

Stazioni ferroviarie d'Italia: la posizione strategica di Castelnuovo Garfagnana



Prosegue la rubrica dedicata alle **stazioni ferroviarie d'Italia**. Un appuntamento quindicinale che ci condurrà alla scoperta delle **stazioni più importanti**, più antiche o più suggestive del nostro Paese.

[Qui l'articolo precedente.](#)

Nel 1911 il primo treno

La Garfagnana si trova nella provincia di Lucca in un territorio completamente immerso nel verde, circondato dalle **Alpi Apuane e dall'Appennino**

tosco-emiliano.

Il treno arrivò per la prima volta alla **stazione di Castelnuovo Garfagnana** nel luglio 1911, accolto con festeggiamenti e curiosità da parte di migliaia di persone; questo storico evento fu un vero punto di svolta perché permetteva di collegare questa zona con il resto del mondo velocizzando il commercio attraverso il mezzo su rotaia.

In realtà il primo convoglio arrivò in primavera durante una corsa prova, quindi qualche mese prima dell'ufficiale data d'inaugurazione. Sono serviti ben 30 anni per unire questa stazione a quella di Piazza al Serchio e solo nel 1959 fu completata l'intera linea che da Lucca arriva ad Aulla.

Il ruolo di Castelnuovo Garfagnana è sempre stato importante grazie alla **posizione intermedia** sulla tratta ma anche al sostenuto traffico di passeggeri e di merci, viste le varie **industrie presenti nei dintorni**; purtroppo adesso i materiali della zona viaggiano prevalentemente su gomma vedendo così ridurre drasticamente l'utilizzo del treno per questo tipo di servizio.

E' dotata di tre binari più un piccolo tronco usato per il ricovero dei convogli; il numero 1, dotato anche di pensilina, e il numero 2 hanno il loro marciapiede e sono i maggiormente utilizzati dai viaggiatori, il 3 è solo per le soste del traffico merci.

La stazione è dotata di una cisterna per l'acqua e del rifornitore per **le locomotive a vapore**; per la manutenzione e la sosta di questi mezzi, in direzione Aulla c'era una grande rimessa costruita in sasso e mattoncini, ancora ben visibile, anche se le sue attuali condizioni non sono curatissime.

Il grande lucernario sul tetto e le prese d'aria sulle facciate servivano per smaltire il fumo delle locomotive che rimanevano accese anche di notte per garantire **una veloce partenza il mattino successivo.**

