

CIPRESSA GEOGRAFIA - bis

Edizione speciale on line 25 marzo 2020

Cari lettori,

mentre continua la nostra quarantena, riprendo in mano questo giornalino, visto che parecchi soci hanno gradito il primo numero: mi spiace non poterlo spedire in edizione cartacea (come già il precedente e i futuri, se ce ne saranno), ma penso che capirete il perché.

Inizialmente inviato ad alcuni soci della mia zona, è stato inserito sul sito della Sezione il giorno 21 marzo, in modo che tutti possano vederlo, leggerlo e, se del caso, criticarlo o, anche - per chi vuole - contribuirvi.

La mia idea era di toglierlo dal sito appena finita l'emergenza, ma il curatore degli indici di **LG**, Lorenzo Bagnoli, mi scrive dal Regno Unito - dove passa una quarantena di lavoro - che intende invece prenderlo in considerazione - quando a fine 2022 compilerà l'indice quadriennale - inserendo quanto vi è pubblicato in appendice al consueto indice di **LG**.

Intanto, presumo che tutti abbiano visto on line il n. 4 di "Liguria Geografia", inserito nel nostro sito dal webmaster Bruno Barberis il giorno 21 marzo.

Quanto alle nostre attività, ovviamente è stata annullata anche la conferenza imperiese del 20 marzo (doveva parlare il dottor Gianfranco Sarchi, storico di Santo Stefano al Mare, su un argomento di sicuro interesse, "*Le rotte di una leggenda. La Navigatio di San Brendano dall'Atlantico settentrionale al Mar Ligure*", che speriamo di sentire tra qualche mese) e pure quelle di aprile, come risulta anche a pag. 2 di **LG** di aprile, dove gli appuntamenti mancati sono segnati "pro memoria". Pure annullata la manifestazione europea per la "Notte della geografia", che quest'anno era stata programmata (per il 3 aprile) solo dalla Sezione Genova-Savona. Al momento non annullate, ma solo rinviate, le manifestazioni di Carrara; i Campionati della geografia slittano da fine marzo a fine maggio, ma in aprile sentiremo che cosa si potrà effettivamente fare, sentite le "gride" delle autorità di Governo.

Presentiamo qui un intervento del nostro consocio Gianfranco Benzo, che scrive da Ormea, dove la clausura lo ha spinto a vergare queste pagine su un interessante argomento.

Poiché questo giornale - costruito momento per momento - non ha un indice, controllate che cosa c'è ancora, più avanti.

Grazie della vostra attenzione e ... buona lettura!

Le vie Marenche

La **e-bike** è la bici del momento, si capisce a giudicare dai numeri di crescita a doppia cifra che le **biciclette elettriche** - o meglio **le bici a pedalata assistita** o "**Pedelec**" - hanno fatto registrare negli ultimissimi anni nel nostro Paese. Nella versione **mountain bike** (abbreviata in **MTB**) è una **bicicletta** strutturata in maniera da potersi muovere anche fuori da strade asfaltate, sia in salita che in discesa. Esistono vari tipi di mezzi in base ai sen-

«Sicuramente CipGeo andrà in appendice al prossimo indice quadriennale», così è scritto nella mail che l'amico e consocio mi ha inviato in data 20 marzo.

tieri che si vogliono percorrere e all'uso generale che se ne vuol fare. Per questo gli appassionati sono alla riscoperta di percorsi che si sviluppavano sul territorio, spesso in disuso ormai da tempo. Sulla conoscenza delle Alpi Liguri, della relativa toponomastica e della possibile mobilità c'è una notevole confusione: si sente parlare superficialmente di percorsi della via del sale tra Monesi e Limone, della Strada Cannoniera, della Via Marenca, e così via!

La strada sterrata in buone condizioni che per la lunghezza di 39 chilometri collega Limone Piemonte col Colle di Nava è il percorso più recente, realizzato a cavallo degli anni 1920-'30 del secolo scorso per collegare le fortificazioni costruite sul finire del 1800 ai colli di Tenda e di Nava, nell'ambito dei lavori di fortificazione della frontiera occidentale. Nessun nesso con il trasporto del sale; solo qualche intersezione o qualche breve tratto parallelo con antichi percorsi di precedenti "vie del sale".

Più antico è il percorso della così detta Strada "Cannoniera", ancora ben visibile nei pressi di Selle Vecchie e tra i Monti Pertega e Bertrand. Fu voluta dal Generale Massena a seguito della guerra dichiarata dalla Repubblica Francese al Regno di Sardegna nel 1792 (detta Guerra delle Alpi), che avrebbe dovuto servire per l'occupazione di Savona e di parte della Liguria, conclusasi col trattato di Cherasco del 1796. Una derivazione di essa raggiungeva anche il Colle dei Termini, nei cui pressi sono ancora visibili tracce di vecchie fortificazioni francesi.

Nel cuore delle Alpi Liguri, lungo gli spartiacque, si sviluppano alcuni dei molti tracciati della «Via del Sale», che appunto prende il nome dal sale, prezioso minerale trasportato per secoli a dorso di mulo attraverso questi monti. In grande quantità era proveniente dalla "Costa Azzurra" e dal litorale della Provenza. Ancora oggi sono visibili i resti delle grandi saline nei pressi di Hyères. Le piste del sale hanno costituito le grandi strade commerciali dell'antichità, non solo in Europa, anche in Asia e in Africa.

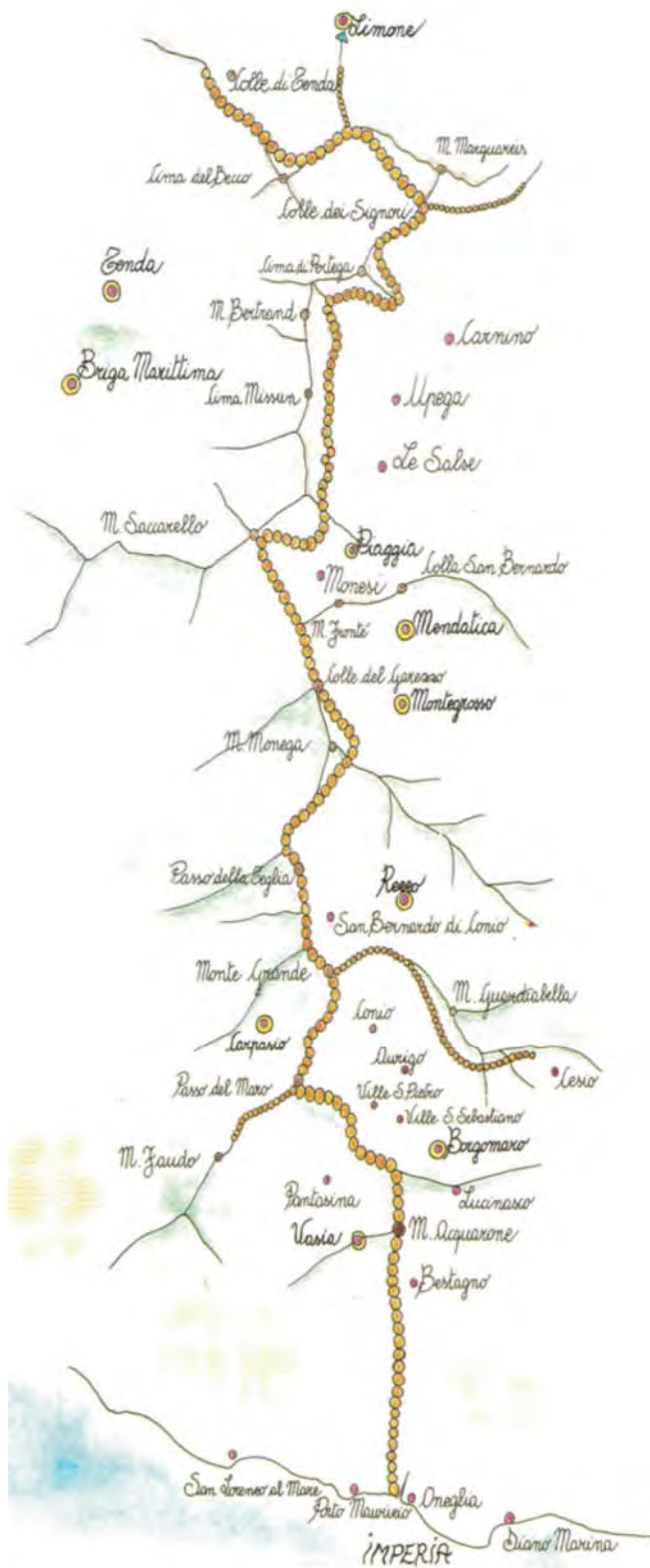
Sono state dimenticate, ma pur ferite, mutilate, e a tratti ancora addormentate, sono in attesa del "principe azzurro" che le possa risvegliare, che oggi si chiama "ciclo-turista"! Sono le Vie Marenche, le antiche vie commerciali, impropriamente chiamate Vie del Sale, che mettevano in comunicazione il basso Piemonte con il mare (da cui il nome). L'automobile e l'asfalto hanno cambiato tutto, ma sono una risorsa preziosa per il turismo outdoor.

Accanto al sistema stradale allestito in età romana, nel medio evo erano rimaste in uso nell'Italia occidentale delle vie secondarie che univano la pianura padana al Mare Ligure attraverso difficili percorsi sull'Appennino e sulle Alpi Liguri. Venivano chiamate vie "marenche" (aggettivo che deriva dal nome latino del mare e dall'antico suffisso longobardo "engo") avente significato complessivo "al mare". I Longobardi con Rotari, infatti, si impadronirono di tutta la Liguria (nel 643), legandola politicamente ed amministrativamente al retroterra piemontese - padano, di cui erano già da tempo in possesso.

Quattro di queste vie sono individuabili con certezza attraverso la cartografia e la toponomastica medioevale. Certe denominazioni perdurano ai nostri giorni: la prima da Cuneo attraverso la valle Vermentina e Limone Piemonte, conduceva a Oneglia dove approdavano le navi mercantili; una



Dalla Via Marenca: il Marguarejs da un diverso punto di vista – Un gigante addormentato (Foto R. Pecchinino)



Il percorso da Limone a Oneglia (da G. Laiolo - La Via Marenca-2001)

seconda dal Monregalese, attraverso i Colli dei Termini e del Prione, ad Albenga; una terza da Pavia a Genova. La quarta, forse la più importante, metteva in comunicazione il Monferato con Genova e Voltri attraverso Marengo e la piana alessandrina.

I tracciati delle vie marenche (o marenghe) non sono determinabili con precisione, variavano al mutare delle stagioni e degli eventi provocati dai feudatari del territorio (istituzione di gabelle, tasse, pedaggi).

Di fatto rappresentavano l'infrastruttura viaria che garantiva la mobilità legata alle signorie medioevali dominanti sulle Alpi Marittime e sul Ponente Ligure. Tra questi i Ventimiglia

Lascaris che amministravano le terre di Liguria da Monaco alle valli del Maro e della Arroscia, l'Arcivescovo di Genova su Sanremo e Ceriana, i monaci Benedettini dell'Isola di Lerino che governavano Seborga, i Benedettini di Santo Stefano su Villaregia, il Vescovo di Albenga su Oneglia e sulla valle dell'Impero ed infine i Clavesana sulla fascia costiera tra Taggia e Albenga on relativi entroterra.

Si snodavano tra i crinali e le mezze coste dei monti, con numerose diramazioni nelle quali si inserivano i sentieri. La Via Marenca rappresentava, infatti, una direttrice, con numerose diramazioni. Nel territorio ormeasco, risalendo le valli del Vermenagna, del Pesio, dell'Ellero e del Corsaglia attraverso le Alpi Liguri discendevano lungo i crinali della Valle Arroscia, della Valle Argentina, delle Valli Impero e Maro, della Valle Pennavaire, sino al mare.

Lungo il tratto che da Isola Perosa saliva al Colle dei Termini sono ancora visibili spazi di percorso delimitati da muretti a secco che fungevano sia da confine di proprietà, sia da dissuasori, evitando che i muli e le altre bestie al seguito dei viandanti brucassero l'erba nei terreni accanto alla via. Antenati degli odierni guardrail?

I trasporti delle merci su queste vie avvenivano soprattutto a spalla o a dorso di mulo. Solo in pochi tratti che lo consentivano, a traino, su carretti. Si trattava soprattutto di trasporto di merci necessarie alla vita quotidiana. Il sale era sicuramente la più preziosa: a quei tempi oltre che per insaporire i cibi si usava anche per conservarli, era il disinfettante più in uso, era necessario per conciare le pelli, lo si somministrava agli animali (le capre ne sono ghiotte). E' stato anche un mezzo di pagamento in luogo dei soldi.

Nel periodo della piccola era glaciale (dalla metà del secolo XIV° alla metà del XIX° secolo) sul versante ligure dei tratti terminali montani delle vie marenche (al Pizzo d'Evigno, al Monte Neveia e sul Monte Guardiabella, sulle alture di Pegli e sopra Acquasanta), erano stati costruiti enormi pozzi con spesse mura atti a stipare e conservare grandi quantità di neve. Si tratta delle neviere, grotte o cantine destinate in quel periodo al deposito della neve che si raccoglieva nell'inverno e si adoperava nella stagione calda per raffreddare cibi e bevande. Il frigorifero non era ancora stato inventato! Ma l'usanza di impiegare refrigeranti naturali per raffreddare le bevande sulla tavola delle famiglie più ricche era divenuta piuttosto comune in Liguria.

Il commercio della neve era divenuto importante per diverse attività commerciali quali gelatai e venditori di bibite, ma anche per le strutture assistenziali come gli ospedali e i conventi. Nel 1625 la Città di Genova applicò un'imposta sull'importazione della neve! Dopo essere stata introdotta all'interno di questa cavità, la neve veniva ben compressa, coperta con foglie secca e sormontata da una tettoia di paglia mobile a forma di conca al fine di essere mantenuta il più a lungo possibile. Per il taglio della neve venivano impiegati operai

“specializzati”. Questi, scesi nella nevia, incidevano il ghiaccio col piccone fino a raggiungere lo strato di paglia; poi con una paletta staccavano il blocco che ne veniva fuori. Il blocco veniva infilato in un sacco di tela, riempito di paglia e pesato: l'abilità del tagliatore stava nel tagliare i blocchi del peso di 60 kg, peso di una palla, poiché due di queste formavano un carico.

La Strada Marenca fu un importante strumento di comunicazione e non di divisione tra gli opposti versanti alpini.

La Francia dei territori “da dove la vita si ritira”

Con questo titolo un articolo del giornale *Le Monde* presentava, il 15 gennaio scorso, uno studio illustrante il legame tra la perdita di installazioni comunali (pubbliche o private) necessarie alla vita collettiva e l'emergenza dei “gilet gialli”. Oggi che l'emergenza è un'altra, quasi ci si dimentica dei tanti fine settimana violenti (o, comunque, pieni di manifestazioni) svoltisi nelle città della Francia (ma i Francesi li hanno ancora davanti).

I ricercatori del *Conseil d'analyse économique*, riflettendo sul senso e le origini del movimento di protesta, hanno identificato e gerarchizzato le ragioni di un malessere dalle rivendicazioni molto eterogenee, mettendo in evidenza l'influenza non solo di fattori economici, ma soprattutto della perdita di attrezzature pubbliche e private sul malcontento dei Francesi a scala locale.

« Misurare il declino di un territorio non è solo osservare gli aspetti *reddito e impiego* - osserva Claudia Senik, docente alla Sorbona e coautrice dello studio - ma identificare i luoghi da dove la vita si ritira », di cui sono sintomi sia la diminuzione delle attività lavorative sia la chiusura di attività commerciali e di servizi pubblici, e ancora l'aumento delle imposte locali, la caduta del mercato immobiliare e la diminuzione dell'associazionismo locale. Le cose, unite insieme, indicano con tutta evidenza un calo del livello di vita, la cui degradazione è la causa dello scontento della popolazione.

Un esempio per tanti: il 30% dei comuni dove ha recentemente chiuso la “*superette*” (o minimarket, noi diremmo l'unico negozio di generi vari del paese) ha visto manifestazioni e proteste dei “gilet gialli”, contro solo l'8% per gli altri comuni.

Molti manifestanti non erano rimasti disoccupati, ma lamentavano la perdita di servizi pubblici (scuole, uffici postali, ambulatori medici specialistici) e di attività commerciali (librerie, cinema, farmacie, panetterie, commestibili di quartiere): il loro malessere era quindi più psicologico, legato alla diminuzione della “socialità” tradizionale, soprattutto quando per trovare tali servizi occorre un viaggio in auto di più di 25 minuti.

Se si pensa che in Francia la popolazione urbana è l'80% del totale, ma esistono moltissimi comuni di taglia piccola o piccolissima, ci si rende conto che il malessere colpisce una fetta non indifferente delle famiglie francesi; e, a ben pensarci, il problema è anche italiano, non tanto per la “taglia” dei comuni (che qui da noi sono quasi 5 volte meno numerosi che oltralpe) quanto per il fatto che la popolazione che vive fuori da agglomerati di tipo urbano è circa il 70%.

I ricercatori francesi collegano questo malessere anche al disimpegno elettorale, visto come un segno di disinteresse per la cosa pubblica a livello sia nazionale (elezioni presidenziali o per il Parlamento) sia locale. Occorre, secondo loro, « cambiare l'oggetto delle politiche territoriali, centrando, più che su semplici criteri economici, sulla diminuzione del malessere e il miglioramento della qualità

della vita - come suggerisce Yann Algan, professore d'Economia a Sciences Po - passando da uno Stato “prescrittore” a uno Stato “accompagnatore”, capace di sostenere progetti locali », come sovvenzionare un medico perché mantenga il suo studio in un piccolo centro, facilitare la nuova concessione di licenza per un bar, dove magari installare un servizio pubblico da affidare al gestore, invece che fornire l'aiuto anonimo di un referente che consiglia come compilare on line un modulo.

Questa mancanza di “socialità” è un problema importante da risolvere, e anche in Italia occorrerebbe - a mio parere - fare tesoro di queste proposte. (G.G.)

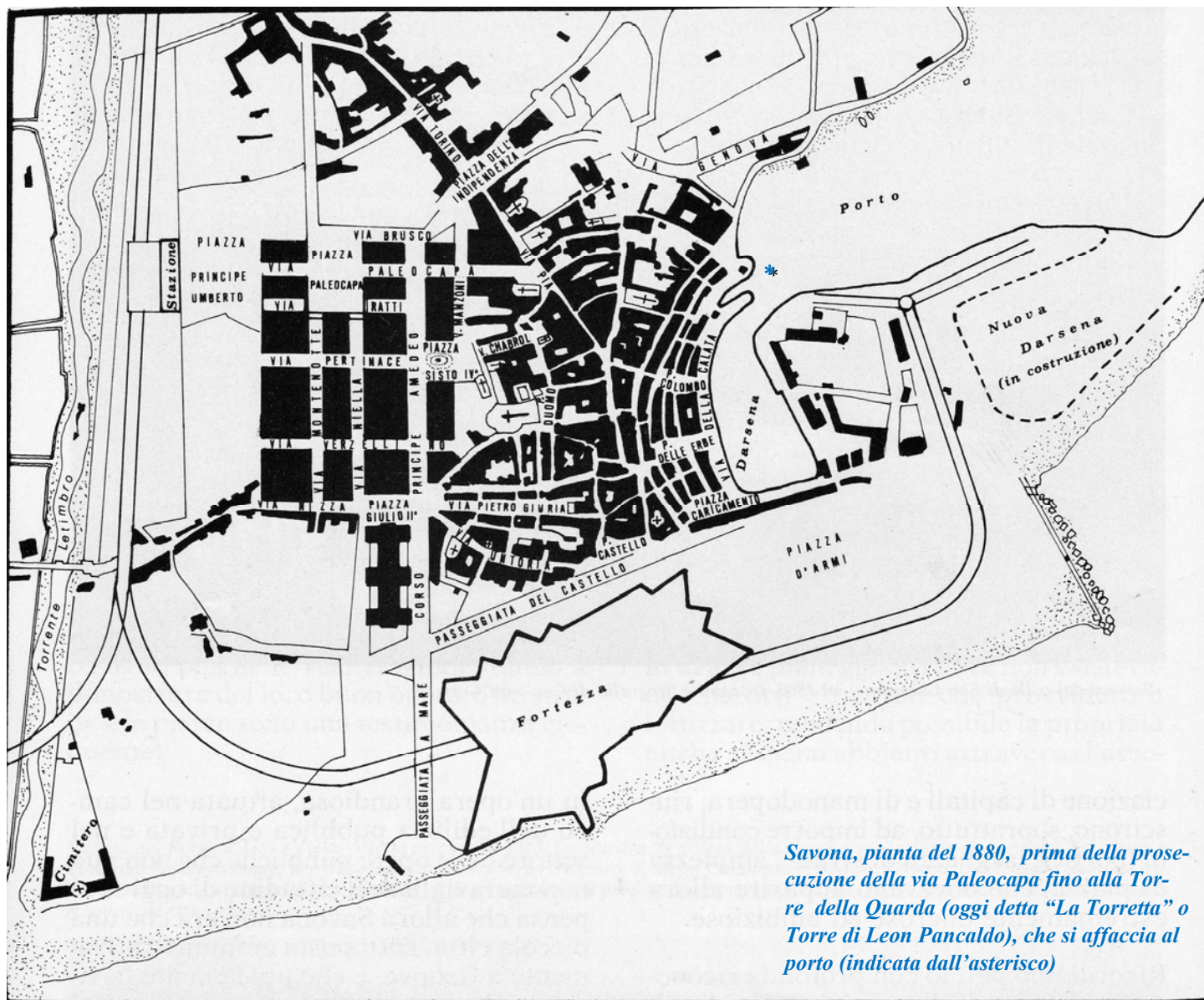
Paleocapa, Savona e la toponomastica stradale

Savona, importante città nel commercio marittimo medievale a lungo in competizione con Genova, dopo la sconfitta subita e la generale crisi che colpì l'area mediterranea dopo il XVI° secolo rimase chiusa nelle mura trecentesche fino al primo Ottocento, quando le mura vennero demolite. Soltanto con la prefettura Chabrol e l'annessione all'Impero napoleonico si avviò un certo sviluppo, più deciso dopo la metà del secolo quando (1856) venne approvato un piano regolatore urbano per dare un nuovo volto alla città in espansione nei terreni ancora agricoli della piana a sinistra del Letimbro in gran parte appartenenti alla potente famiglia genovese dei De Mari che vi possedeva anche una delle sue ville con un vasto parco.

Il piano, con la variante Corsi del 1865, prevedeva un'urbanizzazione sul modello torinese di allora con una trama ortogonale di isolati di palazzi condominiali con vie parallele a un corso successivamente alberato, il corso Principe Amedeo, incrociato da una ampia strada porticata tra la piazza su cui avrebbe dovuto sorgere la stazione ferroviaria e il centro medievale.

Questa via sarebbe diventata la più importante, la più frequentata per il passeggio, la più pregevole dal punto di vista architettonico ed urbanistico, ulteriormente valorizzata nei primi anni del novecento con lo sbancamento della collina del Monticello e l'abbattimento di alcuni edifici, tra cui il Seminario e un convento di suore, per farla proseguire fino al mare proprio ove sorgeva una delle torri delle antiche mura, la Torretta, uno dei monumenti più significativi della città. Chi arrivava in treno a Savona aveva davanti a sé una delle vie più belle dell'Italia di allora con sullo sfondo la Torretta medievale e le vele dei velieri in porto. Ed è a questa via che venne dato il nome di via Paleocapa. Pochi Savonesi che la percorrono ogni giorno sanno dire chi fosse Paleocapa e ho potuto constatare nei miei anni di insegnamento a Savona che anche molti studenti dei primi anni delle scuole superiori interrogati in proposito non sanno dare un'accettabile risposta. Se ne potrebbe derivare un giudizio non positivo sulla qualità dell'insegnamento della geografia e della storia negli anni della scuola primaria o secondaria di primo grado. Quando si è parlato e discusso di sviluppo industriale italiano nel secondo Ottocento è mancato forse un riferimento a Savona, la città dove gli alunni vivono. Così quando si è trattato in geografia di sviluppo della città, demografico ed economico, e dei rapporti Italia-Europa-Mediterraneo è mancato come per la storia un riferimento al caso della propria città.

Che fare? Innanzi tutto occorre spiegare il progetto di trasformazione della città a metà '800 in attesa dell'arrivo della ferrovia da Genova e da Torino con le prime moderne iniziative industriali e relative conseguenze in campo marittimo portuale. E occorre anche far riflettere gli studenti sulla centralità del nodo in cui la via Paleocapa interseca l'altra grande arteria progettata allora e informare circa il suo cambiamento di denominazione da Corso Principe Amedeo a Corso Italia



Savona, pianta del 1880, prima della prosecuzione della via Paleocapa fino alla Torre della Quarda (oggi detta "La Torretta" o Torre di Leon Pancaldo), che si affaccia al porto (indicata dall'asterisco)

(facendo poi discutere gli alunni su motivazione e tempo presumibile di tale cambiamento). A questo punto dovrebbero essere maturate le condizioni per dare notizie su chi fosse il personaggio a cui è dedicata la via e perché avesse acquisito tanta riconoscenza dai Savonesi e nessuno avesse mai pensato in oltre un secolo a cambiare nome alla via a lui dedicata. Pietro Paleocapa non era savonese. Cittadino della repubblica di Venezia, aveva studiato a Padova legge e matematica; entrato nel "corpo degli ingegneri di acque e strade" aveva operato nel Veneto e poi altrove anche in Austria e Ungheria, quando Venezia e Milano erano diventate parte dell'Impero asburgico. Fervente patriota, nel 1848 era entrato a far parte del governo provvisorio veneziano e dopo la sua caduta si era trasferito in Piemonte ove fu eletto deputato e nominato ministro dei lavori pubblici del governo Casati e poi anche nei governi D'Azeglio e Cavour e fu senatore del regno d'Italia dal 1861 al 1869. In tale veste aveva anche seguito i progetti savonesi e, soprattutto, si era impegnato in due opere straordinarie, quasi più da geografo che da ingegnere: il progetto della galleria del Frejus e quello della costruzione del canale di Suez insieme a Luigi Negrelli, di straordinaria importanza per il Piemonte e i porti liguri (ma anche dell'Italia tutta!).

La discussione sul Paleocapa può però introdurre a una più ampia ricerca e discussione sulla toponomastica cittadina, argomento di grande interesse sia sotto l'aspetto storico sia sotto quello geografico. E' anzi un tema adatto a mettere alla prova un insegnamento abbinato di storia e geografia.

L'insegnante di geografia farà notare la diversità dei quartieri a partire da quello storico medievale passando poi a quello commerciale e degli uffici, ai vari quartieri residenziali periferici, osservando che i nomi delle loro strade rivelano

sia la loro età sia a volte la loro diversa funzione e l'orientamento politico degli amministratori preposti all'intitolazione. Nel caso di Savona, nel centro storico, oggi molto ridotto rispetto alla dimensione che aveva nel medioevo, si trovano strade che rivelano la loro origine: via Untoria (cioè di conciatori di pelli), via degli orefici, via dei berrettai, via dei cassari... La storia confermerà origine e permanenza di questi nomi. La geografia osserverà e spiegherà le attuali funzioni del quartiere nell'organismo urbano.

Tutta una parte della città mostra un'origine ottocentesca, primo risultato del piano del 1856. Le vie sono generalmente intitolate a personaggi ed eventi importanti nel secondo '800 o nel primo '900; via dei Mille, Piazza Mameli, via Montenegro, via Luigi Corsi (sindaco benemerito dell'epoca), piazza Armando Diaz, Piazza Aurelio Saffi, corso Mazzini, corso XX Settembre eccetera. A Savona non c'è una via Garibaldi ma il prolungamento verso il mare di Corso Italia termina con un piazzale intitolato all'Eroe dei due mondi con al centro il monumento dell'eroe a cavallo, il più pregevole della città, opera (1928) di Leonardo Bistolfi.

L'insegnante di geografia farà notare le caratteristiche (di posizione, di qualità costruttiva, di tipo di popolamento eccetera); quello di storia porterà l'attenzione proprio sui nomi a cui sono dedicate le loro strade e piazze. Una parte del quartiere di espansione residenziale operaia dei primi decenni del '900 nei quali fu più intensa la crescita industriale specialmente qualche anno dopo la fine della prima guerra mondiale riporta una serie di nomi di città e regioni allora oggetto di recente e contrastata acquisizione: Pizza Brennero, via Zara, via Istria, via Fiume, via Dalmazia eccetera. Nel quartiere oltre Letimbro urbanizzato dopo la seconda guerra mondiale si distinguono due tipi di inti-



Savona, stralcio di una pianta del 1915, dopo il completamento di Via Paleocapa, ottenuto tagliando una collina e demolendo vari vecchi edifici. Si notano ancora molte coltivazioni (frutteti, molti di chinotti, e vigneti ed orti)

tolazioni: alcune strade sono dedicate a protagonisti della lotta di liberazione; altre invece ricordano i pionieri dell'industria savonese. La via principale tra il centro cittadino e il nodo autostradale di Legino prende dapprima il nome di corso Tardy e Benech (fondatori savoirdi dell'industria siderurgica), ma accanto figurano via Servettaz e quelle di altri nomi dei pionieri dell'industria alimentare, vetraria, cantieristica navale, dei costruttori delle funivie del carbone da Savona alla Val Bormida e così via.

Queste vie con moderni edifici condominiali tagliano talora

a ricordo della decisiva battaglia ma le vie laterali sono dedicate a musicisti (Boito, Mascagni, Cimarosa e altri) certo apprezzati dai nuovi abitanti del quartiere. Analoghe considerazioni possono farsi per altre parti della città.

E' facile partire dalla toponomastica per passare a un più ampio e impegnativo discorso sulla città, sulle sue funzioni, sul suo passato e sul possibile futuro, temi sui quali storia e geografia hanno molto da dire.

Elvio Lavagna

dei viottoli tra alti muri (edificati a protezione di terreni un tempo coltivati a chinotti e altre piante da frutto) chiamati non vie ma cröse a conferma di un recente cambio d'utilizzazione di questi terreni periferici (da agricoli a industriali e infine residenziali).

La continuazione di corso Tardy e Benech fuori dell'area urbanizzata già negli anni 50 del secolo scorso lambisce un quartiere popolare di ancor più recente sviluppo e conserva il nome di via Stalingrado attribuitogli per ricordare l'eroica difesa dell'Armata rossa contro i Tedeschi allora nostri alleati. Qualche anno fa si è discusso a Savona sulla opportunità di lasciare un nome che non compare più su una carta geografica della Russia...

La zona a ponente della foce del Letimbro, un tempo abitata da pescatori e operai delle fabbriche di laterizi e terraglie, ha avuto un rapido sviluppo dopo la fine della prima guerra mondiale con la costruzione di una palazzata affacciata su un corso-passeggiata sul mare attirando una popolazione di media borghesia per la sua vocazione turistico-balneare. Il corso è stato intitolato a Vittorio Veneto