferroviedellostato.it); [www.railtouritalia.com](http://www.railtouritalia.com); [www.italvapore.it](http://www.italvapore.it) .*

*Le notizie di questa pagina sono indicative e soggette a conferma.*





625.142, treno speciale Firenze-Siena, Ponte a Elsa, 1997 (foto N. Baldi)  
(A destra): 740.451, Treno delle Castagne, Contea, 1997 (foto N. Baldi)

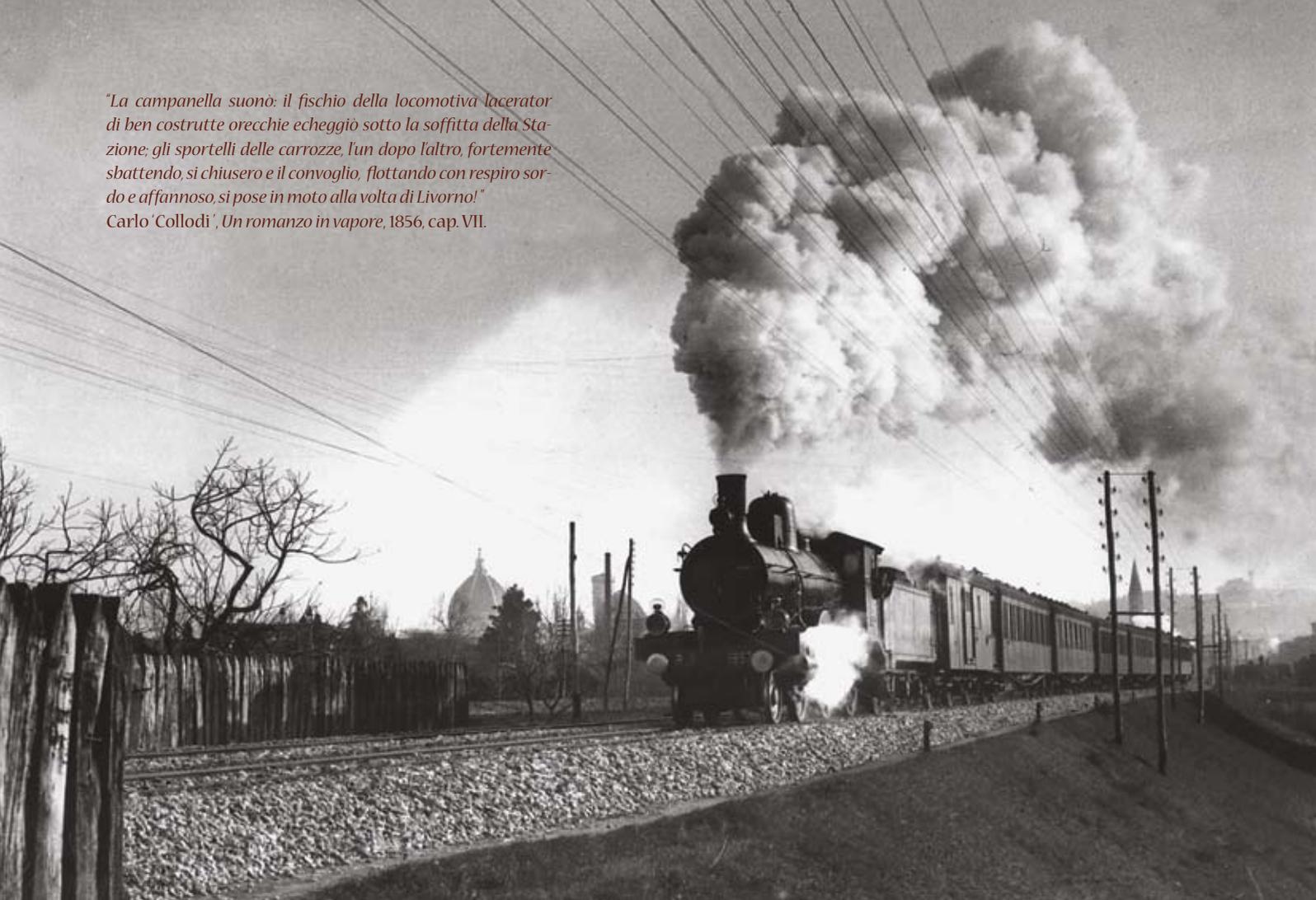






(A sinistra): 740.143, treno speciale Faenza-Crespino del Lamone, Fantino, 2001 (foto G. G. Turchi)  
640.148 Treno Natura, Monte Antico, 1998 (foto N. Baldi)

*"La campanella suonò: il fischio della locomotiva lacerator  
di ben costrutte orecchie echeggiò sotto la soffitta della Sta-  
zione: gli sportelli delle carrozze, l'un dopo l'altro, fortemente  
sbattendo, si chiusero e il convoglio, flottando con respiro sor-  
do e affannoso, si pose in moto alla volta di Livorno!"*  
Carlo ' Collodi', *Un romanzo in vapore*, 1856, cap. VII.



## Un romanzo in vapore

**C**arlo Lorenzini, autore di Pinocchio e più conosciuto con lo pseudonimo di Collodi, scrisse nel 1856 quella che è, forse, la prima guida turistico ferroviaria mai compilata. Una Guida storico-umoristica commissionata dalla stessa tipografia che stampava l'orario dei treni e venduta a coloro che si accingevano a raggiungere Livorno su uno dei convogli della Leopolda.

La guida è concepita come il resoconto di un immaginario viaggio da Firenze a Livorno durante il quale l'autore incontra altri viaggiatori e stabilisce con essi una conversazione dalla quale nasce la descrizione dei luoghi attraversati dalla ferrovia ma anche gustose macchiette e aneddoti di vita fiorentina e toscana. Non mancano tuttavia i capitoli dedicati ai consigli di viaggio per coloro che, per la prima volta, si accingono a salire sul mezzo di trasporto che ha accorciato a tal punto le distanze da rivoluzionare la vita e le abitudini della tranquilla Toscana granducale. Basti pensare che le originarie dieci ore di diligenza si coprivano in tre ore di treno e che il movimento annuo dei passeggeri alla metà degli anni '50 dell'800 era – ce lo dice lo stesso Collodi – di circa 800.000 persone.

G.M.M.



## Capitolo III:

### Profilo della strada ferrata Leopolda da Firenze a Livorno

*Appena uscito di sotto alla navata della grande 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 viali, orlati di platani e di alberi, le decenti e bene architettate case coloniche.*

*Sulla destra, trovasi il canale denominato Macinante, il quale staccandosi dall'Arno all'estremo della città si conduce sino al Bisenzio, dopo di avere animato per via e messo in movimento diversi mulini ed opifici. Le belle rive dell'Arno e le amene colline dei dintorni di Firenze si mostrano al viaggiatore. Signoreggia sulla sinistra la villa di Castel Pulci così denominata per un possesso della famiglia, cui appartenne Luigi Pulci, autore del poema - Il Morgante.*

*Poco dopo si passa dappresso al Borgo di S. Donnino, detto S. Donnino a Brozzi, dove è la prima fermata dei Treni che partono da Firenze.*

*Signa è il castello che s'incontra poco al di là del Bisenzio, dirimpetto al primo ponte sull'Arno, tra Firenze e Pisa. Comparisce quindi sulle colline a sinistra la Villa delle Selve, sul colle a destra quella d'Artimino. La via-ferrata, seguitando il suo corso, attraversa l'Ombrone pistoiese in vicinanza del suo sbocco, al principio dello stretto passo denominato la Gonfolina, ove l'Arno scorre incassato in rupi di duro macigno, tra i poggi di Artimino e di Malmantile, castello che dette argomento al giocoso poema di Lorenzo Lippi.*

*Quindi si passa l'Arno sopra un ponte composto di cinque luci di presso a 50 braccia ognuna e formato con pile di muramento sulle quali riposano quattro file di architravi di ferro fuso, sorretti, per maggior solidità, con tiranti di ferro lavorato, a sostegno dell'impalcatura. Un tale sistema di costruzione, adottato in alcune strade ferrate d'Inghilterra, è stato recentemente perfezionato dall'ingegnere Stephenson, per renderlo più robusto. Esso presenta il vantaggio di risparmiare molta altezza nelle montate, e serve all'uopo di trapassare con molta obliquità. Riesce però assai costoso. I ferramenti del Ponte sull'Arno che pesano circa 720 mila libbre costano approssimativamente lire 900 mila; cosicché la spesa dell'intero ponte ascenderà presso a poco ad un milione e 500 mila lire.*

*Trovasi, oltr'arno, Samminiato villaggio e Montelupo castello con rocca, bagnato dalla Pesa; di fronte a Montelupo scorgesi sulla riva destra del fiume l'altro castello di Capraia. Incontrasi poco distante da Montelupo la Villa Granducale, detta l'Ambrogiana. Pontorme rimane alla destra della via ferrata in prossimità del torrente Orme.*

*Quindi si trova Empoli, e la sua nuova stazione, ora di recente fabbricata, essendo stata incendiata la prima nel 26 Febbraio 1849.*

*Alla stazione d'Empoli si unisce la Strada Ferrata proveniente da Siena per la Valle dell'Elsa. La via Leopolda traversa questo fiume, che percorre una lunga valle, in cui è Certaldo, patria del Boccaccio. Le Acque di quel fiume hanno ai primi tronchi la proprietà d'incrostare i corpi che vi si immergono.*

*Sulla collina a sinistra torreggia il castello di S. Miniato, poco lungi dalla piccola stazione di S. Pierino.*

*Nel percorrere questo tratto di via ferrata, veggonsi sulla destra e oltre Arno, Fucecchio, S. Croce, Castelfranco. Da Fucecchio prendono nome le prossime basse terre, altra volta palustri, ora per gran parte bonificate, principalmente col sistema delle colmate.*

*S. Croce è la patria dell'eruditissimo Lami.*

*Castelfranco siede al pari del precedenti paesi nella amena Valle dell'Arno. Dietro ad esso si mostrano le ubertose colline di Montefalconi, S. Maria a Monte e Montecalvoli. Appaiono sulla sinistra quella di S. Romano (luogo di Stazione) e di Montopoli, e scorgesi da questa parte la villa Signorile dei Capponi, Varramista, ove è sepolto lo storico del reame di Napoli, Pietro Colletta.*

*Quindi s'incontra La Rotta (altra Stazione) e non molto dopo, sulla sinistra del fiume Era, la ricca terra di Pontedera, che trovasi prossima al terzo ponte sull'Arno tra Firenze e Pisa.*

*Dalle Fornacette, che trovansi al di là di Pontedera si staccava un Canale diversivo sfogatore dell'Arno, aperto collo scopo di condurre al mare per il fosso (perciò denominato Arnaccio) una parte delle acque nelle grandi escrescenze del fiume onde si facessero meno funeste le sue inondazioni alla città e pianura di Pisa: mezzo riconosciuto in fatto più dannoso che utile, perciò disapprovato dal matematico Viviani e quindi soppresso.*

*La Stazione di Cascina è prossima al piccolo paese di tal nome: quella successiva di Navacchio sta in mezzo alla ricca pianura sparsa di case e copiosa di abitatori, che avvicina Pisa. Oltre Arno, sulla destra, offresi alla vista del passeggero, il Monte Pisano colle sue cave di sasso, coll'antica Certosa al piede, e con una delle sue rinomate cime, la Verruca.*

*La Stazione di Pisa rimane fuori della città sulla sinistra dell'Arno. La Stazione della via ferrata fra Pisa e Lucca, trovasi sulla destra del fiume, all'altro estremo della città medesima, in situazione però che possano un giorno le due strade ferrate riunirsi.*

*Da Pisa a Livorno si conduce la via ferrata Leopolda in una sola retta, attraversando una parte dei terreni acquitrinosi di Coltano, regia tenuta, già coperta di selve e di paduli.*

*Poco al di là della Stazione di Pisa, appaiono allo sguardo del Viaggiatore i maggiori e famosi monumenti di quella città; fra i quali la singolarissima torre o campanile pendente. Passa poi la via sopra il canale navigabile tra Pisa e Livorno detto dei Navicelli, quindi il fosso detto Calambrone, per cui mettono in mare tutte le acque della pianura meridionale Pisana.*

*Al di là del Calambrone, presso al quale vedesi la polveriera per uso dei forti di Livorno, entra la strada nello spazio ora interrato che formava l'antico e celebre porto Pisano. E il Convoglio giunge a Livorno. La Stazione di Livorno è prossima alla porta detta di S. Marco ed alla gran Darsena del Canale proveniente da Pisa, dalla quale s'introducono le barche nei diversi canali navigabili entro la città.*



Firenze C.M., guerra 15-18, tradotta per il fronte (coll. N. Baldi).



Firenze S.M.N., primi anni '30, treno per Pistoia (foto Kelland coll. L. Carnesecchi).

## Musi neri

**L**e ferrovie sono state strumento di rinnovamento della società tanto che a suo tempo Pio IX ebbe a dire di esser contrario al treno perché oltre che persone e merci faceva muovere anche le idee.

Chi era chiamato a far funzionare la macchina a vapore veniva poi a trovarsi in una posizione del tutto nuova rispetto a ciò che era abituale in una civiltà all'epoca ancora sostanzialmente contadina, aprendo nuove prospettive nel mondo del lavoro, tanto che il primo sindacato inteso come tale fu quello di macchinisti e fuochisti.

La coppia di macchina, d'altro canto, si caratterizzava di per sé per lo stretto legame che univa macchinista, fuochista e locomotiva come fossero un tutt'uno, il più delle volte inteso con un'aura di leggenda.

In realtà il lavoro dei *musi neri* – come venivano comunemente chiamati – era assai duro e ben poco romantico, specie alla fine della trazione a vapore quando le ultime locomotive in servizio erano in condizioni di manutenzione tutt'altro che ottimali.

Musi neri è una raccolta di aneddoti ferroviari raccontati dalla viva voce di chi li ha vissuti, uno dei rari casi di letteratura ferroviaria italiana, che può contribuire a far comprendere quale fosse la realtà di vita quotidiana di un mondo ormai scomparso. Le storie tratte qui di seguito sono tratte dal questo fortunato libretto.

N.B.



## La forca

*Quando a Firenze arrivarono i primi D.342<sup>1</sup> furono accolti con diffidenza. Se avessero funzionato a dovere, sarebbero stati un bel passo avanti rispetto alle vaporiere ... ma la messa a punto si stava rivelando tutt'altro che agevole.*

*Il turno dei 342, oltre che ai servizi su Siena, nei primi anni '70 comprendeva anche alcune corse su Borgo S. Lorenzo. Quella volta il locale delle 18.35 arrivò a Pontassieve zoppo: il 342 funzionava con un solo motore. La pesante composizione del treno e le caratteristiche della linea consigliarono ai macchinisti di chiedere un rinforzo. Il capostazione pensò subito alla nostra 940, alla quale erano affidate le manovre quotidiane. Ma per un fraintendimento, fu capito non di aggiungere la 940 di spinta, ma di togliere il 342.*

*Appena il tempo di allargare il fuoco di stazionamento, preparato per la notte, ed eravamo in testa al treno, imprecazione per lo straordinario fuori programma. Si procede alla lubrificazione e alla prova freno. Tutto a posto. Pronti a partire ... ma si fa un rapido calcolo: 12 Corbellini<sup>2</sup>, tre carri bestiame e un carro scudo superano la prestazione della 940.*

*Il segnale è però a via libera e il capostazione, che indica l'orologio per sottolineare il ritardo già accumulato, non vuole sentir ragioni. Aperto il regolatore, il convoglio si mette lentamente in moto e con fatica supera la brusca curva a sinistra in uscita dalla stazione. "Puu ciù ... ciù puu". Per andar si va, ma non molto più che a passo d'uomo.*

*Finalmente, dopo molte smoccolate e senza aver accorciato d'un punto la leva<sup>3</sup>, s'arriva alla Rufina. Si tagliano i carri bestiame per portarli al piano caricatore. La manovra, tutto sommato, porta via poco tempo. Ma il ritardo si va a sommare a quello già accumulato e il disappunto dei passeggeri si fa tangibile: cominciano i primi vocii di disappunto.*

*Si riparte. Sempre con la leva lunga ci si incammina verso Contea. Nonostante il minore peso del convoglio, la 940 non ne vuol sapere di prendere velocità. Il fuoco sporco e le rotaie umide certo non aiutano. Finalmente la stazione. C'è un incrocio – ci dicono*

---

<sup>1</sup> Locomotiva Diesel progettata alla fine degli anni '50.

<sup>2</sup> Modello di vagone passeggeri, così detto dal nome dell'omonimo Ministro dei Trasporti.

<sup>3</sup> Utilizzando cioè la massima capacità di trazione della locomotiva alla minima velocità

– e si approfitta della sosta per sistemare un po' il fuoco e tirare acqua in caldaia. I viaggiatori, però non gradiscono per nulla l'ulteriore perditempo e cominciano le prime parole grosse. Qualcuno, minaccioso, agita i pugni per aria. Le automotrici incrocianti arrivano proprio quando la situazione sta per degenerare.

Via libera. Ma è già dopocena: "forse se s'era andati a piedi s'era già arrivati" ... "La mi' moglie ha d'andar via pe' i turno di notte" ... "Ma ch'è possibile questa vita? Ci trattano peggio di bestie" ... e finalmente si giunge a Dicomano. La notizia di dover attendere un altro incrocio è la goccia che fa traboccare il vaso. In men che non si dica, i più facinorosi sono a terra, raccolgono due fascine e una traversa e accendono un fuoco davanti alla macchina, inveendo contro i macchinisti, le FS e tutto il mondo. Intanto l'assuntore<sup>4</sup> si barrica nella stazione, che diventa il bersaglio di una gragnola di sassi.

"Lo sai 'i che? Metti i ganci<sup>5</sup> in forno ... 'un si sa mai".

Un capannello di gente, certo non ben intenzionata, circonda la 940 e solo i ferri arroventati, mostrati dall'alto della cabina, impediscono di salire ai più facinorosi. La camionetta dei Carabinieri giunge tempestiva ad impedire il peggio, proprio quando era appena apparsa una corda penzoloni al cavallo dell'acqua.

Il ritardo è tale che a Vicchio siamo raggiunti dall'ultimo treno della sera, al quale era stato agganciato il 342 titolare del nostro treno, che sarebbe servito la mattina dopo a Borgo. Il Dirigente decide di fondere il materiale in un unico treno: 24 vetture, due locomotive diesel e la nostra 940, in testa. Il convoglio è così lungo che a Piazzano non tutti capiscono che non si tratta dell'ennesima fermata per tirar fiato e alcuni viaggiatori vengono portati, s'immagini con quanto entusiasmo, a Borgo.

Il treno, comunque, è fatto. La gente sciamava via dalla stazione.

"T che si fa? Si gira la macchina e si fa acqua?".

La voglia di tornare a casa e l'esigenza di chiudere la linea ci convincono a partire subito. E si va. "Ma che basterà davvero l'acqua? Per i carbone 'un avrebbe a esserci problemi, la linea l'è favorevole". In breve siamo a Pontassieve, con il fuoco

---

<sup>4</sup> Agente addetto alla circolazione ferroviaria, non dipendente dell'azienda.

<sup>5</sup> Strumenti di ferro utilizzati dal fochista per la gestione del focolare della caldaia.

*di riserva e un dito d'acqua nel livello. Sul ponte della Sieve alzo un iniettore<sup>6</sup> ... nulla. Non c'è più una goccia d'acqua. Si decide allora di fermarsi al cavallo<sup>7</sup> sul binario di corsa. Mentre si riempiono le casse dell'acqua si pensa al meritato riposto, domandandoci se qualcuno avrà avvertito a casa. Le borse sono pronte per andar via.*

*"Do io il foglio di corsa. Te porta la macchina a i' tronchino<sup>8</sup>".*

*Passato lo scambio, giro il volantino d'inversione aspetto il manovale, e ... nulla. La staffa di supporto si era schiavardata e la macchina era bloccata, a marcia avanti, sul binario di corsa. I moccoli sono d'obbligo. "E ora i' che si fa?" L'arrivo di un 424<sup>9</sup> con un merci pone fine alle varie ipotesi di azione. Si taglia. Si aggancia la 940 e si spinge. Il filo però non è sufficiente a liberare lo scambio. Allora si decide di prendere un'adeguata rincorsa e di spingere la macchina per inerzia. La manovra non è facile: la 940, infatti, con la distribuzione a marcia avanti, non gradisce andare indietro. Al terzo tentativo, finalmente, la macchina è sul tronchino.*

*È già oltre mezzanotte quando s'arriva al 303<sup>10</sup> di Firenze: "E voi indo' vu siete stati?", ci accoglie il capodeposito agitando la mano destra con le dite riunite.*

*"Ma vaffa' ...": solo la stanchezza, mi impedi di mettergli le mani in faccia.*

---

<sup>6</sup> Dispositivo per introdurre l'acqua dalle casse-scorta in caldaia.

<sup>7</sup> Denominazione gergale per il rifornitore dell'acqua per le locomotive a vapore.

<sup>8</sup> Binario morto abitualmente destinato allo stazionamento di rotabili.

<sup>9</sup> Modello di locomotore elettrico.

<sup>10</sup> Ufficio responsabile dell'utilizzazione del personale di macchina.

## La pala

*Già da tempo ero nel turno dei 646<sup>11</sup>. Però se mi chiedevano di fare un treno a vapore, uno di quei treni speciali per i bambini o gli appassionati non mi tiravo indietro: in fondo era la scusa per ritrovare i vecchi amici e ricordare cose fatte quando s'era più giovani. Ci si guarda intorno e si cerca il socio di una volta: ti ritrovo. Ci si scuote un po' di polvere dalle spalle e ci s'infila la tuta.*

*Amici, ma ruoli distinti: io al regolatore e te a far fuoco. Si va insieme, come ai bei tempi, ma con ruoli diversi, come al tempo del vapore: il macchinista fa il macchinista e il fuochista fa il fuochista. Non come sull'elettrico dove l'aiuto macchinista è una sorta di vice del macchinista.*

*Si arriva in rotonda<sup>12</sup> e si piglia in consegna la macchina. Senza bisogno di dirsi nulla – tanto s'è sempre fatto così – io mi metto al regolatore e te tu prendi la pala. Già mentre si cala a Novella, per attestarci al treno, vedo una smorfia insolita sulla faccia. Non sei mai stato di molte parole, ma oggi qualcosa non va. Non ti chiedo nulla, tanto so bene che non mi diresti nulla.*

*Via libera: si parte. Ma c'è qualcosa che non va. A Pontassieve ti scappa detto della sciatica, che da tempo ti affligge. "Di sicuro, penso, palare carbone bene 'un gli fa". Mi giro, facendo finta di vedere come si sta a carbone: "Che vo' venire un po' te a i' regolatore? Mi pare che la macchina 'un renda dimolto bene: a te' che ti pare?".*

*Ti giri di scatto, e m'inquadri diritto negli occhi, additandomi con l'indice "se tu tocchi la pala, t'infilo in forno".*

*Malati sì, vecchi no.*

---

<sup>11</sup> Modello di locomotore elettrico, all'epoca moderno e condotto di regola dal personale più esperto.

<sup>12</sup> Rimessa semicircolare per lo stazionamento delle locomotive.



