

INTEMEVION



INTERMEVION

cultura e territorio

n. 19 (2013)

INTEMELION

n. 19 (2013)

cultura e territorio

Quaderno annuale di Studi Storici
a cura dell'Accademia di Cultura Intemelia

Direttore: Giuseppe Palmero

Comitato di redazione

Fausto Amalberti
Alessandro Carassale
Alessandro Giacobbe
Graziano Mamone
Beatrice Palmero

Comitato scientifico

Mario Ascheri (Università degli Studi di Roma 3 - Università degli Studi di Siena)
Laura Balletto (Università degli Studi di Genova)
Fulvio Cervini (Università degli Studi di Firenze)
Christiane Eluère (Direction des Musées de France, C2RMF, Paris)
Werner Forner (Università degli Studi di Siegen - Germania)
Sandro Littardi (pittore)
Luca Lo Basso (Università degli Studi di Genova)
Philippe Pergola (Laboratoire d'Archéologie Médiévale Méditerranéenne,
C.N.R.S., M.M.S.H, Aix-en-Provence)
Silvano Rodi (Ispettore onorario del Ministero per i Beni e le Attività Culturali)
Paolo Aldo Rossi (Università degli Studi di Genova)
Fiorenzo Toso (Università degli Studi di Sassari)
Rita Zanolla (Accademia di Cultura Intemelia)

Segreteria del Comitato scientifico: Beatrice Palmero

Editing: Fausto Amalberti

Recapito postale: Via Ville 30 - 18039 Ventimiglia (IM) - tel. 0184356294

 <http://www.intemelion.it>

ISSN 2280-8426

 redazione@intemelion.it



Pubblicazione realizzata sotto il Patrocinio del Comune di Ventimiglia e della Civica Biblioteca Aprosiana. Con il contributo della “Cumpagnia d’i Ventemigliusi” e dell’Asso Lab StArT AM.

Luca Lo Basso

I grandi treni internazionali nell'estremo Ponente ligure tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento

La fortuna turistica della Riviera dell'estremo Ponente è legata indissolubilmente allo sviluppo del soggiorno di piacere nella vicina costa provenzale, frequentata dagli inglesi e in parte dai russi già nella seconda metà del secolo XVIII¹, inizialmente per scopi diplomatici e militari. Negli anni della guerra di successione austriaca l'ottimo porto naturale di Villafranca era diventato uno degli scali della *Royal Navy* e costituiva una base corsara di prima grandezza, inferiore alla sola Livorno². Pian piano, nel corso dei decenni successivi molti britannici entrarono a far parte della squadra navale sabauda, facendo carriera nei ranghi dell'amministrazione navale piemontese. A furia di frequentarne i porti e gli approdi gli ufficiali inglesi trasferirono nei salotti della madrepatria le descrizioni delle bellezze paesaggistiche e climatiche della costa nizzarda e ne stimolarono la frequentazione da parte dell'aristocrazia inglese.

Accadde in egual misura per i russi che giunti a Villafranca e Nizza per la campagna in Mediterraneo anti-turca degli anni Settanta del Settecento, impararono a conoscere i luoghi e ad apprezzarne le bellezze.

La Rivoluzione francese e le successive guerre napoleoniche interruppero questo prototurismo d'élite la cui fortuna fu rimandata di qualche decennio. Con la Restaurazione sabauda tornarono in prima battuta gli "amici" inglesi che negli anni Cinquanta, sempre di più, cominciarono nelle lunghe passeggiate in carrozza a scoprire l'arcigna

¹ Sulla passione inglese per il Mediterraneo si veda J. PEMBLE, *La passione del Sud. Viaggi mediterranei nell'Ottocento*, Bologna 1988.

² Mi si permetta di rinviare a L. LO BASSO, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia 2002.

costa ligure dell'estremo Ponente. Il profumo degli agrumi ed il clima speciale di questo tratto di costa, ottimo per i malati di tubercolosi, attirò sempre più i turisti britannici in questa zona, ancora priva però di strutture ricettive adeguate e sempre difficile da raggiungere. L'arrivo della ferrovia accentuò il fenomeno ed accelerò bruscamente lo sviluppo turistico della zona. Forza trainante risultò essere la vicina Francia il cui sviluppo ferroviario rendeva inevitabile un adeguamento anche da parte della autorità sabaude³. Nel 1850 era possibile in diciotto ore percorrere l'itinerario da Parigi a Marsiglia e nel 1869, inoltre, era possibile tramite la linea litoranea giungere fino al Principato di Monaco, già diventato luogo di culto per il turismo d'eccellenza. L'anno successivo venne completato il collegamento con il confine di stato. Mancava all'appello la linea ferroviaria ligure il cui tronco ponentino da Savona a Ventimiglia subiva gravosi ritardi costruttivi dovuti a problemi di carattere economico e finanziario. Ad ogni modo lo sviluppo della rete transalpina permetteva ai turisti nordici, con in testa sempre gli inglesi, di giungere anche nelle ormai note località di Bordighera, Ospedaletti e Sanremo. Ogni sera partiva l'espresso da Parigi alle 19.15 che giungeva nella *gare* di Mentone alle 21.32 del giorno seguente.

Il turismo dell'epoca era alla portata di pochi e perciò fin dal primo sviluppo ferroviario le compagnie si orientarono verso quel tipo di clientela nella scelta degli itinerari e del materiale rotabile. Legno, pelle, cristalli, velluti caratterizzavano le carrozze dell'epoca, veri e propri oggetti artistici, accompagnavano il diplomatico, l'alto ufficiale o gli stessi membri delle case reali nel viaggio verso una meta che molto spesso era un'esigenza sanitaria, ma che molto di frequente costituiva una moda. Case da gioco, salotti e passeggiate alla base di questo turismo, esclusivamente invernale; il bagno di mare estivo sarebbe giunto qualche anno dopo ed avrebbe avuto il suo sviluppo definitivo soltanto nel Novecento.

³ Sullo sviluppo del sistema ferroviario italiano si vedano anche: F. TAJANI, *Storia delle ferrovie italiane: a cento anni dall'apertura della prima linea*, Milano 1944; I. BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, Milano 1977; V. GUADAGNO, *Ferrovie ed economia nell'Ottocento postunitario*, Roma 1995. In particolare sulla fine dell'Ottocento: C. LACCHÉ, *L'Ottocento ferroviario italiano dopo il Settanta: politica ed economia delle strade ferrate 1871-1905*, Viterbo 1977.

Sotto la spinta delle richieste inglesi, corroborate da quelle delle amministrazioni locali, bisognava terminare la linea litoranea di Ponente, il cui ultimo tratto tra Voltri e Savona era stato inaugurato nel 1868. La tanto sospirata apertura – avvenuta soltanto nel 1872 – venne addirittura anticipata da una monografia di Bertolotto e Pessano dal titolo paradigmatico *Da Savona a Ventimiglia*, edita nel 1871⁴, un anno prima dell'avvenuta inaugurazione della tratta. In realtà il decreto del governo italiano, in merito alla costruzione della linea, era stato firmato già il 27 ottobre 1860 dal ministro Paleocapa e dal segretario ventimigliese Giuseppe Biancheri, cugino dell'omonimo presidente della Camera. I lavori iniziarono nel 1861, ad opera della ditta appaltatrice composta dalla Cassa del Credito Mobiliare, dal Duca di Galliera e dalla Cassa Generale di Genova, e si prolungarono fino al 1865, ma a causa di problemi finanziari i lavori furono interrotti. Ripresero, per volontà diretta del governo, nel 1867, dopo il fallimento della nuova società appaltatrice (la Società delle Ferrovie Romane) e finalmente la linea si inaugurò nel gennaio 1872 con l'agognata unione con la tratta francese⁵. Si trattò di una vera e propria rivoluzione per le località ponentine: da Londra e Parigi si poteva giungere in tempi record, per l'epoca, a Bordighera, Ospedaletti e Sanremo, ormai meta ambita al pari delle vicine Nizza e Montecarlo⁶. Trasformazione economica e soprattutto trasformazione urbanistica: nuovi alberghi, nuove osterie e nuove ville nei dintorni dei piccoli centri storici atrofizzati da secoli di attività agricole e marittime. Nel giro di un anno le tre località turistiche “tropicali” dell'estremo Ponente – Bordighera, Ospedaletti e Sanremo – furono segnalate anche nelle guide e negli itinerari ferroviari delle maggiori compagnie. Nel 1873, allegato al *Journal de Marseille*, veniva pubblicata *La route de la corniche ou la Rivière de Gênes en chemin de fer* in cui si descrivevano ampiamente le meraviglie della

⁴ A. BERTOLOTTI - S. PESSANO, *Da Savona a Ventimiglia*, Firenze 1871.

⁵ In generale sulla linea Savona-Ventimiglia si veda: F. DELL'AMICO - F. REBAGLIATI, *I 120 anni della linea ferroviaria Savona-Ventimiglia 1872-1992*, Pinerolo 1992 e in particolare sull'imperiese P. GREGORIS - C. SERRA, *Scintille tra i fiori. Storia illustrata del trasporto pubblico in Provincia di Imperia*, Cortona 1998, pp. 21-43.

⁶ A. GIUNTINI, *Il turismo ferroviario in Italia dalle origini all'istituzione dei “treni popolari”*, paper al XIII *Economic History Congress*, Buenos Aires 22-26 luglio 2002, p. 8; più in generale ID., *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milano 2001.

zona: Bordighera, con i suoi giardini pieni di palme, era descritto come un luogo poetico sena pari nel panorama europeo; Ospedaletti con i suoi agrumi ed infine Sanremo «situé sur le penchant d'une colline dont les versants sont couverts des vignes, d'oliviers et d'arbres à fruits; est le point culminant de la végétation tropicale sur la Rivière»⁷. La linea litoranea, inoltre, tranne in alcuni punti dove il treno s'immergeva nelle gallerie, offriva al viaggiatore il paesaggio da una prospettiva cinematografica. Il viaggio rappresentava già da sé motivo di divertimento e di conoscenza, non solo una mera trasferta.

Mete di lusso presupponevano treni di lusso, diurni e soprattutto notturni. Proprio in tale settore si era giocata una partita concorrenziale tra l'inventore delle vetture letto Georges Pulmann e il suo "allievo" europeo Georges Nagelmackers. Nel 1859, sulla tratta Chicago-Bloomington, Pulmann aveva fatto esordire la prima carrozza letto riccamente addobbata di specchi, pannelli di noce e cristalli. Sulla scia di questo successo, tra il 1867 e il 1868, l'ingegnere belga compì un lungo periplo istruttivo negli Stati Uniti con l'obiettivo di studiare l'evoluzione delle ferrovie americane e in tale contesto si innamorò delle *sleeping cars* di Pulmann. Nel 1870 Nagelmackers pose alle stampe il *Projet d'installation de wagons-lits sur les chemins de fer du continent* le cui possibilità d'applicazione vengono bloccate dalla guerra franco-tedesca. Terminato il conflitto e ottenuto l'appoggio del sovrano belga Nagelmackers riuscì finalmente a far circolare una sua prima vettura nel novembre 1872 sulla tratta Parigi-Vienna. Il successo dell'operazione incentivò l'ingegnere belga a fondare una prima compagnia dei "wagons-lits" con 500.000 franchi di capitale e con 5 carrozze nuove costruite in Austria, secondo il gusto all'Europea, che prevedeva la suddivisione degli spazi interni alla carrozza in scompartimenti⁸. Nel giro di poco tempo Nagelmackers riuscì a piazzare le sue carrozze sulle tratte Ostenda-Colonia; Ostenda-Berlino e Parigi-Berlino. Nonostante alcune difficoltà finanziarie nella gestione della prima compagnia, il successo, presso la borghesia viaggiante dell'epoca, fu tale che l'ingegnere belga riuscì nel 1876 a rimpolpare il capi-

⁷ L. WATRIPON, *La route de la corniche ou la Rivière de Gênes en chemin de fer*, Marseille 1873, pp. 19-20.

⁸ J. DES CARS - J.P. CARACALLA, *Il train bleu e i Grandi espressi della Riviera*, Milano 1988, p. 33.

tale sociale creando la *Compagnie Internationale des Wagons-lits* destinata ad avere un grande successo e una lunga storia⁹.

Nel 1878 la prima carrozza della CIWL entrò in terra d'Italia sulla tratta Lione-Torino e l'anno successivo venne posta una carrozza analoga sull'espresso Cannes-Genova. Naturalmente a Nagelmackers non sfuggiva l'importanza strategico-economica della linea della Riviera di Ponente, desideroso com'era di offrire i propri servizi ai facoltosi viaggiatori diretti alle stazioni climatiche. In questo senso gli anni '80 furono decisivi per la Riviera ligure.

Dopo la nascita dell'*Orient Express* nel 1883¹⁰ iniziava l'epoca dei grandi treni internazionali di lusso transitanti per la penisola italiana, la cui massima fortuna ci fu molto probabilmente tra il 1895 e il 1914. Il primo, e forse anche il più prestigioso, fu il *Peninsular Express*, ovvero il Londra-Calais-Brindisi, che metteva in collegamento l'Europa del Nord con il collegamento marittimo verso l'India¹¹. In seconda battuta c'era il Calais-Nice-Rome, transitante per la Riviera ligure, che partiva da Parigi alle 15.57 e arrivava a Ventimiglia alle 17.12 del giorno seguente, per poi giungere a Roma alle 10.45 del mattino successivo. Dall'Inghilterra e da tutto il Nord Europa era dunque possibile raggiungere direttamente nelle perle della Riviera: Bordighera, Ospedaletti e Sanremo.

In un secondo tempo, con l'apertura definitiva del Moncenisio, il treno venne sdoppiato: il Calais-Roma transitava per Modane, mentre venne istituito il *Calais-Méditerranée Express* che invece terminava la propria corsa a Ventimiglia. Era soprattutto la P.L.M. (Paris-Lyon-Méditerranée) a riporre le proprie attenzioni sulla Riviera ligure: nel 1884 la compagnia ferroviaria francese consigliava ai propri clienti di soggiornare a Sanremo presso l'Hotel Continental, ubicato nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria.

⁹ In generale sulla CIWL si veda il recente J.P. CARACALLA, *Le goût du voyage. De l'Orient express au train à grande vitesse. Histoire de la Compagnie des Wagons-Lits*, Paris 2001; e il più datato R. PERRET, *La storia della CIWL. Le carrozze pulmann*, Torino 1982.

¹⁰ J. DES CARS - J.P. CARACALLA, *L'Orient Express: un secolo di avventure ferroviarie*, Milano 1984.

¹¹ S. MAGGI, *Le ferrovie*, Bologna 2003, pp. 102-104.

Proprio il ventennio 1870-1890 fu il periodo determinante per lo sviluppo turistico dell'estremo Ponente grazie all'azione svolta dal collegamento ferroviario e grazie all'aumento considerevole dei grandi espressi internazionali diretti o transitanti sulla linea Genova-Ventimiglia. I treni di lusso portavano in Riviera i soggiornanti d'élite inducendo nell'economia locale una congiuntura unica che si tradusse in crescita culturale ed urbanistica per le località interessate, con Sanremo in testa¹².

A dare un contributo eccezionale allo sviluppo turistico di quella che noi chiamiamo la città dei fiori, allora ancora la terra dei limoni¹³, furono gli ospiti russi. Già dagli anni Cinquanta, i sudditi dello zar avevano scoperto le bellezze della costa ligure sulla scia dello scrittore Aleksandr Herzen, che nel 1851 nella novella incopiuta *L'alienato* cita una sua triste passeggiata lungo la litoranea ligure. Negli anni successivi lo stesso scrittore e altri suoi compatrioti impararono a frequentare volentieri la zona ritenuta, non a torto, climaticamente migliore della costa provenzale. Ma la presenza russa si risolveva in poche unità, almeno fino all'arrivo della zarina nell'inverno tra il 1874 e il 1875. Marija Aleksandrovna, consorte di Alessandro II zar di tutte le Russie, già principessa D'Assia-Darmstadt, giunse a Sanremo nel dicembre 1874 su invito del noto banchiere locale Antonio Rubino. Giunta in treno da Nizza, attesa nella piccola stazione di Sanremo dal duca Amedeo d'Aosta, frequentatore della zona per ragioni sanitarie, e da Boris d'Uxküll, un baltico figlio dell'ex ambasciatore russo a Roma vero e proprio ispiratore del viaggio reale a Sanremo, la zarina soggiornò all'Hotel de Nice e poiché il seguito era piuttosto numeroso furono prese in affitto alcune ville vicine. Oltre ai figli e alla servitù giunsero nel gennaio 1875 anche il consigliere di stato e il poeta-drammaturgo Aleksej Tolstoj¹⁴.

¹² M. SCATTARREGGIA, *Sanremo 1819-1915. Turismo e trasformazioni territoriali*, Milano 1986. Più di recente si vedano in generale, dal punto di vista storico: A. ZANINI, *Un secolo di turismo in Liguria. Dinamiche, percorsi, attori*, Milano 2012; dal punto di vista geografico: G. ROCCA, *Dal prototurismo al turismo globale. Momenti, percorsi di ricerca, casi studio*, Torino 2013, pp. 183-268.

¹³ A. CARASSALE - L. LO BASSO, *Sanremo giardino di limoni. Produzione e commercio degli agrumi dell'estremo Ponente ligure (secoli XII-XIX)*, Roma 2008.

¹⁴ P. CAZZOLA - M. MORETTI, *I russi a Sanremo tra Ottocento e Novecento*, Sanremo 2005, pp. 17-19.

Il soggiorno sanremese della zarina rappresentò un formidabile richiamo per i turisti russi, curiosi di villeggiare nei luoghi consigliati dalla real famiglia. Ben presto la presenza russa a Sanremo crebbe in maniera esponenziale tanto da stimolare il vulcanico Nagelmackers desideroso di accontentare anche la clientela proveniente dal lontano Est. Nel 1895 nacque dunque il Vienna-Nizza Express e finalmente nel 1898 il San Pietroburgo-Vienna-Cannes, detto il treno dei “Granduchi”, circolante nei due sensi due volte alla settimana. Secondo *l’Orario ufficiale delle strade ferrate del Regno d’Italia* del 1899, edito dai fratelli Pozzo a Torino, l’epresso dei russi era diventato giornaliero nella tratta tra Vienna e Cannes; era composto di vetture letti e di una carrozza ristorante, classificato treno di lusso¹⁵. Nella direzione Cannes-S. Pietroburgo il treno partiva dalla stazione di Ventimiglia alle 14.30 e successivamente si fermava a Bordighera (14.41), a Ospedaletti (14.51) e a Sanremo (15.03) uniche soste nell’estremo Ponente ligure. Nelle tre note località era inoltre possibile acquistare i biglietti e prenotare i posti, esclusivamente di prima classe, presso tre rivenditori privati: il signor Benecke a Sanremo (in Via Vittorio Emanuele II n. 15), il signor Massiera a Ventimiglia (presso la stazione ferroviaria) e a Bordighera dal signor Berry, il cui indirizzo non veniva specificato nell’orario. In senso contrario il treno transitava dalla Liguria nella fascia oraria del mattino: alle 9.19 a Genova Principe, alle 12.43 a Sanremo, alle 12.59 ad Ospedaletti, alle 13.10 a Bordighera e alle 13.18 a Ventimiglia¹⁶, per poi concludere la corsa alle 14.19 (tempo di Parigi) nella stazione di Cannes per un totale di quasi 67 ore di viaggio. In quegli anni i viaggiatori però dovevano sopportare almeno due trasbordi: il primo tra la rete ferroviaria austriaca, a scartamento normale, e la linea russa il cui scartamento ancor oggi è diverso; un secondo trasbordo avveniva a Vienna, considerato che il treno giungeva dall’Est alla stazione Nord e ripartiva per l’Italia dalla stazione Sud. Da quest’ultima stazione esistevano vetture dirette a Cannes. Con lo stesso treno viag-

¹⁵ Sul sistema di classificazione dei treni della fine dell’Ottocento si veda: S. MAGGI, *Le categorie dei treni dall’Ottocento ai giorni nostri*, in « Tutto Treno e Storia: supplemento a Tutto Treno », 10 (2003), pp. 50-65.

¹⁶ La percorrenza in circa 4 ore della Genova-Ventimiglia era all’epoca un tempo ottimale, considerato che i treni omnibus (i locali di quel tempo) impiegavano per lo stesso tragitto 6 ore e un quarto.

giavano due volte alla settimana, secondo l'orario ferroviario della *Suedbhan* (Ferrovia Meridionale del 1913, carrozze letti e ristorante tra Podwoloczyska, località oggi in Ucraina, confine tra le due reti ferroviarie dell'epoca, e Cannes, passando a Vienna esclusivamente dalla stazione Sud¹⁷. Il prezzo, ad esempio tra S. Pietroburgo e Sanremo, compreso il supplemento era di lire italiane 280 e la parte relativa al percorso estero doveva essere pagata in franchi d'oro.

Con l'inizio del Novecento il Ponente ligure beneficiò di alcuni nuovi collegamenti di prestigio. Nel 1900 nacque il *Riviera Express*, che comprendeva due tronconi: il primo proveniente da Berlino e il secondo ad Amsterdam. I due treni si ricongiungevano a Francoforte sul Meno e successivamente via Strasburgo e Lione, l'ormai unico convoglio giungeva a Nizza. Fu uno degli espressi più affollati e di maggior successo almeno fino al 1914. Il Berlino-Nizza, così veniva denominato in gergo, era composto di cinque vetture letto e due carrozze di servizio e utilizzava motrici di primissimo livello dell'PLM. Interrotto fino al 1931, il *Riviera Express* riprese servizio con un itinerario diverso: da Berlino a Lipsia e da qui fino a Francoforte, successivamente si riuniva con il convoglio da Amsterdam a Darmstadt e proseguiva fino a Nizza; da qui ripartiva in direzione Napoli. Due anni dopo gli olandesi sospesero il loro tratto, mentre il treno morì definitivamente con lo scoppio della guerra nel 1939.

In quegli anni esisteva anche il *Nord-Sud Brenner Express* che da Vienna, tramite il Brennero, giungeva a Verona (dove peraltro si univa al *Tirol Express*) per poi proseguire la propria corsa verso Milano, Genova e la Riviera. Infine nel 1914, oltre a treni succitati, transitava per la Genova Ventimiglia anche il Cannes-Roma, giornaliero.

La seconda guerra mondiale segnò la fine dell'epoca d'oro dei grandi treni internazionali di lusso transitanti dalla nostra regione la cui esistenza non solo aveva trascinato le località dell'estremo Ponente ligure verso il decollo turistico, ma aveva contribuito in maniera unica e decisiva a lanciarle nell'olimpico delle mete di villeggiatura più ambite del mondo.

¹⁷ Ringrazio il signor Giorgio Grisilla, responsabile dell'archivio e della biblioteca del Museo Ferroviario di Trieste, per avermi fornito l'orario austriaco e le altre informazioni sull'espresso dei Granduchi.

INDICE

Studi

- FEDERICO ZONI, *Magistri antelami tra Genova, Liguria di ponente e Ventimiglia. Attestazioni documentarie e alcune considerazioni (secoli XII-XIII)* 5
- GIORGIO CASANOVA, *La guerra di Successione austriaca nell'estremo ponente ligure (1744-1748). La difesa del castello di Dolceacqua* 23
- LUCA LO BASSO, *I grandi treni internazionali nell'estremo Ponente ligure tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento* 69
- PAOLO VEZIANO, «L'Affaire Firpo». *Cronaca dei processi a un poeta e ad un intellettuale* 77

Archivio della memoria

- LUIGI IPERTI, *Le acque del Roia nella tradizione storica della comunità di Penna. Per una mappatura di biere e opere rurali di ingegneria idraulica* 103
- BEATRICE PALMERO - LORENZO ROSSI, *Un contadino "curioso" alle prese con la storia e la memoria del luogo* 127

Cronache e strumenti

- GIORGIO GALLEANI, *Robertus Galleanus Canonicus Anno 1683. Roberto Galleani e il pulpito della Cattedrale di Santa Maria Assunta in Ventimiglia* 141
- GRAZIANO MAMONE, *Il laboratorio storiografico "Voci dal baule". Dalla storia di gente comune alla storia in comune* 147
- FAUSTO AMALBERTI, *Vallebona attraverso i secoli* 153

*finito di stampare
nel 2013
brigati tiziana
via isocorte, 15
tel. 010714535
16164 genova-pontedecimo*