

# CIPRESSA GEOGRAFIA-quinquies

Edizione speciale on line 9 aprile 2020

Cari lettori,

il nostro confinamento in casa continua e molti di noi sono francamente stupefatti di questo, come vediamo dal comportamento poco rispettoso delle norme che alcuni nostri concittadini hanno mostrato ancora nei giorni scorsi. E' che prevale in non pochi di noi la mentalità dell'Italiano "furbo" (o "dritto"), che sa tutto, a cui non la si fa, che ritiene di

potersi "arrangiare" in ogni caso, quello che salta la fila davanti ad uno sportello, un esemplare antropologico rappresentato così bene in tanti film di successo. A questi "furbo-stuffi" dovremmo dire - ammesso che stessero a sentire - che anche noi che rispettiamo le norme in vigore siamo stupefatti, ma che restiamo in casa anche per loro, perché ci sentiamo cittadini, pieni non

solo di diritti ma anche di doveri. E le autorità il dovere di stare in casa ce lo hanno imposto non per toglierci la libertà, ma perché gli esperti (spesso sbeffeggiati dai furbi sapientoni, tra cui sono numerosi i nemici delle vaccinazioni) hanno ritenuto che questo fosse il mezzo migliore per rallentare l'espandersi dell'epidemia. L'augurio che ci facciamo tutti è che l'esperienza del Covid-19 riesca a far cambiare certi atteggiamenti da "bulletti di periferia", in modo che in futuro si riesca a migliorare la nostra convivenza, che negli ultimi anni non era proprio ideale, convivenza che richiede che ciascuno rispetti i diritti degli altri.

Detto questo, vediamo come passare insieme un po' di tempo: ho chiesto a uno scolaro e a uno studente delle superiori come vivono questo periodo di "scuola virtuale" e come riescono a rapportarsi con i compagni di scuola e gli amici. Ho rivolto pure ai colleghi un invito a dirci come funziona questa tele-

didattica. Naturalmente, senza pretesa di generalizzare l'esperienza di singoli, sarebbe interessante ascoltare chi vive in modo così diverso (e se vogliamo traumatico) l'esperienza di vita scolastica di questo inizio di 2020: per ora siamo in attesa di risposte, che speriamo di poter dare in uno dei prossimi numeri del giornale.

Per non far uscire un giornale con troppo poche pagine

rispetto alle attese, ho inserito un breve intervento (riportato nelle pagine 2 e 3) relativo ad alcune variazioni nell'assetto dell'area costiera ligure, avvenute in tempi più o meno vicini; non vi meravigliate che abbia inserito nel litorale ligure sia il Nizzardo sia la Riviera apuana, perché il mio concetto di Liguria trascende i limiti amministrativi.

Il secondo articolo (pagg. 4 e 5) ci arriva di

nuovo da Ormea. Gianfranco Benzo - che ancora ringrazio per la disponibilità manifestata - ha descritto il cosiddetto "biale" o "beale", un semplice e valido sistema per liberare dalla neve le maggiori strade del centro storico di questo centro dell'alta val Tanaro.

A pagina 6 le due immagini sono l'anteprima di un ampio articolo che Roberto Pavan ha dedicato all'esploratore lunigianese Alessandro Malaspina, un personaggio che merita di essere finalmente conosciuto in patria. L'articolo comparirà sul n. 5 di "Liguria Geografia", la rivista mensile della sezione ligure dell'AIIG, che ancora in questo mese dobbiamo diffondere solo on line per i noti motivi.

A questo punto non mi resta che augurare a tutti buona lettura, e a me di riuscire a continuare "Cip-Geo" anche dopo questo quinto numero. G:G.



*Il carrubo donatomi circa 25 anni fa da Maria Pia Turbi ha trovato l'ambiente adatto per crescere: allora piantina da vivaio, ora è alto circa 10 m e, ad 1 m di altezza, ha una circonferenza di 145 cm. Nella zona ne sono presenti alcuni esemplari centenari*



## Variazioni nell'assetto delle aree costiere: alcuni casi in Liguria

La linea di costa della Liguria (tra Varo e Magra, ma anche, se vogliamo, fino al piccolo rivo del Cinquale, presso il quale corre il confine meridionale della provincia apuana) è certamente tra le più antropizzate del Mediterraneo. Vi troviamo ancora dei tratti completamente "naturali", come ad esempio in corrispondenza del promontorio di Portofino, e altri completamente trasformati, come buona parte del litorale del comune di Genova<sup>1</sup>.

Subito a monte, spesso corre la ferrovia litoranea o la strada



Variazioni recenti dell'assetto del litorale in comune di Cipressa (IM)

costiera, che è in genere un tratto della Via Aurelia; in corrispondenza dei centri abitati spesso queste infrastrutture viarie sono un po' spostate all'interno e a volte le case terminano proprio a pochi passi dalle spiagge, o uno stretto percorso lungomare (ora aperto al traffico stradale, ora solo pedonale) separa le abitazioni dalla spiaggia: ciascuno di noi conosce la situazione del paese o della città in cui abita.

Per più motivi vi sono state variazioni nell'assetto della costa, come quando nella seconda metà dell'Ottocento si costruì la ferrovia costiera Ventimiglia-Genova-Massa; qui, anche in seguito, furono eseguite opere (muri, scogliere) di consolidamento della massicciata ferroviaria, che inizialmente correva spesso a pochi metri dalla linea di battigia, ma maggiori trasformazioni avvennero quando - non potendosi raddoppiare i binari per mancanza di spazio - la linea fu parzialmente ricostruita all'interno (la terminologia usata era: "spostamento a monte e raddoppio della linea") e si decise di utilizzare diversamente la striscia di terreno lasciata libera.

Tra le variazioni abbastanza recenti, vorrei ricordare quella verificatasi nel tratto tra San Lorenzo al Mare e Ospedaletti, dove al posto della vecchia ferrovia corre ora una pista ciclo-pedonale. E il modo migliore per farlo mi pare sia quello di mostrare tre immagini dello stesso luogo (nel tratto tra San Lorenzo e Santo Stefano) quando c'era ancora la ferrovia, poi con il solo sedime, da ultimo come è oggi.

Nella foto in alto, un treno corre sulla vecchia linea, che fu in esercizio fino al 2001. La linea, a un solo binario, fu costruita nella seconda metà dell'Ottocento e fu aperta al traffico nel 1872 sull'intera tratta Savona-Ventimiglia. Inizialmente con trazione a vapore, fu elettrificata a corrente alternata trifase a 3.600 V 16,6 periodi nel 1931 e trasformata in corrente continua a 3.000 V nel 1967.

Nel 2001-03 la linea fu completamente disarmata (prima smontando l'impianto elettrico, lasciando peraltro in situ una buona parte della palificazione metallica che sorreggeva la linea aerea, successivamente eliminando i binari), come si vede nella seconda immagine.

Quindi si provvide alla sistemazione della pista ciclabile, o meglio ciclo-pedonale, i cui lavori si svolsero nel 2007-08 e che fu inaugurata per il tratto da San Lorenzo a Sanremo nell'anno 2009, ma che è tuttora interrotta ad Arma di Taggia, in corrispondenza di un parcheggio sotterraneo i cui lavori sono sospesi da anni; più recentemente, il percorso è stato completato fino a Ospedaletti. Nella terza foto non si vede proprio la situazione attuale, in quanto qui mancano ancora le piante di ambiente mediterraneo che sono state sistemate sul lato a monte (e dove c'è spazio, anche a valle).

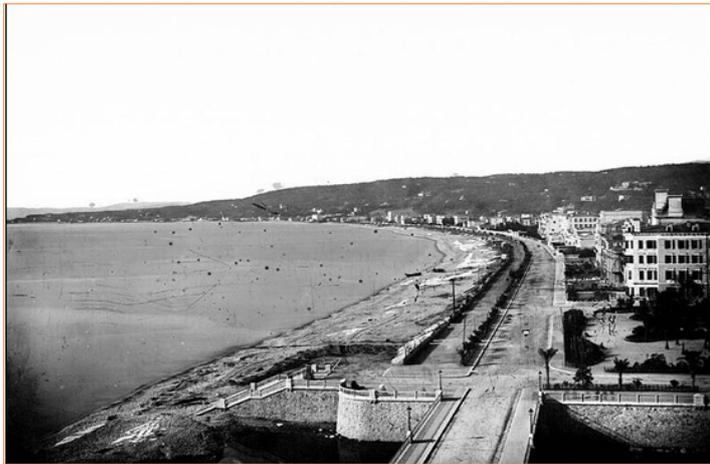
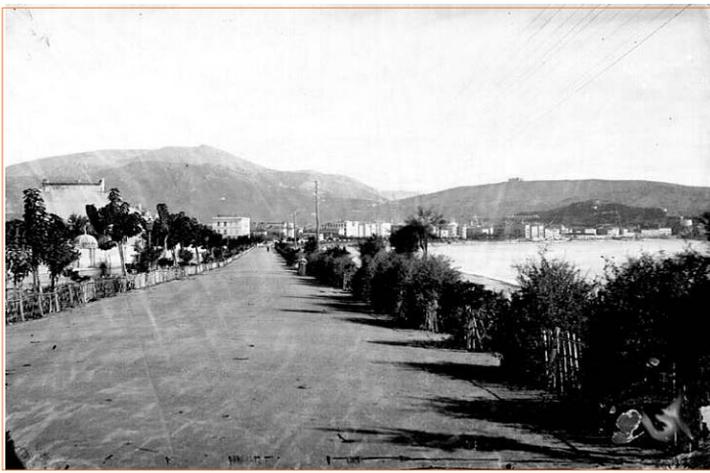
Non è qui il caso di ricordare le numerose discussioni relative al riuso del sedime ferroviario, in cui prevalse l'idea del percorso turistico rispetto alla creazione - proposta dalla Camera di Commercio - di un servizio pubblico su rotaia a carattere metropolitano.

Una notevole variazione nell'assetto costiero avvenne anche dove un modesto percorso sterrato - costruito inizialmente per collegare al centro di Nizza le ville costruite ai primi dell'Ottocento da turisti britannici - assunse poi i caratteri di un'importante arteria. E' la storia del "camin dei Anglès", creato per iniziativa di privati (il pastore anglicano Lewis Way, che voleva anche dar lavoro alla popolazione locale in un momento di gravi ristrettezze, la finanzia col contributo della locale comunità britannica), poi entrato nel piano regolatore cittadino con regie patenti di re Carlo Alberto del 26 marzo 1832 e sottoposto al controllo del "Consiglio d'Ornato", l'ente comunale preposto all'abbellimento di strade e piazze della città.

Nella foto della pagina seguente (in alto) è riprodotta la foto di Charles Nègre, che mostra la strada nella zona di Magnan, da dove essa inizialmente partiva, per arrivare poi fino alla foce del Paglione, con un tragitto complessivo di circa 2 km.

<sup>1</sup> Chi volesse scoprirla tutta potrebbe aprire "Google Earth" oppure, se ha ancora simpatia per la carta, guardare le foto dell'aeroguida DeAgostini "Liguria. Tutte le coste e le isole" (ed. 2001).

<sup>2</sup> La sua opportunità derivava anche dal fatto che sulla nuova linea erano state soppresse diverse stazioni e gli spostamenti di lavoratori e studenti avrebbero appesantito la parallela Via Aurelia, già intasata di suo, soprattutto in estate e, tutto l'anno, in certe ore della giornata.



**La promenade des Anglais, da ponente, nei pressi dello sbocco del torr. Magnan (1863) e da levante (1865), alla foce del Paglione**  
(Foto Ch. Nègre, Archives départementales des Alpes-Maritimes)

Secondo il progetto dell'architetto nizzardo Antonio Scoffier (1844), il piano viabile avrebbe dovuto essere largo ben 23 m, ma la strada ebbe inizialmente una sezione di 12 m, peraltro amplissima per l'epoca.

Dopo l'annessione di Nizza alla Francia (1860), il lungomare fu poi prolungato fino ai quartieri di Sant'Elena (Sainte-Hélène) nel 1878, di Carras nel 1882 e successivamente fino al Varo nel 1903. A levante del Paglione (che oggi corre coperto nel tratto finale del proprio corso), il viale - con altro nome (la prima sezione è denominata *Quai des Etats-Unis*, poi *Quai Rauba-Capéu* per la posizione ventosa) - prosegue fino ai piedi del Castello, oltre il quale la strada (non più a doppia carreggiata) raggiunge il porto di Lìmpia. Un successivo intervento, risalente agli anni 1949-53, ha portato il viale alle caratteristiche odierne di strada a due carreggiate divise da un'aiuola verde, fiancheggiata da edifici sul lato nord e aperta sul mare (una lunga spiaggia di piccoli ciottoli, libera



**Un'immagine notturna della Promenade des Anglais, da levante**  
(foto W.M. Connolly, anno 2004, da Wikipedia)

come quasi tutte le spiagge francesi) a sud, dove corre un'ampia passeggiata, ma i lavori più recenti risalgono al 2009-10. In totale, il lungomare ha una lunghezza di circa 7 km.

Negli anni, molte delle villette private furono demolite e al loro posto sorsero grossi "palaces" (in genere grandi alberghi, come il tuttora esistente *Hotel Negresco*), importanti edifici pubblici e privati (*Palais de la Méditerranée*, ricostruito nel 1929 e poi di nuovo nel 1985, *Musée Masséna*, *Centre Universitaire Méditerranéen*, *Palais de l'Agriculture*) e anche grossi ed eleganti edifici residenziali.

Luogo di passeggio e di sosta (caratteristiche le belle panchine blu), il viale non è più un'arteria di veloce attraversamento della città a causa dell'enorme aumento del traffico, che spesso intasa anche l'autostrada A-7 Ventimiglia-Aix, di cui occorrerebbe un raddoppio, in una sede più a monte, per la parte urbana di Nizza.

Diverso è invece il caso che presento brevemente ora, in cui è la stessa linea di costa che è cambiata, a seguito della costruzione di un'importante infrastruttura portuale, che ha deviato al largo il deposito di materiali alluvionali finì trasportati al mare, provocando un arretramento della linea di battigia ad est di tale opera: è il caso del litorale a levante del porto di Marina di Carrara, una caratteristica costa deposita alimentata nel tempo dagli apporti del fiume Magra.

Lo scalo fu iniziato nel 1922 e portato a termine nel 1940, poi parzialmente ricostruito e sistemato nel 1954. Se la carta IGM al 100.000 (aggiornata al 1929) non mostra ancora i segni dell'erosione a est del molo di levante, essa è invece percepibile nella più recente carta al 25.000 (pubblicata nel 2005), in cui si è aggiunta in colore viola la linea di costa precedente alla costruzione del porto, linea che mostra a ponente un vistoso ampliamento della spiaggia, mentre a levante - a circa 1 km oltre le strutture portuali, che fanno da riparo



- inizia un'area dove per almeno 3 km si è verificata erosione, che sarebbe stata di maggiore entità senza le numerose barriere poste in essere circa 100/150 m al largo.

Troviamo qui, nonostante gli episodi erosivi, un lungo tratto di arenile, che inizia da Marinella di Sarzana e prosegue verso SE con poche interruzioni (come quella del porto, sviluppatosi soprattutto a servizio degli imbarchi di marmo); dopo le "marine" di Carrara, di Massa, dei Ronchi e del Cinquale, si entra in provincia di Lucca. (G.G.)

# IL "BIALE" DI ORMEA

## Un servizio utile ed esclusivo

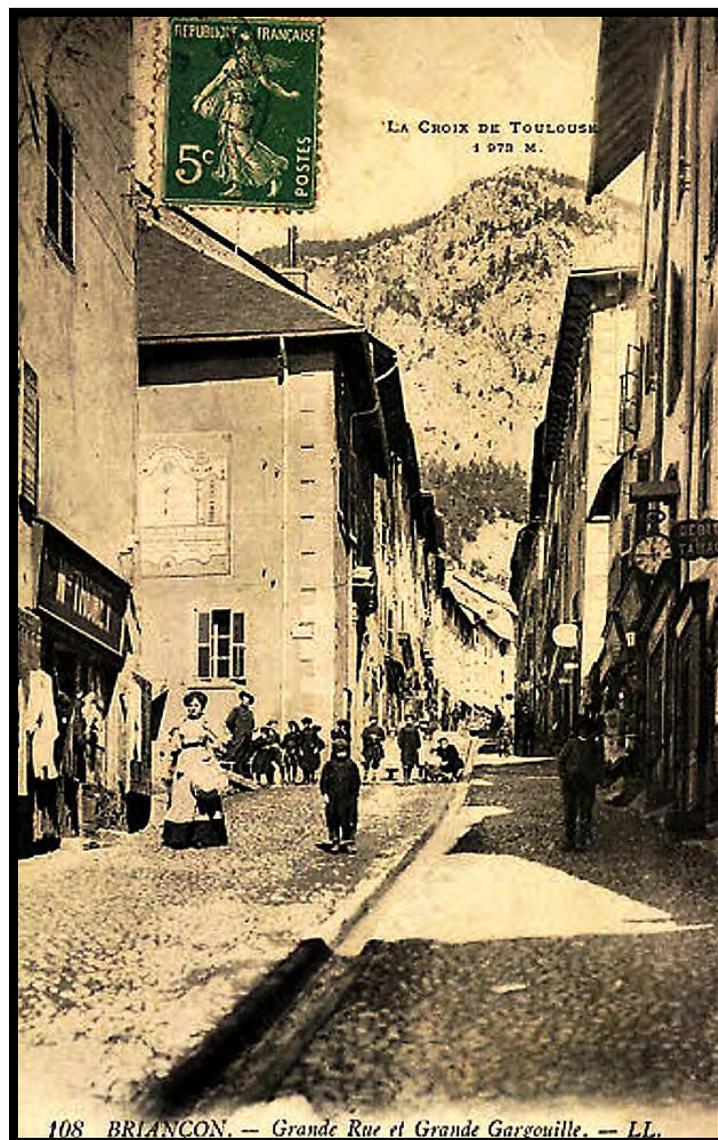
Il *biale* o *beale* è un termine che non compare sui vocabolari della lingua italiana, ma per gli Ormeesi rappresenta un provvidenziale sistema destinato alla pulizia delle contrade della cittadina.

Rinviando alla base gallica *bedo*, 'fossa, canale', verosimilmente si tratta della traduzione in dialetto locale del termine latino *beale* di cui si parla al capitolo 195 del Libro degli Statuti di Ormea del 25 maggio 1295. Veniva stabilito che "ognuno sia obbligato a tener scurrato e netto il Beale, che corre per il borgo d'Ormea, verso le sue case, e tanto quanto durano le sue case, in modo che non vada l'acqua pel borgo, e mantenere il detto Beale spedito tanto dalli ponti, quanto dalli banchi e da altri edifizii, secondo quello che sarà ordinato dalli Sindici, e niuno debba tenere o fare cianca o ponte per il caroggio del Borgo, che passi dall'una all'altra casa, e ognuno che ha loggia alle sue case, debba tenervi i canali per i quali corre l'acqua che piove, in maniera tale che non cada per il caroggio maestro del borgo, e chi contraffarà in qualche cosa delle predette, paghi per il bando soldi tre, ed altrettanti per l'emenda alla Comunità, tante volte, quante haverà contraffatto". Al successivo capitolo 196 inoltre "Si è statuito che alcuna persona non debba lavare panni nel beale, che va e corre per il Borgo d'Ormea, né ponervi cenere di bogata, né altra immondizia, e chi contaffarrà paghi per il bando soldi tre per ogni volta, ed ognuno possa accusare, e sia creduto col suo giuramento, e l'accusatore abbi la terza parte del bando".

Piccoli canali nella via centrale del paese esistono in altre cittadine alpine soprattutto francesi, come Briançon, o Saint Martin Vesubie dove data dal 1418 ed è chiamato *bealiera* in "gavot" (dialetto locale) o *gargouille* in france-



La "bealiera", in via dottor Cagnoli a St Martin (foto G. Garibaldi)



se. Era stato costruito per irrigare i campi che a quell'epoca erano ai bordi delle abitazioni. Serviva anche da fogna, ed un agente municipale vigilava sulla manutenzione e sul rispetto del divieto di gettarvi immondizie dalle finestre. Era però stato inefficace durante il grande incendio del 1470. Anche a Parigi esistono quartieri con strade dotate di piccoli canali centrali, laterali o a fessura, nei quali l'acqua scorre in continuazione.

Il *biale* di Ormea è un'altra cosa. E' infatti del 1878 il progetto per la riforma del selciato nella traversa della Via Maestra nella città di Ormea e costruzione d'un acquedotto sotterraneo ivi per la tratta a partire dalla casa del Sig. Avv. Colombo, all'incontro della Via del Molino, ove parte altro acquedotto sotterraneo. Seguirono alcuni anni di discussione sui materiali da usare e sulla forma da dare al selciato, se concava, se convessa e su come finanziare l'opera, che venne eseguita intorno al 1882. Nella relazione del geom. Ferraro si legge che, oltre il rifacimento del selciato, anche l'acquedotto sotterraneo progettato è egli pure di sommo vantaggio, imperochè, oltre di risanare i fabbricati latitanti, serve in ispecial modo, e per lo spurgo delle latrine, e più ancora per lo sgombrò della neve nell'invernale stagione, mediante gli opportuni tombini nel mezzo della Traversa coperti con apposito coperchio in pietra; nel quale acquedotto puossi introdurre una sufficiente quantità d'acqua del torrente Armella, scorrente già nell'acquedotto sotterraneo sottostante alla Piazzetta del Palazzo Comunale, in attiguità della casa del Sig. Avv. Colombo, al cui acquedotto il nuovo a costruirsi intende unirsi.



*Si toglie la neve in via Molino riversandola nel "biale" (foto dell'autore)*



*Un "caruggio" di Ormea prima della pulizia*

(foto dell'autore)

La semplicità e l'efficacia del "biale" hanno sempre suscitato l'interesse dei forestieri che lo hanno scoperto.

Nel 2008 il Prof. Paolo Villa del Politecnico di Milano, sulla rivista GSA che tratta di servizi ambientali, nell'articolo intitolato "Acqua che va", ha così scritto:

"Le vie di Ormea. Che l'acqua pulisca non è una novità. Che sia utilizzata per pulire le strade neppure. Però c'è nel caso che sto

introducendo qualcosa di unico e forse irripetibile: un sistema a caduta che per scorrimento e quindi con la sola forza di gravità dell'acqua risolve il problema dell'igiene urbana. Accade ad Ormea, un paese della provincia di Cuneo, tranquilla meta turistica, fortemente radicata a tradizioni maturate con l'esperienza. I cittadini usano da tempi memorabili un sistema che chiamano biale, basato sullo sfruttamento dell'acqua del torrente Armella.

Questa viene prelevata a monte del paese e incanalata in condotte sotterranee. Attraverso alcune caditoie viene fatta risalire al centro delle vie. Sfruttando il profilo convesso delle vie e la pendenza naturale del versante collinare su cui è adagiato, tutto il paese può essere percorso dalle acque che lavano e in inverno portano via la neve.

Più che una operazione di lavaggio è uno spettacolo a cui gli stessi abitanti assistono sempre orgogliosi di meravigliare i turisti. Pochi

conoscono l'origine del sistema, ma soprattutto rimane inspiegabile come un sistema tanto semplice ed efficace non si sia sviluppato altrove.

Ho visto scomparire, inghiottite nel sottosuolo, centinaia di tonnellate di neve che ostruivano via Roma e che in altro paese avrebbero significato un disagio per un lungo tempo. L'azione è stata rapidissima, mossa da un veloce passaparola. Compaiono dal nulla le passatoie in legno per consentire il passaggio fra le due sponde del fiume, prossimo a sgorgare dai chiusini ed invadere la via. I dirimpettai sanno che hanno pochi minuti per disfarsi di tutta la neve caduta nella notte. Per metà della strada la neve si fonde nell'acqua ancora prima che questa la spinga nelle botole. Come fosse acqua calda. Per le parti più esterne, si interviene con pale e scope per spingere la neve fresca e soffice nel flusso deciso dall'acqua. Il tutto finisce all'improvviso, rapidamente come era cominciato. Il sistema impressiona per l'intelligenza, la velocità l'efficacia. Nessuna energia meccanica, elettrica è chiamata in gioco: non viene utilizzata nemmeno una goccia di carburante. Per chi passa un quarto d'ora troppo tardi rimane solo un inspiegabile aria di pulizia in uno scenario imbiancato."

I ragazzi di Ormea hanno recentemente trovato il modo di inserire il "biale" anche in apprezzati giochi con l'acqua.

**Gianfranco Benzo**



## Alessandro Malaspina (Mulazzo, 1754 - 1806)

Al grande esploratore lunigianese, nell'immagine in basso raffigurato mentre due donne polinesiane lo ossequiano (piuttosto si direbbe che lo "coccolino") in occasione della sua visita a Vavau nel 1793, sarà dedicato un ampio articolo di Roberto Pavan nel numero di "Liguria Geografia" di maggio.



Fernando Brambilla. *La aguada de las corbetas en la yslas de Vavao (oggi Vavau, isole della Tonga)*



*Obsequio de las mujeres de Vavao a los oficiales. El oficial es Malaspina.* Juan Ravenet. Museo de América

Giornale chiuso il 7 aprile 2020

Seguiteci sul sito [www.aiig.altervista.org](http://www.aiig.altervista.org)

Un cordiale saluto a tutti. (G.G.)