

Giuseppe Garibaldi

Scambi umani ed economici sulle coste mediterranee: il cabotaggio da Santo Stefano a Marsiglia nel 1827

In un vecchio libro di famiglia¹ (fig. 1) ho trovato tempo fa quattro foglietti di carta, che, uniti tra loro, mi hanno consentito di ricostruire un documento del 1827, precisamente un certificato del *Magistrato di Sanità di Genova, Ufficio di Sanità di Santo Stefano*, e in più mi hanno fornito parecchie informazioni sugli spostamenti di persone e merci che quasi due secoli fa avvenivano lungo la costa ligure-provenzale: la cosa mi pare di qualche interesse, almeno per ricostruire un pezzetto della "microstoria" di un piccolo borgo della Riviera di ponente, Santo Stefano al Mare, che contava allora circa 900 abitanti, di cui un centinaio era occupato nell'attività marittima.²

Ma ecco di che si tratta: i quattro foglietti, se al recto costituiscono le parti del documento (riprodotto alla pagina seguente, fig. 2), al verso (come si intravede in trasparenza) contengono dello scritto, e cioè i dati relativi ai noli percepiti per altrettanti viaggi da Santo Stefano a Marsiglia; poiché le spese fatte in tali viaggi sono documentate nel "libro dei conti", è facile ricostruire entrate e uscite di un'attività che indubbiamente non era l'unica del proprietario dell'imbarcazione, ma che era quella ampiamente prevalente rispetto alla cura della terra e alla coltivazione degli olivi di famiglia.

Il documento ci informa che il giovane Gio. Batta Ruffino di Francesco, di anni 24, che doveva recarsi da Santo Stefano a Marsiglia, il 28 maggio 1827 ottenne – dietro esborso di 8 soldi di Genova (cioè 40 centesimi, 33 centesimi della moneta nuova di Piemonte)³ – il lasciapassare che gli



¹ *Libro de conti dell'Capitano Antonio garibaldi, Capitano dell'batello La Misericordia*, ms. conservato nell'archivio privato G. Garibaldi, Cipressa. I dati in esso contenuti si riferiscono agli anni 1825-1841. Il "libro", rilegato in pergamena, consta di 46 fogli del formato di cm 30 x 20,5 circa, legati in gruppi di 12 (salvo il 4°, di soli 10 fogli), che, piegati, formano 92 pagine doppie formato cm 15 x 20,5 (quindi in tutto 184 facciate).

² Pochi anni prima (verso il 1813), dai dati della "Statistique" del conte Chabrol si apprende che sulla spiaggia di Santo Stefano erano presenti 3 imbarcazioni per il grande cabotaggio (una feluca, un lèudo [o liuto] e una tartana) e 10 battelli per il piccolo cabotaggio. Il gran cabotaggio, verso la Provenza e la Linguadoca, comportava allora circa 6 viaggi l'anno. Vi funzionava un cantiere «dove si fabbrica[va]no grossi bastimenti, da parte di operai provenienti da fuori. Si veda: G. CHABROL DE VOLVIC, *Statistica del Dipartimento di Montenotte*, traduzione dall'edizione francese del 1824 (*Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui et de partie de la province de Mondovi formant l'ancien département de Montenotte*, Parigi, Didot) a cura di G. Assereto, Savona, Comune di Savona (Stabilimento tipolitografico Priamar), 1997, 2 voll. di 419 e 446 pp. (il "Prospetto generale delle rade" è f.t. nel vol. II°).

³ La lira genovese era suddivisa in 20 *soldi* (ciascuno dei quali corrispondeva dunque a 5 centesimi), e il soldo in antico era ulteriormente suddiviso in 12 *denari*, il cui modesto valore (lire 0,004166) di fatto li escludeva quasi sempre dai calcoli. Nel Libro dei conti vi è spesso l'indicazione di "mezzo soldo" (ad es., *lire 5. 3 1/2*, cioè, con divisione centesimale, *lire 5,17*).

consentiva, stante l'assenza nel luogo di partenza di malattie contagiose, di muoversi liberamente nella località di arrivo quando vi fosse giunto. Il viaggio, effettuato con il battello "La Misericordia di Dio" al comando del Patrone Antonio Garibaldi⁴, inizia il 29 maggio e dura fino al 10 giugno, come risulta dal libro di bordo, che segnala soste a Nizza il 30 maggio⁵ e il 3 giugno a Cassis (piccolo porto di pesca allora, oggi importante centro turistico nell'area delle "Calanques"); il tratto successivo, pur breve (circa 17 miglia nautiche, sul totale di 150), era sconsigliabile farlo con brutto tempo, data la difficoltà di trovare rifugio lungo la costa alta e dirupata presente fino al capo Croisette (oltre il quale si apre la rada di Marsiglia), ed è spiegabile una sosta di quasi una settimana nel ben riparato porto di Cassis, dove in caso di necessità avrebbe potuto anche farsi qualche lavoro o raddobbo all'imbarcazione.⁶

Dopo una settimana di sosta a Marsiglia, la "Misericordia" riparte il 17 giugno dopo aver fatto provviste (oltre al resto, addirittura 15 franchi di pane!), raggiunge Nizza il 21 e ne riparte il giorno dopo, arrivando il 24 giugno a Porto Maurizio, ma essendo domenica le operazioni di scarico vanno all'indomani, e il 26 si scarica ancora ad Oneglia, per rientrare infine a Santo Stefano il 27.

Il viaggio di andata e ritorno durò dunque circa un mese,⁷ e durata analoga ebbero gli altri viaggi documentati per quell'anno, dal 12 marzo al 16 aprile (1° viaggio), dal 20 aprile al 18 maggio (2°



⁴ Il termine esatto dovrebbe essere di "padrone" (in quanto corrispondente al titolo di "padrone marittimo" ossia di "capitano di cabotaggio", ma si trova sempre questo, che sembra una via di mezzo tra il termine italiano *padrone* e il dialettale *patrùn*. Il "patrone" in questione in famiglia era chiamato rispettosamente *Patrantonì*.

⁵ A Nizza furono fatti acquisti di vino (franchi 3 e soldi 6), di pesci, fave e formaggio (franchi 2), di minestra [con ogni probabilità, pasta per minestra asciutta, il termine è ripetuto più volte], verdura e acquavite (franchi 4).

⁶ Sapendo in anticipo quanto sarebbe durato il cattivo tempo (ma la meteorologia non ci dà totale affidamento neppure oggi), i passeggeri avrebbero potuto proseguire per via di terra, dato che a Marsiglia, camminando di buon passo, si sarebbe potuti arrivare in meno di una decina di ore; dal documento non si apprende se i passeggeri siano rimasti a bordo (con tutte le scomodità connesse) o, più saggiamente, abbiano preferito raggiungere la città per via di terra. A Cassis risultano 20 franchi di spese portuali ("dogana, rapporto e pasaporto e cosione [forse cauzione?] e manifesto" oltre che "per [libera] praticata") il giorno 3, 4 franchi per mezzo barile di vino e 2 franchi per "carne e menestra" il giorno 4, franchi 2.10 il giorno 5 per "formaggio e menestra" e "pesci per la sera", ancora franchi 3.6 il giorno 6 (per "pesci, formaggio, menestra"), franchi 5 il giorno 7 (per "pane"), franchi 2 il giorno 8 (per "formaggio e menestra"), franchi 2.6 il giorno 9 ("per pesci e menestra"). Questi acquisti frequenti fanno pensare che la cambusa avesse spazi limitatissimi, a parte l'impossibilità di conservare carne e pesce freschi. Per la cottura dei cibi, il fornello pare funzionasse a sansa (poiché in alcuni casi essa è citata tra le provviste di bordo).

⁷ Circa 4 giorni di navigazione per 117 mg (30 mg al giorno non sono poi tanto poche se si considera che la propulsione era data dalla sola vela e spesso non si viaggiava in favor di vento, ma si era costretti ad avanzare di bolina, o magari si incappava in un'area di bonaccia). Viaggiando proprio sottocosta si poteva approfittare anche di una debole corrente W-E, mentre più al largo vi è una corrente in senso opposto. Nel secondo viaggio, il percorso Marsiglia-Nizza viene coperto in poco più di due giorni, evidentemente con vento molto favorevole (circa 60 mg al giorno).

viaggio), dal 19 luglio al 14 agosto (4° viaggio), dal 21 agosto al 19 settembre (5° viaggio), dal 24 settembre al 12 ottobre (6° viaggio) e dal 15 ottobre al 12 novembre (7° viaggio).

Nel “libro dei conti” del capitano Antonio Garibaldi sono riportati i dati relativi a cose e persone viaggianti sul battello. Nel viaggio iniziato il 12 marzo furono trasportati 50 passeggeri (il che, a 5 franchi per passaggio, fa un totale di 250 franchi), al ritorno i passeggeri furono solo 10, ma vi era un carico di 100 cantari di soda,⁸ per un nolo totale di 110 franchi.

Nel 2° viaggio i passeggeri verso Marsiglia furono 40 e a Nizza furono caricate 50 dozzine di tavole (nolo passeggeri 200 franchi, merci 37,10), al ritorno furono caricati 150 cantari di soda (nolo 90 franchi) oltre a merci non precisate per Nizza (40 franchi) e a due passeggeri (10 fr.).

Nel 3° viaggio, quello descritto più sopra, all’andata viaggiarono 19 persone (95 fr. di passaggio), mentre al ritorno vi furono solo sei passeggeri (30 fr.), ma furono caricate notevoli quantità di soda, 100 cantari (per 50 franchi – cioè 10 soldi per fastello [nel testo *fas[c]io*], – tariffa ridotta rispetto al solito), forse per Porto Maurizio, e 200 per Oneglia (con 120 fr. di nolo, cioè 12 soldi per fardello).⁹

Nel 4° viaggio vi furono solo passeggeri, 8 all’andata e 42 al ritorno, con un incasso complessivo di 250 franchi. Nel 5° viaggio, all’andata vi furono presumibilmente 14 passeggeri e un carico di tavole (per un nolo complessivo di 103 fr.), al ritorno 23 passeggeri e 150 cantari di soda (per 200 fr. di nolo). Anche il 6° viaggio ebbe – come il 4° – solo dei passeggeri, 4 all’andata e ben 56 al ritorno, per un nolo di 300 fr. in totale. Nel 7° viaggio, all’andata furono trasportate 1.500 tavole di legno a un nolo di 100 franchi, mentre al ritorno vi furono 32 passeggeri, per un incasso di 160 franchi.¹⁰

Trattandosi di un servizio abbastanza regolare – circa un viaggio al mese nel periodo migliore dell’anno – è probabile che ci fossero accordi con almeno una parte dei passeggeri e, soprattutto, con gli acquirenti delle merci, tra cui, come si è visto, compare spesso (in arrivo nei porti di Oneglia e di Porto Maurizio) la soda.

Se si vanno a controllare le spese, ci si accorge che sono segnate solo quelle ordinarie, per tutte le operazioni commerciali (spedizione dei documenti, spesso definiti semplicemente *papei*, cioè ‘carte’, “manifesto del carico” cioè elenco di tutte le merci imbarcate che costituivano il carico, “consolato” (non meglio precisato, ma solo a Marsiglia, località estera) e per il vitto dell’equipaggio e dei passeggeri. Solo da qualche foglietto a parte (sempre inserito nel “libro”) si viene a conoscere l’ammontare delle spese per rimettere in ordine la velatura o addirittura rinnovarla, che non erano sempre modeste, come accennerò più avanti.

La tabella pubblicata nella pagina seguente, utile per un bilancio di massima, è costruita riunendo i dati relativi ai costi complessivi per ogni traversata doppia nei sette viaggi del 1827, ottenuti dalla lettura dei foglietti volanti inseriti nel “libro dei conti” o di pagine dello stesso.

Anche se non si può sapere se l’anno 1827 rientra nella “normalità”, apparendo difficile fare utili raffronti per altri anni i cui dati non paiono completi, già a un primo sguardo appare chiara l’importanza del trasporto dei passeggeri rispetto a quello delle merci: il primo dà il 71,3% dei

⁸ Dato che il cantaro (in dialetto *cantà*) corrisponde a kg 47,65, si tratta di poco meno di 5 tonnellate di prodotto. La soda, denominazione corrente del carbonato di sodio (Na_2CO_3), che era estratta un tempo dalle ceneri di alghe marine, era all’inizio dell’Ottocento prodotta secondo il procedimento del francese Nicolas Leblanc (introdotto nel 1794), che la otteneva dal sale marino. Fino all’introduzione del sistema Solvay (1861-66) fu il metodo consueto per produrla.

La soda è materia prima di vastissimo impiego, in particolare nell’industria del vetro e della ceramica e come detergente per uso industriale e domestico (la liscivia, in dialetto ligure *lescìa*).

⁹ Il “fascio” o “fastello” era un fagotto, o grosso involto, da portare a spalla o da caricare sopra un veicolo. Come il termine analogo “fardello” (derivato dall’arabo *fard* = ‘mezzo carico del cammello’), indica un certo quantitativo in peso, ed era usato anche come unità di misura. A Milano, ad esempio, il fascio equivaleva a 100 libbre grosse (= kg 76,25), qui – controllando i calcoli fatti – il fascio sembra corrispondere a un cantaro, cioè - come detto - poco meno di mezzo quintale.

¹⁰ Si dovrebbe aggiungere un viaggio iniziato nel novembre 1826 (sembra il giorno 10) e terminato nel mese di gennaio 1827 (senza precisazione del giorno): il relativo “foglietto” è peraltro di difficile lettura riguardo alle date, non invece per l’elenco delle entrate lorde, indicate in 292,40 franchi, ma mancano dati sulle spese. Non meraviglia la lunga durata del viaggio di andata e ritorno: oltre al possibile brutto tempo, va considerato che padrone e marinai avevano parenti anche a Marsiglia, dove passare le feste di fine d’anno.

proventi, il secondo solo il 28,7%; in più, si può osservare che i passeggeri si imbarcavano e sbarcavano in buona parte da soli (utilizzando piccole barche per raggiungere il battello, se ancorato in rada), sia pure con l'aiuto dei marinai, quando necessario; le merci richiedevano spese e tempo per le operazioni di carico e scarico, che ovviamente venivano fatte a mano, spesso con lo stesso sistema di trasbordo.

Una prima osservazione è quella riguardante i passeggeri, che evidentemente raggiungevano

RENDICONTO DEI VIAGGI COMPIUTI NEL 1827						
Viaggi	Conto entrate/uscite (in Franchi)	Passeggeri (numero) e nolo	Merci nolo	Totali parziali	Totale proventi	Note
1° (12/3-16/4)	Entrate andata Entrate ritorno Uscite	(50) 250 (10) 50	— 60	250 110 -282,20	77,80	I proventi erano così divisi: 50% al Padrone del bastimento, l'altro 50% in parti eguali a ciascuno dei 4 marinai
2° (20/4-18/5)	Entrate andata Entrate ritorno Uscite	(40) 200 (2) 10	37,50 130	237,50 140 -241,40	136,10	
3° (29/5-27/6)	Entrate andata Entrate ritorno Uscite	(19) 95 (6) 30	— 170	95 200 -270,70	24,30	
4° (19/7-14/8)	Entrate andata Entrate ritorno Uscite	(8) 40 (42) 210	— —	40 210 -181,65	68,65	
5° (21/8-19/9)	Entrate andata Entrate ritorno Uscite	(14) 70 (23) 115	33 85	103 200 -222,75	80,25	
6° (24/9-12/10)	Entrate andata Entrate ritorno Uscite	(4) 20 (56) 280	— —	20 280 -217,05	82,95	
7° (15/10-12/11)	Entrate andata Entrate ritorno Uscite	— (32) 160	100 —	100 160 -208,20	51,80	Nel documento, per un errore di calcolo, sono indicati 52,20
Entrate anno		1.530	615,50	2.145,50	449,85	

Fig. 3 - I viaggi della "Misericordia" documentati per l'anno 1827

Santo Stefano da località anche abbastanza lontane, sapendo dell'esistenza di questo servizio "di gran cabotaggio" che si svolgeva con una certa regolarità anche da altri scali marittimi del Ponente ligure. Date le dimensioni modeste del battello, c'è da chiedersi quali fossero i "conforti" dei passeggeri, probabilmente quasi nulli, soprattutto quando essi superavano la decina (e qui si registrano due viaggi con cinquanta e più persone trasportate), per cui desta piacevole curiosità il biglietto di due viaggiatori, che dichiarano *«d'avoir été bien contents et bien servis, par le Capitaine Antonio Gheribaldi (sic!), en notre passage sur son bâtiment de Nice à Marseille»*: poiché la data – 1° settembre 1827 – è compresa nel 5° viaggio, i cui passeggeri all'andata furono solo 14, non è da escludere che il servizio sia stato un po' diverso, quasi personalizzato.

C'è pure da domandarsi dove potessero essere ospitati tanti viaggiatori nei giorni precedenti la partenza per Marsiglia, tenuto conto della totale assenza di locande nel paese (dove qualche camera risulta fosse disponibile solo dalla fine dell'Ottocento presso una trattoria), ma forse la risposta

sta nell'adattabilità dei viaggiatori "comuni", che diversamente dalle persone agiate non potevano valersi di imbarcazioni appositamente noleggiate, né – a terra – potevano essere ospitati da qualche famiglia facoltosa o dal parroco, ma si accontentavano di un po' di posto in una stalla o in un magazzino.



Fig. 4 - La spiaggia di Santo Stefano in una stampa del primo Ottocento: più profonda di adesso (ma non quanto vorrebbero farci credere descrizioni di allora come quelle di Chabrol e Casalis), poteva ospitare alcuni battelli, di solito ormeggiati a qualche decina di metri al largo o alati a terra per lavori. La costa è però totalmente indifesa dalla traversia dei quadranti meridionali.

Anche per Marsiglia, città ovviamente dotata di locande e altre strutture per alloggiare i forestieri, le operazioni di carico-scarico avvenivano spesso non a banchina (essendo queste limitate), ma in avamporto, anche qui dunque col trasbordo mediante barche.¹¹

Quanto alle merci, non pare esservi stata molta varietà. Si parla di tavolame di legno in esportazione verso Marsiglia (sia dalla Liguria sia dal Nizzardo, aree entrambe ricche di foreste, più limitate invece in Provenza) e di soda in importazione, per servire le numerose piccole aziende che con l'olio meno pregiato producevano sapone (e un dato del 1840 riportato da Furio Ciciliot¹² ci informa che le maggiori aziende saponiere per produzione, a ponente di Genova (massimo centro produttivo con 32 saponifici e circa 16.000 q annui), erano allora ad Oneglia, dove i saponifici erano 9, con una produzione annua di 7.250 q, circa il 30% del sapone prodotto in Liguria, regione dove si concentrava – nell'ambito del regno di Sardegna – la saponeria). A proposito del sapone, ricordo che anche Marsiglia era divenuta da tempo un importante centro saponiero, tanto che molti carichi d'olio diretti a Marsiglia (che ho notato in altri resoconti di viaggi) rifornivano proprio tali indu-

¹¹ Il porto moderno di Marsiglia (bacino della Joliette) sorse a partire dal 1844 e fu completato nel 1853, per cui tutte le attività portuali si svolgevano allora nel "vieux port", di assai piccole dimensioni (quasi come al tempo dei coloni greci di 2.500 anni fa, trattandosi di un semplice riparo naturale) e banchinato solo nella parte di nord-est. Tenuto conto del traffico, le operazioni commerciali presentavano quindi difficoltà analoghe a quelle dei più modesti scali del Ponente ligure. Per opportuna informazione, preciso che lo scalo ottocentesco fu notevolmente ingrandito circa un secolo dopo (1960) verso il golfo di Fos (cioè a ponente) e amministrato dal 1966 come *Port autonome de Marseille*.

¹² F. CICILIOT, *La saponeria nella Liguria occidentale*, Savona, Sabatelli Editore, 2001, pp. 176

strie. Ancora in importazione, troviamo spesso tegole (del tipo dei nostri “coppi”, non quelle “alla marsigliese”), mattoni, oggetti di terraglia (piatti ecc.), bottiglie di vetro e damigiane.

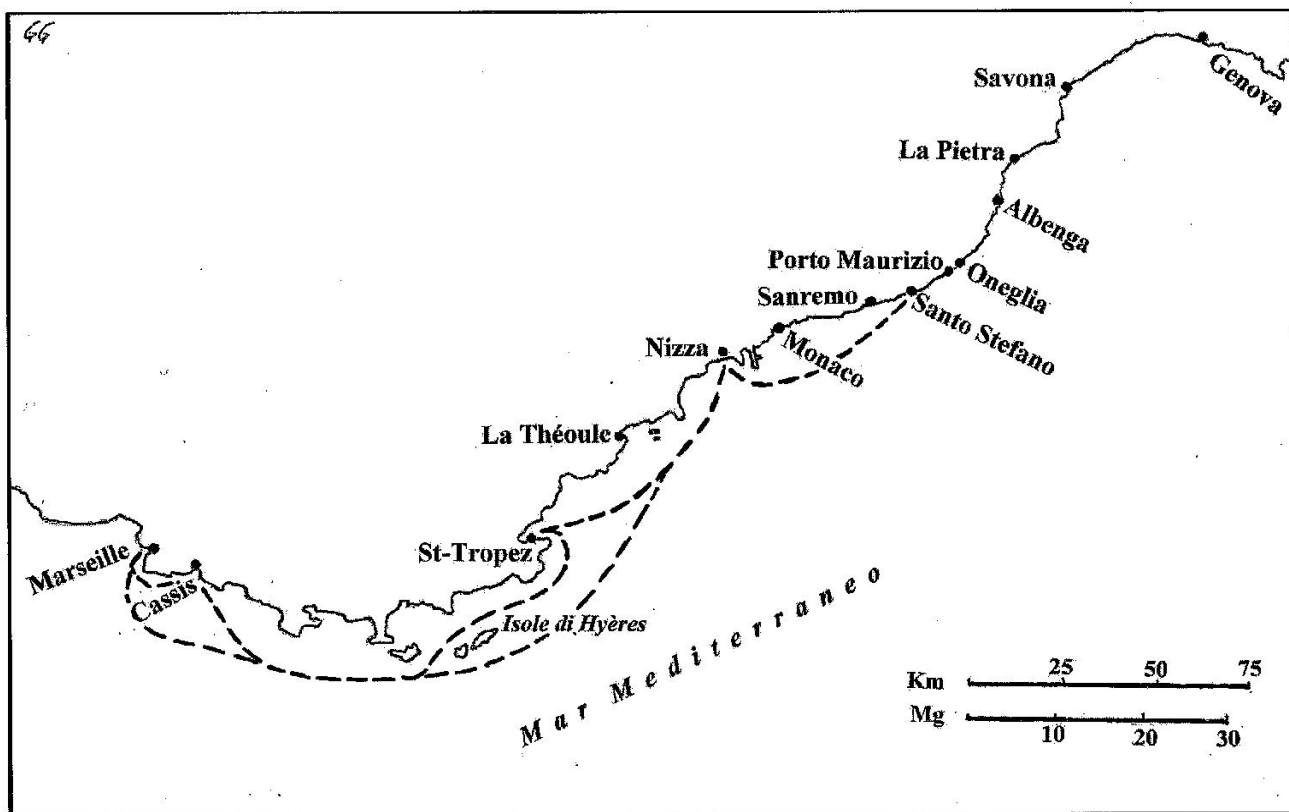


Fig. 5 - La rotta qui tracciata è solo indicativa, poiché essa era largamente influenzata dai venti: con vento di NE, per esempio, si passava spesso al largo delle isole di Hyères e, se non era previsto lo scalo a Cassis (a W della Ciotat), si modificava poi gradualmente la rotta verso dritta poggiando su Marsiglia. Scali eventuali a ponente erano la Théoule (subito oltre Cannes) e St-Tropez, a levante Porto Maurizio e Oneglia.

Ritornando ora ai proventi dell’attività marittima, appare veramente esiguo il guadagno di un anno, pensando sia ai membri dell’equipaggio (che nel 1827 intascarono poco più di 55 lire, oltre al vitto per circa sette mesi) sia al padrone marittimo, che con circa 225 lire di proventi doveva curarsi di tutte le necessità per la regolare manutenzione dell’imbarcazione; a questo proposito, non avendo trovato dati di tali spese per l’anno 1827, inserisco in nota¹³ alcune informazioni sulle spese fatte in un periodo successivo per la sola velatura e l’acquisto di una tenda.

Non c’è da rimanere sorpresi se pochi anni dopo lo stesso Patrantonio Garibaldi accettò la proposta del Governo francese di noleggiare il suo battello per le operazioni dirette all’occupazione dell’Algeria, vista la vantaggiosa offerta di 800 franchi al mese (ma, ovviamente, con tutte le spese dell’equipaggio a suo carico). Il primo ministro era allora il reazionario Auguste-Armand de Polignac, che col suo atteggiamento illiberale provocò la rivoluzione del luglio 1830, nonostante il diversivo coloniale, evidentemente insufficiente a calmare la popolazione esasperata dalla sua politica. Caduto Carlo X° anche per l’intervento dell’alta finanza, gli subentrò poco dopo con la “monarchia di luglio” Luigi Filippo d’Orléans, il “re borghese”, che resisté fino al 1848, l’anno delle rivoluzioni in tutta Europa.

Non è qui il caso di parlare di questo vero e proprio “ingaggio”, al quale sul libro dei conti sono riservate 24 pagine fitte di informazioni sulla navigazione, ma di ben poco (o nullo) interesse dal punto di vista della storia della spedizione francese in Algeria. Vale piuttosto la pena di ricordare, per il-

¹³ In due foglietti datati 1841, i conti del “veliere” Francesco Trinchese di Nizza, in un caso, di franchi 56,45 (per tela d’Egitto, spaghi e lavoro di esecuzione di una tenda, non è ben chiaro se per proteggere i passeggeri da sole e/o pioggia), in un altro, di fr. 218,65 (per risistemare la velatura), dimostrano che le spese di manutenzione non erano poche.

lustrare la figura di quest'uomo di mare, che egli navigò sul proprio bastimento dal 1819 fino al 1866, anno in cui uno dei suoi figli, Antonio Vincenzo (nato a Santo Stefano nel 1829) perì durante un viaggio in mare. Poiché due anni e mezzo dopo morì anche la nuora lasciando cinque figli piccoli, la famiglia decise di vendere l'imbarcazione (allora era una goletta, denominata "Adelaide", nome di famiglia) e l'attività marittima cessò del tutto, considerato che l'imbarcazione minore esistente a Santo Stefano non fu venduta ma abbandonata sulla spiaggia, si direbbe "lasciata morire". Mentre il figlioletto Antonio (nato nel 1866 dopo che il padre era già morto e rimasto orfano di madre a neanche due anni) iniziava a studiare a Ventimiglia presso parenti (divenne poi avvocato), il nonno, ormai ultrasettantenne ma evidentemente ancora gagliardo, non resistette sempre all'ozio in paese. Infatti, dal suo ultimo libretto di navigazione¹⁴ (rilasciato il 16 marzo 1843 e che, via via aggiornato, ne riassume l'intera carriera), si apprende che nell'estate del 1871 si imbarcò ad Arma di Taggia sul "bovo" del padrone Giovanni Dolmetta diretto a Marsiglia: mancano dati per i sei anni successivi, ma il 22 ottobre 1877 Patrantonì (che aveva ormai 82 anni!) si imbarcò a Finalmarina sul bovo di Vincenzo Gavi (figurandovi come marinaio, ma evidentemente solo per orgoglio di vecchio navigante) e sbarcò il successivo 19 novembre a Marsiglia (come attestato dal vice-console italiano in quella città); da qui, salutati i parenti (e con ogni probabilità dopo un'ultima visita al cimitero marsigliese dove era sepolto il figlio), rientrò – forse in treno – in Italia, dove si spense nel 1881 e fu sepolto nel cimitero di Santo Stefano.

La morte di questo vecchio padrone marittimo si può considerare un po' l'emblema della fine – avvenuta proprio tra gli ultimi decenni del XIX° secolo e l'inizio della prima guerra mondiale – dei collegamenti marittimi di cabotaggio in quest'area del Mediterraneo.¹⁵ L'apertura al traffico della ferrovia Genova-Ventimiglia (che risale al gennaio 1872) e il quasi contemporaneo collegamento con la linea francese proveniente da Marsiglia, attestata a Nizza nel 1864 e a Mentone nel 1869, portarono un colpo gravissimo a questi trasporti via mare, tanto più veloci (e anche relativamente "comodi") rispetto al trasferimento per via di terra, su strade strette e malagevoli, ma infinitamente più incerti e poco pratici rispetto al nuovo mezzo di locomozione.

Vero è che all'inizio le linee ferroviarie in questione erano a binario unico (incredibilmente, la Genova-Ventimiglia lo è in parte ancor oggi, per circa il 30% del suo tracciato) e con trazione a vapore, e la velocità commerciale era relativamente bassa, ma i vantaggi apparvero subito enormi, anche perché tutti i centri abitati furono dotati di fermata o di stazione, raggiungibili mediante strade rotabili dalle vicine località dell'entroterra, in modo da facilitare gli scambi commerciali.

Si pensi, in primo luogo, alla regolarità del servizio ferroviario (interrotto solo per frane o, in tempi più recenti, per scioperi del personale) rispetto all'aleatorietà della navigazione a vela; secondariamente, i tempi di viaggio tra le due località di Marsiglia e Santo Stefano ne risultarono subito accorciati, riducendosi a circa 12 ore per i treni più lenti (oltre la sosta doganale a Ventimiglia).¹⁶ Nonostante la velocità poco elevata (anche per la presenza di molte stazioni da servire), complessivamente il servizio ferroviario per passeggeri e merci ha funzionato abbastanza bene fino al 1960, quando il graduale sviluppo dell'automobilismo, con il miglioramento della rete stradale e la nascita di una moderna autostrada da Aix-en-Provence a Genova, ha portato via via sugli

¹⁴ MARINA MERCANTILE, DIREZIONE DI ONEGLIA, QUARTIERE DI S.^{TO} STEFANO, *Libretto di matricolazione n. 6048 di Garibaldi Antonio Maria Vincenzo*, in Arch. privato G. Garibaldi, Cipressa.

Per curiosità, preciso che all'interno di tale libretto ho trovato una lettera scritta a Patrantonì dal nipote Antonio nel 1879, in cui egli - allora tredicenne - da Ventimiglia informava il nonno della propria ottima salute e dei risultati dei suoi studi.

¹⁵ Flavio Serafini (F. SERAFINI, *Vele nella leggenda*, Milano, Mursia, 1979, pp. 591, *passim*) ricorda anche velieri varati dopo la prima guerra mondiale e altri in attività fin quasi al 1930, ma si trattava ormai di eccezioni.

¹⁶ I treni passeggeri più veloci impiegavano circa 7 ore da Marsiglia a Ventimiglia (km 260; velocità media 37 km/h, notevolissima per l'epoca), circa 1 ora da Ventimiglia a Santo Stefano, stazione con fermata dei soli treni omnibus (km 27; velocità 27 km/h). Il tragitto Marsiglia-Genova (410 km circa) durava inizialmente circa 12 ore (+la sosta a Ventimiglia per i controlli doganali, ma anche per la sostituzione della locomotiva italiana a quella della società PLM). Non si hanno dati sulla velocità dei treni merci, che – se nelle varie stazioni dovevano caricare solo dei colli sui vagoni già in composizione al convoglio – facevano soste relativamente brevi. Diverso era il caso in cui si dovevano agganciare nuovi vagoni al treno, dato che, in mancanza di locomotori di manovra, si utilizzavano dei cavalli da tiro per spostare in coda al convoglio il o i carri da agganciare.

autocarri – nel corso degli ultimi decenni – gran parte del traffico merci, mentre la ferrovia è ancora utilizzata per merci pesanti e di scarso valore (ma sulla linea ligure il servizio è ormai ridottissimo); quanto al servizio passeggeri, la situazione è migliorata lentamente fino agli anni 60 e 70 del Novecento, anche per l'elettrificazione (terminata nel 1969) della Marsiglia-Ventimiglia, raggiungendosi una velocità media dei treni espressi sui 65 km/h nella tratta francese e sui 45 km/h in quella italiana, mentre le cose sono migliorate ulteriormente nei decenni a noi più vicini.

L'evoluzione delle attività nell'ultimo secolo e, insieme, della rete delle vie di comunicazione ha modificato molto la geografia dei trasporti del Ponente ligure e della Provenza costiera. Se, subito dopo il 1872, si era rapidamente incrementata la coltura dei fiori, la cui spedizione verso le grandi città solo la ferrovia poteva consentire (dal Nizzardo verso Parigi, e da Ospedaletti, Sanremo e poi Vallecrosia verso Milano, la Svizzera e la Germania), al contrario la concorrenza degli agrumi del Mezzogiorno aveva fatto scomparire le grandi coltivazioni di limoni, in passato trasportati via mare in molte aree d'Europa. L'olio – la cui produzione è oggi modesta, ma di qualità – è attualmente commercializzato come “extravergine” (sia localmente sia con una capillare organizzazione di vendita in tutta Italia) e non più avviato alle saponerie, che da tempo si riforniscono di grassi vegetali di origine extraeuropea, ben più economici anche rispetto agli oli lampanti da raffinazione.

Lo sviluppo del turismo (che dapprima fu quasi solo invernale e di tipo residenziale e dopo la prima guerra mondiale si è evoluto soprattutto in funzione della balneazione estiva) ha accresciuto nel tempo lo spostamento delle persone. Queste, ora, viaggiano in auto private (l'autostrada A7/A10, da Aix-en-Provence a Ventimiglia e a Genova, funziona da circa un quarantennio) oppure in treno, un mezzo usato anche dai numerosi pendolari (e da tanti studenti), come pure da molti turisti, che hanno lamentato nell'ultimo quindicennio la quasi totale assenza di collegamenti diretti internazionali, numerosi viceversa in passato.¹⁷

Un'ultima considerazione: in un'area così importante dal punto di vista turistico meraviglia l'assenza – almeno nella stagione estiva – di servizi marittimi di linea lungo il litorale ligure-provenzale, salvo modesti servizi locali (presenti anche nella Riviera di levante), e questo nonostante l'esistenza di numerosi porti e porticcioli ben attrezzati tanto sul litorale francese quanto lungo quello italiano: salvo che ai possessori di imbarcazioni private è così negata ai turisti medi (che sono la maggioranza) la possibilità di godere dal mare della visione – da una diversa e suggestiva angolatura – di una costa che, nonostante le indubbie brutture dovute ad incongrui interventi edilizi realizzati qua e là nei decenni dal 1950 al 1990, resta pur sempre splendida, anche per la bella chiostra di monti alle spalle della Riviera.

Cipressa, *A gaivota*, gennaio 2016

Il testo pubblicato sopra - che ricorda l'attività marittima del mio trisavolo paterno - è la riproduzione quasi integrale di una nota (“*Rapporti umani e commerciali a inizio Ottocento tra un piccolo borgo del Ponente ligure e Marsiglia*”) pubblicata sul fascicolo del 2014 (annata LXX^a) degli “*Annali di ricerche e studi di geografia*”. Esprimo qui il più vivo ringraziamento al direttore della rivista, prof. Maria Luisa Scarin, per avermene dato l'autorizzazione. (G.G.)

¹⁷ Con i nuovi treni “Thello”, recentemente organizzati per ripristinare almeno in parte i collegamenti Italia-Francia, il tragitto Marsiglia-Imperia è di 4^h, da Marsiglia a Genova di 5^h30^m (vel. media 77 km/h). Una sosta a Ventimiglia di circa 15 minuti è resa necessaria dal diverso tipo di elettrificazione della linea francese (25.000 V 50 Hz) rispetto a quella italiana (oggi alimentata in corrente continua a 3.000 V, dopo la trasformazione avvenuta nel 1969 del vecchio sistema a corrente alternata trifase 3.600 V 16,6 Hz).