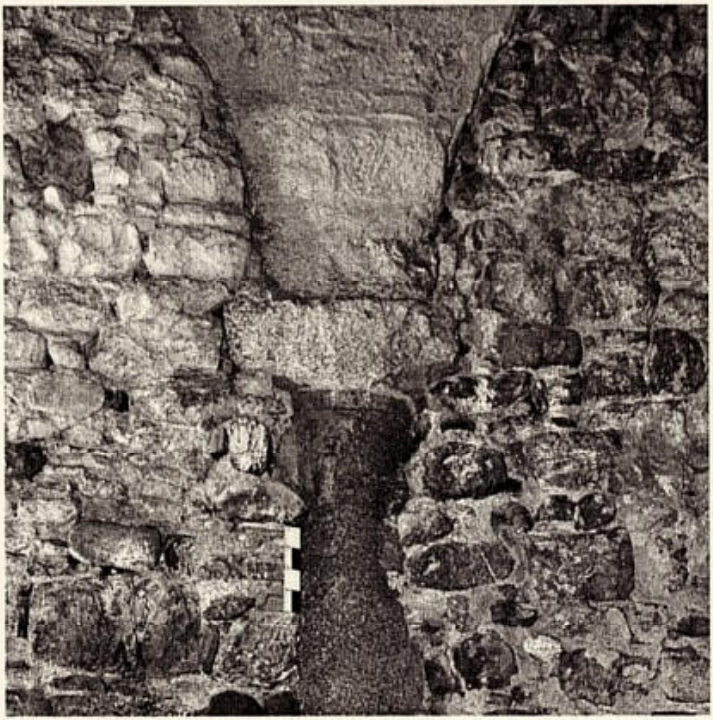
INTEMELION



INTEMELION

cultura e territorio

n. 17 (2011)

INTEMELION

n. 17 (2011)

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
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 redazione@intemelion.it

Pubblicazione realizzata con il contributo della "Cumpagnia d'i Ventemigliusi", in collaborazione con la "Biblioteca Civica Internazionale" di Bordighera.

Graziano Mamone

Da Vievola a Valona

Storia di Eugenio Muratore, *chauffeur* ventimigliese al servizio dei generali alleati in Albania al tempo della Grande Guerra

Premessa

Dal bacino della memoria popolare in territorio intemelio, emerge la vicenda di un altro ventimigliese rimasto agganciato alle maglie della grande storia[1]. Una vicenda radicata nella modernità del primo Novecento, che nasce sulle fatue promesse della *belle époque*, schiude gli occhi di fronte alla traumatica esperienza delle Grande Guerra e si esaurisce nell'Italia del ventennio fascista. Una vicenda legata allo sviluppo dell'industria automobilistica, viaggio rettilineo i cui segmenti sono percorsi da vetture sempre più evolute, come un staffetta che segna parallelamente l'evoluzione del gusto di una società divenuta febbrile e dinamica. Una vicenda di strade e territori da attraversare, di confini che ora uniscono e ora dividono, di persone che con la loro umile esistenza hanno lasciato traccia memorabile di sé e del mondo in cui vivevano.

Il ventimigliese in questione è Eugenio Muratore, classe 1894, *chauffeur* sulla prima linea automobilistica dell'allora provincia di Porto

---

[1] Il rinvenimento di questa fonte segue a breve distanza quello del diario di Gio. Battista Ballestra, bersagliere ventimigliese impegnato nella guerra di Libia (Cfr. G. MAMONE, *Orizzonti di un bersagliere ventimigliese alla guerra di Libia. 1911-1912*, in « Intemelion », 16, 2010). Il crescente interesse per tale orizzonte storiografico in territorio intemelio sta producendo un'apprezzabile tendenza come attesta, per esempio, la scoperta e lo studio del diario della prigionia di Mario Cassini (Cfr. P. VEZIANO, *Morir non si morirà. Diario della prigionia di Mario Cassini (1916-1918)*, *Ibidem*). Il presentimento è quello che ancora molta documentazione, celata nel privato e gelosamente conservata, possa contribuire all'incremento dell'indagine sulle classi subalterne.

Maurizio, divenuto poi autiere al fronte greco-albanese durante la Grande Guerra. Il complesso documentario su cui condurrò l'indagine storica[2] consta di sessanta cartoline[3], ventisette documenti[4] e un diario personale[5] appartenuti allo stesso Muratore. L'approccio metodologico

---

[2] Le fonti studiate fanno parte di un più voluminoso fondo che riguarda la documentazione di Osvaldo Muratore, il figlio oggi scomparso, aviere della seconda guerra mondiale deportato presso il campo di concentramento nazista di Aschaffenburg. Colgo l'occasione per ringraziare i famigliari che mi hanno permesso lo studio delle carte, in particolare la figlia di Osvaldo Muratore, Giovanna, cui rivolgo una gratitudine ed una stima che vanno al di là dell'opportunità storiografica concessami e suo figlio Alain Sorgi, al quale mi lega una profonda amicizia che mi ha stimolato ad una ricerca appassionata.

[3] Le cartoline coprono un arco temporale che va dal 9/4/1911 al 27/9/1919, comprendono sia quelle ricevute che quelle inviate da Muratore e si concentrano su quattro luoghi: da e per Ventimiglia, da e per l'Albania, da e per la Grecia, da e per Sanremo. Il più delle volte contengono espressioni formali come richiesta di notizie, saluti, raccomandazioni. Alcune sono però connotate da informazioni più circostanziali che esulano dalla dimensione meramente privata. Da questo momento i rimandi in nota relativi alle cartoline saranno contraddistinti dall'acronimo "CRM" (Cartoline Muratore) seguito dal luogo e dalla data di invio (es.: CRM, Valona, 25/8/1916). Laddove non riportata, la data è desunta dal timbro postale.

[4] I documenti sono distinguibili in tre categorie: natura personale (licenza elementare, raccomandazioni dei gestori della ditta automobilistica presso cui esercita la professione); militare (precettazione, chiamata al servizio, congedo, incarichi di trasporto, lasciapassare, distinte di carico); sanitaria (dettagli degenza presso ospedale militare, licenze). Da questo momento i rimandi in nota relativi ai documenti saranno contraddistinti dall'acronimo "DOCM" (Documenti Muratore) seguito dalla data relativa (es.: DOCM, 7/7/1916).

[5] Il diario è stato redatto durante la permanenza in territorio greco - albanese. Ha le dimensioni di 9x11 cm, la copertina è marrone, consunta, contraddistinta da una trama floreale. Al suo interno si trovano 24 pagine che ospitano contributi di varia natura. In questo senso si possono distinguere tre nuclei. Nel primo troviamo una sorta di piccolo dizionario con la traduzione di alcune espressioni di natura pratica e di diversi vocaboli dall'italiano al greco. Tale sezione è stata redatta con dell'inchiostro blu, ripassando la scrittura primigenia in lapis. Nel secondo nucleo leggiamo la descrizione sommaria degli avvenimenti significativi dell'esperienza bellica del soldato. A sua volta questa sezione è stata elaborata in due fasi. La prima, scritta con pastello blu, riguarda gli avvenimenti che vanno dal luglio 1916 al giugno del 1917, ed è stata compilata il 5 aprile 1917. La seconda, redatta con un inchiostro nero oggi sbiadito, anteposta alla prima ma scritta in un momento successivo, focalizza la propria attenzione sull'ottobre del 1916, completando in tal senso la prima stesura. Infine troviamo una terza sezione per così dire "cartografica", in cui l'autore disegna i prin-

che utilizzerò muove dal particolare al generale, tentando di armonizzare le fonti popolari[6] prodotte con quelle istituzionali, focalizzando l'attenzione sulle continuità e le rotture dei processi diacronici che riguardano il nostro protagonista e sui contesti che fanno da cornice alla sua esperienza, contesti necessariamente legati alla mobilità. Mobilità nel senso di evoluzione di trasporti e strade, ma anche mobilità come occasione di scrittura: la guerra provoca una partenza coatta, uno sradicamento vertiginoso dal mondo consuetudinario cui l'individuo tenta di sopperire con le "malferme ancore"[7] della produzione scritta, siano esse affidate alle pagine di un diario o agli incisi di una cartolina. Mobilità è inoltre dinamismo sociale e modernità dirompente del primo Novecento, capace di mettere un contadino su una vettura e lanciarlo ad alta velocità lungo la strada dell'emancipazione da un lavoro faticoso come quello del bracciante, proiettandolo verso un avvenire potenzialmente migliore, votato al progresso tecnologico.

La linea automobilistica Ventimiglia-Vievola

Gli anni che vanno dalla fine del XIX secolo agli inizi del XX sono per Ventimiglia estremamente importanti poiché portatori di significativi cambiamenti urbanistici, viari e tecnologici. Il "fascino discreto di un'epoca"[8] giunge in città con le sue promesse di sviluppo e pace, con la sua elettrica vita notturna, con la seduzione delle ballerine d'opera e le eleganti *chanteuses* che animano le serate di un neonato Politeama. L'alba di un nuovo secolo sorge sui salotti buoni di Ventimiglia, con la sua febbre, i suoi vizi, i suoi costumi. Affascinanti pensiline *style metro* si affacciano sui portoni delle case dei notabili, tripudi *liberty* di ferro e vetro, sinuose rappresentazioni del mondo floreale, stilemi riprodotti nella proliferazione di stampe, riviste e te-

---

cipali percorsi effettuati, le città toccate e il progressivo chilometrico di riferimento. Da questo momento i rimandi in nota relativi al diario saranno contraddistinti dall'acronimo "DRM" (Diario Muratore) seguito dalla pagina attinente (es.: DRM, p. 2).

[6] Per ripercorrere il dibattito italiano su questo filone storiografico si veda: F. CAFFARENA, *Lettere dalla Grande Guerra. Scritture del quotidiano, monumenti della memoria, fonti per la storia. Il caso italiano*, Milano 2005.

[7] F. CAFFARENA, *Lettere* cit., p. 29.

[8] *La belle époque. L'ingannevole euforia di un quindicennio della storia d'Europa*, Milano 1977, pp. 113-176.

state giornalistiche nuove, come l'« Avvenire di Ventimiglia »[9] o il « Giornale di Ventimiglia »[10]. È in questa temperie culturale che Muratore vive la propria infanzia, figlio di un mondo contadino da secoli immoto che ora guarda al domani con irrequieto entusiasmo. Ed è in questa stessa temperie che la città tutta sembra riflettere l'ottimismo che l'industrializzazione e i commerci registrano nel mondo attraverso la circolazione di un crescente numero di capitali, come attestano le nascite di diversi istituti locali di credito bancario. Al maggiore traffico di denaro corrisponde anche un più intenso spostamento di persone, attirate in riviera dal clima salubre e drenate in regione dal potenziamento della rete ferroviaria.

È il 13 luglio 1882 quando viene solennemente inaugurata la stazione internazionale[11] mentre l'onorevole Giuseppe Biancheri promuove la realizzazione di una segmento ferroviario in grado di collegare Ventimiglia a Cuneo; lo stesso deputato ventimigliese avvia contemporaneamente la costruzione di una nuova strada carrozzabile lungo la Val Roja[12]. Vengono anche potenziati i trasporti interni con l'istituzione di un servizio di linea urbana affidato a diligenze trainate da cavalli. Ma il vero sviluppo arriva con l'elettrificazione: nel 1897 la Società Woodhouse & Baillie porta la luce elettrica in città, la quale, oltre che per l'illuminazione municipale, servirà alla fornitura di energia per il primo tracciato di *tramway* che conduce fino a Bordighera, inaugurato sul finire del 1901[13].

La messa in opera del tronco ferroviario Ventimiglia-Cuneo incontra però numerose difficoltà dovute all'impervio territorio e alle problematiche trattative con la Francia che, dopo l'ottenimento del nizzardo avvenuto nel 1860, avrebbe dovuto incaricarsi di una parte

---

[9] G. ROSSI, *Cronaca ventimigliese 1850-1914*, estratti con note di Emilio Azaretti, Pinerolo 1989, p. 53.

[10] *Ibidem*, p. 55.

[11] Il lungo dibattito parlamentare e la complicata messa in opera della linea ferroviaria Cuneo- Ventimiglia sono ripercorsi nel dettaglio in: G. SCHIAVAZZI, *Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. Una storia di prodezze tecniche, battaglie politiche, fatti di guerra, tenacia*, Pinerolo 1979.

[12] G. SCHIAVAZZI, *Ferrovia cit.*, pp. 21-22.

[13] B. VENEZIANO - P. CUDEMO, *Ventimiglia al tempo della belle époque*, Pinerolo 1981, pp. 48-50.

della costruzione[14]. Nell'attesa che i lavori vengano ultimati, occorre rispondere alle maggiori esigenze di comunicazione tra il Piemonte e la Liguria, questione sino a quel momento risolta dal servizio postale a trazione animale, il quale impiega circa sette ore e mezza per giungere a destinazione, un tempo eccessivamente alto per le nuove necessità della società di primo Novecento[15]. Meglio affidarsi ad un innovativo mezzo di trasporto, ormai reso affidabile dalla rapidissima evoluzione dell'industria corrispondente: l'automobile.

Il fenomeno riguarda tutto il paese: accanto all'ondata di costruzioni ferroviarie emerge infatti quella viabilità stradale minore deputata a collegare i paesi lontani alle stazioni[16]. Nel giugno del 1904 vengono per la prima volta ammesse ai sussidi le linee automobilistiche che allacciano tra loro città prive di tronchi ferroviari. Nel luglio del 1908 i sussidi e le facilitazioni per gli esercenti di linee automobilistiche raggiungono una consistenza tale da stuzzicare l'interesse di molti imprenditori[17]. Lo stesso avviene anche Ventimiglia, dove il 28 giugno 1906 gli ingegneri Franz Bulgheroni di Bordighera e Giulio Chatelanat di Nizza richiedono al comune la concessione del servizio automobilistico lungo la Val Roja[18]. Bulgheroni e Chatelanat, essendo « preoccupati da lungo tempo della necessità di migliorare il servizio dei viaggiatori lungo la Valle del Roja »[19] ed evidentemente reputandolo un buon affare, si offrono per la gestione della tratta tramite « un mezzo di trasporto che corrisponda alle moderne esigenze »[20]. Il progresso raggiunto dall'industria automobilistica e il relativo abbattimento dei costi di realizzazione, consente loro di acquistare degli *omnibus* efficienti e collaudati, adatti alla fornitura di un servizio con-

---

[14] G. SCHIAVAZZI, *Ferrovia* cit., p. 25.

[15] Sul sorpasso delle diligenze trainate da cavalli, interessante la riflessione presente in M. MORASSO, *Il nuovo aspetto meccanico del mondo*, Milano 1907, p. 40: « L'abitudine alla velocità del treno ci aveva resa già l'andatura della carrozza insopportabile per la sua lentezza anche sulle brevi distanze ».

[16] S. MAGGI, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna 2005, p. 80.

[17] *Ibidem*, pp. 97-98.

[18] Sezione di Archivio di Stato di Ventimiglia (d'ora in poi SASV), *Comune di Ventimiglia*, Serie II, Cat. IX, c. 50.

[19] *Ibidem*.

[20] *Ibidem*.

veniente e regolare. Per questo primo tentativo imprenditoriale faranno affidamento a vetture della Società Italo Svizzera per costruzioni meccaniche con sede in Bologna, fresche di due anni di prove su strada in Inghilterra e nella stessa Svizzera [21]: si tratta di due vetture più una di riserva, capaci di trasportare dalle venti alle ventidue persone con un carico massimo di quattrocento chilogrammi [22].

Nasce così l'Auto Cars Val Roja e nel mese di settembre del 1906 parte la prima vettura in direzione di Vievola [23]. Il prezzo del biglietto è fissato in dieci centesimi di lira a persona per chilometro percorso, prezzo relativamente alto dovuto al facile degrado delle costose "guarnizioni in *caoutchouc*" [24] per le ruote. Con la ferrovia ancora da costruire e la rapidità del nuovo mezzo di trasporto, il servizio prende subito piede, arricchendo Bulgheroni e Chatelanat e generando posti di lavoro per un'impresa in rapida ascesa. I proventi che entrano nelle casse della società sono sempre più consistenti al punto da provocare controversie ed indurre fenomeni di illegalità. Il 15 agosto del 1907, il commissario di polizia urbana Giuseppe Biancheri, omonimo del famoso deputato, è costretto ad intervenire per inibire l'esercizio della ditta Gamba-Fontana sulla medesima tratta, esercizio compiuto senza una concessione e in maniera inefficiente, come attesta la denuncia di alcune persone provenienti da Genova rimaste prive del posto che avevano regolarmente prenotato [25].

---

[21] La notizia compare su *La Stampa* del 28 agosto 1906, p. 5. L'officina meccanica di Bologna, già De Morsier, acquistò il brevetto svizzero "Orion" per vetture da trasporti industriali, applicandolo agli *omnibus* e tentando così di affermarsi nel settore.

[22] Il motore, della potenza di venti cavalli circa, era monocilindrico ed orizzontale, controtendenza rispetto alla soluzione verticale genericamente preferita. Era dotato di un'accensione ad elettromagnete e di un raffreddamento ad acqua per mezzo di radiatore, ventilatore e pompa centrifuga. La trasmissione alle ruote motrici avveniva tramite una catena silenziosa brevettata. Era infine dotato di quattro velocità e di una retromarcia. Per inquadrare tali specifiche tecniche nell'orizzonte di quelle allora adottate si veda: U. BALDINI, *Automobili stradali e ferroviarie per trasporti industriali: descrizione dei principali tipi e mezzo di servirsene per impianti di pubblici e privati esercizi*, Milano 1906. Le caratteristiche dei mezzi della Società Italo Svizzera si trovano alle pp. 111-113.

[23] G. ROSSI, *Cronaca* cit., p. 64.

[24] SASV, *Comune di Ventimiglia*, Serie II, Cat. IX, c. 50.

[25] *Ibidem*.

Un affare, quello del trasporto di persone tramite automobile, che spietatamente segna anche il tramonto del servizio postale. Nel giugno del 1911 il rappresentante della Società Corriera Postale Ventimiglia-Vievola, Marro Giovanni, scrive al sindaco della città di confine chiedendo di procedere contro l'Auto Cars Val Roja, colpevole a suo dire di concorrenza sleale, « essendoché l'intendimento di questa nuova società si è di fare concorrenza alla Corriera Postale e provocare quindi disordini e schiamazzi sul piazzale di questa stazione ferroviaria » [26]. Ma l'amministrazione comunale, nonostante i venticinque anni di onorata carriera della Società Postale, non farà nulla per intervenire in questo senso: troppo alti gli interessi in gioco.

Non trovando ostacoli lungo la propria strada, l'Auto Cars Val Roja decide di incrementare ulteriormente le prestazioni e, anche alla luce dell'aumento delle sovvenzioni statali, raddoppia le corse ed abbandona gli ormai superati *omnibus* Orion per i più efficienti Fiat 15 TER [27], utilizzati nel corso della guerra di Libia e mostratisi altamente validi. Ecco allora che il diciassettenne Eugenio Muratore decide di prendere la patente di guida diventando *chauffeur*. Sarà nel corso dello stesso 1911 che verrà assunto dall'Auto Cars Val Roja, iniziando una carriera che lo segnerà per il resto dell'esistenza.

L'automobile come fenomeno sociale e il mestiere dello chauffeur

La più grande rivoluzione portata dall'avvento dell'automobile è probabilmente « l'irruzione delle masse sulla scena sociale » [28]. La vicenda di Muratore è solo un esempio in questo senso: il mezzo gli fornisce una *chance* in più, la possibilità di affrancarsi da un destino condizionato dalla terra in favore di una dimensione più progressista. Il sistema di valori che l'universo meccanico porta con sé, l'ordine figurativo di cui è vettore, non possono che risultare per lui affascinanti poiché incarnano l'individualismo, la libertà, il futuro. L'individualismo del poter scegliere la propria strada, a differenza del treno, fisso su dei

---

[26] *Ibidem*.

[27] Si tratta di un mezzo esplicitamente pensato per applicazioni militari, la cui efficienza fece sì che venisse adottato anche per usi civili particolari come i servizi di autoambulanze oppure, come in questo caso, per il trasporto di persone su lunga tratta. Fu la base della fortuna industriale della Fiat di inizio secolo.

[28] M. MORASSO, *Il nuovo* cit., prefazione, XV.

binari immobili e condizionato da orari imprescindibili. La libertà del movimento anarchico, senza vincoli di lunghezza e temporalità. Il futuro della velocità, eccitante ed irresistibile, come una « fiala della droga allucinante » [29] il cui solo contatto « pone in uno stato di cupido stordimento » [30], quasi un « varco per il sogno » [31]. Non è un caso che a celebrare l'automobile in ogni suo aspetto sarà il movimento futurista, tutto teso alla novità e all'affermazione dell'individuo padrone dello spazio e persino del tempo [32]. In quest'ottica lo *chauffeur* diventa qualcosa di più di un semplice autista, trasformandosi in « colui che conosce i palpiti dell'infuocato cuore del mostro e con intelligenza fredda e vigile ne regge la corsa fulminea » [33].

Abbandonando le suggestioni ideali e la mitizzazione prodotte dall'affermazione dei veicoli a motore, appare altrettanto significativo porre l'accento sulla nascita di questa nuova figura professionale accessibile al popolo e sull'aspetto massificante che la realtà tecnologica produce: con l'automobile « ogni famiglia, ogni uomo [ha] virtualmente dinanzi a sé schiuso il mondo » [34]. Emancipato dalla coltivazione della terra, il giovane Muratore inizia così la sua carriera da autista in uno scenario, quello della Valle del Roja, dal punto di vista paesaggistico davvero suggestivo. Il viaggio che compie quotidianamente prevede una percorrenza di cinquantadue chilometri all'andata ed altrettanti al ritorno. Di questi, il tratto più lungo è quello che va da Ventimiglia fino al confine [35] di Piena, ovvero ventidue chilometri

---

[29] M. MORASSO, *La nuova arma (la macchina)*, Milano 1905, p. 67.

[30] *Ibidem*.

[31] *Ibidem*.

[32] Sulla celebrazione futurista dell'automobile si veda: F. PAOLINI, *Storia sociale dell'automobile in Italia*, Roma 2007, pp. 31-32.

[33] M. MORASSO, *La nuova* cit., p. 224.

[34] M. MORASSO, *Il nuovo* cit., p. 26.

[35] Il confine italo-francese lungo la Val Roja ha subito nel corso del tempo diversi spostamenti. Vale la pena ripercorrerne brevemente la genesi e lo sviluppo. Il 24 marzo 1860 viene siglato l'accordo di Torino che prevede la cessione alla Francia del Nizzardo e della Savoia: si forma un cuneo di diciassette chilometri di territorio francese nel bacino del Roja che include i comuni di Fontan e Saorge mentre Briga e Tenda rimangono italiane. La frontiera bassa è fissata presso Piena mentre quella alta a San Dalmazzo di Tenda. Durante la prima guerra mondiale il ministro degli esteri Sidney Sonnino propone una rettifica dei limiti territoriali al fine di ripristinare l'unità

lungo la strada nazionale n. 33, sostando ad Airole e Olivetta San Michele. Passato il confine ed entrato in territorio francese, percorre diciassette chilometri attraversando le città di Breil, Fontan e Saorge, fino alla frontiera in corrispondenza dei valloni di Gro e Pagamine. Di qui rientra in Italia imboccando la strada nazionale n. 30 della provincia di Cuneo, effettuando soste a San Dalmazzo di Tenda, Tenda ed arrivando circa quattro ore dopo a Vievola, dove è stata da poco edificata la stazione ferroviaria [36].

Un viaggio faticoso, durante il quale l'autista deve fare anche da bigliettaio, portaborse e all'occorrenza meccanico. Le vetture di primo Novecento sono sistemi meccanici ancora delicati, soprattutto se sottoposti a lavoro quotidiano su strada tortuosa; non è dunque difficile che guasti tecnici come la foratura di un pneumatico o la sostituzione di una candela rendano più complicato il mestiere. Anche il fisico del conduttore di autoveicoli va incontro a numerose malattie professionali, molte delle quali legate all'esposizione prolungata all'aria resa più fredda dalla velocità [37]. Condizioni atmosferiche accentuate dalla geografia del luogo ove opera Muratore, l'alta Val Roja, spesso umida e gelata, come dimostra un certificato medico che all'età di trentuno anni gli rilascerà un medico specialista:

> « […] il sig. Muratore Eugenio […] in cura da circa un anno per bronchite cronica […] Ritengo che il riacutizzarsi tanto frequente della sua malattia dipenda dalle condizioni sue che lo obbligano a continui cambiamenti di residenza in climi assolutamente differenti quali precisamente quello di Ventimiglia un giorno e l'altro a S. Dalmazzo » [38].

---

strategico-geografica della zona, proposta che tuttavia non ha alcuna conseguenza effettiva. La linea di demarcazione tra Italia e Francia subisce invece un cambiamento all'indomani della conclusione del secondo conflitto mondiale. Il 10 febbraio 1947 vengono firmati i trattati di pace che prevedono l'arretramento del confine basso a Olivetta San Michele e l'avanzamento di quello alto a metà strada tra Tenda e Limone Piemonte. Briga, San Dalmazzo, Tenda, Piena e Libri diventano francesi e l'annessione è sancita da un plebiscito. Per uno studio più approfondito della questione si veda: G. UGO, *Il confine italo-francese. Storia di una frontiera*, Milano 1989.

[36] SASV, *Comune di Ventimiglia*, Serie II, Cat. IX, c. 50.

[37] In G. PEDRETTI, *Guida pratica del meccanico "chauffeur" conducente di automobili e di motori di aviazione*, Milano 1913, alle pagine 648-652 si trova un interessante elenco di patologie di cui poteva essere affetto un autista.

[38] DOCM, 25/10/1925.

Una professione dotata comunque del suo fascino e dei suoi simboli identificativi. Uno su tutti è l'abbigliamento che deve essere adeguato al lavoro, ben fissato con bottoni automatici «affinché in un momento di disattenzione gli abiti stessi non abbiano ad essere presi dalle catene se sono scoperte o dalle ruote dell'automobile»[39]. Accessori indispensabili sono il berretto di lana o cuoio, i guanti scamosciati per salvaguardare le mani ed eventualmente un paio di occhiali protettivi.

La guerra che irrompe: reclutamento, congedo e richiamo sotto le armi

Il 10 febbraio del 1914 Muratore viene raggiunto dalla comunicazione di precetto[40] da parte dell'esercito italiano: sottoposto alla visita di leva e considerato abile all'arruolamento viene inserito in prima categoria[41] e il 6 settembre di quell'anno si presenta al distretto di Savona per intraprendere il servizio militare. Poco più di un mese prima l'impero austro-ungarico aveva dichiarato guerra alla Serbia iniziando ad invaderne i territori: era cominciata la Grande Guerra. L'Italia, all'epoca non belligerante e nell'orbita degli Imperi Centrali, mobilitava la popolazione in previsione di un possibile intervento nelle ostilità. Dopo trenta giorni di guarnigione, il soldato ventimigliese viene spedito al 25° reggimento artiglieri, 6° genio, compagnia automobilisti: il suo impiego nella vita civile in qualità di autista ha fatto sì che venisse aggregato ad un reparto caratteristico, certamente meno pericoloso di altri come per esempio la fanteria ma non per questo meno determinante dal punto di vista strategico, soprattutto per ciò che concerne i servizi logistici e l'approvvigionamento delle truppe. Continuerà l'addestramento a Torino presso la Caserma Cavalli[42], nella città della più importante industria automobilistica italiana, la Fiat.

---

[39] G. PEDRETTI, *Guida* cit., p. 639.

[40] DOCM, 10/2/1914.

[41] La ferma dell'epoca durava due anni (tre per la Marina) e riguardava i maschi ventenni, i quali, una volta visitati, potevano essere considerati riformati poiché inabili, rivedibili poiché temporaneamente inabili o infine arruolabili, quindi iscrivibili nei "ruoli" dell'esercito. Gli arruolabili venivano poi divisi in tre categorie dove nella prima venivano inseriti gli idonei a tutti gli effetti, mentre nella seconda e nella terza coloro i quali avevano i cosiddetti requisiti giuridici che permettevano loro di non essere immediatamente assoldati e quindi valutati temporaneamente in congedo.

[42] CRM, Torino, 18/10/1914.

In realtà la sua esperienza militare sembra durare poco: appena sette mesi più tardi è congedato per riforma in rassegna, evidentemente scartato ad una visita medica di controllo oppure per esubero di personale. Una notizia che di certo il nostro protagonista non deve aver accolto in malo modo, potendo così tornare alla vita civile e al suo lavoro. Ma gli eventi prendono una piega imprevista: soltanto un mese più tardi il governo Salandra sottoscrive il Patto di Londra impegnandosi a scendere in campo a fianco delle nazioni dell'Intesa e il 24 maggio successivo l'Italia dichiara guerra all'Impero austroungarico. Muratore, nel frattempo, aveva ripreso a condurre vetture per trasporto pubblico e dal 18 gennaio del 1916 era stato assunto dalla Ditta Meneghelli per svolgere le proprie funzioni presso la tratta Ventimiglia-Pigna lungo la Val Nervia [43]. La gigantesca guerra che sta devastando l'Europa impone all'Italia un maggiore coinvolgimento e così, nel giugno dello stesso anno, viene richiamato e questa volta non per sottoporsi ad un addestramento o per vivere in guarnigione.

Ad attenderlo c'è il fronte greco-albanese dove si era profilata una situazione congiunturale tale da rendere necessario l'intervento militare italiano, ultimo effetto di disparate dinamiche politico-internazionali che avevano caratterizzato la recente storia del "paese di fronte" [44]. Gli interessi di Roma per una penetrazione economica prima e territoriale poi in Albania erano cresciuti in maniera direttamente proporzionale al progressivo disfacimento dell'impero Ottomano nei Balcani [45]. L'occupazione asburgica della Bosnia-Erzegovina (1908) e l'esplosione delle guerre balcaniche (1912) avevano prodotto

---

[43] DOCM, 7/7/1916.

[44] La definizione è mutuata da I. MONTANELLI, *Albania una e mille*, Torino 1939 ed è anche il titolo del documentario *Albania: il paese di fronte*, regia di R. SEJKO e M. BRESCIA, consulenza storica di R. MOROZZO DELLA ROCCA, Roma 2008, 95 min. b/n.

[45] Per un quadro storico generico si veda: A. BIAGINI, *Storia dell'Albania dalle origini ai giorni nostri*, Roma 1998. Per ripercorrere le vicende storiche che hanno portato l'Italia ad intervenire in Albania si veda: M. BORGOGNI, *Tra continuità e incertezza. Italia e Albania (1914-1939). La strategia politico-militare dell'Italia in Albania fino all'Operazione "Oltre Mare Tirana"*, Milano 2007. Per focalizzare gli interessi economico-industriali italiani verso l'Albania: R.A. WEBSTER, *L'imperialismo industriale italiano (1908-1915). Studi sul prefascismo*, Torino 1974. Per una storia dell'intervento italiano in rapporto alla memoria storica: E. BUCCIOL, *Albania fronte dimenticato della grande guerra*, Portogruaro 2001.

maggiore instabilità in tutta la regione, causando l'affermarsi del movimento nazionalista e attirando l'interesse degli stati confinanti. In questo clima di incertezza, il governo italiano che già da tempo meditava i tempi e l'occasione per un legittimo accesso in territorio shipetaro [46], nella primavera del 1913 occupava temporaneamente il porto di Valona. I successivi trattati internazionali che volevano l'Albania sovrana e indipendente con la vigile protezione delle nazioni europee – Italia su tutte per ragioni di prossimità geografica – non bastavano ad indirizzare il paese verso la solidità. L'inizio del conflitto mondiale non faceva altro che rinfocolare tutti gli interessi convergenti sull'Albania inducendo l'Italia ad organizzare una missione bellico-sanitaria che mirasse al controllo di Valona, del dirimpettaio isolotto di Saseno e del Canale d'Otranto in genere. La missione, che metteva piede a Valona il 29 ottobre 1915 allorquando Muratore era tornato a casa poiché temporaneamente in congedo, segnava l'apertura di un nuovo fronte per l'Italia e la conseguente mobilitazione dell'esercito, compresi i reparti automobilistici nelle cui fila aveva militato e militerà ancora il nostro *chauffeur*.

Sulle strade del "paese di fronte": generali, motori e malaria

L'intervento italiano in Albania si allarga nel dicembre del 1915 quando il contingente armato, con la protezione delle bande di irregolari indigeni, raggiunge via terra il porto di Durazzo, dove si insedia con numerose unità. Seguono mesi complicati in cui l'Italia deve gestire la precaria situazione sanitaria del paese, accogliere i profughi serbi in fuga dalla regioni occupate dall'Austria-Ungheria e gli stessi prigionieri austriaci che sono stati condotti fino in Albania [47]. Con i primi mesi del 1916 il nemico scatena inoltre un'offensiva su tutti i Balcani, costringendo l'esercito italiano ad abbandonare la piazzaforte di Durazzo (26 febbraio 1916) per ripiegare verso la più sicura e ben difesa Valona. A questo punto l'avanzata austriaca si ferma e si attesta lungo una linea di confine disegnata dal fiume Vojussa, limite oltre il quale non riuscirà più a spingersi.

---

[46] L'aggettivo "shqipëtar" deriva dal termine indigeno "shqipëria" con il quale si designa l'Albania, e letteralmente significa "nido d'aquile".

[47] M. BORGOGNI, *Tra continuità* cit., pp. 19-22.

Nei successivi mesi di stasi e relativa tranquillità l'esercito italiano riesce a riorganizzarsi, dando avvio ad una collaborazione con i francesi dell'*Armée d'Orient* [48] impegnati sul vicino fronte macedone per arginare l'avanzata austriaca e contenere le aspirazioni greche sull'Epiro settentrionale [49]. La collaborazione prevede soprattutto l'utilizzo di servizi logistici su ruote, trovandosi i paesi dell'Albania Meridionale e dell'alto Epiro in zone spesso montuose e lontane tra loro, collegate soltanto da una lunga carrozzabile che mette in comunicazione tutta la regione. Ecco allora che, aumentando improvvisamente la necessità di un impiego massiccio degli autieri sul fronte greco-albanese, Muratore viene richiamato sotto le armi e destinato a questi orizzonti.

Il 21 agosto 1916 parte da Taranto in direzione di Valona. Un viaggio di poche miglia, teoricamente sicuro, che invece cela le insidie della guerra sottomarina scatenata dagli austriaci: lungo il percorso il piroscafo su cui viaggia viene preso di mira e silurato, rischiando di affondare [50]. Una volta in porto poi, deve dormire per terra in attesa di conoscere il proprio destino. Finalmente, il 27 agosto prende in consegna la propria vettura: è un autocarro Fiat 15 TER, il medesimo guidato per il servizio automobilistico Ventimiglia-Vievola, un mezzo che dunque conosce molto bene [51]. A bordo dell'autocarro comincia ad effettuare trasporti in appoggio alla Marina, procedendo così per tutto il mese di settembre.

Nel frattempo gli stati maggiori dell'esercito avevano progettato un'offensiva in tutta l'Albania meridionale al fine di mantenere un controllo più saldo sulla regione, mettendosi in comunicazione con le divisioni francesi attestate sul confine macedone. Il 2 ottobre 1916 l'incrociatore "Ferruccio" dà fondo nella rada di Santi Quaranta, porto strategico situato di fronte all'isola di Corfù, principio della lunga stra-

---

[48] Sull'argomento si veda: G. GOUIN - L. SCHNEIDER, *L'Armée d'Orient aux Dardanelles, en Serbie, en Macedonie, à Monastir*, Marsiglia 1923; F.J. DEYGAS, *L'Armée d'Orient dans la guerre mondiale (1915-1919): Dardanelles, Grèce, Macédoine, Albanie, Serbie, Bulgarie, Constantinople, Danube, Hongrie, Roumanie, Russie*, Parigi 1932; P. FACON, *Soldats français de l'armée d'Orient, 1915-1919: recherches sur le moral et approche des mentalités*, Parigi 1977.

[49] M. BORGOGNI, *Tra continuità* cit., p. 28.

[50] DRM, p. 14.

[51] *Ibidem*, p. 15.

da che conduce a Salonicco. Stabilita la testa di ponte, sopraggiunge il grosso convoglio dell'esercito, compresi sei automobilisti tra cui Muratore stesso. Fiero di essere uno dei primi ad entrare in città, desideroso di informare i familiari circa le proprie condizioni di salute e circa il luogo esatto della propria permanenza, suggerisce loro di leggere la "Stampa" del giorno 5 ottobre [52]. È interessante come evidentemente i soldati abbiano a disposizione la consultazione dei giornali e siano in un certo senso aggiornati sulle macrodinamiche belliche. In questo senso, per esempio, è stato di certo fatto un passo in avanti rispetto alla disinformazione indotta e alla censura soffocante del governo giolittiano nei confronti dei soldati rispetto alla carta stampata durante la guerra di Libia [53].

Inizia per Muratore un faticoso impegno quotidiano durante il quale percorrerà centinaia di chilometri al giorno, viaggiando su percorsi stradali che puntualmente disegna sul proprio diario, adottando una veste grafica nuda ed essenziale ma verosimilmente molto utile. Un diario dunque che è qualcosa di più di un luogo della memoria privata ma è anche uno strumento di lavoro e di sopravvivenza quotidiana. Un diario su cui annotare la traduzione di alcuni vocaboli dall'italiano al greco, anche questi di natura strettamente pratica, riguardanti bisogni primari come l'approvvigionamento di cibo o il reperimento di alcune donne con cui eventualmente cercare un momento di svago, una subitanea fuga dalla triste dimensione bellica.

Lunghe strade e confini da oltrepassare a bordo di una vettura. Vievola come Valona, il soldato continua in maniera ideale il proprio lavoro del mondo civile. Un lavoro faticoso, rigidamente regolamentato, come testimoniano le norme per i conduttori di autocarri che il capo di stato maggiore fornisce agli automobilisti [54]. Un lavoro estenuante che lo stesso soldato ad un certo punto sembra voler rifuggire:

---

[52] CRM, alto Epiro, 16/10/1916.

[53] Si veda a tal proposito M. PINCHERLE, *La preparazione dell'opinione pubblica all'impresa di Libia*, in « Rassegna Storica del Risorgimento », LVI/3 (1969); I. NARDI - S. GENTILI, *La grande illusione: opinione pubblica e mass media al tempo della guerra di Libia*, Perugia 2009.

[54] DOCM, 6/11/1916. Tra le indicazioni interessanti: mai superare i 20 km/h; mai fermare la macchina se non per ragioni di servizio o per guasto; tenere la destra salvo sui percorsi montuosi dove occorre costeggiare il rilievo; mai superare un autocarro del medesimo tipo; durante la marcia in colonna deve esserci sempre un ufficiale che si dispone nella vettura di coda.

« Lavorai sempre volentieri finché non conobbi cosa fu la vita militare e quando mi accorsi di tutto non volli far più niente » [55].

La cruda realtà del conflitto irrompe con tutta la sua forza. Differentemente dalla vita di trincea dove ogni momento è buono per morire, tra gli automobilisti le possibilità di sopravvivenza sono oltremodo più ampie, ma non per questo l'impegno bellico si può definire meno gravoso, generando potenzialmente fenomeni di diserzione o di rifiuto della guerra, valicando quel limite tra normalità e psicopatologia militare troppo spesso reso precario dalla cruda belligeranza. Ma il momento di sconforto viene superato da Muratore che continua il suo servizio quotidianamente, con regolarità e senza sosta. Ora a soffrire non è più lui ma la propria vettura:

« Il Sig. capitano Corsi siccome venne con me fino a Liaskoviki e sentì che il differenziale della macchina mia faceva rumore mi disse di ritorno di portarla all'oficina. Portai la mia macchina all'oficina e mi dissero di fare servizio leggero. Feci servizio leggero […] finché si ruppe il differenziale » [56].

Segue dunque un periodo di riposo coatto in cui il nostro protagonista attende che gli venga affidata una nuova vettura oppure riparata la vecchia e nel frattempo « spera di durarla ancora un po' questa vita » [57]. La guerra intanto si manifesta nella sua durezza anche attraverso altre forme: dei sei conduttori di autoveicoli sbarcati a Santi Quaranta, ben quattro sono stati ricoverati in ospedale perché hanno contratto la malaria e ora rischiano la vita. Così, anche alla luce delle defezioni dovute al contagio, Muratore riceve presto una nuova vettura per continuare ad operare sulle strade shipetare e greche.

Promosso sul campo caporale [58] per l'impegno costante e l'abnegazione, con il 1918 i suoi compiti mutano e divengono meno quantitativi e più qualitativi. Il contingente italiano è ormai prossimo al congiungimento con quello francese ed aumenta così la necessità di trasportare esponenti degli eserciti alleati da una parte all'altra del fronte. Il 5 febbraio il commissario di tappa Ersek-Santi Quaranta lo incarica di accompagnare da Liaskoviki a Valona il generale Jean Paul

---

[55] DRM, pp. 16-17.

[56] *Ibidem*, pp. 17-18.

[57] *Ibidem* , p. 19.

[58] DOCM, 16/3/1918.

Dessort, comandante della 16a divisione di fanteria coloniale francese [59]. Sarà il primo di diversi mandati di questo tipo. La piccola storia incontra per un attimo la grande storia, l'accompagna lungo il proprio percorso: così un semplice autista ventimigliese si trova a condurre personaggi illustri e generali di divisione per lunghe tratte, contribuendo al coordinamento delle forze internazionali.

Il 26 febbraio ha l'onore di avere con sé a bordo il generale Viktor Alekseïevitch Artamonov, delegato militare di una Russia che nonostante le lotte intestine causate dalla Rivoluzione d'Ottobre non ha abbandonato totalmente il conflitto e concede il proprio supporto strategico [60]. Il 6 maggio si reca a Valona per accompagnare il generale francese Sarde e una figura illustre della Croce Rossa, tale contessa De Reinach [61]; l'8 luglio parte alle ore 11 da Dogliana per recarsi ad Argirocastro dove preleverà il comandante della 155a compagnia telegrafista per permettergli di conferire con il generale italiano Milazzani [62]. Il 24 dello stesso mese percorrerà il tratto di strada da Dogliana ad Ersek « per prendere personaggi inglesi diretti in Macedonia » [63]. Poi ancora, il 28 agosto andrà da Liaskoviki a Tepauci per accompagnare il brigadiere generale Flotteron [64].

Francesi, russi, inglesi, esponenti della Croce Rossa: dalle nazionalità e dall'autorità delle persone che ha avuto a bordo Muratore si potrebbe ricostituire idealmente il ventaglio delle forze alleate all'Italia impegnate su questo fronte. La rassegna delle etnie con cui Muratore viene a contatto si specifica nelle pagine del diario:

> « A Florina si trovano soldati delle seguenti nazioni: Inglesi, Russi, Francesi, Italiani, Serbi, Greci Venizelisti. Abitanti vi sono ancora: Bulgari, Spagnuoli, Albanesi, Rumeni, Turchi, Serbi, Greci, vi sono poi ancora prigionieri Tedeschi, Austriaci, Bulgari. Vi sono pure ancora Senegalesi ed Indocinesi, Honkoghesi » [65].

---

[59] *Ibidem*, 5/2/1918.

[60] *Ibidem*, 26/2/1918.

[61] *Ibidem*, 6/5/1918.

[62] *Ibidem*, 8/7/1918.

[63] *Ibidem*, 24/7/1918.

[64] *Ibidem*, 28/8/1918.

[65] DRM, pp. 9-10.

È chiaro che in una simile babele il senso di scoperta e curiosità viene portato ai massimi termini. Tuttavia, accanto al piacere per il contatto con popolazioni mai viste e forse mai sentite prime, c'è il rischio di contagio della malaria, soprattutto alla luce delle disastrose condizioni igieniche del paese e del porto di Valona, frequentato molto spesso da Muratore.

Frattanto si avvicina la fine del conflitto. Nell'autunno del 1918 l'Italia si lancia in un'offensiva finale verso il fronte macedone ad oriente e verso Durazzo a settentrione, nella speranza di ottenere più territori da riscattare in sede di discussione dei trattati di pace e di ridefinizione territoriale. Il 14 ottobre 1918 viene occupata Durazzo, seguita a breve distanza da Tirana e Scutari. Alla data della firma dell'armistizio, il 4 novembre 1918, le forze armate italiane controllano ormai quasi tutto il territorio albanese salvo le regioni orientali presiedute da distaccamenti francesi, serbi e greci [66].

La Grande Guerra è finita ma non per Muratore che ancora il 18 novembre 1918 si deve recare a Giurgikanti per trasportare diversi colli di sigarette nazionali [67]. Il giorno di Capodanno del 1918, mentre l'Europa intera si avvia ad un riassetto politico territoriale costruito sulle macerie e su una popolazione decimata, il nostro soldato è ancora al fronte per un conflitto che perdura oltre il suo esito naturale. Il lavoro estenuante e le sopracitate condizioni igienico-sanitarie miserevoli, investono infine anche Muratore che contrae la malaria. Rispedito in Italia, dovrà affrontare una lunga degenza di sei mesi presso l'ospedale militare di riserva n.° 12 "Peirogallo" di Sanremo [68]. Il 30 luglio 1919 ottiene un permesso speciale e riesce a tornare, per la prima volta dalla sua partenza per l'Albania, nella sua cara Ventimiglia, dove soltanto il 2 agosto potrà finalmente stabilirsi in pianta stabile [69]. È qui che il 24 settembre viene raggiunto dal congedo illimitato che porrà definitivamente fine alla sua esperienza militare [70].

---

[66] M. BORGOGNI, *Tra continuità* cit., pp. 42-43.

[67] DOCM, 18/11/1918.

[68] *Ibidem*, 2/8/1918.

[69] *Ibidem*, 26/7/1919.

[70] *Ibidem*, 24/9/1919.

Conclusioni

Nell'immediato dopoguerra Muratore riprende a svolgere le proprie funzioni di autista, tornando ad operare lungo la Val Roja. Tuttavia l'acutizzarsi di alcuni problemi di salute [71] e la prevista dismissione della linea automobilistica causata dall'imminente completamento della rete ferroviaria Ventimiglia-Cuneo [72], porteranno l'uomo a doversi ricollocare sul mercato del lavoro. Così, il 26 novembre 1927, chiede ed ottiene la licenza per effettuare il servizio di piazza per mezzo di un elegante tassì [73], una Fiat 503 *coupé* da sei posti. Inizia una nuova vita per Muratore, sempre a bordo di una vettura per il trasporto pubblico ma basata su un rapporto con la gente e con la città più intimo. Per vent'anni continuerà a esercitare la professione di tassista, mentre il mondo, visto dal finestrino della sua automobile, cambia rapidamente.

Un mondo che muta e al tempo stesso rimane lo stesso, con le sue contraddizioni e i suoi problemi insoluti, con l'evoluzione della propria tecnologia e l'involuzione della propria società che due decenni più tardi dalla fine del primo conflitto mondiale, viene trascinata in una seconda e per molti versi più orribile tragedia di massa. I confini che da ragazzo Muratore oltrepassava per esigenze lavorative prima e belliche poi, anziché sciogliersi, tornano prepotenti. Confini territoriali, confini sociali e persino confini etnici: il delirio hitleriano raggiunge anche la vita quotidiana di un autista che per poter accedere ai territori francesi occupati dalle forze armate italiane nel 1943 deve mostrare un lasciapassare che, tra le altre cose, ne attesti l'appartenenza alla razza ariana [74]. L'esperienza di un immane conflitto che la generazione di Muratore ha subito sulla propria pelle ricade più ferina sui figli della stessa, come una maledizione impossibile da scongiurare. Osvaldo Muratore, il figlio di Eugenio, sarà costretto a rivivere il passato di suo padre e, fatalità della storia, parteciperà alla guerra proprio dal medesimo fronte albanese. Il mito dell'Albania raccontata da suo padre e i fasti della gloriosa Grande Guerra vinta sul campo dagli italiani, unite alla mobilitazione delle masse che il fascismo opererà pro-

---

[71] Vedi nota 38.

[72] G. SCHIAVAZZI, *Ferrovia* cit.

[73] DOCM, 26/11/1927.

[74] DOCM, 20/6/1943.

prio sulla generazione del ventennio, faranno sì che Osvaldo, aviere scelto dell'aeronautica militare, opti per il protettorato shipetaro come zona di combattimento.

L'8 settembre 1943 demolirà tutti gli ideali costruiti addosso al ragazzo. Un giorno che infrange il sogno di vent'anni di propaganda, un giorno che obbliga ad una decisione campale migliaia di militari italiani nelle mani dell'ex alleato tedesco. Il no che molti di essi esprimeranno con onore, segnerà l'inizio della Resistenza. A causa di quel no, Osvaldo e molti altri soldati, finiranno nei campi di lavoro nazisti con poca speranza di farvi ritorno[75]. Grazie a quel corale no, a quella fiera e disarmante opposizione disarmata, i militari prigionieri contribuirono a ridare dignità ad un popolo addormentato dalle grandi promesse totalitarie.

Fig. 1 - Eugenio Muratore, 20 aprile 1894 (Ventimiglia) - 21 marzo 1962 (Torri di Ventimiglia).

[75] Per la storiografia sugli internati militari italiani (IMI), a lungo dimenticati e poi riscoperti dalla memoria nazionale, si veda: G. SCHREIBER, *I militari italiani internati nei campi di concentramento del Terzo Reich*, Roma 1992; A. NATTA, *L'altra Resistenza: i militari italiani internati in Germania*, Torino 1997; S. PELI, *La Resistenza in Italia*, Torino 2004, pp. 176-201.

tono di far senza d'una parte dell'abito usuale, proteggendo dalla polvere, dal fango e dal freddo al tronco; i vestiti completi in pelo; i vestiti in panno impermeabile per impedire il disperdimento del calore del corpo umano, senza alcuna apertura che lasci penetrare l'aria essendo questo panno doppio, formato con intermezzo di carta giapponese in seta impermeabilizzata.

Fig. 764.

Le signore dovranno avere una cura speciale e particolare per la capigliatura, impiegando berrette in pelo per l'inverno e coperture in seta alla testa per l'estate.

Il cosidetti *Balaclava* in pelliccia per gli uomini, ed i veli a cappuccio derivati dai veli coronati con mica per le signore preservano assolutamente dalla polvere, e sopprimono l'uso degli occhiali o delle lenti.

Fig. 765.

I guanti scamosciati e in gomma che permettono facilmente l'uscita della mano, sono d'uso utilissimo contro il freddo e per le grandi velocità.

Le affezioni della pelle degli automobilisti sono, i colpi

Fig. 2 - Modelli di abbigliamento da *chauffeurs* tratti da un testo dell'epoca.

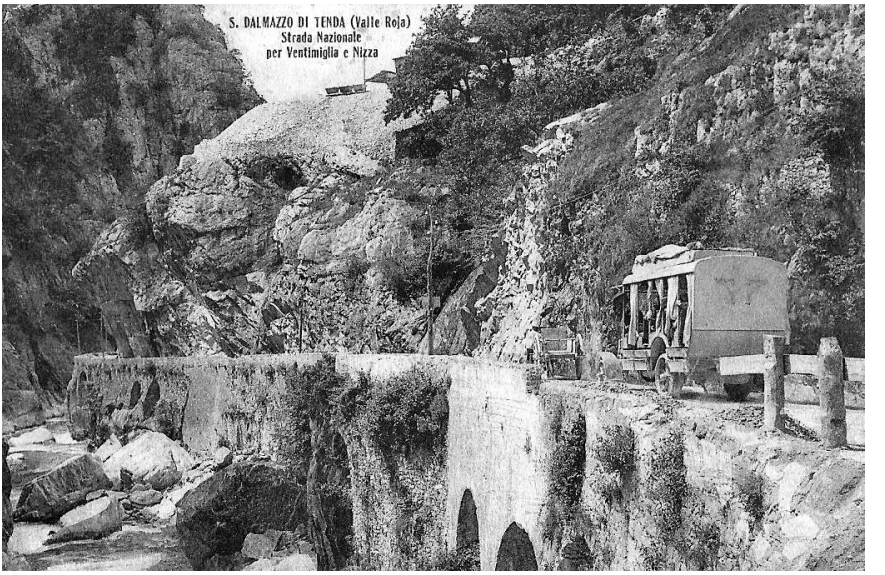


Fig. 3 - La Ventimiglia-Vievola percorsa dalle prime automobili.

Fig. 4 - Omnibus SIS Orion dell'Auto Cars Val Roja 1909 (foto tratta da G. ROSSI, *Cronaca* cit.).

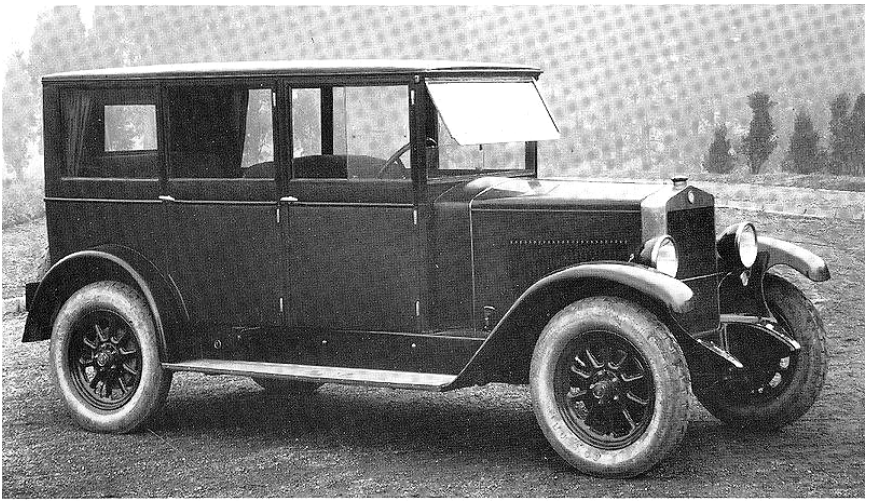


Fig. 5 - Fiat 503 *coupé* (1927).

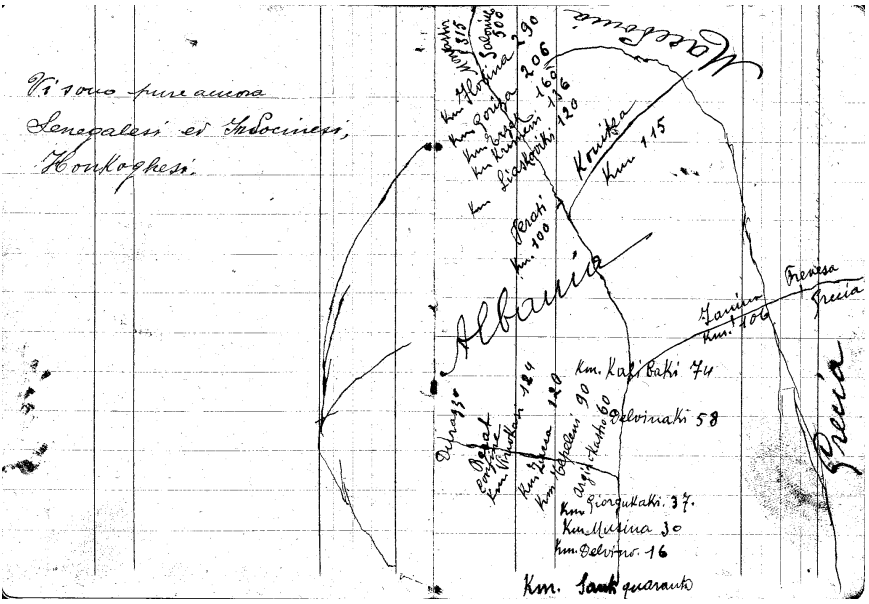
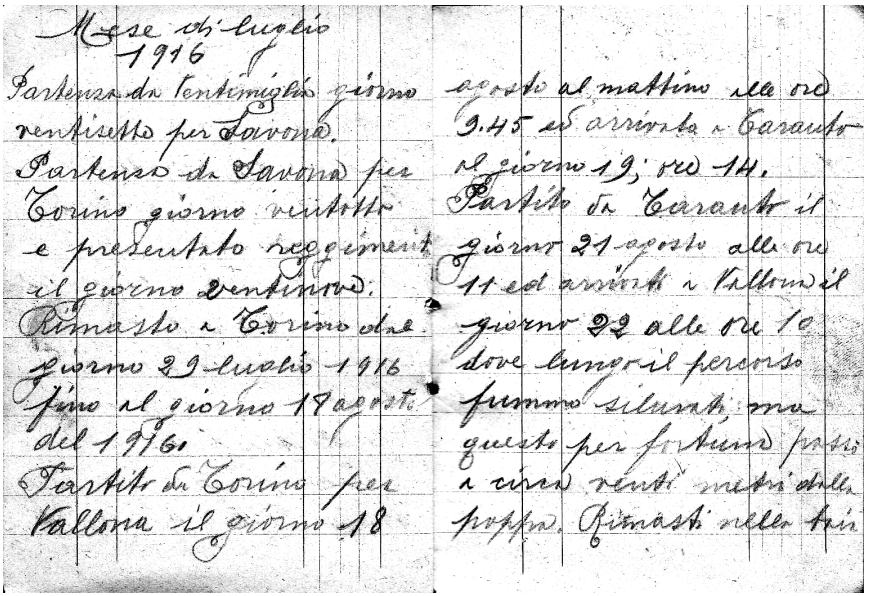


Fig. 6 - Diario Muratore: schizzo di percorso stradale con progressivo chilometrico.



Mese di Luglio
1916
Partenza da Ventimiglia giorno
ventisette per Savona.
Partenza da Savona per
Torino giorno ventotto
e presentato regolarmente
il giorno ventinove.
Rimasto a Torino due
giorno 29 luglio 1916
fino al giorno 17 agosto
del 1916.
Partito da Torino per
Vallona il giorno 18
agosto al mattino alle ore
9.45 ed arrivato a Taranto
il giorno 19, ore 14.
Partito da Taranto il
giorno 21 agosto alle ore
11 ed arrivato a Vallona il
giorno 22 alle ore 10
dove lungo il percorso
fummo silurati, ma
questo per fortuna passò
a circa venti metri dalla
prora. Rimasti nella tris

Fig. 7 - Diario Muratore: cronistoria sbarco a Valona.

Fig. 8 - Folla presso una fontana pubblica a Valona (da cartolina).

Fig. 9 - Cartolina spedita da Eugenio Muratore dall'Albania sottoposta al controllo della censura militare.

COMANDO DIFESA TERRITORIALE
GENOVA

LASCIAPASSARE N. 964 Rin.

per entrare nei territori occupati dalle Forze Armate Italiane entro la linea di Armistizio

Rilasciato a MURATORE EUGENIO
figlio di fu Antonio
e di Amalberti Bianca
nato a Ventimiglia il 20.4.1894
domiciliato a Ventimiglia, La Mortola 92
nazionalità italiana razza ariana
professione autista (serv. pubblico)
per entrare a MENTONE
valevole dal 22.6.943 al 22.9.943 XXI
con transito giornaliero.
documento di riconoscimento patente auto n°418
Viaggia con auto propria targ. IM 242.-
Genova li 20 Giugno 1943 XXI

IL COLONNELLO CAPO UFFICIO S. M.
~~(Ravera Giorgio)~~
(Angelo Pellissone)
Il Colonnello Capo Ufficio S. M. f. f.
(Daniele De Giustino)

Fig. 10 - Lasciapassare con indicatore razziale.

INDICE

Studi

BEATRICE PALMERO, *Un valico alpino nelle relazioni transfrontaliere del territorio intemelio. Il passo del Muratone tra XV e XVIII secolo* 5

GRAZIANO MAMONE, *Da Vievola a Valona. Storia di Eugenio Muratore,* chauffeur *ventimigliese al servizio dei generali alleati in Albania al tempo della Grande Guerra*. 49

PAOLO VEZIANO, *«Affinché l'ospite straniero non trovasse il vuoto». L'incontro tra Franco e Mussolini a Bordighera (12-13 febbraio 1941)* 73

FIORENZO TOSO, *Per uno studio del lessico del dialetto* figun *della Provenza: glossario dai testi.* 89

MARIA PIA VIALE, *La rivista "L'Agricoltura ligure" di Mario Calvino (1901-1911)* 129

Archivio della memoria

LUIGINO MACCARIO, *Repertorio e attitudini del* Teatru ventemigliusu 153

RITA ZANOLLA, *Dalla nascita all'adolescenza: la ricostruzione di un percorso di crescita attraverso alcune espressioni del dialetto ventimigliese.* 159

Cronache e strumenti

GIUSEPPE PALMERO, *Su di un'antica colonna inglobata in una muratura bassomedievale a Ventimiglia. Prime deduzioni* 173

ALESSANDRO CARASSALE, *La vitivinicoltura ligure dal Medioevo ai nostri giorni: bilancio del Convegno di studi* 185

LUCIANO GABRIELLI, *L'antica chiesa di San Giovanni Battista di Isolabona* 199

finito di stampare
nel 2011
brigati tiziana
via isocorte, 15
tel. 010714535
16164 genova-pontedecimo