

Liguria geografia



Anno XXIV°, Numero 2

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Febbraio 2022

Qualche motivo di meditazione

Beati i docenti di materie scolastiche in cui modificazioni e aggiornamenti dei programmi sono un fenomeno non troppo frequente, verrebbe da dire: il loro campo è stato arato da tempo e ogni anno vi è appena bisogno di una modesta sarchiatura, piccole modifiche relative a una varietà nuova, qualche potatura (oggi purtroppo più frequente per le perdite di tempo provocate dalle conseguenze di un virus bizzarro), a volte nemmeno quelle.

Come è "sfortunato" il docente di geografia (e in particolare quello di geografia antropica e, al suo interno, di quella economica), che ha l'impegno - se naturalmente non abdica al suo dovere di aggiornamento - di modificare quasi ogni anno buona parte della coltivazione del suo fondo, che deve mutare - col cambiamento anche improvviso di certi parametri - tutta l'impostazione o quasi del suo lavoro campestre.

Questo pensavo nei giorni scorsi, mettendo in ordine le ultime dieci annate dell'edizione cartacea del nostro periodico. Ma, naturalmente, ironizzavo sulla "beatitudine" di certi colleghi. Perché - in tanti anni di insegnamento nelle scuole secondarie e nei molti di redazione di "Liguria Geografia" (in tutto, oltre cinquanta) - ho trovato continui stimoli nel dovermi adeguare alle mutevoli situazioni della realtà geografica.

Beata geografia, quindi, che mi ha imposto e tuttora mi impone (e anche a molti di voi, penso) un tale funambolismo intellettuale, per seguire tutti i cambiamenti che si susseguono intorno a noi. Il che, se ci pensiamo bene, è un ottimo vaccino (o un'ottima medicina) contro quello stato di apatia che un'emergenza di difficile superamento tende a prodursi in molti di noi.

G. Garibaldi

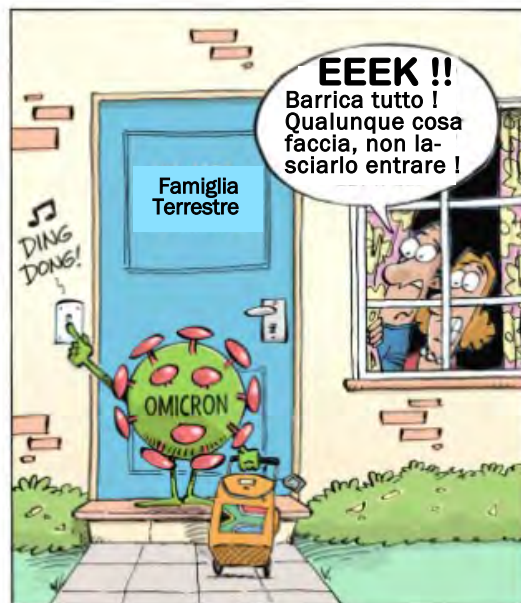
PREVISIONI PER QUEST'ANNO : CRESCITA MONDIALE A RISCHIO

La vignetta che pubblichiamo qui (congratulandoci con lo spiritoso disegnatore) vuole ricordarci la facile trasmissibilità della nuova variante del coronavirus (e della possibile formazione di ulteriori varianti, visto che chi dà loro un nome ha preso la precauzione di usare le lettere dell'alfabeto greco, che ne conta 23). Tutto ciò dovrebbe farci pensare che - al di là del fondamentale aiuto dei nuovi vaccini - sarà bene non illudersi della scomparsa a breve della presenza di un virus che si è mostrato tanto capace di diffondersi e con tale rapidità.

Leggendo, nei primi giorni di gennaio, ciò che hanno scritto molti commentatori e osservando pure le vignette che spesso ne riassumono il

stica (e l'inflazione, almeno nelle economie relativamente forti come quelle degli stati UE, del Regno Unito, degli USA, del Canada e di pochi altri, è stata negli ultimi anni quasi assente, ma ora è rispuntata e negli USA comincia a inquietare), la vulnerabilità dei paesi emergenti (che avranno particolari difficoltà a ritrovare il PIL di prima della pandemia, mentre ancora saranno in corso le costose vaccinazioni anti-covid, finora rimaste a livelli troppo bassi anche per responsabilità indiretta degli stati sviluppati) e, non ultime, le tensioni geopolitiche presenti in tante parti del mondo per i più diversi motivi.

Anche altri giornali, come i nostri maggiori quotidiani (*Il Sole-24ore*, *il Corriere della Sera*,



contenuto, ci possiamo fare un'idea su quanto potrebbe avvenire nel 2022 appena iniziato (e, chi sa, forse anche in parte del 2023).

Un'altra vignetta, inserita al centro dell'articolo di Julien Bouissou (su *Le Monde* del 7 gennaio), mostra una bilancia sul cui piatto si vede una lampadina (che ci rammenta il grave problema dell'aumento dei prezzi dell'energia elettrica e del gas), un modellino di nave portacenitori (a ricordarci l'aumento dei noli marittimi - che però dovrebbe rallentare o fermarsi a metà anno - e la difficoltà degli approvvigionamenti di alcuni prodotti "strategici" per un regolare riavvio dell'economia industriale) e, al centro, un'enorme immagine del coronavirus. Se ancora ci fosse bisogno di capire le incertezze della situazione, si nota che al quadrante della bilancia si è infranto il vetro di protezione e le stesse lancette paiono rotte. Il testo dell'articolo ricorda anche il rischio di una spirale inflazion-

La Repubblica, e non solo) si sono soffermati su alcuni di questi temi.

Gli argomenti accennati - pur riguardanti diversi ambiti - sono tutti "geografici", visto che fanno riferimento a tante problematiche differenti ma nell'insieme confluenti nel crogiolo delle attività di tutti noi. Ed è proprio di questo che si occupa la geografia economica, che non tratta solo della produzione, della distribuzione e del consumo dei prodotti, fatti e fenomeni presi un po' a sé e di cui si cura la geografia commerciale, ma riguarda più ampiamente i fattori e processi che influiscono su quei fatti e la differenziazione areale della loro distribuzione sulla superficie terrestre, mentre tutt'intorno eventi meteo-climatici e politico-sociali in rapida evoluzione, sommandosi a fatti casuali e imprevisi (come una grande nave che blocca per una settimana un canale interoceanico), modificano continuamente la situazione. →

AIIG LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

AI LETTORI

La situazione sanitaria sconsiglia l'effettuazione di manifestazioni in presenza. E' per questo che assicuriamo le due tele-conferenze di cui vedete a fianco le necessarie informazioni per prendervi parte in modo virtuale, mentre quanto altro previsto è annullato o resta in forse.

Mantenendo i contatti con noi, sarete informati tempestivamente di ogni novità. Grazie della vostra comprensione.

ESCURSIONI E PASSEGGIATE

GENOVA - L'escursione a Genova, di cui si parla a pag. 7, doveva esser proposta in febbraio, ma è per ora sospesa.

IMPERIA - La **passeggiata a Riva Ligure**, prevista per il 22 gennaio, si svolgerà regolarmente, ma per chi ora non potesse prendervi parte se ne potrà organizzare una replica per Pasqua o inizio estate. Gli interessati contattino più avanti il prof. Garibaldi.

Per febbraio preferiamo al momento lasciare tutto in sospenso, precisando peraltro che, se ci saranno le condizioni oggettive per poterla svolgere, la passeggiata sarà dedicata alla visita del centro collinare di Civezza. In tal caso ai Soci verrà inviato il solito testo descrittivo, con le informazioni pratiche relative all'incontro.

LE CONFERENZE DI FEBBRAIO

Ecco le due conferenze, che si svolgeranno sulla piattaforma Skype, per accedere alla quale si può usare il seguente link:

<https://join.skype.com/knAYV6SH6w5W>

- **venerdì 11 febbraio, ore 17,00**, il prof. **Pietro Piana** (assegnista di ricerca in Geografia economica, Dipartimento di Scienze politiche, Università di Genova), parlerà su "**Geografie del rewilding in Liguria: criticità e prospettive di sviluppo locale**".

- **venerdì 25 febbraio, ore 17,00**, il prof. **Lorenzo Bagnoli** (professore associato in Geografia, Università di Milano Bicocca), parlerà su "**Trasporti, toponomastica e paesaggio**".

PERSONALIA

Lutto. Da Savona ci è giunta la triste notizia della morte (il 16 gennaio) di **Corradino Astengo**, già professore ordinario di Geografia nell'Università di Genova (dove fu anche per qualche anno direttore del Corso di laurea in Geografia), in passato attivo socio della Sezione AIIG di Savona. Il compianto Collega era uno studioso di cartografia antica ed esplorazioni geografiche.

Ricordiamo ai Soci che ancora non lo avessero fatto di rinnovare la loro iscrizione all'AIIG per il 2021-22

← Tenuto conto della cadenza mensile e dello spazio limitato del periodico, cercheremo di continuare a informare i lettori dei principali aspetti con cui l'economia evolve, senza peraltro tralasciare altri ambiti della geografia, spaziando dalla geografia fisica a quella politica, non dimenticando gli aspetti geografici del territorio di nostra pertinenza, sul mare dall'Arno al Rodano e all'interno fino alle aree dell'oltregiogo, o anche - se si vuole - girovagando per l'intero Mediterraneo, argomento di cui in questo numero compare un articolo - della serie "Città del Mediterraneo" - che illustra brevemente uno degli insediamenti più antichi e più illustri, oggi la metropoli più popolata tra quelle che si affacciano sul nostro mare (pp. 5-6).

L'ufficio redazionale a volte ha materiale sufficiente per riempire un numero, altre volte ne ha poco, ma qualche contributo arriva quasi sempre a salvare la situazione (come in questa occasione l'articolo del prof. Francesco Surdich, alle pp. 3-4) e ad evitare che la stessa firma (o sigla) si ripeta troppo spesso.

(G.G)

* * *

Geografia per immagini. L'Italia nelle fotografie di Karl-Dietrich Bühler

Dal 16 dicembre 2021 al 6 gennaio 2022 presso la Sala Liguria di Palazzo Ducale a Genova, si è tenuta la mostra del fotografo Karl-Dietrich Bühler (autore di diverse opere e mostre fotografiche su Genova e la Liguria tra cui "Genova. Immagini d'autore", Sagep, 1995) composta da sessanta fotografie inedite, quantomeno in Italia, scattate in tutta la Penisola fra il 1989, anno di trasferimento in Italia di Bühler, e oggi.

La mostra è stata suddivisa in diverse sezioni: giardini, ville e castelli, monumenti antichi e contemporanei, piazze, negozi storici, cimiteri, luoghi dei terremoti (tra cui uno scatto di Bussana Vecchia), infrastrutture e borghi (tra cui diversi borghi liguri). Si tratta di scatti che, come ricorda il titolo della mostra, hanno molto a che fare con la geografia, dal momento che sono immagini realiste del territorio, al contrario di quanto spesso molti fotografi contemporanei tendono

a fare grazie al fotoritocco digitale. D'altronde, per Bühler "la fotografia è quanto rimane impresso sulla pellicola, non si possono fare manipolazioni", per questo continua tutt'oggi a lavorare solo con apparecchi analogici.

Come osservato dal critico d'arte Sandro Ricaldone sul sito di Palazzo Ducale. Fondazione per la cultura (<https://palazzoducale.genova.it/mostra/karl-dietrich-buhler/>), la mostra consiste in un insieme di immagini apparentemente scollegate tra loro ma che ben rispecchiano lo sguardo dell'autore; uno sguardo che "nella contemplazione, arriva a immedesimarsi con gli spazi, a filtrarne con la luce i contorni e le prospettive, a riscoprire il *genius loci*, ancestrale o contemporaneo, che li abita".

Nella figura si può apprezzare uno scatto riguardante il borgo di Péntema (Torriglia, GE).

(L.B.)



VIAGGIANO ANCHE I CIBI E LE ABITUDINI ALIMENTARI

Francesco Surdich

Nella storia della civiltà, in tutte le epoche, assieme agli uomini hanno viaggiato nelle più disparate direzioni e si sono mescolate ibridandosi e influenzandosi a vicende concezioni religiose e culturali, concezioni e conoscenze scientifiche, manifestazioni artistiche (musica, arti visive), lingue, forme di organizzazioni politiche e sociali, modi di vivere e costumi, contribuendo con questo interscambio reciproco alla crescita e allo sviluppo delle diverse identità, perché solo chi si apre alla diversità di qualsiasi genere può svilupparsi e progredire nel fecondo rapporto dialettico con l'alterità.

In questa dimensione si possono collocare anche i cibi e le abitudini alimentari, se teniamo conto dell'importanza che il cibo, ma anche il modo di consumarlo e il suo valore religioso e simbolico, hanno avuto nel tessuto sociale e in qualsiasi processo storico. Se pensiamo alle carestie, alle epidemie, ai fenomeni di sottosviluppo e della geografia della fame, alle malattie provocate dall'uso eccessivo di

alcuni cibi (uno per tutti la pellagra, che colpiva quelli che mangiavano molto mais sotto forma di polenta), o dalla mancanza di cibi freschi e delle relative vitamine nelle diete dei marinai che attraversavano gli oceani ammalandosi di scorbuto; ma anche ai cicli di benessere e di crescita demografica, la storia dell'alimentazione si può considerare la spina dorsale della storia: basterà ricordare a questo proposito l'importanza del grano per la civiltà mediterranea, del riso per quella cinese, del mais per quelle precolombiane, e così via.

Uno dei filosofi più rappresentativi del materialismo storico, Ludwig Feuerbach, non esitò infatti a proclamare nel 1859 in un articolo intitolato "La scienza e la rivoluzione", che "l'uomo è ciò che mangia"; ma non si può dimenticare anche il ruolo simbolico/rituale del cibo - a cominciare dal precetto cristiano della comunione (pane e vino) - che in tutte le società hanno avuto il cibo e l'atto di consumarlo e soprattutto quello di farlo assieme, perché tutte le società hanno caricato il cibo e i conviti collettivi di valori simbolici legati ai cicli stagionali, all'anno liturgico (la Pasqua e la Quaresima fra i cristiani; il *ramadan* fra gli islamici), a momenti di festa delle comunità.

Nell'impossibilità però di ricordare la quantità e varietà di scambi di cibi fra le diverse aree geografiche nelle più disparate epoche storiche, ci limiteremo a richiamare solo alcuni casi esemplari di



La raccolta delle patate (larena.it)



Pianta di pomodoro

momenti storici particolarmente significativi come quello della scoperta del Nuovo Mondo e dell'epoca delle grandi scoperte geografiche. Dopo l'arrivo di Cristoforo Colombo nei Caraibi e le successive spedizioni di esplorazione e di conquista degli Spagnoli nel continente americano, nelle cronache e nei resoconti dei viaggiatori, dei mercanti, dei missionari e degli amministratori coloniali, rilevante fu infatti l'attenzione riservata alla

consuetudini alimentari e ai cibi delle popolazioni incontrate.

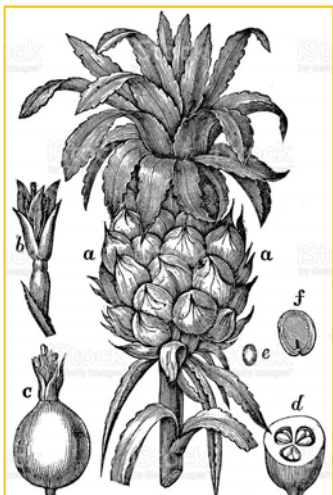
Molti fra questi nel corso dei decenni successivi vennero progressivamente importati in Europa, a partire dal mais o granturco (così chiamato non perché proveniente dalla Turchia, da dove venne invece importato il grano saraceno, ma perché proveniente da lontano), che Gonzalo de Oviedo, autore di una *Historia natural y moral de las Indias*, chiama "pane degli Indios", mentre i conquistatori lo chiamavano "pane della terra caliente", fornendo anche le modalità di fabbricazione del pane che se ne poteva ricavare: dopo essere scaldato nell'acqua per riuscire a separare le parti superficiali e poi lavato, macinato, in acqua corrente), se ne ricavava una pasta a forma di focaccia che veniva cotta sul fuoco vivo.

Altrettanto importante fu la diffusione in Europa della patata, che costituiva uno degli alimenti principali delle popolazioni della Colombia, del Cile e del Perù; ma che, soprattutto dove il mais non riusciva a sopravvivere, diventò il raccolto più importante e il princi-

pale mezzo di sussistenza perfino all'altezza di 3.000 metri. Anche se inizialmente ne vennero apprezzate le qualità botaniche, col passare del tempo, sia pure lentamente, si impose per le sue qualità alimentari: superate le iniziali diffidenze venne utilizzata prima per l'alimentazione animale, per passare poi a quella destinata all'uomo, in molti casi come sostituto del pane per le sue capacità di saziare. L'*Encyclopédie* sottolinea, alla fine del Settecento, che il suo uso si era largamente diffuso nei vari ceti sociali, scrivendo: «Soprattutto i contadini si nutrono comunemente della radice di questa pianta per buona parte dell'anno. La fanno cuocere in acqua, al forno, alla brace e ne preparano parecchi piatti rozzi e rustici. Le persone più agiate la condiscono con burro, la consumano con la carne, ne fanno delle polpette, ecc. Questa radice, comunque la si cucini, è insipida e farinosa. Non può essere annoverata fra i cibi più gustosi, ma fornisce un alimento abbondante e sano agli uomini che richiedono solo di sostentarsi». A partire dall'Ottocento soprattutto nell'Europa settentrionale il suo consumo si diffuse in maniera sensibile e gli abitanti di quelle popolazioni diventarono per antonomasia "mangiatori di patate", a cominciare dai Tedeschi, che alla vigilia della prima guerra mondiale producevano un terzo delle patate raccolte al mondo e ne mangiavano individualmente, ogni giorno, oltre mezzo chilo, al pari dei Belgi e dei Francesi.

Sarà il caso di ricordare anche il pomodoro, per lungo tempo scarsamente utilizzato dal punto di vista alimentare perché considerato poco salutare, difficile da digerire e in grado di generare addirittura "umori melanconici", come attorno alla metà del Cinquecento scriveva il naturalista veneto Michel affermando: «mangerei di questi frutti tagliati nella padella con burro over aglio, ma sono di danno e nocivi».

Questi pregiudizi resistero a lungo soprattutto nell'Europa settentrionale, dove le condizioni ambientali ne limitarono la diffu-



Frutto di ananas

sione che avvenne per lo più come pianta ornamentale da giardino, impiego questo più rispondente al nome di “pomi d’amore”. Di conseguenza solo a Settecento inoltrato questa pianta fece la sua comparsa nei testi di gastronomia e per lungo tempo il suo consumo fu considerato una stravaganza. D’altra parte, in un regime alimentare attento più di tutto all’apporto calorico e proteico che costituiva la componente fondamentale della razione giornaliera di cibo, il pomodoro non poteva essere in grado di sfamare a sufficienza ed era destinato a rimanere un alimento marginale rispetto ad altri.

Questi cibi passarono anche nel continente africano e in quello asiatico, provenendo in qualche caso direttamente dal Nuovo Mondo o, più spesso, dall’Europa dove erano già arrivati. Il mais si diffuse in Africa attraverso tre distinte direttrici: venne introdotto in Congo dai Portoghesi direttamente dall’America nella prima metà del Cinquecento per espandersi poi in Nigeria (verso il 1556), nelle Isole di capo Verde (1557) e fino in Ghana (1560 circa) ed alla fine del Seicento era diffuso in tutta l’Africa tropicale; nella prima metà del Cinquecento giunse sulla costa del Maghreb dalla Spagna, espandendosi da una parte verso Tripoli (1551) e l’Egitto (1570), e dall’altra, attraverso il Sahara verso la Nigeria settentrionale (nel 1550 circa); ancora dai Portoghesi venne infine introdotto a Zanzibar (1634). Anche in Asia il mais giunse da provenienze diverse: nel 1521 Magellano lo portò dall’America meridionale nelle Filippine e nelle Molucche; nel 1550 arrivò in Turchia via mare dall’Europa sud-occidentale, per raggiungere poi la Siria (1570) e il bacino dell’Eufrate (1574); i Portoghesi lo introdussero in India e a Fou Kien in Cina nella prima metà del Cinquecento e poi in Insulindia, dove si espanse in Birmania (circa 1560), per passare da lì nello Yunnan (Cina Meridionale) e in Giappone nel 1565 circa.

La patata, che peraltro in certe zone della stessa America fu introdotta dall’Europa (dall’Inghilterra giunse nelle Bermude nel 1613 e in Virginia nel 1627; dall’Irlanda nel New Hampshire nel 1719), nella seconda metà del Seicento fu piantata a Giava e portata in Giappone dagli Inglesi che la trasferirono in India fra il 1772 e il 1785; fu introdotta nella Guinea meridionale nel 1776, mentre il pomodoro venne portato in Marocco dalla Spagna nel Seicento. La patata dolce, peraltro, sarebbe diventata anche l’alimento principale di un’area molto ampia che andava da Tahiti alla Nuova Guinea e dalla Nuova Zelanda alle Hawaii dove, secondo alcuni archeologi, che vi hanno trovato resti carbonizzati di questo tubero risalenti al 1.000 d. C., sarebbero giunti i semi racchiusi in piccole capsule sferiche galleggianti alla deriva nell’Oceano. Ma pure i peperoni, portati in Spagna già da Cristoforo Colombo al ritorno dal suo primo viaggio, durante la prima metà del Cinquecento furono introdotti dai Portoghesi sulle coste del Golfo di Guinea e sempre dai Portoghesi furono piantati in India nel 1542, mentre gli Olandesi li trasferirono ad Amboina (isola delle Molucche)

nella prima metà del Seicento. L’ananas, infine, originario dei territori compresi fra il Paraguay e il Brasile, giunse in Spagna prima del 1535; risulta coltivato in Africa prima del 1599 e venne portato dall’America nelle Molucche nel 1521 dai Portoghesi e poi in India nel 1583, per espandersi successivamente a Ceylon e in Indonesia.

A loro volta numerosi furono anche i prodotti alimentari che passarono dall’Europa nel Nuovo Mondo, come già in occasione del secondo viaggio di Cristoforo Colombo che approdò nei Caraibi alla fine del 1493 portando sulle diciassette navi da lui

guidate semi o talle di grano, piselli, cavolfiori, meloni, cipolle, ravanelli, lattuga da insalata, fave, orzo, ceci, viti, canna da zucchero, aranci, meloni, melograni, ecc. (nel 1516 arriveranno le banane importate dalle Canarie). In seguito vennero introdotte su larga scala le piantagioni di canna da zucchero, che nelle Canarie e nelle isole atlantiche erano coltivate con ampi profitti già nel corso del XV° secolo, ma anche quelle di cotone, riso e indaco che, assieme agli altri vegetali importati nel Nuovo Mondo, raddoppiarono e talvolta triplicarono le specie commestibili americane.

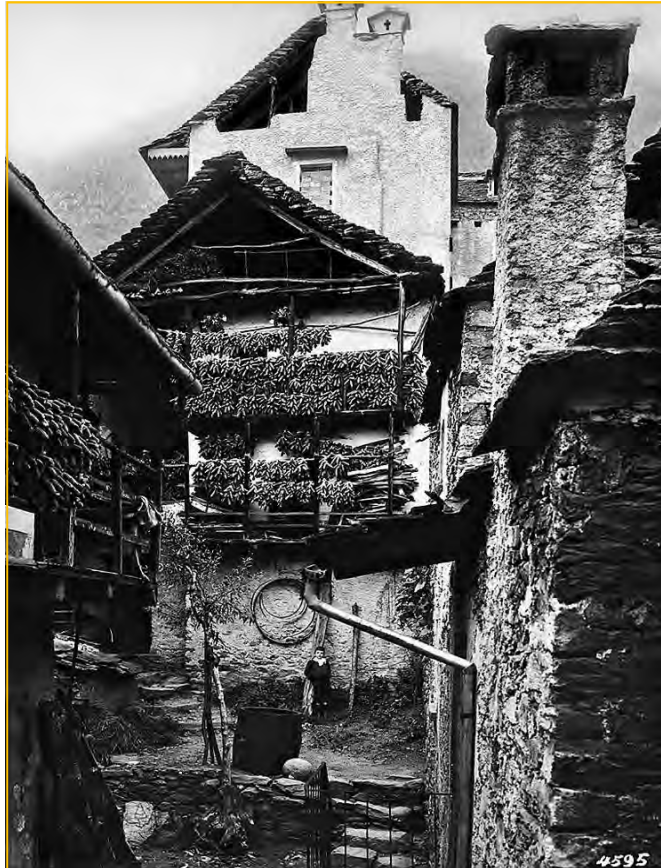
Ma altrettanto importanti furono gli animali che entrarono nell’uso alimentare delle popolazioni indigene, come i suini, i bovini, gli ovini, il pollame (nel Seicento gran parte delle galline americane discendeva da quelle europee, salvo un considerevole numero di galline faraone arrivate dall’Africa).

Naturalmente tutte queste indicazioni andrebbero ampiamente integrate ed approfondite per fornire un quadro esa-

riente di quel complesso fenomeno che Alfred W. Crosby ha definito “lo scambio colombiano”, ma lo spazio a disposizione non ce lo consente, anche se vorremmo chiudere come fece (cito a memoria), in occasione della sua brillante relazione sui

“cibi in movimento” svolta da uno dei nostri maggiori studiosi di storia dell’alimentazione, Massimo Montanari, in occasione delle tre giornate di conferenze sui “popoli in movimento” svoltesi a Genova in uno dei tradizionali appuntamenti annuali della “Storia in piazza”. Lo storico bolognese raccontò, proprio in conclusione del suo intervento, che uno studente maghrebino che aveva partecipato ad una iniziativa rivolta a Bologna agli studenti della scuola dell’obbligo sulle loro abitudini e le loro preferenze alimentari, riempiendo un questionario conclusivo loro somministrato in quella circostanza aveva detto scritto che il suo piatto preferito erano i tortellini preparati da sua mamma e all’insegnante che gli aveva chiesto di precisare in che cosa consisteva questo piatto aveva spiegato che si trattava di strati di tortellini alternati con strati di couscous, esem-

plare testimonianza molto concreta, ma proprio per questo molto significativa, dei cibi che viaggiano e si ibridano e una chiara dimostrazione che l’integrazione, come sono solito pensare e ripetere ogni volta che mi occupo di questi problemi, è un “valore aggiunto” ed è possibile: basta volerla cercare e perseguire con convinzione.



Essiccazione del mais a Brione sopra Minusio. Fot. Rudolf Zinggeler. 1892 ca. (Biblioteca nazionale svizzera, Archivio federale dei monumenti storici)



Sbucciatura delle fave da essiccare

Città del Mediterraneo: İSTANBUL

Giuseppe Garibaldi

La città che vediamo raffigurata a destra, dopo la conquista degli Ottomani nel 1453, era appena stata restaurata e rinnovata (e tra i primi edifici vi fu il nuovo palazzo di Maometto II°, qui in primo piano in basso) e contava alla fine del XV° secolo circa 70.000 abitanti: oggi ne ha almeno 200 volte di più (oltre 14 milioni, secondo le stime più recenti) ed è divenuta la più grande città mediterranea. Ne possiamo riassumere brevemente la storia, importante per capirne l'enorme crescita odierna.

La sua favorevole posizione all'imbocco del Bosforo (il canale naturale lungo 15 miglia nautiche che collega il Mar di Marmara al mar Nero) là dove si apre una lunga insenatura detta "il Corno d'oro"¹ ne spiega l'origine, che risale a una colonia megarese fondata verso il 660 a.C.; la città ebbe un rapido sviluppo e tra alti e bassi (conquista persiana verso il 510, sottomissione da parte degli Ateniesi e poi dello spartano Lisandro all'inizio del IV° secolo, raggiunta indipendenza) giunse all'età romana, quando sotto Pompeo fu dichiarata città libera e mantenne con Roma un'alleanza durata due secoli, fino al 196 d.C. quando Settimio Severo la devastò con le sue truppe, che cancellarono i monumenti della Bisanzio greca. Dopo la vittoria di Costantino su Licinio nel 324, la città - che si era ripresa - aprì le porte al vincitore, che decise di farne la capitale della parte orientale dell'Impero, e nel 330 - costruiti importanti edifici pubblici - fu denominata "Nuova Roma", ma presto chiamata Costantinopoli dal nome del suo rifondatore.

Ripopolata da Greci (soprattutto funzionari e militari), la città, dopo la caduta dell'Impero d'Occidente nel 476, accrebbe il suo prestigio come unica capitale dell'Impero e aumentò la sua popolazione, resa sicura dalle nuove mura fatte erigere da Teodosio II° in quello stesso secolo; al secolo VI° risale invece la costruzione della grande chiesa a pianta centrale dedicata alla Sapienza divina (Santa Sofia)², voluta da Giustiniano, il grande imperatore legislatore.

La città, ricca di monumenti, dotata di ampie strade, suddivi-



"Byzantium nunc Constantinopolis", incisione di Gio. Andrea Valvassore detto Vadagnino (in "Cosmographia" di Münster, 1550). Nell'immagine prospettica - vista coll'ovest in alto - si nota in 1° piano il palazzo costruito da Mehmet II° nel 1453, subito dopo la conquista.

abitanti, pur mantenendo ancora importanti funzioni culturali e attività economiche. Attraversati i Dardanelli nel 1356 e conquistata poco dopo Edirne, i Turchi bloccavano ormai i traffici



Quartiere e torre di Gàlata (foto Lapost, 2005, Creative Commons license)

verso occidente e dopo un tentativo non riuscito (nel 1437) di riavvicinarsi a Roma, si apriva ormai la strada della rovina. Nel 1453 Maometto II° conquistava la città, dando inizio - dopo alcuni giorni di saccheggi - a vaste opere di restauro, cominciando dalle mura, dalla creazione di una cittadella, dalla costruzione di un palazzo come sede del sultano (il cosiddetto "Serraglio", oggi distrutto), e provvedendo a trasferirvi ingenti gruppi di persone provenienti dall'Anatolia, nel tentativo di dare alla città - ancora denominata Costantinopoli (o meglio Costantinyye) - un aspetto islamico. Le nuove moschee, costruite in aree elevate, parevano porsi con le loro cupole e i minareti come tanti punti centrali, intorno a cui si organizzarono a poco a poco i diversi quartieri, secondo una suddivisione in base alle attività economiche, artigianali o commerciali, e anche all'origine etnica degli abitanti (come in parte già prima). Nei secoli successivi, l'Impero turco si ingrandì (sotto Solimano il Magnifico, 1520-1566, e poi fino al 1638) e in seguito dovette ripiegarsi su sé stesso, ma la capitale, che nel Settecento era ormai chiamata Istanbul, subì numerosi ampliamenti e miglie: la popolazione, che crebbe dall'inizio del XVI° secolo fino alle 600.000 unità alla fine del XVII°, fece

¹ Il Corno d'oro, largo tra 350 m e 900, profondo oltre 10 m, è protetto dai venti e dotato di facili ancoraggi: dunque, un ottimo porto naturale.

² La chiesa fu trasformata in moschea nel 1453 e poi in museo nel Novecento da Kemal Atatürk, per tornare moschea nel 2020 per volontà dell'attuale capo dello Stato turco Recep Tayyip Erdoğan.



L'ex chiesa di Santa Sofia (foto G. Dall'Orto, 2006, Wikimedia Commons)

sa in quartieri secondo le attività economiche o le funzioni residenziali, si accrebbe molto nei secoli successivi, nonostante la situazione sociale non sempre favorevole (sedizione "Nika" nel 532, rivolta di Foca nel 602), tanto che nel corso del VII° secolo pare raggiungesse i 600.000 abitanti, etnicamente molto compositi. Popoli vicini la assediavano invano, lotte interne (grave quella religiosa alle immagini, o iconoclastia; conflitto latente con la chiesa di Roma, poi esploso nel 1054 col patriarca Michele Cerulario) non facilitarono l'ulteriore crescita urbana, mentre il passaggio della prima crociata provocò bramosie per le ricchezze della città pure già in decadenza, dove - al tempo della IV^a - gli occidentali riuscirono a spodestare il governo legittimo creando l'Impero latino, durato solo dal 1204 al 1261. Le disponibilità finanziarie ormai scarse e le notevoli autonomie concesse ai tanti gruppi nazionali operanti in città (fondachi autonomi di Genovesi e Veneziani nei quartieri di Gàlata e Pera, porto franco ecc.) portarono a tali difficoltà, anche a causa della forte pressione ai confini dei Turchi (presenti in Anatolia dall'XI° secolo), da ridurre la popolazione a 70.000



A sinistra: **Dalla Torre di Galata, vista sul Corno d'oro a valle del ponte di Karaköy. A sin. il Bosforo; in 1° piano il quartiere di Galata/Pera (oggi Beyoğlu)** (fot. Lapost, 2005, su Creative Commons lic.) A destra: **Vista notturna del quartiere finanziario di Levent** (foto Derrick Brutel, 2020, id.)

della città la più grande d'Europa. Accanto ai moduli tradizionali l'architettura europea nel Settecento cominciò a comparire anche sul Corno d'oro, con edifici e opere pubbliche (fontane e moschee) in stile turco-barocco e, già nell'Ottocento, di stile neoclassico turco, come numerosi edifici a Beyoğlu (l'antica Pera). Si trattò all'inizio di lavori isolati, anche perché il piano urbanistico del 1837 rimase sulla carta; ma dal 1858 al 1865 e poi dal 1908 al 1917 numerosi incendi distrussero molte vecchie costruzioni di legno, sulla cui area sorsero edifici in muratura all'europea dopo aver rettificato e allargato la rete viabile, cosicché si accentuò la commistione tra i quartieri popolari e i nuovi centri amministrativi, commerciali, direzionali sorti via via in funzione delle prevalenti attività cittadine, rimaste molto importanti anche se dal 1923 (data della nascita della Repubblica turca) İstanbul aveva perso il ruolo di capitale³.

Come tutte le città costruite e ricostruite nei secoli, ritroviamo spesso vicini edifici di epoche diverse, come il vecchio mercato centrale (Bedestan), tuttora centro del commercio tradizionale della città, e costruzioni recenti. Osservare la città da diversi punti di vista dà l'impressione di trovarsi contemporaneamente in più città, come si vede dalle due fotografie pubblicate in questa pagina.

Nella carta sottostante (a scala 1:160.000, cioè 1 cm = 1,6 km) si vede la situazione dell'edificato urbano verso il 1930, esteso sul lato ovest del Bosforo ai due lati del Corno d'Oro e sul lato est (zona di Üsküdar), raggiungibile allora solo con traghetti. Oggi il



Bosforo è superato da tre ponti e le due parti della città sono unite più facilmente⁴. Piuttosto, è da osservare come il tessuto urbano si sia esteso, tanto che la "città metropolitana" oggi coincide all'incirca con la provincia, come si vede nella carta schematica in alto, per una superficie di 5.313 kmq (dunque estesa quasi come la Liguria, ma con una popolazione quasi 9 volte maggiore). D'altra parte, la popolazione è salita in modo esponenziale nel periodo successivo al 1945, allorché furono censiti 860.000 abitanti, passando nel 1970 a 2.132.000, nel 1990 a 6.629.000 (però nel frattempo era stata estesa l'area urbana), a 13.120.000 nel 2010 e a 14.220.000, secondo una stima al 2015, di cui solo il 15% nato in città.

L'enorme e veloce crescita, che rende difficilmente governabile la città, è dovuta soprattutto alla forte immigrazione da altre parti dello Stato e in misura minore al saldo attivo del movimento de-

mografico. L'attuale sindaco Ekrem İmamoğlu, membro del principale partito di opposizione al governativo AKP di Erdoğan (che ha governato la città per 25 anni), è il rappresentante di una società moderna e laica, che oggi trova poca consonanza con la politica nazionale, tutta tesa al ritorno a una mentalità islamica tradizionale, il contrario di quanto prevedeva l'idea kemalista, di fatto nazionalista ma molto aperta alla modernità.

La città conta ogni tipo di servizio come le maggiori metropoli europee (è interessante notare che il primo nucleo della locale Università fu una madrasa, o scuola coranica, creata nel 1453, lo stesso anno della conquista turca), ma il rapidissimo accrescimento non è stato seguito dall'organizzazione razionale dei trasporti urbani, il che ha provocato il proliferare dell'automobilismo privato (con conseguente inquinamento dell'aria). Oltre a numerosi servizi di superficie (tra cui anche alcune linee tranviarie), la metropolitana, iniziata solo da un trentennio, ha sei linee in esercizio (di cui 5 in prolungamento) e altre 7 in costruzione, ma tutto dipende dalla regolarità dei finanziamenti.

L'enorme vitalità di İstanbul è data da poche cifre: la città oggi genera il 55% del commercio della Turchia e il 45% del commercio all'ingrosso, paga il 40% delle tasse e imposte, produce il 27,5% del prodotto nazionale. Oltre che grande centro terziario, la città è peraltro un formidabile polo industriale, con il 20% della manodopera nazionale del settore, che opera numerosa in comparti tecnologicamente all'avanguardia.

Se non è più da quasi un secolo la capitale dello Stato, continua a costituirne il centro maggiore, con una popolazione che è il triplo di quella di Ankara⁵.

A İstanbul, nonostante le grandi trasformazioni le vecchie tradizioni sono tuttora vive: nella grande metropoli persistono decine di *hammam* (bagni turchi) dove passare ore in relax e fare lunghe chiacchierate tra soli uomini o sole donne, e tanti piccoli bar in cui sostare per uno spuntino o sorbire un classico caffè turco, ormai insidiato però dal nostro "espresso".

³ La popolazione era scesa dalla fine del Seicento ai 500.000 abitanti del 1817, poi cresciuta a 715.000 nel 1860, a 1.059.000 nel 1897, per scivolare ai 910.000 abitanti nel 1914. Per l'assetto etnico degli abitanti di İstanbul fu importante lo scambio di popolazione tra Grecia e Turchia avvenuto nei primi anni 20 del Novecento.

⁴ Si parla tuttora di "sponda europea" e "sponda asiatica" del Bosforo, ma mai come qui ci si accorge che il tradizionale limite Europa-Asia è del tutto convenzionale, e risulta ridicola la partizione della Turchia ancora mantenuta su pubblicazioni come il Calendario Atlante De Agostini.

⁵ Città prevalentemente di burocrati e militari, ma impensabilmente nelle elezioni del 2019 anch'essa passata ad un'amministrazione progressista.

Su e giù per Genova. Dalla Genova mercantile a quella residenziale

Angelo Perini

Questo scritto, dal titolo piuttosto inusuale, tratta un argomento particolare, con agganci a più discipline come geografia e poi ambiente, storia, tecnica, toponomastica, turismo locale eccetera. Tutto è riferito alla parte storica della città di Genova ed evidenza quanto sia un centro quasi unico, compresso com'è da una parte dallo splendido golfo e dall'altra dall'incombente Appennino. Proprio per questo dalla fine dell'800, con il rapido ampliamento della città, vennero via via costruiti differenti impianti di risalita per passare dal piano al monte.

Le fasi di espansione dell'abitato sono state le seguenti:

1 - **insediamento portuale, con attività mercantili e legate alla navigazione** (Via Pré - San Siro - Banchi - Caricamento - Sottoripa - Molo), periodo 1300-1400

2 - **insediamento di rappresentanza** (Via Balbi - Strada nuova oggi Via Garibaldi), periodo 1500-1600

3 - **insediamento in villa** (San Fruttuoso - Albaro - San Martino - Sturla - Di Negro), periodo 1600-1700

4 - **insediamento collinare** (Circonvallazione al monte), periodo 1800-1900

5 - **insediamento con edilizia popolare** (Oregina - Granarolo - Marassi - San Fruttuoso alto - "Biscione" ecc.), periodo 1900-2000

Genova, potenza portuale e mercantile, dopo aver occupato la collina di Sarzano e le aree periportuali incluse nella cerchia muraria medievale, nel 1600 costruisce la Strada nuova dove le più importanti famiglie del tempo fecero a gara per erigere splendidi palazzi, costruendo una via considerata una delle più belle d'Europa. Vengono poi costruite residenze di villeggiatura sulle colline retrostanti come villa Bombrini ad Albaro. A metà Ottocento inizia l'insediamento collinare con i primi tratti di quella che poi diventerà la Circonvallazione a monte; vengono costruite via Asarotti, via Palestro, via Caffaro, via Pertinace che terminano verso monte con scenografiche scale simmetriche a forbice; iniziano così gli insediamenti alto-borghesi. All'inizio del Novecento si sviluppano le zone di Oregina, Granarolo e altre che si caratterizzano prevalentemente come edilizia popolare; nel secondo dopoguerra le costruzioni diventano disordinate e caotiche, inglobando quasi del tutto le aree verdi, le ville, i monasteri creando in seguito non pochi problemi idraulici, geologici, di smaltimento del traffico ecc. Certamente Circonvallazione a monte è stato l'elemento paesaggistico più tipico della città ottocentesca che aggrediva gradatamente le colline circostanti. Bisogna ricordare però che il primo collegamento importante via terra tra la Genova occidentale (zona stazione marittima) e la Genova orientale (zona Bisagno) è stata la galleria ferroviaria tra Piazza Principe e Brignole nel 1872.

Quelli che seguono sono gli impianti di collegamento tra la parte bassa della città occidentale e la sua parte alta.

Ferrovia a cremagliera di Granarolo (sviluppo m 1.130, percorrenza 12^m, stazione superiore a m 240 s.l.m.)

Costruita nel 1901 è una delle più antiche d'Italia: la vettura storica, di colore rosso, con i sedili in legno, è stata recentemente restaurata. Dalla zona Lagaccio, nei pressi della stazione Principe sale alla stazione superiore di Granarolo con un'originale struttura liberty. Il sistema di traino è dotato di una terza rotaia a dentiera su cui ingranano i denti di una ruota applicata alla vettura.

Da Granarolo si gode di uno splendido panorama sulla zona antica e portuale della città ed inoltre ha già inizio una splendida passeggiata che in circa due ore per i forti Begato, Sperone, Castellaccio conduce alla stazione superiore della funicolare del Righi.

Ascensore di Montegalletto (sviluppo 250 m orizzontale + 70 m verticale, stazione superiore m 80 s.l.m.)

Costruito nel 1929 è un impianto unico nel suo genere, perché inizialmente la cabina viene trainata orizzontalmente per circa 250 m per poi mutarsi in ascensore e innalzarsi per circa 70 m. E' una combinazione unica in Italia. Partiti nei pressi della stazione di Piazza Principe si esce allo scoperto in Corso Dogali, proprio di fronte al Castello De Albertis.

Funicolare Zecca-Righi (sviluppo m 1.450, percorrenza 12^m, stazione superiore a m 300 s.l.m.)

Entrata in funzione nel 1897 è oggi una funicolare metropolitana che

dal pieno centro di Genova si inerpica fino al Righi, uno dei migliori punti panoramici della città sui vari versanti. Diverse sono le fermate intermedie; il primo tratto è interamente in galleria mentre dalla fermata di San Nicola, dove è l'incrocio delle due vetture, il percorso è interamente all'esterno.

Ascensori di Castelletto (sviluppo m 57, percorrenza 1^m 30^s, stazione superiore m 70 s.l.m.)

La splendida spianata panoramica di Castelletto è raggiungibile con due vicini impianti di risalita. Il Castelletto Levante del 1919 e il Castelletto Ponente, del 1929: quello di Levante è di gran lunga il più trafficato e termina sulla spianata con una stazione d'arrivo in perfetto stile liberty. Quello di Ponente sbuca in una galleria pedonale che dopo aver attraversato una trafficata galleria veicolare, termina in piazza della Meridiana; questo ascensore ha una cabina, tutta in legno, di incantevole fascino.

Funicolare di Sant'Anna (sviluppo m 370, percorrenza 2^m, stazione superiore m 70 s.l.m.)

E' il più antico impianto di risalita perché è entrato in servizio nel 1891 con un originalissimo sistema di funzionamento ad acqua basato sul principio dei contrappesi. Il conducente della vettura a monte riempiva il serbatoio posto nella parte inferiore del veicolo mentre contemporaneamente il conducente della vettura a valle svuotava il suo serbatoio.

La vettura a monte più pesante trascinava quella a valle a cui era collegata tramite una fune; addirittura era possibile calcolare la quantità d'acqua da immettere nella vettura sulla base del numero dei passeggeri presenti. L'acqua usata era prelevata dallo storico acquedotto della val Bisagno. Più ecologico di così... Purtroppo negli anni '70 del secolo scorso tutto fu cambiato con un impianto elettrico adeguato alle norme in vigore.

A questi impianti storici sono da aggiungere altri 8 ascensori pubblici in varie parti della città, dal centro (Ponte monumentale) a Quezzi e Sampierdarena.

* * *

Breve descrizione dell'itinerario per una escursione guidata, che si proporrà appena possibile.

Dalla zona alta di via Balbi, si prende l'ascensore di Montegalletto, sbucando sulla Circonvallazione a monte di fronte al **castello D'Albertis** (1886-1892) che nel 1930 è stato donato alla città e oggi è sede di un museo etnografico. Poco distante, all'inizio di corso Dogali, al civico n. 5 vi è la **casa natale del premio Nobel Eugenio Montale** e più a valle l'**Orto botanico dell'Università**. Proseguendo per corso Firenze, a monte vi è la salita **San Barnaba** con l'omonimo monastero francescano ove a lungo soggiornò Bernardo Strozzi; a valle si erge l'imponente costruzione dell'**Albergo dei Poveri**, una volta con l'orto per il sostentamento degli ospitati, oggi in parte vivaio comunale, mentre la massiccia costruzione ospita molte aule universitarie. Il corso Firenze è stato costruito tra il 1910 e il 1920 congiungendo definitivamente i due tronconi orientale e occidentale, già esistenti. Giunti a **San Nicola** si trova la funicolare Zecca-Righi con belle viste panoramiche nel suo tragitto superiore. Arrivati a Piazza Zecca si può percorrere via Cairoli, che poco avanti sulla destra presenta la **chiesa di San Siro**, la prima cattedrale della città, e a sinistra il **Palazzo della Meridiana** con all'interno un'importante quadreria. Per mezzo di un tunnel pedonale si attraversa una delle due gallerie che uniscono piazza Corvetto con Piazza della Zecca (inaugurate negli anni 1927-28). Si giunge così all'ascensore Castelletto Ponente che in un battibaleno porta alla **spianata di Castelletto** che per secoli è stata un punto nevralgico delle varie fortificazioni urbane fin dall'anno 1000; nel 1849 i Savoia, avendo attrezzato a dovere le difese della città coi forti Begato, Sperone e altri, decisero di spianare tutto ottenendo quello che oggi è chiamato **Belvedere Montaldo**, senza dubbio con la migliore visione dall'alto della città antica. Poco distante vi è l'ascensore Castelletto Ponente con la splendida stazione liberty. Accanto alla spianata c'è salita E. Cavallo chiamata in passato **strada dell'agonia** perché era percorsa dai condannati a morte diretti alle forche del forte Castellaccio. Con l'ascensore di Levante si scende alla Piazza Portello posta tra le due gallerie Bixio e Garibaldi e a poche decine di metri si sale ancora con la funicolare di Sant'Anna ove nella contigua salita delle Battistine trovò soggiorno a lungo Nietzsche. Dalla stazione superiore si scende per una via alberata e si può entrare nella **Villetta Di Negro**, raro esempio di bellezza e buon gusto in esigui spazi urbani; all'interno ospita il Museo Chiossoni di arte orientale, attualmente chiuso per restauri. Uscendo a valle si costeggia il **monumento a Mazzini** e si giunge a Piazza Corvetto.



LIGURIA GEOGRAFIA

Periodico della Sezione ligure
dell'Associazione italiana
insegnanti di geografia

Anno XXIV°, n. 2, febbraio 2022
(chiuso il 21 gennaio, spedito il 24)

Direttore responsabile
Silvano Marco Corradi

Direttore editoriale
Giuseppe Garibaldi

Periodico fotocopiato in proprio,
registrato presso il Tribunale di Imperia
il 10.11.2006, n. 660/06 cron., n. 3/06 period.

Codice fiscale 91029590089

Redazione: Sezione provinciale AIIG
Via M. Fossati, 41 - 18017 CIPRESSA (IM)

E-mail: gigiprof97@gmail.com

Sito Internet: www.aiig.altervista.org
Web master Bruno Barberis

* * *

Consiglio della Sezione Liguria
(in carica fino all'autunno 2022)

Antonella Primi, presidente
Giuseppe Garibaldi, vice-presidente
Lorenzo Broccada, segretario

Diego Ponte, tesoriere
Renata Allegri (Sc. sec. 1° grado),
Anna Lia Franzoni, Elvio Lavagna,
Lorenzo Mondino (Giovani),
Nicoletta Gherzi (Sc. primaria)

E-mail Sez. Liguria:
aiig.liguria@gmail.com

Segretario regionale - tel. 340 2591000
e-mail: aiig.ge.sv@gmail.com

* * *

Sedi delle Sezioni provinciali

IMPERIA - SANREMO
Via M. Fossati, 41 - 18017 Cipressa (IM)

Presidente Giuseppe Garibaldi,
tel. 0183 98389,
e-mail: gigiprof97@gmail.com

Segretario Diego Ponte
tel. 331 9175209

e-mail: diego.ponte.victor@gmail.com
Sede riunioni ad Imperia: Centro "Carpe
diem" del Comune, via Argine destro 311
(100 m a N della Stazione FS di Imperia)

GENOVA - SAVONA
Dipartimento Dafist dell'Università,
Via Balbi, 2 - 16126 Genova

Presidente Antonella Primi
tel. 010 20951430

e-mail: aiig.ge.sv@gmail.com

Segretario Enrico Priarone
tel. 331 5496575

e-mail: aiig.ge.sv@gmail.com

Sede riunioni anche a Savona, presso
Società di Storia patria, Via Pia, 14/4

LA SPEZIA - MASSA e CARRARA
Liceo scientifico G. Marconi,
Via Campo d'Appio 90 - 54033 Carrara (MS)

Presidente Anna Lia Franzoni,
tel. 0585 55612

e-mail: franzalia@alice.it

Segretaria Maria Cristina Cattolico
tel. 0585 281816

e-mail: cpaurora@virgilio.it

Sedi riunioni: Carrara, Liceo Marconi
La Spezia, Istituto Professionale Einaudi

* * *

Quota annuale di adesione all'AIIG:
Soci effettivi € 35 (estero 45),

Junior (studenti) € 15, Familiari € 15
(supplemento di 5 € per chi richiede il
notiziario cartaceo in Italia; 5 € + la normale
tariffa postale internazionale, per l'estero).

Abbonamento a LigGeo (per soci esterni): € 15
(puro rimborso spese stampa e invio postale)

somme da consegnare ai segretari locali o versare
sul c. c. p. n. 20875167 o con bonifico bancario
Iban IT 39 T 07601 01400 000020875167
intestati a: AIIG - Sezione Liguria

Ogni autore è responsabile di quanto
affermato nel suo intervento scritto

© AIIG - Sezione Liguria

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

I. CASTELLANI, *Genova in tutti i sensi - Genova in every way*, Genova, Erga Edizioni, 2021, pp. 96, € 13,90

Testo fotografico alla ricerca dei colori di Genova (e non solo), dalle facciate dipinte dei grandi palazzi nobiliari cinque-seicenteschi, ai *caruggi* e alle *cröse*, al porto, al cimitero monumentale.

F. RAMPINI, *Fermare Pechino*, Milano, Mondadori, 2021, pp. 224, euro 20,00

L'ultimo libro di Federico Rampini ha un titolo che potrebbe essere male interpretato. Lo si può comprendere infatti solo dopo aver letto e meditato le conclusioni del ponderoso volume.

L'autore, illustre giornalista, ma anche docente in università americane (Berkeley - San Francisco) e cinesi (Shanghai) oltre che alla Bocconi, attento lettore di testi fondamentali di storia, geografia, politica ed economia di tutto il mondo (tra cui senza dubbio *Il tramonto dell'Occidente* di Spengler) ma anche di altri documenti della cultura, da film a spettacoli televisivi, e soprattutto di statistiche socio-economiche, ci illustra la complessa e tormentata evoluzione della Cina che ha portato il grande paese asiatico tra luci e ombre (come quella della rivoluzione culturale maoista che avrebbe fatto più vittime dei totalitarismi europei del '900) ad una posizione di primato mondiale nel PNL in competizione con gli Stati Uniti.

Nella contesa oggi Xi Jinping sembra godere di qualche vantaggio rispetto a Biden, come la possibilità di programmare opere a lunga scadenza e regolare senza opposizione secondo la convenienza stalinista comunista e pratiche di liberismo capitalista; Biden invece è fortemente frenato non solo dall'opposizione repubblicana ma anche da molti democratici che attribuiscono all'Occidente le colpe più esecrabili

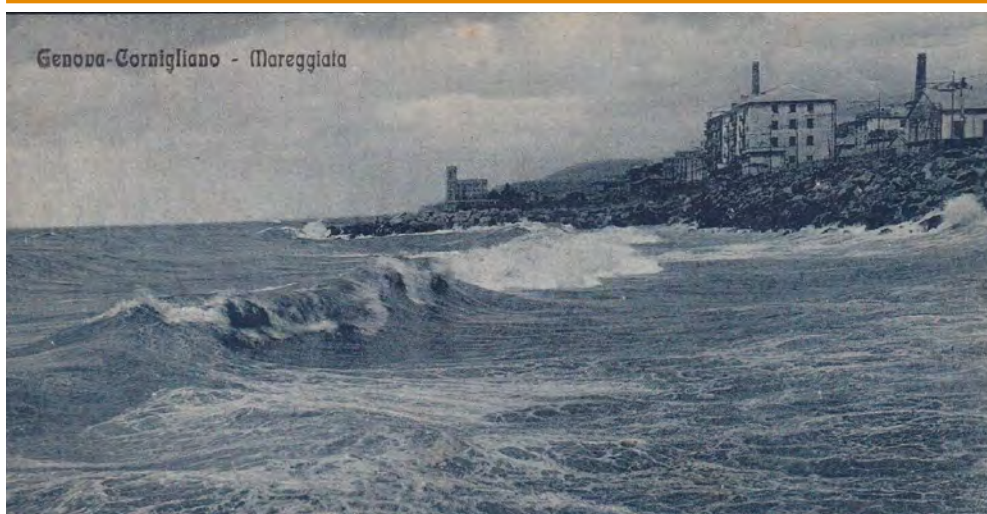
In Europa siamo stati abituati a pensare alla produzione industriale asiatica come una mediocre imitazione di quella europea o occidentale, di scarsa qualità e inquinante. Non è più così. La Cina (come già da tempo il Giappone o la Corea del Sud) è oggi avanti anche in settori ad alta tecnologia, dall'auto elettrica ai treni veloci, agli aerei, all'elettronica ec-

cetera. E' vero che nel nuovo aereo cinese in competizione con l'europeo Airbus o il prodotto di punta della Boeing sono presenti molti elementi di produzione statunitense, ma anche interi settori industriali americani sono stati messi in seria difficoltà dalla produzione cinese.

Il centro economico del mondo si è spostato nell'area del Pacifico e in Europa non sembra ci se ne renda ben conto. L'Italia, settimo paese per PNL, è stata superata dalla Corea del Sud, più piccola e meno popolata, ma attivissima e non solo in campo industriale. In questo Oriente molto dinamico ci si impegna a conoscere la nostra cultura, a scoprire le opportunità che offriamo, a riflettere sulle nostre prospettive di sviluppo. Non così noi che poco sappiamo della Cina e del Giappone. Quando è esplosa a Wuhan l'epidemia Covid 19 gran parte degli Italiani non avevano mai sentito parlare di quella città di oltre 6 milioni di abitanti...

Le indicazioni dei nostri programmi di storia e geografia nei licei esordiscono con questa frase: "Al termine del percorso liceale lo studente conosce i principali eventi e trasformazioni di lungo periodo della storia dell'Europa e dell'Italia, dall'antichità ai giorni nostri..." Il resto del mondo rimane in ombra e la geografia è studiata solo nel biennio iniziale da docenti senza specifica abilitazione, mentre manca nel triennio ove si dovrebbero affrontare con adeguata preparazione i grandi temi del colonialismo, delle migrazioni, della globalizzazione dell'economia, della geopolitica. Rampini con i suoi libri lancia un monito (che si intuisce dal sottotitolo di questo ultimo "*Capire la Cina per salvare l'Occidente*"), rivolto a tutti coloro che si occupano di formazione. Noi siamo convinti che, tra questi, abbiano una funzione importante i docenti di geografia (non solo fisica e umana, ma anche economica e politica), confidando che essa anche nei licei abbia lo spazio necessario. Ovviamente il libro, come altri dello stesso autore usciti in precedenza, tra cui *I cantieri della storia* del 2020, è raccomandabile a chiunque voglia aggiornarsi sulle prospettive del mondo attuale, ma soprattutto ai docenti di geografia. (E.L.)

FOTO STORICHE



Qui (siamo nel Ponente genovese) tutto è cambiato: al centro, il castello Raggio (tra Cornigliano e Sestri) demolito nell'aprile 1951, le case e le piccole officine (con relative ciminiere) eliminate anch'esse, il mare ... allontanato con un primo riempimento su cui era sorta un' acciaieria finita nel 1942 e smontata dai Tedeschi dopo l'armistizio del '43. Nel dopoguerra fu creato un nuovo riempimento di oltre 100 ettari su cui nacque (1954-62) l'aeroporto "Cristoforo Colombo" (al di là del Castello, di fronte all'abitato di Sestri) e (1949-53) la nuova grande acciaieria "Oscar Sinigaglia" (a levante, a Cornigliano). Solo il mare, un po' arretrato, è ancora lì.