

La Sentinella delle Alpi

COLLE DI TENDA

RACCOLTA DI ARTICOLI



UNA GITA AL TRAFORO DEL COLLE DI TENDA

autore: *Dottore Gauberti*
12 – giugno / 2 luglio 1875

PERFORAZIONE DEL COLLE DI TENDA

21, 24 e 25 novembre 1881

TRAFORO DEL COLLE DI TENDA

RISPOSTA AL COMM. BRUNET

autore: *Avv. Spirito Riberi*
16 luglio 1882

AL COLLE DI TENDA

autore: *G. B. Arnaudo*
14 - 25 luglio 1888

LA FERROVIA CUNEO NIZZA

IL GRAN TUNNEL DI TENDA

Autore: *Express*
3-4, 6-,7, 12-13 agosto 1897

LA FESTA INAUGURALE DEL TRAFORO DELLA GRANDE GALLERIA DEL COLLE DI TENDA

19 luglio 1898

Una raccolta di notizie dedicate al Colle di Tenda, in special modo ai trafori, stradale e ferroviario, con interessanti spunti sulle vicende che portarono al loro compimento. Da rimarcare che quasi 140 anni sono ormai trascorsi dall'inizio dei lavori della galleria stradale, che all'epoca era la più lunga esistente.

Limone Piemonte 2011
Marco Bellone

LA SENTINELLA DELLE ALPI

GIORNALE QUOTIDIANO, POLITICO, AMMINISTRATIVO DELLA PROVINCIA DI CUNEO
UFFICIALE

PER GLI ATTI DELLA DEPUTAZIONE PROVINCIALE, DELLA CAMERA DI COMMERCIO E DEL COMIZIO AGRARIO.

PREZZO MENSILE D'ASSOCIAZIONE

Per CUNEO L. 4. - A domicilio L. 4, 20.
Per l'interno ed all'estero (franco ai confini) L. 4, 50.
Un numero separato Cent. 5. con soppl. 10, arretrato Cent. 20.
Le inserzioni si pagano centesimi 25 ogni linea o spazio di linea.
Ripetute più volte a convenirsi. — Nel corpo del giornale Cent. 50.

Esce tutti i giorni meno i sus-eguenti ai festivi.
Si distribuisce alla sera alla TIPOGRAFIA GALIMBERTI.

AVVERTENZE

Le associazioni si ricevono in Cuneo dall'editore Galimberti, altrove per vaglia postale. Le lettere e pieghi riguardanti il giornale si spediscono affrancati alla *Tipografia Galimberti*; si rifiutano se non saranno affrancati. I manoscritti non si restituiscono.

CUNEO, 11 GIUGNO 1875.

DEPUTAZIONE PROVINCIALE DI CUNEO

Seduta 7 giugno 1875.

(Continuaz. vedi il num. di ieri).

Il cons. Como riferisce:

Sulla tassa addizionale al dazio di consumo deliberata dal comune di Perletto, che è autorizzata.

Sulla cessione di terreno deliberata dal comune di Neive al signor Rocca Eugenio per uno stabilimento vinicolo presso quella stazione ferroviaria, che è approvata.

Sull'accettazione dell'eredità in stabili e mobili, lasciata dal fu Cane Giovanni Antonio all'Ospizio Cane di Mango, che si opina potersi autorizzare.

Sulla transazione di lite deliberata dal comune di La Morra coi coniugi Oberto circa beni stabili, che è approvata.

Sulla vendita di beni stabili ai pubblici incanti deliberata dalla Congregazione di Carità di S. Stefano Roero, che è approvata.

Sul rifiuto del comune di Narzole a pagare il residuo suo debito verso il Governo per la quota di concorso nella spesa della costruzione della ferrovia Torino-Savona, la Deputazione Provinciale trovando fondata la

opposizione di quel Comune, decreta non potersi allo stato della pratica ordinare il proposto stanziamento d'ufficio della relativa somma.

Sui diversi reclami sporti contro la lista elettorale amministrativa del Comune di Verduno, e la Deputazione Provinciale manda aggiungersi a detta lista 7 individui, cancellarsene 6 ed assumere informazioni in quanto al censo che pagano i fratelli Bergoni che si dicono indebitamente iscritti.

Il cons. Fabro riferisce:

Sull'indennità di L. 400 concessa in via di transazione dalla Congregazione di Carità di Entraque agli eredi di Audisio Antonina vedova Quaranta, che è approvata.

Sul regolamento per la tassa d'occupazione di spazi ed aree pubbliche deliberato dal comune di Limone Piemonte, che è approvato.

Sull'acquisto di una casa deliberato dalla Congregazione Israelitica di Cuneo, che si ravvisa meritevole della sovrana autorizzazione.

Sulla domanda della Congregazione di Carità di Briga Marittima per acquisto di rendita pubblica e transazione della lite cogli eredi del fu tesoriere Brusco Gio. Battista, che è autorizzata.

Sulla lista elettorale amministrativa del comune di Vinadio, alla quale si mandano

aggiungere 19 individui, cioè Rosso Carlo di Bartolomeo, Ferreri D. Costanzo Vice Curato, e gli individui addetti al personale amministrativo e di custodia di quel Castello di Relegazione in n. di 17, con riserva di iscriverli anche il Gaiardo Giacomo se produrrà il suo diploma di maestro elementare.

Il cons. Gafforio riferisce:

Sui conti 1873 delle Congregazioni di Carità di Batuffollo ed Ormea, che sono approvati colle osservazioni fattevi d'ufficio.

Sugli acquisti di rendita pubblica nominativa deliberati dalla amministrazione del Monte frumentario di Camerana, e dalla Congregazione di Carità di Ormea, che sono approvati.

Sulla domanda dell'amministrazione del Monte di Pietà di Ceva per una modificazione al suo regolamento interno, che si rinvia perchè deliberi sul relativo reclamo di Garassino Biagio.

Sull'accettazione di un legato di una rendita pubblica di L. 300 fatto all'Asilo Infantile di Mondovì Breo dal fu Gio. Battista Domenico Merli, che è autorizzato.

Sui regolamenti d'igiene pubblica deliberati dai comuni di Andoneo e Farigliano, che sono entrambi rinviati per essere modificati.

Il cons. Gianolio riferisce:

Sui conti 1873 dell'opera pia Lafontaine

APPENDICE

Già fin dal settembre dello scorso anno abbiamo ricevuta la presente appendice. La molteplicità delle materie da trattarsi per l'occasione delle elezioni dei deputati al Parlamento non ci permisero di poterla allora pubblicare.

Ne domandiamo scusa all'autore, e crediamo di far cosa grata ai nostri lettori pubblicandola adesso, tanto più che la descrizione di una gita al Colle di Tenda potrà forse invogliare qualcuno a ritentarla in questi giorni.

LA DIREZIONE.

UNA GITA AL TRAFORO DEL COLLE DI TENDA

Riandando nei mesi estivi i giornali d'Italia è difficile non incontrarvi alcune colonne riempite dalla descrizione di qualche viaggio alpino. Ella è difatto difficile cosa a colui che viaggia per le montagne di non sentirsi spinto a raccontare le cose meravigliose che gli si parano ad ogni passo dinanzi agli occhi, ed a partecipare ad altri le emozioni grate ed ispirate alle quali ha dovuto andar soggetto durante le marcie nei luoghi alpestri, dove godimenti ed affanni d'ogni genere fanno a gara onde riscuotere ad ogni istante l'anima nostra, che dimentica in quel momento del passato, pare rinvia ad una nuova vita; e le rimembranze, sia dolci che tristi, del tempo passato su qualche sito

montuoso stanno siffattamente incise nella mente che difficilmente si dimenticano per tutta l'esistenza.

Oh quante volte in un'anno la nostra memoria vola sopra quegli alti picchi su cui ci fermammo anche soli pochi istanti!

Quanto ci paiono cari gli amici che ebbero colà, compagni nella nostra estasi di ammirazione! Con quanta compiacenza non si rammentano i discorsi colà tenuti, i più singoli avvenimenti colà succeduti, le grandi e profonde ispirazioni colà eseguite! Oh allora, si pensa, si era felici... allora....

Tali viaggi ai di nostri, grazie al grande sviluppo che prese tra noi il Club Alpino, sono spinti quasi sarei per dire, fino alla mania.

A noi non tocca l'onore di descrivere la salita di qualche picco giudicata fin ora inaccessibile: nelle Alpi Marittime pare che

La prima pagina della Sentinella delle Alpi del 12 giugno 1875 contenente in appendice l'inizio, dell'articolo qui di seguito riprodotto.

UNA GITA AL TRAFORO DEL COLLE DI TENDA

Già fin dal settembre dello scorso anno abbiamo ricevuta la presente appendice. La molteplicità delle materie da trattarsi per l'occasione delle elezioni dei deputati al Parlamento non ci permisero di poterla allora pubblicare.

Ne domandiamo scusa all'autore, e crediamo di far cosa grata ai nostri lettori pubblicandola adesso, tanto più che la descrizione di una gita al Colle di Tenda potrà forse invogliare qualcuno a ritentarla in questi giorni.

La direzione.

Riandando nei mesi estivi sui giornali d'Italia è difficile non incontrarvi alcune colonne riempite dalla descrizione di qualche viaggio alpino. Ella è di fatto difficil cosa a colui che viaggia per le montagne di non sentirsi spinto a raccontare le cose meravigliose che gli si pararono ad ogni passo dinnanzi agli occhi, ed a partecipare ad altri le emozioni grate ed ingrute alle quali ha dovuto andar soggetto durante le marce nei luoghi alpestri, dove godimenti ed affanni d'ogni genere fanno a gara onde riscuotere ad ogni istante l'anima nostra, che dimentica in quel momento del passato, pare riviva ad una nuova vita; e le rimembranze, sia dolci che tristi, del tempo passato su qualche sito montuoso stanno siffattamente incise nella mente che difficilmente si dimenticano per tutta l'esistenza.

Oh quante volte in un anno la nostra memoria vola sopra quegli alti picchi su cui ci fermammo anche soli pochi istanti!

Quanto ci paiono cari gli amici che ebbimo colà, compagni nella nostra estasi di ammirazione! Con quanta compiacenza non si rammentano i discorsi colà tenuti, i più singoli avvenimenti colà succeduti, le grandi e profonde ispirazioni colà eseguite! Oh allora, si pensa, si era felici... allora...

Tali viaggi ai di nostri, grazie al grande sviluppo che prese tra noi il Club Alpino, sono spinti quasi sarei per dire, fino alla mania.

A noi non tocca l'onore di descrivere la salita di qualche picco giudicato fin ora inaccessibile: nelle Alpi Marittime pare che di tali picchi non ve ne siano: il viaggio che noi ci accingiamo a descrivere sebbene, non manchi di emozioni, e direi anche di affanni, si fa per una via larga, comoda, e pacificamente seduti in vettura.

Il nostro viaggio ha per scopo di descrivere qualche cosa ben più utile ed interessante, esso ha per scopo di parlare del più grande dei trafori, fin ora conosciuti, che debba servire al passaggio dei carri e vetture; di quella grandiosa e tanto utile opera già altre volte tentata, e stata or non è gran tempo decretata dal Parlamento Italiano; di quell'opera meravigliosa, infine, che dovrà tra alcuni anni far scomparire la principale barriera che divide Nizza da Cuneo, vogliamo dire del traforo del *Colle di Tenda*.

Bella, lussureggiante, ed imponentemente ricca di gelsi è la pianura, compresa tra Cuneo e la montagna, in mezzo alla quale scorre la via nazionale di Francia. Percorrendo tale strada l'occhio non si sazia mai di mirare le vette delle Alpi che stanno là davanti a poca distanza, ed a forma di semicerchio: ad ogni passo e se presentano qualche varietà di veduta ognor più attraente: e mentre il corpo cammina verso quella direzione già il pensiero vola su quelle verdeggianti chine, su quelle immense rocce, su quegli eterni ghiacciai che forse più tardi si calcheranno col piede.

A 9 chilometri da Cuneo si incontra la montagna, ed ai piedi di essa il comune di *Borgo San Dalmazzo*.

A questo Borgo la grande via nazionale si divide in due dirette in Francia, l'una attraverso il colle di Tenda per la valle della Vermenagna, l'altra attraverso il colle dell'Argentera per la valle della Stura.

Del Borgo San Dalmazzo, l'antica Pedona dei latini, già tanto si è scritto che è inutile qui ripetere ciò che da tutti si sa, quello poi che molti ignorano, e che molto interessa in questo villaggio la curiosità del geologo, si è lo studio della collina detta della *Madonna di Monserrato*, di dove incomincia la catena delle Prealpi.

Ella è questa una piccola collina arida, che a tutta prima si crederrebbe una morena terminale del periodo glaciale del globo, ma se la si esamina da vicino non si può a meno dal provare una certa meraviglia al vedere come essa non sia altrimenti morena, ma bensì costituita da grosse masse calcaree, stratificate a

grossi strati, ed aventi questi una direzione obliqua dal Nord al Sud; dal piano cioè alla montagna: disposizione di strati, che generalmente conservano tutte le Prealpi, e pare siano state prodotte dal sollevamento del terreno all'epoca dell'eruzione delle Alpi.

Non fuvvi dunque per le Alpi Marittime periodo glaciale!... Periodo glaciale vi fu, ma la violenza, al rapidità, l'immensa mole delle acque provenienti dalla fusione dei grandi ghiacciai delle valli della Vermenagna, del Gesso e della Stura pare abbiano distrutte le morene rotolandone in giù i sassi, e pare abbiano tutto quel terreno, forse una volta irregolare, che è situato direttamente ai piedi delle Alpi, costituendo così quella vasta pianura alluvionale compresa tra le Alpi e le colline delle Langhe.

Che vi siano state, in epoca ben recente certo, grosse correnti d'acqua lo si può argomentare dalla natura arrotondata dei grossi ciottoli che costituiscono, chi sa per quante centinaia di metri, lo spessore del terreno alluvionale del circondario di Cuneo; ora queste grosse correnti d'acqua non potevano provenire che dallo scioglimento di grandi masse di ghiacci.

In questo terreno alluvionale poi, nel periodo del decrescimento delle acque, le stesse correnti della Stura del Gesso si praticarono due profondi alvei quali si osservano ancora oggidì; e riunitisi a dieci chilometri circa al di sotto della montagna diedero al terreno quella forma cuneiforme su cui fu poi fabbricata Cuneo.

Abbandonata presso Roccavione la valle del Gesso a destra, e proseguendo, per la via nazionale di Nizza, la valle della Vermenagna, si presenta dapprima il magnifico bacino di Robilante limitato a sinistra ed in alto dalla *Cima del Brusatà, dal Bec del Corno, in faccia dal Monte Galletto, ed a destra dal Monte Pena, e dal Monte Gala.*

Costituiscono i primi tre le Prealpi a sinistra della *Besimauda*, e fanno gli altri parte della grande catena alpina.

È costituito questo bacino da un grandioso anfiteatro le cui pareti sono vegetanti e ricche di boschi fino all'estremo altissimo orlo e nel cui fondo osservasi una pianura di alcuni chilometri di circuito, piena di prati e campi in mezzo ai quali sta il villaggio di Robilante.

Si è appena giunti in questo bacino che già una fresca brezza alpina accarezza il volto del viaggiatore, e pare lo inviti a salire, onde possa più in alto contemplare ben maggiori meraviglie.

Più melanconico e tetro è il villaggio di Vernante, il quale, come lo indica il nome stesso, deve avere un inverno ben lungo.

È questo villaggio quasi schiacciato tra le montagne, non ha pianura, ed il suo territorio è solamente produttivo di immensi boschi posti al ridosso dei monti.

Sopra un poggio a destra del fiume, sovrastante il villaggio di Vernante, si scorge una torre appartenente ad un vecchio diroccato castello. Colà narra la storia, fu chiusa e morì l'infelice Beatrice di Tenda.

Oltrepassato Vernante la strada si fa ripida, abbellita di tanto in tanto da magnifiche vedute di piccoli bacini verdi per ricca vegetazione d'erba ed abbondanti boschi, ma in generale essa si conserva rinchiusa fra alte montagne nella cui profonda valle essa scorre unitamente alla Vermenagna.

Non più viti, non più gelsi; ma frassini, castagni e faggi; non più grano, non più meliga; ma orzo, segala e patate.

Finalmente dopo fatti alcuni lunghi tortuosi giri la valle della Vermenagna si apre nel più incantevole, nel più delizioso dei bacini che mai possa aver fatto madre natura, nel bacino, voglio dire, di Limone.

Quasi ancor due chilometri lungi dal detto villaggio, quello lo si scorge levarsi lassù superbo, grazioso in mezzo a questo anfiteatro formato da rocce, da prati e da boschi.

Villaggio più simpatico io non vidi mai, né credo esista nelle Alpi.

Situato a 1000 metri sul livello del mare l'aria in estate vi è sempre fresca, vaporosa, ed olezzante per l'immense praterie che occupano la sommità di tutte le montagne che circondano questo infatato soggiorno. Non ha l'inconveniente delle profonde valli dove l'aria vi circola difficilmente, dove manca la luce. Lassù la luce e l'aria vi arrivano a torrenti perchè il bacino è discretamente largo, e le montagne sono piuttosto basse.

Il sole apparisce a Limone solo un'ora dopo la sua comparsa all'orizzonte, e vi tramonta solo due ore prima; e quale sia il beneficio che arrecano luce ed aria alla località, lo si argomenta dalle belle corporature, dalle atletiche forme, e dai simpatici colori di rosa che scorgonsi sulle guance degli uomini e delle donne di lassù.

Non so comprendere come presso di noi non si voglia capire quale grande vantaggio arrechi alla salute un po' d'aria sana, pura e rarefatta dei luoghi elevati.

Al vedere come nella Svizzera si moltiplichino gli stabilimenti sanitari ed i grandi alberghi in località molto più infelici di Limone fa meraviglia come eguali attrattive non eserciti sopra di noi quel villaggio che, già come dissi è a niun secondo per amenità di soggiorno.

Ben può ripetersi di Limone come già scrisse dei colli lombardi il Parini:

*Oh beato terreno
Del vago Cupili mio,
Ecco alfin nel tuo seno
Etere mi circondi
E il petto avido innondi.
Già nel polmon capace
Urta se stesso e scende
Quest'etere vivace,
E le forze integra
E l'animo rallegra.*

L'aria rarefatta riesce ad eccitare il respiro, obbligando i polmoni ad una ginnastica che rafforza i muscoli inspiratori, e fa introdurre l'aria in un numero maggiore di cellette polmonari assorbendosi così maggior quantità di ossigeno. Ora migliorare l'atto respiratorio vuol dire attivare tutto il lavoro della vita, vuol dire aver più appetito, svolgere più calore, eliminare meglio i prodotti di reiezione, acquistare maggior forza muscolare, eccitare i sensi dell'intelligenza, ed indurre nella persona un dolce benessere, accompagnato da un continuo buon umore.

Io, per conto mio calcolo di ritornarvi il più spesso che potrò, ed il mio ideale sarebbe perfino di scegliere quel paese per soggiorno d'estate, se ... molte serie considerazioni... non vi si opponessero!

L'aria rarefatta dei luoghi elevati non è solo utile per quelli che godono buona salute, ma tanto più per i convalescenti, per i malaticci, per gli scrofolosi e per quelli che vanno affetti da tisi incipiente.

Scrofolo e tisi polmonare a Limone non esiste, e non deve esistere; quindi a coloro che attraversano il Colle di Tenda onde recarsi a Nizza a respirare le tepide, e pesanti arie del mare io consiglierei addirittura in questa località.

Fatte queste considerazioni che la descrizione del sito mi strappò dalla penna ritorniamo a noi.

A Limone, sebbene largo sia il bacino che l'attornia, la vegetazione è poca, e la produzione scarsa. Limone vive pel Colle di Tenda. Colà non si parla che del colle, ogni pensiero è diretto al colle, ogni occupazione ha per scopo il colle.

Dice il Casalis, nel suo dizionario geografico, che in un tempo si contavano a Limone più di 250 muli pel passaggio del Colle di Tenda. Ora quanti ve ne esistano, dopo che l'annessione di Nizza alla Francia, la strada ferrata del litorale, e la perforazione del Cenisio ha immensamente danneggiato il commercio per questa via, non lo saprei.

La salita del colle è difatti qualche cosa di imponente, sono 900 metri circa di altezza che si devono superare in uno spazio di terreno ristretto, e che si percorrono su di una strada tutta a zig zag sul dorso della montagna. Da Limone guardando lassù lassù il penultimo ricovero pare che questo si trovi tra le nebbie, quindi problematico pare il pensiero di dovercelo toccare.

Per salire il colle ci vuole tempo, e preparazione, quindi conviene pernottare a Limone per poter intraprendere nel mattino di buonissima ora il cammino.

Noi eravamo in dieci, tutta gente la più matta ed allegra della terra, e tra questi dieci eravi tre signore gentili e graziose in modo superlativo.

Arrivammo a Limone verso le sei della sera, discendemmo all'albergo dell'*Europa*, e dimenticata per un momento l'amenità del sito, ci ponemmo il più presto che fu possibile, quello si sa... a tavola.

Sebbene avessimo tutti fatta una buona refezione a Cuneo, tuttavia l'appetito non mancava a nessuno, e demmo alle vivande un fiero assalto; ognuno fece la parte sua, anche il nostro economo il quale aveva ideato di mantenersi leggeri onde essere in gamba, egli diceva, di salire nel mattino seguente il colle. Ma cosa farci, il nostro economo non aveva fatto i conti coll'oste, e l'oste questa volta era la saluberrima aria di Limone che, oltre all'averci comunicata un'insolita allegria, aveva pure prodotto nel nostro ventricolo una certa qual vacuità che richiedeva di essere riempita.

Quale sia la serata che la allegra brigata passò lassù è cosa più facile ad immaginare che a descrivere: ognuno vantava la squisitezza delle vivande, perfino la carne di bue si diceva più saporita lassù, e... lo credo.

Solo il letto lasciava qualche cosa a desiderare: e sfido... si era arrivati a Limone comodamente in vettura... non si era stanchi. Del resto se avessimo occupato quel letto la notte seguente si sarebbe forse potuto trovare più soffice... Ad ogni modo chi è abituato a dormire sopra pagliericci elastici, difficilmente si adatta ai pagliericci di foglie; e questo dico solo per norma della gentile padroncina dell'albergo d'*Europa* di Limone.

La mattina del 12 settembre prima ancora che spuntasse l'aurora tutti eravamo in piedi preparati al cammino, e le signore prima di tutti.

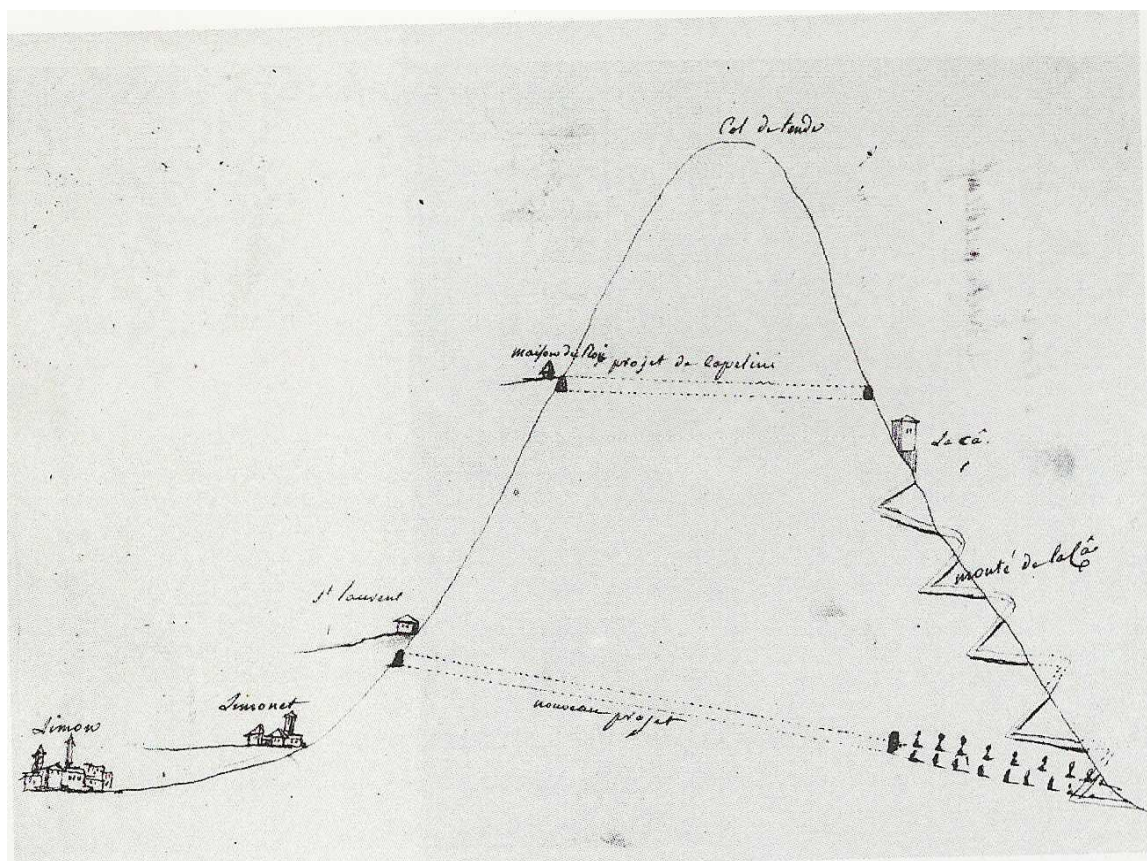
Bello era il mattino, non una nebbia appariva sullo stretto nostro orizzonte, una fredda brezza c'intirizziva le membra, spuntavano i primi alberi, e la nostra vettura tirata da quattro robusti muli partiva al trotto verso il colle.

Il colle di Tenda conosciuto dagli antichi col nome di *monte Cornio* presenta uno dei più considerevoli ed importanti passi delle Alpi. Trovansi presso Limonetto le vestigia di una antica strada romana statavi praticato sotto l'imperatore Augusto, e *l'imperiale* chiamasi ancora tuttora dal volgo la strada del Colle di Tenda.

Per questa strada passarono in tutti i tempi poderosi eserciti diretti in Piemonte, o sul Nizzardo. Attraversarono quelle vette eserciti detti di barbari e semibarbari delle epoche antiche. Le attraversarono armate francesi, spagnole, tedesche, russe, ed il Casalis dice che vi si attendarono perfino i ... turchi!... vari principi di Casa Savoia superarono questi valichi onde recarsi a Nizza.

Nel 1537 Carlo Emanuele ordinò il perforamento del Colle di Tenda verso la *Panice* di modo che il buco venisse a terminare ad ostro nel sito detto la *Ca* che egli stesso aveva fatto fabbricare. Quel buco venne incominciato dal barone Budini nel 1614, dice il Casalis, e doveva essere compiuto nello spazio di tre anni. Ma guerre sopraggiunte impedirono il proseguimento dei lavori.

Re Amedeo III nel 1770 fece incominciare la nuova e bella attuale strada praticabile con vetture, e quattro anni dopo incominciò un nuovo perforamento all'entrata di quello che già si sera intrapreso. Questo buco doveva essere di 660 trabucchi (2032 metri).



Schizzo dell'epoca relativo al progetto di perforazione del Colle di Tenda.

Onde compiere bene l'opera lo stesso re Vittorio Amedeo fece costruire all'imboccata nord una grande casa che fu chiamata il *palazzo*. Giunti agli 80 metri circa il lavoro venne interrotto, non si sa per qual causa; il palazzo diroccò, e non se ne vedono più ora che alcune ruine, e la grande opera fu mandata al diavolo.

Napoleone I negli ultimi anni del suo regno mandò l'ingegnere Ferriat perchè esaminasse il luogo più acconco al perforamento del giogo, e ne calcasse i dispendi.

Ferriat venne, studiò, calcolò: il sito adatto al buco fu fissato superiormente a Limonetto al di là del semipiano detto di S. Lorenzo.

La spesa fu calcolata in un milione e trecentomila franchi. Napoleone andò poscia a Sant'Elena, ed il famoso buco del Colle di Tenda andò in... Emaus.

Nel 1872 finalmente il Parlamento Italiano grazie all'interessamento dei Municipi e delle Camere di Commercio di Cuneo e di Nizza, grazie ai sacrifici sopportati dalla Provincia, dai Municipi interessati, e

soprattutto dietro le sollecitudini e continui incitamenti provocati da alcuni ragguardevoli personaggi, il Parlamento Italiano finalmente stabilì la somma di tre milioni e cinquecentomila lire per detto traforo, e speriamo che questa volta si effettuerà, e si effettuerà presto in virtù della buona volontà energia ed attività dei signori Comoglio impresari, ed in virtù all'abilità ed intelligenza degli egregi signori ingegneri Delfino, Genesio ed Arnaud i quali soprintendono il lavoro.

La curiosità di visitare gli incominciati lavori di questo traforo si fu quella che spinse la nostra brigata a valicare il Monte *Cornio*.

Noi partimmo da Limone verso le ore 5.

Nostro proponimento era salire il colle a piedi e di slanciarsi con un giovanile ardore su per i ripidi sentieri che guidano in breve tempo alla cima; ma fosse il freddo, fosse la spossatezza che tosto si impadronì di noi, finimmo con ficcarci ben dentro alla vettura e salimmo l'erta a finestre chiuse...

Si trovava nella nostra brigata anche un signor alpinista ma... questi si rintanò più di tutti nel fondo della vettura e lasciò che altri si prendesse il gusto di allungare il collo e la lingua onde salire il giogo.

Giunti al sito detto *Catalin*, cioè colà dove incominciano i rivolti del colle, incontrammo un'osteria detta del *Divorzio*.

I nostri signori ammogliati, di cui uno trovavasi ancora nella luna del miele, pare abbiano fatto brutto viso a questo originale metodo di intitolare le osterie, e non vi ci sarebbero certo discesi per quanta fame e sete avessero avuto. Ma che farci? Il padrone dell'*Osteria del Divorzio*, ha mostrato, senza volerlo, più spirito di ciò che pensava, poiché è niente di più naturale che ai piedi del *Monte Cornio* (!) si trovi l'*Osteria del Divorzio*...

Erano circa le sei del mattino, il nascente sole incominciava ad indorare le sassose vette del *Becco Alto e del Monte Vecchio* poste a ponente di Limone, l'effetto di quella viva luce sopra quelle vette faceva un mirabile contrasto colla mezza oscurità che ancora regnava nella pianura.

Le montagne che attorniano il bacino di Limone non hanno, od almeno hanno pochi e rari boschi, perchè questi furono distrutti, dicesi, dalle armate francesi che si accamparono colà in sul principio di questo secolo. Qualche frassino, e qualche cespuglio di faggio e di ginepro qua e là sparsi e nulla più. Del resto non si vede che o roccia, o verzura: di modo che magnifico è l'effetto prodotto dalla luce mattinata in questa poetica località.

Arrivati ad una certa altezza potemmo mirare in tutta la sua maestà il verdeggiante giogo del Colle di Tenda, con la delineata strada carrozzabile, resa più meravigliosa dalle case dette *ricoveri* qui e là disseminati lungo la schiena del monte per vantaggio e soccorso dei poveri viaggiatori che in inverno, ed in tempo della tempesta sono sorpresi a quell'altezza.

Potemmo comodamente vedere ad occhio nudo, e con miglior precisione con un cannocchiale da campagna, la vettura corriera diretta a Nizza, che stava salendo l'ultimo giro del colle.

Del resto la strada del colle di Tenda, bella, spaziosa, e liscia come un bigliardo è continuamente percorsa da carri d'ogni genere, e da viaggiatori a piedi diretti al di là, ed al di qua del colle.

All'altezza del *ricovero* n. 1, ad una distanza di forse sei chilometri da Limone, e sopra un'elevazione di circa 300 metri da questo villaggio si vede in costruzione una nuova larga strada, quasi piana. Quella strada deve condurre all'imbocco del Colle dal lato nord, distante di là forse un chilometro.,

noi continuammo la nostra strada, e dopo fatti altri tortuosi giri vedemmo laggiù nel fondo del vallone detto della *Panis* due case di nuova costruzione, ed una striscia di terreno smosso sotto forma di via, là accanto esiste il foro Nord del colle, foro che non è visibile dalla strada.

Noi avevamo ideato di andare a visitare prima il foro Sud quindi continuammo la nostra via, tanto più che da quella parte ci aspettava la colazione che il nostro presidente aveva ordinata al nuovo albergo colà stabilitosi.

Alle ore 8 e $\frac{3}{4}$ noi toccammo la punta del giogo, allora fu un'allegria generale, noi ci trovammo a 1873 metri sul livello del mare, discendemmo tutti dalla vettura, e percorremmo un buon tratto a piedi.

Il cielo era sereno di un bell'azzurro d'Italia che li sulle montagne ancor più bello appare. Il sole riscaldava dolcemente le nostre membra leggermente intirizzate dal freddo. Taceva pienamente il vento; tutto era pace colassù. Noi non ci trovammo sopra una montagna ma sopra ameni prati, poiché tutto è verzura sul Colle, ed abbondanti mandrie di pecore vi trovano alimento.

Il passo del Colle di Tenda si fa in un leggero abbassamento della catena delle Alpi che la natura ha lasciato colà, difatti la *cima di Salauta*, e la *cima di Beccorosso* che trovansi l'una a destra, e l'altra a sinistra del Colle sono solo di 300 metri circa più alte del passo. Così non è della *punta dell'Abisso* situata alquanto più a ovest della *cima di Salauta* misurando quella 2757 metri sul livello del mare.

Dall'altezza del Colle di Tenda la vista alla pianura Piemontese è contrastata a destra dalla *Besimauda* alta 2404 metri, e a sinistra dal *Bec d'Orel*, alto 2454 metri, e dal *Monte Vecchio*, nel mezzo alto 2000 metri.

Si gode però di lassù della stupenda vista della catena delle Alpi dal Monviso al Monrosa: ma di colà la vista di queste montagne non è pari a quella che abbiamo ogni dì dalla pianura. Dalla pianura non si vedono che rocce e pochi ghiacciai, dall'altezza del Colle di Tenda invece si scorge un continuo ghiacciaio, e solo alcune punte ci danno la topografia del luogo che si esamina.

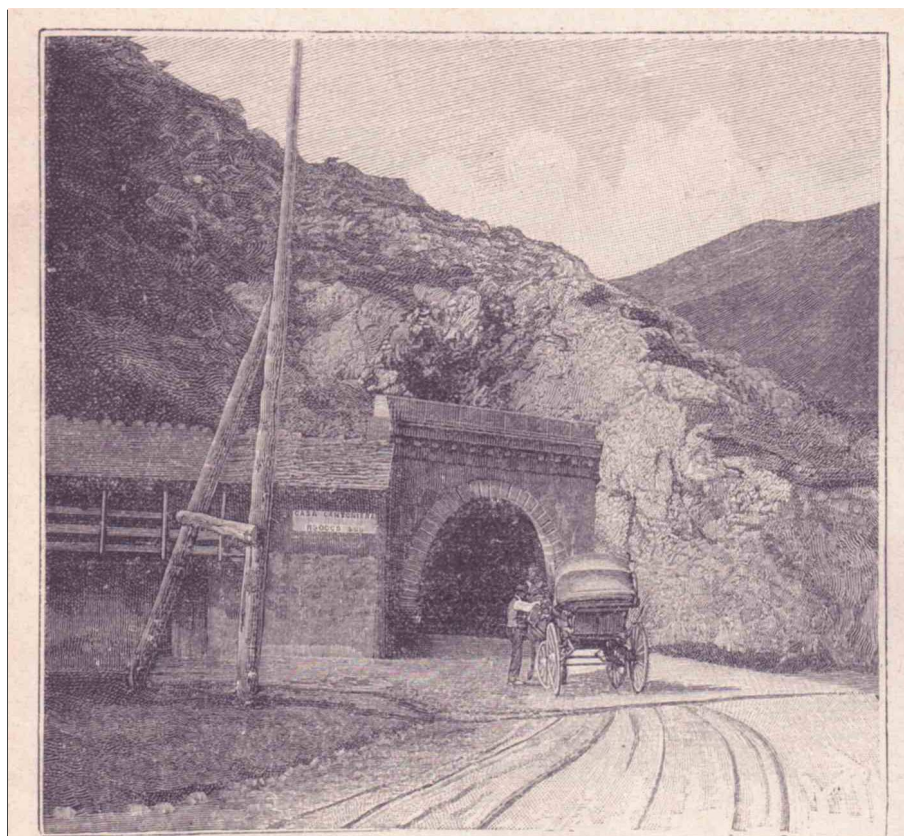
Così, per esempio: distinta si vede la nota punta del Monviso, quindi segue un'infinita quantità di creste ghiacciate più o meno alte, poi vedesi sorgere gigante il Monte Bianco, e termina l'orrido panorama il Monte Rosa. Oh! Chi non ha mai assistito ad uno di tali spettacoli difficilmente si può fare un'idea del grato effetto che produce nella nostra mente una tal vista!.. Noi stemmo colà estatici, muti alcuni istanti, la maestà del sito ci aveva quasi magnetizzati sul posto.

Muniti di un eccellente cannocchiale da campagna tale vista riusciva molto più gradita.

Data un'ultima occhiata alle Alpi del Nord, fatte delle grida ad alcuni contadini e contadine che salivano dal profondo bacino di Limonetto che ci stava ai piedi, dopo pochi passi noi ci trovammo nel versante Sud.

Non più ghiacciai, non più biancheggianti creste, ma montagne verdi, boschive, poi... l'infinito.

Quando un viaggiatore percorre per la prima volta una strada montuosa; quando deve valicare un giogo, e questo giogo non si supera che con fatica, prova una certa intensa brama di scoprire cosa si trova dall'altra parte che l'avvicinarsi del culmine gli infonde una vigoria e forza che egli stesso stupisce di acquistare. Cento e cento occhiate si dirigono a quella punta nei brevi intervalli di riposo per l'erta salita: finalmente... ne vede le ultime rocche, ne scorge il passo, incomincia a travedere un po' di cielo



NEI CONFINI D'ITALIA: L'imbocco Sud del tunnel di Tenda.

attraverso al gola della montagna, vorrebbe vedere la terra, i boschi... i suoi occhi son fissi in quella spaccatura... divora la via... egli arriva!... si ferma!... guarda!...

Cristoforo Colombo quando sentì gridare la terra, la terra, su le coste della sconosciuta America io credo non abbia provata una soddisfazione superiore a quella di colui che ha raggiunto con gravi stenti la sommità di un giogo.

La storia racconta che quando i soldati di Napoleone I salirono il S. Bernardo per recarsi in Italia dovettero sopportare immani fatiche per raggiungere la punta, e per trascinarvi i cannoni; ma quando da quella punta poterono vedere le pianure d'Italia

un entusiastico grido sgorgò dalla loro gola: *Voilà l'Italie*. La vista della pianura italiana aveva loro fatto dimenticare tutte le fatiche, tutti gli stenti sofferti: *voilà l'Italie*. Difatti per quanto penosa sia stata la salita ad una vetta, tutte le pene si dimenticano in un istante, quando la si è raggiunta. Oh! Quando si arriva a sedere sul versante opposto al salito non si soffre più! Si gode! Si è felici!!

noi non provammo cosa fosse fatica per salire, e se provammo qualche disgusto questo piuttosto era la noia del lungo viaggio: ciò non ostante vedemmo con piacere il passo del monte, e la vista del versante di Tenda ci riempì di gioia e di incanto.

La vista del versante del Colle di Tenda ci riempì di gioia e di incanto.

Ognuno pensava a sé, ed i mariti dimenticarono perfino le mogli che dovettero discendere da sole verso il baraccone.

La vista del versante del Colle di Tenda non è quale si è in diritto di aspettare dopo una salita di circa quattro ore.

Rocce di qua, rocce di là, montagne in faccia, abisso ai piedi ed ecco tutto.

Alcuni pascoli, nessun bosco, mancanza di abeti, e di pini, mancanza di neve ghiacciata, ed anche mancanza d'acqua.

È da notarsi questa mancanza d'acqua sulla strada del Colle di Tenda, e ciò proviene dacchè le cime che costituiscono le Alpi Marittime da quella parte non sono molto alte e non vi esistono ghiacciai.

Difatti i ghiacciai e le nevi perpetue non si osservano che al di sopra di un livello di 2500 metri sul livello del mare. Ora poche sono le vette nelle Alpi Marittime che tocchino o superino tali località, e la *Rocca del Mat* sopra i bagni di Valdieri, che ne è la più alta, misura solamente 3080 metri.

Quando in estate dalla pianura si osservano delle nevi perpetue sulla montagna si può addirittura concludere che quella località, dove cioè esistono queste nevi si trova al di sopra di 2500 metri, e questi ghiacciai sono quelli che somministrano in estate la scarsa acqua ai nostri fiumi.

Intorno al Colle di Tenda le montagne sono poi ancora più belle che altrove. La Bisimauda manda dietro a sè un prolungamento che a guisa di *C* delinea il bacino di Limone, e viene a terminare al Colle di Tenda, lasciando nel suo corso elevare delle cime poco alte, seguite da escavazioni poco profonde, non è che oltrepassato il Colle di Tenda che le Alpi Marittime si elevano sensibilmente da produrre la punta dell'*Abisso* alta come già vedemmo 2757 metri.

Il versante sud del Colle di Tenda è molto ripido, è ristretto ai lati da due profondi valloni alquanto pericolosi, il sinistro specialmente, per i grandi scoscendimenti di terreno che vi si osservano. La strada che vi è delineata in strettissimo spazio, è piena di infiniti zig, zag, in modo che dall'alto del Colle, quella strada pare una serpe di una coda sterminata.

Dispendiosissima deve essere la manutenzione di quella via soggetta in tutte le stagioni ad enormi scoscendimenti; e se non si provvede col tunnel, potrebbe forse accadere un giorno o l'altro che questa via fosse impraticabile.

Noi stemmo un po' di tempo a mirare le bellezze e gli orrori naturali di quel versante; vedevamo laggiù, al fondo della valle le vetture a scendere e salire pel colle, e potemmo distinguere col cannocchiale una corriera di Nizza che scendeva ed un'altra che saliva. Queste grosse vetture parevano ad occhio nudo punti neri.

Eran circa le ore 9 $\frac{3}{4}$ la fame incominciava a battere alle porte, il nostro albergo era laggiù in fondo, e ne si vedeva fumare il camino, bisognava dunque scendere; preso qualche ristoro al *baraccone* vi salimmo in vettura e discendemmo per la ripida china.

Se si dicesse che provammo in tal discesa una grata sensazione direi la bugia; guai se un mulo sbaglia un piede!... si tratta di fare un volo di 600 metri... In ogni dove l'abisso è aperto ai nostri piedi, e nei rivolti più che altrove questo ci si presenta minaccioso. Grazie all'abilità del nostro bravo conduttore, e grazie alla provvidenziale forza e sicurezza dei muli, noi arrivammo felicemente al piede del Colle, e discendemmo all'albergo.

Intanto che si stava nell'albergo allestendo la tavola facemmo visita all'imbocco sud del Colle di là distante pochi passi, ed alquanto celato dalla sporgenza di una roccia.

L'ingresso in un tunnel è qualche cosa di grandioso; la mente resta sorpresa da meraviglia al pensare come mai sia possibile, a forza di martellate ed a forza di mine praticate nella viva roccia, fare dei buchi di quel genere.

L'apertura del varco del tunnel è larga 6 metri ed alta 5; quattro guide in ferro servono pel passaggio dei vagoni che portano fuori il materiale. La direzione del tunnel è alquanto inclinata dal basso in alto; e le pareti sono rozze quali le producono le mine che hanno fatta saltare la roccia.

L'imbocco sud del Colle di Tenda è tutto praticato nella viva roccia; non esistevi colà terriccio. S'incontrò dapprima uno strato di pietra calcare, non tardò a trovarsi un grosso filone di calcare quarzifero, di una consistenza durissima, seguì il scisto nel quale si perfora ancora presentemente.



Il tunnel dal lato sud si trovava nel giorno 12 settembre 450 metri di profondità e si praticavano le mine in uno scisto lamellare, di poca durezza, di un color grigio oscuro alquanto somigliante alla grafite.

I lavoratori manifestavano la speranza di incontrare carbon fossile, ma sarà un poco difficile che si realizzi questo loro pio desiderio perchè le Alpi Marittime non hanno terreni carboniferi: d'altronde esaminando la natura delle rocce che compongono le montagne circostanti al Monte Cornio non si vedono che calcari, scisti, alcune arenarie e serpentine. Pare che il calcare sia quivi più abbondante che nelle Alpi; e per quanto abbia osservato ciottoli di varie località non vi ho potuto scorgere granito di nessun genere.

È probabile che l'ossatura, dirò così, del Colle di Tenda sia costituita in massima parte di scisto grigio lamellare, perchè osservando attraverso le crepature formate dalle correnti d'acqua lungo i due versanti, si vede questo scisto essere scoperto in molti tratti, e presentare delle sottili lamellazioni.

D'altronde per il bene dell'impresa, del paese, e del Governo Italiano stesso, auguro di cuore ai perforatori del Colle di Tenda, di trovare non una miniera di carbone, ma una miniera d'oro, poichè così si potrebbe forse ancora una volta sostituire alla moneta *volante* la vecchia moneta *sonante*.

Noi fummo gentilmente ricevuti ed accompagnati nel tunnel dallo stesso impresario signor Comoglio, che ci diede tutti gli schiarimenti che importava la visita della località, e gliene rendiamo oggi, sebbene tardi, mille grazie.

I lavori del tunnel si dividono in due parti. Alcuni lavoratori perforano la roccia in alto, nel volto, e trovansi questi ad una cinquantina di metri più inoltrati, altre ne perforano la base, e danno al tunnel la prescritta larghezza.

Fantastico è l'inoltrarsi colà dove lavorano i minatori, pare come di penetrare nell'officina di Vulcano. Oscurità profonda, rischiarata da alcuni lumi a grossa fiamma; in quella semi luce che arrossa le pareti dell'antro si vede muoversi, come fantasmi, gente che picchia con grosse spranghe di ferro contro il sasso. Un continuo rumoreggiare di ferri, un incessante scricchiolio di carrette che vanno e vengono, un rotolar di sassi, una confusa vociferazione producono colà un tutto, che dà alla scena alcunchè di terribile, e di magico.

Non potemmo sentire lo sparo delle mine perchè da quella parte non ve n'erano di preparate. Udimmo però alcuni spari di esse dal lato nord e ci parve udire come un colpo di cannone in lontananza.

L'altezza dell'imbocco sud è a metri 1267 sul livello del mare; l'altezza dell'imbocco nord si trova a 1321 metri sul detto livello.

Vi ha dunque una diversità di livello tra un imbocco e l'altro di metri 50 il che darà alla strada una pendenza del 16 per mille.

La lunghezza del tunnel che è in linea retta tra i due imbocchi dovrà risultare di 3120 metri, e ne dovranno essere terminati i lavori in sei anni.

Gli appaltatori sperano però di compier l'opera in più breve tempo... e noi glielo auguriamo di cuore.

Noi ci fermammo nel tunnel più di una mezz'ora, poi

fuori n'uscimmo a riveder le stelle

cioè il sole, che incominciava a rendersi noioso coi suoi caldi raggi che ci dirigeva sulla nuca.

Domandammo ospitalità nell'albergo, e ne avevamo ben bisogno.

I fratelli Ginazza conduttori dell'albergo ci prepararono un buon pranzetto al quale, come al solito, facemmo molto onore. Questa volta il nostro economo largheggiò nelle ordinazioni perchè non aveva più in mente, come la sera innanzi, di *tenerci leggeri*.

Verso le ore 2 dopo mezzogiorno noi ricominciammo la noiosa salita del Colle: alle ore 4 arrivammo al baraccone: vi facemmo un po' di sosta, demmo un ultimo sguardo alle montagne del versante sud di quella catena alpina, poi incominciammo la discesa verso Limone.

Dall'alto del Colle guardando nel bacino di Limone ci parve come di vedervi un tappeto formato da pezzettini di panno a vari colori, di forma quadrata, cuciti tra loro. Questo proviene dalla molteplicità, e diversa coltura dei campi che si dissodano in quel recinto. Limone si scorge là in mezzo come un piccolo villaggio.

Al livello del ricovero n. 2, noi discendemmo a vedere l'imbocco nord del tunnel.

L'imbocco nord trovasi, come già dissimo, a metri 1321 sul livello del mare; non può essere più basso a cagione della conformazione del vallone; questa è la causa della già lamentata declività del tunnel da nord a sud.

Costituiscono l'imbocco nord molte opere d'arte, dovendosi armare il tunnel di una forte arcata in muratura dello spessore di un metro. Fortunatamente per l'impresa le pietre da taglio che abbisognano pel tunnel sono tratte da una cava di scisto, eccellente per lo scopo, che trovasi di là a poca distanza in sulla stessa strada del Colle.

Esisteva nel versante nord del Colle di Tenda molta terra la quale da secoli a poco a poco scivolò in fondo al vallone, quindi trovasi questa qui accumulata per lungo spazio: difatti si dovette in questo tunnel

dapprima scavare per la lunghezza di 50 metri nella terra, poi per altri 30 metri si dovette scavare nella terra mista a ciottoli, e non è che alla profondità di 80 metri che si potè incontrare la roccia. Questa disposizione di terreno è la causa per cui si deve qui formare una resistente arcata in muratura onde prevenire probabili scoscendimenti di terreno, ed è pure la causa per cui in primavera al tempo dello scioglimento delle nevi abbondante vi è lo stillicidio da impedire la continuazione del lavoro. Questo tratto di tunnel deve certamente dare gran pensiero all'impresa per la sua formazione, e dovrà poi forse dare grande fastidio al Governo per la sua manutenzione.

La lunghezza del tunnel scavato dal lato nord è già di metri 150, sebbene l'escavazione non ne comprenda tutta l'altezza. (1)

l'ora era tarda, noi non ebbimo campo di fermarci qui lungo tempo; il sole non illuminando più che le cime delle montagne ci dimostrava vicino il suo tramonto: non vi era più tempo da perdere, risalimmo in vettura, diemmo un ultimo sguardo al Colle di Tenda, al tunnel e poi volammo giù per la china.

A Limone stavano già preparati i nostri cavalli; staccati i bravi muli, fatto un saluto alla padrona dell'*albergo della Posta*, e dato un addio al simpatico villaggio, all'attraente soggiorno delle Alpi Marittime non discendemmo, no, precipitammo giù a Vernante.

In sul far della notte eravamo a Robilante, ed alle ore 10 di sera eravamo a Cuneo dove la Società si sciolse, e buona notte.

Dottore Gauberti.

FINE

(1) Dalla gentilezza del signor ingegnere Delfino sappiamo che l'avanzata del tunnel all'imbocco nord era al 16 maggio di 326 metri, e quella dell'imbocco sud di 300 metri. Sono adunque già 662 metri d'avanzamento nell'intero tunnel.

(Nota della direzione)



**Il Colle di Tenda ante 1880 - è visibile il "baraccone"
dal volume "Limone Piemonte appunti di storia locale" di Don Maurizio Ristorto - 1981**

PERFORAZIONE DEL COLLE DI TENDA

Domenica ad ore 1 ½ dopo mezzanotte ebbe luogo l'incontro delle due squadre alla galleria del Colle di Tenda alla presenza dell'ingegnere capo cav. Delfino, del cav. Genesisio direttore dei lavori locali, dell'impresario Giovannetti e del sig. Meccio assistente. Immensa fu la gioia sul felice incontro avvenuto senza alcun inconveniente.

Il lieto avvenimento venne per tempismo annunciato alla popolazione di Limone col suono a festa delle campane e coi mortaretti.

La popolazione di Limone festante pavesò con bandiere le case, e negli animi di tutti regnava l'allegria. Per dispaccio venne annunciato al Sindaco di Tenda la lieta notizia, la quale venne accolta con gioia, e tripudio.

Il generoso impresario sig. Giovannetti ricompensò i bravi operai addetti alle squadre avanzate con distribuire la somma di lire 1500 da dividersi fra di loro, oltre alla doppia paga che a loro da alcuni giorni distribuiva.

Commendevole fu l'eseguimento dei lavori, e l'ordine che ha sempre regnato.

Anima di questa importante ed utilissima opera fu il benemerito cav. Delfino, a cui venne presentato dagli ingegneri della città ed impiegati un bellissimo indirizzo, opera della pena elegante dell'ingegnere Soleri e del cav. Genesisio già addetto al traforo del Frejus. Digni di lode sono pure l'aiutante Giordano e l'assistente Decaroli pel servizio da entrambi prestato.

Coll'apertura della galleria lunga tremila e duecento metri, oltre ad evitare i gravi e numerosi pericoli, si ottiene il vantaggio di abbreviare la strada di 11 chilometri, cosicchè in 12 ore, ultimata la strada di Ventimiglia e quella per Triora e Taggia, si andrà da Cuneo a Nizza.

Incalcolabile vantaggio sarà questo per commercio dell'Alto Piemonte massime per quello della Provincia di Cuneo.

Nel 1872 venne messa in appalto la costruzione di questa galleria secondo il progetto definitivo dell'ingegnere cav. Delfino, giacchè lo studio ed il relativo progetto di massima venne consegnato dall'ingegnere Florio nel 1869.

In omaggio al vero l'idea di effettuare una galleria attraverso il Colle di Tenda abbozzata dal grande Napoleone, venne ripigliata dall'ingegnere Moglino, e spinta poscia dalla Camera di Commercio della Provincia, dai deputati Spirito Riberi, e comm. Ranco, e dai sussidi del Consiglio Provinciale e dei comuni interessati e dalle deliberazioni del Parlamento. Intanto oggi lunedì, per conto dell'impresario all'Albergo Europa si festeggia l'avvenimento dell'incontro con un lauto pranzo.

Ora si spera che l'intelligente ed operoso impresario sig. Giovannetti ultimerà la galleria pel mese di aprile 1882, ed in maggio forse si festeggerà solennemente l'inaugurazione di questa opera importante.

Limone, 21 (ore 12.40)

Attraversati or ora il traforo eseguito con tanta precisione; si fanno felicitazioni meritatissime al bravissimo nostro ingegnere Delfino, ed elogi meritati al Direttore locale Genesisio, e personale addetto, come pure alla solerte Impresa. Intervenero il Sindaco l'Intendente di Cuneo, il comm. Brunet, gli ingegneri Soleri, Ponzo, ed ingegneri addetti all'ufficio, i Sindaci della Valle Vermentina e Roja, ed altri cittadini. Te che con costanza propugnasti l'opera utilissima mandiamo cordiali saluti

PERFORAZIONE DEL COLLE DI TENDA

Alle 7 di lunedì mattina numerosi invitati tra cui il sig. deputato Riberi, il commendator Allione, l'intendente di Finanza cav. Sanguinetti, l'ex deputato commendatore Brunet, gli ingegneri capi Provinciale Comparto e quelli addetti al Genio Civile, procedevano dalla Barra di Ferro coll'ingegnere capo Delfino per recarsi ad assistere all'apertura dell'ultimo diaframma, che ancora separava i due imbocchi della galleria del colle di Tenda.

Alle ore 11 si giungeva a Limone, trovando il paese imbandierato e in festa per fausto avvenimento, ed ivi cordialmente accolti dalla Municipale Autorità, si faceva una breve fermata per dar agio a ciascuno di fare un poco di refezione, indispensabile prerogativa onde sopportare la successiva salita ed il tragitto al versante del Roja.

Verso le 11 e mezza la comitiva accresciuta dei Sindaci e rappresentanti dei comuni di Valle Vermenagna incominciava la salita, alcuni in vettura, la più parte a piedi, e giungeva appena oltrepassato il mezzogiorno all'imbocco Nord festosamente ricevuti dal cav. Genesisio e personale locale, nonché dall'Impresa Giovannetti.

L'aspetto dell'ampia bocca, l'apparente ingombro di rotaie, vagonetti, materiali di scarico e da lavoro accomodati nel piazzale, facevano strano effetto, in chi, non pratico di simili cose, per la prima volta le vedeva; l'oscurità indefinibile e completa, che si presenta al primo entrare in quell'immensa sotterranea via incuteva in non pochi un sentimento di paurosa ammirazione e di sbigottimento. Al segnale dell'Ing. Delfino si dà mano alle torce, si accendono insieme con molte lampade da minatore e si affronta la terribile via, vero emblema per molti dello indefinibile vuoto.

La luce esterna, la bella luce solare va perdendo a poco a poco la sua forza e la fumosa fiamma delle torce e delle lampade prima inavvertita comincia a delineare sulla gigantesca volta e sulle pareti annerite dalle ombre immense allungantisi e mobili in mille guise, intanto che le persone e le cose all'intorno vanno vestendo fantastiche forme, ed i riflessi micacei dei blocchi di pietra, onde la volta è costrutta danno all'antro l'attrattiva di una di quelle fantastiche grotte delle *Mille e una Notte*.

La carreggiata non essendo completa si percorre lo spazio compreso fra le rotaie del binario di servizio, e la lunga fila di persone camminante a sbalzo, a salti, per i frequenti intoppi e pozze di acque inevitabili in simili lavori, sdruciolante su quel terreno umido, argilloso e coperto di viscido strato di polvere e fumo presenta, a chi il vede un po' da lungi, un aspetto indimenticabile di lugubre convoglio illuminato da luce rossastra, a malapena diffondentesi per breve tratto in quell'atmosfera sempre più nera, sempre più cupa e densa.

Di tanto in tanto apparisce un lumicino, che man mano si va rendendo più chiaro e più vivo; una voce fresca ed allegra vi giunge, un'ombra compare, s'ingrandisce, s'avvicina, è un minatore che torna con lesto e breve passo, lieto della ben compiuta opera e mostrante la sua gioia intima e completa canticchiando le strofe d'una allegra canzone; altre ne incontrate, a due a tre rumorosamente e briosamente chiacchieranti, e coi loro accenti pronunciati in vari dialetti d'Italia, qui, in questo estremo limite alpino si esplicitano nell'animo sentimento vivissimo di patria, amore e di orgoglio.

La meta intanto s'avvicina, in galleria non è più completa; vari ammassi di roccia a destra e sinistra si presentano improvvisamente, rompendo la monotonia della regolare parete che fin qui ne chiudeva ai due lati; più avanti una scala di legno facendo capo ad un ponte, o impalcatura di tavole che divide la parte superiore, la calotta della galleria, da quella inferiore tuttora in trincea. Cessato il ponte, sopra il quale si fa l'allargamento in calotta, eccoci alla avanzata, stretto buco di 2 metri di larghezza per 2 di altezza, che termina alla metà della galleria, all'ultimo diaframma roccioso che tuttora ne separa dal versante meridionale. Cinquecento metri di montagna insistono sopra del nostro capo; se dessa cedesse quale massacro! Più d'uno trema a tale pensiero e si ritrae pallido e scolorato; la semi oscurità, le nere ombre che si riflettono d'ogni lato, i pericoli di caduta che ci circondano a ciascun passo fermano e rendono titubanti anche i più coraggiosi.

Sei mine sono pronte allo scoppio colle micce allungate, pochi si affacciano allo stretto buco già aperto e attraverso il quale la corrente d'aria si precipita rumorosa e fredda, come in fondo a gigantesco cannocchiale l'imbocco sud illuminato a pien meriggio, splende come luna in oscuro firmamento, attraente spettacolo e nuovo e commovente.

Si da ordine per lo sgombro, l'ingegnere capo Delfino, il cavalier Genesio invitano tutti a ritrarsi indietro in attesa dell'ultimo scoppio, si spengono le torce, si torna indietro, e tutti prendono parte dietro agli informi ammassi di rupe che nei fianchi della galleria attendono tuttora l'assalto dello scalpello, il fuoco della mina.

Più gruppi si presentano degni di essere sceneggiati, qua al riparo tra due masse di micascisto, il comm. Brunet, la cui faccia risplende del suo solito dolce e tranquillo sorriso illuminata dal chiarore d'una lampada nascosta in una secchia al riparo dalla scossa dell'aria; la sua testa sormontata da nero ampio cappello, la persona chiusa in largo pastrano il fanno rassomigliare ad impavido marinaio, che attenda il termine di fiera tempesta accovacciato vicino al fuoco presso le rocce del lido; là più in basso il deputato Riberi ed il sindaco Allione, dalla faccia singolarmente espressiva, con lineamenti spiccati e salienti, danno immagine della robusta intrepidezza dei nostri minatori instancabili e lieti all'attacco tenaci e fermi al pericolo; chi seduto, chi sdraiato, altri dritto fra le brecce, ognuno in vario atteggiamento attende il supremo avvenimento delle ultime mine.

Risuona una voce di avvertimento, breve e secca, come quella di un generale sul campo, tutti pronti! Attenti! *Boum, boum, boum*, un rumore di lontano combattimento a cannonate scoppia; una, due, quattro, cinque, sei, tutti contano mentre il rumore di tuono, propagandosi con moto equo uniforme per lo lungo della galleria, scuote il monte, i cui fianchi trombando risuonano.

Ed ecco una nube, il fumo della polvere dell'avanzo bianco e denso come nebbia; ecco che esso si sprigiona alta voce, che come quella del di del giudizio, risuona chiamando tutti a sorgere, ad accorrere attraverso all'infranto ultimo schermo. –

Ognuno s'affretta; si giunge mentre due minatori sgombrano i massi; io m'abbasso; abbranco un mucchio di schegge delle ultime mine, schegge che voglio portar meco in memoria del fatto; m'inoltro e sulla soglia col pallido e mesto viso avvivato da lieve sorriso, la mano stesa portante la lampada in atto di cortese invito ad entrare, ecco l'ingegnere Genesio, angelo vero tutelare di questa nuova opera titanica! L'abbraccio e lo bacio dalla commozione; e con piè leggero, saltellante per gioia indefinibile m'inoltro precipite anelante al nuovo varco.

Fermi, come il Dio termine, appaiono qua e là minatori coll'indispensabile lampada franchi, sorridenti, cortesi: più qua favorisca, badi c'è un buco, qui la scala. Si scende dall'avanzata alla calotta, da questa alla galleria in avanzamento; un marciapiede in pietra, sotto cui trova sforzo l'acqua si presenta fermo e asciutto cammino; al passo accelerato tutti s'affrettano verso il bianco splendore dell'imbocco sud.

Sarebbe necessario il pennello di un'artista e la penna di poeta per descrivervi la sublimità dello spettacolo, che si para innanzi agli occhi al primo uscire a rivedere il sole nella Valle di Roja; lo splendido anfiteatro, come il chiamano i geologi, intersecato profondamente da valloncini disposti a raggi come le dita d'una zampa d'oca, e raccolti in fondo nello stretto impluvio, ove tortuosamente come in vortice si svolge la strada nazionale, appare così maestosamente splendido, che ognuno se ne sente intimamente commosso.

Tenda, Briga, e voi terre italiche membra divelte barbaramente dal gran corpo della terra ausonia, voi Saorgio, Breglio, Sospello, Nizza, terre famose per gloriosi italiani fatti; a voi un saluto dall'alto di queste Alpi, un giorno così faticosamente spianate a più facile passo da un piccolo ma intrepido popolo ed ora dalla giovine nazione più coraggiosamente vinte e attraversate alla base per darsi più facile e cordiale amplesso per istringere sempre più il nodo d'affetto, che a voi pur tuttavia ci unisce; - salvate, e gioite con noi in questo giorno fausto di questa opera grandiosa, che maggiormente ne avvicina in questo giorno che il cielo stesso pare festeggi con splendido sole e con un firmamento meravigliosamente azzurro e puro, come l'aria montanina che si respira fra questi monti dalle nevose cime e dai fianchi tappezzati di verde del più brillante smeraldo.

Si ammirano da tutti, senza voglia di affrontarli, gli innumerevoli zig zag onde la strada antica si valeva per superare il colle, due instancabili alpinisti attaccano le scorciatoie per fare ancora una volta a piedi il valico dell'alta vetta; noi più modestamente riprendiamo con celere e spigliato piede il fitto cammino; oltrepassata la metà, tre vagoni tirati da muli robusti ci attendono; vi saliamo e il nuovo convoglio si svolge, s'incammina rumoreggiando come il tuono fra due fila di fumose ardenti torce, la cui traccia luminosa si prolunga avvivata dal moto nella tenebria profonda che ci lasciamo addietro.

Alle sei oltre a cinquanta persone lietamente sedevano a mensa all'albergo *d'Europa* di Limone. Siccome; i più erano a digiuno non vi starò a ridire quanto coraggioso fosse l'assalto, alle varie portate; il mio amico di destra lavorava in calcestruzzo ingollando con deplorabile mistura e senza fare distinzione veruna il dolce e l'agro il grasso ed il magro, pur di dare tregua agli appetiti suscitati da un'aria cotanto ossigenata e così balsamica pel suo giovane petto. A poco a poco però il rumore metallico delle forchette si rallenta, come quello di un treno che entra in stazione, si formano piccole conversazioni, che poi si allargano, si allargano, finchè un zittio prolungato ferma la parola ad ognuno.

Sorge il commendatore Allione. Dice che è per lui un dovere ed un sfogo al cuore il parlare in questa occasione; ringrazia all'unione dei Tendaschi e Brigaschi coi Comuni di Valle Vermenagna e con Cuneo, capoluogo, saluta Briga e Tenda saluta Nizza e il suo contado, dal rigore dei trattati di noi disgiunti, ma non cancellati dalla nostra affezione.

Parla del traforo; v'hanno circostanze in cui le parole cedono ai fatti; non vuole insegnare a Minerva lodando in bella opera; ne loda gli autori ed esecutori. Fa un brindisi soprattutto a Riberi, a cui devesi se l'opera fu cominciata e fatta; saluta l'ex deputato Brunet, altro strenuo propugnatore; applaude alla direzione dei lavori, che assecondò il suo capo con tanta abnegazione, brandeggia alla Impresa Giovanetti, di cui tesse l'elogio per aver così alacramente condotta l'opera a buon punto, ed elogia singolarmente l'ingegnere Delfino, che seppe ispirandosi all'amore del paese condurre la navicella in porto attraversando mare così procelloso; dicendo, che se Limone e gli altri Comuni delle due vallate a lui sono grati, Cuneo è orgogliosa di contarlo fra suoi concittadini, benemerito traforatore delle Alpi Marittime come già Sommelier delle Alpi Cozie.

Applausi fragorosi applaudono le parole del facondo rappresentante di Cuneo.

Continua

Sentinella delle Alpi del 25 novembre 1881

Sorge l'ingegnere Soleri il quale beve alla salute di Delfino, chiaro ingegnere che trovando il progetto del traforo al suo inizio, ne cominciò e condusse la realizzazione con un'impresa a principio cattiva. La diresse con opera economica e la termina oggi felicemente. Rivolge parole d'encomio a Genesisio, che legò altresì il suo nome a quella galleria, la più lunga di quante oggigiorno servono alle vie ordinarie.

La buona riuscita e l'ammirazione delle persone buone ecco il compenso di questi tipi di veri ingegneri, che dimenticano persino i privati loro interessi per le opere, cui attendono. Legge un telegramma di congratulazione sottoscritto da 54 tecnici di Cuneo l'ing. Delfino così concepito:

“Plaudenti compimento galleria colle Tenda, Ingegneri, Geometri residenti Cuneo salutano sapiente, coraggioso, infaticabile autore grande opera.”

Legge altro telegramma dell'Ufficio Tecnico Provinciale, pure all'ing. Delfino, in cui è detto:

“Compiuto traforo galleria, a Lei autore, direttore, padre della grande opera mandano plauso impiegati Ufficio Tecnico Provinciale.”

Si alza il Sindaco di Limone brindando all'impresa Giovannetti; si leggono telegrammi di felicitazione del deputato Delvecchio e del Club Alpino di Mondovì e della Direzione della *Piemontese*; si saluta la bella opera dal Sindaco di Vernante, quale presidente della Commissione dei Comuni di Valle Roja e Vermenagna, e finalmente si alza a parlare, lungamente atteso, ma riluttante il deputato Riberi.

“Signori amici, e compatrioti, egli comincia, con emozione assisto all'affettuosa festa, affettuosa perché di famiglia e poichè viene il Delfino chiamato padre da' suoi impiegati (*Vivi e simpatici applausi*). Egli vede l'ing. Delfino d'ingegno preclaro ora meritamente premiato. È lieto di salutare Genesisio, che ha consacrato parte della sua vita con ardore d'entusiasmo, che si rassegna a vita solinga e ristretta alla sola famiglia fra monti nevosi, per compiere l'opera di dovere cui s'è consacrato; consacrò nobilmente la sua forza ed energia come anacoreta fa monti. – A tutti, egli Limonese, manda un ringraziamento. Quante speranze ed ansie credute illusioni, quanti dubbi affannosi fecero tremare e dubitare pel compimento di quest'opera ora finita; grazie a Delfino ed a Genesisio.

Ricorda quando nel 1867 eletto deputato di Limone e quivi in sua patria fu festeggiato ed onorato; allora fu, che qualcuno lo animò all'opera del traforo, invitandolo a consacrarsi, come ad opera sommamente gloriosa ed utile; non osò allora per commozione rispondere, ma il desiderio forte di promettere e di ottenere l'ebbe, ricordando la cara Nizza de' suoi tempi giovanili ed anelando di poterla almeno fisicamente ravvicinare alle nostre valli.

Dubitava però spesso della riuscita fra i mille ostacoli, che gli si paravano innanzi, ma vi si mise con animo e quando ottenne promessa formale di Sella (a cui in segno di ringraziamento aveva mandato un telegramma di cui legge il contenuto; (*vedi Sentinella di ieri l'altro*), che il giorno in cui presentasse un'offerta di concorso di L. 600.000 per parte delle provincie e comuni, egli sottoporrebbe alla Camera il progetto di legge per l'approvazione dell'opera, egli si diede attorno e poté corrispondere finalmente all'invito di Sella, che tenne da galantuomo la promessa.

Ciò fu ottenuto mercè il concorso dei comuni e della provincia, e ciò ricorda a loro onore e per ringraziarli di avere resa possibile quest'opera.

In ora finalmente possiamo dire che abbiamo con Nizza una via aperta; la tormenta è vinta dal Genio (applausi), che ha attraversato la basse, sulla quale i venti sedeano in trono. Tutti possono essere lieti, perché tutti concorsero alla riuscita.

Legge telegrammi scritti a Baccharini ed a Ranco concepiti come segue:

“Questo momento si attraversa colle di Tenda; popolazioni riconoscenti salutano loro deputato Ranco.!

Questi risponde: “ricevuto gentile dispaccio contraccambio miei affettuosi saluti coteste buone popolazioni. Fate mie congratulazioni al bravo Delfino.” (*si applaude a Ranco*).

Legge dispaccio a Vineis, salutandolo benemerito del traforo, perché, e come Direttore della Sentinella e specialmente quale Segretario della Camera di Commercio strenuamente lo coadiuvò nell’opera del traforo Legge la risposta telegrafica di Vineis, che ringrazia commosso (*applausi vivi a Vineis*).

Legge i dispacci della Deputazione Provinciale e la relativa risposta come segue:

Al Prefetto

“Prego significare Deputazione riconoscenza questa popolazione ad essa che propose, Consiglio che votò somma che rese possibile traforo”.

Legge altresì il telegramma del Prefetto all’ing. Delfino.

Continuando il suo discorso dice:

“Oggi quattro mine hanno a noi aperto il nuovo varco; sopra, la fortezza del Colle di Tenda, sotto, il trionfo della pace simboleggiata nel traforo, sopra a noi la distruzione, la guerra coi suoi cannoni, coi suoi bastioni, sotto l’industria, il commercio, il lavoro utile e profittevole. Io sono ben convinto della somma necessità che noi abbiamo di lunga e durevole pace, di cordiali relazioni fra i nostri vicini d’oltre Alpi, che ci stanno di fronte; noi non alziamo nuove fortezze per baldanzosa minaccia o sfida audace, ma solo per affermare con dignità la nostra esistenza di giovine Nazione, giovane sì pronta al lavoro, che nobilita, al commercio che arricchisce, sdegnosa di servilità e desiosa di pace onorata; io auguro che questa pace duri sempre colla Francia, e che non abbia a insanguinarsi di bel nuovo quel lembo d’Italia, che al di là del Colle io scorgo, patria di quel nostro leggendario eroe, Garibaldi, e alla quale, comechè da noi separata, con affetto del cuori tutti sentiamo Provincia Italiana.

So che fra breve non vi saranno più mine da far scoppiare per andare a Nizza e così senza scoppio di nuova tenzone si cementi la fratellanza di queste valli, pur se accada per sventura comune, che non sia possibile procacciare una pace durevole senza imbandire ancora una volta la spada forse avverrà, che questi monti risuoneranno, come per lo passato di virili e gloriosi fatti contro nemici stranieri.

Dire quali e quanti applausi interrompessero e chiudessero il discorso improvvisato dall’onorevole deputato Riberi è cosa non troppo agevole; egli si addimostrò tuttavia quale ben ce lo descrisse, se non erro, il deputato Boggio, che enumerando i chiari ingegni mandati da questi paesi al Parlamento designava il Riberi *oratore dalla ardita e vibrata ed efficace parola*.

Commosso fino alle lacrime che scorrevano sulla bella fisionomia, cogli occhi brillanti e vivi di interna gratissima emozione, si alzò il papà, il nestore degli ingegneri della nostra Provincia, il cav. Delfino: tronche e brevi sgorgarono dal suo labbro le parole di ringraziamento per gli onori a lui fatti, e ch’egli nella sua modestia dice immeritati; non a lui interamente doversi l’opera compiuta, giacchè egli solo ne ebbe a redigere il progetto di esecuzione, e ne tenne la direzione delle opere; ma fu il suo predecessore ingegnere Florio, che prima di lui studiava il progetto; è a Genesio con cui cominciò la carriera e con cui nelle varie vicissitudini di lavoro fu sempre compagno fido ed amico, è a Genesio a cui egli attribuisce gran parte del buon esito ottenuto.

Ringrazia tutti e specialmente il Riberi.

Dice che era sacro suo dovere eseguire bene le opere intraprese, essendo coadiuvato dalla cooperazione di tante egregie persone

Ha una parola ancora per l’impresa Giovannetti, che ha fatto quanto poteva per affrettare ed anticipare il termine de’ lavori.

Parlò in seguito e bene il falegname Bassignano, ricordando Marsiglia e Tunisi e porgendo il saluto a nome degli operai limontini; parlò il dottore Perriei di Tenda, il sig. Viale Segretario Comunale di Limone esprimendo la gioia della popolazione, e lodando Giovannetti, attivo e solerte imprenditore.

Prese poscia a discorrere l’intendente Sanguinetti, il quale con quel brio che lo rende così simpatico e con ammirabile facilità di eloquio salutò l’Ingegneria la più forte alleata della Finanza. Dove gli ingegneri regolano loro le tasse e i pesi pubblici, questi rendono di più e meno si lagnano le popolazioni; cita la Germania, dove le tasse sono regolate dagli ingegneri e sono *benevise e bene accette dai contribuenti* (*oh! Oh! Ilarità entusiastica* – sono quasi tutti ingegneri i presenti). Ricorda Sella e il macinato; questo si dovette abolire perché l’Ingegneria non se n’era abbastanza impossessata; Sella ingegnere inventò il contatore, e l’ingegneria seguitando l’esempio avrebbe fatto progredire la buona esazione con nuove invenzioni di pesatori, saggiatori ed altri meccanismi. Intanto è un fatto, che l’Ingegnere aveva resa tollerabile questa tassa e brinda quindi fra gli applausi fragorosi all’Ingegneria in genere ed ai presenti in particolare.

Riberi di slancio riprende la parola e s’associa al brindisi dell’Intendente e beve agli ingegneri non perché promotori e perfezionatori del macinato, ma perché vennero qui a celebrare opera di civiltà.

Saluta poi con amorevole parola chiamandoli per nome ciascuno dei quattro giovani ingegneri che gli stanno a fronte e che ne restano rossi come fragole, e con ringraziamento finale a nome di Delfino all'opera indefessa dell'impresa chiudesi il convito, cui da molti, ad onta dell'ora tarda abbandonasi con rincrescimento, ricordando con piacere la squisitezza delle vivande la prontezza di servizio, e il bell'effetto presentato da quell'adunanza sì numerosa e così comodamente adagiata nella bella ed ampia sala, ornamento del paese.

Sono le nove; e devesi tornare a Cuneo; abbracci, strette di mano, qualche bacio, molti evviva; poi le ruote pesantemente cominciano a scorrere sul robusto selciato della via principale di Limone, ciascuno si assetta per abbandonarsi al primo sonnellino, che verrà consenziente Morfeo, a far scorrere più rapide le due ore e mezza, che filando bene, devesi impiegare per venire a Cuneo – e pare proprio, che per l'occasione i cavalli mettessero le ali, giacchè il ritorno si compieva con mezz'ora di anticipazione.

Il Cronista per l'occasione non ha detto niente né a tavola, né altrove quantunque un turbinio d'idee lo tenessero in commozione tutta la giornata; permettetegli un modesto sfogo, lasciate che come compendio de' vari sentimenti che l'agitarono egli chiuda questa chiacchierata con un ben sincero grido di

Evviva l'ingegnere Delfino Cuneese!

Evviva Genesio!



L'imbocco nord della galleria stradale – primi 900

TRAFORO DEL COLLE DI TENDA

RISPOSTA AL COMM. BRUNET

Caro Vineis

Il comm. Brunet ha dato alle stampe un opuscolo intitolato: *Ragguagli sulla pratica del traforo del Colle di Tenda esposti al Consiglio Comunale di Cuneo*.

Nell'opuscolo che io ho pubblicato, nel 1867, *Sulla Strada da Cuneo a Ventimiglia e sul traforo del Colle di Tenda*, ho tributato le meritate lodi al Sindaco di Cuneo, avv. Brunet che nel 1856 aveva promosso alcuni studi preliminari per una ferrovia da Cuneo a Mentone; e poi aveva avviate delle trattative con una Casa inglese per eseguirne la costruzione. Inoltre, quantunque io sia sempre stato suo apertissimo avversario in politica, ho sempre sinceramente desiderato che egli avesse a far parte dei Consigli Amministrativi della Città e della Provincia.

Debbo poi dichiarare che io fui ad usura ricompensato dallo stesso comm. Brunet, e non avrei che da riconoscere le troppo lusinghiere parole della redazione inserita nella *Provincia di Cuneo* nell'agosto 1872, che mi venne assicurato essere stata scritta da lui, sul pranzo che il 5 di quel mese mi venne offerto dai Comuni di Tenda, Briga, Limone e Vernante, a titolo (come ebbe la bontà di scrivere il comm. Brunet, che mi fece l'onore d'intervenirvi), di dimostrazione pel decretato traforo del Colle di Tenda.

Gli è quindi con rincrescimento che mi trovo costretto a dichiarare incompleti, ed in parte inesatti, i ragguagli pubblicati dal comm. Brunet. Ciò mi riesce tanto più increscioso, inquantochè, per dimostrare la verità del mio asserto, dovrò, contro ogni mia abitudine, parlare di me.

Il comm. Brunet, dopo aver giustamente ricordato che nel maggio del 1849, il Consiglio Comunale di Cuneo, essendo Sindaco l'illustre dott. Parola, deliberò di mandare una istanza al Ministero perché si decidesse ad eseguire il traforo del Colle di Tenda, dopo aver ricordato ancora che un progetto di legge era stato presentato dal ministro Paleocapa nel 1851, ma non venne votato, e che una nuova istanza fu fatta nel 1852 dal Consiglio Comunale di questa città, soggiunge che il Ministero fece poi rivedere il progetto dell'ing. Moglino dall'ing. Florio, che era allora ingegnere governativo, e che in quel frattempo, la Camera di Commercio di Cuneo fece pubblicare un pregevolissimo memoriale relativo al traforo.

La verità è questa...:

Nel 1844 (risalgo alle prime cose per far proprio tutta la genesi della pratica), l'ingegnere capo della Divisione di Cuneo riferiva al Governo intorno alle condizioni della strada da Cuneo a Nizza, ed esponeva gli inconvenienti derivanti dalle difficoltà del passaggio del Colle di Tenda nell'inverno, difficoltà così gravi da ridurre il tratto di strada fra Limone e Tenda (circa 30 chilometri) per non mai meno di cinque mesi e talora per sei e anche sette, a cessare sostanzialmente di esistere, perché chiuso dalle nevi e dalle bufere in modo da non poter essere percorso dai veicoli a ruote, e talora neppure dalle slitte.

Il Governo ordinò allora la compilazione di studi, che incominciati nel 1845, furono compiuti il 27 ottobre 1849 dall'ingegnere cav. Moglino.

Il Consiglio comunale di Cuneo votò la prima istanza al Ministero, come sopra si disse, nel maggio 1849. alla istanza municipale ed alla consegna di questi studi seguì nel 1851, la presentazione del progetto del ministro Paleocapa, che non approdò a nulla e la nuova istanza del Consiglio comunale di Cuneo, nel 1852.

Ma dopo le deliberazioni prese dal Consiglio Comunale di Cuneo nel 1852 fino al 1867, vale a dire, *per corso di quindici anni*, nessuno, per quanto io mi sappia, si occupò più del *traforo del Colle di Tenda*.

Balenò bensì la speranza di una ferrovia. Difatti, i comuni di Limone, Vernante, Tenda, Briga, Saorgio, Breglio, Airole e Piena formarono un consorzio di cui fu presidente dapprima il notaio Dalmasso, e poi il mio egregio amico cav. Carlo Pogetti. Il consorzio, con una convenzione del 7 luglio 1857, incaricava l'ing. Comm. Cerotti (ora generale del Genio) di compilare un progetto definitivo di costruzione della ferrovia, che fu poi deliberato dal Consiglio.

I Comuni, sia detto a loro lode, concorsero per oltre 30.000 lire. Intanto, la *Sentinella delle Alpi*, rendendosi interprete dei desideri manifestati dalle nostre popolazioni, e delle loro speranze, eccitava continuamente il Governo a mandare ad esecuzione quel progetto.

Nel 1860, il comm. Dott. G. B. Borelli, allora deputato di Boves, ora senatore del Regno, nella discussione che ebbe luogo sul trattato di cessione di Nizza, eloquentemente chiese che si costruisse la ferrovia tra Cuneo e Nizza, ed il ministro Cavour, rispondendo all'on. Borelli, riconosceva tale ferrovia *di non dubbia utilità*.

Fu più tardi, cioè nel 1864, il comm. Brunet iniziava trattative con case inglesi per la costruzione della linea; ma il Governo non volle più prendere in considerazione le istanze vivissime che gli si facevano, ed ogni speranza, massimamente dopo che era stata decretata la costruzione della ferrovia di Savona, era allora stante le difficili condizioni in cui versavano le finanze italiane, svanita e non risorse che dopo alcuni anni.

Avendomi, nel 1886, il Collegio di Borgo S. Dalmazzo eletto deputato, parve a me non doversi per lo meno abbandonare l'idea di agevolare il transito tra il Piemonte e la Contea di Nizza mediante il traforo del Colle di Tenda, tanto più dopo che era incominciata la costruzione della strada carrozzabile in Val di Roja. Feci perciò appello a parecchi Comuni, affinché mi autorizzassero a dare ad un valente ingegnere l'incarico di esaminare quale dei due tracciati che erano stati proposti dall'ing. Moglino, fosse da preferirsi, e se si potesse applicare al Colle di Tenda il sistema di perforazione meccanico introdotto dagli ingegneri Grattoni, Grandis e Sommeiller al Frejus, e pubblicarne quindi la relazione accompagnata da un mio memoriale. Vernante, Limone, Tenda e Briga risposero al mio appello, ed io pregai l'ing. Alessandro Arnaud di accettare l'incarico di questi studi. La pubblicazione venne alla luce nel 1867, col

titolo sovra accennato: *Sulla strada da Cuneo a Ventimiglia e sul traforo del Colle di Tenda*.



Il comm. Brunet ha benevolmente encomiata quella pubblicazione, ed io credo che di encomi sia veramente meritevole il coscienzioso lavoro dell'ing. Arnaud.

Appena fatta quella pubblicazione, la Camera di Commercio, allora presieduta dal cav. Briolo, e la Deputazione Provinciale si occuparono vivamente della questione. Il Consiglio Provinciale, in seduta del 16 ottobre 1867, adottava, in conformità di un'accurata relazione del consigliere comm. Como (il quale propugnò poi sempre la causa del traforo nei suoi lodati rendiconti morali della Deputazione) la mia proposta di stanziare L. 100mila pel traforo del Colle di Tenda. Il 15 dello stesso ottobre il comune di Briga votava, allo stesso scopo, un concorso di lire 20.000; Tenda il 27 ottobre L. 30.000; Vernante il 4 novembre L. 5.000; Cuneo, il 3 dicembre L. 40.000.

Intanto, replicate e vivissime istanze venivano fatte al Ministero perché facesse tecnicamente studiare la questione. E qui mi corre l'obbligo, mio caro Vineis, di ricordare che tu, col tuo gionale, e quale

segretario della Camera di Commercio coadiuvasti grandemente per ottenere quel primo ed importante risultato, che il Ministero, cioè, ordinasse che venissero fatti i necessari studi.

Nella *Sentinella delle Alpi* pubblicaronsi allora (ed anche nei successivi anni) parecchi articoli e corrispondenze per dimostrare l'utilità e anzi la necessità del traforo, articoli e corrispondenze che furono spesse volte riprodotti da altri influenti giornali della penisola. Ricorderò pur che la Camera di Commercio presentava il memoriale ad alcuni uomini politici che godevano di grande autorità, pregandoli di voler dare il loro appoggio a quell'opera. Essa lo dirigeva ad altre Camere di Commercio ed ai Comuni che credeva più interessati, eccitandoli ad offrire essi pure il loro concorso.

Il presidente della Camera di Commercio, cav. Rovera, succeduto al cav. Briolo, presentava altresì il memoriale a S. M. Vittorio Emanuele che trovavasi alle caccie di Valdieri, e il re prometteva che avrebbe raccomandato ai ministri di prendere in considerazione il progetto, dichiarandosi personalmente convinto

che era un'opera necessaria per attivare il commercio dell'Alta Italia colla Francia meridionale, e specialmente con Nizza.

Mi è pur grato ricordare che anche la Stampa torinese si dimostrò favorevolissima al progetto, e che l'instancabile veterano del giornalismo, il dott. Bottero, dichiarava che se si apriva una sottoscrizione per concorrere all'esecuzione del progetto esso si sottoscriveva per lire mille.

Le sollecitazioni non mancavano, ma il Governo non prendeva alcuna deliberazione neanche pei soli studi.

Siccome nelle conferenze avute col ministro delle finanze, avevo dovuto convincermi che i sussidi votati non erano ancora considerati come sufficienti, proposi, nell'anno 1868, al Consiglio Provinciale, di stanziare altre L. 300.000. Ma la commissione di cui fu relatore il consigliere Brunet, *credette di ridurre il nuovo finanziamento a L. 150.000.*

Il fatto è che le sollecitazioni non mancavano, provenienti da tutte le parti. Il Governo, però, non s'induceva a cedere alle fatte premure. *Solo nel gennaio 1869, e non prima, incaricava l'ingegnere capo della Provincia di Cuneo, cav. Florio, di studiare pel traforo del Colle di Tenda un nuovo progetto, che venne da lui presentato il 12 agosto di quell'anno. Poi, il 15 maggio del 1870, il Governo mandò una commissione di tecnici autorevolissimi ad esaminare e studiare le condizioni topografiche e geologiche del Colle di Tenda, con incarico di formulare un giudizio preliminare sul progetto Florio. La commissione, compiuto il suo lavoro, si pronunciò unanime in favore del proposto traforo.*

Nel maggio del 1870, io mandava le mie dimissioni da deputato del Collegio di Borgo S. Dalmazzo, perché parevami che, quantunque si facessero gli studi, il Governo che aveva inaugurata la politica della *"economia fino all'osso"* non volesse decidersi a far la spesa del traforo.

L'illustre ministro Quintino Sella, malgrado che io avessi sempre appartenuto alla Sinistra, dimostrando una volta più quanta fosse la nobiltà dell'animo suo, pari alla elevatezza del suo ingegno, si compiacque scrivermi per invitarmi a ritirare le date dimissioni. Credo di non commettere una indiscrezione trascrivendo alcune parole della sua lettera. Egli mi scriveva:

"non dovete ritirarvi dal Parlamento per una conversazione nella quale vi fu una divergenza, non sul fondo, ma sul momento, in cui portare alla Camera l'affare del Colle di Tenda. Ricordate l'antico motto: QUOD DIFFERTUR, NON AUFERTUR, e badate che la soluzione potrebbe essere assai più breve che non pensiate."

Incoraggiato da queste benevolissime parole, io, in unione coll'on. Biancheri, pregavo l'on. Sella di dichiarare quale maggior sussidio credeva necessario venisse offerto dalla Provincia.

L'on. Sella scrisse allora la lettera che porta la data del 30 giugno 1870. In quella lettera, premesso che non poteva negare l'importanza economica e politica del traforo, ma che non poteva scordare i tristi doveri della sua carica, e le condizioni delle casse pubbliche, diceva che gli pareva vi fosse un mezzo che poteva conciliare l'interesse delle popolazioni colle condizioni finanziarie del Paese. Proponeva una combinazione, secondo cui i sussidi della Provincia e dei comuni interessati valessero a mandare innanzi i lavori per un biennio o un triennio, con un concorso di 600 o 700.000 lire, e soggiungeva queste precise parole: *in questo senso io non esiterò a presentare al Parlamento un progetto di legge pel prossimo autunno, qualora Provincia e Comuni prendessero per parte loro gli occorrenti impegni.*

In seguito a questa lettera, si invitarono di nuovo i Comuni a votare un aumento di sussidio, e la Camera di Commercio nuovamente adoperò l'opera sua. In definitiva i sussidi votati furono i seguenti:

Cuneo L. 60.000

Tenda L. 50.000

Briga L. 25.000

Limone L. 20.000

Vernante L. 10.000

Ventimiglia L. 30.000

Roccavione L. 2.000

Consiglio Provinciale di Torino L. 20.000

Pagabili ad opera finita.

A nome della Deputazione Provinciale chiesi dunque al Consiglio Provinciale di Cuneo che si obbligasse a pagare al Governo le 600.000 lire che esso dimandava, salvo rimborso dai Comuni per la concorrente di L. 200.00.

Dopo ciò, la presentazione del progetto al Parlamento non poteva più essere dubbia per chiunque conosca il carattere dell'on. Sella. Egli, quando conobbe la votazione del Consiglio Provinciale di Cuneo, mi disse che si augurava che tutte le Provincie le quali domandavano l'esecuzione di opere pubbliche seguissero l'esempio della Provincia di Cuneo. Vincendo tutte le opposizioni, fra cui mi duole dirlo, quella del suo illustre collega Lanza, volle essere fedele alla fatta promessa.

Certo è che, senza la votazione di sussidi, il ministro non si sarebbe indotto a presentare la legge pel traforo del Colle. E ciò è tanto vero che più tardi, cioè il 17 aprile 1872, nella discussione del progetto del traforo in Senato, l'on. Sella disse: *“Quando è che il Governo si decise all’impresa sul traforo del Colle di Tenda? Quando la Provincia ed i Comuni interessati predicarono coll’esempio, anticipando 600.000 lire per quest’opera”*.

Io debbo qui confessare che assai mi giovò in tutte le pratiche la molta autorità dell’onorevole Biancheri, che copriva l’alto ufficio di Presidente della Camera, che era già stato ministro e che meglio di ogni altro poteva convincere il Governo dell’utilità di un’opera che era il compimento della strada di Valle Roja, la cui costruzione è dovuta in gran parte alla sua operosità.

Pochi giorni prima che venisse finalmente presentato il progetto di legge, informò che erasi da alcuni deputati fatta istanza al ministro dei lavori pubblici affinché presentasse il progetto pel compimento della strada nazionale da Genova a Piacenza separatamente dal progetto pel traforo, e che il ministro era propenso ad aderirvi, mi recai da lui in compagnia dell’on. Michelini, e fui fortunato dopo che gli ebbi esposto tutto il corso della pratica, di poter ottenere la promessa che non si sarebbero separati i due progetti. Di ciò è informato l’on. Biancheri, il quale potrà farne testimonianza.

Il comm. Brunet lascia intendere che il progetto correva pericolo di essere tagliato ed accenna alle discussioni negli uffici ed in Parlamento.

Io per cagione di malattia non potei intervenire alla discussione negli uffici, neppure ebbi la fortuna di prender parte alla votazione, nella Camera, perché nel mattino del giorno in cui fu votata la legge, il convoglio nel quale ci trovavamo io ed il deputato Bernardi diretti a Roma deviò per Perugia, e, sebbene io non sia stato nel novero dei feriti, non potei più proseguire per quel giorno il viaggio.

Io posso però affermare che non v’era alcun serio pericolo che il progetto fosse per esser rigettato. Era stato nominato relatore l’on. Cadolini, dotto ingegnere, che aveva ricoperto l’ufficio di segretario generale al Ministero dei lavori pubblici. Con lui più volte io ed altri deputati avevamo dovuto conferire e lo sapevamo favorevolissimo al progetto. Basti, del resto, citare il passo seguente della relazione dell’on. Cadolini, in data 30 gennaio 1872:

“La strada che pel Colle di Tenda congiunge la provincia di Cuneo col territorio nizzardo ha una importanza grandiosa che certamente non si può mettere in dubbio.

Essa serve a dare all’Alto Piemonte una diretta comunicazione col mare, ed agevolare la Provincia di Cuneo il commercio con Nizza e colla Provenza. Ma, inoltre risponde così ad un interesse internazionale, essa, dopo la costruzione della strada della Valle Roja da Ventimiglia a Breglio, che sta per essere compiuta, andrà ad acquistare una importanza d’ordine interno il più gran valore, perché servirà a mettere in comunicazione col Piemonte l’estrema parte occidentale della Riviera Ligure la quale, dopo la cessione di Nizza, rimane si può dire, isolata.”

La relazione dell’on. Cadolini termina con queste parole:

“La Giunta (e il relatore non disse che vi sia stato in essa il menomo dissenso) nutre fiducia che voi vorrete accogliere il progetto presentato dal Governo, e di provvedere perché per volontà del Parlamento Italiano non si proroghi più a lungo il compimento di un’opera che fu iniziata un secolo prima, allorquando l’Italia era ancora divisa e schiava, e offriva quindi un campo alle facili conquiste, che gli elementi costitutivi d’una forte nazione”.

Le disposizioni della Commissione Parlamentare erano dunque buonissime.

Nella Camera dei Deputati nessuno si opponeva al progetto: parlarono anzi in favore gli onorevoli Lacava e Asproni.

Vero è che l’on. Cencelli osservò che la legge proposta avrebbe dovuto dividersi in due, ma nello stesso tempo dichiarava che ciò proponeva unicamente per una questione di principio, sebbene non fosse oppositore del progetto.

Il relatore notava difatti non essere il caso di dividere i progetti, dal momento *che non vi erano oppositori*.

E, avendo l’on. Crispi pregato il Cencelli di ritirare la proposta, questi tosto aderì.

Un singolare dubbio sollevava l’on. Pancrati sul concorso della Provincia per lire 600.000.

Il progetto era redatto in questi termini:

“È autorizzata la spesa straordinaria di L. 2.120.000 per aprire una galleria nel Colle di Tenda e per sistemare i due accessi sulla strada nazionale da Cuneo al mare, secondo il progetto 12 agosto 1869 dell’ingegnere Florio.

È accettato il concorso nella spesa di cui all’art. 5, deliberato dal Consiglio Provinciale di Cuneo il 19 settembre 1870 per la somma di L. 600.000.

I sussidi accordati per la galleria di Tenda da altri corpi morali sono compresi in questa somma e saranno riscossi a cura ed a profitto della Provincia di Cuneo.”

L'on. Pancrazi, il quale forse non aveva ben ponderato il testo del progetto, che accennava ad un concorso di 600.000 lire già deliberato, domandò se fosse veramente garantito che la Provincia di Cuneo avesse stabilito quella somma.

Il comm. Brunet rispose allora essersi da parecchio tempo stabilito nel Consiglio Provinciale il concorso della Provincia di Cuneo in 600.000 lire, dichiarò anche nella sua qualità di membro del Consiglio, che la metà di quella somma era già a disposizione, non potere, per conseguenza, il pagamento delle 600.000 lire lasciare alcun dubbio.

Ciò esposto, secondo l'esatta verità, mi permetta l'on. Brunet che io gli dica che se egli non avesse risposto con le poche parole che si leggono nel resoconto parlamentare, il Ministro avrebbe potuto, trattando di una cosa di fatto, rispondere per lui, e, anche senza quella superflua risposta, la legge avrebbe riportato lo stesso numero di voti.

Il comm. Brunet osserva che 163 furono i voti favorevoli; 45 i contrari, e ne conchiude che il progetto era avversato.

L'onorevole Brunet, vecchio parlamentare, non deve ignorare che in tutte le votazioni, anche delle leggi che pur non dovrebbero incontrare opposizione alcuna, si trovano sempre nell'urna 25 e 30 o 40 voti contrari: e ciò tanto più quando si tratta di progetti di spese per opere pubbliche.

Ho dovuto scrivere queste poche parole perché dai ragguagli pubblicati dal comm. Brunet parrebbe che *io abbia mancata al mio dovere di Deputato*, e che era invece proprio dovuto in gran parte a lui se furono superate parecchie difficoltà, e se non fu rigettato il progetto.

Le difficoltà furono gravi difatti, ma vennero superate quando il comm. Brunet non era deputato: si può dire che *le difficoltà cessarono dopo le promesse dell'on. Sella e la votazione dei sussidi per parte della Provincia e dei Comuni*.

Non nego però, ed anzi mi compiaccio di ammettere, che riletto deputato sul finire del 1870, il comm. Brunet non tralasciò esso pure di sollecitare, unitamente ad altri deputati, la presentazione del progetto, e di raccomandare poi questo progetto ai suoi amici politici, ai quali, per altro, raccomandando il fatto stesso che era presentato dal Ministero, e l'influenza del presidente Biancheri, e più ancora l'utilità, e anzi la riconosciuta necessità dell'opera.

Io ho lettere di Michellini, San Martino e Rattazzi, del sen. Audifreddi e di tanti altri. Ho una lettera dello stesso Sindaco di Cuneo in data 11 maggio 1870, ne ho altre della Camera di Commercio, ecc. Con esse e colle discussioni dei Consigli Amministrativi potrò sempre giustificare le mie asserzioni.

E prima di terminare mi pare esser debito di giustizia ricordare che l'egregio cav. Delfino ebbe poi ad introdurre alcune importanti modificazioni al progetto del cav. Florio, e che esso coadiuvato dal personale tecnico di cui faceva parte il cav. Genesio, condusse a termine la galleria con ottimo risultato, superando le non lievi difficoltà che si affacciarono specialmente quando l'impresa Comoglio non potè più proseguire i lavori.

Credo altresì di dover ricordare che essendosi verificato il bisogno che venisse accresciuta la somma stanziata per il traforo per oltre un milione, il comm. Ranco ingegnere, che dall'alta sua competenza diede tante prove ed anche poco tempo fa in un suo applauditissimo discorso sulla succursale dei Giovi, e che, in seguito alle mie discussioni date dopo votato il traforo, fu mio successore nel collegio di Borgo S. Dalmazzo molto si adoperò perché quell'aumento fosse votato.

Intanto sono lietissimo che l'utilità del traforo del Colle di Tenda sia ora da tutti riconosciuta, e forse quell'opera sarà ancora maggiormente vantaggiosa se potrà il traforo essere utilizzato pella ferrovia, inquantochè verrebbe ad essere in minor numero d'anni compiuta finalmente quella linea che sarà indubbiamente la più breve tra l'Alta Italia e la Francia meridionale.

Io non scrissi per ricordare il verso del poeta latino

Hos ego versivulos feci, tulit Alter honorem

Ma bensì perché mi parve che fosse atto di giustizia dare *cuique suum*.

AVV. SPIRITO RIBERI

AL COLLE DI TENDA

*LIMONTINO, al secolo prof. Arnaudo redattore capo della **Piemontese***, scrive una serie di articoli intorno al Colle di Tenda, queste vere porte d'Italia, come le chiama egli, e intorno alle fortificazioni delle Alpi Marittime.*

Crediamo far cosa grata ai lettori riportando i seguenti cenni storici:

*L'articolo qui riportato è proprio quello originale apparso sulla **Gazzetta Piemontese** in cinque puntate (12, 14, 16, 17 e 20 luglio 1888), un po' più lungo della versione pubblicata sulla *Sentinella*.

12.7.1888 n. 193

I

(*Limontino*) – Vaghezza mi prese, negli ultimi giorni dello scorso giugno, di rivisitare le nate Alpi Marittime, e più specialmente quella lunga cresta che partendo dal gruppo dell'Abisso e andando fino alle cosiddette alture di Briga Marittima, costituisce, dopo la cessione della Contea di Nizza alla Francia, un confine, se non politico, militare, tra Italia e Francia, in quella parte della gran giojaia di alti monti che dal Sempione al colle di Cadibona forma la prima e principale difesa del Piemonte e della Lombardia, e deve chiudere il varco alle truppe nemiche che, provenienti dalla Provenza, tendessero ad occupare l'estesa provincia di Cuneo.

Da anni ed anni avevo inteso parlare ed avevo letto delle numerose opere di fortificazione erette dai francesi sui monti che separano il bacino del Varo da quello della Roya, e che si protendono dalle più elevate cime vicino al Clapier fino a Testa di Cane presso il Mediterraneo. Sapevo che la conca di Nizza era stata convertita in un vasto campo trincerato; che per ragioni di difesa più o meno bene intese le autorità militari francesi s'erano sempre opposte alla costruzione della ferrovia Nizza-Sospello-Fontan-Tenda, in congiunzione colla Cuneo-Ventimiglia; quante visite pompose di generali, fatte con provocanti ostensioni, si fossero succedute in breve volger di tempo nel dipartimento delle Alpi Marittime, e quanto numerosi fossero i presidi in esso stabiliti e distribuiti.

E, pensando ai continui e spesso sanguinosi battibecchi tra Francesi per la concorrenza sul lavoro, al linguaggio perennemente acre ed eccitante della Stampa francese contro di noi, al sempre mutabile, inquieto e bellicoso amore dei nostri vicini, ai loro insoddisfatti rancori, alla balda fiducia che mostrano di avere in se stessi, agli impegni che da un mese all'altro, quando meno ce l'aspettiamo, ci può imporre la conclusa triplice alleanza, volli vedere anch'io quali difese, quali mezzi di offensiva o di controffensiva l'Italia potesse opporre alla nazione vicina in quelle Alpi, che mi eran famigliari, e per le quali, come ogni buon montanaro, ho una affezione particolare.

Il tempo, per vero, non era in quei giorni molto propizio, giacchè otto ore su dodici le nubi e le nebbie coprivano le maggiori sommità, e sbalestrate dal vento viaggiavano velocemente da una valle in un'altra, poggiando or sull'uno or sull'altro dorso, per versare or qua or là pioggia fitta, disperazione dei poveri contadini, che avevano i fieni freschi sui prati. Oltre ciò, faceva un freddo da mese di marzo.

Ma io non volevo, per allora, andar sulle Alpi per godervi lo spettacolo della bella campagna, per bervi le ristoranti, chiare, fresche e dolci acque, per raccogliervi le fragole e i funghi all'ombra dei faggi dalle foglie metalliche, o le nere bacche dei mirtilli, o i fiori porporini dei rododendri, o un altro campione qualunque delle millecinquecento specie che il botanico Giovanni Viale iscrisse nella sua *Flora limonese*, disgraziatamente perduta. La politica, ossessione continua d'ogni giornalista, mi perseguitava anche lassù, ed io non sapevo vedere le

mie Alpi che dal lato politico-militare; riservavo alla contemplazione poetica una migliore occasione.

Il Colle di Tenda (che dovrebbe forse, in modo più appropriato, chiamarsi Colle di Limone, perché assai più vicino a Limone che a Tenda, ma che così si chiama perché gli alti suoi pascoli fanno parte del territorio del Comune di Tenda), ha le sue pagine nella storia del Piemonte e della Provenza, ed altre, e forse maggiori, ne avrà in avvenire. Chiamavasi anticamente monte Cornio, Cornelio o Corneliano, e sotto questo nome è indicato in molte vecchie carte e in libri dei secoli scorsi. Fu per un lungo tempo il più importante, per non dire l'unico passaggio sempre praticabile fra il Piemonte e la Contea di Nizza, al tempo in cui la repubblica di Genova estendeva la sua signoria a ponente di Savona.

Vi si trovarono vestigia di una strada romana statavi aperta per ordine di Augusto, perché le sue truppe vi avessero un comodo tragitto per condursi a frenare i liguri transalpini. Il colle fu per più lustri un accampamento dei saraceni che l'occuparono nel 906, e di là discesero più volte per fare delle scorrerie nell'alto Piemonte. La strada fu ristorata una prima volta ai tempi di Carlo Magno; poi fu riattata dopo che Bonifazio di Challant ebbe sconfitti e puniti i feudatari Lascaris di Ventimiglia, per ordine di Amedeo VIII, nel 1391, che l'avevano lasciata in stato di miserando abbandono; poi fu nuovamente selciata, dopo il 1537, per ordine del duca Carlo Emanuele, che a stento, ritirandosi da Nizza, l'aveva passata colle sue schiere.

Dopo il 1600 si tentò due volte di rendere più agevole il passo mediante una galleria; ma l'opera incominciata fu lasciata interrotta a causa delle guerre. Vittorio Amedeo III vi fece finalmente aprire una strada praticabile con vetture, con numerosi ricoveri per l'inverno nei punti più pericolosi. Finalmente, vi fu in questi ultimi anni aperta una galleria di 3200 metri, che ha i suoi due imbocchi sul versante di Limone, a circa 1300 metri sul livello del mare, e serve per veicoli e pedoni, risparmiando la rapida salita fino alla vetta del colle.

La grande importanza che questa strada ebbe sempre pel Piemonte è dimostrata dagli sforzi continui che fecero i principi di Casa Savoia per rendersene padroni e dai numerosi passaggi di truppe che vi ebbero luogo nei secoli passati.

Nel memoriale che il presidente Nicolò Balbo mandava al duca Emanuele Filiberto nel 1559, quando, dopo la battaglia di San Quintino, questi doveva iniziare la restaurazione degli antichi Stati di Piemonte e Savoia, una delle prime raccomandazioni che si facevano era che il Colle di Tenda venisse, per via di acquisto o di politica, in possesso dei principi di Savoia, perché il Piemonte avesse un accesso diretto e proprio al mare; e difatti quel principe, cedendo altro territorio nel Delfinato, sottentrò nei diritti degli antichi feudatari. Dopo d'allora, la via del Colle di Tenda divenne strada dello Stato, e via principale di comunicazione fra Torino e Nizza. Del resto, buona o cattiva che fosse quella strada, secondo i diversi tempi e le diverse signorie, e per quanto inclemente vi sia il clima nei luoghi e rigidi inverni in cui è coperta da molta neve, passarono per essa, prima le legioni romane, poi i santi Dalmazzo, Basso e Saturnino, che portarono il cristianesimo in quelle regioni, poi i Saraceni, i soldati di Carlo Magno, le truppe Angioine calate in Italia in aiuto di Giovanna di Napoli, quelle di Carlo V, del duca Carlo Emanuele e dei suoi successori, e quelle di Francia che alla fine del secolo scorso e al principio di questo portarono in Italia lo strascico della Grande Rivoluzione. Per essa passò pure Pio VII prigioniero. Vittorio Amedeo II, sèòrpreso nel marzo del 1707 da una tempesta o fortunale, fu salvo solo grazie ad un Limonese che se lo portò sulle spalle fino ad una casa del borgo di Limonetto, e Carlo Emanuele III, colto anch'egli da una gran bufera nel 1742, dovette la vita agli energici soccorsi di quei montanari, avezzi ad affrontare ogni pericolo di quel paese, la storia dei cui inverni non è che una sequela di burrasche, valanghe e frane.

Pochi anni, almeno lo speriamo, ci dividono dal tempo in cui la sbuffante locomotiva, penetrando nelle viscere dell'antico monte Cornio un'altra volta perforato, ci trasporterà rapidamente e senza altre difficoltà per le valli della Roja e della Nervia al *mare nostrum* sulla sponda di Ventimiglia, e per la strada di Sospello al mare, ah! non più nostro, della bella Nizza!

Ma affinché queste opere gigantesche e costose del progresso siano sicure, occorre difendere validamente queste vere “porte d’Italia”, ed è appunto di queste difese che noi ci occuperemo, per quanto lo comportano prudenza e discrezione.

II

14.7.1888 n. 195

Il Colle di Tenda non ha memorie gloriose, popolari ed universalmente note come l’Assietta, né per esso Napoleone ha fatto passare d’inverno le sue artiglierie, come al Gran San Bernardo.

Ma resta il fatto della gloriosa difesa del 1794, che costrinse i repubblicani francesi a violare la neutralità della Repubblica Ligure, e ritardò la calata in Italia del Bonaparte, che dovette operarla, più tardi, per le valli della Bormida e del Tanaro.

Chiave del Colle di Tenda, e, per conseguenza, della strada fra la contea di Nizza e l’alto Piemonte era, in quel tempo il forte di Saorgio, situato sopra un’altura a sinistra del Roja, fra i due Comuni di Briga e di Breglio.

Molta fatica e molti mesi impiegarono i francesi ad impadronirsi di quel forte, e ci riuscirono finalmente solo grazie ai consigli di un italiano, Francesco Domenico Rusca, nato a Dolceacqua, in Val Nervia, e che fu poi comandante dell’isola d’Elba e morì nella difesa di Soissons. Egli aveva sposato la causa della Rivoluzione francese, e morì per essa e per l’impero.

In quel tempo, le idee cosmopolitiche furono spesso superiori alle idee patrie, e Rusca combattè e morì per la causa a cui aveva consacrato la sua spada.

Se di ciò si dovesse far colpa a lui, si dovrebbero condannare, insieme a lui, mille altri italiani, compreso un democratico che fu un prodigio di convincimento, il Buonarroti.

Rusca aveva dato per consiglio, poiché era impossibile prendere il forte di Saorgio di fronte, di girarlo, occupando prima le alture di Briga. La sera del 29 aprile, Macquard e Massena, al servizio della Francia, calavano con due battaglioni verso Saorgio; Saint’Amour, al servizio sardo, aveva radunato nel forte un Consiglio di guerra, e, nonostante l’avviso emesso dalla maggioranza di tener fermo, aveva sgombrato il forte senza essere inquietato dai repubblicani.

L’indomani mattina, il francese Lebrun, osservando il silenzio che regnava nel forte, vi spediva alcuni esploratori, ingiungendo loro di andar cauti per tema di sorpresa. Ci volle poco a scoprire che la piazza era vuota: i francesi, entrandovi, non vi trovarono che quattro o cinque pezzi in bronzo, altrettanti in ferro, e poche munizioni.

Il Saint’Amour pagò colla vita l’abbandono del forte, ed io non investigherò se il giudizio che lo condannava a morte come Mesnaer, il traditore di Mirabocco, sia stato equanime e giusto.

Quello che mi preme di stabilire si è che se in francesi credevano di aver guadagnato tutto, e di avere conquistato la fortezza di Saorgio, si erano sbagliati d’assai.

Dopo la presa di Saorgio, essi pensarono ad impadronirsi delle sorgenti del Tanaro e delle Sorgenti della Vermenagna, per discendere sia sopra Alessandria, sia sopra Cuneo.

Erano di fronte le truppe piemontesi comandate dal generale Colli, e le truppe francesi, che eseguivano il piano strategico di Bonaparte, capo dell’esercito delle Alpi, e condotto da uomini come Massena, Lebrun e loro subalterni.

Il terreno, dalla parte del Colle di Tenda, fu contrastato palmo per palmo, e, siccome le forze sarde erano di molto inferiori alle forze repubblicane, a poco a poco, quantunque con mille stenti, quelle dovettero cedere e queste riuscirono ad occupare i dirupi dominanti il colle di Tenda, quali sono le posizioni di Pietrafica, Margaria, Pernantee così via, allo stesso livello o superiori d’altezza al colle di Tenda, ma tutte dominanti la strada.

Però, arrivate lassù, in quei greppi, a 2000 metri sul livello del mare, e quando, dall’alto di esse, potevano contemplare il bel cielo del paese “che Appennin parte, il mar circonda e l’Alpe” dovettero fermarsi; lassù si trincerarono e non tentarono di discendere. Gli è che avevano fatto il loro conti senza l’oste; l’oste consisteva in quel momento non tanto nelle truppe comandate dal Colli e dal sagace Bellegarde, quanto dei bravi difensori del patrio territorio, i Limonesi, che s’erano militarmente organizzati sotto il nome di “miliziani” e, autorizzati dal Re, combattevano

pro avis et pro focis sotto gli ordini del maggiore Giovanni Viale, il quale lasciate pel momento le cure della botanica e gli studi sui pascoli e sui prati montani, sua passione prediletta, s'era costituito difensore del territorio che egli conosceva sasso per sasso, albero per albero, cespuglio per cespuglio.

Il Pinelli, nella sua Storia militare del Piemonte, narra che, incalzato da Lebrun, il Bellegarde e le truppe sarde, si diressero a Limone, protette nella loro ritirata dalla bande armate dei Limonesi, che in quelle sventure fecero prova di gran dedizione a Casa Savoia. Dice più oltre che, quando i francesi vollero tentare le guardie avanzate in valle Vermenagna, furono caldamente accolte dai dragoni del Re e circondati da numerose milizie di Limonesi e spalleggiati dai due reggimenti provinciali di Saluzzo e d'Asti, che, tenendosi in Limone, qual riserva di tutta la linea, erano accorsi al primo sentore dell'apparire del nemico.

Il fatto si è che i Limonesi, conoscendo bene i loro monti, avevano occupato le posizioni migliori, e avevano chiuso i varchi delle valli più importanti, quelle cioè di Boaira, Framosa, Campanino e Limonetto.

Il Pinelli non lo dice, ma lo narrano le cronache di Limone. I baraccamenti dei francesi venivano assaltati di notte dai miliziani ed incendiati; gli approvvigionamenti dei francesi venivano sequestrati a mezza strada e trasportati per vie aspre, giudicate impraticabili, nel cuor della notte, a Limone; le pattuglie nemiche erano vittime d'ogni genere d'imboscate, qualche volta urtanti al punto da dar motivo a rappresaglie feroci. Ma i Limonesi avevano per scopo la difesa del loro territorio, dei loro pascoli, dei loro prati, dei loro campi, dei loro boschi, dei loro casolari; gli altri non avevano alcun diritto che quello di tentar la fortuna, e ci mettevano tanto più ardore, inquantochè, come risulta dai documenti pubblicati sulla vita di Bonaparte e di Massena, erano senza denari, senza alimenti e senza abiti, veri *sanculotte* alla ricerca d'un paese in cui potessero nuotare nell'abbondanza.

Narrasi d'un parroco di Limone, Don Eusebio, che dal pulpito predicava al suo gregge la necessità di opporsi alla invasione francese, agli scamiciati, a gente "senza fede né legge." I francesi, in una loro incursione a Limone, conoscendo benissimo che era là quello che predicava il *sursum corda* e teneva alti gli animi e vivo il senso della resistenza, deliberarono di fucilarlo. Egli disse agli amici che lo consigliavano di fuggire: "lasciateli venire". I francesi scesero dal colle nel villaggio, sfondarono la porta della parrocchia trovarono un cadavere, un uomo morto sacrificato nella sua doppia fede di prete e di patriota.

Narra ancora la cronaca locale che parecchi miliziani erano andati ad incendiare il baraccamento francese. Sorpresi, dovettero fuggire, e furono inseguiti dai soldati francesi. Discesero a precipizio il Monte Morello fino al rio Panice, la corsa d'un'ora, e scomparvero. I francesi li cercarono e non li trovarono in nessun luogo. Dov'erano andati? Chi lo sa?

L'indomani mattina uno di essi arrivò al paese bagnato dal collo ai piedi; era stato tre o quattro ore nascosto nell'acqua di rio Panice, dice la cronaca, "senza neanche starnutire". E questo colla temperatura del marzo o dell'aprile, quando squagliano le nevi, e l'acqua e ghiacciata. Ci vuol la tempra dei montanari di lassù per resistere a simili prova.

Di questa tempra, godo nel poterlo dire, sono ancora molti dei soldati alpini che suonano allegramente la fanfara su quei monti che non avevano, per tre quarti di secolo, echeggiato che il monotono suono dei campanelli delle mucche delle *margherie*, o i sonagli dei bardotti che li accompagnavano.

Quei bravi alpini, così ben descritti da Edmondo De Amicis, costituiscono la difesa nobile sui dirupi perpendicolari e nelle forre che non hanno bisogno che della loro presenza e dei loro fucili, e della loro instancabile abnegazione. Alla difesa stabile, alla difesa che fa riflettere due volte qualunque moderno Bonaparte (se pur ce n'è uno), ha saviamente provveduto, in questi ultimi anni, quasi inavvertito, il Governo italiano, conscio dei pericoli e ammaestrato dal passato; e vedremo in qual modo.

III

16.7.1888 n. 197

Col trattato del 24 marzo 1860, l'antica contea di Nizza veniva ceduta alla Francia insieme alla Savoia. In base all'art. 3 di questo trattato, una Commissione mista doveva poi determinare “*in uno spirito d'equità* le frontiere dei due Stati, tenendo conto della configurazione delle montagne e della necessità della difesa.”

La parola, diceva Talleyrand, fu data all'uomo per nascondere il suo pensiero. Orbene, il trattato del 1860 era firmato da un Talleyrand, che anch'egli, evidentemente, riservava alle parole scritte una interpretazione sui generis ben lontana dal significato naturale giacchè alle parole “*spirito d'equità*” bisognerebbe sostituire o “*prepotenza*” o “*ragione del più forte*”; alle parole “*necessità della difesa*” bisognerebbe aggiungere “*per la Francia*”. Quanto alla configurazione delle montagne, dal momento che Napoleone I aveva detto che non c'erano più Pirenei, si poteva anche sostenere che per l'Italia non ci dovevano più essere Alpi, e che per conseguenza era inutile occuparsi della loro configurazione.

Il fatto si è che nella Commissione mista i Francesi, pur lasciando a malincuore all'Italia la parte alta e la parte bassa della valle Roja, pretesero una specie di *enclave* nella parte media, per avere nelle loro mani la posizione ed il forte di Saorgio, che si ricordarono di aver conquistato nel 1794. Dei luoghi fortificati all'Italia non ne fu lasciato alcuno. I nostri deputati, dicesi, protestarono contro quella assurdità, ma i delegati francesi potevano mettere innanzi il *sic. Vole, sic jubeo, sic pro ratione volutas* di Napoleone III, e siccome la gran causa dell'unità italiana ci consigliava di tacere nelle cose minime di fronte alle massime, così si accettò anche il sacrificio di Saorgio.

Allora non si prevedero, né forse si potevano prevedere, tutti gli inconvenienti di quel sacrificio.

L'Italia aveva la strada aperta, in territorio proprio, nella parte superiore di Val Roja, fino al piccolo Comune di frontiera che è Fontan. Nella parte bassa della stessa valle essa costruì una magnifica strada sino all'altro confine francese verso Breglio. Ci vollero degli anni prima che la Francia si decidesse ad aprire il breve tratto di strada carrozzabile fra Breglio e il confine italiano verso Ventimiglia per stabilire la comunicazione. Ed ancora adesso, mentre tratterebbesi di fare una piccola deviazione della strada, trasportandola sulla destra della Roja, per non aver da attraversare le troppo anguste vie di Breglio, buone appena pei bardotti col basto, non si ottiene che questa piccola riforma venga fatta.

A scusa del malvolere dimostrato dalla Francia a questo riguardo si potrà allegare che gl'interessi di Sospello e di Scarena erano a questo riguardo contrari agli interessi di Breglio, e che i deputati sollecitatori, come il Borriglione, difendendo l'antica strada Cuneo-Nizza pei colli di Braus e Bruis contro la nuova Cune-Ventimiglia, s'accaparravano il maggior numero d'elettori. Ma la cosa cambiò aspetto quando si trattò della ferrovia Cuneo-Nizza.

L'Italia aveva dapprima calcolato che essa avrebbe costruito per suo conto la ferrovia da Cuneo pel colle di Tenda al confine francese presso Fontan, e che la Francia, a sua volta, avrebbe costruito il rimanente della ferrovia fino a Nizza, perforando il Braus e il Bruis. Così si avrebbe avuto un'importante e bella ferrovia internazionale, con una spesa equamente ripartita, e sopportabile per entrambe le nazioni. Pareva la cosa più naturale di questo mondo. Ebbene, no; l'autorità militare, onnipotente in Francia, fece sempre opposizione a questa ferrovia. Essa ottenne facilmente che tutte le creste delle Alpi Marittime che parevano meglio indicate all'uopo fossero munite di fortilizi e di artiglierie, che si costruissero numerose, lunghe e costose strade d'accesso a questi fortilizi, che tutti i varchi possibili fossero sbarrati e difesi, che i preside nelle Alpi Marittime fossero più numerosi che altrove; ed ottenne anche finora che il lungo desiderio dell'unanimità dei Nizzardi, sia infranciosati che separatisti, perché la ferrovia Nizza Cuneo fosse costruita non fosse esaudito mai. A questo riguardo la Francia, per bocca dei suoi ministri, dei suoi prefetti, dei suoi senatori e deputati, non seppe vendere ai Nizzardi che parole. Vero è che nel cosiddetto *omnibus* Freyenet (27 luglio 1870) furono classificate per il dipartimento delle Alpi Marittime tre ferrovie, la Draguignan-Grasse-Nizza, la Puget-Theniers-Nizza e la

Nizza-Fontan; ma queste ferrovie non furono mai concesse, e perciò non se ne costruì un palmo. I danari che si sarebbero spesi andarono invece a costruire muraglioni e fondere cannoni.

Questo malvolere della Francia (adopero a bella posta una parola mite), questa diffidenza, questo lusso di difesa, questa ostilità militare ad una ferrovia internazionale di evidentissimo comune interesse, misero l'Italia nell'obbligo di far da sé, di operare indipendentemente dalla Francia, poiché non era possibile un concerto, e di pensare anch'essa alle proprie difese per non trovarsi un giorno in una condizione di soverchia inferiorità.

Colla legge del 29 luglio 1879 (posteriore di soli due giorni all'*omnibus* Freyenet), la ferrovia non più Cuneo-Nizza, ma Cuneo-Ventimiglia, fu iscritta fra le linee di seconda categoria, e, mentre in Francia non si fece nulla, assolutamente nulla, noi abbiamo già in esercizio il tronco Cuneo-Robilante, sono in stato di costruzione avanzata i tronchi Robilante-Vernante-Limone, e, stando alle promesse del ministro Saracco, sarà presto bandito l'appalto per tronco Limone-Tenda, che attraverserà il colle con un nuovo tunnel di circa nove chilometri. Noi arriveremo forse sul confine francese prima che la Francia si sia decisa a costruire un palmo di ferrovia nel finitimo dipartimento, e poi, non potendo proseguire per Valle Roja, a cagione di quell'enclave di Saorgio che taglia per metà la valle, devieremo pel colle di Marta, e scendendo la valle Nervia andremo a Ventimiglia restando sempre in territorio italiano. Gli studi sono già fatti. Vero è che spenderemo assai più del doppio di quello che si era preventivato; ma almeno avremo dimostrato che l'Italia povera fa assai più della Francia ricca, e sa, anche affrontando gravi ed ingenti sacrifici, provvedere da sé ai propri interessi generali, ed a quelli particolari delle popolazioni di confine a lei rimaste. Così i Nizzardi saranno, volenti o nolenti, costretti a stabilire un confronto fra il Governo che hanno perduto e il Governo che hanno guadagnato, e vedere quale è più benefico o più serio. Non si nega l'evidenza; e chissà che qualcheduno, nel fondo del cuor suo, non abbia ancora a rimpiangere la patria perduta.

La ferrovia Cuneo-Ventimiglia fa parte della nostra difesa su quella fronte. Tanto è vero che le nostre autorità militari avrebbero voluto che fosse iscritta fra quelle di prima categoria; nell'esame dei progetti tecnici domandarono l'ampliamento del primo progetto della stazione di Limone, e anzi, da quanto mi si dà per positivo, verrà costruita a Limone, in località separata, vale a dire nei prati di Sant'Antonio, una speciale stazione militare, specie di parco d'artiglieria, in comunicazione diretta, con particolare binario, tanto colla stazione che è ora in costruzione, quanto colla futura grande galleria. Io ricordo poi di aver conosciuto, anni or sono, un ufficiale dello stato maggiore, il quale, visitando il Colle di Tenda, deplorava che almeno fino a Limone la ferrovia non si facesse a doppio binario, perché così si sarebbe provveduto rapidamente ed efficacemente alle esigenze della difesa mobile.

Ad ogni modo, la ferrovia, completata con buoni e spaziosi magazzini e baraccamenti nell'alta valle Vermentina è sussidiata dalle numerose istituzioni militari ultimamente istituite in Cuneo, agevolerà d'assai il trasporto delle truppe sul Colle di Tenda e sulle alture di Briga, e il munizionamento dei forti.

Ora potremo vedere come questi forti sono distribuiti ed a quali esigenze rispondono. Come sian fatti e d'armati, lo lascerò nella penna.

IV

17.7.1888 n. 198

Il prof. C. Peroglio, già direttore di un Circolo geografico italiano in Torino, ragionando della nuova frontiera italo francese nelle Alpi Marittime, scriveva nel 1873: "Essa non ha in sé nulla di buono, e possono sfidarsi, nonché altri, quelli stessi che l'hanno imposta e quelli che se la lasciavano imporre, a provare che essa non è un prodigio di assurdità, da qualunque lato la si voglia considerare, etnografico, geografico, doganale, militare".

Vuolsi bensì, ma non saprei davvero con qual fondamento, che Cavour, accortosi del grave errore in cui era stato indotto, tentasse di riacquistare una buona parte del territorio ceduto. Però scriveva Nicomede Bianchi: "la perfidia e l'ignoranza dei suoi agenti strozzarono tali tentativi fin dal loro nascere". La più bella prova poi che tale confine è assurdo anche per la Francia l'abbiamo nel fatto che, nei primi anni che susseguirono l'annessione di Nizza, il Consiglio

generale delle Alpi Marittime ripetutamente espresse il suo voto per una più logica ed equa rettificazione di confine.

Comunque sia, il fatto sta che i francesi rimasero padroni della catena formidabile di Raus, Authion, Milleforche, che erano state per tanto tempo naturale baluardo d'Italia, baluardo dal quale l'orgoglio francese, come ben scrisse l'avvocato Caire, fu più volte rintuzzato dalle armi del piccolo Piemonte.

Dopo quella insensata cessione, il baluardo d'Italia veniva di sua natura trasportato al Colle di Tenda. I Francesi avevano così bene veduta l'importanza militare di questo passaggio che, dopo il trattato di Amiens, il direttorio di Francia a cui era rimasta la contea di Nizza, aveva proposto la fabbricazione di una fortezza in quel luogo; più tardi, l'ing. Terrail, per ordine dell'Imperatore Napoleone, aveva anche progettato un perforamento del giogo, per cui si sarebbero spesi un milione trecentomila franchi.

Fa stupore che, dopo il 1860, non si sia pensato subito a chiudere con validi sbarramenti il varco del Colle di Tenda.

I Francesi avevano nelle mani tutte le chiavi militari delle Alpi Marittime, e noi ce ne stavamo colle mani alla cintola a loro discrezione. Ci volle la caduta del secondo impero, e le minacce dei clericali trionfanti nei primi anni della terza Repubblica di salvar Roma e la Francia in nome del Sacro Cuore per far comprendere al Governo ed al Parlamento d'Italia la necessità di forti sbarramenti nelle Alpi Marittime, sia per evitare le sorprese, rese ora più facili, del 1794 e 1796, sia per allestire la difesa di quel forte passo ed eventualmente anche preparare una controffensiva, sia per mettere al riparo la provincia di Cuneo e nel tempo stesso avere una base sicura per eventuali operazioni nel dipartimento di Nizza.

Si cominciò modestamente, e con un errore, vale a dire colla costruzione di un forte nelle gole della Roja, a livello della strada nazionale sotto San Dalmazzo di Tenda. Però, quando il forte mal concepito era appena ad un metro fuori del suolo, se ne riconobbe, un po' tardi, per vero, l'assoluta inutilità (giacchè era facilissimo girarlo dalle alture, bloccarlo e ridurlo all'impotenza), e lo si abbandonò, dopo che si era sprecata una cospicua somma.

I nuovi fortificazioni furono invece progettati sul colle di Tenda, e sulle alture che circondano e dominano questo colle, e che nel 1794 erano state in parte occupate dalle truppe sarde al comando di Bellegarde e dai miliziani limonesi. La storia di quella campagna, in cui furono fatti tutti i tentativi, bastava per suggerire chiaramente quello che si doveva fare.

Dominare dall'alto, con buone artiglierie, l'augusta valle Roja, che è per lunghi tratti niente altro che una serie di gole formate da rocce granitiche e calcaree che s'ergono verticalmente su ambi i fianchi del fiume; poter spazzare le alture per cui potrebbe essere tentato di passare il nemico conscio della difficoltà e del pericolo d'inoltrarsi dal fondo della valle; impedire al nemico l'accesso al colle di Tenda ed al bacino di Limone per la valle di Rio Freddo, confluyente della Roja, e per quelle alture di Briga da cui nasce il Tanaro; impedire, inoltre, il passaggio pel vallone di Caramagna ed il colle del Sabbione al nemico che volesse avventurarsi all'ardua impresa di discendere su Entraque e Valdieri in val Gesso.

A tutte queste esigenze si provvide con sei forti distaccati, ma ispirati tutti da uno stesso concetto, e collegati fra di loro mediante strade carreggiabili.

Al centro, presso le sorgenti della Roja, e a sinistra della strada nazionale che varca il colle a 1875 metri d'altezza, trovansi il forte Centrale, detto il *Colle Alto*.

È a 1909 metri sul livello del mare. È congiunto alla strada nazionale da una ampia strada carreggiabile d'accesso; ha vicino, un po' più in basso un ampio baraccamento in solida muratura, in cui hanno ricovero gran parte delle truppe ed è provvisto dell'acqua mediante una condotta proveniente dal rio Canelli.

A sinistra del forte del Colle Alto vi sono due altri forti che dominano ad un tempo la valle della Roja e la valle laterale di Rio Freddo. Uno, quello di *Taborda*, è a 2050 metri sul livello del mare, ed è il più avanzato verso il confine francese; l'altro, quello del monte *Pepino*, nella regione degli *edelweiss*, è a 2269 metri e comanda i passi di Framosa, Boaria e Perla, da cui si potrebbe discendere su Limone per la valle di San Giovanni.

Da quei luoghi lo sguardo si estende fino ai monti altissimi da cui nascono il Tanaro e tutti i fiumi che discendono nel Mediterraneo per la riviera ligure da Albenga a Ventimiglia; nei giorni

di sole è uno degli spettacoli più belli e grandiosi di cui occhio possa godere; nei giorni di fortunale, quando piove, tira vento o nevicata, uno può farsi un'idea della tremenda maestà delle bufere del Sinai con cui l'Eterno nascondeva al popolo d'Israele la vista di Mosè.

Una strada carreggiabile di 5 chilometri conduce dal forte di Colle Alto al forte di Taborda; un'altra strada di 4800 metri conduce dal forte di Taborda al forte Pepino. Queste strade d'accesso, con grandi difficoltà tagliate in quegli elevati monti, che non avevano mai avuto altro che sentieri di pecore e capre, sono della larghezza di metri 3,20, e per esse si trasportano sopra solidi carri i grossi materiali per la costruzione dei forti, vale a dire i grandi lastroni di pietre calcari, le piattaforme e gli affusti dei cannoni ed i cannoni.

Il forte di Pepino è poi ancora collegato col forte del Colle Alto mediante una ripida strada mulattiera che dalla cima di Beccorosso scende per l'aspra e sassosa valletta della Cabanaira.

Troppo costoso sarebbe stato trasportare a quelle altezze tutto il materiale di costruzione sui carri, o a dorso di mulo o d'uomo. Si ricorse perciò ai mezzi meccanici, vale a dire alle linee aeree, che mediante un giuoco di funi metalliche di trazione e di sospensione, sostenute da cavalletti di legno di varia altezza, congegnate con cuscinetti, rulli, pulegge, carrucole e sostegni, il tutto messo in movimento da buoni motori, trasportano in secchielli di ferro, di cui gli uni salgono mentre gli altri scendono, il materiale minuto, vale a dire mattoni, ghiaia, malta, sabbia, acqua, ecc.

Vi sono per questa ferrovia due bellissimi impianti, che servono già da anni e rendono grandi servizi, permettendo di risparmiare tempo e spesa. Uno di questi impianti, il più vecchio, è nel luogo detto la Punta, sul versante di Tenda, a 1270 metri e serve a due linee, trasportano i materiali a sinistra verso Taborda e il Pepino a 2106 metri con una linea di 2400 metri; e a destra del forte di Pernante, a 2116 metri, con una linea di 2600 metri.

L'altro impianto è nel vallone di Framosa, ove uno stesso motore mette in movimento una linea aerea, lunga 800 metri, che sale fino al Pepino, a 2339 metri; una bella macchina che impasta la malta, ed un macinatore Wappart che riduce la ghiaia silicea in sabbia. Senza di questo impianto intelligente il forte di Pepino, che è uno dei più importanti, non si sarebbe potuto costruire che in molto tempo, e spendendo molti milioni, giacchè su quel greppo, ove sono ancora adesso le nevi, non v'è nulla di utilizzabile salvo un po' di ghiaia.

Una piccola ferrovia a scartamento ridotto trasporta materiali dal forte di Taborda all'impianto di Framosa, tagliando una costa che nasconde interessantissimi strati nummulitici, che portano ancora l'impronta delle alghe e delle felci, e che si raccomandano all'attenzione di coloro che si dilettono di geologia e di preistoria.

Questo sul fianco sinistro del Colle di Tenda. Parleremo ancora delle opere del fianco destro, e della coraggiosa impresa Maggia, che con tanta intelligenza, conoscenza d'arte e zelo s'assunse quegli immani ed ardui lavori.

V

20.7.1888 n. 201

Alla destra del forte Centrale e di Colle Alto, ve ne sono altri tre che portano i seguenti nomi dai dirupi su cui sono costruiti: *Margheria*, *Pernante* e *Giaura*.

Il forte *Margheria*, il più basso di tutti, è a 1855 metri sul livello del mare; esso è congiunto col forte di Colle Alto con una strada carreggiabile lunga 2500 metri, ed un'erta via mulattiera aperta nell'ardesia friabile del monte lo mette in comunicazione col superiore forte di Pernante. Mentre il forte di Taborda batte da una parte il vallone di Rio Freddo e dall'altra i giri della vecchia strada del Colle di Tenda e la costa a destra della Roja, il forte di Margheria, che sta di fronte a quello di Taborda, rivolge contemporaneamente i suoi fuochi verso la costa sinistra, verso l'antica strada e verso il vallone di Caramagna che conduce per aspre vie e pel malagevole colle del Sabbione ad Entraque. Così Colle Alto, Margheria e Taborda, a poca differenza di livello l'uno dall'altro, e posti l'uno al centro, l'altro a destra, l'altro a sinistra, si coordinano e si completano a vicenda chiudendo tutti i passi della val Roja e contemporaneamente dominando

buona parte dei valloni di Rio Freddo e Caramagna. La disposizione di questi fortificati appare eccellente a vista d'occhio anche ai profani d'arte militare.

Il forte di *Pernante*, sito sopra una cresta che divide la valle della Vermenagna (versante del Po) dalla valle Roja (versante del Mediterraneo), è a 2116 metri sul livello del mare, ed è congiunto col forte Centrale mediante una strada carreggiabile a zig-zag di oltre quattro chilometri, aperta lungo una costa in cui nel 1794 le truppe repubblicane francesi s'erano trincerate. Questo forte ha lo stesso obiettivo di quello di Margheria; ma essendo ad un'altezza maggiore, protegge più efficacemente Colle Alto, Taborda e la strada di Taborda, batte una zona più alta del vallone di Caramagna e chiude l'accesso alla Sella di Salauta ed alla Sella di Margheria, per le quali si potrebbe scendere sopra Limonetto, e di là a Limone, e protegge anche la cosiddetta Cima di Salauta che s'interpone fra il vallone dell'Abisso e il vallone di Caramagna, e si innalza fino a 2156 metri. Questa cima sarà più tardi anche meglio adattata alla difesa con opportuni trinceramenti. Il forte di Pernante è fornito di una lunga condotta d'acqua presa dalle vicinanze del lago dell'Abisso. Il pietrame e la sabbia per la costruzione del forte vennero presi alle falde della cima di Salauta, e condotti in parte mediante un piano inclinato, in parte mediante piccole ferrovie a scartamento ridotto, ed in parte, come già dissi, mediante la linea aerea, lunga 2600 metri che dalla Punta sale fino a quell'altezza.

Dopo il forte di Pernante viene, più alto di tutti, quello di *Giaura*, situato a 2266 metri sul livello del mare, sulla cosiddetta Cima di Giaura, contrafforte che divide la parte superiore del vallone di Caramagna. Questo forte non è dominato che dalla Rocca dell'Abisso, la punta più elevata di quei monti (2775 metri), enorme pietraia, nelle cui forre sono perpetue le nevi ed alle cui gole non s'affacciano che i camosci. Il vallone dell'Abisso, formato da rocce calcari d'un verde cupo, così ripide da essere in alcuni luoghi quasi perpendicolari, è d'una tale maestà selvaggia che l'illustre ministro Paleocapa lo suggeriva a coloro che vogliono ammirare "la bellezza dell'orrido". La parte di esso che si stende immediatamente sotto il lago non è che un grande ammasso di sassi staccati dalle rocce, e fu battezzato dai montanari col nome di valle d'Inferno. Il lago, gelato d'inverno e coperto di neve, gelido l'estate, ha acque limpidissime; però esse appaion verdi perché specchiano le rocce, che lo circondano. Quel lago sia detto di passaggio, può avere la sua pagina nella storia delle delusioni umane. Antiche tradizioni, mantenesi vive, dicevano che una specie di eremita che viveva lassù, in un anno in cui il lago, per non si sa qual motivo tellurico o meteorologico, restò asciutto, vi trovò della polvere d'oro che vendette ad un orefice di Torino. Alcuni anni fa, parecchie persone, delle quali alcune di Cuneo e di Torino, si misero in animo di prosciugare il lago per ricavarvi la vantata polvere d'oro; ma le loro pompe, forse perché insufficienti o perché mal collocate, non riuscirono a toglier l'acqua fino in fondo, e l'oro fu sprecato invano per cercare altr'oro. Ma due anni fa, pei bisogni del forte di Pernante l'impresa Maggia, che non andava in cerca di altri tesori che quelli d'un intelligente lavoro, riuscì a prosciugarlo; essa non vi trovò che pietre calcari e sabbia silicea, neanche buona per far vetri! Oh, miraggio della ricchezza quanti uomini inganni e quante castronaggini fai commettere!

Il forte di Giaura, dunque, superbo della sua altimetria, sta a cavallo del confine di Tenda e Limone, e signoreggia coi suoi fuochi su tutto l'alto bacino della Roja e dei suoi confluenti. Posto lassù, nella regione di quelle burrasche montane che nelle Alpi si chiamano tormente, e ai piedi delle nevi eterne; ampio e basso nelle opere murarie, sopra un dirupo inaccessibile, pare attenda impavido le burrasche politiche, e dica agli altri forti che gli stan sotto: "State tranquilli; ci son qua io!"

Il difficile stava nel trasportare fin lassù il grosso materiale, giacché l'acqua si potè derivare dalla Rocca dell'Abisso e dal lago di Peirafica posto a 2387 metri; il pietrame fu con una piccola ferrovia condotto dalle falde della stessa rocca; e la sabbia, una sabbia silicea, bianca come farina, e finissima, si trovò in seno al monte, ove vennero a colpi di piccone scavate profonde gallerie che danno una idea degli antri dei Trogloditi. Mancavano le pietre da taglio, che per tutti i forti furono prese nella valle del Panice, e i lastroni di calcare verdognolo provenienti tutti dalla cava del Fenale, presso Tenda. Per trasportare queste pietre, questi lastroni, i cannoni e i loro affusti, le loro piattaforme, e pel munizionamento normale del forte ci voleva una strada

carreggiabile. Questa strada, lunga 5 chilometri dal forte di Pernante a quello di Giaura, fu costruita a ridosso delle cime di Salauta e Margherita e nelle rupi del fianco sinistro del vallone dell'Abisso. Si dovette tagliar la roccia in alcuni luoghi a picco, ed erigere solidi muraglioni di sostegno forniti di barriere in legno. Per lavorare a quelle altezze vertiginose, in quelle rupi quasi perpendicolari, coraggiosi operai lavorarono nel modo più malagevole appesi alle corde assicurate in alto; disgraziatamente, quel titanico lavoro volle parecchie vittime. Ora la strada tagliata nel sasso, sostenuta da forti opere murarie, s'inerpica a meandri in quell'orrendo anfiteatro di rocce verdastre nelle quali non avevano trovato sede finora che aquile, camosci, ghiacci, nevi e valanghe e costituisce una vera meraviglia di costruzione alpina. Così la salita fino alla bella e maestosa altura della cima di Giaura, da cui si gode tutto il panorama delle Alpi Marittime, e da cui con un buon cannocchiale s'intravedono, nei giorni limpidi, le vette dei monti della Corsica (giacchè l'altezza abbrevia le distanze e sopprime la curva del mare), diventa comoda anche pei non alpinisti, ed una visita all'Abisso, che alcuni anni fa era un'impresa per pochi coraggiosi, può diventar cosa comune. E le Alpi Marittime, finora così poco battute, e tanto oscurate dal Club Alpino, quantunque così interessanti, varie e belle, potranno essere più frequentate e meglio conosciute.

I lavori di difesa del Colle di Tenda e alture vicine cominciarono nel 1881. I forti di Colle Alto e Margherita sono già terminati, armati e occupati dalle truppe. Quello di Taborda sarà terminato entro l'anno, ed è già armato anch'esso. Pernante sarà nell'anno terminato e armato esso pure. Pepino e Giaura non saranno terminati che più tardi, ma saranno anche essi armati quest'anno. Dopo ciò, si faranno i lavori di trinceramento per rendere più efficace e sicura la difesa mobile. I lavori di costruzione di tutti i forti e delle difficili strade d'accesso furono affidati tutti ad uno solo impresario, il signor Giuseppe Maggia.

Fu una scelta felicissima. Il Maggia, uomo venuto dal nulla, con una vita sobria, laboriosa, studiosa ed onesta, si guadagnò una bella ricchezza, e noi lo contiamo ora a Torino fra i primi costruttori nelle opere di sventramento. Egli aveva già dimostrata la sua capacità per simili lavori nella costruzione della strada di Sostegno, di un tronco di Strada nella valle Introna, di diverse opere al forte di Fenestrelle, delle fortificazioni del Colle dell'Assietta, compreso il monumento commemorativo della eroica battaglia, di quel colle e le strade che da Finestrelle va fino a quelle gloriose trincee alpine. Egli aveva poi anche già fatti i primi lavori dell'abbandonato forte di San Dalmazzo.

I suoi lavori si distinguevano per lo scrupolo, la coscienza, l'esattezza e la solidità con cui erano eseguiti, e per la puntualità con cui egli ne faceva la consegna a tempo fisso; anzi, la maggior parte delle volte, li consegnava prima del termine della scadenza dei capitoli d'oneri.

In pochi anni di continuo e perseverante lavoro, condotto in mezzo a mille difficoltà, in stagioni anche rigide, le alture di Tenda furono trasformate e munite di fortificazioni e di strade. Tutti i mezzi che potevano accelerare e rendere meno costoso il lavoro furono impiegati, e ne fanno prova i belli impianti delle linee aeree alla Punta e nel vallone di Framosa, le macchine per impastare la malta e per far la sabbia, le lunghe ed ampie strade d'accesso, e le condotte d'acqua.

Quanto ai forti, si può dire con piena sicurezza che ad essi non si potranno fare gli appunti fatti a quelli dell'Appennino, e che non lasciano nulla a desiderare per solidità. Ultimamente ancora, nel mese scorso, li visitavano tre generali e se ne dichiaravano pienamente soddisfatti.

Una giusta lode merita anche il direttore dei lavori sul colle di Tenda, il giovane ingegnere Giovanni Battista Tarizzo, il quale gode meritatamente di tutta la fiducia del signor Maggia. Da mane a sera egli è sempre sul lavoro, sempre in giro da un forte all'altro fra i venti e le piogge, attento a sorvegliare minutamente opere e lavoratori, ad impartire ordini, a correggere errori. Coadiuvato da volenterosi ed abili assistenti, da anni acclimati a quelle aere forti ed abituati a quel genere di lavori, egli spinge con instancabile attività e solerzia le opere, e si fa un punto d'onore che siano condotte a tempo e bene, e siano approvate dall'autorità militare che ne vigila l'esecuzione. Energico ma nel tempo stesso affabile e conciliante sa dare tutto il loro peso alle osservazioni degli ufficiali di Colle Alto, e pur facendo gli interessi dell'impresa, vivere con essi in buona armonia.

I lavoratori di diverso genere (muratori, minatori, terraioli, carrettieri, mulattieri) erano alla fine dello scorso giugno 800, divisi a squadre, ma presto saranno portati a 1200 e lavoreranno finchè lo consenta la stagione. Appartengono in gran parte alle valli delle Alpi, ma vi sono anche molti operai veneti, che si acclimarono senza gravi disagi. Il lavoro sul forte è in media di 5 mesi dell'anno; il lavoro attivissimo e generale è di tre mesi.

Gli operai sono dall'impresa Maggia trattati bene, e se ne ha la prova nelle continue domande di lavoro che essa riceve ogni giorno. Quantunque sia obbligata soltanto alla cura dei feriti, l'impresa fa curare anche gli altri malati. Nel baraccamento di Colle Alto ha formato un'infermeria per le prime cure, e nell'ospedale della Congregazione di Santo Spirito in Limone, ha una sala riservata ai suoi operai, i quali sono curati dal giovane ed attivo dottor B. Tabacco, che più volte la settimana sale fino ai forti.

In pochi anni, dunque, il Colle di Tenda è diventato una specie di campo trincerato, all'altezza da 1900 a 2300 metri.

Quelle porte d'Italia si possono ora, fortunatamente, considerare come chiuse e sbarrate. I forti petti dei nostri soldati italiani all'occorrenza faranno il resto.

LIMONTINO.



Una curiosa immagine tratta dall'Illustrazione Italiana del 1894

LA FERROVIA CUNEO NIZZA IL GRAN TUNNEL DI TENDA

I

Da una serie di articoli che uno speciale corrispondente invia da Limone alla *Lombardia* di Milano ricaviamo quanto può maggiormente interessare i nostri lettori:

“Non troppo conosciuta fuori della regione subalpina, questa grande opera ha tuttavia importanza internazionale non piccola. Già dal principio del secolo una bella strada postale mette da Cuneo a Nizza Marittima (139 km) passando per appunto per Limone, Tenda, Fontan, Saorgio, Sospello e Scarena; essa valica nel versante sud anche i colli minori di *Brouis* (875 m.) e di *Braus* (1290 m.) per passare dalla valle della *Roja* a quella della *Bevera*, suo affluente, e da questa all'altra del *Paillon*.

L'importanza del nuovo valico ferroviario è data da molti elementi geografici ed economici. Nel lungo tratto di crinale alpino-appennino dal *Frejus* al *Colle di Cadibona* non abbiamo ferrovie per quasi 300 chilometri e le sole postali del *Monginevro* nelle Alpi Cozie, troppo vicino al M. Cenisio, e dei colli di *San Bernardo* e *Nava* nell'Appennino ligure, dalle alte valli del *Tanaro* e della *Bormida* ad Albenga, poco notevoli per altezza ed importanza di traffici, molto invece per ragioni militari.

Dunque la nuova ferrovia riempie una vastissima lacuna, dà uno sbocco diretto da tutta l'alta Italia, e soprattutto dal Piemonte, agli importanti centri della Francia meridionale, quali Nizza e contorni, Tolone, Marsiglia, ecc. e di là alla Spagna, senza dover ricorrere alle linee, già troppo affaticate di traffico, dei Giovi e di Savona, e poi a quella ligure della Riviera di ponente, pur in difficili condizioni di esercizio; la nuova linea poi è molto più breve di queste ultime. Chi sa quanto sia attivo e crescente il transito dei passeggeri per Nizza, Cannes, Mentone, M. Carlo, ecc. dal centro e dal nord-est dell'Europa e come questi passeggeri siano quasi tutti di elevata condizione e costituiscano una ingente copia di consumi per quelle stazioni marittime, comprende tosto come sia stato giusto ed utile includere la linea Cuneo Nizza tra quelle di 2^a categoria nella legge del 1879. Com'è noto, queste passarono in seguito alla 1^a categoria, tutta a carico dello Stato, salvi però i contributi dei corpi interessati; e qui Torino e Cuneo largheggiarono in vistosi sussidi, che hanno pieno diritto di non vedere sciupati per colpa di chi ha voluto e vorrebbe ancora snaturare lo scopo e l'andamento naturale della nuova arteria.

Parte principale di questa è il gran tunnel di Tenda, lungo 8100 m., appaltato circa 8 anni fa alla ditta costruttrice Luigi Vaccari di Valenza, per 20.500.000 lire: è l'unico dei trafori alpini che abbia i due imbocchi (Nord di Limone e Sud di Vievola) in territorio italiano, cui appartiene l'alta Valle della *Roja*. La sommità della galleria è a 1038 m. (*Frejus* 1294 m., *Gottardo* 1154, *Arlberg* 1310 m.) il pendio verso Nord circa il 2 per 1000, più ripido quello Sud cioè al 10 per 1000, con un breve tratto al 14 per 1000. Come lunghezza in Europa viene quinto dopo il *Gottardo* (m. 14.912), il *Frejus* (m. 12.233), l'*Arlberg* (10.248 m.) e la galleria di *Ronco Scrivia* (8.800 m.) alla *Succursale dei Giovi*. In Italia è quindi il secondo, superando il *Borgallo* (7.709 m.) della *Parma Spezia*, il *Turchino* (6427 m.) sulla *Genova Asti*, la galleria di *Martanopoli* (6.200 m.) in *Sicilia* e le pur troppo numerose ed importanti fra i tre e i cinque chilometri di molte nostre linee.

Per difficoltà non volle restare indietro delle altre più famose opere del genere: già nel traforare i primi tre chilometri si ebbe a lottare da ambe le parti contro copiose infiltrazioni d'acqua, attribuite erroneamente prima al corso di poco sovrastante della *Roja* e della *Vermenagna*, mentre ora è assodato che le vene d'acqua corrono tra faglia e faglia della roccia poco tenace, nerastra, untuosa, magnesiaco talcosa: essa ha gli strati inclinati contro l'asse della galleria da Nord a Sud e scarica in essa quindi, man mano viene perforata, le acque abbondanti anche pel fatto che questo giacimento meno compatto e molto permeabile del colle è fiancheggiato ad Est e all'Ovest da assai potenti masse di *gneiss* granitoide, molto più compatto e meno permeabile.

È proprio destino che qui, come in tanti casi analoghi, siamo andati a cacciarci proprio nei punti più disastrosi, il più delle volte per difetto di seri studi geologici; ma in tante altre le difficoltà o arrivano imprevedibili o anco previste non si poteano evitare per l'andamento delle linee quasi obbligato alla forma e sviluppo orografico delle catene da perforare e a quelli delle valli opposte da congiungere.

I guai si fecero gravi a mezzo lavoro dal 1892 al 94, quando dal lato Nord le acque fluirono così copiose da formare getti potenti, tali da superare 1000 litri al secondo e impedire quasi l'avanzata della perforazione, talchè si dovette ricorrere a cunicoli laterali di allacciamento e sfogo, aspettando insieme che venisse a calare l'ingrato offluvio. Di peggio capitò dalla parte Sud verso Vievola; quivi lo zelo e l'impegno dell'Impresa lottarono senza successo per un anno intero contro una persistente colata di fango molle, che all'aria si gonfiava producendo enormi pressioni, riuscendo a defluire per le più robuste armature di legno colla minaccia di pullulare all'infinito invadendo e facendo abbandonare i 2 chilometri già traforati. In simile frangente, sentito il parere di commissari e periti autorevoli, si addivenne a un compromesso tra il Governo e l'Impresa. Questa s'impegnava a continuare il lavoro dal lato Nord, mentre il Governo per suo canto assumeva il passaggio della sacca di fango (che risultò colle labbra di 45 metri) e relativo armamento, operazioni di alea così forte da non potersi arrischiare in un contratto; dopo l'Impresa riprenderebbe l'opera sua a termini del contratto, a parte i compensi liquidati per le opere impreviste.

Il difficile lavoro durò dal dicembre 1894 al maggio 95, avendo gli ingegneri governativi Amadasi e Girard adottato speciali poderose armature in ferro omogeneo, costruite *exprès* dalla ben nota *Società di Costruzioni Meccaniche di Savigliano*. Per sostenere poi l'enorme pressione di questa malaugurata poltiglia si dovettero adottare nel rivestimento della galleria in quel breve tratto profili e spessori eccezionali di muratura, fin metri 2,50 all'imposta del volto sui piedritti, mentre nel resto si varia tra 40 e 80 cm. Secondo le rocce traversate.

Dal lato Nord la zona acquifera venne con tenace e ingegnoso lavoro superata senza interruzioni mediante una serie di ture progressive, tubi, cunette e aggettamenti, in modo da raccogliere l'eccesso delle acque (decrementi però col progredire del tempo e del lavoro) in un apposito canale lungo la parete sinistra uscendo, oltre quelle già convogliate nel cunettone centrale prescritto, capace di 300 litri al secondo.

In tal modo, dalla seconda metà del 1895 i lavori poterono riprendere il corso normale; ed in tal condizione avvenne la nostra visita al gran tunnel, della quale diremo la prossima volta.”

II

Continuiamo la riproduzione della parte più interessante delle corrispondenze da Limone alla *Lombardia*:

“Calzati gli stivaloni a tenuta d'acqua, indossato un *impermeabile* e coperto il capo da un grottesco ma assai logico e ben fatto cappellaccio a larghe tese, pure impermeabile, colla tradizionale fumosa lanterna ad olio (ancor preferita dai minatori, malgrado tanti progressi di incandescenza ed elettricità) in mano, ci dirigemmo al gran tunnel. Ci accompagnava nel tenebroso viaggio l'egregio ingegnere Cesare Baldini, da 8 anni addetto come capo riparto all'ufficio governativo di Limone della Cuneo Ventimiglia.

L'entrata si fece sopra un singolare quadriciclo, corrente sui binari della ferrovia di servizio e mosso a mano da un giovanotto: eravamo in sei od otto su quel comodo arnese, che ci risparmiò almeno 2500 metri di passeggiata. Questo tunnel, a differenza di quasi tutti i congeneri, sempre più afosi o malsani col progredire dell'avanzata, si mantenne e si conserva tuttora a temperatura gradevole e costante, tra 12 e 16 centigradi al più alle fronti di attacco, in ragione appunto del copiosissimo lavaggio, operato sulla roccia dalle acque freddissime: per cui questo grave inconveniente tecnico e finanziario giova per altra parte alla salute degli operai, tra cui pochi furono gli ammalati e pochissime le disgrazie, malgrado le difficili e sempre perigliose condizioni in cui si svolgono tali lavori. Ciò torna di lode alla vigile solerzia del personale dirigente tanto degli uffici governativi (di *Sezione* a Vievola, di *Riparto* a Limone) quanto dell'impresa, chè tutti fanno del loro meglio per conciliare l'accurata esecuzione del lavoro colle esigenze dell'umanità e dell'igiene; la freschezza e respirabilità dell'aria, malgrado le frequenti esplosioni delle mine, permettono a ciascuna delle tre squadre di operai, minatori, muratori e manovali, di compiere senza interruzioni il loro turno di 8 ore in galleria.

Una vera singolarità, almeno per il lato Nord da noi visitato, è l'aggiunta non certo spontanea, di un bel canale, corrente lungo il marciapiede a destra entrando fino all'attuale zona di attacco, cioè per tre buoni chilometri; esso raccoglie le acque esuberanti, specialmente di quella tal zona acquifera, che non possono trovar posto nel cunettone, pur capace di 300 litri al secondo. Durante la nostra visita la portata di quel curioso naviglietto variava da 650 a 700 litri al secondo, scaricantisi tutti nella Vermenagna; dalla quale

poi una condotta forzata, presa più alto circa 150 metri, mette in moto le turbine animatrici delle pompe comprimenti l'aria, destinata a metter in azione le perforatrici ed a ricambiar l'atmosfera interna viziata. Si era pensato un tempo dall'impresa di utilizzare il canale per l'operazione economica del *martinaggio*, cioè del trasporto fuori galleria dei rottami di roccia escavata, mediante zattere o navicelle speciali; ma l'idea fu abbandonata e si continua per tale servizio, come per introduzione di tutti i materiali da costruzione, ad usare dei soliti carri, trainati da piccole e robuste locomotive sui binari sin dove la sezione è piena e libera, subentrando poi i cavalli dov'essa non è ancor completa e da ultimo negli angusti cunicoli d'avanzata la forza degli operai.

Progredendo nella galleria, si avverte ancora la maggior copia di filtrazioni nella zona acquifera, dalla quale sgorgano attraverso le pareti del rivestimento in grossa muratura molti canaletti collettori delle vene superiori e laterali; più avanti le acque sono meno copiose. Arrivati al termine attuale della volta completa coi sui piedritti, la scena, prima scura e silenziosa, si fa più viva per la presenza di tanti lavoratori, le cui lanterne vagolanti e rosso pallide attraverso la nebbia fumosa, fanno effetto singolare, come di anime vaganti nel Purgatorio; per il crescente fracasso delle voci, dei carri, dei picconi e, di tanto in tanto, delle mine rimbombanti, sembra d'essere in certi momenti in una bolgia dantesca. Lasciato il quadriciclo si cammina a piedi, colle dovute precauzioni, attraverso binari, pietrame sciolto ed acqua da ogni parte, evitando monticelli di mattoni, sabbia o malta, carri in movimento e relativi cavalli, rottami di mina, tavole, *pianconi* e *sbandacchi* d'armamento, nonché gli attivi operai che non perdono un minuto nelle loro diverse mansioni. Siamo qui nella zona più attiva del lavoro, quella in cui, scendendo man mano dal volto compiuto fino all'imposta, si procede all'allargamento sui fianchi per far posto man mano alla muratura dello *strozzo* e dei *piedritti*, costruiti per anelli ad intervalli, man mano che il piccone del minatore e le piccole mine di sussidio demoliscono ai lati la roccia. E sempre ogni parte di scavo, ogni posa in opera di centinature e successiva costruzione del rivestimento sono rigorosamente misurati e riscontrati in base all'asse principale, sulla cui precisione e verifica ad intervalli si appoggia tutto l'insieme del lavoro.

Malgrado l'apparente caos di questa sezione, tutto procede invece col massimo ordine, con regolari e ben calcolate alternative e successioni nelle singole parti di lavori e trasporti; questo in condizioni ordinarie, poiché il vero caos nasce quando repentinamente guai succedono all'avanzata, come per esempio l'apertura di cateratte d'acqua, la rottura di armature, lo scoppio tardivo di mine, l'invasione di gas mefitici, la caduta di massi e conseguenti disgrazie mettono a dura prova la tenacia ed il sangue freddo dei minatori, dei capi squadra e dei dirigenti. In quei brutti momenti il paragone alle bolge dantesche calza a meraviglia e l'ordine solito viene per qualche ora sconvolto: quando all'attacco di Vievola si aperse la prima stura a quella malaugurata fanghiglia, gli operai dell'avanzata furono appena in tempo a salvarsi, abbandonando in luogo tutti gli attrezzi. Ma, passati questi momenti critici, si torna fidenti all'attacco.

Giunti all'*avanzata inferiore*, passando a stento tra i carri, gli attrezzi e la roccia, sempre col provvidenziale lumicino or a terra, or sopra la testa, si arrivò al termine dove i minatori dirigono il lavoro delle perforatrici, che sono del tipo *Gatti*, con affusto solidissimo ed insieme leggero, a quattro punzoni. Qui eravamo a circa 700 m. dalla sezione completa e distanti oltre 200 m. in avanti dal cunicolo dell'*avanzata superiore*, comunicante a tratti coll'inferiore per mezzo di pozzetti detti *fornelli*; il lavoro della macchina era fermo, perché si doveva demolire l'ultimo tratto di cielo mal sicuro ed armarlo a dovere, prima di riattaccar la fronte.

I fori da mina in questa roccia poco dura progrediscono rapidi ed arrivano ad un metro e più in 20 minuti, producendo una musica infernale ed assordante; per gustar la quale dovemmo rifare la strada fino alla prima scaletta, che saliva all'avanzata superiore, strisciare lungo la stessa, con attenzione ai *fornelli* per non caderci dentro, e giungere all'attacco superiore. Qui si misero in moto i rapidissimi punzini proprio per compiacere al sottoscritto, essendosi pur ivi appena smesso il lavoro di trapano per dar luogo allo scarico; in qualche minuto, sotto le migliaia di colpi dei punzoni rotanti, i fori si approfondirono di parecchi centimetri, rosseggiando di dentro per il calore sviluppato. E pensare che nel famoso strato di quarzite durissima, incontrato nel Moncenisio, non si arrivava a forare più di 20 centimetri in 24 ore, rovinando 40 punzoni!

Il ritorno si compì con egual interesse ai vari dettagli e senza incidenti, prima per il cunicolo di volta, scendendo poi a quello di base ed alle sezioni di progressivo allargamento per il volto, lo strozzo ed i piedritti; indi si fece un gradito riposo dopo il quale, su proposta del sottoscritto, si fece il ritorno tutto a piedi, lungo il marciapiede rilevato destro uscendo, a fianco della condotta dell'aria compressa, mentre quello sinistro è fiancheggiato dal canale, col pericolo di prendervi un bagno gelido inatteso in caso di qualche scivolata sul lubrico, fangoso e stretto cammino. Ed eccoci nuovamente all'aperto.

La strada lunga, polverosa e poco interessante per chi ebbe a percorrere, come noi, una buona quindicina di valichi veramente alpini, e la stagione caldissima ne scongiurarono la trottata sull'altro versante fino a

Vievola; superfluo poi essendo ormai ripercorrere l'imbocco Sud, ove tutto progredisce bene fino a m. 4,5 al dì (tre circa a Limone), incontrandosi solo delle scomode *anidridi*.

Ed ora non ci restano a dire che quattro parole sulla più dolente nota dell'argomento, cioè quando e come sarà finita la Cuneo-Ventimiglia; al che risponderemo secondo le nostre vedute la prossima volta."

III

La soluzione del quesito.

Quando e come sarà compiuta l'intera linea da Cuneo al mare?

Questa domanda sarebbe oziosa e strana in qualunque altro paese, in cui, prima di accingersi ad una data opera, se ne discutono le diverse soluzioni, si sceglie la più conveniente o quella che meglio piace, ed in base alla scelta fatta si predispongono i mezzi ed il tempo necessari per attuarla. Invece più d'una volta in Italia si cominciano, magari a decine per volta, imponenti lavori pubblici con piani di massima abborracciati in fretta, senza preparazione di studi geologici, tecnici, commerciali e finanziari. Ne viene che prima d'essere a metà via, le difficoltà sorgono ad ogni passo impreviste, le spese crescono a dismisura oltre i fallaci preventivi e le opere si trascinano per anni e lustri parecchi a furia di ripieghi, di storpiature, di liti, arbitrati e transazioni. Qualche volta poi, a corto di espedienti e di quattrini, le meno fortunate e più ritardate opere con patente ingiustizia e contro la lettera e l'intento delle leggi vengono arrestate a metà, a tre quarti magari dalla fine, in attesa che una provvida combinazione, sempre in definitiva a carico del gran peccatore, lo Stato le trascini faticosamente in porto. Questo avvenne per gran parte delle ferrovie votate colla legge 1879, e quali tutte si potevano e dovevano fare, ma con assai più largo respiro di pagamento, disinteressando affatto lo Stato dal rischio di costruzione, affidando questa all'industria privata, ben più capace ed accorta in materia di lavori pubblici. Questo venne fatto per tarda respicenza nel 1888 per le linee concesse dal Governo alle tre Società ferroviarie (circa 1200 chilom.); e, volere o volare, piaccia o non piaccia al Catoni presenti o futuri, bisognerà adottare analogo partito per venir a capo delle ultime linee in corso di costruzione, la nostra Cuneo Nizza compresa.

È illogico e ridicolo far pompa di rigidità finanziaria colle ultime briciole di spesa, quand'anco queste rappresentino alcune decine di milioni.

È questione insieme di principio, di giustizia e di convenienza: se molte, troppe linee vennero compiute a tamburo battente, a colpi di centinaia di milioni, perché le poche ultime rimaste devono pagar il fio e restar dimezzate? Forse queste tirchierie fanno rientrare i miliardi fuggiti? È proprio il caso di quel prodigo che aveva sciupati i gomitoli per poi risparmiare un'agugliata di filo! Senza contare che il reddito, sia pur modestissimo, di una linea si svolge solo quando questa è compiuta tra i suoi due estremi, riducendosi a zero e meno se troncata a mezzo.

Sta benissimo che, nell'onerosa liquidazione ferroviaria da chiudere il Governo si rifiuti a prender impegni per nuove linee al di là dei modesti sussidi chilometrici sino a 5000 lire, i quali soprattutto non rappresentano che la restituzione delle imposte. È giusto che lo Stato cerchi di ripartire su molti esercizi i residui oneri di costruzioni ferroviarie, comprendendoli nel bilancio ordinario: per 10, per 20 anni se si vuole, fissi una cifra modesta, quale quella degli ultimi esercizi finanziari, a tale titolo, e non vada più in là. Ma, nel caso nostro, nella ventura primavera sarà compiuto il traforo del Colle di Tenda sino a Vievola; con qualsiasi tracciato bisognerà pur scendere prima a Tenda, poi al mare nel nostro territorio o, meglio ancora, alla vicina frontiera della Francia, lasciando a questa il resto fino a Nizza. Or bene l'attuale Ministro dei Lavori Pubblici (se è vero) rifiuterebbe i fondi anche per scendere da Vievola a Tenda ed al vicino S. Dalmazzo... perché ci vorrà una decina di milioni!

Ma è logica questa? È giustizia? Perché si sono spesi allora oltre 40 milioni? Forse per arrivare in fondo all'imbuto di Tenda, sprovvisto d'ogni importanza commerciale e militare? Chi vi dice di pagar in un anno, in due, il fabbisogno per toccar almeno la frontiera francese?

Noi speriamo che l'on. Prinetti, il quale ha pur molti requisiti di serio e rigido amministratore, comprenda che certe questioni non si possono risolvere col troncarle violentemente: tanto la soluzione si imporrebbe a qualsiasi ministro e Gabinetto, al che penserebbero e con ragione le rappresentanze politiche ed amministrative del Piemonte. Il quale ha il sacrosanto diritto di veder in un modo o nell'altro condotta a termine questa arteria per esso così importante, la quale vale certo meglio, una volta finita, di tante altre che già lo sono da tempo, e solo ebbe la disgrazia d'essere cominciata tardi. Negare per tale opera utilissima, qualche milione all'anno, il quale poi vien guadagnato da fornitori ed operai, tutti contribuenti diretti od indiretti, mentre si gettano ancora 19 milioni (e non saranno gli ultimi) in quell'Eritrea maledetta, da cui si dice di voler venire via, e tanti altre se ne sciupano in mille modi

improduttivi, è proprio cosa che offende insieme la giustizia ed il più elementare tornaconto dello Stato e dei contribuenti.

Confidiamo per ciò che si trovi dal Ministero qualche espediente di convenienza per portare la linea da Limone almeno fino a Tenda ed alla vicina frontiera francese, conservando il tipo ed armamento ordinario e scartando il partito, della cremagliera *Abt*, caldeggiato da taluno il quale, se ottimo ed opportuno in linee speciali di montagna a scopo turistico, è disadatto, come ogni altro tipo di dentiera, all'esercizio di ferrovie ordinarie ed affatto impossibile in tempi di neve e ghiaccio, proprio quando la Cuneo-Nizza avrebbe il più forte passaggio di turisti.

Noi però saremmo invece più inesorabili ed intransigenti dell'on. Prinetti nel negare anche un soldo a quell'impossibile tracciato da Tenda a Ventimiglia in territorio italiano, storpiato per note influenze parlamentari di un *ex pezzo grosso* e per fallaci pregiudizi strategici.

Siccome il confine antico della Contea di Nizza, ora franco-italiano, passa sulla sinistra della Roja per 17 chilometri da *Fontan* a *Breglio*, per questo tratto la ferrovia, come la carreggiabile, sarebbe in territorio francese. Questo fatto, insignificante trattandosi di bassa valle fuori di ogni opera di offesa d'ambo gli Stati, ha dato luogo alla bella trovata di storpiare la linea ad Est, di farla passare dalla valle della *Roja* a quella dell'*Argentina* e da questa a quella del *Nervia*, passando per altre grandiose gallerie, viadotti, ecc., per scendere a Taggia o Ventimiglia, colla spesa di 60 80 milioni almeno!

Mentre la via naturale, storica, la logica è quella tutta in territorio francese, seguita dalle vetture postali per Saorgio, Sospello e Scarena, in basso, fuori affatto dalla zona di effettiva difesa, passando in gallerie non lunghe sotto i colli modesti di *Brouis* e di *Braus*.

Questo è il tracciato reclamato sia dai Nizzardi e dagli interessi della Francia meridionale, sia da quelli del Piemonte e dall'Italia in genere: se anche la P.L.M. non volesse assumere questa linea da Nizza a Fontan (il che non crediamo) non mancherà di farlo altra iniziativa privata. Il timore, da taluno accampato, che questa linea sarebbe di comodo alla Francia contro la nostra frontiera per viste militari, è affatto assurdo, sia perché le difese francesi sono assai più in alto sulle giogaie ed i colli tra le valli della *Roja* e del *Paillon*, a partire dalle fortificazioni delle *Mille Forche* (sopra i 2000 m.) scendendo giù a *M. Boron* e *M. Chauve* presso Nizza, sia perché su questo lato noi abbiamo il vantaggio di possedere le alte valli della *Roja*, della *Vesubia*, della *Tinea* ed affluenti. Tanto è vero che la Francia non costrusse mai, fra altre infinite linee militari del Sud e dell'Est, questo tronco a scopo strategico; né avrebbe cercato il nostro permesso per farlo, se lo avesse creduto utile a tal uopo.

La Cuneo Nizza e non *Cuneo Ventimiglia*, deve esser dunque un'arteria essenzialmente commerciale, non importando che passi per zone fortificate, lo stesso avvenendo della linea del Cenasio, di Ala e d'altre in tanti Stati. A noi tocca finire la nostra parte da Vievola al confine presso S. Dalmazzo, aprendo cordiali trattative colla Francia perché (come già al Frejus) faccia la sua nel proprio interesse da buon vicino. Questa e non altra via d'uscita pronta e conveniente noi vediamo: non lo si dimentichino i più interessati da noi, le provincie piemontesi; se non aspetteranno invano chi sa quanti altri lustri."

Express

Telegrafano da Roma che, quanto prima, si nominerà una Commissione ministeriale incaricata di tracciare il percorso più economico per il tratto di linea ferroviaria Vievola-Tenda. Intanto il Ministero della guerra ha nominato a suo rappresentante nella Commissione il maggiore Omobono.

LA FESTA INAUGURALE DEL TRAFORO DELLA GRANDE GALLERIA DEL COLLE DI TENDA

In viaggio.

Cominciamo colla sacramentale constatazione, quella ch'è sempre la più gradita quando trattasi di feste che si debbono svolgere, se non in tutto, in gran parte all'aperto: il sole è splendido; fuggate le nebbie che di buon mattino ingombavano l'orizzonte, esso rifulge di tutta la sua maestosità nel cielo che va facendosi sempre più puro, ed indora le vette di quelle Alpi superbe che si profilano là verso sud e che c'invitano ad andarle ad ammirare più dappresso, a goderne tutto il dolcissimo incanto...

E lieti ci avviamo verso la stazione ferroviaria, ove il treno speciale partito da Torino alle 7.10, sta per giungere e per raccogliere anche qui buon numero d'invitati alla festa che l'Impresa *Vaccari* indisse e signorilmente allestì per oggi a solennizzare il compimento di un'opera che va annoverata fra le più notevoli di quante siansi compiute in questi ultimi anni in Italia.

Rimandiamo a più tardi l'enumerazione dei personaggi cospicui... Prendiamo posto in treno ove cari amici e colleghi di Torino, di Milano, di Genova, di Roma, ci accolgono cordialmente e procediamo anche noi su per valle Gesso e poi per valle Vermenagna alla volta del Colle di Tenda, il cui nome famoso risuona oggi, per la potenza del genio e per l'irresistibile forza dei lavori, più famoso che mai fino all'altro capo d'Italia ove con parole d'entusiasmo il telegrafo fa giungere l'eco di questa festa.

A Boves, Borgo San Dalmazzo e Roccavione il treno non s'arresta. Fa una breve sosta a Robilante ed a Vernante, anche qui accogliendo qualche invitato; e poi su ancora, verso Limone.

Coloro i quali per la prima volta percorrono questa linea, ne ammirano la grandiosità, l'audacia delle opere d'arte, specialmente la galleria elicoidale ed il grande viadotto Rivoira...

Si ammirano le bellezze del paesaggio che la ridentissima vallata, quest'anno specialmente, esuberante di vegetazione, svolge allo sguardo che avidamente vi ricorre non appena si esce dalle gallerie... E l'alternativa continua di tenebre fitte e di luce sfolgorante, vale ad accrescere l'attrattiva di tutte quelle bellezze profuse dalla natura...

Alla stazione di Limone, si è accolti dal signor *Luigi Vaccari*, dall'ingegnere capo cav. *Amadasi*, del Genio Civile, dall'ing. *Pechini* e dalle autorità locali al suono della marcia reale (dedicata a S. E. l'On. *Chiapusso*), sottosegretario di Stato ai lavori pubblici) ed eseguita dalla Cittadina di Cuneo che ci ha quassù preceduti.

Nessuno di quei soliti, noiosi salamelecchi dei ricevimenti ufficiali. Si percorre a piedi il paese, animatissimo, e per lo stradone nazionale si va, in lunga disordinata fila, al cantiere dell'imbocco nord della nuova grandiosa galleria, ove le perforatrici in moto danno un'idea del modo con cui si procede alla perforazione delle rocce per l'apertura d'un tunnel.

Il tragitto nella galleria.

Sul piccolo binario di servizio, l'unico che per ora solchi la novella galleria, sta un treno di 14 vagoncini appositamente allestiti, capaci ciascuno di 10 posti. Gli invitati, che molto opportunamente seguirono l'invito del quale noi ci siamo resi intermediari fra essi e l'Impresa, intervenendo in *abito di campagna*, prendono posto nel treno, il quale, trascinato da una di quelle macchine che assolvono appunto a trasporto degli operai e de materiale, si muove verso l'imbocco nord.

Un'occhiata all'orologio ci avverte che sono le 11.20 allorchè entriamo nella galleria.

Il treno scorre in mezzo all'acqua; acqua di sorgente, perenne, cristallina, che dovrà poi venire convogliata in un canale ancora a costruirsi e che per ora va a finire nella Vermenagna cui reca il principale contributo e che potrebbe servire egregiamente pel servizio d'acqua potabile d'una grande città...

Ed è quest'acqua che costituì uno dei più gravi ostacoli alla prosecuzione dei lavori di traforo. Zampillata alla progressiva 2469 dapprima in quantità di 6 mila litri al minuto primo, con un getto dalla fronte d'avanzata di circa 12 metri, avrebbe travolto chiunque si fosse avventurato ad approssimarvisi. Fu giocoforza sospendere la perforazione ed adottare dei cunicoli laterali per rompere la violenza del getto, ottenendosi così soddisfacenti risultati. Però di mano in mano che si procedeva, l'acqua aumentava di

volume; tanto che si giunse fino alla enorme portata di 60 mila litri al minuto primo, misura questa che anche attualmente si mantiene e che molto probabilmente si manterrà all'infinito.

I tecnici che abbiamo compagni di gita, ci danno ragguagli sugli ingegnosi ed arditi sistemi escogitati dalla direzione tecnica dei lavori e dall'Impresa per ovviare all'enorme inconveniente di quest'acqua. È cosa che desta ammirazione...

Intanto si procede, con notevole velocità, innanzi. Lo sguardo va abituandosi alle tenebre appena rotte dagli "occhi di buca" collocati sulle fronti dei vagoncini; e così si può vedere che ad un certo tratto cessa il rivestimento in muratura e la nuda roccia costituisce per ora ancora le pareti della galleria. L'acqua sulla sede stradale va gradatamente diminuendo; però qualche spruzzo abbondante viene di quando in quando dall'alto a coglierci malgrado la fitta tela che ricopre i vagoncini.

Oh la provvidenza dell'abito di campagna!

Percorsi circa 3 chilometri e mezzo, la galleria si restringe: è la piccola sezione che dura per un chilometro. Questa sezione è ancora munita delle robustissime armature. Quanti colpi di perforatrice e di mina occorreranno per darle l'ampiezza voluta!... Però l'Impresa assicura che sarà fatto assai più presto di quanto si creda...

Nella piccola sezione non può passare la macchina; per cui a questa, che si ritira sopra un tratto di binario laterale, si sostituiscono i cavalli, quattro appena, che può procedono con passo assai sollecito al gaio tintinnio delle abbondanti sonagliere.

La scena si fa sempre più fantastica. Taluni capitoli di Giulio Verne tornano spontaneamente alla memoria...

Ma ecco che le armature spariscono e la sezione torna ad allargarsi. La pendenza della strada, invece della sensibile salita, ci fa accorti che la metà è oltrepassata; che abbiamo raggiunto il versante sud.

E qui torna ancora opportuno ai tecnici il darci un cenno delle enormi difficoltà anche da questa parte dovute vincere: l'irruzione del Roja in galleria; poi la famosa sacca di melma produttore continui, pericolosissimi scoscendimenti, per cui dovettero i lavori arrestarsi per circa tre anni; il banco d'anidride procovante distacchi di grossi macigni... tutta una serie di guai, che la natura quasi a vendicarsi della curiosità dell'uomo che più non rispetta alcuno dei suoi segreti e penetra e fruga in ogni senso nelle viscere dei monti, seppe accumulare con raffinata abilità. Ma di tutto riuscì ad avere vittoria l'ingegno unito alla tenace pazienza del lavoro; ed il minatore trionfante, poté giungere ad aprire il tanto conteso varco dall'una all'altra parte del Colle.

Raggiunta la grande sezione del versante sud, i cavalli tornano a lasciare il posto alla locomotiva, una seconda ch'era appunto là in attesa; e rapidi si prosegue pel restante della galleria, che torna fra breve ad apparire rivestita in muratura...

Finalmente su punto chiaro appaiono laggiù in fondo, e va sempre più crescendo d'ampiezza, mentre le tenebre vanno facendosi meno cupe...

Ancora un quarto d'ora, ancora dieci minuti, e gli 8100 metri del grande traforo saranno percorsi.

La luce del giorno ormai ci invade; il verde dei monti ci apparisce allo sguardo: è Vievola. Sono le 12.30. i gitanti prendono ad applaudire freneticamente, a lungo, anche quando il treno ha oltrepassato lo sbocco e sfilava fra la gente accalatesi lungo il binario, sul ponte attraversante la Roja...

È un momento d'intensa emozione. La natura viva palpitante, sfolgorante sotto i raggi del più bel sole che dà un fascino immenso a questa bellissima conca montana, produce tale contrasto col freddo, austero, sepolcrale ambiente, nel quale, non senza trepidanza, passammo più di un'ora, che l'entusiasmo erompe schietto, unanime, manifestandosi con esclamazioni di giubilo universale...

Saltiamo giù dal treno, ed approfittiamo volentieri d'un servizio di toilette che l'Impresa *Vaccari*, la quale a tutto provvede con un senso pratico riscontratesi soltanto fra persone che colla pratica scuola del lavoro si formarono, fa per noi trovare là pronto: è una lunga fila di catinelle, di mesciacqua, coi relativi tovaglioli, colle saponette, colle spazzole, cui si dà ben volentieri l'assalto.

E rinfrescati, e ripuliti, si fa un po' d'esame della località davvero bellissima come paesaggio; ma certo poco adatta a costituire, sia pure per qualche anno soltanto, lo sbocco d'una linea di così alta importanza. L'ora che incalza, e soprattutto l'arietta pura che a larghi polmoni si respira, ci richiamano alle prosaiche necessità della vita, all'appetito, che l'entusiasmo e l'ammirazione possono bensì far tacere per poco, ma che valgono poi a dargli, se così può dirsi, slancio maggiore.

Avvicinandoci adunque al padiglione in cui una parte importantissima della festa deve svolgersi.

Il banchetto.

Sorge l'elegante padiglione nel quale sono imbandite le mense, sopra una amena spianata fiancheggiata dal Roja, che divalla spumeggiante fra massi di color paglierino e che danno a quelle acque un colore

gradevole e non comune. Il padiglione guarda il massiccio di Tenda che sbarra la valle. La facciata d'ingresso è la copia dell'imbocco sud della grande galleria, ai cui fianchi si aggiunsero due aperture per dar più luce al padiglione. Sulla sommità spicca un gruppo allegorico, che è una riproduzione di quello effigiato sulla medaglia commemorativa. È il genio del lavoro che erge alta la fronte verso il Colle di Tenda mentre schiaccia sotto i piedi quello plutonico della forza bruta. Ai lati della fronte del padiglione due scudi portano la scritta: *alma laboris victus Plutonem vicil.*

Sul piazzale d'ingresso sono raccolti vasi di fiori e di verzura che danno maggiore incanto al luogo tanto pittoresco. L'interno del padiglione, rettangolare, è addobbato con gusto ed eleganza. Il soffitto è formato da fasce di salin alternato rosa e celeste; concorrenti al centro del soffitto ove vengono così a formare una specie di calotta rovesciata.

Le stesse fasce con la stessa alternanza coprono le pareti nelle quali ampie e ben esposte finestre danno luce ed aria copiosissima, lasciando spaziosa la vista dello splendido panorama circostante.

Sulla parete di fronte lo stemma nazionale e bandiere: sulle pareti laterali eleganti trofei di fiori e specchi completano la decorazione. Nel centro fu con pietre e conchiglie prese dagli scavi d'una vicina grotta costruita una fontana con zampillo di effetto gradevole; un delfino esce dall'acqua. Il pavimento è formato da uno spesso strato di finissima sabbia.

Le mense furono disposte con forma ad U; nel lato più corto quella delle autorità, sui lati per gl'invitati



Il padiglione dell'inaugurazione (17 luglio 1898);

in genere ed al centro quelle per la stampa. Non potendo certo dare il nome di tutti gli invitati, ci limiteremo a dare quelli di coloro che presero posta alla tavola d'onore.

S.E. *Chiapusso*, sottosegretario ai lavori pubblici, avente a destra: cav. *Vaccari*; *Medici*, senatore del Regno; vicari, consigliere comunale di Torino; ed alla sinistra: *Amadasi* ingegnere capo del Genio Civile; *Dèrot*, segretario di gabinetto del sindaco di Nizza; *Carle*, prof. Università di Torino; *Riberi* senatore. Di fronte a S. E. *Chiapusso* siede il prefetto di Cuneo conte *Gioris*, avente alla sua destra *Avenati Bassi* presidente del Tribunale, l'on. *Galimberti* deputato al Parlamento e parecchi ufficiali della guarnigione ai forti di Tenda; ed alla sinistra *Bruno*, intendente di Finanza,

Peyrani, procuratore del Re, *Fornaseri* presidente della Deputazione Provinciale di Cuneo.

Mandarono la loro adesione, ed in termini cortesissimi, e dimostranti tutto l'interessamento loro alla causa che qui ci ha raccolti, il sig. *Malaussena*, ex sindaco di Nizza, il cavaliere *Abbà* presidente della Camera di Commercio di Nizza, il sindaco di Nizza, il ministro *Fortis* e l'on. *Giolitti*.

Delle tante personalità spiccate che con la loro presenza diedero importanza e solennità alla festa, diamo qualche nome: ma chi sa quanti altri resteranno nella penna non per volontaria dimenticanza, ma perché la memoria e le cartelle non ci soccorrono.

Ricordiamo dunque prima di tutti quel galantuomo ch'è l'ing. *Pechini*, il tecnico valentissimo, il tenace e indefesso lavoratore che alla dipendenza e per conto dell'Impresa *Vaccari* dirige i lavori della grande galleria; e il signor *Luigi Vaccari*, che nei lavori dell'Impresa ha una parte così larga e intelligente, ed al quale tutti i convitati devono rendere le più doverose e sentite grazie dell'accoglienza lieta e signorile, perché è a lui essenzialmente dovuta l'organizzazione della festa odierna.

E poi di qua e di là vediamo gli on. *Rogna*, *Chiappero*, *Borsarelli*, *Ceriana*, *Donadio*, *Rovasenda*, *Medici*, *Pivano*, *Bottino*; presidente del Consiglio Provinciale di Cuneo; *Siccardi* Presidente della Camera di Commercio di Cuneo, *Bocca*, sindaco di Cuneo, *Durandi*, Nizzardo ex presidente del Consiglio Generale del dipartimento di Nizza; i componenti la Deputazione Provinciale di Cuneo; il comm. *Allasia*, della Società Ferrovie Mediterraneo; tutti i sindaci delle Valli Roja e Vermentagna, ecc.

La stampa è largamente rappresentata, essendovi oltre che i rappresentanti dei giornali piemontesi, anche quelli di Genova, Milano, Como, Bologna, Roma, Nizza e anche di Napoli.

Il banchetto ha principio alle ore 13, allestito dai signori *Fratelli Falcione della Barra di Ferro* di Cuneo, ed è degno del nome tradizionale di cui quest'antico albergo meritatamente gode. Nulla fu tralasciato e tutto fu preparato con ottima scelta e confezione di vivande vini generosi, servizio inoppugnabile.

Ecco il menu del pranzo, stampato elegantemente con disegno raffigurante un imbocco della galleria, una squadra di minatori manovranti e perforatrici meccaniche, e un trofeo di ferri da mestiere:

Hors d'oeuvres – Zuppa all'Imperatrice – Salmone del Reno à la Chambord – Filetto di bue à la Manglas – Costolettine di pollo alla Luculliana – Giardinetto all'italiana – Fagiano allo spiedo con crescione – Spungato alla romana – Frutta e dolci – Vini: Carpi bianco, Grignolino, Nebiolo di Barolo, Champagne in ghiaccio – Caffè – Liquori.

Il caffè ottimo e i liquori italiani vengono serviti egregiamente dal sig. Canuto, proprietario del *Caffè del Commercio di Cuneo*.

Durante il banchetto presta servizio d'onore la nostra banda cittadina, applauditissima per la esecuzione fine e accurata; vengono gustatissimi il 3° atto della *Bohème* e la *Marcia Trionfale* del *Vaninetti*, e fragorosi applausi riscuotono anche la *Marcia Reale* e la *Marsigliese*. Inutile dire che la cordialità e l'umore più gaio regnano sovrani; e non altrimenti potrebbe essere con tutto quel ben di Dio che viene ammanito, e con quanta festa di sole, che è forse la prima della stagione.

I discorsi.

Allo champagne comincia la serie lunghissima dei discorsi, dei quali tutti, certo, non, non possiamo dare nemmeno un sunto breve; si pensi solo che quasi una ventina sono gli oratori e non tutti brevi; riportandone brevemente qualcuno, chiediamo scusa se scarsità di tempo e di spazio ci obbligano a tagliar corto.

Primo si leva il signor *Luigi Vaccari* che manda un saluto agli uomini di scienza che con questo nuovo lavoro hanno scritto una pagina bellissima negli annali della ingegneria italiana; e quindi all'ingegnere cav. *Amadasi* direttore governativo della linea ed al modesto ingegnere *Pechini* che per conto dell'Impresa diresse i lavori. Un caldo saluto manda agli operai tutti, che dice i primi del mondo per lavoro in galleria, i quali spesero con pericolo della loro vita e salute applicare le loro forze contro le forze brute della natura, che qui si difese strenuamente e con tutti i mezzi immensi ed inesauribili contro le lacerazioni che il piccone andava facendo nelle viscere della montagna.

Ringrazia le autorità italiane e francesi dell'aver accetto l'invito a questa festa che servirà a cementare i vincoli di fratellanza tra i due popoli, perché è nel terreno del lavoro, delle industrie, del commercio che si cementano le amicizie dei popoli, e questa è festa del lavoro e delle industrie.

Ringrazia gl'intervenuti, manda uno speciale saluto alla stampa che si farà eco dei desideri comuni a due popoli come per lo passato si è occupata con vivo interesse delle sorti di questa grande arteria di comunicazione; un saluto speciale manda anche all'on. *Ceriana Manieri* rappresentante della sua amata Valenza. Beve infine all'avvenire dell'Italia ed al Re (*applausi vivissimi*).

L'on. *Rovasenda* legge l'adesione dell'onorevole *Biancheri*.

Ricorda le promesse già avute dal governo pel proseguimento della linea da Vievola a Tenda; promesse che per varie circostanze parlamentari e finanziarie rimangono inesaudite. Considera sotto i suoi vari aspetti il problema ferroviario e riconosce che almeno si impone senza ritardo il proseguimento fino a Tenda.

Sarà questo un mezzo di congiungimento tra le due nazioni, un mezzo di rappacificazione tra l'Italia e la Francia, che sono destinate dalla natura ad amarsi.

Il proseguimento si impone. La legge fu accettata dal Governo perché quest'opera non è di interesse nazionale, ma internazionale.

Anche l'on. *Pavoncelli* si unisce – dice egli – affinché la terminazione fino a Tenda già presto compiuta. Non dubita che la deputazione piemontese si unirà a lui per sostenere il proseguimento del tronco.

Invita l'on. *Chiapusso* a dare, unitamente all'on. *Lacava*, un compimento al progetto e di presentarlo alla riapertura del Parlamento. Questo progetto era già stato ideato dall'on. *Riberi* prima ancora della sua nascita. (*Risa*).

Chiude fra applausi con evviva agli ideatori ed agli esecutori del grande monumento oggi inaugurato.

Il senatore *Riberi* dice: "l'on. *Rovasenda* mi ricordò con cortesi parole ch'io son molto vecchio; ma qui c'è un amico mio più vecchio di me: il cav. *Pogetti* di Vernante, antico presidente del Consorzio stradale Cuneo Nizza" (caldissima ovazione al vecchio e benemerito cav. *Pogetti*, che ringrazia commosso).

Rievoca le peripezie attraverso le quali si svolsero i lavori per questa linea e ne trae i più lieti auspici per l'avvenire di questi paesi nei quali la tenacia dei propositi si associa felicemente alla svegliatezza dell'ingegno. (*applausi*).

Sente che questa festa gli dà una emozione vivissima; sente di poter rivivere per questo avvenimento, uno dei più lieti della sua vita. Con questo traforo il treno viene a portare il nome del Piemonte sulle balze della Provenza, viene a portare il saluto alla bella Provenza, il cui cielo è pur sempre cielo italiano. Il Re, per bocca del suo rappresentante, è della stessa opinione dell'on. *Rovasenda*. Il tronco dev'esser prolungato fino alla frontiera francese.

Sarà sempre lieto di poter gridare: *Viva la Francia*, quanto unitamente si può gridare *Viva l'Italia* (*Applausi calorosi*).

L'on. *Buttini*, a nome della Provincia, deve dire che quest'esultanza del *Vaccari* è divisa da tutta la popolazione; essa la scriverà negli annali della Provincia.

In quest'opera vi è qualche cosa di ammirabile: l'accordo perfetto che ha unito intelligenze, che hanno condotto alla vittoria. Beviamo a queste intelligenze, a questa vittoria.

Saluta gli ospiti e l'on. *Chiapusso*. La Provincia è riconoscente della sua visita che dà importanza all'opera. Beve alla prosperità dell'Italia e della Francia, poiché la ferrovia è un monumento di pace tra le due nazioni (*applausi*).

L'on. *Edoardo Daneo*, con parola ispirata a gentilissimi sentimenti, inneggia all'importante avvenimento che oggi si commemora.

Oggi rappresenta qui il Governo, chi sente vivamente i sensi del popolo nostro; ed egli si augura che, ispirandosi appunto ai sentimenti popolari, sappia il Governo tradurre in atto una aspirazione che è nella coscienza del popolo italiano.

Egli crede che il governo di ieri, il governo d'oggi, come quello di domani, abbiano il preciso dovere di interpretare il voto di queste popolazioni che è di congiungere direttamente l'alto Piemonte col mare, mediante la Cuneo-Nizza (*applausi*).

Parlano in seguito *Siccardi*, a nome della Camera di Commercio di Cuneo, e *Pogetti*, che beve alla salute del commercio ed alla prossima inaugurazione del nuovo tronco.

L'on. *Chiapusso*, sottosegretario ai lavori pubblici, dichiara lieto di essere stato onorato dell'incarico di rappresentare il Governo ad una così solenne festa dell'ingegno e del lavoro e compie il gradito incarico di porgere a tutti i convenuti il saluto dei ministri *Lacava e Fortis*. Rivolge poi un saluto al senatore *Riberi*, al quale augura che sia per lunghi anni conservato all'affetto dei suoi conterranei. Compendia in brevi tratti l'opera prestata da lui e dal deputato *Rovasenda* per la continuazione della linea, e circa agli intendimenti del Governo si riporta a quanto manifestò il ministro *Lacava* nel colloquio recente, avuto a Roma coi deputati della regione, ed esprime l'augurio che i fatti possano, col miglioramento economico del paese, andare al di là delle promesse date. Rivolge un caldo elogio a quanti con l'ingegno e col lavoro si adoperarono per la felice riuscita di quest'opera che presentò sì gravi difficoltà, in special modo l'ispettore *Delfino*, che prestudiò il tracciato della linea, i fratelli *Vaccari*, costruttori del tunnel e gli ingegneri *Amadasi e Girard*, che diressero i lavori per conto del Governo.

Auspiciando da questo felice connubio dell'ingegno e del lavoro ad un migliore avvenire dell'Italia, finisce inneggiando a chi compendia tutto il nostro paese, al Re.

Gli applausi scoppiano alle ultime parole di S. E. Molti vanno a congratularsi e a stringergli la mano.

Il cav. *Savi* ricorda all'on. *Chiapusso* che la questione del passo ferroviario alpino fu, per la tenacia dei rappresentanti politici, risolto in rapporto alla valle di Susa, uguale obbligo si impone pel problema ferroviario che interessa tutto l'alto Piemonte, il problema della Cuneo-Nizza (*applausi*).

Il comm. *Bocca*, sindaco di Cuneo, saluta l'opera. "L'esultanza –dice– è tanto più grande quanto più grandi furono gli ostacoli a superarsi. A tutti i cooperatori, alla valorosa Impresa pervenga il grido di ammirazione che erompe dal nostro cuore."

Termina bevendo a *Chiapusso*, cui porge il saluto di Cuneo. (*applausi*)

Il signor *Derot*, rappresentante del sindaco di Nizza, accolto da vivo applauso, proclama la festa odierna festa latina. L'opera oggi inaugurata servirà a restringere sempre più i rapporti della nostra cordialità. (*applausi*)

"Per mezzo di questo tunnel così importante, ci potremo più amare, più stimare. I vostri alpini –dice– ch'io vidi ieri venendo qui fra voi, non sono differenti dai nostri che per la divisa. Essi furono uniti e vinsero a *Solferino e a San Martino*."

E commosso dalle dimostrazioni di simpatia oggi ricevute; e non sa come meglio corrispondervi che brindando a colei, che rappresenta la grazia, la bellezza italiana, alla Regina Margherita, (*applausi prolungati*). Brinda all'Italia, ed a uno dei suoi figli ai quali Nizza deve largo sentimento di gratitudine: il signor *Durandi*, ex presidente del Consiglio Generale Nizzardo, ora stabilito a Cuneo. (*applausi*).

Il signor *Durandi*, risponde con parole della più cordiale simpatia per l'Italia, facendo voti per la pronta costruzione della linea Nizza-Sospello-Fontan, alla quale deve accordarsi la Cuneo-Tenda.

E parlando dapprima in francese, poi in italiano, suscita vivo sentimento di approvazione pei concetti di fratellanza espressi con accento di schiettezza e di cordialità.

Il prof. *Carle*, rappresentando Torino, è lieto di portare il suo saluto. “Le parole dei rappresentanti francesi hanno dimostrato che noi non desideriamo che l’unione e la fratellanza fra le due nazioni!.

Di fronte alle grandi opere cessano le piccole controversie tra i partiti; propone un brindisi a *Chiapusso*, al Re (*bravo, bene*).

Prendono in seguito la parola, esprimendo i sentimenti di gratitudine, di riconoscenza e di ammirazione per il lavoro, cui tutti riconobbero il merito di voler riavvicinare le due grandi nazioni sorelle, il conte *Gloria* prefetto di Cuneo, il sindaco di Valenza *Abbiati*, l’ing. *Pini* del collegio Ingegneri di Milano, che propugna ardentemente il prolungamento della linea non verso Ventimiglia, ma bensì verso Nizza, l’on. *Ceriana*, il conte *Cay di Pierlas*, gli ingegneri *Pechini*, *Amadasi* del genio civile, l’avv. *Roggiery* che legge alcuni versi riuscitissimi e applauditissimi.

Il ritorno.

Sono circa le 18, allorchè si esce, dopo una seduta di cinque ore, dal padiglione del banchetto. Parecchie signore – fra le quali le gentilissime consorti dei signori *Vaccari* – sono sopraggiunte a recare la nota della gentilezza e della grazia alla festa, la quale purtroppo volge al suo termine.

Una lunghissima fila di carrozze a due cavalli, è là pronta per riportare gli invitati a Limone; che l’impresa *Vaccari* volle evitare un secondo tragitto nel tunnel, per togliere alla gita, con una ripetizione, anche l’ombra della monotonia, porgendo nello stesso tempo occasione ai forestieri di ammirare i due versanti del Colle di Tenda e l’altra grande galleria che più in alto lo attraversa, la galleria di 3200 metri, *la più lunga del mondo*, a quanto si assicura, ad uso di strada carrozzabile.

Poco dopo, la lunga fila delle carrozze si mette in moto, si svolge, si snoda per gli innumerevoli zig-zag della strada nazionale, mentre alcuni dei gitanti, desiderosi di fare un po’ d’alpinismo con poca fatica, lasciano per poco il loro posto in carrozza e s’inerpicano su pei viottoli scorciatoia.

Questo ritorno è quanto si può immaginare di piacevole. Il sole ormai più non indora che le eccelse vette di questa corona di monti argentisi nella purissima, cristallina atmosfera; l’aura è mite, la solenne pace della montagna incombe su tutto: l’eco risuona ogni tanto di grida festose giungenti dalle carrozze che ci seguono, dal fondo della valle: risuona dello schiocco delle fruste dei vetturini; del tintinnio delle campanelle delle capre pascolanti lungo gli scoscesi fianchi del colle. Dall’alto domina il forte di Colle Alto su cui sventola la bandiera tricolore...

È una bellezza, una delizia, un incanto, anche per chi è poco accessibile a sentimenti di gentile poesia.

S’attraversa il tunnel carrozzabile, illuminato a luce elettrica, e che a noi rammenta i benemeriti ingegneri *Genesio e Meccio* che vi dedicarono tanti anni della operosa loro vita; si scende pel versante nord offrente un paesaggio più vasto, non meno impressionante di quello sud; e si giunge a Limone pieno d’animo di dolce emozione, di gratitudine per coloro che col loro invito ci misero nel caso di godere di questa festa, appunto in tempo per la partenza del treno speciale fissata per le ore 20.30.

Un’ultima stretta di mano, un’ultima parola che dica ancora ai signori *Vaccari* tutta la nostra ammirazione per il modo con cui sanno unire l’abilità tecnica e industriale ad una esemplare onestà nell’esercizio delle loro mansioni d’imprenditori di grandiose opere pubbliche; ancora una parola di ammirazione per coloro che diressero così ardui lavori, primissimi gli ingegneri *Amadasi e Pechini*...

Il treno riparte ed in brev’ora ci riporta alla stazione di Cuneo, dove, salutati gli amici che proseguono per Torino, ci avviamo a casa per mettere in carta queste affrettate note colle quali certo non possiamo dare il risalto che vorremmo alle impressioni incancellabili di questa memoranda giornata.
