ATTILIO BRUNIALTI

LA NUOVA FERROVIA DELL'ALTIPIANO DEI SETTE COMUNI

Natura ed Arte, a. XIX, fasc. XIV, 1909-10: 89-95

I Sette Comuni formano un altipiano ricco di boschi e di pascoli, nella parte settentrionale del territorio vicentino, che discende lentamente all'Astico, e più rapidamente al Brenta ed attraversa le maggiori cime del Trentino. Degni di particolare attenzione furono sempre la terra e i suoi popoli: formarono a lungo quasi una piccola nazione, vivente con singolari costumi, governata da proprie leggi, né mancò di uomini distinti in politica, nelle armi, nelle arti e nelle lettere. La condizione in cui gli eventi collocarono i Sette Comuni in faccia ai popoli circostanti, le loro contrastate origini, le relazioni politiche e commerciali con le quali e per le quali condussero un'esistenza di più secoli, lottando in mezzo a continue difficoltà, richiamarono in ogni tempo su di essi l'attenzione degli scrittori.

E vi accorsero del pari in ogni tempo gli amici della natura ad ammirare i vasti boschi, i pascoli verdi, le grotte misteriose, a salire le facili cime, od a visitare le valli pittoresche dove si inabissa l'Assa, scende per dirupi aspri e difficili la Valgadena, o su per quel Buso, che sembra in certi punti una fessura della terra, al cui fondo non penetra mai raggio di sole. Alle radici dei suoi monti nascono i primi affluenti dell'Astico e del Brenta, ma il Distretto scarseggia di acqua, sì che vi raccolgono in cisterne o pozze le piovane, con grande disagio per gli usi domestici e per la pastorizia. Imperocché anche l'acque cadute dal cielo - che non si raccolgono nelle insalubri *pozze* - si inabissano in gran parte nei calcari porosi dell'Altipiano, per raccogliersi nella fantastica grotta di Oliero, o nelle numerose fontane delle Prealpi e della pianura vicentina.

Addussero per secoli a questo Altipiano soltanto difficili ed erti sentieri di pastori. Nel 1852 si incominciò a costruire la strada del Costo, che si diparte da Mosson, e girate le pendici del Monte si interna nella Val Canaglia, e conduce a Canove ed Asiago. Si scorgeva da lungi la Via Bianca che da Lusiana ascende all'Altipiano fra ghiaie e ciottoli biancheggianti, impraticabile nell'inverno, anche dopo che l'audace energia degli abitanti ne ha fatta una delle più belle vie carrozzabili delle Alpi, tra Asiago e Bassano. Dalla Valle del Brenta salgono sentieri per il Buso o divergendo alla contrada del Sasso, per infiniti gradini scavati nella roccia, o sostenuti da travicelli, dove a mala pena si inerpicano gli animali da soma, mentre il Correggio e la Scaletta adducono ad Enego, e sono percorsi ancora da slitte pittoresche. Altre comode strade adducono all'altipiano di Lavarone, ed alla Valle dell'Astico per Rotzo - traverso il meraviglioso ponte di Roana sulla Valdassa - e ripidi sentieri (menadòri) scendono a Levico, a Caldonazzo, a Pedescala, a Grigno.

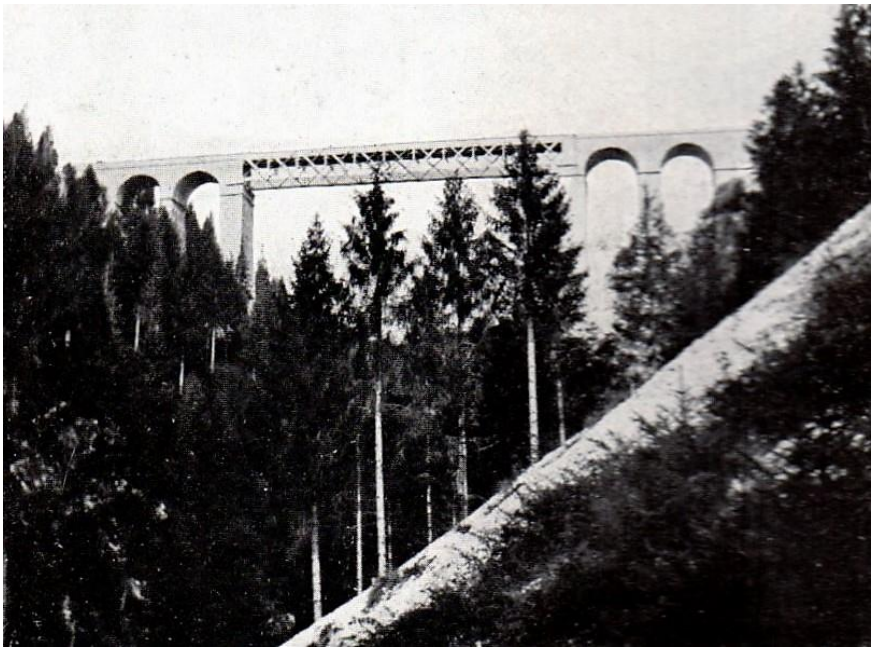
Non mancano nel singolare altipiano antichi ricordi: i torrioni di Pedescala, che dovevano chiudere fortemente quel passo al nemico, e la leggenda attribuisce a Cajo Mario; il Bostel di Castelletto, dove si raccolsero vasi, fibule, spuntoni, ossa preistoriche, utensili domestici e persino un piccolo priapo; il Covolo di Pisciavacca ed altre caverne, che accolsero abitanti fuggiaschi, o ricoverarono pastori e contrabbandieri. Enego serba con patriottico affetto gli ultimi avanzi del Castello Scaligero, descritto nel suo pieno fiore da Francesco Caldogno, e pochi

avanzi parlano di altri, mentre dovunque si scorgono grotte, che serbano nel nome il ricordo di antiche leggende.

Nella Villa di Campese, soggetta per secoli a questo territori, è il sepolcro di Merlino Cocai, che fece ridere il mondo coi suoi versi macaronici; Rotzo onora in una lapide lo storico illustre di queste terre, Agostino Dal Pozzo, come Asiago ha fatto o farà per Antonio Pertile, per l'Abate Modesto Bonato e per tanti altri illustri suoi figli.

Belle le chiese, nelle quali non mancano intagli in legno, lavori in argento, ricchissimi marmi ed insigni reliquie. Sono talune adorne di pitture di classici come Da Ponte, e di moderni come Pasquotti, e tutti ammirano il superbo tabernacolo della Chiesa di Asiago, l'imponente campanile erettovi da Stefano Paina, il concerto di campane uscito dalla fonderia Cavadini e cantate dall'Abate Menin, e nel piccolo, ma interessante museo di Asiago, sono raccolte le memorie di questo popolo singolare. Le scuole numerose, ampie, pulite di quasi tutte le borgate si possono citare a modello; le strade sono assai curate, e tra breve non mancheranno anche abbondanti acque potabili.

Fu certo abitato questo altipiano da antichissimi tempi, per quanto i nomi di Lugo, San Luca, Lusiana - *Lucus, Sanctus lucus, Lucus Dianae* - accennino all'esistenza di vasti antichissimi boschi. Ma negli scavi si trovarono monete di imperatori e persino la lupa romulea, avanzi di mura di struttura e più d'una lasciva immagine di Venere. Il fatto che sino ai tempi moderni, in non poche borgate, come nei Tredici Comuni del Veronese, si parlava ancora un dialetto assai diverso da quello delle altre genti italiane, spinse molti dotti a fugare la caligine dei tempi, per vedere in essa quello che usciva il più delle volte dalla loro fantasia. Per cui altri argomentarono di derivare il nostro popolo dagli antichi Cimbri, altri lo finsero un rampollo di Tigurini, altri di Unni seguaci di Attila, e chi lo spacciò per un residuo di Goti, chi ravvisò in esso una schiatta di Svevi o di Danesi, chi lo volle disceso da posteriori colonie tedesche.

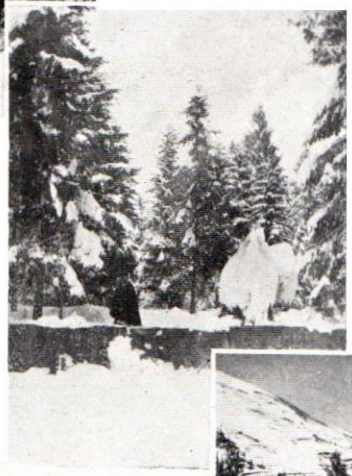


Ponte sulla Val d'Assa

Le varie opinioni si mutarono in tradizioni e ad esse principalmente attinsero i moderni campioni della grande Germania, quando appena rimanevano le ultime tracce delle colonie venute ad abitare questo deserto altipiano, penetrando nei suoi intatti boschi, forse anche da paesi più lontani della Germania, per lasciare a poco a poco ogni traccia delle antiche origini, perdere in tempi vicini a noi persino l'uso del dialetto quasi tedesco, e diventare nel costume, nella parlata, come da secoli nei sentimenti più profondi dell'anima, prettamente italiani.

L'antico Governo del paese consisteva in tanti Consigli particolari, quanti erano i Comuni, con la facoltà di deliberare ciascuno tutti gli affari attinenti al territorio, ed in un Consiglio generale composto di due deputati per ogni comune, che votava e faceva eseguire con pieno potere tutte le deliberazioni che riguardavano gli interessi del distretto. Questo Consiglio, la «Spettabile Reggenza dei Sette Comuni», era come il sovrano della piccola Nazione, e venne lungamente rispettato anche dalla Veneta Repubblica. Il territorio della Reggenza variò nei secoli; ebbe «Contrade annesse» a mezzogiorno, sudditi nel Trentino, ma si vennero a poco a poco diminuendo e smembrando per effetto di memorabili sopraffazioni: dalle sentenze tridentine e roveretane del 1535 e del 1605, sino alla confinazione napoleonica del 1807 ed all'ultima viltà, con la quale il Ministero italiano cedeva all'Austria alleata la Cima delle Dodici.

Val Frenzela (Valstagna)



Asiago: i suoi boschi d'inverno

Veduta dei monti d'Induno visti dalla Crocetta di Gallio

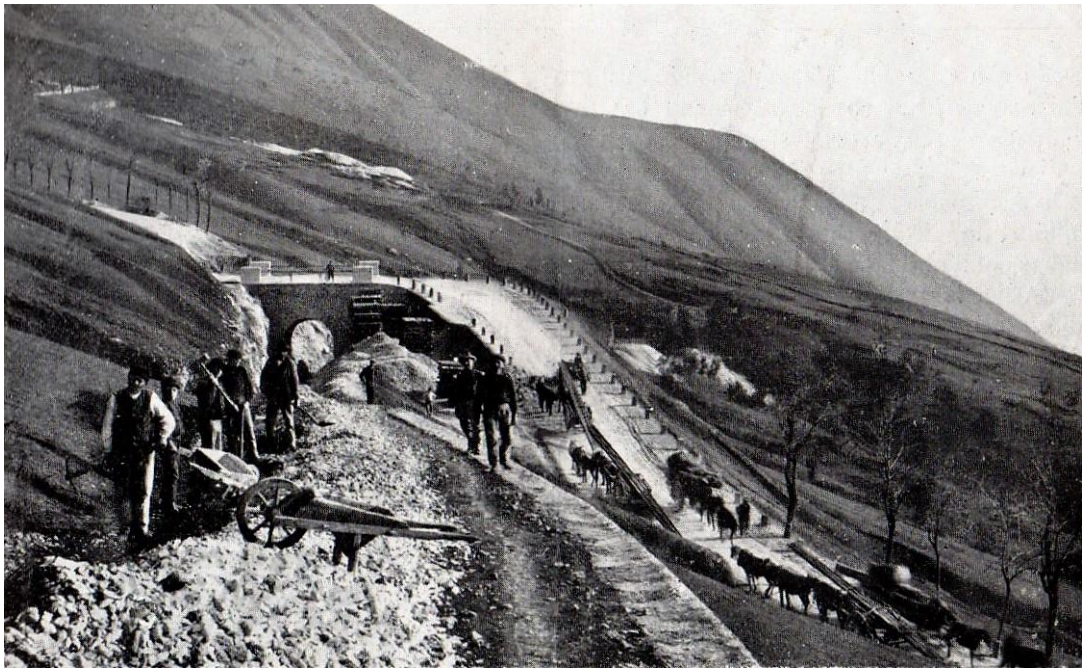
In ogni tempo l'altipiano ebbe singolare importanza nella difesa del Regno. «Essendo questi popoli ferocissimi - dice una relazione del Caldogno - ed allevati nel ghiaccio e nel caldo, in continue fatiche e sudori, e fatti però molto robusti e bellicosi, e naturalmente inclinati alla guerra; come anco nutrendosi di pura acqua, polenta, di miglio e cacio salato, molto abili a sostenere qualunque disagio ed incomodo militare, sarebbe bene che questa Serenissima Repubblica si risolvesse a porvi un'ordinanza militare». Furono infatti tra i più forti difensori della Repubblica, e la resistenza da essi opposta a Massimiliano Imperatore è una delle più belle pagine della storia d'Italia. Ebbero sin dal secolo decimosesto non solo privilegi e licenza di portar armi, ma una vera e propria milizia comunale, che accrebbe in quelle buone popolazioni la venerazione non ancora spenta ai dì nostri per il Leone di San Marco.

L'Italia liberale li ha presidiati di pochi forti, dei quali per molti anni si additò invano l'assoluta insufficienza, come quello di Monte Interrotto, che domina Asiago e la Valdassa, e l'altro della Tagliata, che ne chiude l'accesso al disopra di Camporovere. Una importante ed efficace opera moderna sorge ora in vetta al Corbin, ed altre non meno utili e dispendiose si iniziarono a Campolongo, a Cima Verena, ed al disopra di Enego, di contro al forte di Cima Campo nel Bellunese, che contribuirà con questi e con gli altri della Valle dell'Astico a trattenere almeno per qualche giorno su questi impossibili, assurdi confini, non già d'Italia, ma del Regno, una invasione nemica. Mancano ancora le caserme, che sorgono invece numerose al di là del confine, ed assolutamente insufficiente è il presidio a paragone solo di quello che tiene l'Austria, proprio alle nostre porte, sui verdi ridenti altipiani di Lavarone e di Marcesina.

Era assai naturale il desiderio che a luoghi così ridenti e salubri si potesse accedere rapidamente. La strada del Costo si percorreva con le antiche diligenze in sei o sette ore, e più ancora erano necessarie per riuscire al capoluogo dell'altipiano per le pittoresche strade di Rotzo e di Lusiana. Vi potevano, è vero, rapidamente circolare le automobili, tagliando l'altipiano quasi con una gran croce di splendide strade, tra pascoli e boschi, da Bassano ad Arsiero, e da Levico a Thiene; ma era fortuna a pochi concessa, che soltanto la ferrovia poteva mettere alla portata di tutti. Un grande sforzo avevano fatto queste popolazioni per gittare attraverso la Valsassa il magnifico ponte che costò più di mezzo milione, quando la costruzione delle strade non venne più ostacolata dall'autorità militare, che per tanti anni credette di potersi difendere a questa maniera, come lo struzzo si crede sicuro da nemico oltraggio quando abbia nascosta la testa nella sabbia del deserto. Primo il Senatore Alessandro Rossi di Schio che tanto amò quest'altipiano pensò alla ferrovia, e fin dal 1882 ne faceva tema di conservazione fra gli amici raccolti nella sua villa di Santorso.

L'ardita idea, raccolta con entusiasmo, venne subito messa allo studio. Ma infinite erano le difficoltà da superare, per la costituzione geologica del terreno, in molte parti composto di detriti di falda, per i frequenti avvallamenti, per la quasi completa mancanza d'acqua, per il dislivello che si doveva superare in una breve tratta, soprattutto per la difficoltà di far comprendere agli abitanti dell'altipiano ed agli amministratori loro quali ingenti vantaggi avrebbero potuto ritrarre dalla ferrovia, e come potevano pertanto accordarle il più largo concorso. Ma era argomento troppo interessante, e l'energia di Alessandro Rossi, al quale sin da allora io mi associai col maggiore entusiasmo, doveva trionfare.

Nella seduta dell'8 aprile 1885, il Consiglio Provinciale di Vicenza, su proposta del Senatore Alessandro Rossi deliberava «che fosse posto allo studio immediatamente un progetto sommario, col concorso di tutti i comuni interessati per una ferrovia economica di centimetri 95, che parta da Bassano, per Marostica, Breganze, Thiene, Piovene, Canove, Asiago». E poco dopo i figli del proponente incaricavano l'ingegnere F. Schaecke, costruttore della celebre linea del Righi, di fare un progetto di ferrovia a dentiera che unisse la Valle dell'Astico ad Asiago. L'ingegnere Schaecke elaborava due tracciati: uno che prolungava la ferrovia già esistente allora da Schio ad Arsiero, per Pedescala, Rotzo, Roana, Camporovere ed Asiago; l'altro che, congiunta Rocchette a Thiene, salisse di là per Cogollo, Barricata, valle di Campiello, Treschè e Cesuna ad Asiago.



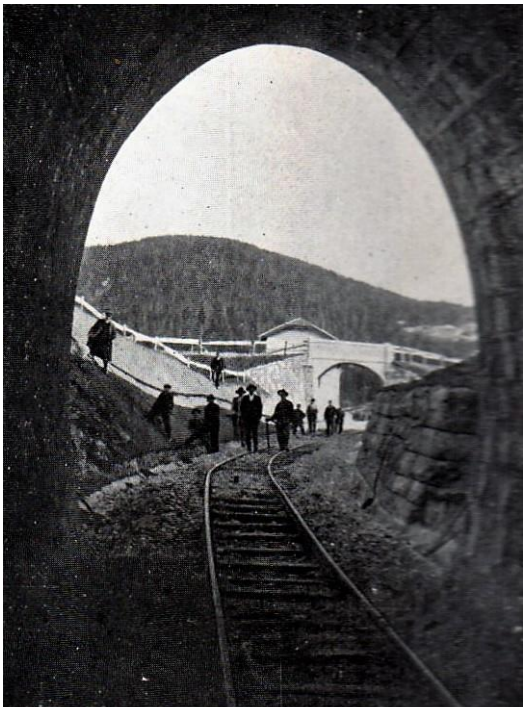
Ferrovia Rocchette-Asiago a mezza costa con veduta della strada carrozzabile

Pareva che il primo tracciato fosse il più favorevole, ma anche per opposizione dell'autorità militare e nell'interesse delle più dirette comunicazioni con Thiene e Vicenza, venne abbandonato. L'opuscolo pubblicato dai Fratelli Rossi *Barricata-Kulm*, fu come il segnale della grande impresa; il Consiglio Provinciale di Vicenza con magnanimo ardimento assicurò i primi mezzi. «Come si può credere - scriveva allora il relatore al Consiglio, On. Brunialti - che mentre tanti poveri comuni, con penosi dispendii hanno completata la loro rete stradale e sussidiano ferrovie o tranvie, proprio questi nostri, con un patrimonio complessivo di oltre dieci milioni, manchino persino di strade che li uniscano tra loro, a Bassano, da cui giudiziariamente dipendono, ad Arsiero, dove hanno tanti interessi? Chi può credere che, non nella sola Svizzera, ma in altri Stati d'Europa meno ricchi, meno frequentati dai turisti, si conducono ferrovie dentate su per le montagne, per solo diletto di chi cerca arie pure, emozioni nuove, tranquilli soggiorni, questo nostro ammirabile altipiano che a nessuno è secondo, che potrebbe essere prediletto soggiorno estivo per gli abitanti di tutta una regione, ricusi di contribuire con la ventesima parte del suo patrimonio ad accrescere venti volte la sua agiatezza e il suo buon

nome? Purtroppo dobbiamo constatare che le proposte fatte dai fratelli Rossi non hanno trovato l'adesione che tutti desideravamo; l'entusiasmo che è in Essi e anima ogni loro azione non si è trasfuso in quei montanari, che sono pur tanto intelligenti e amanti del loro paese. Ma non disperiamo. Non cessino gli amici della montagna, non cessino le stesse autorità provinciali dall'eccitarli all'impresa, e noi avremo la fortuna di vederla compiuta».

In un tempo relativamente breve si raccolsero i contributi della Provincia, del Consorzio dei Sette Comuni e dei Comuni di Vicenza, Asiago, Roana, Gallio, Carrè, Chiuppano, Caltrano, Piovene. Il Governo concorse con un sussidio chilometrico di Lire 4.000 per il tronco della pianura, da Thiene a Rocchette, di L. 4.500 per il tronco montano Rocchette-Asiago, entrambi per 35 anni. All'aumento del capitale necessario perché la Società della Ferrovia Nord-Vicenza assumesse l'Impresa contribuirono generosamente i figlioli del Senatore Rossi, Francesco, Giovanni, e specialmente Gaetano, il Lanificio Rossi ed il Comune di Asiago, sottoscrivendo un notevole numero di azioni. Così la *Società Veneta* per mia insistenza e per volere del suo presidente, il Senatore Vincenzo Stefano Breda, assunse nel 1905 la costruzione della linea. I lavori incominciarono nel dicembre 1905 per la Thiene-Rocchette, con binario a scartamento normale e nel marzo 1907 per la Rocchette-Asiago con binario di 0,95 e dentiera Strub. Gravi difficoltà si dovettero superare per le curve e le ripide pendenze lungo la salita del Costo, per le gallerie, per i muraglioni, per la costruzione di un grandissimo ponte sull'Astico. La spesa era preventivata in tre milioni di lire e superò notevolmente i quattro e mezzo anche per la perfezione e per la rapidità con le quali la linea venne costruita, superiori alle speranze dei suoi stessi fautori, e degli abitanti che tutti la desideravano, mentre molti credettero alla sua effettuazione solo quando videro proprio fra le loro case la vaporiera.

La prima locomotiva salì sull'altipiano il 24 aprile 1909, e il 10 febbraio 1910 si aprì all'esercizio tutta la linea. Per ora due soli treni salgono e due discendono nella giornata, né ancora si fa il servizio delle merci; ma tra breve saranno vinte anche le ultime difficoltà che si oppongono all'apertura di un servizio completo.


Galleria dell'Obelisco

Il primo tronco fra Thiene e Rocchette venne costruito, come si è detto, a binario normale, e non presenta alcuna difficoltà tecnica, essendo condotto in parte su strade provinciali e comunali, in parte su sede propria con pendenze non superiori al 15 per mille. A Rocchette si cambia treno e si attraversa subito la breve Galleria dell'Obelisco, sotto al Colle sul quale sorge la modesta piramide, che ricorda il grande industriale, gloria e vanto di queste terre. Lo sbocco della Galleria è proprio sul grandioso ponte-viadotto che si eleva a 70 metri sul letto del torrente Astico, formato da tre archi in muratura, con una travata metallica lunga 92 metri. La lunghezza totale del ponte è di 152 m., e sulla

destra sponda del torrente si appoggia alla roccia quasi a picco. Chi esce dalla breve, oscura Galleria prova la più viva sensazione, trovandosi ad un tratto in piena luce, sospeso sull'abisso, davanti a un orrido imponente, mentre il rumore del treno si confonde a quello delle acque cadenti e dei sottoposti opifici.

Dopo due chilometri la linea tocca la prima stazione di Cogollo, e poco oltre, a San Rocco, incomincia la dentiera col sistema Strub, lo stesso adoperato per la ferrovia della Jungfrau nelle Alpi Bernesi, cioè con una terza ruota dentata nel mezzo. La ferrovia si innalza rapidamente con pendenze che si mantengono per lunghi tratti a poca distanza da 125 per mille, e con curve che raggiungono gli 80 metri di raggio, una delle quali sopra un immenso terrapieno desta una impressione quasi di paura.

La linea, con un percorso di 5,790 chilometri, supera un dislivello di 668 metri, mentre sempre più si allarga lo splendido panorama della Valle dell'Astico, coi profili del Sumano, del Novegno, di Priaforà, del Toraro, che formano come un ampio anfiteatro, e le più elevate cime del Pasubio e della Posta.

Salendo come un immenso serpente fra i calcari e le dolomie, la linea attraversa la seconda galleria alla piccola Barricata, lunga 207 metri; poco dopo un'altra di 219 metri taglia in linea retta la maggior pendice del Paù, attraversando con un cavalcavia la strada del Costo. Una terza galleria di 82 metri supera lo sperone della Pendola; poco oltre la linea si rinserra nella Valle di Campiello, passa sotto la strada provinciale e ad un chilometro dalla stazione di Campiello, che sorge tra boschi di abeti, termina la salita a dentiera, dopo che la linea ha raggiunta la massima altitudine di 1.197 metri.

Asiago: principio dei lavori per la stazione

Si sale ancora, ma più lentamente alla stazione di Treschè Conca, dove la selvaggia nudità del Busibollo, vasto ammasso di nude pietre, contrasta coi monti della Carriola e del Barco dai fianchi coperti di abeti e di faggi, mentre l'occhio cerca da lungi le vette dello Spitz di Tonezza

(m. 1.696), di Campolongo (m. 1.610), di Verena (m. 2.019), la più elevata cima di Portule (m. 2.118) ed accarezza con fraterno affetto le candide cime del Gruppo di Brenta, nel Trentino, illuminate dagli ultimi raggi del sole.

Dopo la stazione di Treschè, la linea corre in vista della splendida conca dell'altipiano, attraversa la Galleria di Treschè lunga 186 metri, e quella di Cesuna, la più importante di tutta la linea, di 384 metri, per riuscire in uno dei più ridenti villaggi dell'altipiano, fra boschi fitti di abeti, dove sorgerà un nuovo grande albergo moderno. Quando vi affluiscono le acque della Renzola, nulla mancherà veramente per giustificare il nome dato a questo paese, forse da coloni tedeschi, *ze Schüne*, la bella. Da Cesuna a Canove il treno corre per tre chilometri, attraverso boschi fitti di abeti ai quali succedono vaste praterie ondulate con le originali divisioni in lastre di pietra. Qua e là sono sparse le case caratteristiche dai tetti acuminati, senza comignoli, ricoperte per secoli di paglia o di scandole, alle quali si vanno sostituendo i tetti di tegole, mentre qua e là sorgono graziosi villini moderni.

Malga Campomulo

La linea termina ad Asiago, ad una stazione di bello stile alpino che onora i costruttori della linea, e fa perdonare tante altre catapecchie che disonorano le nostre linee ferroviarie. Asiago è il capoluogo dell'altipiano, intorno a 1.000 metri sul livello del mare, preferito dai villeggianti e dai turisti per la posizione incantevole, il mite clima, i prati coperti di fiori, i boschi pieni di ombre sane e corroboranti, le passeggiate amenissime. Anche ad Asiago sorgeranno nuovi alberghi e già si vennero assai migliorando gli antichi, mentre dovunque è una mirabile gara di abbellimenti, ed il Municipio ha accomodata una delle più belle piazze della Regione alpina.

Da Asiago chi ama le brevi passeggiate può addentrarsi nei boschi di Gallio, del Pruno, di Camporossignolo, della Pria dell'acqua; altri può spingersi per strade bellissime a Roana, a Rotzo, a Foza, a Marcesina, a Lavarone, percorrere per sentieri amenissimi tutto il vasto altipiano, o salire la cima delle Dodici (m. 2.338), la regina delle Dolomiti vicentine, dove sorgerà tra breve un rifugio del Club Alpino Italiano. Ma il maggior vantaggio è che a questo altipiano si può ora riuscire, non già in sette od otto ore, ma appena in tre o quattro dalle principali città del Veneto; che chi lo visita una volta vi ritorna e sente il bisogno di cercarvi riposo alle membra affrante ed al cervello affaticato, per cui si può dire che nessun altro soggiorno estivo delle Prealpi nostre sia più facile e bello, come nessun altro si presta meglio a tutti gli sport della stagione invernale.

di

Giovanni Vaccari

… E l'agil treno assale adunghia le aspre terga
De l'alpe, agile rampica, con la sua ruota breve
S'indenta ne la terza ferrea lucida verga
E con sobbalzo lieve,

A l'alterna vicenda di opposte forze in lotta
Sommessa vigilata, a l'urto compressore
De' cigolanti freni, a l'ansia ininterrotta
De l'urgente vapore

Ascende ascende ascende da l'ondulato piano
A' curvi paradisi de l'ampia costiera,
Ai poggi ai balzi dove il rovere il castano
La dolce primavera

Chiamano; va sul fiume che tra i borri e le rupi
S'ingolfa, sopra l'arduo ponte che la ruina
Cavalca; sotto li antri sonori umidi e cupi
Che la scoppiante mina,

Il piccon paziente, l'opera umana aperse
Nel cuor dei massi, l'igneo carro, guizzante araldo
Di civiltà, sul vasto terrapieno ch'emerse
Dal diroccato spaldo;

Su le immani scarpate che guardano a ogni svolta
Li abissi irti di rocce, fasciati di cinture
Scogliose, che un'inferna bolgia rassombran folta
Di tragiche figure.

Cogollo con le sue casine, vigilato
Dal campanil e stretto là in fondo a la pianura
Par gregge al guardiano tutto intorno aggruppato
E intento alla pastura.

E, mentre corre il treno lambendo i precipizi,
L'occhio che vaga illuso crede veder pendenti
Le case il campanile le linee dei sorgenti
Dal pian bianchi edifizi.

Vicine, a dir il tempo che muta e che s'evolve
Son la tòrta viuzza che il giumento salìa,
La via schiusa al veicolo, di sol bianca e di polve
E l'erta ferrea v'a,

Fra le sventrate rupi, su' precipiti lembi
Sale sbuffa romba ansima sibila il mostro ardente
E va de l'eruttato fumo tra i folti nembi
Vittoriosamente.

Di Campiello tocca li angusti varchi, fitti
Di pini; e di qui il duplice s'inizia freddo impero
De la neve e del bosco. De' pini eccelsi e dritti
Sta l'esercito nero

Sul gran candor nivale; in fondo a rimpiattino
Su le creste che incidono il cavo azzurro, in fondo
Il sol da l'alto gioca, guizza di pino in pino
E mette un vapor biondo

Che li inaureola, e poi occhieggia mezzo ascoso
E poi s'asconde tutto, poi riappar un poco
E gitta un baglior d'oro un soffio luminoso
Uno spruzzo di foco.

Le stazioni ammiccano in lor bizzarro e vago
Stil; con Treschè Cesuna pinifera, Canove
Passano, donde piana la via snodasi e move
A la cimbrica Asiago.

Le aste ramose balzano su da pendii nevati;
Dai cristalli che l'alito de' viaggianti affuma
Sfilano i paesaggi i borghi risvegliati
Fuor da la chiara bruma,

Uscenti del mattino, dal sole risorrisi;
De gl'innumeri prismi sfavillano le bianche
Ampiezze abbacinanti de' nivei paradisi
E le pupille stanche

Intormentite chiedono l'affumicata lente;
Su' declivi ecco li agili skyatori che fendono
La neve, cadon s'alzano guizzano ridiscendono Su
Vertiginosamente

Fuor da li antri e i boschi il tren sbucato al sole
Fra i paschi ampi albeggianti d'alta compressa neve
L'accennante sorriso del giovin sol riceve
E de le montagnuole

Che premon curiose a' lignei cancelli
S'affollano si pigiano, tutte incalzano avanti
Sgranando gli occhi in viso a tutti i viaggianti
Ch'urgono a gli sportelli.

Squadra ogni gruppo l'ospite nuovo, il fratello nuovo
Del piano; bimbi, vecchi, femmine che al natìo
Campanil, per altri angoli del mondo, e al natìo covo
Mai non dissero addio:

I primitivi; ancora col pavido ammirante
Vergine entusiasmo in fondo al cor stupito
E desioso, e in vetta a l'anima balzante
Un sogno indefinito,

Quasi ancor non credendo a la verace scena
Che pare di prodigio, al passaggio improvviso
Di questa non pensata Civiltà che sul viso
A tutti venta in piena

Corsa un vento di luce, tutti li chiama a impulso
Nuovo di più gagliardi atti di vita. O voi
Salvete, o voi fratelli de l'altipian che avulso
Alfine avete a noi

Di privilegio un lembo; o voi che a lungo foste
Dal piano dissociati, cui l'uman genio li agi
Approssima e consente ne le sue dotte soste,
Via per le mille ambagi

De la città pulsante, ne le sue marce ardite;
O voi, del pian sognanti la vita multiforme,
Mentre ne' lunghi inverni l'alpe oziosa dorme,
Ne le calme infinite:

Gl'inverni che teneanvi ne' forzati riposi,
Prigioni tra le anguste pareti, e a noi le alpine
Bianche malìe de' vostri bei pascoli nevosi
E le paci divine

Negavano e la vostra vicinanza e le belle
Comunanze fraterne. Ma l'umana arte audace
Magnifica signora domina la tenace
Granitica ribelle

Natura, che invincibile nume parea, la squassa
E abbatte, la soggioga e vince, e su la vinta
Attonita prostrata, la meta ultima attinta,
Trionfalmente passa.

La ferrea ruota addenta morde calca il macigno
Scabro, l'impervia rupe, e s'alza e balza e corre
Per l'erte soleggiate, per le selvose forre.
La move un dio benigno.

A l'Altipiano manda il bel mostro crinito
Di fumo, il salutante fischio, l'ardente appel;
Come il dimòn del simbolo, come il dragon del mito
Sfida la vetta e il ciel.