

CALENDARIO STORICO
DI SALSOMAGGIORE TERME
2007

La fortuna di una città non è determinata solo dalle ricchezze naturali. Sono la posizione geografica e la facilità delle comunicazioni ad esser chiave di volta del suo successo. Anche oggi. Soprattutto ieri. È il mito fondante di molti luoghi, che una facile/difficile raggiungibilità ha acceso o spento.

Salsomaggiore, come città del sale prima e delle terme poi, ha avuto la fortuna d'essere collocata al centro di una zona economica forte "*in stretta relazione con le più generali leggi di sviluppo economico*"¹. Come altre località balneari ciò l'ha messa all'indice come meta potenzialmente frequentabile da nobiltà e alta borghesia. Un unico problema: l'essere, anche se di poco, a lato d'un asse viario importante. Un comodo collegamento alla rete stradale principale (la via Emilia) e ferroviaria (la stazione di Borgo San Donnino) erano i presupposti utili alla crescita economica. Se ne accorsero i compilatori delle prime guide turistiche che posero l'accento sulla necessità d'avere strade e trasporti, interni ed esterni, in grado d'incentivare il flusso del nascente turismo termale. È di questo parere Egisto Orlandi il quale, in uno scritto del 1900, afferma: "*cooperatrice all'incremento del commercio d'un paese e allo sviluppo delle sue industrie è l'abbondanza delle vie di comunicazione con gli altri paesi e con tutte le frazioni del Comune*". Orlandi prosegue tracciando un quadro della viabilità salsese: "*prima del 1860*" dice "*questo comune aveva penuria di strade: solo nel 1860 s'incominciano a costruire le strade carrozzabili ora ultimate e ben tenute: Salso-Borgo, Salso-Tabiano, Salso-Castelnuovo Fogliani, Salso-Pellegrino Parmense, Salso-Scipione-Fiorenzuola*"².

Per i collegamenti esterni la situazione è già fluida, in evoluzione. Va meno bene per le strade comunali che sono "*la strada di San Vitale al nord lunga 200 metri; la strada di circonvallazione, lunga come la precedente, con un ponte sul Citronia; quella detta della Villa (che va a Salsominore) della lunghezza d'un chilometro; la bellissima strada di Tabiano in continuazione del Viale Romagnosi, lunga sette chilometri; la Salsediana (via di Scipione) con un ponte sul Citronia, lunga quasi tre chilometri e mezzo, passante in prossimità del vecchio cimitero. La strada di San Vittore, che non oltrepassa i tre chilometri; quella che da*

¹ TRIANI Giorgio. Pelle di luna pelle di sole, nascita e storia della civiltà balneare 1770-1746. Venezia: Marsilio, 1988. pp. 27.

² LEONE E., ORLANDI E.. Salsomaggiore, Tabiano, Sant'Andrea. Parma: Battei, 1899. pp. 66.

Tabiano conduce a Borgo lunga circa cinque chilometri; la strada della Chiesa di Tabiano (quasi 3 km.) e quella della Farfanara (km. 4 e mezzo), della Bocca (km. 5 e mezzo), di Gavazzola (2 km.) e di Contignaco (m. 250)”.

Non è certo intricata la viabilità salsese, ma sufficiente a necessità di base come raggiungere agevolmente alberghi, case pensione, stabilimenti e fare brevi passeggiate o gite a colli e castelli in groppa a somarelli³ o a bordo di carrozzelle trainate da cavalli che assicurano i collegamenti interni e verso Borgo San Donnino.

Un’ulteriore possibilità di spostamento unita allo svago era la celebre Funicolare Ferretti: la Salso-Piccolo Paradiso. Tutto era nato dall’esistenza, sul colle di Montecucco, della “*superba*” villa che il tenore Ortisi aveva costruito verso il 1890. Posta ad oltre un centinaio di metri d’altezza, in posizione panoramica, vi s’accedeva attraverso un “*ombreggiato, ma ripido e faticoso sentiero*”. L’ingegner Alessandro Ferretti, noto costruttore di ferrovie funicolari (Mondovì, Bergamo, Orvieto, Ortona-mare, Sorrento, Monte dei Cappuccini a Torino, ecc.) accarezzò l’idea di fare di Villa Ortisi, nel frattempo divenuta Villa Paradiso, un “*Eden di delizie, allacciandola con una funicolare ai Giardini Romagnosi, presso le grandiose Terme Magnaghi*”.

Nelle intenzioni, il progetto di Ferretti doveva essere completato allacciando Salsomaggiore a Tabiano tramite funicolare, di cui la sosta a Villa Paradiso doveva corrispondere al primo tratto. Un progetto ancora più ambizioso era quello di congiungere i due centri termali con un tunnel ottenuto dal traforo del Montecucco. Ma per realizzare quest’idea servivano grossi capitali e la traversata del valico sulle ali di una funicolare era sicuramente più affascinante.

Non si fece né l’una né l’altra cosa. Rimase il tratto fino al sommo del Montecucco che, in una qualche misura, accomunava Salsomaggiore ad un’altra città termale, Montecatini, dove Ferretti aveva costruito un simile impianto⁴.

Da fabbrica del sale le stradine che allacciavano Salso alla via Emilia e a Borgo San Donnino erano più che sufficienti, ma per la città delle terme occorreva un sistema di comunicazione più veloce e pratico degli omnibus trainati dai cavalli. Anche se, a cavaliere tra Otto e Novecento era assicurato, e continuerà ad esserlo, un servizio di corriere per Milano e Parma⁵ (anche per Tabiano), serviva la ferrovia, più adatta ad un nuovo secolo che forgerà stili di vita e identità sociali diverse. La ferrovia permetteva spostamenti veloci e comodi, semplici

³ DALLA ROSA Guido. Salsomaggiore e i suoi bagni. Parma: P. Grazioli, 1877. pp. 16.

⁴ LEONE E., ORLANDI E.. Salsomaggiore, Tabiano, Sant’Andrea. Parma: Battei, 1899. pp. 243-245.

⁵ Ibidem. pp. 85.

e sicuri, e col suo arrivo il cuore di Salsomaggiore inizia a battere più veloce.

Si pensa ad un ramo di strada ferrata che dalla stazione di Borgo, attraversando la città e lambendo la strada principale, arrivi vicino alle Saline dello Stabilimento Vecchio, a pochi metri dall'Albergo Grande. Firmata dal Ministro dei Lavori Pubblici la concessione il 21 maggio 1888, la tramvia Borgo-Salso, dopo la posa dei binari, il 25 maggio 1889 fa la prima corsa di prova per saggiare il percorso progettato dall'ingegner Alberto Corradi su commissione del proprietario della linea Luigi Corazza⁶. Un evento, se si pensa che quarant'anni prima, nel 1851, la linea ferroviaria "pontificia" aveva il capolinea a Bologna e solo più tardi verrà fatta proseguire fino a Modena, Reggio, Parma e Piacenza.

Il 5 maggio 1890 la prima locomotiva a vapore della "tramvia Borgo-Salso", la "Phoenix" con due vetture passeggeri e un vagone merci al traino, arriva al capolinea. Molta era la curiosità e l'interesse e agli arrivi della locomotiva la gente si assiepava vicino alla stazione intralciando quasi i passeggeri. Tanto che il proprietario dell'Albergo Grande scrisse, forse con eccessiva preoccupazione alla Giunta Comunale, richiedendo di "*porre quei provvedimenti necessari per tenere sgombro quel tratto di strada dalla stazione alle Entrate dell'Albergo Grande per lasciare libero accesso ai Signori Passeggeri*"⁷.

Quarantasette anni più tardi, il 21 aprile 1937, il vecchio trenino sarà sostituito dai locomotori delle Ferrovie dello Stato. L'ormai decrepito "*gamba di legno*", come affettuosamente veniva chiamato, va in pensione ed appaiono i locomotori elettrici e il travertino bianco e rosa della monumentale Stazione Ferroviaria. Il momento fu solenne, adeguato alla portata di un avvenimento che dotava Salsomaggiore di una stazione grandiosa, consona al ruolo allora giocato dalla città. Per di più di testa, come quella milanese, dove cioè i treni non transitano solamente, ma arrivavano, per sostare, e poi ripartire ripercorrendo il medesimo tracciato. Come se Salso fosse il centro del mondo, un luogo mitico per giungere al quale è necessaria una linea propria, dedicata, al di là delle normali linee di comunicazione. Nel bene e nel male.

Sul treno speciale che inaugurò la linea, il sottosegretario De Marsanish in rappresentanza del Governo; a Salso tutte le autorità. Poi alte uniformi e guardie d'onore, gonfalone del Comune, tappeto rosso, bandiere, banda della Legione Ferroviaria di Bologna⁸.

⁶ AIMI A., COPELLI A. Storia di Fidenza. Parma: Battei, 1982. pp. 317.

⁷ CAMMARATA Felice. Sviluppo di Salsomaggiore nei cento anni. In "Salsomaggiore 1° Centenario delle cure 1839-1939". Volume celebrativo edito dalle Regie Terme. Bergamo: Tip. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1939. pp. 273.

⁸ CABASSI GANDOLFI Silvia. In aqua salus. Parma: Battei, 2002. pp. 46.

Dopodiché sarà un'altra stagione a chiudersi, quando l'offensiva dell'automobile cambierà nuovamente le carte in tavola e farà della gomma il principale interprete di trasporti e spostamenti.

Roberto S. Tanzi

Testi: Roberto S. Tanzi

Progetto grafico, raccolta e restauro immagini: Lorenzo Davighi

*Si ringrazia Andrea Da Rin De Barbera
per la concessione di alcune foto*

*Soprattutto si ringraziano, per l'insostituibile memoria storica sulle
immagini e i personaggi: Renzo Tanzi, Luigi Copelli, Ermes Varesi*

DIDASCALIE

1. Viaggiatori, vetturari, facchini, capotreno, bigliettai, addetti ai binari, un prete e semplici curiosi si mescolano in una posa colta dall'obiettivo del fotografo prima della partenza. Lo sfondo è quello delle vecchie Saline e delle ciminiere dello Stabilimento Balneario. Il tramway della linea Salso-Borgo aveva vetture di 1a, 2a e 3a classe e viaggiava, come raccomandato dalla concessione, ad una velocità massima di 18 chilometri orari. In aperta campagna. In città (a Borgo San Donnino dov'era la stazioncina di partenza all'esterno della Stazione Ferroviaria vera e propria e la prima fermata ai giardini pubblici di via Cavallotti) l'abbrivio era assai più blando, quasi a passo d'uomo. Quattordici treni giornalieri portavano in 30 minuti da Salsomaggiore a Borgo San Donnino e viceversa in coincidenza, dal 1° giugno al 30 settembre, con i treni della linea ferroviaria principale dell'alta Italia Milano-Firenze. Tre erano le fermate intermedie lungo il percorso: Campore, Ponte Ghiara, Vaio,

anche se alcuni anziani ne ricordano una terza, forse a richiesta e non segnata sulle guide, nel quartiere di Sant'Antonio. Il prezzo del biglietto variava dalla 1a alla 3a classe: 1a classe 2,50 lire (andata e ritorno), 3 lire (sola andata); 2a classe 1,25 lire (andata e ritorno), 2 lire (sola andata); 3a classe 0,60 lire (andata e ritorno), 1 lira (sola andata)⁹.

2. Davanti all'uscita della Stazione Vecchia si assieparono le carrozze private, gli omnibus degli alberghi e i portabagagli in attesa dei viaggiatori termali. Arrivo e partenza dei treni e scalo merci erano praticamente nello stesso posto, cosa che provocò presto problemi e lamentele. Un fatto emerso anche nelle guide dell'epoca, in una delle quali si diceva che *“presentemente esso (lo scalo merci) è posto nella Via Mazzini ch'è quella che dalla Stazione conduce a Salso in continuazione della strada di Borgo, cioè in una via frequentatissima ed importantissima, davanti al giardino dell'ala nuovissima dello Stabilimento Vecchio ed al maggior Albergo di Salsomaggiore, l'Albergo Grande. Allo sconcio del caricare e scaricare le merci in una via attraversata continuamente da bagnanti, che si recano allo stabilimento, vanno aggiunti i pericoli derivanti dal manovrare dei treni. Tutto ciò va visto e verificato e per merito del Municipio, che ha reclamato giustamente preoccupandosi del decoro del paese e della sicurezza dei cittadini, lo scalo fra breve sarà dall'Amministrazione del Tram trasportato in sede più acconcia”*¹⁰.
3. Tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento la carrozzella di Italo Ampollini l'avrebbero chiamata “omnibus ad un solo cavallo”. Allora serviva per spostamenti veri e propri oltre che per qualche gita panoramica ai castelli o alle colline, adesso è solo lo svago, l'impiego romantico e un po' demodé del tempo libero, ad essere unico motivo dell'esistenza a Salso di queste suggestive vetture. Durarono fin verso gli anni Settanta quando un paio, poi ridotte ad una, attendevano i sempre più rari clienti di fronte all'ingresso delle scuole elementari D'Annunzio, di fianco al monumento di Alberto Bazzoni, nel parcheggio a loro riservato. Italo Ampollini fu l'ultimo vetturino. Prima di lui e assieme a lui tanti altri: i fratelli Basini, Pagani, Massari, Abevilli, Pedretti, i fratelli Copelli, Ennio “Meso” Sozzi. Negli ultimi tempi erano una caratteristica della città e un ricordo dei mezzi di trasporto del passato. Pochi sanno che d'inverno, conclusa la stagione termale, alcuni di loro per sbarcare il

⁹ BAISTROCCHI Ettore. Guida medica dei bagni e delle inalazioni di Salsomaggiore. Parma: Battei, 1900. pp. 53.

LEONE E., ORLANDI E.. Salsomaggiore, Tabiano, Sant'Andrea. Parma: Battei, 1899. pp. 258, 260.

¹⁰ LEONE E., ORLANDI E.. Salsomaggiore, Tabiano, Sant'Andrea. Parma: Battei, 1899. pp. 249.

lunario si trasferivano (con cavallo e carrozzella, un viaggio di qualche giorno) sulla riviera ligure, a Bordighera, dove lavoravano per quel turismo che amava passare i mesi più freddi al mare, godendo di un clima dolcemente mite. Tornavano a Salso in primavera, e gli affezionati delle terme li ritrovavano puntualmente al loro posto.

4. La foto è degli anni Trenta, ma un servizio di vetture pubbliche, regolamentato dal Municipio, esisteva già dal 1893. Oltre ad uno stallatico comprendeva tre Stazioni di Vetture nelle piazze Garibaldi, Vittorio Emanuele, largo Romagnosi, che fornivano landeaux, brecks, giardinieri, phaettons. Pompeo Marzocchi, Domenico Bussolati, Giovanni Milani e figlio, Ferdinando Canepari, Federico Gambarini, Aldo Canepari, Giovanni Attilio Copelli, Romano Rossetti, Augusto Solari, Alberto e Lodovico Cigala, Angelo e Donnino Ferrari, Ariggi e Barani, Ernesto Tuberti, Federico Tiraboschi sono alcuni nomi più antichi della ventina di vetturini allora in attività. Per vetture ed omnibus a due cavalli la tariffa di trasporto andata e ritorno a Borgo era di 8 lire, per Bargone 12 lire, Scipione 8 lire, Ponte Grosso 9 lire, Tabiano 8 lire. Con vetture ed omnibus a un solo cavallo la tariffa si dimezzava. I percorsi erano calibrati su una durata massima di circa 5 ore; per durate maggiori generalmente la tariffa era fissata in 1 lira all'ora¹¹. In anni più vicini a noi le carrozzelle a cavallo sostavano in attesa dei clienti, come si vede nella foto, lungo il viale Romagnosi, poi di fronte al Grand Hotel des Thermes, nel piazzale Berzieri di fronte al "*barachè*" di Coloretti e, per ultimo, di fronte all'entrata delle scuole elementari D'Annunzio. Infine, dopo un lunghissimo periodo di convivenza, lasciarono il posto al motore, il taxi, che tuttora sopravvive.
5. Quella dei Copelli è una dinastia di trasportatori di cose e persone: carrettieri, vetturini, autisti di corriere, taxisti. Luigi Copelli, che in questa splendida foto degli anni Venti posa fiero sul viale Romagnosi accanto alla sua magnifica automobile (al "*portagh*" come scherzosamente gli amici chiamavano la vettura senza le portiere per l'autista), fu titolare della prima licenza di taxi (allora si chiamavano vetture pubbliche) a Salso. Assieme al fratello Giovanni Attilio accolse per molti anni sul suo fiammante taxi i turisti delle terme prima di passare il testimone al figlio Giuseppe. Ma il legame dei Copelli con i trasporti nasce molto prima, quando, con carretti trainati da cavalli, trasportavano

¹¹ LEONE E., ORLANDI E. Salsomaggiore, Tabiano, Sant'Andrea. Parma: Battei, 1899. pp. 98, 110, 255-256.

Guida di Salsomaggiore, Tabiano Terme e dintorni. Borgo S. Donnino – Salsomaggiore: tip. Mattioli, 1905. pp. 142.

ghiaia e ghiaccio. Poi divennero vetturini di eleganti landeaux e quindi taxisti. Giuseppe, l'ultimo dei Copelli ad esercitare questo mestiere, fu premiato con la medaglia d'oro della Camera di Commercio di Parma per l'attività svolta.

6. Al posto dello Stabilimento Vecchio c'è già il Berzieri, ma sul retro sono ancora visibili le vecchie Saline. Sull'angolo la Stazione Ferroviaria s'insinua tra le Saline e il Detraz. Il treno arriva lungo viale XX Settembre (Matteotti), lambendo per tutto il tragitto la strada verso Fidenza. La città del sale si è già trasformata in città delle terme. Il momento di transizione è stato importante, Salso si trovava di fronte a un crocevia: proseguire con la fabbrica del sale (ma il miglioramento dei trasporti dovuto anche all'avvento delle ferrovie rendeva il livello minerale meno competitivo, mettendo a rischio un'economia che rischiava di diventare improvvisamente improduttiva) o virare verso la nuova frontiera termale. Uomini come Valentini e Dalla Rosa avevano compreso che il futuro era lì, anche perché con il bassissimo prezzo imposto dal Governo parmigiano (2,5 lire al quintale il sale che veniva rivenduto al pubblico a 30 lire al quintale) ben poche potevano essere le occasioni di sviluppo e miglioramento di Salsomaggiore.
7. Nel 1932 s'inaugurò il grande complesso dell'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale intitolato al medico parmense Giacomo Tommasini. Erano le cosiddette "terme operaie", un'opera di grande respiro architettonico e sociale capace di 600 posti letto, attraverso la quale il Regime dava continuità alla vocazione assistenziale di Salsomaggiore. Il tronco ferroviario Salso-Borgo non aveva ancora trovato l'importante sede definitiva che nel 1937 s'affiancherà alla Cassa Nazionale delle Assicurazioni Sociali, dicitura che si nota sulla parte centrale dell'edificio. Il cambiamento è comunque in atto se, proprio in occasione del termine dei lavori, è un improvvisato trenino a scartamento ridotto, solo un piccolo locomotore e una serie di vagoncini scoperti, a trasportare in un tripudio di bandiere e camicie nere gl'invitati alla cerimonia.
8. Adesso è un comodo parcheggio alberato, ma la cosiddetta "Arena dei Platani" ha avuto nel tempo diverse vocazioni: da mercato delle terraglie a stazione dei taxi e capolinea delle corriere. Fino agli anni Sessanta l'angolo compreso tra l'Albergo Parco e il parco Mazzini era delimitato da una fila di bassi edifici che accoglievano, tra gli altri, un'officina per la riparazione delle biciclette, un bar, un distributore, gli uffici dei taxi e delle corriere. Come i treni, le corriere assicuravano il collegamento

con i paesi e le città vicine, e, soprattutto, con Tabiano. Quella che vediamo in questa rara foto è la corrierina che, negli anni Venti del secolo scorso, faceva la linea Salso-Tabiano. Era di proprietà della famiglia Copelli, ed era Luigi Copelli a guidarla nelle pause tra una corsa col taxi ed un'altra, incaricando il fratello Giovanni Attilio, anche lui taxista, di tenergli d'occhio l'automobile mentre era impegnato alla guida della corriera. Il bimbetto seduto sul parafango è il figlio Giuseppe (che diverrà anch'egli taxista) nato nel 1917. Con un rapido calcolo, possiamo datare la foto attorno al 1920.

9. Databili intorno agli anni Cinquanta, queste foto mostrano la vivacità della Stazione Ferroviaria in un'epoca dove il trasporto su gomma andava pian piano diffondendosi, ma la ferrovia rimaneva ancora la regina degli spostamenti. Le banchine del treno si affollavano ad ogni partenza-arrivo e la lunga fila di passeggeri appena scesi si disperdeva nel piazzale. Tante valigie ma anche corriere, automobili, taxi e soprattutto le vetture degli hotel in attesa della clientela da accompagnare in albergo. Il segno che si era arrivati nella città della vacanza termale era dato dalla presenza esotica di kenzie e palme, una delle quali si scorge vicino alla gradinata d'ingresso.
10. La Funicolare Ferretti univa Salsomaggiore al Piccolo Paradiso sul colle di Montecucco, dove si trovava l'ex villa del tenore Ortisi. Fu costruita dall'ingegner Alessandro Ferretti lungo un piano inclinato di circa 700 metri con pendenze variabili dal 10 al 20%, su cui venne posato un binario a scartamento di un metro. Partiva poco oltre le Terme Magnaghi e per permettere la circolazione nei due sensi, ogni cinque minuti, di un paio di vetture da 15 - 20 persone, era previsto uno scambio a metà percorso. La sicurezza dell'impianto era garantita dal "sistema Ferretti" in grado di scattare automaticamente in caso di rottura della fune, e da un regolatore automatico della velocità a forza centrifuga. Come scrivono Leone e Orlandi nella guida "Salsomaggiore, Tabiano, Sant'Andrea", la funicolare Ferretti inaugurata al sorgere del Novecento *"sarà una delle più geniali attrattive di Salsomaggiore. La Villa ex-Ortisi verrà convenientemente ampliata e diventerà così un sontuoso e comodo albergo. Intanto si costruisce un grande chalet presso la stazione superiore, che potrà contenere oltre duecento persone, allo scopo di farne un caffè concerto ed un ristorante, dove la freschezza e purità dell'aria servirà di efficacissimo aperitivo"*.

11. Nel 1937 la Stazione Ferroviaria si è definitivamente trasferita nell'attuale sede, il monumentale edificio in travertino bianco e rosa che si scorge a destra nella foto di fianco alle altrettanto monumentali Terme Tommasini. È stata rettificata anche la linea: i binari non scorrono più a fianco di viale XX Settembre ancora spoglio della fila di grossi condomini edificati nel dopoguerra, ma sono stati posati più in là, al centro della campagna. Alle spalle delle Terme Berzieri, demolite le vecchie Saline, sorge l'imponente complesso dell'Istituto Chimico. Lo sviluppo edilizio di Salsomaggiore è già iniziato ma è ancora modesto. La collina che si srotola al di sopra del quartiere dei "Pescatori", Sant'Antonio, è spoglia delle numerose abitazioni che in seguito verranno costruite. In fondo, il biancheggiare della terra scorticata dalle ruspe ci ricorda l'esistenza della cava che riforniva le fornaci.
12. Com'è tradizione, l'ultimo scatto fa parte del nostro tempo. Ne è autore Lorenzo Davighi che, in sintonia con l'argomento del calendario, lascia a futura memoria un aspetto dei trasporti cittadini recente, ma importante quasi quanto quelli di cui abbiamo finora parlato. Gli scuolabus, i pulmini che ogni giorno attraversano le città carichi degli alunni delle scuole elementari e medie, anche a Salso sono una presenza costante, un servizio essenziale che si estende alle zone frazionali. Davighi, con mano felice, ha colto il momento cardine, l'uscita da scuola con i bimbi che si accalcano attorno alle gialle corrierine, impazienti di salire per tornare a casa. Anche il luogo non è scelto a caso: le scuole elementari Gabriele D'Annunzio, di fianco alle Terme Berzieri. Era poco più in là che si fermavano le vaporiere della vecchia stazione ferroviaria e da lì uscivano i viaggiatori che, come primo approccio alla città delle terme, avevano uno dei migliori hotel, l'Albergo Grande, e il complesso delle vecchie Saline e dello Stabilimento Balneario.