

Giovanni Bensi

VITTORIO EMANUELE II INAUGURA LA STRADA FERRATA
FRA VERGATO E PORRETTA NEL 1863: UNA ROMANTICA
DESCRIZIONE DELLA VALLE DEL RENO NEL GIORNALE
"LA GUARDIA NAZIONALE" DI NAPOLI

[Già pubblicato in "Nuèter noialtri - Storia, tradizione e ambiente dell'alta valle del Reno bolognese e pistoiese", a. XXXIV, n. 67 (giugno 2008), pp. 43-46.

© Gruppo di studi alta valle del Reno

Distribuito in digitale da Alpes Appenninae - www.alpesappenninae.it]

Ho sempre ammirato la lunga e bellissima litografia del 1864 che contiene la *Panoramica della strada ferrata delli Appennini. Bologna, Pistoja, Firenze*, posseduta da Lorenzo Galli De Paratesi e da lui donata a Nuèter. Su alcuni cataloghi di librerie antiquarie essa veniva presentata e offerta a prezzi molto elevati. Ora che lodevolmente ne è stata fatta la ristampa, la *Panoramica* sarà alla portata di tutti, per essere ammirata in tutta la sua bellezza.

Ritengo una bella coincidenza l'aver trovato in un giornale dell'epoca la cronaca dell'inaugurazione della ferrovia, avvenuta il 21 novembre del 1863 alla presenza del Re Vittorio Emanuele II, giunto a Pracchia alle due pomeridiane di quello stesso giorno. Il giornale è *La Guardia Nazionale* di Napoli del 27 Novembre 1863. Il sovrano giungeva nella valle del Reno, proprio dopo una sua visita a Napoli, dove aveva concesso l'amnistia alle provincie di quel regno, conquistato con la forza al suo principato, sanando così la posizione di chi aveva partecipato alla guerra nell'esercito borbonico e coll'intento di stemperare le rivendicazioni dei legittimisti. Il Re risiedeva fra palazzo Pitti a Firenze, da appena due anni capitale del nuovo Regno d'Italia, e la villa medicea del Sangallo di Poggio a Caiano, dove lo attendeva la moglie morganatica, la bella Rosina. Doveva comunque muoversi in modo programmatico nei vecchi stati italiani per acquisire personalmente il consenso che gli era venuto tramite i plebisciti, anche perché si era scelta la strada di considerare la monarchia sabauda come la sola erede legittima italiana della sovranità sulla penisola, che per varie vicende storiche aveva visto l'esercizio del potere svolto da case dinastiche straniere. Per questo mantenne l'ordine numerico del nome Vittorio Emanuele, che lo qualificava come secondo Re di Sardegna, trasferendolo alla nuova qualifica di Re d'Italia.

L'impostazione politica del giornale *La Guardia Nazionale* è sintomatica di questa concezione. Nel primo articolo dal titolo *L'amnistia*, si preoccupa di dimostrare che, al di là di quello che si vuol far credere *dagli avversari dell'unità nazionale*, l'accoglienza del popolo a Napoli fu grandiosa. E spiega: "Popolo, che ha elevata all'altezza e dignità di culto l'idea monarchica, malgrado gli errori e le nequizie commesse sotto l'antico governo da quelli che la rappresentavano, il napoletano ha salutato con entusiasmo *Vittorio Emanuele, Re e soldato.*" Sembra quindi un passaggio pacifico monarchico da chi aveva mal governato a chi ora esercitava in maniera ottima il potere regio, come se non ci fossero state una guerra, una conquista, una detronizzazione.

La Guardia Nazionale si qualifica nel sottotitolo come *Giornale Politico-Tecnico-Legale* e riporta come motto programmatico una frase di Garibaldi: *V'incoraggio a proseguire con costanza nell'opera vostra.*

Dopo Napoli quindi, dove il Re si era recato per affermare la personale continuità monarchica col concedere l'amnistia con atto sovrano, muove verso gli antichi stati pontifici per sancire la continuità operativa in campo economico e tecnico, ponendo moralmente il sigillo sovrano sulla strada ferrata iniziata da altri sovrani, anche se non ancora terminata, mancando l'abbattimento dell'ultimo anfratto della galleria appenninica in territorio toscano. Si tratta quindi di acquisire consenso tramite l'entusiasmo di una valle che vive il privilegio del passaggio reale e di giungere trionfalmente a Bologna col mezzo tecnico simbolo di progresso, di scienza, di unità: il treno.

Giunto a Bologna, il Re, dopo aver ricevuto dalla folla accalcatasi intorno allo scalo ferroviario, *i più vivi ed entusiastici applausi, ebbe il delicato pensiero di recarsi a visitare il generale Cialdini, volendo esservi accompagnato dal generale Menabrea e dal prefetto, e dava con ciò all'illustre infermo una di quelle solenni testimonianze d'affetto che sono il più largo conforto ad un nobile cuore, ed all'esercito una splendida prova del come Egli apprezzi il valore e la devozione a Lui e alla patria.* Lo scopo politico, quindi, del viaggio è raggiunto completamente.

Il generale Enrico Cialdini di Castelvetro di Modena (1811-1892), dopo aver combattuto in Portogallo e Spagna, pur avendo fatto parte dell'esercito pontificio del generale Durando nel 1848, era all'epoca

dell'inaugurazione della strada ferrata comandante del corpo d'armata di Bologna. Egli, dopo aver coadiuvato nel 1859 Garibaldi nella costituzione del corpo dei Cacciatori delle Alpi, fu poi durante l'occupazione del regno di Napoli a capo delle operazioni militari che portarono alla caduta di Gaeta e di Messina, ottenendo il titolo di duca di Gaeta. Vinse a Castelfidardo le truppe pontificie nel 1860 e fu promosso generale d'armata e comandante di Bologna. Eletto deputato nel 1861 fu incaricato di reggere le provincie dell'ex-regno di Napoli come plenipotenziario civile e militare del Re. Ma dopo un anno ritornò ad assumere il comando a Bologna, dove lo troviamo ammalato durante la visita del Re il 21 novembre del 1863. La sua carriera e il suo servizio alla formazione del Regno d'Italia meritavano la visita del Re.

Il generale Luigi Federico Menabrea di Chambery (1809-1896), studioso delle scienze fisiche e matematiche, insegnante di geometria descrittiva, di meccanica e di costruzione nell'Accademia militare di Torino, era, mentre accompagnava il Re nella Valle del Reno, ministro dei lavori pubblici del Gabinetto Farini-Minghetti; in precedenza era stato Ministro della marina nel gabinetto Ricasoli. Fu il plenipotenziario che nel 1866 firmando la pace con l'Austria ottenne da questa la restituzione della corona ferrea di Monza.

La costruzione della ferrovia Bologna-Pistoia richiese intelligenza, volontà e audacia per superare le difficoltà poste dalla natura. Sotto l'aspetto tecnico fu una delle più valide e contribuì dal lato sociale a unire l'Italia per tanti secoli divisa. Svolse un ruolo importantissimo per le popolazioni profughe e per l'esercito durante la prima guerra mondiale. Resta ancora oggi una delle più belle strade ferrate, per largo tratto immersa nell'ambiente, che il treno attraversa senza disturbarne il paesaggio, dalla pianura bolognese lungo le sponde del Reno, salendo ad una notevole altezza e scendendo, costeggiando il crinale del monte, alla piana di Pistoia.

Già l'anonimo autore dell'articolo riportato dalla *Guardia Nazionale* si era fatto prendere dalla bellezza e dalla particolarità dell'ambiente che descrive dandogli un aspetto ammirabile e romantico. Così le *amene e ridenti colline* bolognesi piano piano lasciano luogo a *scoscesi dirupi* o a *folte boscaglie*. La natura muta continuamente anche in forme *bizzarre* mantenendo comunque *una tinta cupa e malinconica*. Si parla di rocce aride, di burroni che danno origine a cascate, di case nella roccia alludendo sicuramente al caratteristico costone della Madonna del Sasso. Appaiono casolari solitari e castella che possono offrire materia alla fantasia del pittore che volesse in qualche modo sbizzarrirsi in soggetti particolari. Fra questi c'è un nuovo castello di recente costruzione, che sembra essere stato costruito proprio con intenti bizzarri e fiabeschi, *giacchè esso ne ha tutta l'apparenza, senza che vi corrisponda la realtà*. Si tratta sicuramente della famosa rochetta Mattei, eretta fra il 1850 e il 1859 dall'eccentrico conte Cesare Mattei (1809-1896), che ne aveva fatto il centro dei suoi esperimenti di elettromeopatia.

Pubblichiamo la trascrizione dell'articolo pubblicato nel giornale *La Guardia Nazionale* di Napoli del 27 Novembre 1863:

Strada ferrata tra Vergato e Pracchia

Riceviamo intorno all'apertura della strada ferrata tra Vergato e Pracchia alcuni ragguagli che, attesa la loro opportunità, crediamo bene di pubblicare.

La ferrovia che deve congiungere le Romagne alla Toscana, partesi da Bologna fiancheggiata da amene colline, e penetrando quindi nella vallata del Reno ne segue il corso alle pendici degli Appennini che vanno man mano trasformandosi in scoscesi dirupi o in folte boscaglie.

Nulla v'ha invero di più singolare e pittoresco di questo tronco, sia si consideri la valle ch'esso percorre, sia lo si esamini sotto il rispetto tecnico.

La natura infatti presentasi qui sotto le più bizzarre forme, sebbene sempre vi domini una tinta cupa e malinconica. Vedonsi aride rocce che isolate si spiccano in aria, burroni che danno origine a molte cascate, di tratto in tratto qualche palmo di terra conquistato all'agricoltura, poche casupole qua e là sparse, alcune aperte nel seno della roccia stessa, e in mezzo a tanta solitudine anche castella che alla difesa, meglio che a diporto paiono destinate. Pochissimi centri di abitazione, rada la popolazione, sebbene questa valle sia stata fin da antichi tempi il tramite del commercio fra l'Emilia e la Toscana. Il pittore potrebbe invece trovare alla sua fantasia un largo campo, molti punti a ricopiare, tra quali un castello che una ricca famiglia bolognese sembra abbia fatto a questo solo scopo costruire, giacchè esso ne ha tutta l'apparenza, senza che vi corrisponda la realtà.

Questi brevi cenni della località lasciano già supporre quali difficoltà siensi incontrate per costruire la strada ferrata che venne aperta il 21 al pubblico servizio.

Il letto stesso del torrente ne è infatti per un lungo tratto la base, e quando essa se stacca, allora altri ostacoli debbonsi vincere e nel seno stesso degli Appennini più e più volte deve aprirsi il varco.

A comprovare quanto ardita sia una tale costruzione e come v'abbiano poche ferrovie che sotto il rispetto tecnico

possano con questa gareggiare, addurremo alcuni dati che abbiamo raccolto sul luogo.

Nel tronco da Bologna a Pracchia lungo 74 chilometri circa v'hanno 21 ponti dei quali cinque in ferro, 23 gallerie tutte rivestite e che si sviluppano per la lunghezza di 7916 metri, tre viadotti, e i muri posti a sostegno e difesa, si protendono per oltre 20/m. metri.

Per compiere questa ferrovia sul versante toscano occorsero 23 gallerie e 6 viadotti, che sarebbero già pervi, se la gran galleria di Pracchia aperta per duemila e seicento metri circa non attendesse ancora il suo compimento negli altri duecento cinquanta.

Mercè il sussidio del governo venne intanto formata una strada comunale che allacciandosi alla via Bettona modenese conduce in due ore a Pistoia.

Ameremmo ora di dire alcun che del costo di questi colossali lavori che tornano a speciale lode del direttore generale signor cav. du Houx, dell'ingegnere Protche che ne fu l'immediato esecutore, e in generale di tutti gli altri ingegneri francesi della Società, ma saremmo troppo prolissi, e forse ciò non sarebbe opportuno in questo luogo. Ci limitiamo quindi a brevemente dire delle feste e delle splendide accoglienze che vennero fatte all'augusto nostro Sovrano che si degnava di percorrere questo tronco.

Il ministro dei lavori pubblici, il prefetto di Bologna e la direzione tecnica della ferrovia centrale, e tutte le autorità amministrative trovavansi a Pracchia per ricevere il Sovrano che giungeva intorno alle due pomeridiane, e tostamente partiva salutato dalle festose acclamazioni di quei campagnoli, cui certo non fu mai data tanta ventura di vedere passare per le loro valli il loro Sovrano.

Giunto a Bologna, ove la popolazione, che tutta erasi raccolta nei dintroni dello sacalo lo accolse coi più vivi ed entusiastici applausi, ebbe il delicato pensiero di recarsi a visitare il generale Cialdini, volendo asservi accompagnato dal generale Menabrea e dal prefetto, e dava con ciò all'illustre infermo una di quelle solenni testimonianze d'affetto che sono il più largo conforto ad un nobile cuore, ed all'esercito una splendida prova del come Egli apprezza il valore e la devozione a Lui ed alla patria. Ed i bolognesi colle dimostrazioni fattegli al suo ritorno diedero evidente segno di aver compreso questo gentile pensiero di S. M.

Compiva così l'augusto nostro Re nello spazio di pochi giorni quasi l'intero giro della penisola in mezzo alle più splendide ovazioni e sempre più rafforzando i vincoli che debbono unire tutti gli italiani sotto il suo scettro.