



# Lünäju 2005 de "A Campanassa"



Avrei voluto ridere e piangere ma invece mi reprimere, mi controllavo. Mio padre era ancora vivo quando venne costruita la stazione a Mongriffone. Restò inutilizzata per molto tempo, tra i suoi binari cresceva l'erba. Dico la verità, ero quasi felice che nessuno se ne interessasse, la vecchia Letimbro invece continuava a funzionare, con gli ultimi sprazzi di vitalità, io speravo che andasse avanti nel tempo.

Ma non fu così. Era del resto inevitabile perché la città si allargava sempre di più, sorgevano altri quartieri, si avevano altre esigenze. Del resto anche la mia famiglia rappresentava la mia giovinezza, era un simbolo che non avrei mai tradito.

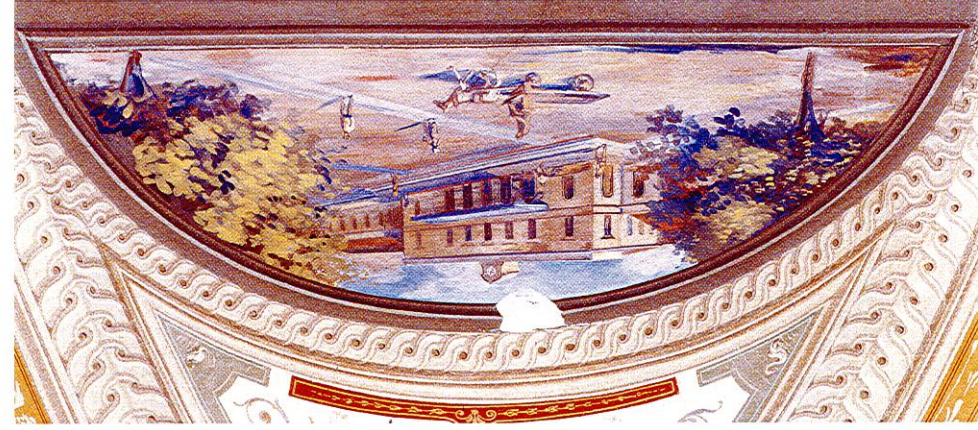
Andai a presidiarla con altri amici che avevo coinvolto. Tra questi c'era lo scultore Walter Morando. Anche la Stazione era una creatura che non potevo assolutamente deludere, che mi chiedeva aiuto. Spesso nei miei sogni a occhi aperti vedevo i miei quadri appesi nelle sue sale, in quegli spazi che davano respiro ai colori, alle invenzioni dell'arte. L'occupazione della Stazione non fu un fatto temporaneo, durò molto, intere giornate e anche notti. L'opinione pubblica si divise. Carlo Zanelli, era preoccupato di allora. Carlo Zanelli, era preoccupato di allora. Carlo Zanelli, era preoccupato di allora. Carlo Zanelli, era preoccupato di allora.

## Savona deve ritrovare una parte di sé

(dalla pagina 3)

degli altri artisti. Io gli credei. Era un medico di professione, prestato alla politica, non poteva mentire. Invece all'alba di un giorno in cui nessuno di noi si trovava in Stazione, la fece demolire. Il gesto mi parve disumano anche perché mi ero fidata di tanto mio, ma della comunità di cui faccio parte. Ero e sono rimasta unita alla mia città di origine, anche se ho abitato altrove. La Stazione Letimbro nel mio inconscio rappresentava la mia giovinezza, era un simbolo che non avrei mai tradito.

Andai a presidiarla con altri amici che avevo coinvolto. Tra questi c'era lo scultore Walter Morando. Anche la Stazione era una creatura che non potevo assolutamente deludere, che mi chiedeva aiuto. Spesso nei miei sogni a occhi aperti vedevo i miei quadri appesi nelle sue sale, in quegli spazi che davano respiro ai colori, alle invenzioni dell'arte. L'occupazione della Stazione non fu un fatto temporaneo, durò molto, intere giornate e anche notti. L'opinione pubblica si divise. Carlo Zanelli, era preoccupato di allora. Carlo Zanelli, era preoccupato di allora. Carlo Zanelli, era preoccupato di allora.



Lunetta affrescata del palazzo Sormano di via Pia, raffigurante la Stazione Letimbro.

Perini, creato da sua moglie, finalmente l'orizzonte appare schiarito. Io devo ringrazzare il sindaco attuale Carlo Ruggeri, il mio amico Silvio Riolfo Marengo, vice presidente del mio Consiglio, la direttrice Eliana Mattianda della Pinacoteca Civica dove la Fondazione è ospitata. La Stazione Letimbro però resta una spina che non posso rimuovere. Soffro ancora se vedo quel vuoto nel Piazzale dove sorgeva la costruzione ottocentesca, tanto vicina alle mie vicende. Sono stata invitata da Franco Rebagliati a scrivere nel terzo volume del catalogo, portando la mia testimonianza, a proposito mentre da Roma inviavano un proprio spazio per impedire la distruzione del fabbrica. Io infatti mi ero rivolta alle istituzioni culturali, proponendo l'idea di un Museo di Arte Contemporanea, che avrei voluto intitolare a Sandro Pertini, mio amico storico significativo.

Io sono terrorizzata perché Savona si è affidata spesso a soluzioni mediocri e banali, anche spaventose, vedi le cosiddette Piramidi dove sono le scuole, oppure il Palazzo di Giustizia. Per la Letimbro, secondo me, bisognerebbe ritirare fuori i disegni, le piante ottocentesche e ricostruirle "come era e dov'era", come è successo per il Teatro La Fenice di Venezia. Anche nella Serenissima si era parlato di altre decisioni, poi ha prevalso il buon senso. Io vedrei nuovamente la Stazione al suo posto come nel secolo scorso, perfetta, per chiudere degnamente Via Paleocapa, per dare un significato ai portici, a tutta la strada. E forse davvero si potrebbe sistemare in quei locali la Fondazione Museo di Arte Contemporanea Milena Milani in memoria di Carlo Cardazzo, dato che l'attuale spazio a Palazzo Cardazzo, Milano e Venezia, nella cui galleria assennate alla scomparsa del mio compagno Carlo Cardazzo, veneziano, famoso collezionista e gallerista, nelle cui gallerie di Venezia, Milano e Roma aveva avuto severo e attento al quale anche io avevo aderito. Cardazzo era sposato, in quel tempo non era riconosciuta la figura della compagna, io avevo vissuto vent'anni con lui.

Milena Milani

Albissola agosto 2004



Anche quest'anno il Consiglio Grande della "A Campanassa", ha deciso di continuare la tradizionale pubblicazione del Lünäju, con l'intenzione di arricchire le case dei savonesi, con un utile strumento per la conoscenza e l'approfondimento della storia della città. Mentre continuano le celebrazioni per gli 80 anni dalla fondazione della "A Campanassa", ricorrenza alla quale è stato dedicato il Lünäju 2004, si ricorda nel 2005, un avvenimento importante ma triste.

Sono passati venticinque anni dalla demolizione della stazione Letimbro. Un edificio carico di storia, di ricordi e purtroppo anche di speranze rimaste deluse.

Attraverso ed attorno alla "Letimbro" è passata e si è svolta la storia di Savona. Un secolo, dalla costruzione, avvenuta nel 1883, alla demolizione, iniziata una mattina di febbraio del 1980. Cento anni nei quali generazioni di savonesi sono transitati attraverso i suoi saloni, attendendo treni e desideri, partendo o tornando, per sempre o per poche ore, sicuri di avere in quei muri un punto di riferimento, un'immagine per affermare: "Siamo a Savona".

Milena Milani, onora quest'anno il Lünäju con il suo importante contributo di ricordi e di proposte. Giovanni Gallotti ha coordinato il lavoro, curando lo studio dei testi, che ripercorre la storia della "Letimbro" e le vicende ferroviarie savonesi, il calendario e la scelta delle immagini.

Luciano Occelli ha dipinto la copertina, mentre per il dialetto ci si è avvalsi della consulenza di Ezio Viglione. A tutti loro va il nostro plauso.

All'Amministrazione Comunale ed al Gruppo Campostano che hanno contribuito con particolare sensibilità alla realizzazione di questa iniziativa editoriale, vanno la nostra gratitudine ed i più cordiali ringraziamenti.

A tütti i citadin savunéizi bun 2005

Il Presidente

(Nazzario Fancello)

## Lünäju 2005 de "A Campanassa"

Presentazione dell'opera: **Nazzario Fancello**, Maestro Anziano.

Copertina: **Luciano Occelli**.

Contributo di ricordi e di proposte: **Milena Milani**.

Ricerche storiche, testi e coordinamento editoriale: **Giovanni Gallotti**.

In copertina: la Stazione Letimbro e la piazza antistante in un dipinto ad olio di Luciano Occelli.

I documenti tratti dall'Archivio di Stato di Savona, con la collocazione: Comune di

Savona Serie III, cartelle 430, 431, 432 e 433 sono stati pubblicati "Su concessione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Archivio di Stato, numero 1400/10.1.4 del 28 luglio 2004".

Stampa: **Stabilimento grafico "Marco Sabatelli Editore s.r.l."**

Via Servettaz 39 - Savona - Telefono 019 823535 - 019 821997 - Fax 019 827413.

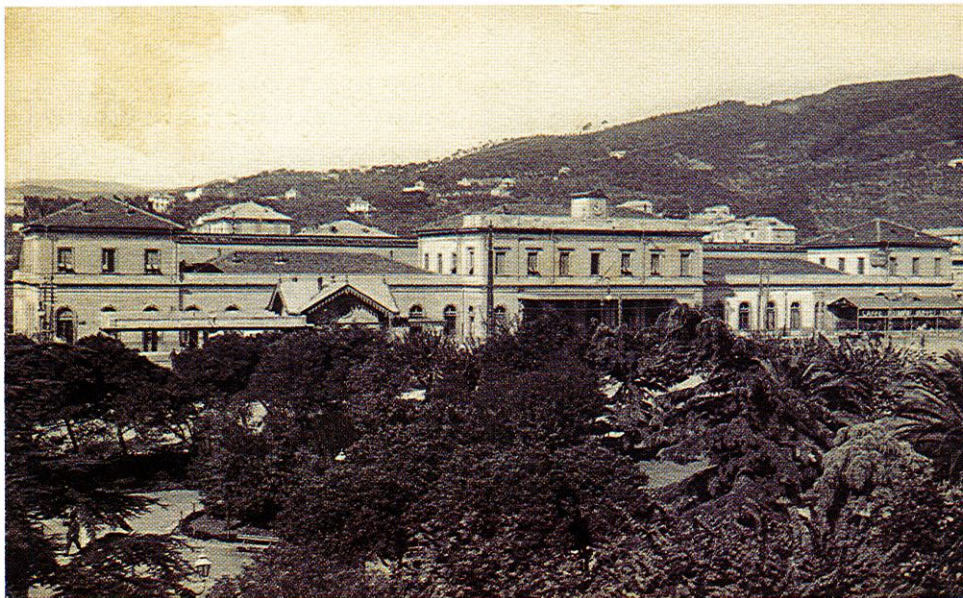
Supplemento al NOTIZIARIO TRIMESTRALE DI STORIA, ARTE, CULTURA, ECONOMIA E VITA SOCIALE - Direzione e Amministrazione: SAVONA - Piazza Brandale, 2. ANNO XXXI - NUMERO 3/2004 - Dir. resp.: Marco Sabatelli. Direttore: Carlo Cerva. Stampa: Marco Sabatelli Editore, Savona - Aut. Trib. Savona - N. 217 del 21-12-73 - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L.27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, Direzione Commerciale Business Savona.

# Savona deve ritrovare una parte di sé

di Milena Milani

Da bambina avevo una vera adorazione per la Stazione Letimbro. L'edificio era situato poco distante dal mio palazzo, a sinistra, in uno slargo elegante, dove c'erano un piazzale e, più in là, molti alberi, con aiuole e panchine, che formavano i giardini pubblici. Lì, nel tardo pomeriggio, e anche dopo cena, la gente andava a godersi il fresco d'estate, i ragazzi giocavano, non esisteva la televisione, il tempo si snodava sereno. Dalla Stazione arrivavano i viaggiatori, qualcuno attraversava i giardini per raggiungere l'albergo sotto i portici di Via Paleocapa. La Stazione era in grande armonia con la strada diritta che conduceva al Porto, alla Torretta, chiudeva infatti lo scenario esemplare della città ottocentesca, costruita da ingegni che avevano guardato a Torino, alla rete di vie che si intersecavano, orizzontali e verticali. Il vento trovava nella Stazione un ostacolo, per me era come un fondale di teatro, e la scena che ammiravo ogni giorno, quando andavo e ritornavo da scuola, faceva ormai parte della mia vita, mentre stavo crescendo.

Inoltre mio padre, prima che io nascessi, aveva lavorato in ferrovia. Era un tipo avventuroso, aveva studiato agraria in collegio in Toscana, sapeva tutto delle piante, dei frutti, dei concimi, del grano ma i treni lo avevano affascinato, così si era fatto assumere in Stazione a Savona, dimenticando le sue precedenti inclinazioni. In fotografie ingiallite ho visto mio padre con un berretto a visiera da ferroviere, apparteneva al personale viaggiante, addirittura come capotreno. Ma aveva anche avuto il grado di capostazione in un paese sulle colline. Spesso mi raccontava storie strane, che avvenivano sui vagoni dei convogli, negli scompartimenti di prima classe, dove c'erano bellissime signore, provenienti da Nizza o da Montecarlo, le quali dimostravano nei suoi confronti un sincero interesse. Locomotive, treni internazionali, tutto sfilava sulle rotaie lucenti davanti alla Stazione Letimbro, si perdeva nelle gallerie oscure, nelle luci intermittenti,



La Letimbro sembra immersa in una giungla tropicale. In realtà sono solo i giardini di Piazza del Popolo.

nei rauchi segnali che annunciavano arrivi e partenze.

La mia infanzia e la mia adolescenza trascorsero nel mito della Stazione, anche se mio padre era stato licenziato perché aveva partecipato a uno dei primi scioperi. Più tardi aveva ripreso a occuparsi delle piante, prestava servizio alla Cattedra Ambulante di Agricoltura, conservando tuttavia la concessione dei biglietti di viaggi gratuiti, estensibili anche alla famiglia. Dopo l'esperienza alla Letimbro e sui treni, andava a piedi nell'entroterra, per spiegare ai contadini come dovessero migliorare le colture per ottenere ottimi risultati. Fui io a proseguire il rapporto con i treni, a utilizzare quei biglietti con estesi chilometraggi. Avrei voluto viaggiare in lungo e in largo per il globo terrestre ma dovevo accontentarmi. Mio padre, curiosamente, mi impediva le evasioni. Lui che affermava di essere stato un libertino, prospet-

tava per me un avvenire catastrofico. Intanto scoppiò la seconda guerra mondiale, e dalla finestra del nostro appartamento di Via Quattro Novembre vidi saltare in aria un pezzo di muro della Letimbro. Dal mare, la flotta francese cannoneggiava la città. Fu come se il mio cuore fosse ferito. In quella Stazione andavo a prendere il treno per le prime gite sciistiche, a Sale Langhe e poi a Limone Piemonte, montavo lì sopra per recarmi a un campeggio a Calizzano, qualche volta ce la facevo a raggiungere Genova. Il fascismo inquadrava noi giovani nelle sue organizzazioni, io per studiare dovevo farne parte, mentre mio padre era anarchico, detestava il regime, anche dalla Cattedra Ambulante di Agricoltura era stato messo al bando perché non aveva mai avuto la tessera del partito.

La mia esistenza è stata davvero legata alla Stazione, e ai cambiamenti che io stessa ho

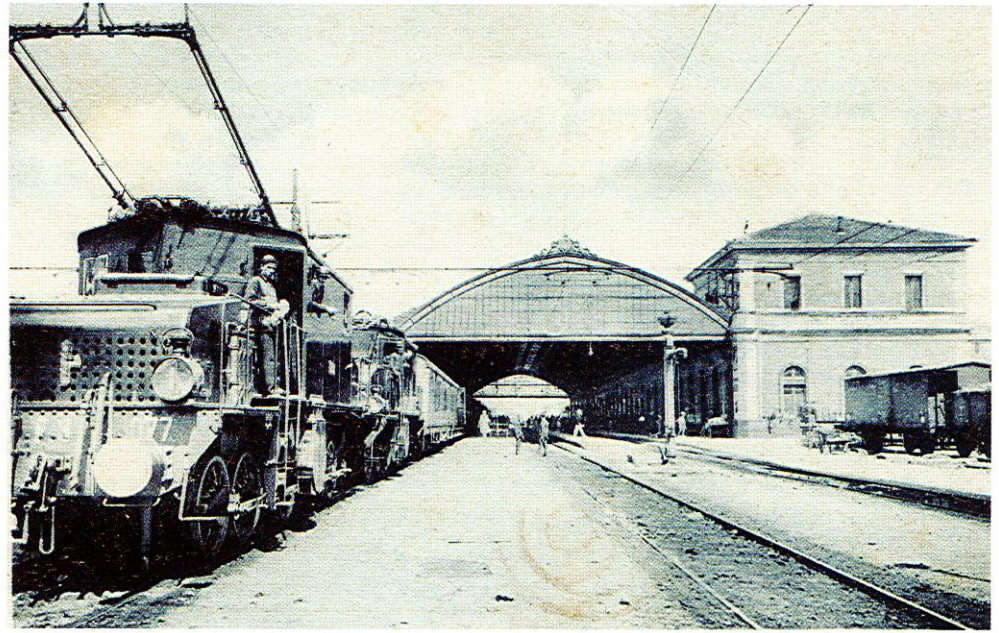
voluto, anche contro la volontà di mio padre. Dovetti aspettare di essere maggiorenne per andarmene di casa, a studiare all'Università. Avevo scelto la Capitale per una scommessa con il destino. Partii di notte per Roma. Il treno giungeva da Ventimiglia, aveva anche carrozze dalla Francia, si fermò un attimo in Stazione e io salii senza esitare. Lasciavo Savona e non avevo paura, perché la Stazione Letimbro la portavo con me, con le sue ampie sale di attesa, le stufe dove d'inverno veniva acceso il fuoco a legna, i finestrini, quell'immensa specchiera in cui a volte avevo fissato il mio volto di ragazza, le poltrone e le sedie imbottite di cuoio, con l'alto schienale, il tavolo al centro enorme e larghissimo. Io entravo sempre nella prima classe, con quei biglietti gratuiti che mi davano diritto ai viaggi, con la tessera ferroviaria che portava la mia fotografia. Mi sentivo privilegiata. Da Roma ritornai spesso alla mia città natale, anche se avevo deciso di staccarmene. Ma avevo capito che bisogna mantenere le proprie radici, così la Stazione negli anni che vennero fu sempre un punto fermo.

Dovrei adesso rievocare tanti momenti della mia storia umana, tutti legati alla mia città. Anche quando presi la patente, e guidai la prima automobile, non dimenticai la vecchia Stazione. Provavo una profonda nostalgia nei suoi confronti. Quei muri si deterioravano, come le persone, si parlava di un nuovo fabbricato a monte, di spostare i binari, Savona cresceva, si ingrandiva, anche i miei genitori cambiavano casa, desideravano il riscaldamento centrale, l'ascensore e il bagno ultramoderno. Se qualche volta mi avveniva di salire su un treno per raggiungere mia madre e mio padre, appena scendevo dal vagone e mi trovavo sotto la tettoia in ferro, a contatto con l'edicola dei giornali, il buffet con la sua insegna e, nel fondo, l'uscita, una smisurata gioia e una smisurata tristezza mi invadevano.

(continua nell'ultima pagina)

# Il treno: simbolo di progresso

Nella seconda metà dell'Ottocento, il mezzo più avanzato, veloce e comodo, per il trasporto di persone e cose, era il treno. Non è facile immaginare la realtà della Savona di allora circa cento cinquanta anni dopo. Prima dell'arrivo della ferrovia nella città della Torretta, i collegamenti con le località vicine, con Genova, l'entroterra od il ponente, erano garantiti dalle carrozze o, per chi aveva meno disponibilità, dalle diligenze. Le merci utilizzavano la fatica dei muli o dei cavalli che trainavano i carri. In questa situazione, raggiungere Genova in meno di due ore e Torino in quattro, utilizzando la nuova ferrovia, era un enorme progresso. Nell'Italia divisa in tanti stati, la prima linea ferroviaria, entrò in funzione tra Napoli e Portici. Si era nel regno delle Due Sicilie, nell'anno 1839. Tre anni più tardi, il Governo Sabauda, iniziò a progettare il collegamento ferroviario tra Genova e Torino, allora capitale del Regno di Sardegna. Nel 1843 si approvò il tracciato, che dalla capitale, raggiungeva Alessandria e poi Genova e l'anno successivo furono stanziati quindici milioni di lire per la realizzazione del progetto. Il primo breve tratto, tra Torino e Moncalieri, fu aperto nel 1848. La ferrovia raggiunse Novi Ligure due anni dopo. Passò ancora un anno e si poté arrivare in treno sino ad Arquata. Finalmente l'intero tratto tra Torino e Genova fu percorso da un treno che aveva a bordo il conte di Cavour, il 6 dicembre 1853. L'inaugurazione ufficiale si svolse il 20 febbraio dell'anno successivo, quando il treno reale con a bordo Vittorio Emanuele II percorse tutta la linea. Torino ebbe così il suo primo sbocco al mare attraverso la strada ferrata. Il fatto ebbe conseguenze negative sull'economia savonese, e sui traffici del porto. Un dato lo testimonia. Le entrate doganali, in coincidenza con l'entrata in esercizio della Torino - Genova, diminuirono costantemente e drasticamente. Si passò da 1.392.170 lire nel 1853, a 1.024.104 lire nel 1855, a 529.896 lire nel 1856 ed a 278.273 lire nel 1857. Negli anni successivi, il Regno Sabauda, puntò soprattutto a migliorare i collegamenti con le altre città piemontesi e con la Francia, disinteressandosi della costruzione di un secondo collegamento verso la Liguria. Nel 1853, si aprì la Moncalieri - Cavallermaggiore, due anni dopo, toccò alla Cavallermaggiore - Bra ed alla Cavallermaggiore - Cuneo. Nel 1857 fu inaugurata la Savigliano - Saluzzo e l'anno successivo la Alessandria - Acqui. Al primo grande traforo ferroviario, quello del Frejus, si cominciò a lavorare il 31 agosto 1857 e l'inaugurazione avvenne il 17 settembre 1871.



L'interno della stazione con la grande tettoia. Sul binario tre è in sosta un treno con due locomotori. I macchinisti posano orgogliosi sui loro "bestioni".



Un treno a vapore transita in Valbormida.

## Zenä

### Pruvèrbiu d'u meize

S'u ciöve de Zenä,  
vin e öju van a mä

### U Beccu

Elementu: Tèra  
da-u 22.XII a-u 19.I



<b>1</b>	<b>Sabbu</b> A Muè d'u Segnù	Cappudannu
<b>2</b>	<b>Duméniga</b> San Baxiliu	
<b>3</b>	<b>Lünezdì</b> U Numme d'u Segnù	
<b>4</b>	<b>Matezdi</b> B. Àngea da Fuliǵnu	
<b>5</b>	<b>Mèrcurdì</b> Ss. Melia e Duàrdù	
<b>6</b>	<b>Zöggia</b> Pasquetta o Befāna o Epifania	Rivan i Remaggi - Pruvèrbiu: "L'Epifania tütte e feste a e porta via, ma pò u mattu Carlevà u ne porta 'na carrà."
<b>7</b>	<b>Venerdì</b> San Lūciàn	
<b>8</b>	<b>Sabbu</b> San Severin	
<b>9</b>	<b>Duméniga</b> Santi Marçellin e Adriàn	
<b>10</b>	<b>Lünezdì</b> San Aldu	Int'u 1864 cun R.D. a vegne approvà a növa stezùia d'u Regulamentu d'Urnóu.
<b>11</b>	<b>Matezdi</b> Sant'Igin Pappa	
<b>12</b>	<b>Mèrcurdì</b> Santa Cezira	
<b>13</b>	<b>Zöggia</b> Sant'Ilariu Vescu	
<b>14</b>	<b>Venerdì</b> San Felice da Nola	Int'u 1880 a se sèra a gāra d'appaltu p'ā custruçciùn d'a Stassiùn Letinbru: vinta da-a Ditta Rapazzini.
<b>15</b>	<b>Sabbu</b> San Mauru	
<b>16</b>	<b>Duméniga</b> Santi Marçellu e Priscilla	

<b>17</b>	<b>Lünezdì</b> Sant'Antognu Abóu	Cuminsa u Carlevà. Pruvèrbiu: Pe San Tognu da-a gran bārba gianca, s'u nu ciöve, a neive a nu manca.
<b>18</b>	<b>Matezdi</b> Santa Margàita d'Ungheria	
<b>19</b>	<b>Mèrcurdì</b> San Mariu	
<b>20</b>	<b>Zöggia</b> San Bastiàn	Pruvèrbiu: A Pasquetta ün'uetta; a San Bastiàn ün'uetta e ün bāgiu de can.
<b>21</b>	<b>Venerdì</b> Santa Agneize	Int'u 1872 a vegne inaugüa a ligna ferruviāja tra Sanna e Vintimiggia.
<b>22</b>	<b>Sabbu</b> San Viçensu	Pruvèrbiu: a San Viçente l'invernu u pèrde ün dente.
<b>23</b>	<b>Duméniga</b> Santa Emerensiann-a	
<b>24</b>	<b>Lünezdì</b> San Françescu de Sales	Patrùn d'i Scrittui cattólici. Int'u 1863 u Cunseggiu Cumunāle u decidde de nu cattā ancün i terrén De Māri pe l'espansiùn ediliccia.
<b>25</b>	<b>Matezdi</b> Cunversciùn de San Paulu	
<b>26</b>	<b>Mèrcurdì</b> Santi Tittu e Timóteu	
<b>27</b>	<b>Zöggia</b> Santi Àngea Merici e Vitaliàn	
<b>28</b>	<b>Venerdì</b> San Tumāxu d'Aquìn	U ciü grande d'i filózufi cattólici, ditu "Duttù Angélicu".
<b>29</b>	<b>Sabbu</b> Santi Valeriu e Custansu	
<b>30</b>	<b>Duméniga</b> Santa Martinn-a	
<b>31</b>	<b>Lünezdì</b> San Giovanni Boscu	Fundatù de l'Ürdine d'i Saleziāni.

# Savona e la ferrovia, un rapporto difficile

Far giungere il treno a Savona, era già dal 1850 un auspicio di molti. Si pensava ad un collegamento con la capitale del Regno di Sardegna, Torino, più che alla linea costiera verso Genova e la Riviera. La realizzazione, nel 1853, della Torino - Genova, frenò gli altri progetti di collegamenti ferroviari tra Torino ed il mare. Inoltre, gli ambienti economici genovesi, timorosi di grossi vantaggi per Savona ed il suo porto, a scapito della potente vicina, opponevano una forte resistenza alla strada ferrata tra Torino e Savona. Nel 1852, in seno all'amministrazione comunale di Savona, si formò una Commissione, presieduta da Vincenzo Gozo, con l'incarico di studiare un progetto per una linea tra Savona e Fossano. La Commissione terminò i suoi lavori e pubblicò i risultati nel 1854. Il Governo Sabauda accolse freddamente questo documento e non favorì l'inizio dei lavori, imponendo tra l'altro al Comune savonese il difficile compito di trovare i finanziatori dell'opera. Insieme con questo è da considerare che altre località del Ponente come Oneglia, Sanremo e Nizza, reclamavano un collegamento ferroviario con Torino. Le concessioni per la Torino - Savona, furono rilasciate con esasperante lentezza, tanto che tre successive imprese furono costrette a rinunciare. Un notevole impulso ai cantieri, fu dato nel 1867, quando, nell'ambito di un piano generale di riordinamento delle ferrovie del Regno d'Italia, il Governo firmò una convenzione con la Società Ferroviaria Alta Italia (sorta due anni prima e di proprietà della famiglia Rotschild) per il completamento della linea. Nel frattempo stava per giungere a Savona il primo treno, proveniente non da Torino ma da Voltri. La linea tra Voltri e Savona, fu inaugurata ufficialmente il 19 maggio 1868. La gestione, fu affidata alla Società delle Ferrovie Romane. Ben presto, però, fin dal 23 novembre del 1868, per le proteste dei viaggiatori, che si lamentavano per la scarsa qualità del servizio offerto, la responsabilità passò alla Società Ferroviaria Alta Italia, la stessa che stava costruendo il collegamento con Torino. La linea fu poi prolungata sino a Ventimiglia ed allacciata alla rete ferroviaria francese, era il 21 gennaio 1872. La linea di Torino, ritardò ancora. Si prevedeva di aprirla per l'intero tracciato entro il 1873, ma i tempi, sia pure di un solo anno, non furono rispettati. Il primo treno percorse l'intera linea il 26 settembre 1874 ed il giorno seguente fu aperta anche la nuova diramazione tra San Giuseppe ed Acqui.



La stazione Letimbro dalla piazza. Viaggiatori, una carrozza, due suore, sostano davanti all'edificio.

**STRADE FERRATE DELLO STATO**  
**ORARIO**  
delle corse dei convogli e dei battelli a cominciare dal 25 Ottobre 1864.

TORINO-GENOVA		VOLTRI-GENOVA		GENOVA-VOLTRI		GENOVA-TORINO	
Linea	Genova-Torino	Linea	Genova-Voltri	Linea	Voltri-Genova	Linea	Genova-Torino
Partenza	Genova	Partenza	Genova	Partenza	Voltri	Partenza	Torino
Arrivo	Torino	Arrivo	Genova	Arrivo	Genova	Arrivo	Torino

**FERROVIE DELL'ALTA ITALIA**  
Apertura della linea SAVONA-BRA colla diramazione CAIRO-ACQUI

Col giorno 28 corrente mese avrà luogo l'apertura dell'esercizio della nuova Linea SAVONA-BRA colla diramazione CAIRO-ACQUI. La circolazione dei convogli su della linea sarà, temporaneamente e fino a nuovo avviso, regolata dai seguenti orari, i quali abbracciano le due intere linee di TORINO-BRA-SAVONA e ALESSANDRIA-SAVONA.

Linea TORINO-BRA-SAVONA		Linea ALESSANDRIA-SAVONA	
Linea	Torino-Bra-Savona	Linea	Alessandria-Savona
Partenza	Torino	Partenza	Alessandria
Arrivo	Savona	Arrivo	Savona

**AVVERTENZE.**  
Le macchine delle nuove linee, ad eccezione di quelle di Savona e Bra, nel loro cammino e di fatto mentre lambite, Bra, Salsomaggiore, Voghera e Trino ed sono fornite, secondo, per un'adeguata sicurezza in servizio, di un servizio di vigilanza e di quello del personale della linea da Torino a Bra e di quello della linea da Bra a Savona. Le macchine delle nuove linee, ad eccezione di quelle di Savona e Bra, nel loro cammino e di fatto mentre lambite, Bra, Salsomaggiore, Voghera e Trino ed sono fornite, secondo, per un'adeguata sicurezza in servizio, di un servizio di vigilanza e di quello del personale della linea da Torino a Bra e di quello della linea da Bra a Savona. Le macchine delle nuove linee, ad eccezione di quelle di Savona e Bra, nel loro cammino e di fatto mentre lambite, Bra, Salsomaggiore, Voghera e Trino ed sono fornite, secondo, per un'adeguata sicurezza in servizio, di un servizio di vigilanza e di quello del personale della linea da Torino a Bra e di quello della linea da Bra a Savona.

Manifesti con orari Ferroviari del 1864 (a sinistra) e del 1874 (a destra). (Archivio di Stato di Savona, Comune di Savona, Serie III Cartella 432).

# Frevä

**Pruvèrbiu d'u meize**  
Frevajettu, cürtu e maledettu.

**Acquäju**  
Elementu: Äja  
da-u 20.I a-u 18.II



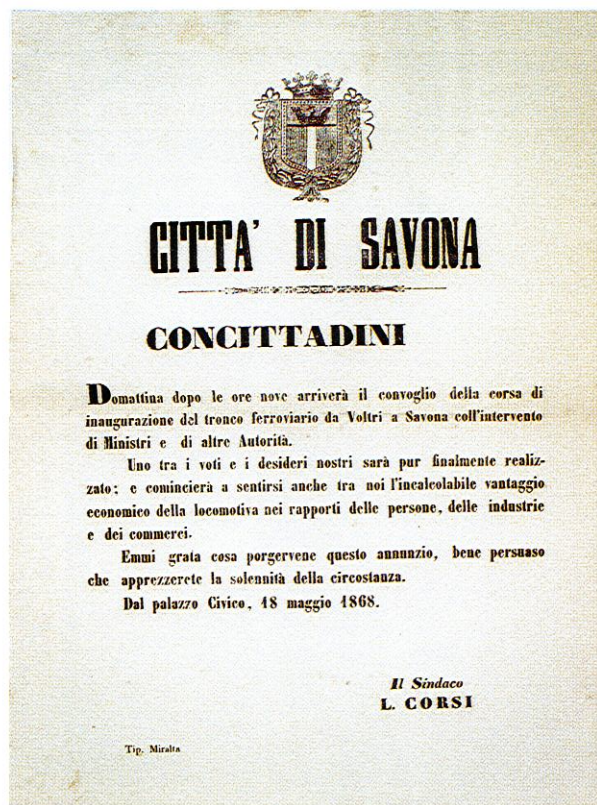
- 1 **Matezdi**  
Santa Verdiann-a
- 2 **Mèrcurdi**  
Prezentassiun d'u Segnù  
Candejöa. Pruvèrbiu: D'a Candejöa s'u neiva int'u giurnu, pe sette volte a neiva a fa riturnu.
- 3 **Zöggia**  
San Biäxu  
Benedicciun d'a giùa.
- 4 **Venerdì**  
Sant'Andrea Corsini
- 5 **Sabbu**  
Sant'Agà
- 6 **Duméniga**  
Santi Paulu Miki e Durutea
- 7 **Lünezdi**  
San Teudou
- 8 **Matezdi**  
San Giömu Emiliäni  
Matezdi grassu. U finisçe u Carlevà.
- 9 **Mèrcurdi**  
Santi Apullonia e Rinäldu  
E Çennie. A cuminsa a Quèxima.
- 10 **Zöggia**  
Santa Sculástica  
Sò de San Beneitu e fundatriçe de l'Ürdine d'e Benedettinn-e.
- 11 **Venerdì**  
Madonna de Lourdes
- 12 **Sabbu**  
Santa Eulalia
- 13 **Duméniga**  
Santa Fosca  
I Duméniga de Quèxima.
- 14 **Lünezdi**  
Santi Cirillu, Metodiü e Valentin. Fèsta d'i innamorè.
- 15 **Matezdi**  
San Claudiu
- 16 **Mèrcurdi**  
Santa Juliann-a

- 17 **Zöggia**  
Santi Servi d'a Madonna, i sette fundatui de l'Ürdine d'i Serviti
- 18 **Venerdì**  
Santa Gertrüde Comensoli
- 19 **Sabbu**  
San Currädu Cunfalonieri
- 20 **Duméniga**  
Sant'Eleuteriu  
Int'u 1854 a a vegne inaugüa a ligña ferruviäja Turin-Zena daün trenu cun inçimma u Rè Vittoriu Manuèlu II. II Duméniga de Quèxima.
- 21 **Lünezdi**  
San Pé Damiäni
- 22 **Matezdi**  
Cattedra de San Pé
- 23 **Mèrcurdi**  
San Pulicärpu
- 24 **Zöggia**  
San Sèrgiu de Cezarea
- 25 **Venerdì**  
San Cezäju  
Int'u 1880 u vegne firmou u cuntrètu tra a Ditta Rapazzini e e Ferruvie de l'Ata Italia p'a costruicciun d'a Stassiun Letinbru.
- 26 **Sabbu**  
Santi Lèsciändru e Vittù  
Int'u 1863 u Guvèrnu Italiän u decide de costruì a Stassiun, da-e Trincee, insc'ä mançinn-a d'u Letinbru.
- 27 **Duméniga**  
San Gabriele de l'Addulurà  
III Duméniga de Quèxima.
- 28 **Lünezdi**  
Santi Uzväldu e Rumàn

# 19 maggio 1868: il primo treno giunge a Savona

Il primo treno giunse a Savona, proveniente da Voltri, il 19 maggio 1868, alle 9 e 46 del mattino. A bordo il Ministro dei Lavori Pubblici, il Ministro della Real Casa ed altre autorità, tra queste il Prefetto della Provincia, molti senatori, i rappresentanti della Società delle Ferrovie Liguri e molti Sindaci dei paesi litoranei tra Savona e Voltri. Il Sindaco fece affiggere un manifesto sul quale si poteva leggere: "Uno tra i voti e i desideri nostri sarà pur finalmente realizzato; e comincerà a sentirsi anche tra noi l'incalcolabile vantaggio economico della locomotiva nei rapporti delle persone, delle industrie e dei commerci". Erano ad attendere il primo treno: "La più eletta parte della cittadinanza, ed un numeroso stuolo di eleganti signore, la cui presenza vieppiù abbelliva e rallegrava la festosa radunanza". Tra le autorità in attesa, il Sindaco di Savona Luigi Corsi con la Giunta Municipale al completo, il Sottoprefetto, il Procuratore del re, il presidente del Tribunale, le autorità militari, oltre ai presidi degli istituti d'istruzione e numerosi consoli di nazioni estere. Ad attendere gli ospiti anche la prima stazione di Savona, una ... baracca di legno, lunga una ventina di metri e larga circa otto. Faceva brutta mostra di se un poco più a monte del luogo dove fu poi costruita la stazione in muratura. Era ad un piano, con il tetto a spioventi ed otto campate. Simile, anzi uguale a tante altre stazioni - baracche costruite lungo le località della Riviera. Gli illustri ospiti non se ne curarono. Dopo aver passato in rassegna il battaglione della Guardia Nazionale, si avviarono lungo il primo tratto di via Paleocapa, verso quella che diverrà piazza Mameli. Il nome lo aveva già dall'anno prima, il 1867, ma gli edifici erano ancora in costruzione. Proseguirono poi verso il porto per la visita alla fonderia Tardy e Benech. Da qui, sulla piazza del teatro, dove, nel ridotto del Chiabrera, fu servito il pranzo, preparato dall'albergo Svizzero, che aveva sede sulla piazza. Tutta la grande sala da pranzo, così come le vie della città, erano riccamente addobbate con stemmi, bandiere tricolori e pennoni. La giornata inaugurale proseguì con una visita alla Cattedrale ed il ritorno verso la ferrovia, dove lo stesso treno attendeva le autorità e gli ospiti per il rientro a Genova. Quel giorno cambiò la storia della città. Savona si collegava, per ora solo attraverso la linea costiera, a Genova ed alla nascente rete ferroviaria italiana. I vantaggi per l'economia e per la vita delle persone furono immediati. La città si avviava a svolgere un ruolo importante nelle vicende economiche e sociali del Regno d'Italia.

Un treno in arrivo da Albisola sbuca dalla galleria Cà di Mora, da lì giunse anche, nel 1868 il primo treno per Savona.



Il manifesto fatto affiggere dal Sindaco per l'arrivo del primo treno a Savona (Archivio di Stato di Savona, Comune di Savona serie III Cartella 433/2).

## Mazzu

Pruvèrbu d'u meize  
De Mazzu çexe a l'assazzu.

U Toru

Elementu: Tèra  
da-u 20.IV a-u 20.V

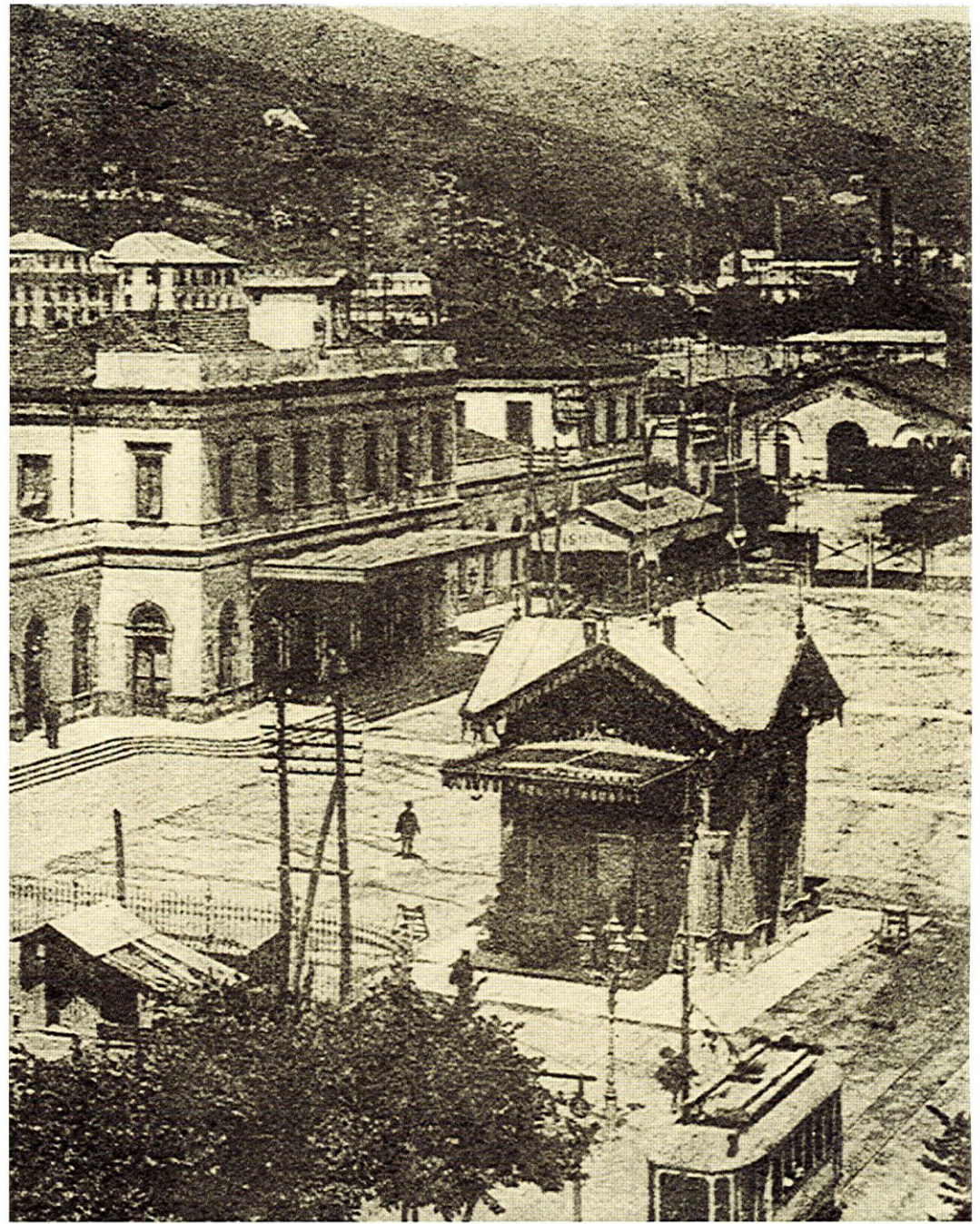


1	<b>Duméniga</b> San Giùxeppe louóu	A Canpanassa a sònna pe çelebrà a Festa du lóu.
2	<b>Lünezdi</b> Santi Atanäxu e Ciriacu	
3	<b>Matezdi</b> Santi Filippu e Giàcumu Apóstuli	
4	<b>Mèrcurdi</b> Santi Fluriàn e Ada	
5	<b>Zöggia</b> Santa Irene de Lecce	
6	<b>Venerdì</b> San Duménigu Säviu	Sculāju de Dun Boscù.
7	<b>Sabbu</b> Santa Flavia Domitilla	
8	<b>Duméniga</b> Ascensiùn d'u Segnù	Pruvèrbu: S'u ciöve a l'Ascensiùn, l'annà a va in perdisiùn.
9	<b>Lünezdi</b> San Pacomiu	
10	<b>Matezdi</b> Sant'Antunin Vescu	A-u Santuāju int'u 1815, Piu VII u incurunn-a a stattu d'a Muè de Mizericordia.
11	<b>Mèrcurdi</b> San Gualtieru	
12	<b>Zöggia</b> San Pancrassiu	Int'u 1977 inaugiassiùn ufficiàle d'a Stassiùn Mungrifùn.
13	<b>Venerdì</b> Madonna de Fátima	
14	<b>Sabbu</b> San Mattia	U primmu Cunseggju Direttivu d'a Canpanassa, int'u 1924, u prezenta a-i socci (a-u Politeama Garibárdi) u prugettù d'u Statùtu Suciàle.
15	<b>Duméniga</b> Pentecoste	Disceiza d'u Spirtu Santu insce i Apóstuli.
16	<b>Lünezdi</b> Santi Ubaldu e Gèmma	

17	<b>Matezdi</b> San Pasquäle Baylon	Prutettù de tütte e donne.
18	<b>Mèrcurdi</b> San Felice	
19	<b>Zöggia</b> Santi Celestin e Ivu	Int'u 1868 inaugiassiùn ufficiàle d'a lìgna ferruviàja Vutri-Sann-a.
20	<b>Venerdì</b> San Bernardin da Siena	
21	<b>Sabbu</b> San Vittoriu	
22	<b>Duméniga</b> Sante Ritta da Cascia e Giùlia. A Trinitè	Benedicciùn d'e roze.
23	<b>Lünezdi</b> San Dexideju	Int'u 1873 a "Gazzetta de Sann-a" a pùbblica forti critiche insc'à baracca-stassiùn.
24	<b>Matezdi</b> Madonna Auxiliatrice	
25	<b>Mèrcurdi</b> San Beda	
26	<b>Zöggia</b> San Filippu Neri	
27	<b>Venerdì</b> Santa Maia Giùxèppa Russèllu	Fundatrice d'e Figge d'a Nostra Scignù de Mizericordia.
28	<b>Sabbu</b> Santi Miliu e Germàn	
29	<b>Duméniga</b> U Segnù	Corpus Domini.
30	<b>Lünezdi</b> San Giùxèppe Marellu	
31	<b>Matezdi</b> Visitassiùn d'a Madonna a Santa Elizabetta	

# La posizione della stazione

Un importante dibattito che si svolse tra i cittadini e tra gli amministratori savonesi, prima che il treno giungesse a Savona, fu quello sulla posizione della stazione. Il problema ferroviario era decisivo per il futuro sviluppo della città e il tracciato delle linee ferroviarie, avrebbe condizionato l'ampliamento di Savona nei decenni successivi. Le scelte fatte in quegli anni segnano ancora oggi la vita della città e dei suoi abitanti. Le opinioni sul luogo dove costruire la stazione e far giungere i binari erano tre. C'era chi sosteneva la sponda destra, vale a dire l'Oltretimbro, dove poi effettivamente nacque, tra gli anni Sessanta e Settanta del Novecento la stazione attuale di Mongrifone. Una seconda opinione, che poi prevalse, fu quella della sponda sinistra, nei pressi della località delle Trincee. Una terza ipotesi, che ebbe minor esito, fu quella di costruire la stazione vicino al porto, per favorire il carico e lo scarico delle merci che giungevano via mare. Quest'ultima posizione ebbe minor seguito tra la cittadinanza, soprattutto perché gli spazi disponibili nell'area portuale non erano molto ampi ed inoltre, far giungere i binari in prossimità del porto, comportava notevoli problemi sui tracciati da seguire. Chi proponeva l'Oltretimbro era certamente più lungimirante. Qui, gli spazi per lo sviluppo degli edifici e delle linee ferroviarie, erano molto più estesi. Inoltre, il transito dei binari troppo vicino alle aree dello sviluppo urbano, rischiava, come poi, in effetti, avvenne, di stringere la città in un vero e proprio cerchio di ferro. I sostenitori della sponda sinistra, che ebbero partita vinta, sostenevano che la stazione doveva sorgere vicino al centro della città, facilmente raggiungibile da via Pia e dalla zona medioevale. La sponda destra, era troppo lontana, e per accedere ad una stazione costruita nell'Oltretimbro, si doveva costruire un nuovo ponte sul torrente, con costi molto elevati per l'amministrazione comunale. Le decisioni sul tracciato da seguire nella costruzione delle linee ferroviarie e sui punti nei quali ubicare le stazioni erano di competenza del Governo nazionale, il quale ascoltava le amministrazioni locali, che potevano opporsi solo per gravi motivi. Nel febbraio del 1863, il Governo decise che la stazione di Savona, si sarebbe costruita nell'area delle Trincee, sulla sponda sinistra del torrente. Fu l'atto di nascita della stazione Letimbro, che però sorgerà soltanto diciassette anni più tardi.



La piazza davanti alla stazione con lo chalet della pesa pubblica, in basso transita un tram.

## Märsu

### Pruvèrbiu d'u meize

S'u ciöve de Märsu u fen u l'è scärsu.

### I Pešçi

Elementu: Ègua  
da-u 19.II a-u 20.III



<b>1</b>	<b>Matezdì</b> Sant'Albin	
<b>2</b>	<b>Mèrcurdì</b> San Quintu u Taumatürgu	
<b>3</b>	<b>Zöggia</b> Santi Marin de Cezarea e Camilla	
<b>4</b>	<b>Venerdì</b> San Caximuru	
<b>5</b>	<b>Sabbu</b> Sant'Adriàn de Cezarea	
<b>6</b>	<b>Duméniga</b> Sant'Essiu	IV Duméniga de Quèxima.
<b>7</b>	<b>Lünezdì</b> Sante Perpettua e Felicità	
<b>8</b>	<b>Matezdì</b> San Giuan de Diu	Fèsta d'a donna.
<b>9</b>	<b>Mèrcurdì</b> Santa Françesca Rumäna e San Grigö Nissenu	
<b>10</b>	<b>Zöggia</b> San Macariu	
<b>11</b>	<b>Venerdì</b> Santa Ruzinn-a	
<b>12</b>	<b>Sabbu</b> San Massimiliàn	
<b>13</b>	<b>Duméniga</b> Santa Patriçia	V Duméniga de Quèxima.
<b>14</b>	<b>Lünezdì</b> Madonna d'a culonna de Sann-a	Ricurrensa d'u distaccu int'u 1601, de l'affrescu da una culonna d'a gexa de San Françescu, demulia p'ä custruçciùn d'u Dommu.
<b>15</b>	<b>Matezdì</b> Santa Luiza de Marillac	
<b>16</b>	<b>Mèrcurdì</b> Santi Eribèrtu e Abrämu	

<b>17</b>	<b>Zöggia</b> San Patriçiu	Primma sejjann-a di lümétti.
<b>18</b>	<b>Venerdì</b> Madonna d'a Mizericordia	Ricurrensa de l'Appaisciùn d'a Muè de Mizericordia int'u 1536. A sönna a Canpanassa insc'ä Ture d'u Brandä. Segunda sejjann-a di lümétti.
<b>19</b>	<b>Sabbu</b> San Giüxeppe	Fèsta d'u puè. Pruvèrbiu: A San Giüxeppe, se ti pö, inpe a pueila de frisciö.
<b>20</b>	<b>Duméniga</b> Santa Claudinn-a	Duméniga d'e Pärme o Ramuiva. A cuminsa a Settimann-a Santa.
<b>21</b>	<b>Lünezdì</b> San Nicculó de Flüe	Lünezdì Santu. A cuminsa a Primmaveja.
<b>22</b>	<b>Matezdì</b> Santi Lea e Ottaviàn	Matezdì Santu.
<b>23</b>	<b>Mèrcurdì</b> Santi Turibiu de Mogrovejo e Pelaggia	Mèrcurdì Santu.
<b>24</b>	<b>Zöggia</b> Santa Catènn-a de Zvessia	Zöggia Santu. A Çenn-a Santa d'u Segnù.
<b>25</b>	<b>Venerdì</b> Sant'Izaccu	Venerdì Santu. Insc'ä Ture d'u Brandä a Canpanassa a sönna a martellu.
<b>26</b>	<b>Sabbu</b> San Manuèlu	Sabbu Santu.
<b>27</b>	<b>Duméniga</b> Pasqua	A sciorte da l'Atoju d'u Cristu Risortu a pruceciùn dita "D'u Criste".
<b>28</b>	<b>Lünezdì</b> Lünezdì de l'Àngiou, giurnu d'u merendin	
<b>29</b>	<b>Matezdì</b> San Segundu d'Asti	
<b>30</b>	<b>Mèrcurdì</b> San Medeu e San Leunärdu Muriäldu	
<b>31</b>	<b>Zöggia</b> San Beniamin	

# La stazione e lo sviluppo urbano

Negli anni in cui si discuteva sull'ubicazione della stazione, la città decideva il suo futuro assetto urbano. Le scelte che furono fatte allora influenzano ancora la vita di oggi. Il primo Piano Regolatore, fu approvato il 23 novembre 1856. Tra le strade più importanti previste dal documento, vi era quella che collegava la nuova stazione al centro cittadino, inteso allora come l'asse di via Pia. Il problema ancora irrisolto, era però di stabilire la posizione della stazione. Questa incertezza determinò l'inefficacia di tutto il Piano Regolatore. I cantieri per il tracciamento delle strade e la costruzione degli edifici, infatti, non furono aperti. Il problema ferroviario e quello urbanistico erano strettamente legati. Il Comune non procedette neppure allo stanziamento dei fondi per l'acquisto dei terreni. Così dichiarò il Consigliere Comunale Martinengo durante la seduta di Consiglio del 24 gennaio 1863, a proposito dell'acquisto dei terreni De Mari, sui quali si costruirà la città ottocentesca: "Non conoscendosi ancora l'ubicazione della stazione, vede superfluo gravare l'attuale bilancio della proposta somma per l'acquisto dei terreni". Lo stesso Sindaco Luigi Corsi, affermò che "appena conosciuta l'ubicazione della stazione ferroviaria, la Giunta possa sollecitamente disporre l'attuazione del Piano stesso". Il Governo Italiano decise, il 26 febbraio 1863, di costruire la stazione di Savona, sulla sponda sinistra del Letimbro, in località Trincee. All'amministrazione comunale ed ai cittadini, si presentò allora una scelta: studiare un nuovo Piano Regolatore o, più semplicemente preparare alcune varianti a quello del 1856? Fu adottata la seconda ipotesi ed iniziò il cammino di quella che fu poi chiamata la "Variante Corsi", dal nome del Sindaco di allora, Luigi Corsi. Numerose riunioni della Giunta e del Consiglio Comunale furono dedicate a questa revisione. Nel frattempo, il 10 gennaio 1864, fu approvata, con Decreto Reale, la nuova stesura del Regolamento d'Ornato, per disciplinare i requisiti dei nuovi palazzi. Fu insediata una apposita Commissione incaricata di studiare la Variante. Fu anche presentato al Consiglio Comunale, il cosiddetto "Controprogetto", che prevedeva di restringere la larghezza delle nuove strade per aumentare le aree fabbricabili e la cubatura delle costruzioni. Fortunatamente il "Controprogetto" fu respinto evitando le conseguenze che, con il traffico dei giorni nostri sono facilmente immaginabili. Finalmente il 5 luglio 1865, fu approvata la "Variante Corsi", un documento che prefigura lo sviluppo urbano dei decenni successivi e disegna la città che ancora oggi percorriamo. La planimetria, datata 13 giugno 1865, fu disegnata dall'ingegnere civico Carlo Tissoni e dall'architetto Civico Giuseppe Frumento. Rispetto al Piano del 1856, si operò una traslazione parallela del tracciato delle strade, in modo da far collimare la principale di queste (sarà poi via Paleocapa), con l'asse del fabbricato della stazione.



Da Piazza Mameli, via Paleocapa e sullo sfondo la Stazione. In primo piano, a destra, le rotaie del tram.



Mezzi di trasporto a Savona: la stazione ferroviaria, le carrozze a cavalli, il tram elettrico.

## Arvi

### Pruvèrbju d'u meize

Int'u meize d'Arvi u l'è duçe durmì.

### L'Aèu

Elementu: Fögu  
da-u 21.III a-u 19.IV



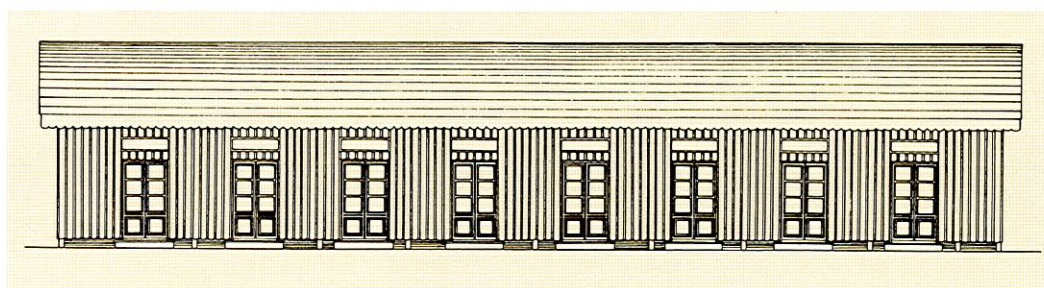
<b>1</b>	<b>Venerdì</b> Santi Cèlsu e Maia Egissiaa	Pruvèrbju: A-u primmu d'Arvi, tütü i äxi se fan curi.
<b>2</b>	<b>Sabbu</b> San Françescu da Paula	Patrùn d'a gente de mä.
<b>3</b>	<b>Duméniga</b> San Riccärdü	
<b>4</b>	<b>Lünezdì</b> Sant'Ixidòu	Patrùn d'i geógrafì.
<b>5</b>	<b>Mèrcurdì</b> Santi Viçensu Ferrer e Irene	
<b>6</b>	<b>Mèrcurdì</b> San Pé da Verunn-a	
<b>7</b>	<b>Zöggia</b> San Giuan Battista de La Salle	
<b>8</b>	<b>Venerdì</b> San Diuniggi	Segunda appaisciun d'a Muè de Mizericordia int'u 1536.
<b>9</b>	<b>Sabbu</b> San Demetriu	Int'u 1868 u riva a Sann-a u primmu trenu da Vutri.
<b>10</b>	<b>Duméniga</b> San Terensiu	A Canpanassa a sönna pe l'814° Anniversäju d'u Liberu Cumüne de Sann-a (1191).
<b>11</b>	<b>Lünezdì</b> San Stanizläu	
<b>12</b>	<b>Mèrcurdì</b> Santi Giülüu e Zenu	
<b>13</b>	<b>Mèrcurdì</b> Santi Martìn I e Ermenegildu	
<b>14</b>	<b>Zöggia</b> Santi Liduinn-a e Valeriàn	
<b>15</b>	<b>Venerdì</b> Sant'Anastazia	
<b>16</b>	<b>Sabbu</b> Santa Bernadette Soubirous e San Beneitu Labre	

<b>17</b>	<b>Duméniga</b> San Simeùn	
<b>18</b>	<b>Lünezdì</b> San Galdìn	
<b>19</b>	<b>Mèrcurdì</b> Sante Èmma e Furtünä	
<b>20</b>	<b>Mèrcurdì</b> Sant'Anixetu	
<b>21</b>	<b>Zöggia</b> Sant'Ansèlmu	
<b>22</b>	<b>Venerdì</b> San Leónida	
<b>23</b>	<b>Sabbu</b> Santi Zorzu e Adalbèrtu	
<b>24</b>	<b>Duméniga</b> San Fedele	Dedicassiun a Maia Assunta d'a Cattedràle de Sann-a (1605). Fundassiun de l'Assuciassiun "A Canpanassa", int'u 1924 a u Politeama Garibàrdi de Cursu Mazzini.
<b>25</b>	<b>Lünezdì</b> San Märcu Evangelista	A Canpanassa a sönna pe l'Anniversäju d'a Liberassiun d'Italia (1945).
<b>26</b>	<b>Mèrcurdì</b> San Pascaziu	
<b>27</b>	<b>Mèrcurdì</b> Santa Zitta	
<b>28</b>	<b>Zöggia</b> San Pé Chanel	
<b>29</b>	<b>Venerdì</b> Santa Catènn-a da Siena	Patrunn-a d'Italia.
<b>30</b>	<b>Sabbu</b> San Piu V Pappa e San Giüxèppe Beneitu Cuttulengu	

# I disagi della baracca stazione

La città dovette sopportare la piccola ed indecorosa baracca stazione per circa dieci anni. Le lamentele dei savonesi nei confronti di questo edificio, si fecero subito sentire. Su "La Gazzetta di Savona" del 23 maggio 1873, si poteva leggere: "Domenica scorsa, alla partenza delle 3 e 50 pomeridiane, era tale il numero dei passeggeri che accadeva una piccola confusione. Molti che volevano il biglietto di seconda classe, furono obbligati ad accettarlo di terza e quelli che lo avevano preso di terza alla fine, furono fatti entrare nei vagoni di prima classe. Aggiungeremo quindi che il locale per la distribuzione dei biglietti è grandemente angusto, non potendosi prendere il biglietto che a furia di spingere, di urti, di alte e giuste mormorazioni. Manca il personale sufficiente del servizio, si vorrebbero vedere tutti gli inservienti nella loro divisa, mentre alcuno di essi percorreva su e giù, lungo i vagoni in maniche di camicia rivoltate sul braccio. All'ora della partenza dovrebbero dare il segnale col suono di una campanella e non col grido di va ... avanti ... ohé. Simili inconvenienti dovrebbero essere sollecitamente riparati altrimenti si rinnoveranno ogni domenica". Nel maggio del 1873 fu deciso un ampliamento della zona ferroviaria, che si estese verso via delle Trincee. I lavori, consistenti nell'aggiunta di due binari, terminarono nell'estate del 1876. La stazione in muratura, otto anni dopo l'arrivo del primo treno, era ancora un miraggio ed il cronista commentava: "Chiudo gli occhi per vedere almeno in un sogno un fabbricato per gli uffici un po' più decente di quello attuale, che data fino dalla apertura della ferrovia per Genova e che ha tutta l'aria di essere una baracca. Sarebbe tempo che si pensasse, mi pare!".

Nel settembre del 1875, iniziarono i lavori per collegare la stazione al porto. La notizia fu così riportata dai giornali: "Sono iniziati i lavori per il binario che deve congiungere la stazione al porto, applicando cento minatori alle falde della fortezza. Si crede che entro pochi mesi la galleria sarà compiuta". Nel giugno dell'anno successivo, terminò la perforazione della galleria sotto il Priamàr e la linea ferroviaria tra la stazione di Savona ed il porto fu aperta il 21 settembre 1878. Nel frattempo, i savonesi ed i foresti, attendevano ancora una decorosa stazione per la città.



Il prospetto frontale della baracca-stazione.

Il manifesto con l'avviso d'asta per la costruzione della linea ferroviaria per il porto (Archivio di Stato di Savona, Comune di Savona Serie III Cartella 431/1).

N° 27

**MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI**  
DIREZIONE GENERALE DELLE STRADE FERRATE

## AVVISO D'ASTA

Alle ore 10 antimeridiane di martedì 20 corrente mese di aprile, in una delle sale di questo Ministero dinanzi il Direttore Generale delle strade ferrate, e presso la Regia Prefettura di Genova avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente, col metodo dei partiti segreti recanti il ribasso di un tanto per cento, allo incanto pello

**Appalto delle opere e provviste occorrenti alla esecuzione di una diramazione con un solo binario dalla stazione ferroviaria di Savona, al punto di distacco dei due rami diretti: l'uno alla banchina della nuova darsena, l'altro alla calata del carbone, della lunghezza di metri 4408, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 630.000, escluse però da questo prezzo le espropriazioni e la fornitura del materiale d'armamento.**

Per chi volesse i quadri verranno attendere a detto appalto, dovranno, negli indicati giorni ed ore, presentarsi, in uno dei suddetti uffici, le loro offerte, escluse quelle per persona da dichiararsi, e con la bustola (da una lira), debitamente sottoscritte e sigillate. L'impresa sarà quella delimitata a quella che dalle due parti risulterà il migliore offerente, e con la pluralità di offerte, prevale la più alta offerta o raggiunto il limite minimo di ribasso stabilito dalla riforma ministeriale. L'impresa sarà vincente all'incanto del Capitolato generale e aprirà in data 17 giugno 1873, e relativo articolo addizionale a detto Capitolato generale, emanato dal Consiglio di Stato in una seduta del 20 gennaio ultimo scorso, i quali andranno alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Genova. Il tempo utile per la lettura ultimazione dei lavori è fissato come all'art. 66 del Capitolato speciale in mesi sei a partire dalla data della consegna dei terreni allo appaltatore. Gli appalti, per essere ammessi all'asta, dovranno esser fatti dalla medesima. 1° Presentare i certificati di idoneità e moralità prescritti dall'articolo 2° del Capitolato generale; 2° Fabbare la somma di una delle Casse di Tesoreria provinciali, dalle quali risulta il fatto deposito interinale di lire 2000 di risulta in cartelle al portatore del Banco pubblico dello Stato. La somma definitiva è di lire 4500 di risulta come sopra. Il deliberante dovrà stipulare il relativo contratto nel termine di giorni dieci successivi all'aggiudicazione. Il termine utile per presentarsi, in uno dei suddetti uffici, offerte di ribasso sul prezzo deliberato, non inferisci al ventunesimo, resta stabilito a giorni quindici successivi alla data dell'atto di appalto del lavoro, il quale non pubblicherà in Roma e Genova. Le spese tutte inerenti all'appalto e quelle di registro sono a carico dell'appaltatore.

Roma, 4° aprile 1873.

PER DETTO MINISTERO  
A. VERARDI, Capo-Segretario.

# Zügnû

## Pruvèrbiu d'u meize

Zügnû senza ventu, annä a sarvamentu.

## I Binelli

Elementu: Äja  
da-u 21.V a-u 20.VI



1	<b>Mèrcurdì</b> San Giüstìn	
2	<b>Zöggia</b> Sante Albinn-a e Blandinn-a	Festa d'a Repùbblica Italiann-a.
3	<b>Venerdì</b> Santa Clutilde	
4	<b>Sabbu</b> San Quirin	
5	<b>Duméniga</b> San Bunifaçiu	
6	<b>Lünezdi</b> San Nurbèrtu	
7	<b>Matezdi</b> Sant'Antognu Maia Gianelli	
8	<b>Mèrcurdì</b> San Medärdù	
9	<b>Zöggia</b> Sant'Efrem	
10	<b>Venerdì</b> San Maurin	
11	<b>Sabbu</b> San Bärnaba Apóstulu	
12	<b>Duméniga</b> Sant'Unofriu	
13	<b>Lünezdi</b> Sant'Antognu da Pàduva	Int'u 1865 l'inzeigné Cärlu Tissün e l'architettu Giüxèppe Frumentu, disegnan a "Variante Corsi" a-u Cian Regulatù d'u 1856. Pruvèrbiu: Se ti vò di miaculi, prega Sant'Antognu ch'u scure e bürrasche, e moutie e u demognu.
14	<b>Matezdi</b> Santi Rufin e Valeriu	Int'u 1880 u se dorve u canté p'à custruçiùn in müatüä d'a Stassiùn Letinbru.
15	<b>Mèrcurdì</b> San Vitu	
16	<b>Zöggia</b> Santi Quiricu e Aureliàn	

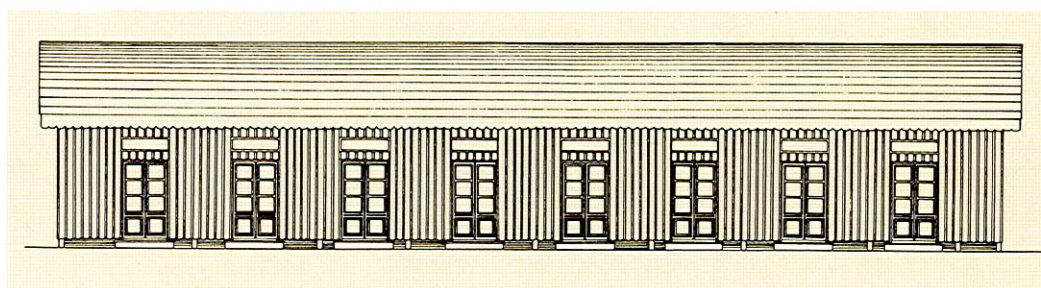
17	<b>Venerdì</b> Santi Adurfu e Imeriu	
18	<b>Sabbu</b> San Grigö Barbarigü	
19	<b>Duméniga</b> San Romuärdù	
20	<b>Lünezdi</b> San Silveriu	
21	<b>Matezdi</b> San Luiggì Gunzäga	A cuminsa a Stè.
22	<b>Mèrcurdì</b> San Tumäxu Mòu	
23	<b>Zöggia</b> San Giüxèppe Capassu	
24	<b>Venerdì</b> Nasciùn de San Giuan Battista	Fèsta patrùnäle a Zena. Puvèrbiu: Pe San Giuanin a oghi çexa u sö inquilin.
25	<b>Sabbu</b> San Mäsçimu da Turin	
26	<b>Duméniga</b> San Josemaia de Balaguer	
27	<b>Lünezdi</b> San Ladizlau	
28	<b>Matezdi</b> Sant'Ireneu	
29	<b>Mèrcurdì</b> Santi Pé e Paulu	Pruvèrbiu: A San Pé u mä u ne vò ün cun lé.
30	<b>Zöggia</b> Santi Primmi Màrtiri d'a Gexa de Rumma	



# I disagi della baracca stazione

La città dovette sopportare la piccola ed indecorosa baracca stazione per circa dieci anni. Le lamentele dei savonesi nei confronti di questo edificio, si fecero subito sentire. Su "La Gazzetta di Savona" del 23 maggio 1873, si poteva leggere: "Domenica scorsa, alla partenza delle 3 e 50 pomeridiane, era tale il numero dei passeggeri che accadeva una piccola confusione. Molti che volevano il biglietto di seconda classe, furono obbligati ad accettarlo di terza e quelli che lo avevano preso di terza alla fine, furono fatti entrare nei vagoni di prima classe. Aggiungeremo quindi che il locale per la distribuzione dei biglietti è grandemente angusto, non potendosi prendere il biglietto che a furia di spingere, di urti, di alte e giuste mormorazioni. Manca il personale sufficiente del servizio, si vorrebbero vedere tutti gli inservienti nella loro divisa, mentre alcuno di essi percorreva su e giù, lungo i vagoni in maniche di camicia rivoltate sul braccio. All'ora della partenza dovrebbero dare il segnale col suono di una campanella e non col grido di va ... avanti ... ohé. Simili inconvenienti dovrebbero essere sollecitamente riparati altrimenti si rinnoveranno ogni domenica". Nel maggio del 1873 fu deciso un ampliamento della zona ferroviaria, che si estese verso via delle Trincee. I lavori, consistenti nell'aggiunta di due binari, terminarono nell'estate del 1876. La stazione in muratura, otto anni dopo l'arrivo del primo treno, era ancora un miraggio ed il cronista commentava: "Chiudo gli occhi per vedere almeno in un sogno un fabbricato per gli uffici un po' più decente di quello attuale, che data fino dalla apertura della ferrovia per Genova e che ha tutta l'aria di essere una baracca. Sarebbe tempo che si pensasse, mi pare!".

Nel settembre del 1875, iniziarono i lavori per collegare la stazione al porto. La notizia fu così riportata dai giornali: "Sono iniziati i lavori per il binario che deve congiungere la stazione al porto, applicando cento minatori alle falde della fortezza. Si crede che entro pochi mesi la galleria sarà compiuta". Nel giugno dell'anno successivo, terminò la perforazione della galleria sotto il Priamàr e la linea ferroviaria tra la stazione di Savona ed il porto fu aperta il 21 settembre 1878. Nel frattempo, i savonesi ed i foresti, attendevano ancora una decorosa stazione per la città.



Il prospetto frontale della baracca-stazione.

Il manifesto con l'avviso d'asta per la costruzione della linea ferroviaria per il porto (Archivio di Stato di Savona, Comune di Savona Serie III Cartella 431/1).

N° 27

**MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI**  
DIREZIONE GENERALE DELLE STRADE FERRATE

## AVVISO D'ASTA

Alle ore 10 antimeridiane di martedì 20 corrente mese di aprile, in una delle sale di questo Ministero dinanzi il Direttore Generale delle strade ferrate, e presso la Regia Prefettura di Genova avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente, col metodo dei partiti segreti recanti il ribasso di un tanto per cento, allo incanto pello

**Appalto delle opere e provviste occorrenti alla esecuzione di una diramazione con un solo binario dalla stazione ferroviaria di Savona, al punto di distacco dei due rami diretti: l'uno alla banchina della nuova darsena, l'altro alla calata del carbone, della lunghezza di metri 4408, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 630.000, escluse però da questo prezzo le espropriazioni e la fornitura del materiale d'armamento.**

Però valere i quali verranno attendere a detto appalto, dovessero, negli indicati giorni ed ora, presentarsi, in uno dei suddetti uffici, le loro offerte, escluse quelle per persona da dichiararsi, e con la ballotta (da una lista, debitamente sottoscritta e sigillata). L'impresa sarà quella delimitata a quella che delle due sarà risultata il migliore offerente, e con a pluralità di offerte, parità, sia stato soprano o raggiunto il limite minimo di ribasso stabilito dalla ordinanza ministeriale. L'impresa sarà vincente all'incanto del Capitolato generale e speciale in data 17 giugno 1873, e relativo articolo addizionale n. 64 della presente ordinanza, emanata dal Consiglio di Stato in una seduta del 29 gennaio ultimo scorso, i quali (insieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Genova. Il tempo utile per la lettura ultimazione del lavoro e fissato come all'art. 66 del Capitolato speciale in mesi sei a partire dalla data della consegna dei terreni allo appaltatore. Gli appalti, per essere ammessi all'asta, dovranno essere depositati in uno dei suddetti uffici di Roma e Genova.

1° Presentare i certificati di idoneità e moralità prescritti dall'articolo 2 del Capitolato generale;

2° Fabbare la somma di una delle Casse di Tesoreria provinciali, dalle quali, risultò del fatto deposito interinale di lire 2000 di risulta in cartelle al portatore del Banco pubblico dello Stato.

La somma definitiva è di lire 4500 di risulta come sopra.

Il deliberante dovrà stipulare il relativo contratto nel termine di giorni dieci successivi all'aggiudicazione.

Il termine utile per presentarsi, in uno dei suddetti uffici, offre di ribasso sul prezzo deliberato, non inferiore al ventesimo, resta stabilito a giorni quindici successivi alla data dell'atto di appalto del lavoro, il quale non pubblicato in Roma e Genova.

Le spese tutte inerenti all'appalto e quelle di registro sono a carico dell'appaltatore.

Roma, 4° aprile 1873.

PER DETTO MINISTERO

A. VERARDI, Capo-Segretario.

# Zügnû

## Pruvèrbu d'u meize

Zügnû senza ventu, annà a sarvamentu.

## I Binelli

Elementu: Äja  
da-u 21.V a-u 20.VI



1	<b>Mèrcurdì</b> San Giüstìn	
2	<b>Zöggia</b> Sante Albinn-a e Blandinn-a	Festa d'a Repubblica Italiann-a.
3	<b>Venerdì</b> Santa Clutilde	
4	<b>Sabbu</b> San Quirin	
5	<b>Duméniga</b> San Bunifaçiu	
6	<b>Lünezdi</b> San Nurbèrtu	
7	<b>Matezdi</b> Sant'Antognu Maia Gianelli	
8	<b>Mèrcurdì</b> San Medärdù	
9	<b>Zöggia</b> Sant'Efrem	
10	<b>Venerdì</b> San Maurin	
11	<b>Sabbu</b> San Bärnaba Apóstulu	
12	<b>Duméniga</b> Sant'Unofriu	
13	<b>Lünezdi</b> Sant'Antognu da Pàduva	Int'u 1865 l'inzegnè Cärlu Tissün e l'architettu Giüxèppe Frumentu, disegnan a "Variante Corsi" a-u Cian Regulatù d'u 1856. Pruvèrbu: Se ti vò di miaculi, prega Sant'Antognu ch'u scure e bürrasche, e moutie e u demognu.
14	<b>Matezdi</b> Santi Rufin e Valeriu	Int'u 1880 u se dorve u canté p'à custruçiùn in müatüa d'a Stassiùn Letinbru.
15	<b>Mèrcurdì</b> San Vitu	
16	<b>Zöggia</b> Santi Quiricu e Aureliàn	

17	<b>Venerdì</b> Santi Adurfu e Imeriu	
18	<b>Sabbu</b> San Grigö Barbarigü	
19	<b>Duméniga</b> San Romuärdu	
20	<b>Lünezdi</b> San Silveriu	
21	<b>Matezdi</b> San Luiggì Gunzäga	A cuminsa a Stè.
22	<b>Mèrcurdì</b> San Tumäxu Mòu	
23	<b>Zöggia</b> San Giüxèppe Capassu	
24	<b>Venerdì</b> Nasciùn de San Giuan Battista	Fèsta patronäle a Zena. Puvèrbu: Pe San Giuanin a oğni çexa u sö inquilin.
25	<b>Sabbu</b> San Mäsçimu da Turin	
26	<b>Duméniga</b> San Josemaia de Balaguer	
27	<b>Lünezdi</b> San Ladizlau	
28	<b>Matezdi</b> Sant'Ireneu	
29	<b>Mèrcurdì</b> Santi Pé e Paulu	Puvèrbu: A San Pé u mä u ne vò ün cun lé.
30	<b>Zöggia</b> Santi Primmi Màrtiri d'a Gexa de Rumma	

# Finalmente la "Letimbro"

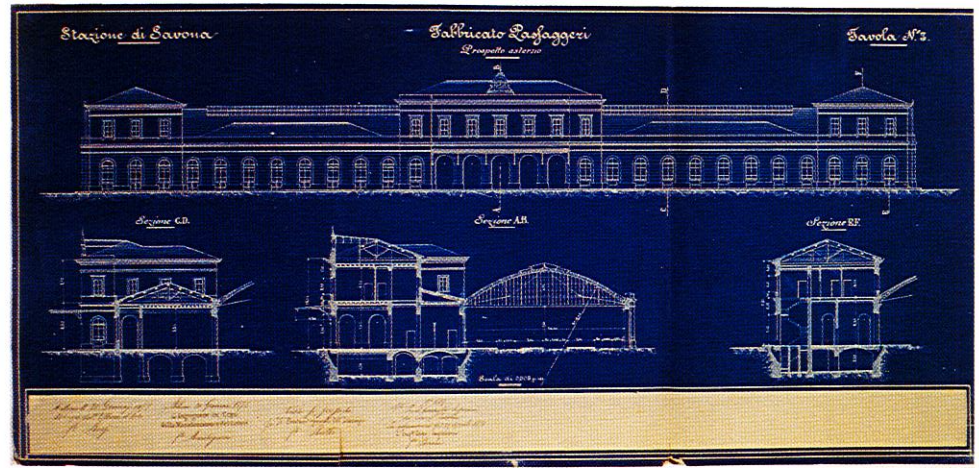
La prima linea ferroviaria che giunse a Savona fu inaugurata ufficialmente il 19 maggio 1868, ma il progetto per la stazione in muratura fu approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici, solamente al termine del 1879.

Fu indetta la gara d'appalto che si chiuse il 14 gennaio 1880. Vincitrice fu la ditta Paolo Rapazzini, con un progetto firmato dall'ingegnere capo dell'ufficio d'arte delle ferrovie Rossi e dall'ingegnere capo della manutenzione e dei lavori Mantegazza.

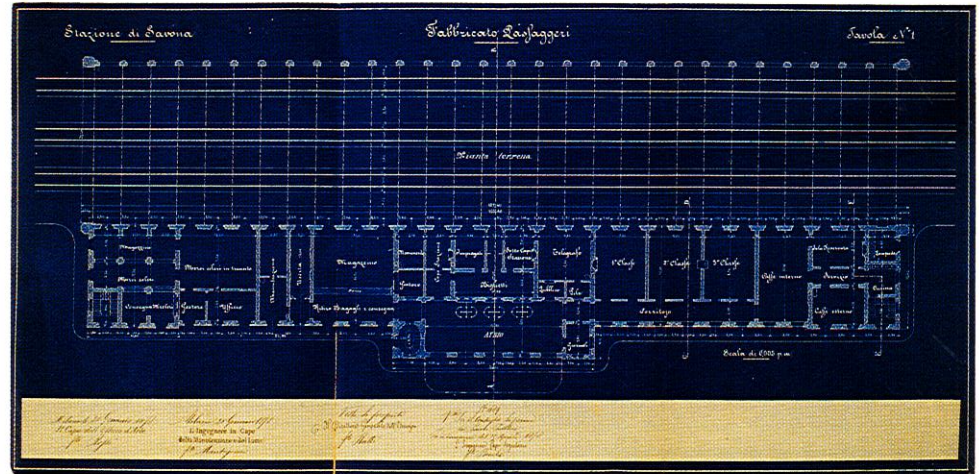
Il contratto fu firmato il 25 febbraio 1880 tra la ditta Rapazzini e le Ferrovie dell'Alta Italia, prevedeva un importo complessivo dei lavori di 700.000 lire. Per il solo fabbricato della stazione, la cifra prevista era di 265.500 lire. Il 14 giugno 1880, il cantiere iniziò a lavorare. Lo stesso giorno su "La Liguria Occidentale" apparve questo breve trafiletto: "Laus Deo! Oggi finalmente sono incominciati i lavori per la costruzione della nuova stazione ferroviaria. È a sperarsi che l'opera abbia a procedere sollecita e senza ulteriori tentennamenti". Ci vollero dieci giorni di lavoro per sgomberare tutta l'area e racchiuderla entro uno steccato.

Ad agosto i lavori procedevano con grande lena e la "Liguria Occidentale" lo registrava puntualmente: "Ci piace constatare che i lavori della nostra nuova stazione procedono con tutta alacrità, e siamo certi che continuando in tal guisa verranno ultimati prima del termine stabilito. Il fabbricato, con un colonnato di portici nel centro, è semplice ed abbastanza elegante, ed occuperà lo spazio di 107 metri nella sua lunghezza". Il cronista, evidentemente non era ben informato, perché dei portici, a stazione ultimata, non vi sarà traccia.

Nonostante l'ottimismo, quasi due anni dopo, era l'aprile 1882, i lavori non erano ancora ultimati, e la fiducia iniziava a venir meno: "Veniamo assicurati che nel prossimo mese di maggio gli uffici della stazione ferroviaria verranno trapiantati nel nuovo grottesco monumento che da tanti mesi offre all'ammaltramento del pubblico, il modo di costruire a passo di tartaruga e peggio. Vedremo dunque ad abbattere finalmente quella indecente baracca che costruita in via provvisoria ci veniva invece regalata per anni e anni. Noi proponiamo che il giorno in cui sia per accadere questo grande avvenimento, i savonesi abbiano a recarsi in pellegrinaggio alla Madonna, al canto del Te Deum".



Il progetto originale della stazione Letimbro datato 20 gennaio 1878. (Archivio di Stato di Savona, Comune di Savona Serie III Cartella 430/1).



Planimetria della stazione Letimbro dal progetto originale del 20 gennaio 1878. (Archivio di Stato di Savona, Comune di Savona Serie III Cartella 430/1).

A maggio terminarono i lavori nella parte centrale e nell'ala sud e fu rimosso lo steccato che chiudeva tutta l'area, alcuni uffici furono trasferiti e fu così demolita la vecchia baracca.

Meglio tardi che mai! I lavori proseguirono ancora fino all'anno successivo. Nel maggio del 1883 l'edificio, almeno in parte, fu aperto al pubblico, senza nessuna cerimonia ufficiale.

## Lüggju

Pruvèrbju d'u meize  
De Lüggju früta a müggju.

A Gritta  
Elementu: Ègua  
da-u 21.VI a-u 22.VII

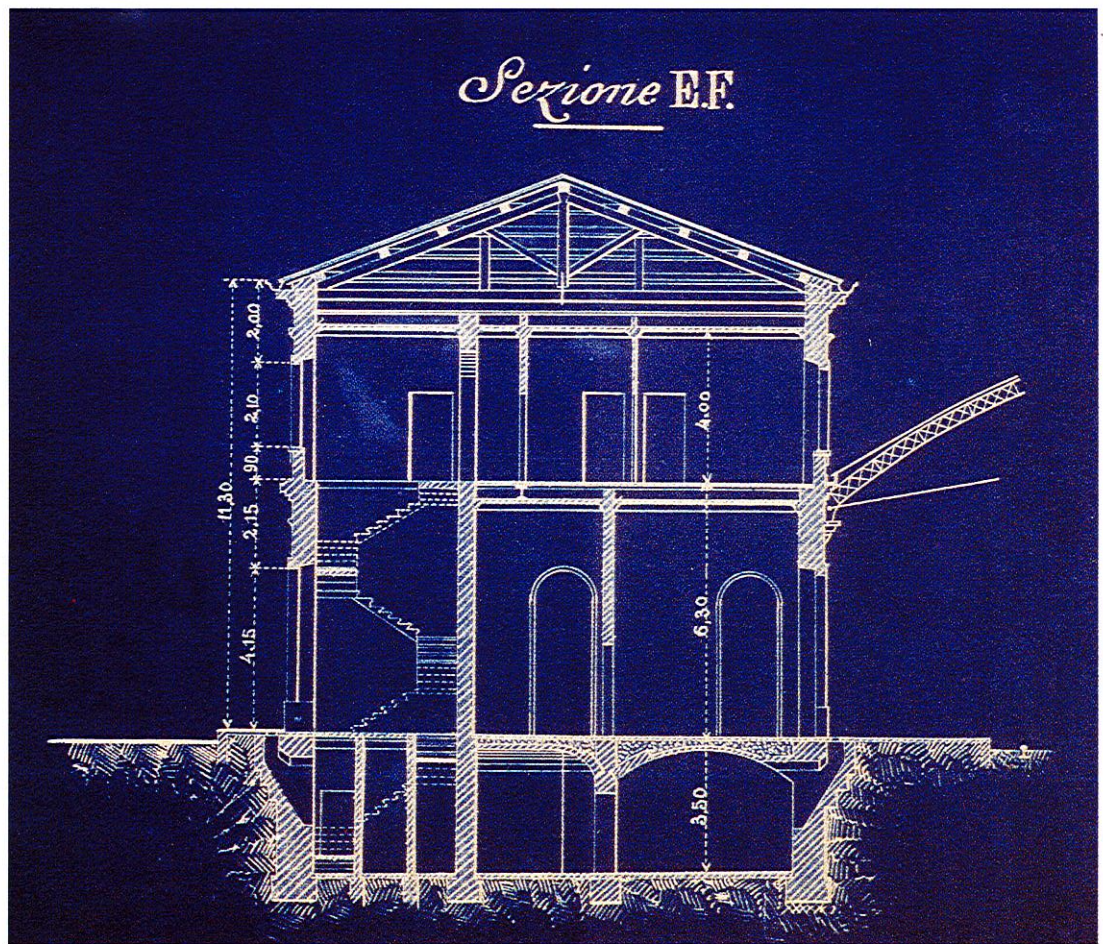


<b>1</b>	<b>Venerdì</b> San Giüliu	
<b>2</b>	<b>Sabbu</b> San Bernardin Realin	
<b>3</b>	<b>Duméniga</b> San Tumäxu Apóstulu	
<b>4</b>	<b>Lünezdi</b> Santa Elizabetta	
<b>5</b>	<b>Matezdi</b> Sant'Antognu Maia Zaccaria	Int'u 1865 a vegne approvà a "Variante Corsi" a-u Cian Regulatu du 1856.
<b>6</b>	<b>Mèrcurdi</b> Santa Maia Guretti	
<b>7</b>	<b>Zöggia</b> Sant'Udùn	
<b>8</b>	<b>Venerdì</b> Santi Àquila e Priscilla	
<b>9</b>	<b>Sabbu</b> Santa Verónica Giuliàni	
<b>10</b>	<b>Duméniga</b> Sante Rufinn-a e Segunda	
<b>11</b>	<b>Lünezdi</b> San Beneitu da Norcia	Patrùn d'Europa.
<b>12</b>	<b>Matezdi</b> San Guffredu	
<b>13</b>	<b>Mèrcurdi</b> Sant'Enricu Inperatù	
<b>14</b>	<b>Zöggia</b> San Camillu de Lellis	Fundatù de l'Ürdine d'i Camillièn ministri d'i infèrmi (Sec. XVI).
<b>15</b>	<b>Venerdì</b> San Bunaventüa	
<b>16</b>	<b>Sabbu</b> A Madonna d'u Cärmu	

<b>17</b>	<b>Duméniga</b> Santi Alessiu e Marcellinn-a	
<b>18</b>	<b>Lünezdi</b> Santi Federiccu e Mainn-a	
<b>19</b>	<b>Matezdi</b> Santa Macrinn-a	
<b>20</b>	<b>Mèrcurdi</b> Sant'Apullinàre	
<b>21</b>	<b>Zöggia</b> Santa Prassede	
<b>22</b>	<b>Venerdì</b> Santa Maia Manena	Pruvèrbju: Pe Santa Manena a nuxe a l'è cena.
<b>23</b>	<b>Sabbu</b> Santa Brigida	
<b>24</b>	<b>Duméniga</b> Santa Cristinn-a de Bulsena	
<b>25</b>	<b>Lünezdi</b> San Giacumu Apóstulu	
<b>26</b>	<b>Matezdi</b> Santi Anna e Giuacchin	A Muè e u Puè d'a Madonna. Pruvèrbju: S'u ciöve a Sant'Anna, l'ègua a l'è 'na manna.
<b>27</b>	<b>Mèrcurdi</b> Santa Natalia	
<b>28</b>	<b>Zöggia</b> Santi Nazzariu e Celsu	
<b>29</b>	<b>Venerdì</b> Sante Märta e Beatrice	
<b>30</b>	<b>Sabbu</b> Santa Dunatèlla	
<b>31</b>	<b>Duméniga</b> Sant'Ignassiu de Loyola	Fundatù de l'Ürdine d'i Gezuiti.

# La descrizione della stazione

La Letimbro vide la luce nel maggio 1883, quindici anni dopo l'arrivo del primo treno a Savona. I giornali di allora, vista la lunghissima attesa, non sembrarono particolarmente entusiasti. Su "La Liguria Occidentale", ai primi del mese, apparve una descrizione dettagliata della stazione, non priva di ironia, di critiche e di osservazioni: "È il primo di maggio e tutto sboccia, tutto fiorisce. La nostra stazione ferroviaria non ha voluto più tardare ad aprirsi anch'essa (almeno in parte) al pubblico. Il grande atrio per la distribuzione di biglietti è bene illuminato. Nella parete di prospetto a sinistra è l'ufficio del capo stazione, a destra quello del telegrafo. Nella parete sinistra v'è l'ingresso alla consegna e ritiro dei bagagli, nella sinistra l'accesso alle sale d'aspetto per le tre classi, ora in via di preparazione. Inoltre d'ambo i lati dell'atrio, c'è un'ampia tavola per la pubblicità. Nel piccolo vestibolo del largo corridoio delle sale d'aspetto, c'è una cassetta postale. Le porte di ingresso all'atrio sono cinque a cristalli, rispondenti sotto l'inutile, diciamo inutile marquise, giacché i tre gradini che rialzano il marciapiede esterno, rendono impossibile il passaggio a coperto per la discesa e lo scarico dalle carrozze e dagli omnibus che portano i passeggeri e le robe loro. Eppure sarebbe sì agevole utilizzare quella difesa, restringendo di un cinquanta centimetri solo il marciapiede.; rendere cioè possibile il passaggio coperto ai veicoli che portano alla stazione viaggiatori e bagagli, come per esempio a Bologna. Nell'interno della stazione è già innanzi il lavoro delle arcate in ferro per la grande tettoia sostenuta a ponente da eleganti colonne in ferro fuse dalla Tardy e Benech. Molto resta a compiere dentro i locali ma intanto è pronto il servizio dei biglietti e non è poco. Il caffè restaurant avrà comunicazione dal fondo del corridoio delle sale d'aspetto. Considerando la facciata ora tutta scoperta verso la piazza Principe Umberto, riesce sempre più meschina. Rialzata di un piano avrebbe dato alloggio ai funzionari cui l'amministrazione invece è costretta a pagare l'indennizzo per una abitazione discosta dal loro ufficio. E perché non alzare l'edificio attuale sì meschino a vedere? Ora si prepara la costruzione di un nuovo fabbricato per il servizio della Grande Velocità".



Sezione trasversale della "Letimbro" dal progetto originale del 20 gennaio 1878. (Archivio di Stato di Savona, Comune di Savona Serie III Cartella 430/1).



Il classico prospetto della stazione da piazza del Popolo.

# Agustu

**Pruvèrbiu d'u meize**  
D'Agustu u ciöve mustu.

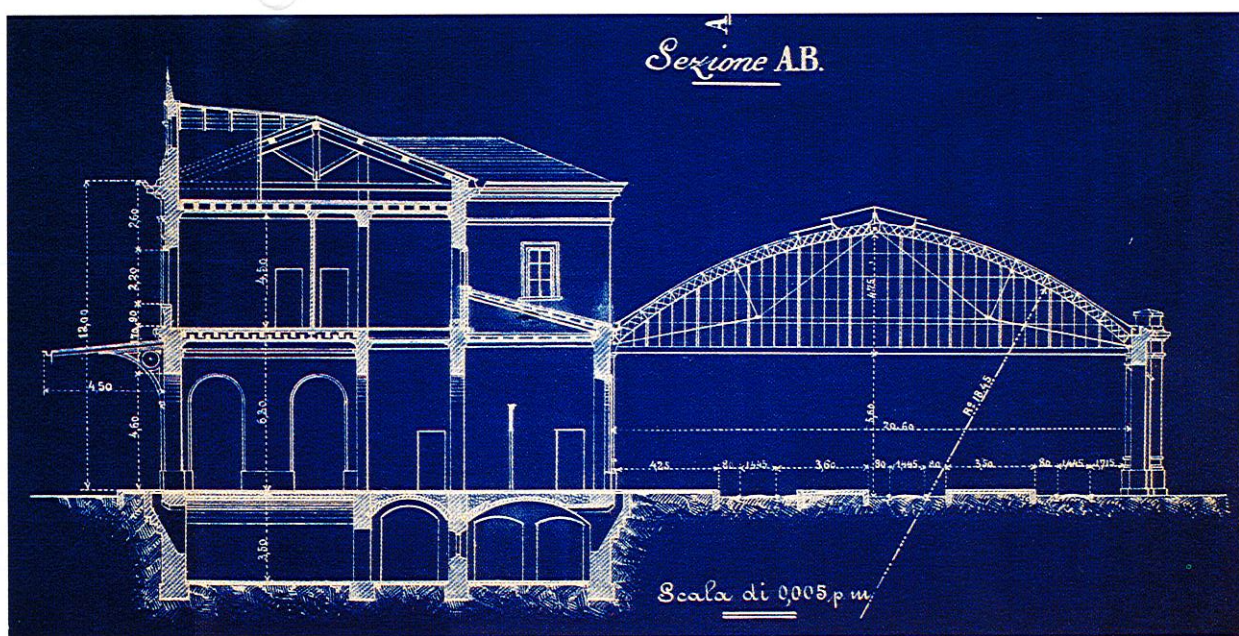
**U Leòn**  
Elementu: Fögu  
da-u 23.VII a-u 22.VIII



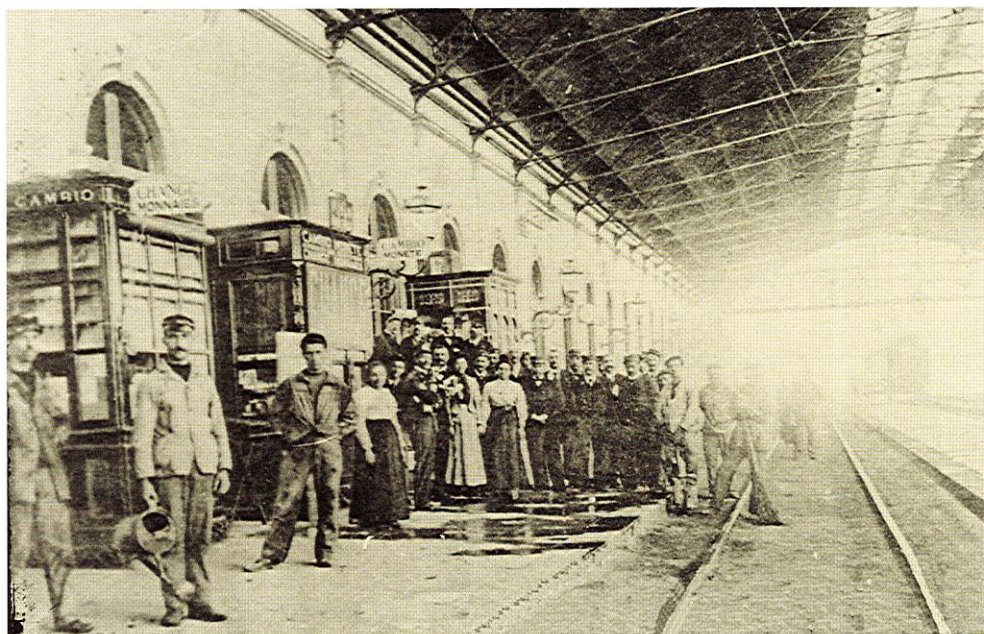
<b>1 Lünezdì</b> Sant'Alfonsu Maia de Liguori	Fundatù int'u 1732, d'a Cungregassiun d'u Santu Redentù pe l'istrucciun d'i povèei.	<b>17 Mèrcurdì</b> Santa Cèa d'a Cruxe	
<b>2 Matezdì</b> Sant'Euzebiu de Verçelli		<b>18 Zöggia</b> Sant'Elena Inperatrice	Muè de l'Inperatù Custantin.
<b>3 Mèrcurdì</b> Santa Lidia e Beätu Uttaviàn		<b>19 Venerdì</b> San Giuan Eudes	
<b>4 Zöggia</b> San Giuan Maia Vianney	Cürattu d'Ars, Patrùn d'i sculäi.	<b>20 Sabbu</b> San Benärdù Abóu	
<b>5 Venerdì</b> Madonna d'a Neive	Fèsta a-e Furnäxi. A Rumma: dedicassiun d'a Baxilica de Santa Maia Maggiù.	<b>21 Duméniga</b> San Piu X Pappa	
<b>6 Sabbu</b> Trasfigüassiun d'u Segnù		<b>22 Lünezdì</b> A Madonna Reginn-a	
<b>7 Duméniga</b> Santi Dunóu e Gaitàn		<b>23 Matezdì</b> Santa Roza da Limma	Int'u 1883 a vegne ürtimä a custrucciun d'a Stassiun Letimbru e d'a sö tettoja.
<b>8 Lünezdì</b> Santi Ciriacu e Duménigu		<b>24 Mèrcurdì</b> San Bèrtumé Apóstulu	Patrùn d'i sartui e d'i guantè.
<b>9 Matezdì</b> Santa Texa Beneita d'a Cruxe		<b>25 Zöggia</b> San Giüxèppe Calasansiu	Fundatù, int'u 1597, de l'Ürdine d'e Scöe Pie, ditu d'i Sculoppi.
<b>10 Mèrcurdì</b> San Luensu	Pruvèrbiu: Pe San Luensu 'na gran càdüa, pe San Bastiàn 'na gran freidüa; l'ünn-a e l'ätra pocu a düa.	<b>26 Venerdì</b> San Zeffirin	
<b>11 Zöggia</b> Santa Cèa d'Assizi	Fundatrice de l'Ürdine d'e Clarisse.	<b>27 Sabbu</b> Santa Mónica	Muè de Sant'Agustin.
<b>12 Venerdì</b> Santa Lelia		<b>28 Duméniga</b> Sant'Agustin Vescu	U ciü illüstre d'i Paddri d'a Gexa Latinn-a. Autù d'"E Cunfèsciun".
<b>13 Sabbu</b> Santi Puniàn e Ippólitu		<b>29 Lünezdì</b> Decapitassiun de San Giuan Battista	
<b>14 Duméniga</b> San Masçimilian Kolbe		<b>30 Matezdì</b> Beätu Ildefonsu Schüster	Vescu de Milàn da-u 1929 a-u 1954.
<b>15 Lünezdì</b> Assunsiun d'a Madonna	Fèrragustu Fèsta d'u Dommu de Sann-a.	<b>31 Mèrcurdì</b> Santi Raimundu Nunnätù e Aristide	Int'u 1857 u l'ha inissiu u traforu ferruviäju d'u Frejus.
<b>16 Matezdì</b> Santi Steva d'Ungheria e Roccu			

# La grande tettoia

Nell'agosto del 1883 la stazione fu ultimata in ogni sua parte. In quelle settimane, terminò la costruzione della grande tettoia di ferro e ghisa che copriva completamente i primi tre binari. La Liguria Occidentale del 23 agosto 1883, la descrisse nei dettagli: "La nuova tettoia della nostra stazione, ora che sono stati levati i ponti di servizio, si può ammirare in tutta la sua estensione. Essa si presenta tutta bella e lucida e fa proprio piacere a vederla. È un grande servizio che si è reso ai viaggiatori e una grande comodità che si è data al personale di servizio, è il desideratum di tanti anni che vediamo con piacere essersi finalmente avverato. Se si rammenta la misera e indecente stazione di legno che servì per troppi anni, se si rammentano gli incomodi sofferti dai viaggiatori esposti al sole, alle intemperie e si fa il confronto con le ampie e pulite sale del nuovo fabbricato, con gli spaziosi e riparati marciapiedi che si hanno ora, si sente proprio allargare il cuore. La tettoia è stata eseguita nelle officine dell'Impresa Industriale Italiana. Per coloro che desiderano di sapere maggiori particolari diremmo che la tettoia ha la lunghezza di 118 metri e la larghezza di metri 23. Dalla parte del fabbricato essa appoggia direttamente sul fabbricato stesso per tutta la sua lunghezza. Dalla parte opposta appoggia sopra 34 colonne di ghisa collocate sul mezzo di uno dei marciapiedi. La tettoia è coperta di lamiera di ferro ma sul mezzo vi è un ampio lucernario coperto di cristalli, e di cristalli sono pure le due maschere che si vedono alle estremità della tettoia. Vista ad una certa distanza la gran tettoia presenta un bellissimo colpo d'occhio e si ammirano gli stemmi di Savona sulla sommità dei frontoni, in mezzo ad alcuni ornati". La grande tettoia della stazione di Savona, così come altre analoghe strutture sparse per l'Italia, fu smantellata nel 1940, per destinare il ferro ad usi bellici.



Sezione trasversale della "Letimbro" con la grande tettoia, dal progetto originale del 20 gennaio 1878. (Archivio di Stato di Savona Comune di Savona Serie III Cartella 430/1).



Nell'interno della stazione, sotto la grande tettoia, posa tutto il personale, dal manovale al capo stazione.

# Settenbre

## Pruvèrbii d'u meize

De Settenbre, u se taggia cuss'u pende.

## A Vèrgine

Elementu: Tèra  
da-u 23.VIII a-u 22.IX



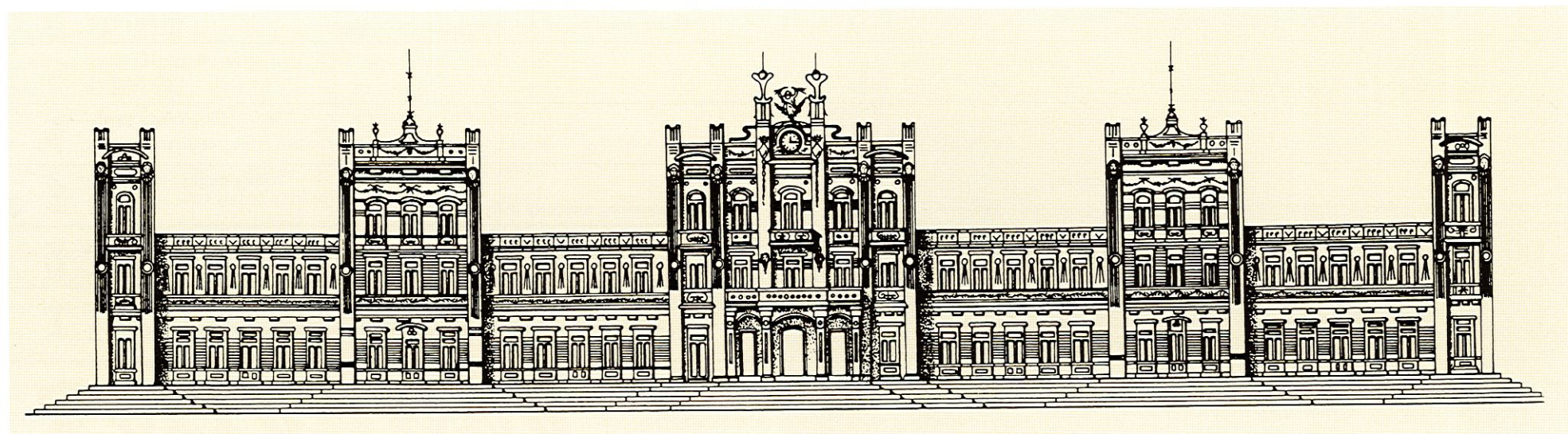
<b>1 Zöggia</b> Santi Egiddiu e Sistu	
<b>2 Venerdi</b> Santi Albèrtu e Elpidiu Abóu	
<b>3 Sabbu</b> San Grigò Maḡnu Pappa	Patrùn d'i dotti; rifurmatù d'u Cantu Ecclesiàsticu, da le di-tu Greguriàn.
<b>4 Duméniga</b> Santa Rozalia	
<b>5 Lünezdì</b> Santi Quintu e Urbàn	
<b>6 Matezdì</b> San Zaccaria	Maju de Santa Elizabetta; puè de San Giuan Battista.
<b>7 Mèrcurdì</b> Santi Paragoriu e Guidu	
<b>8 Zöggia</b> Nasciùn d'a Madonna	A-u Santuāju, bāxu d'i pé d'a Muè de Mizericordia. Anniversāju de l'armistissiu d'u 1943.
<b>9 Venerdi</b> San Pé Claver	
<b>10 Sabbu</b> San Nicolla da Tulentìn	
<b>11 Duméniga</b> Santi Protu e Giacintu	
<b>12 Lünezdì</b> U Numme de Maia	Fèsta insc'à Rocca de Leze.
<b>13 Matezdì</b> San Giuan Crizóstumu	Ūn d'i Puè d'a Gexa Greca; Arcivescu de Custantinópuli, famuzu pe l'eluquensa.
<b>14 Mèrcurdì</b> Ezaltassiu d'a Santa Cruxe	
<b>15 Zöggia</b> L'Adduà	
<b>16 Venerdi</b> Santi Curneliu e Cipriàn	

<b>17 Sabbu</b> San Rubèrtu Bellarmin	Autù d'u "Catechizmu Rumàn" e strenuu sustegnitu d'a Cuntrurifurma. Int'u 1871 inaugàssiu d'u traforu ferruviāju d'u Frejus. Int'u 1962 u Presidente d'a Repubblica Antognu Segni u inàugia a nòva Stassiùn de Mungrifun.
<b>18 Duméniga</b> San Giùxèppe da Cupertìn	
<b>19 Lünezdì</b> Santi Gennàru e Mariàn	U se liquefa inte l'anpulla, u sangue de San Gennàru, patrùn de Nàpuli.
<b>20 Matezdì</b> Santi Andria Kim e Paulu Chong	
<b>21 Mèrcurdì</b> San Matté Apóstulu	Pruvèrbii: Pe San Matté, u peccettu int'u ruvé. Int'u 1878 a vegne duvèrta a ligna ferruviāja fra a Stassiùn Letinbru e u Portu.
<b>22 Zöggia</b> San Maurissiu	Patrùn de Inperia.
<b>23 Venerdi</b> San Piu da Priaèrxinn-a	Fundatù de l'uspià "Cà Sullievu d'a Sufferensa". U cuminsa l'Autunnu.
<b>24 Sabbu</b> A Madonna d'a Merçé	
<b>25 Duméniga</b> San Cleofa	
<b>26 Lünezdì</b> Santi Cozma e Damiàn	Int'u 1874 u primmu trenu u percure a ligna Turin-Sann-a.
<b>27 Matezdì</b> San Viçensu de Paoli	Fundatù d'i Lazzaristi e d'e Figge d'a Caitè.
<b>28 Mèrcurdì</b> San Vençeslāu	
<b>29 Zöggia</b> Santi Arcàngei: Miché, Gavrié e Raffé	Pruvèrbii: A San Miché e straçce san d'amé.
<b>30 Venerdi</b> San Giömu	Paddre d'a Gexa, autù d'a "Vulgāta", traduçiùn d'a Bibbia in Latin.

# I progetti di spostamento della stazione

La prima ferrovia giunse a Savona nel 1868 e la stazione Letimbro in muratura fu aperta nel 1883. Durante che discussioni che si svolsero per stabilire l'esatta posizione della stazione, si fronteggiarono tre opinioni. Quella di chi voleva costruirla in località Trincee, quella di chi la voleva sulla sponda destra, di là dal torrente e chi infine, desiderava costruire la stazione vicino al porto. Prevalse la prima ipotesi, ma solo pochi decenni più tardi, alla fine dell'Ottocento, ci si accorse che la stazione ed il fascio dei binari, potevano essere un impedimento allo sviluppo della città. Nacque il problema ferroviario che accompagnò la storia di Savona per circa ottant'anni. Fu risolto solo nel 1977, quando fu aperta la nuova linea ferroviaria ed inaugurata la nuova e moderna stazione di Mongrifone. Numerosi, si contano a decine, sono stati, tra la fine dell'Ottocento ed il secondo dopoguerra, i progetti per lo spostamento della ferrovia. Si doveva sciogliere il "cerchio di

ferro", che stringeva come in una morsa, l'ampliamento della città. Le soluzioni prospettate furono varie. Vi fu chi propose addirittura di spostare il corso del Letimbro, come l'ingegner Pietro Ghelli, nel 1902, per sistemare ed ampliare la Letimbro. Altri ingegneri, illustri professionisti, presentarono le loro idee. Tra questi Luigi Bosco, con due progetti nel 1899 e nel 1903 (prevedeva la stazione sul prolungamento di via Paleocapa alla base della collina dei Folconi) ed il torinese Michele Fenolio nel 1906, che voleva costruire la nuova stazione sulla sponda destra, in asse con via Brusco. Nel 1905 fu costituito un Comitato Promotore per lo spostamento della ferrovia. Il progetto elaborato prevedeva un lungo edificio, molto simile all'attuale stazione di Genova Brignole, a sud della chiesa di Santa Rita. Passata la prima grande guerra, nella primavera del 1921, un medico con la passione per l'urbanistica, Ignazio Zunini, presentò un documento importante. Una relazione nella quale faceva il punto sulla questione e proponeva dettagliate soluzioni. La "Relazione Zunini" riaccese i riflettori sul problema ma non portò ancora ad una risoluzione. Nel febbraio del 1933, fu presentato lo studio dell'ingegner Borioli Sarre, che progettò di rialzare di qualche metro tutto il rilevato ferroviario e di costruire numerosi sottopassaggi, per collegare agevolmente le due parti della città separate dai binari. Ancora un nulla di fatto, ma nella primavera del 1938, dopo la visita di Mussolini a Genova (14 e 15 maggio), furono stanziati un miliardo e seicento milioni di lire per la sistemazione ferroviaria dell'intera Liguria. Anche i problemi di Savona sembravano già risolti. La guerra, iniziata per l'Italia nel giugno 1940, spazzò via anche queste illusioni.



"Progetto di nuova stazione ferroviaria in Savona" risale al 1905, doveva essere costruita sulla sponda destra del Letimbro, all'inizio dell'attuale Corso Turdy e Benech.

## Ottubre

### Pruvèrbiu d'u meize

D'Ottubre in cantinn-a de seja e de mattinn-a.

### A Banca

Elementu: Äja  
da-u 23.IX a-u 22.X



<b>1</b>	<b>Sabbu</b> Santa Texa d'u Banbin Gexü	Carmelitann-a de Lisieux; prutettrice d'i Rundinìn de Luetu de Sann-a.
<b>2</b>	<b>Duméniga</b> Santi Àngei Custodi	
<b>3</b>	<b>Lünezdi</b> San Gerärdü	
<b>4</b>	<b>Matezdi</b> San Françescu d'Assizi	Patrùn d'Italia.
<b>5</b>	<b>Mèrcurdi</b> San Plàcidu	
<b>6</b>	<b>Zöggia</b> San Brüin	
<b>7</b>	<b>Venerdì</b> Madonna d'u Ruzäju	
<b>8</b>	<b>Sabbu</b> Santa Pelaggia	
<b>9</b>	<b>Duméniga</b> San Giuan Leunärdi	
<b>10</b>	<b>Lünezdi</b> San Françescu Borgia	
<b>11</b>	<b>Matezdi</b> Beätu Giuan XXIII Pappa	
<b>12</b>	<b>Mèrcurdi</b> San Serafin	A Canpanassa a sönn-a pe regurdä a scuvërta d'u Növu Mundu, feta da Culumbu int'u 1492.
<b>13</b>	<b>Zöggia</b> San Rómulu	Patrùn de Sanremmu.
<b>14</b>	<b>Venerdì</b> San Callistu I Pappa	
<b>15</b>	<b>Sabbu</b> Santa Texa d'Àvila	Dita: Texa a grande.
<b>16</b>	<b>Duméniga</b> Santa Edvige	

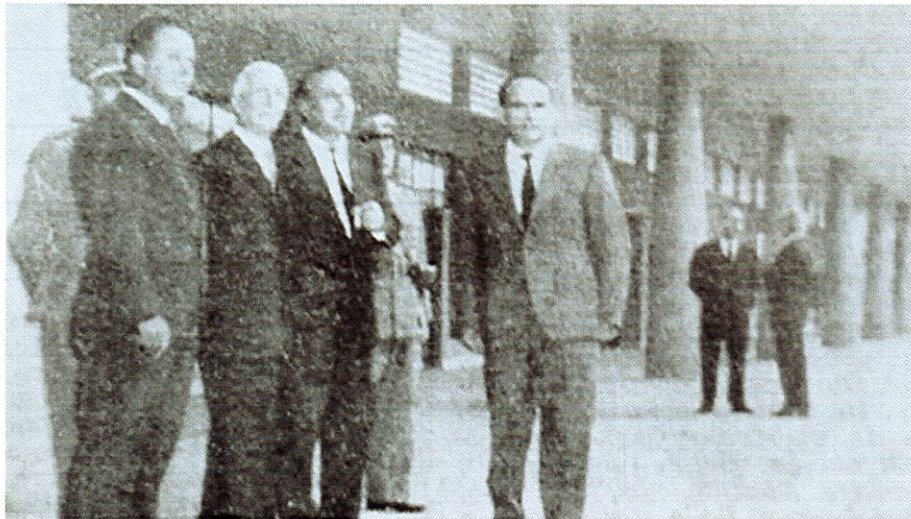
<b>17</b>	<b>Lünezdi</b> Sant'Ignassiu de Antiochia	In Arbisöa d'äitu: Fèsta d'a Madonna d'a Päxe.
<b>18</b>	<b>Matezdi</b> San Lüca Evangelista	Patrùn d'i megli e d'i pittui.
<b>19</b>	<b>Mèrcurdi</b> San Paulu d'a Cruxe	
<b>20</b>	<b>Zöggia</b> Santa Adelinn-a	
<b>21</b>	<b>Venerdì</b> Sante Ürsula e Celinn-a	
<b>22</b>	<b>Sabbu</b> San Dunóu de Fiézule	
<b>23</b>	<b>Duméniga</b> San Giuan da Capestràn	
<b>24</b>	<b>Lünezdi</b> Beätu Luiggì Guanèlla	
<b>25</b>	<b>Matezdi</b> San Crispin de Soissons	Prutettü d'i scarpè e d'i çavattin.
<b>26</b>	<b>Mèrcurdi</b> Beätu Damiàn Fulcheri da Finä-Burgu	
<b>27</b>	<b>Zöggia</b> Sant'Evaristu	
<b>28</b>	<b>Venerdì</b> Santi Scimùn e Giüdda Apóstuli	Pruvèrbiu: A San Scimùn mette a bandeta int'u cantun.
<b>29</b>	<b>Sabbu</b> Sant'Unuróu de Verçelli	
<b>30</b>	<b>Duméniga</b> San Germàn	
<b>31</b>	<b>Lünezdi</b> Santi Quintin e Vulfangu	

# La costruzione di "Savona Mongrifone"

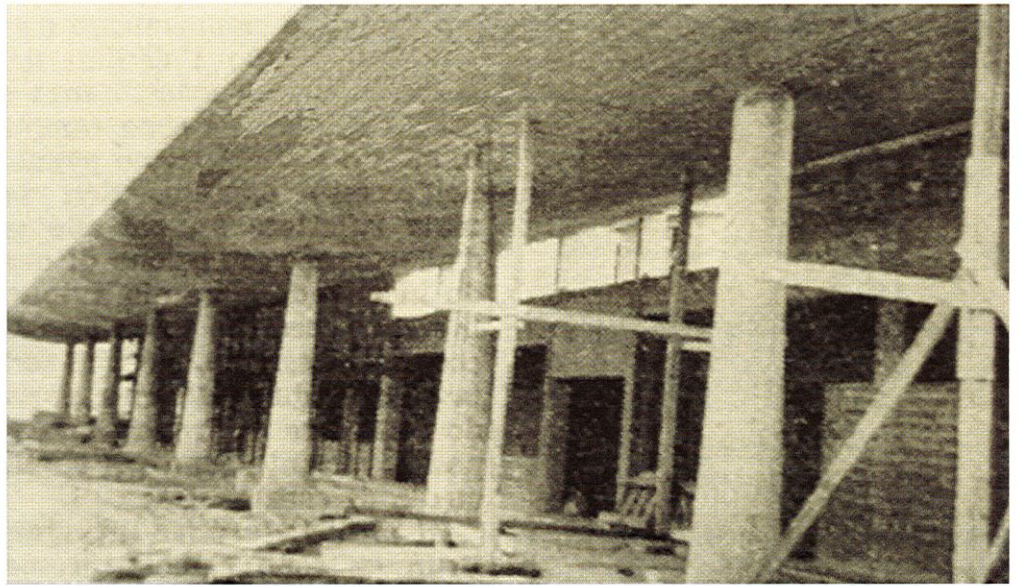
Il problema ferroviario di Savona, del quale si parlava sin dalla fine dell'Ottocento, fu risolto solo ottant'anni dopo, nel secondo dopoguerra. Era il 1956, il Ministero dei Lavori Pubblici, bandì il concorso per la progettazione della nuova stazione di Savona, in località Mongrifone. La gara fu vinta dallo studio dell'architetto Pier Luigi Nervi. La nuova stazione era prevista su due piani. Un vasto fabbricato al piano stradale, con la biglietteria ed i vari servizi e, ad un livello più elevato, i binari. La costruzione imponente, terminò negli ultimi mesi del 1961. Nel settembre del 1962, il Presidente della Repubblica Antonio Segni, inaugurò la stazione. Particolare non secondario, al posto dei binari c'erano arbusti ed erbacce. La singolare cerimonia, divenne famosa e rappresentativa, non solo in Italia, dell'inefficienza e della lentezza con cui si procedeva alla costruzione di alcune opere pubbliche. L'inaugurazione della nuova linea ferroviaria tra Varazze e Finale e quindi l'apertura della stazione di Mongrifone, avverrà solo quindici anni dopo, il 12 maggio 1977, affrettata dal crollo di una galleria tra Finale e Varigotti lungo la vecchia linea.



Lavori di costruzione di Savona Mongrifone.



Settembre 1962: il Presidente della Repubblica Antonio Segni "inaugura" la nuova stazione di Mongrifone.



Le lunghe pensiline sono state appena ultimate.

## Nuvenbre

### Pruvèrbju d'u meize

Se de Nuvenbre u trunn-a, l'annà a sajà bunn-a.

### A Tancia

Elementu: Ègua  
da-u 23.X a-u 21.XI



<b>1</b>	<b>Matezdi</b> I Santi	Pruvèrbju: A stè di Santi, s'a nu vegne dopu, a vegne avanti.
<b>2</b>	<b>Mèrcurdi</b> I Morti	Cummemurassiùn d'i Defunti.
<b>3</b>	<b>Zöggia</b> Santi Sirvia e Ubèrtu	
<b>4</b>	<b>Venerdi</b> San Cärlu Burrumeu	Cardinäle e Arcivescu de Milàn da-u 1564 a-u 1584.
<b>5</b>	<b>Sabbu</b> Beätu Guidu Maia Cunforti	
<b>6</b>	<b>Duméniga</b> San Leunärdü	
<b>7</b>	<b>Lünezdi</b> Sant'Ernestu	
<b>8</b>	<b>Matezdi</b> San Guffredu	
<b>9</b>	<b>Mèrcurdi</b> San Giuan in Lateràn	Dedicassiùn d'a Baxilica Lateraneize.
<b>10</b>	<b>Zöggia</b> Santi Urèste e Leùn Maḡnu Pappa	
<b>11</b>	<b>Venerdi</b> San Martin de Tours	Pruvèrbju: Pe San Martin a l'è bunn-a a levre cu' u növu vin.
<b>12</b>	<b>Sabbu</b> Santi Giozafat e Renätü	
<b>13</b>	<b>Duméniga</b> Santi Diegu e Ommubùn	
<b>14</b>	<b>Lünezdi</b> San Steva da Cüneu	
<b>15</b>	<b>Matezdi</b> Sant'Albèrtu Maḡnu	Vescu de Ratizbunn-a, filòsufu e teòluḡu, meistru de San Tumäxu de Aquin.
<b>16</b>	<b>Mèrcurdi</b> San Giüxèppe Muscäti	

<b>17</b>	<b>Zöggia</b> Santa Elizabetta d'Ungheria	Patrunn-a d'i Tersiiäi Franceschén.
<b>18</b>	<b>Venerdi</b> San Frediàn	
<b>19</b>	<b>Sabbu</b> Santi Faustu e Matirde	
<b>20</b>	<b>Duméniga</b> Sant'Uttävü	
<b>21</b>	<b>Lünezdi</b> Prezentassiùn d'a Madonna	
<b>22</b>	<b>Matezdi</b> Santa Cecilia	Patrunn-a d'a müxica.
<b>23</b>	<b>Mèrcurdi</b> San Clemente I Pappa	Int'u 1856 u vegne approvou u primmu Cian Regulatü de Sann-a. Int'u 1868 a Stassiùn de Sann-a a vegne dèta in gestiùn a-a Sucètè Ferruviäja Ata Italia.
<b>24</b>	<b>Zöggia</b> Sant'Andria Dung-Lac	
<b>25</b>	<b>Venerdi</b> Santa Catènn-a d'Alesciandria	Dita: Catènn-a d'a röa. Prutettrice d'e figgiöe.
<b>26</b>	<b>Sabbu</b> San Currädu	
<b>27</b>	<b>Duméniga</b> San Virgiliu	I Duméniga de Avventu.
<b>28</b>	<b>Lünezdi</b> Santa Catèinninn-a Labouré	Pruvèrbju: Pe Santa Catèinninn-a u freidu u s'avvixinn-a.
<b>29</b>	<b>Matezdi</b> San Saturnin	
<b>30</b>	<b>Mèrcurdi</b> Sant'Andria Apòstulu	Pruvèrbju: Pe Sant'Andria u freidu u sc-ciappa a pria.

# La demolizione della "Letimbro"

La "Letimbro" abbandonata dalle linee ferroviarie e dai passeggeri nel 1977, resistette ancora per poco. Con un vero e proprio blitz, fu abbattuta tra la fine di febbraio ed il marzo del 1980. Fu un errore, sia sotto l'aspetto edilizio sia sul versante urbanistico. Quell'edificio aveva un valore storico ed una dignità che poteva essere utile anche alla città di oggi, come sede di enti o di istituzioni culturali. La valenza urbanistica dell'errore compiuto con la distruzione della stazione si rileva soprattutto da due considerazioni. La prima è che la "Letimbro" rappresentava parte integrante e fondamentale di un armonico complesso costituito dalla Torretta, da via Paleocapa con i palazzi ed i portici e dalle due piazze Mameli e del Popolo. La seconda considerazione è che l'edificio abbattuto formava un esile ma indispensabile diaframma tra il rigore dell'urbanistica ottocentesca di via Paleocapa ed il caos edilizio della collina di Mongrifone, di là dal torrente. La scomparsa di questa separazione appare ancora più grave se si tiene presente un accorgimento che usarono i costruttori ottocenteschi e che era già ben noto fin dal 1600. Tale accorgimento consiste nel configurare il profilo della strada a "corda molla" e non a "livelletta rettilinea", in modo da poter valutare e apprezzare, da qualsiasi punto, le reali dimensioni del percorso della strada. Oggi, venuto a mancare il punto di riferimento e la scala metrica dell'edificio della stazione, è difficile valutare le esatte dimensioni della strada porticata e dell'enorme piazza che si perde verso il grande parcheggio, del quale non si colgono i contorni. La relativamente piccola "Letimbro", ha lasciato un grande vuoto al centro della città che ancora oggi, a venticinque anni dalla sua demolizione, attende di essere colmato.



Gli ultimi mesi di vita della stazione Letimbro.



Alla fine degli Anni Settanta del Novecento la vecchia stazione è ormai un fantasma.



Febbraio 1980: le ruspe demoliscono la vecchia stazione. Gruppi di savonesi assistono quasi increduli.

## Dixenbre

Pruvèrbii d'u meize

Dixenbre variante, freidu custante.

U Sagittäju

Elementu: Fögu  
da-u 22.XI a-u 21.XII



☺ 1	<b>Zöggia</b> Santi Elièu e Fiurenza	
2	<b>Venerdì</b> Santa Bibiann-a	Pruvèrbii: S'u ciöve u giurnu de Santa Bibiann-a, ciöve quaranta di e 'na settimann-a.
3	<b>Sabbu</b> San Françescu Saveriu	Patrùn d'e Miščiuin.
4	<b>Duméniga</b> Santa Bärbara	Patrunn-a d'i punpé e d'i minatù. II Duméniga de Avventu.
5	<b>Lünezdì</b> San Geräldu	
6	<b>Matezdì</b> San Nicculó da Bärì	Int'u 1853 ün trenu cu' inçimma u Cunte de Cavour u percu- re a lièna ferruviäja fra Turin e Zena.
7	<b>Mèrcurdì</b> San Bröxu Vescu	Patrùn de Milàn.
☺ 8	<b>Zöggia</b> Madonna Immaculä	
9	<b>Venerdì</b> San Siro e Beätu Juan Diegu	
10	<b>Sabbu</b> Madonna de Luettu	Prutettrice d'i aviatù.
11	<b>Duméniga</b> San Dàmazu I Pappa	III Duméniga de Avventu.
12	<b>Lünezdì</b> Santa Giuann-a Fremiot de Chantal	Madonna de Guadalupe.
13	<b>Matezdì</b> Santa Lüçia	Patrunn-a d'a vista Fèsta d'i pastù e d'u turrùn. Pruvèrbii: Santa Lüçia a l'è a giurnä ciü cürta ch'a ghe scia.
14	<b>Mèrcurdì</b> San Giuan d'a Cruce	
☺ 15	<b>Zöggia</b> San Valeriàn	
16	<b>Venerdì</b> Santa Adelaide	

17	<b>Sabbu</b> San Guan de Matha	
18	<b>Duméniga</b> San Grassian	A Canpanassa a sönnna in occaxùn d'u Cunfögu. IV Duméniga de Avventu.
19	<b>Lünezdì</b> San Nastäxu I Pappa	
20	<b>Matezdì</b> San Liberäle de Rumma	
21	<b>Mèrcurdì</b> Santi Pé Caniziu e Temistucle	
22	<b>Zöggia</b> Santa Françesca Cabrini	U cuminsa l'invèrnu. Pruvèrbii: Quantu ciü freida a l'è l'invèrnada, tantu ciü cürta a l'è a sö düada.
☺ 23	<b>Venerdì</b> San Giuan da Kety	
24	<b>Sabbu</b> Santa Irma	
25	<b>Duméniga</b> Natäle d'u Segnü	Pruvèrbii: Cu' a famiggia, de Denä, u l'è bellu restä in cà.
26	<b>Lünezdì</b> Santa Säcra Famiggia, Santu Steva	
27	<b>Matezdì</b> Santi Fabiula e Giuan Apóstulu	
28	<b>Mèrcurdì</b> Santi Innuçenti Märtiri	
29	<b>Zöggia</b> San Dävide Rè	
30	<b>Venerdì</b> San Felice I Pappa	
☺ 31	<b>Sabbu</b> San Silvēstru I Pappa	A mezanötte, insc'ä Ture d'u Brandä a sönnna a Canpanassa, pe salüä l'Annu Vegiu e fä festa a quellu Növu.