

84/1/323

385

004

20/0

RILIEVI

SULLE MODIFICAZIONI PROPOSTE ALLO ANDAMENTO

DELLA

STRADA FERRATA LEOPOLDA

DA PISA A FIRENZE E TRA PONTEDERA ED EMPOLI

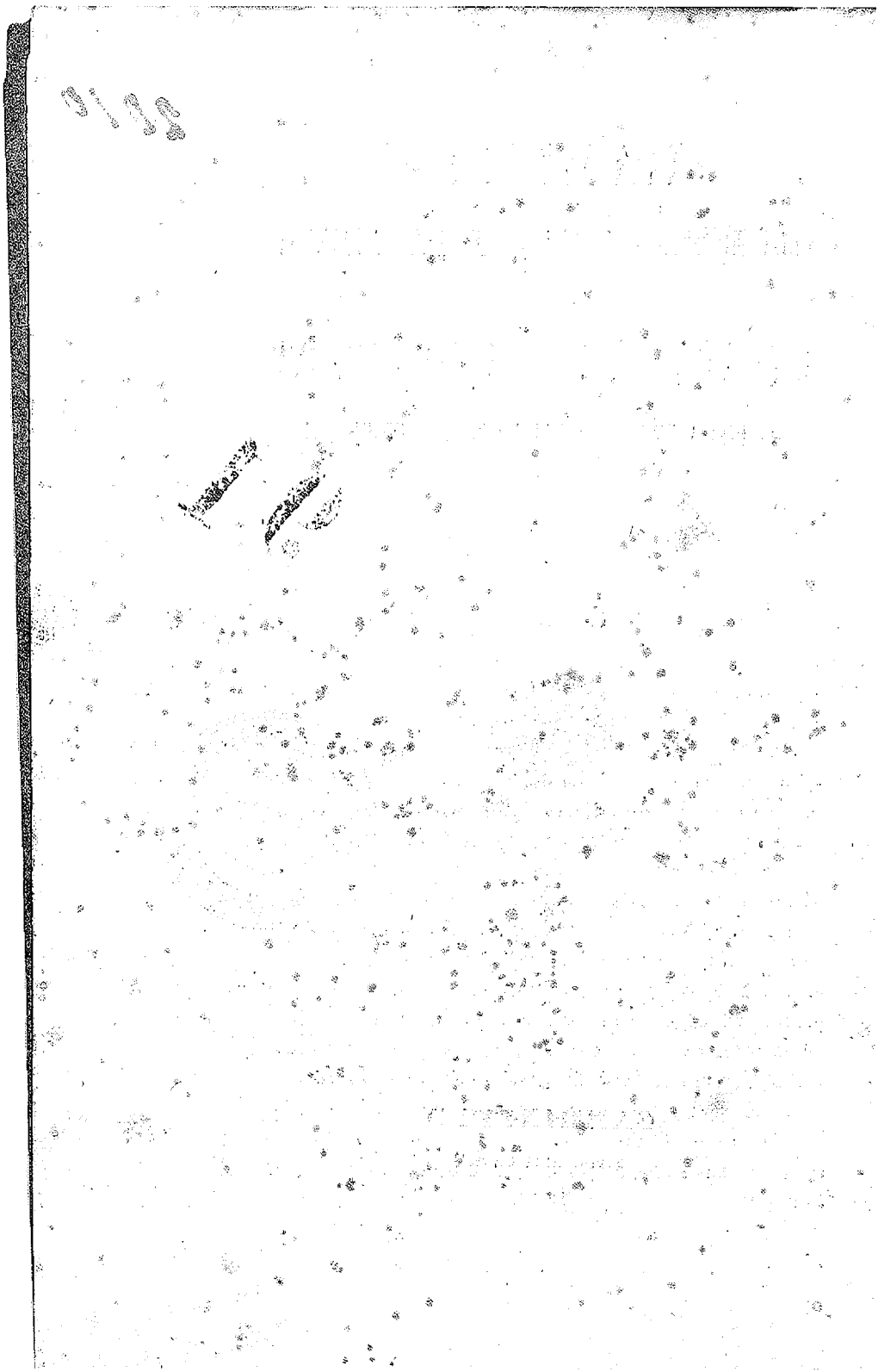
91

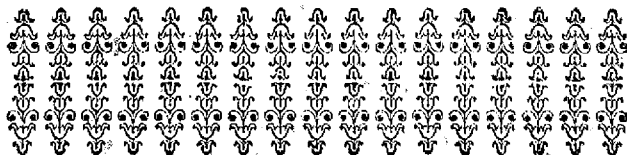


SAMINIATO

TIPOGRAFIA CANESI

1844.





Il Motuproprio del 21 Aprile 1841; i Capitoli 1.º 2.º e 6.º da esso Motuproprio sanciti; il Rescritto del 5. dello stesso mese, che manifesta la volontà del Sommo Imperante quanto alla direzione della Strada Ferrata Leopolda definito negli Articoli 1.º 2.º e 4.º da esso Rescritto approvati; ed infine il voto preponderante di una illuminata Commissione, e del chiarissimo Ingegnere sig. Roberto Stephenson; sono per noi argomenti valedoli onde ritenere l'inalterabilità del Progetto di che nel Manuale dell'Azionista; sarebbe perciò incongruo suscitare dubbio là dove è certezza figlia di una determinazione alacramente discussa. — Ma al seguito del nobile incitamento di tanti prestantissimi Scrittori che vollero favorevolmente o contro il progetto muover parola, ma l'obbligo in qualsivoglia cittadino conferire in cosa di tanto momento i propri pensieri ne fecero persuasi rompere quel silenzio che ci eravamo imposto e manifestare qualunque pur sia la nostra opinione.

Ed è perciò, che ancor noi, con i molti sostenitori della linea più diretta e più breve, diremo ingenuamente, che l'abbandono di essa, che unisce Livorno alla Capitale, (e che in seguito potrebbe diventare ricco e celere veicolo fra l'Adriatico ed il Mediterraneo) per correre invece la gran curva subappennina (proposta dal signor Castinelli, e con mirabil valore sostenuta dal signor Carlo Martelli ed altri valentissimi ec.) è tal cosa che si manifesta da per se improponibile sia che debbasi valutare la nuova via ferrata come linea politica, o come stabilimento di pubblica utilità, o come speculazione di privato consorzio.

E prescindendo dal rilievo, che l'osservanza pratica, nell'adottare il nuovo sistema di locomozione per vie ferrate, volle di subito l'attivazione di tronchi maestri, brevi, e diretti onde unire i centri più cospicui di uno Stato, per quindi al tronco principale congiungere con diramazioni subalterne i punti di secondaria importanza, noi sostenghiamo che il progetto della curva subappennina si presenterebbe sempre *più dispendioso, e meno utile.*

Più dispendioso, perchè, la rilevantissima addizione di oltre nove miglia di tragitto, aumenterebbe la spesa prevista per la costruzione della linea diretta sulla sinistra dell'Arno, di quattro milioni di lire, e perchè questo aumento per se vistoso (considerato nel suo costo medio) diventerebbe più imponente per gli ostacoli oltre modo gravissimi a superarsi, che presentano le ineguaglianze di suolo lungo le gronde orientali del lago di Bientina, la depressione dei lembi occidentali della palude di Fucecchio, i risalti della Tozzerra e della Nievole, la vallata del Bisenzio e dell'Ombrone, le pendici del Monte Albano ecc.

Sarebbe poi *meno utile* alla Società speculatrice perchè conseguenza di questa maggiore spesa di pri-

mitiva esecuzione e successivo mantenimento, è per certo l'aggravio maggiore, che i ricorrenti fra Livorno e Firenze e viceversa, risentirebbero nelle tariffe rendute più ardue pel maggior tratto di via da percorrersi nella gran curva subappennina: e per questo aumentato dispendio, mentre per un lato l'Impresa lucrerebbe nel movimento industriale di Pescia, Pistoja e Prato, non escluso lo sbocco della Porrettana, potrebbe per l'altro correre il pericolo di una sensibile diminuzione nel più rilevante profitto proveniente dai contatti indefettibili e più estesi fra il massimo Porto e la Capitale, e di quelli che in seguito potessero attivarsi fra il Mediterraneo e l'Adriatico per Forlì e Ravenna.

E di vero facile è a concepirsi che aggravata così la tariffa del trasporto, e ridotta a minore rilevanza l'economia del tempo per il maggiore numero delle stazioni, il profitto della linea settentrionale incontrerebbe un periglioso antagonismo nelle private speculazioni dei vettori, e tale da costringere la Società a diminuire, quando pur le fosse concesso, e non ostante le aumentate spese di prima costruzione e successivo mantenimento, la tassa già pubblicata, ossia a tollerare con incalcolabile danno la duplice concorrenza della navigazione per Arno, pel lago di Bientina, e pei canali della palude di Fucecchio, e dei trasporti che stabilir si potrebbero più rapidi, più economici, e più sicuri lunghezzò la via Regia Fiorentina a sinistra del Fiume.

Oltre ciò non sapremmo stabilire sopra quali dati di fatto la linea subappennina debba dirsi più che la meridionale *utile e vantaggiosa* alla maggioranza delle popolazioni.

E poichè quando in simili intraprese devesi scegliere, occorre che la scelta sia tale che corrisponda più largamente ai bisogni non già di qualche paese o di qualche contrada, ma a quelli di una massa più

imponente di popolo, e di un gruppo più notevole di paesi; nè considerazioni puramente locali debbono mai prevalere alla utilità più estesa e generale che sola influisce nei destini industriali ed agricoli, e nel ben'essere di una nazione, perciò relativamente al maggior numero delle popolazioni toscane, e di fronte alla molteplicità ed importanza dei luoghi che dalle due linee proposte possono essere percorsi, e beneficiati, crediamo che la linea meridionale debba essere preferita nella presente disputa di *priorità* di esecuzione.

Quindi la strada tracciata sulla sinistra dell'Arno, e per breve tratto sulla diritta, paragonata a quella delle cinque città può avere una concorrenza maggiore di oltre cento mila individui. (a)

In fine la linea di che nel Manuale dell'Azionista, giova mirabilmente ad un numero maggiore di popolose Città, Terre, e Castella ec. che trovansi sparse fittamente in prossimità della sinistra dell'Arno, e di una tanto capitale valutazione per li ricchi prodotti del suolo, e della industria agricola, da non soffrir paragone con il tronco proposto! Da Pisa a Firenze lunghesso il lato meridionale può dirsi esistere una continuata città, può dirsi che quivi sorrida la Tempe Toscana con le sue innumerevoli villette festanti per doviziose fattorie e poderi, con i suoi prodotti eccellenti i quali per lo stradale regio fiorentino si trasportano nelle parti superiori ed inferiori del Gran Ducato, e si traducono a Livorno e di quivi all'estero. — Se poi si ponga mente agli sbocchi di primo ordine dei bacini dell'Era, dell'Evola della Cecinella, dell'Elsa, della Pesa ec. che scendono ad animare la strada suddetta fra Livorno e Firenze, sarebbe veramente capriccio non confessare che la via subappennina di fronte a quella prescelta dalla Commissione e tracciata dall'Ingegnere Inglese si presenta

assolutamente di entità secondaria, e che non merita la preferenza di una primitiva scelta nella doppia veduta della *economia* e della *utilità*.

D'altronde se la questione attuale non è né può essere (conforme abbiamo già detto) di esclusiva *costruzione*, ma di *priorità* di esecuzione, costruita che sia la linea meridionale potranno essere intrapresi tronchi o diramazioni da Signa a Pistoja (*b*) o da qualsivoglia punto più agevole ec. e così animare tutte le industrie, e lasciare intatta la pianta Stephenson la quale sulla diritta dell'Arno legando in seguito Pescia Pistoja e Prato, e sulla sinistra per l'Elsa Siena e la sua maremnia, Colle ed il suo Territorio, e per l'Evola e l'Era Volterra e la sua provincia, soddisfare a tanti e così numerosi e così rilevanti bisogni, e tener ferma con il di lei incontestabile valore commerciale anche la sua importanza politica, poichè per essa potrebbe per cammino più retto e brevè unirsi come dicemmo il Mediterraneo con l'Adriatico, e provvedere in brevi ore (e talvolta anche il minuto può decidere della fortuna o della rovina di molte intraprese) alle esigenze più vitali dell'intero Dominio.

Infine ricondotta la questione, nè mai cesseremo replicarlo, ai semplici termini non già di costruzione esclusiva ma di priorità di scelta e di esecuzione, pare a noi che molto più senno e provvedimento racchiudasi nel concetto di migliorare uno Stato, principiando dal centro per progredire alla periferia, che dalla periferia per quindi dirigersi al centro.

Ma inutile cosa è per fermo discorrere più oltre di un progetto che la pubblica opinione dichiara abbandonato: quindi passiamo senz'altro ad occuparci più specialmente della memoria dell'egregio sig. Avvocato Giuseppe Banti avente per titolo « *Considerazioni sulla convenienza di modificare il tronco della strada ferrata Leopolda tra Ponte d'Era ed Empoli* ».

E tanto più crediamo utile occuparci seriamente della medesima, inquantochè pare che le sia stato attribuito tanto peso e valore fino al punto che l'Adunanza Generale della Anonima Società, sotto 17. Giugno 1844. applaudì alla modificazione proposta, e sopra quella emesse le sue deliberazioni (c).

Ed entrando in materia, diremo francamente che tutto porta a far dubitare che gli industriosi abitatori della Rotta dissimulando più oltre la utilità reale e permanente del proprio commercio, abbiano a perseverare nella trista determinazione; perchè inceppando così la propria e l'altrui industria potrebbero perdere definitivamente il comodo di caricare i prodotti delle loro fornaci al piè delli stessi depositi, ed allontanare una stazione estremamente ad essi vitale.

Ma quando cotesta perseveranza, con meraviglia universale pur si avverasse (d) non per questo riterremo che i temperamenti per evitare il danno delle effrenate domande di indennità affacciate dai Fornaciaj della Rotta, debbano per la Società Anonima limitarsi al passo e ripasso dell'Arno.

E di vero, a noi pare che vari compensi e tutti di minore dispendio sussistano. Quello, per modo di esempio, di rasentare per mezzo di arcate da elevarsi nell'alveo del fiume, il lato settentrionale della Rotta per ritrovare dopo brevissimo tratto la linea primitiva: l'altro pure di eseguire a mezzogiorno lo sterro già indicato da Stephenson tagliando o perforando il colle tufaceo ove sorge la Parrochiale di quel borgo con la sola spesa (al veder degli esperti) che uguaglierebbe appena quella di un mezzo ponte sull'Arno: si presenterebbe infine il temperamento più facile e spedito di girare dal lato di mezzogiorno il colle suddetto, traversando la vallecola se non erriamo chiamata del *Gobbo*, ritrovare l'altra del *Bercio*, e ritornare nella linea tracciata in prossimità della villa Quaratesi.

E fra questi compensi accennati, sia pure preferito quello che più di ogni altro si presenti dispendioso e difficile, sarà pur sempre di un costo molto inferiore alla spesa gravissima occorrente per la costruzione di due nuovi ponti sull'Arno.

Ma qualora pure si dovesse passare e ripassare coattivamente quel fiume, non ostante a forma dell'Art. 2. e 4. del regolamento e condizioni della costruzione della linea ferrata da Firenze a Livorno dovrebbero al più eseguire tale deviazione sopra e sotto la Rotta per ricongiungersi al più presto alla linea approvata: al che eseguire presterebbe mirabile facilità la lingua di terra pianeggiante che s'incurva con l'andamento dell'Arno dirimpetto le fornaci, per cui varcato il fiume poco sotto di esse, le rotaje traverserebbero piccol tratto di bassa pianura denominata delle *Case di S. Donato*, con il solo compenso di un elevato terrapieno, onde innalzare il piano stradale al livello delle grosse piene, per ricongiungersi quindi per mezzo di un secondo ponte oltrepassata la Rotta, con la linea tracciata da Stephenson.

Nessuno impugna che la via ferrata, percorrendo la sinistra dell'Arno da Ponte d'Era a Empoli porti alla necessaria spesa di lire 96360 per la costruzione di 17 ponti, *otto soli* dei quali si trovano compresi nel tratto fra la Rotta e l'Osteria Bianca; (e) ma diciamo che la poca entità di tutti questi ponti è dimostrata dalla somma stessa come sopra preveduta dal signor Stephenson; ed osserviamo inoltre che il dispendio complessivo di lire 356580, occorrente per i ponti suddetti, e per i movimenti di terra sulla sinistra dell'Arno, non sarebbe che in parte risparmiato qualora si adottasse il tronco di modificazione sulla dritta: poichè anche per condurre il medesimo saranno inevitabili assai movimenti di suolo e il passo dell'Era e quello di tutti i rii che s'incontrano sul-

la sinistra varcato l'Arno alla Motta, dalle pianure di Pagnana fino a Empoli, e che fanno parte dei 17 ponti dei quali si volle innalzare l'entità.

Ma non potremo per altro e mai andare persuasi che questa spesa corra il pericolo di triplicarsi, conforme accenna il signor Avvocato Giuseppe Banti portando ad esempio il tratto eseguito fra Livorno e Pisa, imperocchè questo immaginario pericolo è rimosso dalla stabilità del suolo sempre solido e pianeggiante che deve percorrersi, nè sussiste fra la Rotta ed Empoli il passo della *Sofina* che produsse più grave spendio nel tronco già attivato, nè la *palude del Gatto* che tanto ore inghiottì nella esecuzione della linea ferrata fra Manchester e Liverpool.

Non crediamo infine che la somma di lire 356580. prevista per i 17 Ponti e per i movimenti di terra lungo la sinistra dell'Arno debba qualificarsi per eccessiva, ma al contrario dubitiamo che il danaro erogabile pel tratto compreso sulla diritta da Santa Maria in Monte fino oltrepassata *Bassa* debba per lo meno raddoppiarsi.

Ne questo è timore che si voglia per spirito di parte ingerire nell'animo altrui, è figlio del fatto e della convinzione. Eccone la prova. Lo stradale proposto dalla Memoria del sig. Avvocato Giuseppe Banti traversato l'Arno per mezzo di un ponte fra l'antifosso della Guisciana e la Rotta, per dirigersi verso Fucecchio e progredire sulla diritta del fiume oltre la Motta, ove occorrerebbe rivarcarlo per mezzo di altro ponte, deve percorrere un tratto di oltre 10 miglia di terreni alluvionali, dal fiume Arno già una volta dominati, ed in quasi totalità odiernamente inferiori al di lui livello. (f)

Tutti conoscono le frequenti annue inondazioni alle quali è sottoposta una gran parte del tratto progettato sulla diritta del fiume, e quindi la necessità di ele-

vare per mezzo di prolungatissimi terrapieni, ed altri compensi dispendiosi dell' arte il piano stradale di modificazione, per garantirlo dalle alluvioni anche mediocri, e per ovviare al pericolo d' interrotta comunicazione.

Per lochè ritenuta questa necessità ognuno di per se può concepire agevolmente, che per quanto sulla diritta del fiume non esista che il solo rio di Bassa, le indennità per il suolo da occuparsi dovrebbero per lo meno raddoppiarsi, non solo per la maggiore lunghezza del tronco di modificazione, ma anche per il prezzo elevato di quei terreni abbondantemente vitati e fecondi di granaglie e piante filamentose, come per la doppia quantità che per lo meno occorrerebbe occuparne onde innalzare a regola d' arte i terrapieni del piano stradale, e per procacciare il terreno sufficiente ed indispensabile pei medesimi: che se a questa maggiore spesa pei movimenti di terra si aggiunga la costruzione dei due ponti sull' Arno, e la somma necessaria al passo dell' Era e movimenti di terra fin presso la Rotta, ed al passo dei rii e movimenti sulla sinistra da Pagnana ad Empoli, qualsivoglia meno intelligente di simili lavori, e senza soccorso di più speciali indagini tecniche, potrà argomentare da per se che il costo di quel piano stradale supererebbe di gran lunga quello di lire 356580 preveduto dal signor Stephenson per tutta l' intera corrispondente linea tracciata a sinistra del fiume, aggiuntovi pure il dispendio per evitare il passo del borgo della Rotta.

E qualunque volta si consideri che il tratto di pianura, sul quale dovrebbe condursi il tronco di modificazione, essendo sottoposto ai guasti anche delle mediocri escrescenze del fiume, e che in qualche straordinaria piena tra Fucecchio e Santa Maria in Monte (ove il suolo è inferiore molte braccia al livello dell' Arno) può diventare per lo strappo delle arginature, un' immenso lago, o un nuovo alveo, è neces-

sità concludere che a cotesta pianura, conforme gran parte dei rispettivi proprietari già intrapresero, si rende indispensabile un bonificamento da conseguirsi con un sistema di regolari colmate, al quale farebbe ostacolo la via ferrata, con danno esiziale della agricoltura e delle proprietà.

Corollario a queste operazioni sarà il rilievo, che difficilmente la Società Anonima dei Ponti della Guisciana, e di bocca d'Elsa sull'Arno, abbia a starsi del tutto quieta ed impassibile di fronte al minacciato progetto di far sorgere due ponti in vicinanza dei già costrutti, ed un piano stradale per trasporti a vapore lungo quella linea che per essa Società è più di qualsivoglia altra utile e fruttuosa. Noi crediamo invece e fermamente, che essa Società anche nel dubbio che la concorrenza di due ponti rivali, e del tronco di modificazione e relative stazioni di C. Franco e Fucecchio possa diminuire o far cessare totalmente il profitto dei pedaggi ad essa per sessanta anni conceduto, eserciteranno virilmente ogni diritto onde ottenere una giusta e proporzionata indennizzazione.

Considerato il progetto anche sotto questo punto può di leggeri prevedersi che la Società Anonima della strada ferrata Leopolda nel desiderio di evitare le indennità esorbitanti domandate dai possessori delle fornaci della Rotta, affronterebbe poi quelle maggiori per quietare le Società anonime dei sopra rammentati ponti.

Finalmente molte avvertenze di utilità e sicurezza pubblica necessitano relativamente al corso ordinario ed alla ordinaria navigazione del fiume Arno; perocchè mentre quest'ultima troverebbe raddoppiati gli ostacoli nel breve tratto fra la Motta e bocca della Guisciana, il corso del fiume risentirebbe un maggior vincolo per guisa che se i ponti sunnominati oppongono nella attualità un'obice alla libera defluenza

delle acque fino al punto di sottoporre a più frequenti inondazioni le pianure di Bassa, Ripoli, e Santa Maria in Monte, e producono lunghezza quel tratto dell'alveo un interro più rapido, tali inconvenienti crescerebbero a dismisura (*g*) se agli ostacoli già esistenti nuovi se ne aggiungessero.

Ma si dissimolino pure tutti questi capitali rilievi, e si ammetta ancora che le spese necessarie per condurre il tronco di modificazione, paragonate a quelle prevedute onde costruire la linea tracciata sulla sinistra dell'Arno, bilancino fra loro! ne verrà perciò senza meno l'ammissione del primo e l'abbandono della seconda?

Mai no! perocchè ammessa in ipotesi l'approvazione del Dipartimento d'acque e strade conforme ordina il Sovrano Motuproprio del 21 Aprile 1841. Art. 8. ed anche un Rescritto derogatorio del Sommo Imperante (*h*) la Società non risentirebbe sicuramente quel profitto che pare insinui la memoria del sig. Avv. G. Banti.

E qui che che accenni in proposito il chiarissimo signor Emanuele Repetti nel suo Dizionario Geografico Físico della Toscana (*i*) sul movimento industriale di Santa Croce e Fucecchio, noi anzi diremo non essere le tre Comunità a dritta dell'Arno inferiori a quelle della sinistra per operosità e buon volere! ma dovremo pur sempre convenire in forza dell'invariabile risultato delle cifre, che le quattro Comuni che resterebbero fuor chiuse, qualora si effettuasse il tronco di modificazione a destra dell'Arno, cioè Palaja, Montajone, Montopoli, e S. Miniato, supereranno sempre quelle di C. Franco, S. Croce, e Fucecchio in ricchezza ed in popolazione.

Riscontrato in fatti esattamente il quadro autentico del Censimento annuale dello stato civile (anno 1843.) abbiamo rilevato che le popolazioni riunite

delle comunità di Palaja, Montopoli e S. Miniato, superano certo quelle riunite di C. Franco S. Croce e Fucecchio di num. 6847. individui: (k) che se poi si faccia detrazione al comune di Fucecchio di num. 700. anime spettanti alla cura di San Pierino, situata sulla riva sinistra dell'Arno, e si aggiungano alla Comune di S. Miniato cui appartengono naturalmente per l'andamento del confine reale dell'Arno e per la divisione catastale delle Toscana primitivamente fatta, e con questi individui anche il popolo della Comunità di Montajone, che per lo sbocco brevissimo dell'Evo-la scenderebbe alla stazione delle Buche presso S. Romano, la sinistra supererebbe la diritta di num. 17291. concorrenti: se poi piacesse alla Società determinare sullo sbocco del grandioso e ricchissimo bacino dell'Elsa altra stazione presso l'*Osteria Bianca* per le vedute che saranno accennate in appresso, il concorso sopra quel punto delle due Comunità di Castel-Fiorentino e Certaldo, aumenterebbe l'eccesso sopra la linea sinistra del fiume fino all'ingente numero di 39170. individui, non computati i passeggeri venienti all'*Osteria Bianca* per procedere oltre per Livorno e che muovono da Colle, Poggibonsi, Volterra, e Siena ec.

Se infine pur si volesse contro ogni principio di ragionevolezza legare con più lungo ed incomodo cammino alle popolazioni della pianura sulla diritta dell'Arno, Santa Maria in Monte, Monte Calvoli, Cerreto, ed il popolo di San Pierino, per toglierle alle più comode e prossime stazioni di Ponte d'Era, delle Buche ec. l'affluenza sulla sinistra eccederebbe sempre quella della diritta dell'Arno di num. 17711. concorrenti, (l) trascurati i pochi che potrebbero muoversi dal lembo inferiore della Val di Nievole in prossimità dell'Arno (ai quali unicamente gioverebbe una stazione in Fucecchio.) e senza pure osservare che le popolazioni della diritta avranno sempre una mira

bile facilitazione nei trasporti pel comodo che presenta la navigazione dell'Arno, e del lago di Bientina, e dei canali della palude di Fucecchio, navigazione emula ed infesta, al proposto tronco di modificazione sulla dritta del fiume.

Questa assoluta necessità di accesso alla strada ferrata sulla sinistra dell'Arno, la mancanza totale da questa parte di qualunque mezzo di trasporto da surrogarsi alla locomozione per mezzo del vapore, e questa maggiore concorrenza d'individui, nerbo e fonte primario del profitto della Intrapresa, non è esagerazione preordinata ad illudere. Le tre comuni di Montopoli Palaja e S. Miniato superano da per se sole le popolazioni di C. Franco, S. Croce e Fucecchio! Questa eccedenza è risultato dell'abbaco, e non come scherzando, taluno scriveva nel Giornale di Commercio, effetto di verga magica per la quale a piacere si fanno sorgere e vivere popolazioni ove non esistono; anzi diremo, che ove pur fosse luogo allo scherzo in materie di sì alta importanza, esser meglio possedere una verga magica come argomento di produzione e di ricchezza, che come argomento di distruzione e di morte.

Stabilito in tal modo il maggior concorso sulla sinistra dell'Arno ed accennato che il tronco di modificazione non produrrebbe vantaggio se non che *locale ed esclusivo* alle sole tre Comunità di C. Franco, S. Croce, e Fucecchio, le quali sempre molto si gioveranno (come fu accennato) del trasporto più economico per l'Arno, laghi e paludi, affrettiamoci indicare per ultimo, non già quali speranze, ma quanta certezza di più vasto e sicuro guadagno possa la Società speculatrice ripromettersi dall'estesissimo territorio e Comuni che s'incontrano sulla sinistra del fiume.

È qui si rammenta che S. Miniato situata sopra

facile ed ameno colle, che stà a cavaliere alla via regia postale fiorentina è Capoluogo di tutta la provincia inferiore del Val d'Arno: che quivi è installato un Tribunale Collegiale avente giurisdizione civile e criminale sopra una popolazione di oltre 122000 abitanti per la massima parte residenti sulla sinistra del fiume: che quivi è pure un Regio Vicariato di prima classe: che Città Vescovile domina per i rapporti ecclesiastici sopra una diocesi popolata da 85780 anime delle quali 60000 sparse sulla sinistra dell'Arno da Fauglia al Ponte della Stella presso Empoli, e che affluiscono alla Curia di essa Città dalle valli inferiori dell'Arno, dell'Elsa, dell'Evola, della Cecinella, e della Val di Cascina, e di Tora: che quivi è stabilito un accreditatissimo Seminario in cui 70 convittori quasi giornalmente richiamano molti concorrenti, che vi sono pure le bene ordinate scuole pubbliche del Liceo, una reputata Accademia Scientifico-Letteraria, una Tipografia, una Cassa di Risparmio, ed infine molti e ricchi depositi di combustibili, di granaglie, di olii, di vini, di paglie da cappelli, di fieni e prodotti di ogni qualità spettanti a doviziose fattorie di assai famiglie magnatizie toscane.

I quali centri tutti di vivacissimi rapporti civili e commerciali mantengono attivo e continuato un attrito giornaliero di persone sulla sinistra dell'Arno, dalle valli dell'Elsa e dell'Era e dell'Evola, e dai Vicariati di Empoli e di Fucecchio, e dalle pianure pisane e livornesi.

Oltre di ciò avvertasi che le popolazioni di Castel Franco, Santa Croce, e Fucecchio giammai andranno perdute per la Società, se la strada procede senza variazione sulla sinistra ripa poiché comodo accesso alla via ferrata prestano alle medesime le stazioni delle Buche presso S. Romano, e dell'Osteria Bianca ec. dalle quali resterebbero separate con distanza di due miglia al più!

Nè questo è tutto. La sola Comunità di S. Miniato, a modo di esempio, ristretta di territorio, ma piena di vita e di industria agraria, con le sue 27. Parrocchie popolate da 15059 abitanti, ridente e fertile nelle sue produzioni, ha una *rendita imponibile di MEZZO MILIONE* di lire! — Eppure dall'anno 1817. epoca della attivazione del Catasto a tutto il 1843. ha per tal modo migliorata la sua cultura che questa rendita sta alla effettiva nella proporzione di 2. a 7 (*m*). Quindi la cifra che grava la sola parte padronale rappresenta un reddito annuo costante di oltre *due milioni di lire!* e poichè la parte colonica sopperisce generosamente al consumo della sua agiata popolazione, può dirsi che la totalità di cotesta somma è il risultato del cambio commerciale della metà dei suoi prodotti. Questa Comune un' anno per l' altro spedisce a Livorno un milione e settecentosessanta mila libbre di olio buonissimo e ricercato, una cifra più che quintupla di fieni di lupinelle, ed altrettanta di paglie da cappelli che si spedisce alla Capitale, ed all' estero, non calcolando l' esteso commercio dei suoi vini sani e robusti che dagli industriosi abitanti di S. Donato all' Isola si esercita direttamente in Livorno, nè facendo parola delle sue granaglie, panichi, mais che in abbondanza si mietono nelle vaste pianure a tramontana, che da San Romano al ponte d' Elsa si estendono fino all' Arno, e nelle pingui convalli a levante e mezzogiorno dell' Elsa dell' Evola e dell' Ensi ricchissime di tali prodotti. Questi sono i dati di fatto che possono assicurare un profitto vistoso alla Società speculatrice. Ma quando si unisca a questa imponente fertilità quella dei Comuni di Montopoli, di Palaja, e di Montajone, e l' esito che essi fanno per lo sbocco dell' Evola dei loro bozzoli, della loro cera e del mele il più prelibato che si conosca in commercio, dei loro vini ricercatissimi, dei loro squisiti formaggi,

e dell'olio che in ugual quantità della Comune di San Miniato emette in commercio Palaja ed in quantità pressochè pariforme le riunite di Montopoli e Montajone, e se quindi si porti il pensiero alla esportazione gigantesca del vario combustibile che le quattro enunciate Comuni depositano lunghe la strada della Val d'Evola fino alle Buche, per avviarlo da quel punto nella valle inferiore e superiore dell'Arno, ed infine quando si ritenga che dalle Comunità suddette si esportano annualmente varj milioni di libbre di buccia di leccio e di quercia per Firenze e Livorno, non sarà più lecito far domanda cosa mai abbia da sperare la Società speculatrice da queste Comunità.

Che se poi occorresse fare il novero anche del movimento manifatturiero delle medesime, e che vivifica sempre più la vasta superficie rinchiusa fra la Rotta e l'Isola, fra Castel Fiorentino, Gambassi, Colle, Montajone, Palaja e Montopoli, troveremo qui vi le fabbriche antichissime del vetro in Montajone, i numerosi telai di Montopoli che forniscono pregiate tele di lino e canape, le di lei operose manifatture di scarpe da campagna, che si confezionano anche in ugual copia nell'antico castello di Cigoli, le fabbriche eccellenti dei cristalli, e le conche, e le cartiere di Colle, il lanificio, le tintorie e la manifattura dei cappelli di feltro in S. Miniato, e suo territorio, le conche dei pellami, le fabbriche di saponi e delle mezze lane, le tintorie ed il lavoro della seta in Castel Fiorentino, la estesa e ricca distillazione delle corbezzole in Gambassi, e la generalizzata treccia da cappelli, ed altre industrie svariate e conosciute le quali si cumulano e si trasportano settimanalmente nei mercati animatissimi di S. Miniato, C. Fiorentino, Cartaldo, Palaja, Empoli, Ponte d'Era non che alle ricche e splendide annue fiere di dette città, e terre sopra tutta la linea della sinistra dell'Arno da Montelupo a

Cascina, e per tutta la Val d' Era e nelle pianure pisana e livornese.

Infine non può nè deve tacersi che una speranza di sempre largo e vivace e sempre costante guadagno sorriderà all' Impresa della via ferrata Leopolda sulla sinistra dell' Arno avvertendo alla ricca e perenne copia delle acque dell' Elsa da cui vengono animati i sette grandiosi mulini inferiori della *Dogana, di Granaiolo, del Mulin Nuovo, del Ponte d' Elsa, di Capo Cavallo, delle Volpi, e di Bocca d' Elsa*, quali tutti potrebbero essere governati da una stazione in prossimità dell' Osteria Bianca. Questi mulini complessivamente macinano oltre 300000 sacca di granaglie, la massima parte delle quali, specialmente nella siccità estiva si trasporta alle principali terre e città di tutto il Val d' Arno inferiore non escluso Livorno, e perfino negli angoli più remoti delle colline e delle maremme pisane. Anche la macinatura delle scorze, di quercia e leccio, mortelle e vallonee che si esercita in alcuni dei sopra enunciati mulini produce annualmente in circolazione più di 5 milioni di libbre di questa sostanza necessaria alle conee dei pellami, e che si spedisce a Firenze e Livorno, e da Livorno per l' estero.

A noi pare dal fin qui detto, aver dimostrato, che se la Memoria dell' egregio sig. Avv. G. Banti potè di quel subito fermare la pubblica attenzione fino al punto di provocare la deliberazione sociale del diciassette Giugno 1844 e di essere raccomandata all'esame degli intelligenti, fa di mestieri per altro persuadersi al seguito del fatto esame, che la modificazione proposta non può avere per la Società tornaconto nè di fronte alla spesa di prima esecuzione, nè di fronte al maggior lucro che si faceva sperare dalla di lei attivazione sulla destra dell' Arno, e che quanto fu accennato rapporto ai movimenti di terra (pag. 11.)

e rapporto allo stato comparativo delle popolazioni (pag. 13. e 14. di essa memoria) non può per verità ritenersi che come indicazione erronea, nè corrispondente allo stato dei paesi e dei popoli.

Chiuderemo infine queste nostre osservazioni rilevando che passammo a volo le industrie manuali solite esercitarsi sopra vasta scala lungo la sinistra dell'Arno e per i territorj che vi fanno capo, perchè primo fonte ed inesuasto di ricchezza, essendo in Toscana la cultura dei terreni, secondo le manifatture, ci apparve conseguente che il miglioramento e l'economia del nuovo sistema di trasporti debba essere rivolto a facilitare precipuamente il primo, e quindi appresso il secondo.

Lo che conseguito, il risparmio notevole del tempo e del danaro refluirà a vantaggio della classe numerosissima ed estesa dei possessori e dei coloni. La vendita delle derrate e prodotti potrà essere direttamente esercitata dai medesimi senza la intromissione dei sensali e dei corrispondenti: potranno i proprietari in poche ore informarsi da se medesimi delle oscillazioni dei prezzi del numero ed importanza delle richieste, e dello stato dei bisogni: cogliere il destro onde evitare o cambiare vantaggiosamente i propri raccolti, ed emancipandosi una volta e per sempre dalla più gravosa tariffa dei non sicuri trasporti attuali, svincolandosi da qualunque diritto di prosenatico e togliendosi alle astuzie ed avanie degli speculatori e del monopolio, acquistiar nuovo coraggio ed affetto per le terre loro compartite dalla Provvidenza, progredire sempre più nelle oneste fortune, e così l'agricoltura risentire nuovo e possente impulso e rendere più che mai agiata e florida questa nostra dolce Toscana.

Samminiato 16. Luglio 1844.

AVV. CARLO ORABUONA

NOTE

(a) Popolazioni che sono traversate dalla Via Ferrata sulla sinistra dell' Arno e per breve tratto sulla diritta, o che possono comodamente accedervi.

Livorno	76258
Colle Salvetti	5815
Fauglia	5029
Pisa	38290
Bagni S. Giuliano	13824
Stato Lucchese	100000
Vecchiano	4091
Lari	7483
Chianni per Terriciola	1996
Lorenzana per Ponsacco	1348
Santa Luce idem	1888
Calcinaia per Ponte d' Era	2954
Vico Pisano idem	10098
Peccioli idem	5496
Terriciola idem	3830
Capannoli idem	2380
Cascina	15470
Ponsacco	2878
Ponte d' Era	8715
Monte Calvoli per Ponte d' Era	1254
Santa Maria in Monte idem	3556
Palaia per lo sbocco dell' Evola	8981
Montopoli idem	3289
Montaione idem	9069
S. Miniato	15095
Somma e segue	<u>349087</u>

Riporto e segue . . . 349087

<i>C. Franco di sotto traversato l' Arno</i>	
<i>Per S. Romano</i>	4524
<i>Santa Croce idem</i>	5549
<i>Fucecchio idem</i>	10459
<i>C. Fiorentino per lo sbocco dell' Elsa</i>	5784
<i>Certaldo idem</i>	6095
<i>Empoli</i>	14573
<i>Cerreto per Empoli</i>	5216
<i>Vinci idem</i>	5799
<i>Montelupo</i>	4769
<i>Capraia</i>	2672
<i>Carmignano</i>	8706
<i>Legnaia</i>	8547
<i>Signa</i>	5985
<i>Lastra</i>	8886
<i>Casellina</i>	8841
<i>Sesto</i>	9917
<i>Campi</i>	9563
<i>Brozzi</i>	8572
<i>Firenze</i>	97201
<i>Totale</i>	<u>580745</u>

Popolazioni subappennine traversate dalla proposta modificazione o che possono comodamente accedervi.

<i>Firenze</i>	97201
<i>Pellegrino</i>	6976
<i>Brozzi</i>	8582
<i>Sesto</i>	9917
<i>Campi</i>	9563
<i>Prato</i>	30390
<i>Montale</i>	6753

Somma e segue 169382

(23)

<i>Riporto a segue</i>	169382
<i>Porta Carratica</i>	6316
<i>Pistoia</i>	11219
<i>Porta Lucchese</i>	5875
<i>Seravalle</i>	4529
<i>Montecatini</i>	5533
<i>Massa e Cozzile</i>	2553
<i>Borgo a Buggiano</i>	9322
<i>Uzzano</i>	3636
<i>Pescia</i>	11165
<i>Bagni S. Giuliano</i>	13824
<i>Stato Lucchese</i>	100000
<i>Pisa</i>	38290
<i>Colle Salvetti</i>	5815
<i>Livorno</i>	76258
<i>Totale</i>	<u>463717</u>

Linea Stephenson 580745
Linea Subappennina 463717

Supera la linea Stephenson in N.º 117028

(b) *La Società Anonima, come lucidamente rilevasi dai dei Statuti organici Tit. 1. Cap. 1. o Tit. 2. Art. 16. ben vide che con una sola linea ferrata od oclusiva non potevansi governare le parti più vitali della Toscana, ed è perciò che si riservava perfino di aumentare il fondo sociale dei 30 milioni di lire, per far fronte alle doppie rotaje ossia vero ai tronchi e diramazioni, che fossero in seguito reputate più utili e necessarie.*

(c) *Adunanza Generale del 17 Giugno 1844. Proposizione 5. « ivi » Considerando la difficoltà che presenta il passaggio della Strada per il Villaggio della Rotta, e la convenienza che potrebbe trovarsi di traversare l'Arno al di là di Ponte d'Era, e mettere la Strada Ferrata a contatto*

« con la popolosa provincia del Val d'Arno di sotto, e più
« specialmente con Santa Maria in Monte, C. Franco, Fu-
« cecchio e S. Croce, e ripassare il fiume prima di giunge-
« re a Empoli, l'adunanza generale vuole, che sia con-
« sultato in questo proposito il suo esimio Ingegnere signor
« Stephenson, e qualora il Consiglio di amministrazione lo
« trovi conveniente, umilierà le sue preci al R. Trono, e
« presenterà la nuova linea che verrà tracciata dal prelo-
« dato Ingegnere, come quella che la Società era autoriz-
« zata a sostituire in questa località dall' Art. 4. dei Ca-
« pitoli o condizioni dalla Sovrana Concessione approvati con
« Rescritto del dì 5 Aprile 1841.

(d) Non devesi tacere la molta speranza che somministra
la deliberazione della Società Anonima adottata nella adu-
nanza Generale del 17 Giugno 1844. — 4.ta proposizione « ivi »
« Verranno umiliate al Clementissimo Principe le opportu-
« ne preci onde ottenere la facoltà d'intraprendere le trat-
« tative con i Possessori da espropriarsi per tracciare la li-
« nea da Pisa a Ponte d'Era, prima ancora che il versa-
« mento del 7 o/o sia effettuato, e per ottenere che alle
« dette espropriazioni, ed alle altre che occorreranno per
« tutta la linea sino a Firenze vengano applicate le norme già
« adottate in Toscana in altre espropriazioni per causa di pub-
« blica utilità » Infatti al seguito di questa preci potrebbe
accadere che l'abusiva interpretazione che si è voluta da-
re alle benefiche Sovrane concessioni contenute nell' Art. 8.
del Motuproprio del 21 Aprile 1841. a favore delle indu-
strie della Rotta vengano con interpretazione autentica ri-
condotte ad una misura di giustizia per conciliare così la pub-
blica colla privata utilità.

(e) Avvertasi che due soli piccoli rii, quello di Ribec-
co e quello del Pinocchio sono arginati con ripari dell'al-
tezza di circa braccia 3. e 4. Ma con la costruzione di pic-
cole salite e discese equipendenti, il compenso dell'arte di-
viene di poca entità, poichè per quanto il trasporto a Va-
pore per via di terra non tolleri pendenze, se non che nella pro-
porzione da 1. a 750. gli accessi dei Ponti ed altri ostaco-
li di breve tratto sono suscettibili della maggiore inclina-
zione da 1 a 150.

(f) Che l'Arno abbia fino da remotissimi tempi vagato sempre lungo le colline del Cerreto, di Ripoli, e di Fucecchia ec. è dimostrato da antichi documenti, e dal nome di Gretti che mantengono tuttora le pianure sottostanti a detti colli. Dall'Antologia di Firenze, Giugno 1823. pag. 16. rilevasi che il fiume si divideva costì in due bracci per cui fu detto Bisarno, e finalmente da alcune carte del Secolo XIII. risulta che gli Ospitalieri dell'Alto Paschio tenendo in questo Bisarno una palanca per servizio dei pellegrini, ed essendo questa inservibile nelle piene, ottennero da Federigo II. (Aprile 1244.) facoltà di costruire un Ponte mobile presso Fucecchio.

Anche le varie vicende della palude omonima segnano i progressivi rialzamenti od interri nell'alveo dell'Arno e la relativa depressione delle pianure adiacenti. Nel Secolo XII. le acque della palude avevano uno spagliamento poco licenzioso e micidiale perchè allora l'Arno assai più basso di letto, permettendo una maggiore pendenza nell'antifosso della Guisciana, agevolava il di lei più rapido scarico. Dal 1279. al 1339. fu il canale di scolo più volte impedito, e più volte sgombrato da siepi e steccaje, dalle varie fazioni che amiche o infeste agli abitanti della Val di Nievole predominarono; e questi vari accidenti non che la costruzione di un argine a Cappiano per la formazione di un lago peschereccio, ed il rialzamento progressivo dell'alveo raddoppiarono i guasti della palude: finalmente Leopoldo I. di venerata memoria indusse grandi miglioramenti in proposito profondendo generosamente la somma di scudi 140000. e nel 1828. fu creduto ottimo divisamento profittarsi del rialzamento dell'alveo dell'Arno, e delle immancabili invasioni delle piene del medesimo, per principiare regolari colmate, o furono perciò costrutte le quattro doppie cateratte del Ponte a Cappiano all'oggetto d'impedire il reflusso delle piene suddette.

Infine fra le prove della depressione del suolo, sopra il quale dovrebbe condursi il tronco di modificazione, riconfermano le stesse parole del sig. A. G. Banti che si leggono nella di lui Memoria del 1. Maggio 1844. pag. 9. « ivi » « Questa pianura non ha fiumi nè torrenti, non rii arginate » « ti ec. . . la Strada ferrata rasentando a poca distanza » « l'argine dell'Arno, non è attraversata che da fossi cam- » « perecci che partono dall'argine stesso scolando verso l'U- »

« sciana a ponente. » Da ciò può dedursi che, se quelle pianure invece che defluire a mezzogiorno nell' Arno, scolano nella Guisciana a ponente le loro acque pluviali, significa che le medesime sono inferiori al livello del fiume.

(g) Dicesi ormai cosa costatata, che dopo la costruzione dei ponti di bocca d' Elsa e della Guisciana, sono cresciute le inondazioni a danno dei terreni che fronteggiano l' andamento dell' Arno sulla diritta nel tratto compreso tra i due ponti: e ciò perchè l' Arno che a piene uguali anteriormente alla costruzione di essi ponti era di poco o lieve nocumento, posteriormente, essendo tenuto in collo dai medesimi per più di un braccio e mezzo, invade costantemente le terre che sopra.

(h) L' Ottimo e Piissimo Principe allorquando volle che la strada proposta dalla Commissione non si allontanasse oltre le 100. ossia le 200. braccia dal prefisso andamento, ciò ordinava nella veduta di compensare in qualche modo le industrie esistenti in gran numero sull'ò stradale a sinistra dell' Arno, e per le quali innumerevoli osterie, stalle, e legni da trasporto porgono sostentamento ad un numero considerevole di famiglie, quali troverebbero, non ostante la linea ferrata, la medesima sussistenza per i trasporti delle merci e dei passeggeri alle stazioni delle Buche e dell' Osteria Bianca e di Empoli ec.

(i) Vol. 2. pag. 369 « ivi » Il commercio e le industrie Fucchesi non corrispondono alla numerosa popolazione che vi abita, nè allo spirito del secolo che le promuove, nè alla situazione favorevole del paese — Vol. 5. pag. 142. « ivi » un altro genere d' industria è quello che procacciano molti Santacesi ai loro figli appena fatti adulti coll' inviarti per la Toscana provvisti di pochi e meschini generi onde venderli e farne cambio con altri, esonerando così di buon' ora le loro famiglie dalle spese di vitto e vestiario.

(k) L' Autore della Memoria del 1 Maggio 1844. nella nota a pag. 13. cumulando le popolazioni di C. Franco, S. Croce e Fucocchio con quelle di Monte Calvoli, S. Maria in Monte e Cerreto, eleva il concorso sulla diritta dell' Arno ad un totale di 30764 individui; e riducendo poi quelle della sinistra a sole 22745 anime segna un eccesso sulla diritta di 7019 abitanti! Per altro occorre rettificare coesto modo di compilare quadri statistici, avvertendo che le Comuni di Monte Calvoli, e S. Ma-

ria in Monte scendendo dai loro colli e valicando l'Arno sul ponte presso la Guisciana trovano più comoda stazione a Ponte d' Era, e che la Comune di Cerreto scendendo per Sovigliana trova più prossima la stazione di Empoli

Premessa questa avvertenza, ecco lo stato comparativo delle popolazioni e concorso di esse tanto sulla dritta quanto sulla sinistra dell' Arno.

SINISTRA

DIRITTA

<i>Palaia....</i>	8981.	<i>C. Franco di sotto</i>	4524.
<i>Montopoli</i>	3289.	<i>Santa Croce.....</i>	5549.
<i>S. Miniato</i>	15059.	<i>Fucecchio</i>	10459.
	<u>Num. 27329.</u>		<u>Num. 20532.</u>

Si detragga alla Comune di Fucecchio il popolo di S. Pierino, situato sulla sinistra dell' Arno, e si aggiunga alla Comune di S. Miniato, perchè più comodo alla stazione delle Buche o dell' Osteria Bianca..

<i>Addizione</i>	<u>700.</u>	<i>a detrarre</i>	<u>700.</u>
<i>Totale Num.</i>	<u>28029.</u>	<i>Totale Num.</i>	<u>19832.</u>

Si aggiunga alla concorrenza sulla sinistra la Comunità di Montajone che per il bacino dell' Evola scende con breve e comodo cammino

Somma e segue N.° 28029.

Num. 19832.

Ripòrto e segue N.º 28029.

Num 19832.

alla stazione delle Bu-
che.

9069.

Si contemplino infine
le popolazioni di C. Fio-
rentino e di Certaldo che
per la via Regia Senese
Romana scendono la val-
le dell'Elsa fino all' O-
steria Bianca per quindi
volgere a Livorno, e la
concorrenza sulla sini-
stra aumenta della Po-
polazione di C. Fioren-
tino.

6095.

e di Certaldo,

5784.

Totale Num. 48977.

Totale Num. 19832.

Recapitolazione

Concorrenza sulla
sinistra dell' Arno

Num. 48977.

Idem sulla diritta 19832.

Eccesso sulla si-

nistra Num. 29145.

(1) SINISTRA DELL' ARNO

DIRITTA DELL' ARNO

Palais 8981

Monte Calvoli 1264

Montopoli 3389

S. Maria in Monte . . . 3556.

Montaione 9069

C. Franco di sotto 4524.

S. Miniato 15059

Santa Croce 5549.

C. Fiorentino 6095

Fucecchio 10482.

Som. e segue N. 42593

Num. 25375.

<i>Rip. e segue N.</i> 42593	<i>Num.</i> 25375.
<i>Certaldo</i> 5784	<i>Cerreto</i> 5216.
<u><i>Totale Num.</i> 48277</u>	<u><i>Totale Num.</i> 30591.</u>

Recapitolazione

<i>Sinistra</i> . . . 48277
<i>Diritta</i> 30591

Eccesso sulla sinistra 17686

Nè vale il dire che la stazioni di C. Francò attiverrebbero in quei punti la concorrenza di Lucca, Pascia, e Pistoja, perchè Lucca con il suo tronco di comunicazione con Pisa seguirà sempre quello stradale per Livorno o Firenze; Pascia più prossima e legata a Lucca con comodo e piano stradale di miglia 14 sboccherà sempre per quello, piuttosto che scendere a Fucecchio con strada più ardua e lunga quasi 18 miglia: e finalmente Pistoja troverà maggior convenienza, piuttostochè passare per Seravalle o Monsummano e scendere a Fucecchio, e calare per la via regia dal Poggio a Casano alla più prossima e comoda stazione della Lastra a Signa.

E qui cade il destro, onde avvicinare fra loro le idee di confronto, osservare che la Società aver dove in considerazione specialissima gli sbocchi dei bacini dell' Elsa o dell' Evola quali mai saranno valutati tanto che basti. So per il bacino dell' Elsa, come va maturandosi il progetto, sarà spinto un tronco di via ferrata sino a Poggibonsi, e per la valle di Staggia sino a Siena, di quanta importanza e lucro sarà per diventare una stazione all' Osteria Bianca, che potrebbe sostituirsi a quella della Rotta! — So poi, come è oggimai certezza sarà corretta la strada che ascende alla pendice di Palaja, e che unisce la provinciale Volterrana, di quale importanza diventerà anche lo sbocco del bacino dell' Evola? Quivi farebbero punto le popolazioni comprese in tutta la bassa maremma e nelle colline fra Volterra e Cecina.

E questo basti quanto alla concorrenza superiore sulla sinistra dell' Arno. Quanto poi alla ricchezza territoriale, crediamo sufficiente accennare in confronto le rispettive rendite im-

ponibili di Castel Franco, Santa Croce, e Fucecchio, con quelle di Palaia, Montopoli, Samminiato, e Montajone.

<i>Palaia</i>	L.	306376.	16.
<i>Montopoli</i>	«	76470.	—.
<i>Montajone</i>	«	264000.	—.
<i>Samminiato</i>	«	500000.	—.
		<u>L. 1,146,846.</u>	<u>16.</u>

<i>Fucecchio</i>	L.	265602.	59.
<i>Castel Franco di sotto</i>	«	178115.	55.
<i>Santa Croce</i>	«	160702.	55.
		<u>L. 604,420.</u>	<u>69.</u>

(m) Questo aumento non può verificarsi nelle Comuni di C. Franco, S. Croce e Fucecchio, poichè la loro cultura è quasi stazionaria, ed il retratto dei loro fondi piuttosto in decadenza atteso il deprezzamento dei vini uno dei primarij elementi di reddito di tali terreni. All'opposto poi le Comuni sulla sinistra riducendo con indicibile operosità ed annualmente a ridente cultura di olivi vaste porzioni delle coline tuttora a pastura non possono che avvantaggiare le attuali loro condizioni.

ERRATA

CORRIGE

<i>Pag. 9. vers. 31. donti</i>	<i>ponti</i>
<i>idem vers. 13. 17291.</i>	<i>17266.</i>
<i>idem vers. 20. 39170.</i>	<i>29145.</i>
<i>idem vers. 31. 17711.</i>	<i>17686.</i>

N. B. Avvertasi che le statistiche tutte di confronto riportate a pag. 14. e relativa nota di corredo *k* sono tratte dalle tavole autentiche del censimento dello stato civile (anno 1843) e che le statistiche comparative a pag. 6. e relativa nota *a* sono ricavate in parte dai quadri suddetti, ed in parte dalla tavola annessa al discorso del sig. Carlo Martelli di Prato inserito nel Giornale Agrario di Firenze Num. 47. anno 1838. pag. 200. e finalmente i prospetti delle rendite imponibili ed il movimento agricolo ed industriale dalle rispettive Comuni, e dalle amministrazioni agrarie ecc.

18702