

L'ANELLO DELLE APUANE

I contenuti sono tratti dal libro di Marco Marando, "Sui sentieri delle Alpi Apuane per riscoprire il cammino dell'uomo", prima edizione anno 2006 e successivi aggiornamenti.

Testo e foto di Marco Marando

L'antefatto

Quante volte ho sognato di trascorrere un bianco Natale nei luoghi giusti! E così quando il 30 Dicembre 2005 la Valle del Serchio e la Lunigiana si sono risvegliate intorpidite dal sonno generato da una copiosa nevicata notturna, non ho perso tempo e con il fido amico Giampaolo sono corso ad assistere all'agognata magia. Siamo saliti alla stazione di **Lucca** alle 8,50 prendendo posto in una delle due carrozze del piccolo treno. Già all'altezza di Ponte a Moriano un uniforme manto bianco copriva l'abitato e le vicine colline; non si percepiva alcuna traccia di vita: anche il paesaggio sembrava inanimato, come se un incantesimo avesse fissato nuove regole per persone e cose. Dopo aver oltrepassato Castelnuovo Garfagnana, è il bacino artificiale di Pontecosi a mostrarsi ai

nostri occhi completamente immobile e senza vita apparente; non vedo neppure i germani reali che albergano in questa oasi di pace: forse hanno trovato un riparo, mi viene istintivamente da pensare. Si procede lentamente verso Poggio, con la pendenza che comincia a farsi sentire e prima di fare ingresso nell'ennesima galleria; c'è appena il tempo di cogliere la bellezza di un paesaggio che non ti aspetti, con le casupole variopinte dell'abitato che fronteggiano la sezione settentrionale delle Alpi Apuane con le sue belle cime: Sella, Alto di Sella, Focoletta, Tambura, Roccan-dagia, Pizzo Altare, Zucchi di Cardeto e Pisanino. Si oltrepassa la stazione di Camporgiano e poco dopo siamo a Piazza al Serchio, quasi in prossimità del punto più alto raggiunto dal percorso, anche se non ce ne siamo resi conto. Ci attende

ora il più lungo dei tunnel ferroviari, scavato sotto al M. Lupacino, per un totale di Km 7,515 e che, fra una sosta e l'altra, necessitò di diversi anni di lavoro. La conclusione dei lavori suggellò il completamento della linea ferroviaria Lucca-Aulla, la cui inaugurazione ufficiale avvenne il 21 Marzo 1959 alla presenza del Presidente della Repubblica, Giovanni Gronchi, come ricorda il poster collocato sul muro della piccola stazione di Minuciano-Pieve San Lorenzo-Casola. Il nostro viaggio torna ora a lambire le montagne, quelle più aspre che cingono da vicino il settore NO della ferrovia; quasi all'improvviso la scenografia dell'angusta vallata ha preparato per noi la sorpresa più bella: il piccolo borgo di Equi Terme, abbarbicato a una rupe e ammantato di neve, ci appare in tutta la sua diaphana bellezza; sembra quasi di trovarsi in



[2]

[1] *Il passaggio del colorato treno (modello Swing) sotto un'arcata del Ponte del Diavolo*

[2] *Emblema della Lucca – Aulla può essere considerata questa vecchia locomotiva collocata alla periferia di Piazza al Serchio*

[3] *In prossimità della piccola stazione di Villetta si può ammirare una delle scenografie più belle della Garfagnana, con il borgo di Poggio al centro del fotogramma tra il viadotto di San Romano e le Apuane settentrionali sullo sfondo*

un mondo parallelo, fuori dal tempo e dallo spazio. Tutto appare immobile, sospeso. È una fase transitoria, destinata a sfaldarsi di fronte ai primi timidi raggi di sole che fanno breccia fra le nubi spente e quasi "assonnate". In breve siamo in vista di Monzone, e poco dopo, di Gragnola, con il vicino Castel dell'Aquila, tornato a nuova vita dopo un lungo e sapiente restauro.

Questa è la descrizione di uno stralcio di un appassionante viaggio realizzato in pieno inverno quasi vent'anni fa con la ferrovia Lucca–Aulla; lunga Km 90 e con 27 stazioni, per ultimarla fu necessario un secolo di lavoro, dal 1859 al 1959, dopo diverse soste e due guerre mondiali. Emblema della linea può essere considerato il viadotto di San Romano con le sue belle arcate: fu progettato con 14 archi a tutto sesto, cui ne vennero aggiunti altri tre a sesto ribassato nella parte centrale della struttura. Imponente e spettacolare nella sua realizzazione, costituisce un capolavoro di ingegneria ferroviaria; i lavori iniziarono nel 1926 e vennero completati tre anni più tardi; misura 408,72 metri di lunghezza ed è il secondo per importanza dopo quello di Castellaneta, sulla linea Bari–Taranto.

I pregi della Ferrovia

La via ferrata, intesa come mezzo di trasporto innovativo, era nata nel 1825 in Inghilterra, sulle ali della Rivoluzione Industriale; la prima linea ad essere realizzata collegò Stockton a Darlington (Km 43). In Italia si deve attendere il 1839 quando venne inaugurata la Napoli-Granatello di Portici (Km 7,640), mentre in Toscana, nel 1843, la Livorno-Pisa (Km 18,200) dette il via allo sviluppo della rete ferroviaria voluta fortemente da Leopoldo II, che confidava nel nuovo mezzo di locomozione per promuovere lo sviluppo economico e sociale del Granducato.

La ferrovia ha il pregio di incunearsi nelle pieghe del paesaggio per raggiungere luoghi (o almeno avvicinarvisi) dove forse la storia non sarebbe mai arrivata. Tenendo conto che l'emissione di anidride carbonica nell'ambiente per passeggero al Km è di gran lunga la più bassa nel trasporto su rotaia rispetto ad altri mezzi di trasporto - solo 44 grammi rispetto ai 118 dell'auto e ai 140 dell'aereo - appare evidente come questo tipo di vettore, che negli anni Settanta-Ottanta del secolo scorso aveva subito la spietata concorrenza del trasporto su gomma ed era stato velocemente relegato nel novero dei "rami secchi", abbia le carte in regola per conoscere una "seconda giovinezza". La ricerca di aree meno trafficate dove lavorare e dove abitare, ha preso gradatamente corpo alla

...LA FERROVIA HA IL
PREGIO DI INCUNEARSI
NELLE PIEGHE DEL
PAESAGGIO PER
RAGGIUNGERE LUOGHI DOVE
FORSE LA STORIA NON
SAREBBE MAI ARRIVATA...

fine del secolo scorso quando si era esaurita la grande illusione di una vita più comoda nelle piane costiere: il concetto di qualità della vita si è ribaltato di nuovo ed i territori posti lungo il fiume Serchio hanno dato eloquenti segni di una rinnovata vitalità attorno a nuove forme di microeconomia, non ultime quelle legate al turismo culturale e del mangiar sano; un'ottica ecologista che si è fatta largo e che è diventata imprescindibile e pertinente con questo territorio davvero "unico". La possibilità di salire in poco tempo, infatti, dalla Garfagnana e dalla Lunigiana ai valichi o alle cime delle Apuane e da lì ammirare il mare, è una peculiarità che pochi lembi di territorio possono vantare. In questo contesto diventava prioritario investire sulla ferrovia e non sulle trafficate strade

di fondovalle, sempre più caotiche e inquinate. Considerazioni che non potevano essere ignorate dalla Regione Toscana e dalla Rete Ferroviaria Italiana, che hanno preso l'impegno di salvaguardare e modernizzare le tratte ferroviarie secondarie, com'è avvenuto a partire dal 2015 lungo i Km 90 della linea Lucca-Aulla, la cui collocazione, vicino a tre porti importanti (La Spezia, Carrara e Livorno) e all'aeroporto internazionale di Pisa, Galileo Galilei, riveste una vitale importanza economica e sociale; gli interventi realizzati hanno interessato opere murarie come i ponti e le gallerie, la sostituzione di alcuni tratti di binari, oltre all'acquisto dei treni diesel Swing, più confortevoli e meno inquinanti. Tutte queste considerazioni mi hanno spinto a sperimentare e descrivere un viaggio che può

offrire numerosi spunti a chi ama il paesaggio montano, gli antichi borghi, l'escursionismo, la fotografia e che, per di più, rappresenta una scelta sostenibile per l'ambiente.

L'anello ferroviario intorno alle Apuane

Se guardiamo una qualsiasi carta geografica dell'Alta Toscana noteremo che attorno al gruppo montuoso delle Alpi Apuane, uno degli ambienti naturalistici più accattivanti della regione, corre un anello di Km 184 di strada ferrata, costituita da quattro tronchi: Lucca – Aulla (Km 90), Aulla – La Spezia (Km 20), La Spezia–Viareggio (Km 54), Viareggio–Lucca (Km 20); un itinerario in piena regola, che sarebbe bello istituire con cadenza magari mensile, in ogni stagione dell'anno. È poi preferibi-

le salire alla stazione di Lucca e procedere in senso antiorario per sfruttare al meglio l'illuminazione diretta sulle cime (mentre procedendo in senso orario sarebbero in controluce). Per cogliere l'essenza e la bellezza del paesaggio apuano, niente di meglio che usufruire di questo panoramico percorso ad anello; la ferrovia, infatti, proponendosi come privilegiato osservatorio mobile di un territorio, pone il viaggiatore nella condizione di guardarsi intorno e di gioire intimamente per quello che vede, anziché accontentarsi di frammenti di paesaggio furtivamente rubati alla tensione della guida. In questo modo viene recuperata la dimensione temporale del viaggio, quella che si è affermata sul finire dell'Ottocento e che ha tratto innega-

[3]





[4] La singolare struttura architettonica del Ponte della Maddalena (XIV secolo), detto "Ponte del Diavolo"

[5] Il viadotto di San Romano con le sue belle arcate: iniziato nel 1926 costituisce un vero capolavoro di ingegneria ferroviaria

[6] L'accuratezza della realizzazione ferroviaria emerge da questa foto sul lago di Pontecosì ed il ponte viadotto che lo sovrasta

[7] Il lago di Pontecosì all'altezza del Ponte della Madonna e della Chiesetta della Madonna delle Grazie fotografati dal treno durante l'inverno 2006

bile beneficio dall'invenzione della strada ferrata. Un itinerario vivamente consigliato soprattutto a quanti amino assaporare più che divorare, a chi abbia il gusto del particolare, a chi non disdegna di addentrarsi nelle pieghe nascoste di borghi dimenticati quasi in punta di piedi, subendo magari il fascino discreto della loro storia. Luoghi dove il tempo è il protagonista invisibile di un vivere quieto, quasi sospeso, privo di quelle sollecitazioni veementi proprie di un universo cittadino irrimediabilmente chiassoso e invadente. E una volta scesi dalle carrozze del treno, dovremo, zaino in spalla, lustrare le lenti della nostra curiosità e metterci in cammino: solamente il ripercorrere con fatica alcune mulattiere, che cinquant'anni fa costituivano per gli abitanti delle povere borgate di media mon-



[5]

tagna l'unica via di comunicazione, ci può aiutare a riappropriarci di una dimensione del tempo più a misura d'uomo. E sarà sorprendente constatare che bastano in effetti poche ore perché questo miracolo diventi realtà, con grande beneficio per l'umore e per la nostra disorientata psiche.

A **Lucca** si sale sulla vettura del treno che va ad Aulla (in occasione di alcune festività viene istituito quello che è conosciuto con il nome di "Treno della Garfagnana", trainato da una locomotiva a vapore) passando per la Garfagnana, anche se, per la verità, si fa ingresso in questa invitante regione storico naturale più avanti, all'altezza del ponte di Calavorno. In breve si raggiunge la piana alluvionale di **Diecimo**; citato per la prima volta nel 761, l'antico borgo ha nella Pieve di Santa Maria Assunta, il cui campanile è in pratica una riduzione di quello del Duomo di Lucca, il suo indiscutibile fiore all'occhiello. Nei dintorni, per l'importanza che la raccolta delle castagne ha avuto nel passato e fra le popolazioni di media montagna, merita una visita il *Museo del Casta-*



[6]

gno di Colognora. Sovrasta l'abitato di Diecimo il panoramico Monte Bargiglio (m 874), salito alle cronache nel corso dell'ultima guerra per la costruzione di un fortino e delle fortificazioni della *Linea Gotica*. Questo rilievo è conosciuto anche per le favorevoli correnti ascensionali e quindi costituisce una delle mete preferite per gli appassionati di parapendio (scuola a Diecimo). Si procede per tre chilometri lungo il Serchio, tra esili lingue di terra coltivata, pervenendo all'importante centro di **Borgo a Mozzano**; per secoli sede di Vicaria, costituisce oggi la porta d'ingresso della Media Valle del Serchio. Grazie al particolare microclima, la coltivazione dell'azalea si è ritagliata qui un suo specifico comparto produttivo, che, con cadenza biennale, sfocia in un'importante mostra mercato. Ma, nel sentimento popolare, ha una collocazione del tutto particolare l'asimmetrico Ponte Medievale della Maddalena (XIV sec.), detto "Ponte del Diavolo" per la leggenda che vede l'inferno delle tenebre protagonista di questa originale costruzione. Superata la strettoia che porta al ponte di Calavorno, si costeggia l'area industrializzata di Ghivizzano, prima di raggiungere **Galliciano**, da cui si apre un ventaglio di mete culturali di grande

interesse; il fiore all'occhiello è costituito sicuramente dall'*Eremo di Calomini*, architettura d'abri, cioè costruzione sapientemente appoggiata alla parete rocciosa di cui ingloba anche la cavità naturale. Conosciuto fin dal XIII sec., l'eremo si è poi ampliato e la chiesa come oggi appare, è custodita dai frati Cappuccini. Dirimpetto a Galliciano, sul versante appenninico, si allungano verdi alture che non consentono di intravedere la città di **Barga**; l'andamento tortuoso delle sue vie, che si interseca nel pregevole tessuto medievale, è dominato dall'imponente complesso architettonico che fa capo al Duomo, sicuramente uno dei monumenti più significativi della Media valle. Ultimo baluardo di questa enclave storica è **Castelvecchio Pascoli**, che ospitò il poeta Giovanni Pascoli negli ultimi anni della sua vita. Ora il percorso s'incunea tra ripide pareti di macigno al culmine delle quali si annidano le graziose frazioni di Fosciandora, Ceserana, La Villa, Lupinaia, Riana e Treppignana, per pervenire poi a **Castelnuovo Garfagnana**, il centro gravitazionale di questa regione storico naturale. La formidabile posizione geografica della piana alluvionale, alla confluenza della Turrite Secca nel Serchio non sfuggì ai Romani e ai popoli che successivamente

l'hanno abitata, come attestano le solide opere di fortificazione. Dopo Castelnuovo si va a scavalcare poi il bacino artificiale di **Pontecosì**, ottenuto nel 1925 per sbarramento del fiume Serchio. Chilometro dopo chilometro l'espressività del paesaggio diviene sempre più incisiva, a cominciare dallo scalo di Villette, con le casupole di **Poggio** disposte nella parte mediana e con sullo sfondo la cornice costituita dalle Apuane settentrionali; è solo un attimo, privilegio visivo dei più lesti, prima che la linea ferroviaria e l'imponente ponte viadotto che la sorregge, scompaiano, come per incanto, dal tortuoso percorso. Si prosegue ora in spazi sempre più aperti, inframmezzati qua e là, sui pendii meglio esposti, da piccole borgate, mentre sul versante appenninico fa bella mostra di sé il bastione calcareo della Pania di Corfino. A **Camporgiano** siamo ormai prossimi ai cinquecento metri di altitudine e l'aria che vi si respira è così leggera che viene voglia di scendere per fare due passi; salendo alla bella rocca, evidente testimonianza di un passato al centro dei diversi appetiti espansionistici gravitanti nella zona, si può scorgere, tra le verdi alture che sovrastano S. Romano, la sagoma allungata della ristrutturata fortezza delle Verrucole, che è co-

...E UNA VOLTA SCESI
DALLE CARROZZE DEL
TRENO, DOVREMO,
ZAINO IN SPALLA,
LUSTRARE LE LENTI
DELLA NOSTRA
CURIOSITÀ E METTERCI
IN CAMMINO....

stituita da due distinte costruzioni, la Rocca Tonda e la Rocca Quadra, che nel XVI secolo gli Estensi pensarono di riunire in un'unica superba struttura. Una manciata di km ci separa da **Piazza al Serchio**, il più importante centro dell'Alta Garfagnana. Come sottolinea il toponimo *piazza*, il territorio doveva costituire il crocevia delle diverse direttrici di traffico della zona. Del passato di questo comune, a lungo nella sfera d'influenza di Lucca e poi finito, come gran parte della Garfagnana, agli Estensi, rimangono alcune emergenze storiche, come il merlato Castello di Sala (VIII sec.) e il nucleo medievale di San Michele (XIV sec.). Si va ora a superare lo spartiacque del M. Lupacino, facendo ingres-

so nel tunnel più lungo dell'intero percorso su rotaia descritto (Km 7,515), per uscire poi nella stazione di **Minucciano-Pieve San Lorenzo-Casola**. Dopo Km 66 in terra lucchese il nostro itinerario si appresta a valicare con la galleria del M. Cavoli (km 3,2) il confine con la Provincia di Massa, pervenendo a **Equi Terme**. La caratteristica fondamentale di questo angolo è costituita dall'incombente presenza del Pizzo d'Uccello, al di là del quale si allunga l'aspra gioiata costituita dai monti Sagro, Rasori e Cresta Garnerone. Il borgo di Equi, abbarbicato alle estreme propaggini N della montagna, emana sensazioni intime e segrete, tanto da apparire quasi una costruzione di cartapesta nella scenografia magica di un presepe. E nel fare due passi vicino al paese si può andare alla Grotta d'Equi, attrezzata per la visita e ricca di laghetti ipogei; non lontano, un altro anfratto, la Tecchia d'Equi, merita di essere ricordato per gli importanti ritrovamenti paleontologici e paleontologici. La motrice si dirige ora verso la Valle dell'Aulella, entro cui converge il torrente Lucido all'altezza di **Gragnola**; non lontano dall'abitato fa buona guardia il Castello dell'Aquila (XII secolo), sovrastato da vicino dalla slanciata parete N del Pizzo

[7]



...PER COGLIERE
L'ESSENZA E LA
BELLEZZA DEL PAESAGGIO
APUANO, NIENTE DI
MEGLIO CHE USUFRUIRE
DI QUESTO PANORAMICO
PERCORSO AD ANELLO....

d'Uccello. Sono le ultime immagini di un paesaggio che mostra ancora, in lontananza, la cornice severa del settore settentrionale delle Alpi Apuane; ma già predominano i toni dolci delle ondulazioni collinari, dove a quote sempre più basse la vite è tornata a caratterizzare i terrazzamenti meglio esposti. Da questo momento il piccolo treno viaggia più veloce, o così almeno sembra. Gassano, Rometta, Pallerone con i resti del castello e la magia del suo presepe meccanico, poi con un'ampia curva



verso O si scende ad **Aulla**, centro sorto nel IX secolo nel cuneo formato dalle deiezioni del fiume Magra e del torrente Aulella; sovrasta l'abitato l'arcigna fortezza della Brunella, edificata nel XVI secolo a controllo dell'importantissimo nodo viario sviluppatosi in epoca medievale. Ci attendono ora due cambi di treno, prima di riprendere a curiosare con maggior dovizia di particolari fra le pieghe del paesaggio: la prima volta ad Aulla (con destinazione La Spezia) e la seconda volta a La Spezia (con destinazione Viareggio).

Caratteristica di questo primo tratto è la presenza di alcune poderose costruzioni difensive, da ascrivere nel contesto delle problematiche legate alle terre di confine. Da Sarzana, in poco meno di venti minuti di cammino, si può salire alla splendida *Fortezza di Sarzanello*, edificata a guardia della piana del fiume Magra. Una manciata di chilometri ci separano ora da una delle aree archeologiche più significative d'Italia; non lontano dal mare il suggestivo *anfiteatro di Luni* e le diverse unità museali ci mostrano i tratti essen-



[6] *L'Anello delle Apuane: rappresentazione grafica stilizzata del percorso della ferrovia realizzata nel 2006, con il disegno del trenino di Cristina Meacci*

[7] *Passaggio del treno modello Swing sul ponte viadotto di Pontecosi*

[8] *Il tempo di scendere dal treno alla stazione di Poggio per zoomare sui monti Tambura e Roccandagia imbiancati da una copiosa nevicata notturna*

[9] *In questo scatto dal treno del 30 Dicembre 2005, l'abitato di Equi Terme si è appena risvegliato dopo una fitta nevicata: tutto appare immobile, sospeso ed è il silenzio il protagonista assoluto di questa scenografia da sogno*

[10] *È quasi un presepe questa veduta di Alagnana (Massa) al crepuscolo, con i monti Sagro, Rasori e Grondilice sullo sfondo, il tutto illuminato dalla forte luminescenza della cosiddetta "ora blu"*

[11] *I colori del tramonto sui monti Grondilice, Contrario e Cavallo dal Pian della Fioba; per osservare da vicino la sequenza delle cime delle Apuane dal lato tirrenico della ferrovia, conviene raggiungere punti di osservazione privilegiati come il Pian della Fioba (Massa), uno straordinario balcone naturale posto a 900 m di altitudine e collocato meravigliosamente tra le montagne e il mare*

ziali di una civiltà, quella romana, che qui fondò nel 177 a. C. un'importante città portuale. Sullo sfondo collinare, prima di cambiare nuovamente provincia e tornare in Toscana, i bei borghi di Nicola e Castelnuovo Magra mostrano l'inconfondibile torre circolare di matrice ligure.



In pochi chilometri le Alpi Apuane tornano ad incombere su di noi con il loro profilo più aguzzo e a riappropriarsi del centro della scena; d'ora in avanti il paesaggio che corre parallelo alla sinistra della linea ferroviaria, nel suo figurato viaggio verso S, è un susseguirsi di montagne, le cui pareti appaiono

vistosamente martoriate dalla prolungata escavazione marmorea. E in estate il luccichio biancastro degli scarti della lavorazione (localmente detti *ravaneti*), è spesso scambiato per neve dai turisti; ma la vicinanza al mare e la modesta altitudine del rilievo rendono decisamente improbabile questa fantasiosa eventualità. Furono i Romani, circa duemila anni fa, a interessarsi per primi all'oro bianco o variamente venato delle cave di **Carrara**, per sostituire il marmo d'importazione greca. Come documentano il famoso bassorilievo dei "Fanti scritti", che ha dato il nome alla località, e la lapide di Colonnata, l'indiscussa capitale storica della lavorazione del marmo è Carrara. Da qui a **Fortedei Marmi** e poi a **Pietrasanta** non è difficile scorgere, nei piazzali dei laboratori di taglio disseminati un po' dovunque, i blocchi e le lastre di questa pietra



[12]

attorno alla quale gravita, da secoli, l'economia di estese comunità di persone. All'altezza di **Massa**, il percorso del treno è accompagnato da una spettacolare successione di cime: Sagro, Grondilice, Contrario, Cavallo, Tambura, Alto di Sella, Sella; una scenografia ben nota ad alpinisti ed escursionisti, che qui trovano più di un motivo per il loro passatempo preferito. All'altezza di **Montignoso**, oltrepassate le rovine del Castello Aghinolfi, celebre per una significativa pagina di storia nel corso dell'ultimo conflitto mondiale, il paesaggio si fa sempre meno severo e, seppure interessato ancora dall'industria del marmo, fanno la loro comparsa belle colline ammantate dal verde degli olivi. Da un punto di vista strettamente paesaggistico è la mole imperiosa del M. Altissimo a dominare la scena, benché il superlativo assoluto appaia eccessivo per una parete che supera di poco i 1500 metri. E' invece

■

[12] Nel tratto conclusivo di questo percorso ad anello sono i pontili di Massa, Forte dei Marmi e Lido di Camaiore a regalare i migliori punti di osservazione sulle Apuane. Come in questo scatto nel primo pomeriggio da Lido di Camaiore, con in lontananza i monti Altissimo, Fiocca, Sumbra, Corchia e Pania della Croce

[13] Per concludere degnamente una gelida giornata d'inverno, ecco questa suggestione che arriva dal Pontile di Marina di Massa al crepuscolo, con le cime delle Apuane settentrionali sullo sfondo: Sagro, Grondilice, Pisanino, Contrario, Cavallo, Tambura, Alto di Sella e Sella



[13]

la Pania della Croce, dall'alto dei suoi m 1859 di bella presenza, a catalizzare attorno a sé la voglia di montagna. E non solo, perché a poca distanza, nel sistema ipogeo più grande d'Italia, si aprono la Grotta del Vento e l'Antro del Corchia; ambienti di una bellezza inimmaginabile che sembrano uscire dalle tenebre e al cui allestimento sono stati necessari milioni di anni. Siamo ormai giunti nell'ultima sezione del gruppo montuoso, caratterizzato da rilievi dal profilo arrotondato, quasi coricato; luoghi che promettono ugualmente scenari grandiosi, come quello che si può godere salendo ai mille metri o poco più del M. Gabberi, un vero e proprio balcone proteso ver-

so il mare aperto di **Viareggio**; da questo punto panoramico di prim'ordine, facile da raggiungere in ogni stagione con un minimo di allenamento, la vista spazia dalla costa spezzina a quella livornese e, ruotando il nostro punto di osservazione verso le alture, si avrà una bella panoramica della piana di Camaiore fino ad inglobare tutta la sezione meridionale delle Alpi Apuane. Il lungo percorso ad anello che abbiamo proposto si può considerare ormai completato. Da Viareggio, infatti, la ferrovia si dirige verso la piana alluvionale del Lago di Massaciuccoli, per incunarsi poi tra le colline della Val Freddana ed i Monti Pisani, pervenendo nuovamente a **Lucca**.

