

QUADERNI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

2

Collana diretta da Carlo Bitossi

Genova e Torino.
Quattro secoli di incontri e scontri

Nel bicentenario dell'annessione della Liguria
al Regno di Sardegna

a cura di
Giovanni Assereto, Carlo Bitossi e Pierpaolo Merlin



Con la collaborazione della Deputazione Subalpina di Storia Patria

GENOVA 2015

Referees: i nomi di coloro che hanno contribuito al processo di peer review sono inseriti nell'elenco, regolarmente aggiornato, leggibile all'indirizzo: <http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

Referees: the list of the peer reviewers is regularly updated at URL: <http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

I saggi pubblicati in questo volume sono stati sottoposti in forma anonima ad almeno un referente.

All articles published in this volume have been anonymously submitted at least to one reviewer.

Strade e viaggiatori nella Liguria sabauda

Stefano Verdino

L'iscrizione interna dell'Arco celebrante la visita di re Carlo Alberto a Finalmarina merita una piena citazione:

NON PER SOLI I FINALESI MA PER TUTTA LA LIGURIA LIETISSIMO SPLENDEVA
IL GIORNO X APR MDCCCXXXVI CHE DIPARTENDOSI DA NOI IL VENERATO SOVRANO
MENTRE POGGIAVA SU PER LE TORTUOSE RIPIDEZZE DI CAPRAZOPPA
FU SALUTATO DAL RIMBOMBO DELLE MINE LE QUALI COMINCIARONO LUI AUSPICE
AD APRIRE LA SOSPIRATA STRADA SOTTO DI QUEL MONTE AI PASSEGGIERI INFESTO

È un piccolo racconto che sovrappone l'accidentata partenza del « venerato sovrano » sulle « tortuose ripidezze di Caprazoppa » al « rimbombo delle mine » per la sottostante galleria, convocate come segno festoso per la « sospirata strada ». Ogni parola è indubbiamente calibrata, in serie di *calli-*

* Su strade e viaggiatori vanno ricordati i lavori di D. ASTENGO, da *La scoperta della Riviera: viaggiatori, immagini, paesaggio* (in collaborazione con E. DURETTO - M. QUAINI), Genova 1982; ID., *In carrozza verso l'Italia: appunti su viaggi e viaggiatori tra Sette e Ottocento*, Savona 1992; ID., *L'altro sguardo: artisti e viaggiatori in Liguria dal '700 al '900*, Ventimiglia 2007; ID., *Dalla feluca al Rex: vagabondi, viaggiatori e grand-tourists lungo il Mar ligure*, Alasio 2011 (in collaborazione con A. BARTOLI - G. FIASCHINI; presenta una ricca antologia da memorie di viaggiatori poco noti). Vedi anche i contributi di G. MARCENARO da *Viaggio in Liguria* (Genova 1992), antologia dedicata agli scrittori stranieri (con testi – per il nostro periodo – di Madame de Staël, 1815; Lady Morgan, 1821; Shelley, 1822; Byron, 1822; Lady Blessington, 1823; Lamartine, 1826; Heine, 1828; Stendhal, 1828 e 1837; Scedrin, 1829; Johnson, 1829; Musset, 1833; Méry, 1833; Nerval, 1834; Mertens, 1835; Balzac, 1836; Gogol, 1837; Janin, 1838; Jazikov, 1840; Autran, 1840; Karr, 1840; Ruskin, 1840; Dumas, 1841; Dickens, 1843; Topffer, 1843; Flaubert, 1845) a *Genova la bella: panopticon dalla Lanterna ad Albaro*, Milano 1992; *Il Porto della luna: viaggiatori, scrittori e vedutisti nel Golfo della Spezia*, Genova 1993; *Levante Ponente: la Riviera fra Lerici e Turbia*, Milano 1994; *Viaggiatori in Liguria*, Roma 1998 e il catalogo della mostra *Viaggio in Italia: un corteo magico dal Cinquecento al Novecento* (in collaborazione con P. BORAGINA), Milano 2001. Si veda anche G.B. PINI, *Il Tigullio nelle descrizioni di G.B.P. (1802)*, a cura di R. GOTTA, Genova 1990, antologizzato in *Scrittori italiani di viaggio*, vol. I, a cura di L. CLERICI, Milano, 2008, pp. 378-398. Inoltre: R. PALUMBO, *La via Aurelia: storia di una strada della Liguria di Levante*, La Spezia 2001; ID., *La*

dae juncturae, verrebbe da dire, con quella clausola finale (« quel monte ai passeggeri infesto »), che sigla un secolare (millenario) problema viario del ponente ligure. In quegli stessi giorni il « venerato sovrano » andava anno-tando nel suo *Journal* – mentre prendeva coscienza del ponente rivierasco del suo stato – piuttosto gli aspetti militari e la consistenza delle fortifica-zioni di quel territorio¹, anche se non mancano note di viaggio sulla stret-tezza dirupata della strada², segno di difficoltà persistenti.

La foratura della Caprazoppa, che avrà tanto di barriera e gabella per molti anni³, può essere comunque l'emblema pressoché conclusivo di un

strada dei Giovi e il passo della Bocchetta: percorsi storici tra Genova e Novi Ligure, La Spezia, 2003: ID., *La strada di Cento Croci: un viaggio nel tempo tra Emilia e Liguria di levante*, La Spezia 2010; L. PICCINNO, *I trasporti in Liguria all'inizio dell'Ottocento. Nuove dimensioni e modelli*, Milano 2013. Per un quadro culturale sulla Genova della Restaurazione rinvio al mio *Genova reazionaria*, Novara 2012.

¹ Si trattava comunque di una strada di confine con una Francia, sempre un po' sospetta, vedi anche la testimonianza in un intervento al parlamento subalpino dell'alassino conte Antonio Scofferi: « Quando nel finire di detto anno Carlo Felice traeva l'ultimo anelito, e che la fremente Italia sembrava volgere uno sguardo di supplice intelligenza alla rinata libertà francese, vidi io stesso riempersi di polvere la cavità di quei ponti, postevi le miccie, e i soldati minatori starvi di guardia per farli saltare al primo cenno », *Atti del Parlamento Subalpino. Discussioni della Camera dei Deputati - prima sessione del 1849*, Torino 1860, p. 392.

² Così per il successivo tratto dopo Sanremo: « Nous trouvâmes la route en général fort étroite, mauvaise et dangereuse pour l'hiver », F. SALATA, *Carlo Alberto inedito: il diario auto-grafo del re, lettere intime ed altri scritti inediti*, Milano 1931, p. 318.

³ La facoltà di riscuotere un diritto di pedaggio alla barriera di Caprazoppa lungo la stra-da del litorale fu accordata alla provincia d'Albenga coi regi biglietti dei 23 maggio 1835 e 27 agosto 1846. Prima dell'apertura della galleria della Caprazoppa la strada risultava sempre di-sagevole; ecco come la si racconta in *Peregrinazione nella Liguria e nel Piemonte, o lettere scritte di là dal Dr D.G.*, Codogno 1830, p. 121: « Prima che spuntasse il sole montava la Capra-zoppa questa mattina, da principio saltellando; poi quasi alla mussulmana volgendomi ad oriente; ed in fine stanco, sudato e geloso di non apparir tale presso gli svelti montanari che mi trapassavano, fingeva di esaminare gli strati del monte, i pezzi staccati ecc.[...] Ho trovato (e questo lo so di certo) la strada coperta di stritolate pietre rossigne, ed in qualche luogo tanto angusta, che, non che permettere il cambio di due carrozze, costringe i pedoni a correre lunghi tronchi di via, se non vogliono farsi arruotare il ventre anche da una carrozza sola ». Chi scrive è Giovanni Dansi di Codogno (1804-1860), dottore in medicina, assistente alla cattedra di Storia naturale dell'Università di Pavia, arrestato dall'Austria nel 1833 e condannato a morte nel 1835, poi graziato e prigioniero per sei anni nel castello di Lubiana; fu poi tra i primi promotori dell'omeopatia, cfr. A. LODISPOTO, *Storia dell'omeopatia in Italia. Storia antica di una terapia moderna*, Roma 1961, pp. 211-212. Con più brillante estro letterario vedi il gesuita padre Bresciani, spesso scarrozzante in Liguria: « Oltre Finale, eccoti a rubarci tante delizie una monta-

ventennio di radicale cantiere stradale nella Liguria, che il Regno di Sardegna portò a buon fine, dopo l'avvio in età napoleonica.

Se noi leggiamo le informazioni e i consigli di viaggio di uno dei tanti baedeker dei primi anni della Restaurazione, abbiamo notizie non certo rassicuranti sugli accessi alla Liguria. Per limitarci alla situazione delle riviere è interessante leggere quanto scrive *l'Itinerario italiano* edito a Milano da Vallardi nel 1818. Riporto le due tabelle riferite al viaggio di terra scandito da Firenze a Genova e da Genova ad Antibes, dove veniamo edotti di distanze, stazioni di posta e tempistica:

Da FIRENZE a GENOVA	Poste	Distanza in miglia	Tempo in viaggio
Da FIRENZE (a)			ore, min.
alla Lastra	1	1	1
all'Imbrogiana (b)	1	1	30
alla Scala (c)	1	1	15
a Castel del Bosco	1	1	15
alle Fornasette	1	1	30
a PISA (d)	1	1	30
alla Torretta	1	1	30
a Viareggio	1	1	15
a Pietrasotta	1	1	30
a MASSA	1	1	30
a LAVENZA	1	1	30
a SARZANA	1	1	30
alla SPEZIA	1	1	15
a Borghetto	1	1/2	2
a Malterana	1	1	5
a Braeco	1	1	15
a Chiavari	1	1	20
a RAPALLO	1	1	15
a Recco	1	1	15
a GENOVA (e)	1	1	15
	24	170	3h

Da GENOVA per la riviera di ponente ad ANTIBES	Poste	Distanza in miglia	Tempo in viaggio
Da GENOVA (a)			ore, min.
a Scetri di ponente	1	1	1
a Voltri	1	1	25
ad AREZZUO	1	1	30
a Varaggio	1	1	35
a SAVONA	1	1	20
a NOLE	1	1	30
a FINALB.	1	1	25
ad ALBENGA	1	1	30
ad Alassio	1	1	40
ad ONEGLIA	1	1	35
a Porto Maurizio	1	1	40
a S. REMO	1	1	40
a VENTIMIGLIA	1	1	20
a Mentone	1	1	35
a MONACO	1	1	50
a Villafranca	1	1	35
a NIZZA (b)	1	1	25
ad ANTIBES	1	1/2	4
	19	183	3h 15

Se riformuliamo le tabelle solo sulle misure rivierasche da Sarzana a Nizza, secondo l'estensione dello stato sardo, contiamo da Sarzana a Genova 12 stazioni di posta e 18 ore piene di viaggio (comportante un inevitabile pernottamento a mezza via), da Genova a Nizza le stazioni di posta salgono a 17 e le ore a 26.

Data la malagevolezza viaria l'itinerario Vallardi del 1818 raccomanda la via di mare con imbarco anche della « vettura » (con corredo di tenda e ma-

gnaccia erta, scoscesa, con istrade bitorzolute e fatte come si dipingono le saette. Fa paura il dire: lo debbo montare fin là su: e quello che più la ribrezzo si è il vedere dal piede le carrozze che giù scendono, e sembra che debbano precipitarsi nel mare », A. BRESCIANI, *Lettere familiari, erudite e descrittive*, Roma-Torino 1869, pp. 503-504. Su Bresciani cfr. la voce di A. COVIELLO LEUZZI in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 14, Roma 1972, pp. 179-184.

terassi, come racconta Mary Berry nel 1817⁴), ma avvisa del cantiere stradale per il levante ligure:

« Da *Sarzana* si può andare a *Lerici* (*Ericis Portus*), e quivi imbarcar la vettura e andare in una felucca fino a *Genova*, sempre costeggiando la riviera, che dicesi di *Levante*. Il viaggio è di circa 60 miglia di mare, e si fa a mar quieto in 15 ore, pagando di nolo cinque o sei zecchini.

Da *Sarzana* a *Genova*, proseguendo il viaggio per terra, non si può andare in vettura per la difficoltà delle strade; ma ora si stanno costruendo »⁵.

Per la riviera di ponente le cose non cambiano: meglio il mare, se calmo, perché la consueta feluca (di cui abbiamo specifiche informazioni su aspetto ed equipaggio) non è atta a mari turbati e si rischia di tornare presto a terra, dove peraltro l'accidentato tragitto è compensato dalla bellezza dei molti tratti coltivati:

« Il viaggio da *Genova* ad *Antibo* può farsi facilmente per mare, noleggiando una felucca, che è un battello coperto, diretto da un padrone e da otto in dodici rematori, i quali ora facendo vela, ora remando, fanno il viaggio in due giorni, se il mare è in calma, altrimenti non osano di partire. Siccome sempre costeggiano, se il mare si turba essendo in viaggio, prendon terra facilmente. Una felucca infatti non è acconcia per praticare un mare burrascoso. Il trasporto costa otto zecchini, o quattro luigi d'oro. Per quanto sia più incomodo il viaggio per terra, egli è per altro dilettevole, essendo la riviera coltivata in gran parte come un giardino, ove lo permette la natura e l'esposizione meridionale del suolo, con una varietà che solleva e rende meno sensibile il disagio del cammino »⁶.

A Sarzana il dilemma se proseguire verso Genova per « la penosa strada delle montagne » o navigare « con incomodo non leggero » tormentò tre anni prima, nell'aprile del 1815, il cardinale camerlengo Bartolomeo Pacca, in fuga da Roma con il papa Pio VII, durante i 100 giorni e l'attacco allo stato

⁴ « The carriages were well placed in the middle of the ship, so that we could easily enter the English carriage; and under the awning there were spread two mattresses, upon which four or five people could lie down, which we ladies all did. The daylight only served us till we got out of port; there was no moon, yet there were not more than four hours in which we could not see the time by our watches », M. BERRY, *Extracts of the Journals and Correspondence From the Year 1783 to 1852*, London 1865, III, pp. 141-142 (vedi anche *Mary Berry. Un'inglese in Italia. Diari e corrispondenza dal 1783 al 1823. Arte, Personaggi e Società*, a cura di B. RICCIO, Roma 2000 e *Dalla feluca al Rex* cit., pp. 118-120).

⁵ *Itinerario italiano o sia descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle principali città d'Italia*, Milano 1818, p. 101.

⁶ *Ibidem*, pp. 104-105.

pontificio di re Gioacchino Murat. Nella sua *Relazione* di questo coatto viaggio non mancano ingredienti d'ansia, come i timori per la scelta via mare del papa e il rischio di una cattura da parte di un «legno barbaresco» «nascostosi nel seno di Portofino»⁷. Ma tutto andò bene come prosegue l'occasionale narratore che avvisa però della lentezza del viaggio senza vento con conseguente sosta notturna imprevista a Rapallo:

« Si ebbe un Cielo sereno ed il mare tranquillissimo, onde ci convenne di fare il viaggio a forza di remi, e però lentamente. Chi ha costeggiate per mare le due così dette Riviere di Genova, sa quante e quanto belle prospettive e quasi incantatrici scene teatrali si presentano alla vista di chi naviga a non molta distanza dalla spiaggia; ma assai più bello, anzi sorprendente era allora quello spettacolo. Le cime delle colline prossime al mare, tutta la spiaggia e fino i tetti delle case di diversi villaggi situati sul lido, erano coperti di gente che all'apparir delle feluche, in una delle quali sapea ch'eravi il Papa, alzavano grandi grida di giubilo chiedendo la benedizione; e intanto non cessavano gli spari dei mortaj, ed il suono delle campane; e di tempo in tempo si spiccavano dalla spiaggia varie barchette verso di noi, e tra queste una ne vidi piena di sole donne, che cantando e remigando vennero a poca distanza della feluca che portava il Papa, presero in ginocchio la benedizione, e poi nello stesso modo al lido cantando se ne tornarono. Avvicinandosi la notte si rifletté, che non si poteva giungere a Genova che ad ora molto tarda: si prese terra e pernottammo a Rapallo per proseguire il giorno dopo il viaggio. Essendo ivi giunti all'improvviso, dovette il Papa e noi tutti scendere a terra sulle braccia dei marinai »⁸.

La vista della riviera dal mare strappa parole d'incantamento all'alto prelato, corroborate dalle feste popolari di spari e vele per il navigante pontefice, in modo da tingere quella che era una fuga in un festoso viaggio pastorale. In quegli stessi giorni l'approdo marittimo a Genova faceva spargere

⁷ « Pio VII, o per un terror panico non si sa come concepito, o mosso dalle altrui insinuazioni, mi rispose che non volea più trattenersi in Livorno, ma sibbene continuar il viaggio verso Genova. Gli feci riflettere che giunti a Sarzana ci conveniva o fare la penosa strada delle montagne, o imbarcarsi a Lerici in piccole feluche, e navigar per Genova con incomodo non leggero e non senza qualche pericolo. Il Papa nondimeno risoluto a partir presto, mi disse che abbracciava il secondo partito d'imbarcarsi a Lerici sulle feluche del Paese, solite a far quel tragitto. Questa determinazione del Papa mi cagionò molta agitazione di spirito. Nell'Agosto dell'anno 1783 io aveva fatto il viaggio del Golfo della Spezia a Genova in una di quelle feluche, ed aveva inteso da' marinaj, che rarissime volte, è vero, ma pur talvolta era accaduto che qualcuna di quelle fosse stata predata da legno barbaresco nascostosi nel seno di Portofino, ed avvicinati, fingendosi di altra nazione », B. PACCA, *Relazione del viaggio di Pio Papa VII a Genova nella primavera dell'anno 1815 e del suo ritorno in Roma*, Orvieto 1833, pp. 42-43.

⁸ *Ibidem*, pp. 46-47.

inchiostrati non meno ammirati a Lady Campbell⁹, dama di compagnia della principessa di Galles, in sosta a Genova nei suoi erramenti italiani:

« Still on board. All was doubtful as to our arrival; a heavy rolling sea and little wind; what wind there was being against us. Sometimes they said we should reach Genoa that night; sometimes that we could not. The latter proved the case, but we came within seven or eight miles of the city, which was illuminated, and appeared like a magical crescent bending round the bay. [...] Oranges, ever-greens, oaks, oleanders, and other trees and shrubs, are mingled among the marble palaces, and the hills rise in grand amphitheatre at the back of this enchanted scene »¹⁰.

L'equivalenza tra le parole della Lady inglese («enchanted scene») e quelle del camerlengo («incantatrici scene teatrali») sono anche avviso di come si replichino sensazioni e parole dei più diversi viaggiatori davanti al paesaggio ligure, segno che il nuovo che si vede è comunque percepito in proprie coordinate del gusto e della cultura, in questo caso indubitabile segno del pittoresco teatrale, gradito al diffuso vedutismo panoramico di primo Ottocento.

Ma se il viaggio via mare era quello più canonico, di secolari collaudi, il viaggio di terra aveva ancora il sapore dell'inedito e dell'avventuroso, tanto da essere meritevole di più d'una descrizione, nel profluvio di viaggi e itinerari, prontamente stampati da una sollecita editoria. Proprio lo scopo di offrire ai lombardi « un'idea alquanto esatta » della strada del ponente ligure è quanto spinge un malnato G.P. a pubblicare nel 1824 il suo *Viaggio da Milano alla Provenza francese per la strada di terra passando per Genova, Mentone e Nizza*, basato sulla propria esperienza nell'inverno 1819. Un viaggio invernale in riviera poteva offrire la frequente combinazione di dirupi acqua e fango, così da Genova a Savona occorreva « accertarsi se i numerosi torrenti che si riscontrano su quella strada permettessero di passarla senza pericolo, giacché non vi sono ponti, né bisogna fidarsi dei vetturini genovesi che sono coraggiosi fino all'imprudenza »¹¹; inoltre l'«escrescenza» marina sui tratti di strada costiera incrementava l'avventuroso del tragitto, come

⁹ Cfr. G.C. BOASE, *Bury, Lady Charlotte Susan Maria (1775-1861)*, rev. P. Perkins, *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford 2004.

¹⁰ [CH. CAMPBELL BURY], *Diary Illustrative of the Times of George the Fourth*, London 1838, II, pp.192-193.

¹¹ G.P.[G. POZZI?], *Viaggio da Milano alla Provenza francese per la strada di terra passando per Genova, Mentone e Nizza*, Milano 1824, p. 14.

sempre ci racconta il nostro G.P., tra Spotorno e Finale, per la via montana delle Manie, con tanto di ombrello e cavallo, a traino di mulo:

« Quantunque sia stata tracciata la strada da Spotorno a Finale lungo la marina, pure essa era pericolosa in quella stagione a cagione della escrescenza del mare, e quindi fummo costretti di rampicare coi muli su per iscoscese balze che fanno in verità qualche orrore. Quelle povere bestie però sono avvezze a quelle balze e non v'è pericolo che lasciandole andare mettano piede in fallo. A me successe che avendo, per sopraggiunta pioggia, voluto aprire il mio ombrello stando a cavallo, il mulo adombrò e poco mancò che non si precipitasse da una balza. Fu questo un tratto d'imprudenza da me usato, dal quale consiglio i viaggiatori di guardarsene bene »¹².

Sempre nello stesso anno 1819 arrancava sul tortuoso Appennino¹³ anche una lady inglese, che per l'appunto andava da Milano a Genova per l'ancora unica e antica strada della Bocchetta; Lady Morgan nel suo polemico libro sull'Italia della Restaurazione non si lascia certo scappare l'occasione delle pessime strade per criticare l'insipienza politica dei restaurati (o nuovi nel caso ligure) sovrani dopo il febbrile attivismo anche stradale dell'età napoleonica:

« The Bocchetta is one of the highest, rudest, and least accessible acclivities in this part of the Apennines. For ages, however, it presented the only road from Genoa to Lombardy, and was among the many inland obstructions which rendered Genoa so difficult of access, except by sea. One of the first acts of the government, organized after the revolutionary changes in Italy, was to improve and multiply roads between the different States; and to facilitate communication between cities which had so many hereditary causes of estrangement. [...] These great works were considerably advanced, and one was nearly finished, at the period of the Restoration. When we arrived in the Genoese, in 1819, they were still as they had been left in 1814; and in common with other travellers, we were obliged to encounter the almost perpendicular ascents, and broken rutted

¹² *Ibidem*, pp. 24-25.

¹³ Una via appenninica per Genova decisamente meno frequentata era quella della val Trebbia, che negli anni della Gênes imperiale ebbe un viaggiatore di rango come Etienne de Jouy, librettista di Spontini e nel futuro di Rossini con il *Tell*, prossimo Fauteuil 36 de l'Académie française (dal 1815). Nel primo tomo del suo *L'hermite en Italie* racconta con dettagli l'ascesa della val Trebbia offrendo varie informazioni, come la necessaria guida pedestre (« Il faut noter que tout voyageur, dans les Apennins, se fait accompagner d'un guide à pied, qui marche devant lui, et porte sur ses épaules le porte-manteau du maître, dont on a soin de ne pas charger le mulet, qui, dans ces montées pénibles, a bien assez du poids de son cavalier », E. DE JOUY, *L'hermite en Italie*, Bruxelles 1824, I, p.136); nel suo caso lo scoscendimento della val Bisagno non alimentava romanticherie (del resto egli era un fiero classicista), ma una curiosa osservazione sul numero delle finestre nelle case liguri: « J'observais que les habitations a portée de notre vue étaient éclairées par un si grand nombre de fenêtres, que les bâtimens me parurent éclairés comme des lanternes », *Ibidem*, p. 141.

roads and precipices of the Bocchetta. Risk and apprehension, however, are nearly repaid, by the magnificent views its altitudes command; and the first burst of Genoa and the Mediterranean, from one of its declivities, leaves no room for regret.

The descent from the Bocchetta is romantically beautiful »¹⁴.

È però interessante che dopo il malevolo rimbrotto (anche ingiusto, giacché si lavorava sui Giovi, aperti tra 1821 e '23) svetti l'esito romantico per l'intreccio di vista magnifica e vertiginosa discesa sul golfo di Genova. Di lì a poco ci sarà la nota poesia di Lamartine (*Poésie, ou Paysage dans le golfe de Gênes*), ma anche il suo monito sulla difficoltà della poesia a descrivere il paesaggio, e *quel* paesaggio scosceso e panoramico¹⁵. È indubbio che l'inaccessibilità romantica della Liguria potesse avere il suo fascino seduttivo per i seguaci della natura solitaria e buoni cavalieri, come del resto si confida – pochi anni dopo – Lord Byron in Alvaro a Lady Blessington¹⁶. Anche un

¹⁴ LADY MORGAN, *Italy I*, London 1821, I, p. 219; cfr. *Milady, gent.ma dama, madame: lettere di esuli italiani a Lady Morgan*, a cura di D. ABBATE BADIN, Torino 2011.

¹⁵ Nell'autocommento alla sua poesia; «C'était en 1824. Je voyageais entré Gênes et la Spezia pendant une magnifique nuit d'été. Une lune splendide éclairait la mer. Les pins-parasols, les oliviers, les châtaigniers, les rochers de la côte, obscurcissaient la terre. A chaque tournant de cap, à chaque échancrure de la rive, à chaque embouchure des montagnes de Gênes, la scène changeait. Le vertige de la course fougueuse des chevaux s'ajoutait au vertige de l'admiration pour ce sublime et mystérieux spectacle [...] Mais, quelques mois après, étant à Livourne, rivage terne et sans poésie, je me souvins de cette nuit sur la corniche, et j'essayai de la reproduire ici. Hélas! en lisant un jour ces vers à *Chiavari*, par une soirée d'été aussi splendide que la première, je m'aperçus que j'avais défiguré mon modèle. La poésie pleure bien, chante bien; mais elle décrit mal », A. DE LAMARTINE, *Harmonies poétiques et religieuses, avec commentaires*, Paris 1850, I, pp. 157-158. Diversamente allora la pensava il celebre chirurgo e scrittore inglese James Johnson, passando sul Bracco: «The aspect of the mountains all around is wild and savage beyond description, or even imagination—and the loneliness of this desert, (for scarcely a human creature met our eye) for twelve or fifteen miles, adds to the solitude, the silence, the gloom—and yet to the sublimity of the scene! Painters, poets, and romance-writers would find ample materials for contemplation and study between Pisa and Nice—and the Mountain of Bracco would furnish them with a scene of the TERRIFIC at any time », J. JOHNSON, *Change of Air Or The Diary of a Philosopher in Pursuit of Health and Recreation*, London 1831, p. 232. Cfr. W. A. GREENHILL, *Johnson, James (1777-1845)*, rev. Mark Harrison, *Oxford Dictionary of National Biography* cit.

¹⁶ «He offered to be our cicerone in pointing out all the pretty drives and rides about Genoa; recommended riding as the only means of seeing the country, many of the fine points of view being inaccessible, except on horseback; and he praised Genoa on account of the rare advantage it possessed of having so few English, either as inhabitants or birds of passage », LADY BLESSINGTON, *Conversations of Lord Byron*, London 1834, pp. 7-8.

personaggio di tutt'altro calibro, come Heinrich Heine, nonostante precedenti avvisi sulla invisibilità del paesaggio italiano per via della polvere che costringe a stare tappati in carrozza (per non dire di caldo e pulci)¹⁷, sbucato dall'Appennino nel 1828, cede ad una trasfigurazione poetica e metaforica di quella discesa tra magia e sogno:

« Poco lontano da Genova, dalla cresta degli Appennini si vede il mare; l'azzurro piano apparisce fra le cime dei picchi verdeggianti, e le navi che scorgonsi passare e ripassare, sembrano trascorrere a vele spiegate sulle montagne. Quando tal vista vi fa stupire nel momento del crepuscolo, in cui gli ultimi raggi del sole incominciano i loro giuochi fantastici colle prime ombre della sera, e tutti i colori, tutte le forme s'avviluppano in una rete nebulosa, allora cadete involontariamente in balia di una magica illusione; la carrozza scende veloce, le più dolci immagini dell'anima addormentata si commuovono, e poi ricadono nel sonno; e finite per sognare che siete a Genova »¹⁸.

Heine sarà sceso dalla nuova strada dei Giovi, che si raccomandava come via agevole di transito, e proprio questo fausto evento era quanto prometteva l'urgenza di compiere un sistema viario integrato tra attraversamento verticale degli Appennini e loro percorso orizzontale, sulla riviera. È quanto auspica sulla prestigiosa « Antologia » del 1823 un giovane Cesare Leopoldo Bixio con una vasta « memoria » in quattro puntate, *Della strada nuova da Nizza a Sarzana*:

« E quali nuove incalcolabili relazioni non acquisterebbero fra di loro la Liguria, la Provenza, la Toscana ed il Piemonte per mezzo di questa strada e di quella de' Gioghi, aperta al commercio sin dal 1. novembre 1821, a vece di quella più ripida, e quasi diserta della Bocchetta? Ma e chi non vede e non sente quanto non gioverebbe, solo per mezzo dei viaggiatori, la continuazione della nuova strada alla Toscana ed alla Liguria? »¹⁹

¹⁷ « Non viaggiare in principio d' agosto, che t' arrostisce il sole durante il dì, e la notte le pulci ti mangiano. E poi ti consiglio anche, o caro lettore, di non andare da Verona a Milano colla diligenza. Io partii in compagnia di sei uomini in una pesante carrozza, la quale per causa della polvere troppo intensa restò chiusa così diligentemente da ogni lato che non potei quasi osservare la bellezza del paese. Solo due volte prima d' arrivare a Brescia il mio vicino aprì lo sportello laterale per isputare. La prima volta vidi alcuni abeti grondanti di sudore che nell' oscura loro veste invernale pareano soffrir molto dell' ardor di quel sole; la seconda, scorsi un lembo di lago mirabilmente azzurro, in cui specchiavasi il sole e uno stecchito granatiere », H. HEINE, *Viaggio da Monaco a Genova*, trad. G. NERVI, Savona, Bertolotto, 1866, pp. 144-145.

¹⁸ *Ibidem*, p. 160.

¹⁹ C.L. BIXIO, *Della strada nuova da Nizza a Sarzana*, « Antologia », II, 9, Marzo 1823, pp.8-9. Su Bixio cfr. la voce di B. DI PORTO in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 10, Roma 1968, pp. 722-723.

Romanticismo a parte, la facilità delle comunicazioni è visto come un dato ineludibile ormai, di cui Bixio offre giustificate motivazioni, che meritano di essere ricordate: egli – con un linguaggio molto moderno – punta innanzitutto al guadagno del « consumatore » che risparmierà sulle merci trasportate più facilmente e rapidamente:

« Tutto ciò che si risparmia nelle spese della produzione è un profitto per il consumatore; e questo profitto si può facilmente calcolare. Il sopravanzo delle spese cui darebbero luogo le stesse merci, ove si dovessero trasportare per istrade meno comode, su quelle fatte trasportandole per le grandi vie carrozzabili è appunto il guadagno reale dei consumatori »²⁰.

Bixio ha bisogno di persuadere i suoi lettori che l'esproprio della « strada regia » non è nocivo, dato il territorio ligure non atto all'agricoltura, che pertanto non perderebbe estesi coltivi²¹ – una notazione dettata probabilmente da resistenze particolaristiche sul territorio – e rivendica i vantaggi che un maggiore afflusso di viaggiatori porterebbe all'economia ligure:

« Ma veniamo al fine ad un particolare vantaggio che ritrarrebbero forse da tale ultimazione e la Liguria, e la Toscana, alla affluenza cioè de' viaggiatori. [...] Il guadagno arrecato dal Viaggiatore è sempre l'eccesso del prezzo condizionale delle cose sul loro prezzo necessario. Ma giova por mente che ciò nondimeno il forestiero offre l'occasione d' un nuovo spaccio; che bene spesso dominato anzi che no dalla vanità, paga molto più che il negoziante ed il paesano gli oggetti di cui abbisogna: senza che accorrendo agli spettacoli, e visitando le cose più rare, offre un assoluto guadagno; perché gli spettacoli e le curiosità di cui compra la vista erano spese già fatte senza di lui. Dunque l'arrivo di un forestiero non è di mediocre profitto per uno stato; da che ogni aumento di commercio è un bene, ed ogni maggior guadagno possibile sul prezzo convenzionale delle cose è un utile assoluto »²².

Rincarerà la dose, a strade fatte, dieci anni dopo il poligrafo Domenico Bertolotti, nel suo ampio *Viaggio nella Liguria marittima* dedicato a Carlo Alberto, difendendo un coeso « sistema stradale » rispetto alla pompa di ampie strade – si allude alla Russia probabilmente – moleste all'efficienza agricola del territorio:

²⁰ C.L. BIXIO, *Della strada nuova* cit., p.5.

²¹ « Dal che si deriva isso fatto essere quasi nulla per la strada della Liguria la prima ragione del costo generale d'ogni opera pubblica; conciossiaché sieno da essa in gran parte occupati tratti di montagne, di spiagge e di terreni mal atti alla coltivazione: di che pochissimo viene tolto alla economia agricola », *Ibidem*, p. 6.

²² *Ibidem*, pp. 6-7.

« La condizione delle strade è il termometro della civiltà de' popoli. Quanto quella è migliore, tanto questa è maggiore. [...] Ma non basta aver grandi strade. La nazione meno ingentilita delle moderne europee ne ha delle larghissime, magnificentissime; e tanto peggio, perché il superfluo è tolto all'agricoltura. Conviene che le strade si colleghino tra loro; mettano ad ogni luogo abitato, e portino il più dirittamente che sia fattibile quinci al centro, quindi all'estremità dello Stato. Conviene in somma avere ciò che ora chiamasi un *sistema stradale*, divisato con tutte le norme della scienza, eseguito con tutti gli argomenti dell'arte. Aprire con gran fasto le strade postali, trascurare le provinciali, lasciar disastrose, orribili, impraticabili le comunali, è vera giustizia feudale »²³.

Il *Viaggio nella Liguria marittima* è un libro governativo e ovviamente l'autore rivendica la compiutezza stradale ligure allo stato sabauda rispetto all'intrapreso progetto napoleonico (di cui rimarca il costo eccessivo e la realizzazione in risparmio dello stato sardo²⁴); vero protagonista è lo zelo del re Carlo Felice, ma è significativo il monito a non far troppo agevole la strada di Francia per ragioni militari:

« La parte orientale che da Genova mette in Toscana, venne condotta a perfezione con peregrina celerità dai Regj ingegneri. Ma per la parte occidentale risorgevano quelle stesse gravissime considerazioni che aveano già tratto la Repubblica di Genova a lasciar strade le sue riviere. Tuttavia la bontà del re Carlo Felice non volle che i suoi popoli della Liguria a ponente si rimanessero affatto privi del beneficio che arrecano i commercj di una strada al lido. Laonde venne data ai Comuni della spiaggia la facoltà di agevolare i passi ardui, di porsi in comunicazione fra loro, ed essi se ne valsero con singolare alacrità. Presentemente il Viaggiatore, senza mai scendere dal suo cocchio tratto dai cavalli delle poste, può scorrere tutta la Liguria per lo lungo, e dal ponte del Varo trapassare a Massa, a Lucca, a Firenze. Ecco il tutto; né da Nizza a Genova conviene cercare più oltre: perché la politica veglia gelosa sopra una via atta a condurre un esercito dalle bocche del Rodano alle rive del Ticino e dell'Adda senza valicare le vette dell'Alpi »²⁵.

Vent'anni dopo Giovanni Ruffini, nel suo *Doctor Antonio*, accrediterà una diversa storia per lo zelo stradale del re Carlo Felice nel ponente ligure: è il dottor Antonio a parlare e a ricostruire per i suoi interlocutori come nel 1828 si terminò la strada a ponente:

²³ D. BERTOLOTTI, *Viaggio nella Liguria marittima*, Torino 1834, I, p.192. Su Bertolotti cfr. la voce di G. PONTE in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 9, Roma 1967, pp. 613-615.

²⁴ « Con 1000 lire si fa presentemente un lavoro stradale che ne tempi francesi avrebbe costato al Governo 5, 6 ed anche 7000 lire » (D. BERTOLOTTI, *Viaggio nella Liguria* cit., I, p. 205, n. 1).

²⁵ *Ibidem*, I, pp. 205-206.

« The actual Cornice road was only completed in 1828, and we owe it to the following accident:—Charles Felix, the then reigning Sovereign, was extremely partial to Nice, where he often resided. His road from Turin thither was naturally by the Col di Tenda. It so happened, that during one of these visits to Nice, there was a heavy fall of snow, rendering the return to Turin by the usual route impossible. The only alternative was to go by water to Genoa, from whence his Majesty could easily reach his capital. He accordingly embarked, but the weather was so boisterous, and the sea so heavy, he was obliged to put back. The people of the Riviera, who had long been vainly endeavouring to obtain permission to open a road along the coast, seized the opportunity thus offered to them. [...] So the populations of all the towns and villages turned out *en masse*, headed by the mayors and cures, gaps were filled, and rocks removed, in an incredibly short space of time. 'Here, your Majesty, is a road at your service,' cried out every voice, and his Majesty was graciously pleased to accept of the accommodation. Red-hot orders arrived from Turin, commanding the Riviera to let alone road-making—a day too late, however, for the road was made, and King and courtiers had already sanctified it »²⁶.

Questa romanzesca e malevola ricostruzione in realtà ha un suo significativo antecedente in un intervento parlamentare nella seduta del 13 marzo 1849²⁷ da parte del deputato di Alassio conte Antonio Scofferi, che ha però altri intendimenti, dentro una proposta di legge per rubricare come « strada reale » quella del ponte (che invece non lo sarà ancora nel 1854²⁸). Peraltro, quale che fosse il suo rango tra le strade del Regno sardo, si andava diffondendo la fama di una litoranea su tutta la costa ligure, a partire dalla fine degli anni Venti (ancora con le « tortuose ripidezze » di Caprazoppa). La raccomanda con due superlativi (« bellissima strada nuova amenissima ») per un possibile viaggio Parigi-Firenze il Giordani al saggista e patriota Giuseppe Bianchetti, scrivendo da Firenze il 13 dicembre 1827²⁹. Poco più di

²⁶ [G. RUFFINI], *Doctor Antonio, by the author of Lorenzo Benoni*, Edinburgh-London 1855, pp. 268-269.

²⁷ Si confronti questo passaggio: « Ed ecco che di quanto non ottennero i giusti reclami d'oltre centomila cittadini, si ordinò e intraprese l'esecuzione pel capriccio di uno solo. Volarono gli ordini opportuni; intendenti, sindaci, popolazioni si posero all'opra come un sol uomo, crollarono rupi e case, sorsero ponti e terrapieni, e in pochi giorni una strada carreggiabile fu, se non perfezionata, almeno aperta come per incanto », *Atti del Parlamento Subalpino* cit., p. 392.

²⁸ Nel *Dizionario Corografico degli Stati Sardi di Terraferma*, Milano 1854 si rubricano nove strade reali: *di Milano*, *di Piacenza*, *di Francia*, *di Genova* (i Giovi), *del Sempione*, *di Nizza* (colle di Tenda) *di Fenestrelle* (da Pinerolo alla val Chisone), *di Ginevra* (da Chambéry), *di Levante* (da Genova a Sarzana).

²⁹ « Per Carità, caro Bianchetti, quando ritornate in Italia (e quando ritornerete?) piacervi di fare la bellissima strada nuova amenissima, che da Nizza lungo il mare, tra quella deli-

un anno dopo le stesse parole sono spese da Stendhal nelle *Promenades dans Rome*, ma rivendicando significativamente quanto arbitrariamente al genio del celebre prefetto Chabrol « le beau chemin en corniche »³⁰. E due anni dopo sarà l'insigne chirurgo James Johnson a segnalare agli inglesi la bontà delle nuove strade del Regno³¹.

Su quella strada nel tratto di levante era nello stesso tempo in viaggio anche il Manzoni con la sua vasta famiglia, dopo aver preso i bagni a Genova ed essere sopravvissuto ad un ribaltamento della carrozza nel tratto appenninico da Milano a Genova, che provocò un po' di « *puia* », come da lui stesso registrato, scrivendone al Grossi³² da Genova il 25 luglio 1827; sempre al

ziosa riviera, viene a Genova, e da Genova a Lucca e a Firenze. Così vi vedremo al passaggio, vi abbracceremo (ben cordialmente), v'interrogheremo di mille cose », P. GIORDANI, *Opere: Epistolario VI*, edito per A. GUSSALLI, Milano 1855, p. 13. Cfr. E. GARAVELLI, *Giordani « grande e temuto »*. In *marginale alla presenza giordaniana a Genova*, in « Bollettino Storico Piacentino », LXXXIX/I (1994), pp. 83-136.

³⁰ « Et enfin jusqu'à Draguignan, si l'on veut éviter les montagnes et entrer en Italie par le beau chemin en corniche, chef-d'œuvre de M. de Chabrol. On arrive de Nice à Pise en passant par Gênes; cette dernière route est de beaucoup la plus longue; on trouve, en côtoyant la plus jolie mer du monde, des aspects délicieux. Rien ne ressemble moins à l'Océan », STENDHAL, *Promenades dans Rome*, Paris 1829, I, p. 325. Cfr. G. CHABROL DE VOLVIC, *Statistica delle provincie di Savona, di Oneglia, di Acqui e di parte della provincia di Mondovì che formavano il Dipartimento di Montenotte*, a cura di G. ASSERETO, Savona 1994.

³¹ « The road now steals, in quietude and smoothness, along the very verge and level of the placid ocean—now creeps up the forbidding acclivity of a rugged steep, in slow and labouring zig-zags—winds along the furrowed brow of a lofty mountain—dives through the solid marble, and emerges on the edge of a giddy precipice, a thousand feet perpendicular above the murmuring surge, on one side; a thousand feet beneath overhanging and gigantic masses of rock on the other. Anon, the road strides, arch upon arch, over a frightful chasm, or impassable ravine—descends, by tortuous but gentle windings, the horrid steeps of a wild, a gloomy defile—and loses all trace of its existence on the broad and rugged bed of a mountain torrent. These are a few of the characteristic features of this new road to and from Italy—features which are varied, combined, and multiplied, *ad infinitum*. So far from being exaggerated, they are, from poverty of language, curtailed of their fair proportions, as every one will testify, who has travelled along this romantic and sublime route. The road is perfectly safe and pleasant for all who journey by easy stages, and at proper seasons », J. JOHNSON, *Change of Air* cit., p. 242.

³² « Non so se tu abbia inteso, chè alcuno de' miei ne dee avere scritto costà, ma ora non voglio seccar nessuno per accertarmene, non so se tu abbia inteso che il dì seguente la carrozza dov'era tutta la nostra picciola nidiata, ribaltò, addosso a un rialto, per grazia del Cielo, perchè dietro a quello era la Scrivia in fondo a un dirupo. E per la stessa grazia del Cielo, nessuno si fece male, e tutto si risolvette in *puia* come dal parlar della buona gente accorsa do-

Grossi (da Livorno, il 15 agosto) descrive il tratto levantino sulla nuova strada reale scherzando sulla paura dei dirupi di mamma Giulia:

« Partiti di là martedì l'altro, come io ne aveva scritto a Rossari, e partiti con un vetturino, abbiamo impiegate quattro giornate a portarci o ad essere portati qui. La prima fu un continuo passare di bellezza in bellezza: una vista quasi perpetua del mare e di bei monti, fra aranci, lauri, ulivi, fichi, viti, bei paeselli, una vera delizia. E ce la siamo veramente goduta: e quantunque ci fosse dei passi, non dico pericolosi, ma di quelli che fanno paura a mia madre, la quale, come tu sai, ha paura di precipitare in luoghi dove uno che avesse l'intenzione di commettere un suicidio penerebbe a trovare i suoi comodi, pure anch'ella se l'è goduta, perché, per amor nostro, ha voluto far tacer la paura, e la paura, quando non può parlare, si annoia, e se ne va. La seconda giornata fu per un brutto su e giù di montagnacce, senza vista di bello, né presso né lontano, e con precipizii peggio; ma non ci fu paura; e la giornata finì alla Spezia, con quel bel golfo, tanto che ne siamo stati un po' rallegrati »³³.

Poco più di un mese prima (a luglio) aveva arrancato sul Bracco – in direzione inversa, verso Genova – la contessa polacca Anne Potocka condividendo le stesse sensazioni del Manzoni riguardo alle « montagnacce », ma non l'ammirazione per il paesaggio del Tigullio, registrato come « gris » (un po' sorprendentemente data la stagione estiva), premessa utile per considerare poi Genova come una città intermedia tra Sud e Nord Europa³⁴. Due estati dopo, sempre sul Bracco, Giuseppe Gioachino Belli è invece testimone di un postumo alluvionale della val di Vara, con tanto di frane e strada interrotta, ma in questo caso le « tortuose ripidezze » promuovono al viaggiatore il fascino di una traversata avventurosa, ammirato dall'impegno fervido del ripristino stradale:

« Il sabato 22 [agosto]. Parto da Sarzana e dopo un viaggio per orridi monti giungo a rinfrescare a Borghetto. Poche miglia prima di questo paese mi convenne inerpicarmi

vemmo intendere che colà si chiama quella brutta passione o sentimento che tu lo voglia dire », A. MANZONI, *Lettere*, a cura di C. ARIETI, Milano 1970, I, p. 421.

³³ A. MANZONI, *Lettere* cit., I, pp. 427-428.

³⁴ « Après être retournés à Massa pour y passer la nuit, nous partîmes pour Gênes. Le chemin, devenu fatigant à cause des montagnes, n'offrait plus ces aspects délicieux qui m'avaient enchantée entre Pise et Carrare. Ce n'est qu'en approchant du but de notre voyage et lorsque nous eûmes pris la route qui côtoie les bords de la mer que nous retrouvâmes les paysages classiques de la belle Italie. Cependant le coloris n'était plus le même! Ce n'était plus ce ciel d'azur et cette mer d'aigue-marine; quelque chose de pâle et de gris perçait au travers de l'atmosphère brûlante du mois de juillet », A. POTOCKA, *Voyage d'Italie (1826-27)*, par C. STRYIENSKI, Paris 1899, pp. 175-176.

pe' monti, mentre che il legno camminava pel fiume, poichè una parte di un monte era caduta sulla pubblica strada. Varii uomini con leve facevano rotolar giù nel fondo enormi macigni per isbarazzare la via. Ciò produceva una sensazione forte e piacevole »³⁵.

Una piena attestazione dell'impegno stradale del re Carlo Felice nel levante si legge pochi anni dopo nelle *Lettere descrittive* del gesuita padre Bresciani, in viaggio da Firenze a Genova, secondo quanto ne scrive al reggiano Antonio Peretti: è forse la più articolata celebrazione della strada regia di levante, che ha mosse degne dell'arduo viaggio del diacono Martino (« nella immensa giogana degli Apennini, che l'uno coll'altro incatenandosi, e accavallandosi, si frappongono »), esaltando con la maestà delle montagne la maestà sabauda che ha saputo domarle con impresa « di romana magnificenza » (e degna dell'attuale efficienza asburgica nel Trentino) e descrivendo con meravigliata ammirazione le complesse opere murarie fatte:

« Sapete già che erano inaccessibili, e che però dalla Spezia si entrava in una felucca, e si veniva a Genova per mare; ma ora il Re di Sardegna Carlo Felice, con impresa veramente di romana magnificenza, tolse a formare in mezzo a que' monti una strada atta alle carrozze, e a' carriaggi delle mercatanzie; di modo che vedreste in quel viaggio montagne sfiancate, valli riempite, scogli e macigni troncati, coste sostenute da muraglioni e da controsproni di grossissimi massi, ponti che in grandi altezze cavalcano di rupe in rupe, di ciglio in ciglio le profonde riviere; e i lavori, che si stanno ancora facendo lungo la Vara, non cedono punto a quelli che si reggono nelle alpi del Tirolo tra Roveredo e Vicenza, e sull' Adige alla Chiusa. Coteste vie hanno agevolato il commercio di terra tra Livorno e Genova per modo, che mentre prima era d'uopo venire per tutta Toscana, Romagna, Lombardia, e Piemonte per condursi a Genova, ora il cammino è brevissimo »³⁶.

Bresciani è anche attento a notare l'effetto percettivo delle « montagne traforate » (le gallerie), per il contrappunto tra buio della « caverna » e luminosità del paesaggio³⁷. Naturalmente tra i nostri viaggiatori c'era chi non guardava molto fuori dal finestrino, soffocato dalla povertà del viaggio (come ci ha ricordato Heine) oppure perché preferiva sfruttare il viaggio con la conversazione per incrementare la propria conoscenza del mondo, lasciando

³⁵ G.G. BELLÌ, *Journal de Voyage de 1829*, in ID., *Lettere Giornali Zibaldone*, a cura di G. ORIOLI, Torino, 1962, p. 96.

³⁶ A. BRESCIANI, *Lettere familiari* cit., pp. 525-526.

³⁷ « Da Chiavari alla sommità del monte di Ruta si passa per tre fianchi di montagne traforate, e ad ogni uscita di quelle gallerie si riesce coll'occhio sopra l' immenso piano del mare; ed un mirabile contrapposto forma quel profondo orrore della Caverna, colla luce del cielo e col verde azzurro delle acque », *Ibidem*, p. 526.

quindi memoria non dell'incanto del paesaggio o della meraviglia delle nuove strade regie, quanto piuttosto della traccia di incontri con persone, magari con esperienze di altre realtà sociali; è quanto capita nel 1834 ad un giovane e curioso Cavour in vettura da Asti a Genova, desideroso di conversare con un genovese, medico del Bey di Tunisi, purtroppo assiso sul tetto della vettura, limitando quindi la conversazione al tempo del cambio di cavalli ed al pranzo in Alessandria:

« Le lendemain j'ai pris la diligence au passage [Asti], et j'ai fait route jusqu'à Gènes avec les plus stupides et les plus taciturnes personnes du monde. Parmi les voyageurs se trouvait un Génois, médecin du Bey de Tunis, mais malheureusement, il était perché sur l'imperiale ou cabriolet, ce qui a fait que j'ai à peine pu causer quelques instants avec lui pendant le diner à Alexandrie, et les courts intervalles qu'on emploie à changer les chevaux.

Il est fort satisfait de la vie qu'il mène à Tunis; il assure que ses habitants sont les meilleurs gens du monde, et que le Bey quoiqu'aussi ignorant qu'on puisse l'être, est juste et humain »³⁸.

Un altro piemontese – anch'esso futuro presidente del consiglio, Massimo d'Azeglio – invece ha spesso nelle sue lettere notazioni spassose sulle diverse modalità dei suoi molteplici viaggi per la Liguria, tra Torino, Milano e Firenze: si comincia nel pieno inverno del '38 per raggiungere (da Milano) la madre morente a Genova con un rallentato viaggio, per via del gelo e di « una condotta di *bare* fra Tortona e Novi », non sorpassabile³⁹; la vivacità, gustosa e ironica, dei resoconti di d'Azeglio non ha paragoni nell'Otto-

³⁸ C. CAVOUR, *Diari, 1833-1856*, a cura di A. BOGGE, Roma 1991, I, p. 175.

³⁹ A Luisa d'Azeglio Blondel [Genova, 12 gennaio 1838]: « Siam giunti qui verso le tre dopo mezzogiorno, e 25 ore circa di viaggio! Ma non puoi credere come sono le strade: neve e ghiaccio fino a una posta da Genova: le carreggiate profonde e dure come la strada di ferro, e quando s'incontra altri legni è un affare serio: abbiamo incontrato appunto una condotta di *bare* fra Tortona e Novi che una gli s'era rotta la sala, e a passare è stata una cosa lunga e noiosa; un freddo credo di dodici gradi, che non ne ho avuto mai tanto in vita mia, ma non ho sofferto niente affatto, e non ho nemmeno le labbra scottate. A ogni posta bisognava aspettare che mettessero ai cavalli i chiodi di ghiaccio, e ciò ci ha fatto perdere moltissimo tempo. Nella notte, quando tremavo di freddo, quanto ho benedetto Dio che non fossi con noi! L'idea che il mio nino [Luisa] era al caldo mi consolava tanto. A Pavia abbiamo pranzato che erano le 6 ed abbiamo fatto bene, che per un poco il freddo non si è fatto sentire, poi a Novi siamo scesi a un caffè e con caffè e rum ci siamo scaldati un poco, ed abbiamo fatto empire le bottiglie. Alle nove con un sole bellissimo, volendo mangiare un po' di lingua, era gelata al punto che crocchiava sotto i denti », M. D'AZEGLIO, *Epistolario (1819-1866)*, I (1819-1840), a cura di G. VIRLOGEUX, Torino 1987, p. 298.

cento italiano e merita più di un omaggio, ad esempio quando scrive alla sua seconda moglie (a distanza) Luisa Blondel, immaginandosi i moti di meraviglia delle compagne di carrozza della sua consorte per il disvelamento panoramico di Genova:

« Milano, 4 maggio 1841

Se il tuo capo ha avuto la gentilezza di non farti male, devi aver avuto un gran bel viaggio, cara Luisa mia, a giudicarne dal tempo: e penso che i calori minacciati dalla Quartara [compagna di viaggio] non vi avranno portata soffocazione. Ieri nell'ora probabile del v[ostr]o arrivo pensavo a tutte le allegrezze, i trasporti, i trépignements, le esclamazioni della carrozzata femminile voltando sulla riva di S[an] Pier d'Arca e sboccando dalla lanterna nel seno di Genova, e probabilmente la mia fantasia non ha raggiunta la verità. Ora insomma ci siete, godetevela, e tu sta senza pensieri per la casa, ché io procurerò di tener le redini del governo che m'hai lasciate con mano sicura e giudiziosa »⁴⁰.

Pochi mesi dopo, a Tommaso Grossi, si rifiuta di descrivere il buen retiro estivo di Nervi, di notoria fama, ed offre informazioni sulla vita balneare con le problematiche connesse al costume da bagno « in stato bagnato »:

« Nervi, 22 luglio 1841

Car.mo,

Abbiamo avuto viaggio felicissimo, notturno e perciò fresco sin qui, ove arrivammo la sera dell'indomani della nostra partenza, ed il paese in cui siamo e quello che abbiamo traversato, essendo già stato descritto da altri viaggiatori non aggiungo altro. [...] Del resto la mattina si va in mare ove ci bagnamo tutti insieme alla barba di Ginevra e del ginevrinismo: la morale pubblica è però rappresentata nella persona d'un pajo di mutande che in stato di siccità occultano assai bene le regioni immorali dell'uomo: in stato bagnato, non si può negarlo, hanno il difetto dei quadri di Palagi di far sentire un po' troppo il nudo. Ma vi si rimedia all'uscir dall'acqua, voltando le chiappe (che sono meno immorali) allo spettatore. E così ce l'andiamo cavando assai bene »⁴¹.

Le nuove tecnologie intanto andavano mutando le modalità di viaggio: Genova aveva già salutato nel settembre 1818 il primo approdo di un vapore, il borbonico *Ferdinando I*, celebrato sul « Conciliatore » dal conte Porro Lambertenghi, nell'occasione corrispondente dal porto ligure⁴²; negli anni

⁴⁰ M. D'AZEGLIO, *Epistolario (1819-1866), II (1841-1845)*, a cura di G. VIRLOGEUX, Torino 1989, p. 10.

⁴¹ *Ibidem*, pp. 28-29.

⁴² Il conte e patriota Milanese illustrò sul foglio milanese le uscite dimostrative del piroscalo dal porto di Genova, nell'ottobre 1818: « Domenica 26 partimmo a un'ora pomeridiana

Trenta era stata pensionata la feluca con frequenti servizi di battelli a vapore, che consentirono – ma è lecito dubitarne – all’insaziabile melomane Stendhal nel 1837 una andata e ritorno fulminea, tra Marsiglia e Genova per una serata al Carlo Felice ⁴³. Sul primo piroscalo di Rubattino, il *Dante*, varato nel 1838, navigò un « viaggiatore di professione » come padre Bresciani definisce se stesso; in una lettera del 4 giugno 1843 ci offre un rapporto di un doppio viaggio consecutivo: il comodo viaggio notturno da Nizza a Genova sul *Dante* e l’infernale scarrozzamento appenninico tra Genova e Voghera:

« Verso le nove, allorché la notte ci rubava la diletta vista di Diano-Marina, d’Albenga e d’Alasio, calai dal cassero nel salotto, ove il compagno vi avea già preparata la cenetta che portammo da Nizza. Noi, essendo viaggiatori di professione, abbiamo i nostri arredi, come i principi. [...] Alle quattro in punto s’entrava nel porto, e si diè fondo sotto la darsena.

Vede che benedizione di Dio! Appena giunto in terra fui circondato dagli affari, che mi tennero occupatissimo sino al mezzogiorno. Pranzai in fretta e corsi alla diligenza, ove trovai i postiglioni a cavallo che mi attendevano. È uno di quei pessimi legni che hanno i sedili per traverso, onde nello scendere rapidissimo dei monti di Genova, ebbi scosse e rimbalzi, che mi macinarono il pranzo terribilmente. Alle tre dopo la mezza notte giunsi a Voghera, dormii circa quattr’ore, ma mi svegliai con una forte emicrania, la quale mi tormentò tutto ieri » ⁴⁴.

Fra poco toccherà al treno togliere l’incomodo scarrozzamento appenninico e al riguardo non si può, chiudendo, non citare la memorabile lettera del Manzoni alla moglie Teresa del 14 settembre 1852 sul cantiere ferroviario della linea Torino-Genova in valle Scrivia ⁴⁵, visto dalla carrozza mentre

verso Sestri, riva di ponente, con vento di terra forte e favorevole. Il bastimento percorse 5 miglia all’ora nell’andare e altrettante nel venire, quantunque al ritorno il vento fosse in gran parte contrario. L’ondulazione era così leggera che nessuna delle persone a bordo, e vi erano anche molte dame, soffersero punto. Il giorno seguente sortimmo la medesima ora. Soffiava il vento egualmente forte di tramontana e il sig. Wolf diresse il bastimento verso il Lazzeretto, riva di levante, onde nel tornare indietro mostrare quanto fosse indifferente il battere contro vento » (« Il Conciliatore » 1 novembre 1818, p. 72). La tratta Napoli-Genova era coperta in 52 ore (22 per Livorno-Genova).

⁴³ « À Marseille, j’étais mort de fatigue; j’avais besoin de dormir au moins vingt-quatre heures. Le *Sully*, bateau à vapeur français, m’a porté ici en vingt et une heures et demie; je vais passer une journée à voir Gênes, et ce soir à minuit, en sortant du spectacle, je m’endormirai jusqu’à Marseille », STENDHAL, *Mémoires d’un Touriste*, Paris 1854, II, p. 312.

⁴⁴ A. BRESCIANI, *Lettere familiari* cit., pp. 409-410.

⁴⁵ La ferrovia entrò in funzione nel 1854; da Genova a Ventimiglia nel 1872, da Genova a La Spezia nel 1874.

da Milano andava a Cornigliano, per il matrimonio della sua prima nipote Alessandra d'Azeglio, figlia di Massimo. È una pagina davvero mirabile, in cui la prosa manzoniana – diversamente dalle manchevolezze della poesia, secondo il dettato di Lamartine – è pienamente a suo agio nella descrizione di ponti e gallerie, annodando dati numerici ed effetti percettivi, con implicito omaggio all'efficienza tecnica di quel Regno di Sardegna, cui da tempo il Gran Lombardo andava fissando lo sguardo fidente:

«Voglio parlare de' lavori in parte principati, in parte finiti per il tronco della strada di ferro, da Arquata a Genova. Ponti giganteschi, viadotti lunghissimi e altissimi, per una serie di grandi arcate, e di pilastri che paiono massi di montagne e precipizi: una galleria di 795 metri, aperta e finita: due altre che passano sotto due be' pezzi di monti e sono riunite da un ponte sulla Scrivia: una di 400 metri, già finita, un'altra, del doppio, e già portata avanti. Rimane da farsi la galleria de' Gioghi, che è quella di maggiore impegno, ma ciò che è fatto sta mallevadore che sarà tanto più ammirabile. In alcuni luoghi s'è dovuta trasportare la strada postale per dar luogo all'altra, la quale poi le passa ora sotto, ora di sopra, e sempre con archi grandiosi, giacché la maggior parte di questa magnifica strada è o sotto terra o in aria: quella che corre al livello del terreno è il minimo. A ognuno de' pezzi fatti, la prima impressione è quella del grandioso, del magnifico, dell'ardito, la seconda, dell'elegante; parlo di quell'eleganza che resulta dall'armonia e dal finito, anche ne' lavori dove pare che non si cerchi un tal merito. In somma io mi strabillio di non aver mai sentito parlare di lavori di quest'importanza, giacché, per quanto noi siamo romiti, la loro fama avrebbe dovuto venir fino a noi. Ho poi saputo qui che sono ammirati anche dagli stranieri intendenti e non intendenti, e ho sentito con gran contentezza dire ciò che pensavo con quella dubbiezza che nasce dalla cognizione della propria ignoranza, cioè che finora non c'è in Europa nessun pezzo di strada che, per i pregi sopraddetti, e per le difficoltà felicemente vinte, superi questa »⁴⁶.

⁴⁶ A. MANZONI, *Lettere cit.*, II, pp. 623-624.

INDICE

<i>Prefazione</i>	pag.	5
<i>Riccardo Musso</i> , Duchi di Savoia e marchesi di Finale tra medioevo ed età moderna	»	11
<i>Andrea Lercari</i> , Patrizi e notabili liguri fra Repubblica di Genova e Corte dei Savoia	»	33
<i>Pierpaolo Merlin</i> , Una scomoda vicinanza: Savoia e Genova nel secondo Cinquecento	»	57
<i>Frédéric Ieva</i> , Il Principe di Piemonte nella guerra lampo del 1625	»	81
<i>Diego Pizzorno</i> , Il cannone e l'eversione. La minaccia sabauda nei primi tre decenni del Seicento	»	99
<i>Blythe Alice Raviola</i> , Genova per noi. Feudatari, nobili, banchieri e altri liguri nel Piemonte della prima età moderna	»	121
<i>Giuliano Ferretti</i> , Conquérir et conserver. Gênes et Turin dans la politique de la France au XVII ^e siècle	»	143
<i>Giovanni Assereto</i> , La diplomazia della gentilezza. Gli atti di cortesia della Repubblica di Genova nei confronti della dinastia sabauda	»	163
<i>Enrico Lusso</i> , Territorio, infrastrutture e tutela militare. I confini sabaudogenovesi in età moderna	»	187
<i>Luca Lo Basso</i> , Evoluzione delle marine da guerra e costruzione dello Stato moderno: Genova e Savoia, due percorsi a confronto (secc. XVI-XVIII)	»	215

<i>Paola Bianchi</i> , Fomentare e regolare le rivolte. L'intervento sabaudò nelle vicende còrse durante le guerre di successione settecentesche	pag. 237
<i>Paolo Calcagno</i> , Lo sguardo del Savoia sul Ponente ligure: la raccolta di informazioni da parte degli ufficiali sabaudi durante l'occupazione di metà Settecento (1746-1749)	» 251
<i>Paolo Cozzo</i> , «Due croci vittoriose ed ammirabili». Stato sabaudò e Repubblica di Genova: legami e tensioni fra geografia ecclesiastica, vita religiosa e dimensione devozionale	» 271
<i>Luisa Piccinno</i> , Relazioni economiche e scambi commerciali tra Liguria e Piemonte in età napoleonica	» 291
<i>Pierangelo Gentile</i> , 1814. Genova e i giochi della diplomazia: dalla Repubblica restaurata all'annessione al Piemonte	» 313
<i>Lorenzo Sinisi</i> , Uno statuto privilegiato o una moderata piemontesizzazione? Legislazione e giustizia nel Genovesato sabaudò dei primi anni della Restaurazione	» 331
<i>Emiliano Beri</i> , Genova piazzaforte: da capitale della Repubblica a cittadella del Piemonte	» 355
<i>Gian Savino Pene Vidari</i> , I tribunali di commercio	» 377
<i>Andrea Zappia</i> , «In rimpiazzo dell'antico Magistrato». La Pia Giunta della redenzione degli schiavi di Genova e il riscatto degli ultimi captivi liguri all'indomani dell'annessione al Piemonte (1815-1823)	» 399
<i>Paola Casana</i> , Prospettive di integrazione normativa in campo commerciale tra Piemonte e Liguria nei primi anni della Restaurazione. Le proposte di Ignazio Ghiliossi di Lemie	» 421
<i>Andrea Merlotti</i> , Nobiltà e corte nella Genova della Restaurazione	» 445
<i>Stefano Verdino</i> , Strade e viaggiatori nella Liguria sabauda	» 467

<i>Silvia Cavicchioli</i> , Manifestazioni pubbliche e drammaturgie patriottiche. I rapporti tra Genova e Torino durante il regno di Carlo Alberto	pag. 487
<i>Umberto Levra</i> , Corografia e storiografia pro e contro l'unione 1815-1861	» 511
Sommari e parole significative - Abstracts and key words	» 527

ISBN - 978-88-97099-27-7 (a stampa)
ISBN - 978-88-97099-25-3 (digitale)

ISSN 2421-2741 (a stampa)
ISSN 2464-9767 (digitale)

finito di stampare nel dicembre 2015
Status S.r.l. - Genova