

# Liguria geografia



Anno XXIV°, Numero 6-8

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Giugno-agosto 2022

## MOLDOVA, un'indipendenza a rischio

Giuseppe Garibaldi

Tra gli stati confinanti con l'Ucraina, la Moldova (in italiano Moldavia) è sicuramente quello che in questi mesi si è sentito meno sicuro. Nonostante il suo governo filo-occidentale, il piccolo Paese è troppo vicino all'Ucraina e ha al suo confine orientale un'area abitata da Russi e Ucraini che di fatto si è resa indipendente ancor prima che - dalle ceneri dell'Unione Sovietica - nascesse l'attuale Repubblica moldava, e cioè l'autoproclamata Repubblica di Transnistria (riconosciuta solo dalla Federazione Russa).

Ma, prima di procedere oltre, sarà bene dare qualche informazione storica, relativa però agli ultimi cent'anni circa perché quanto avvenuto nei secoli precedenti è estremamente ingarbugliato.

Tra i fiumi Prut (ultimo affluente del Danubio) e Dniestr (o Nistro, che sfocia nel mar Nero quasi 100 km più ad est) il territorio è da secoli chiamato Bessarabia (*Basarabia* in romeno), un toponimo storico che corrisponde quasi interamente alla Moldavia di oggi, ma che arrivava al mare (area di odierna pertinenza ucraina). Ebbene, la Bessarabia dopo la prima guerra mondiale si era proclamata autonoma e nel 1918 aveva volontariamente aderito alla Romania, cosa contestata nel 1924 dall'URSS, che istituì una repubblica socialista moldava nei territori - mai considerati di pertinenza della Bessarabia - ad est del Nistro, abitati solo in parte da Moldavi. Nel 1940, a seguito del patto Molotov-Ribbentrop, alla Romania fu tolta la Moldavia, che andò a costituire una delle repubbliche federate dell'URSS (e cioè la Repubblica socialista sovietica moldava) avente il territorio della vecchia Bessarabia più la Bucovina (a nord, anch'essa tolta alla Romania) e una piccola area a est del Nistro, mentre l'area a sud della Bessarabia fu pure tolta alla Romania e aggregata all'Ucraina (Repubblica socialista sovietica ucraina). La situazione rimase stabile fino al 1990 quando, ancora esistendo l'URSS, la minoranza russa della Transnistria proclamò la propria autonomia; l'anno dopo, alla dissoluzione dell'URSS, l'ex repubblica socialista di Moldavia proclamò la propria indipendenza. Dopo aver rinunciato ad unirsi alla Romania, il nuovo stato approvò nel 1994 una costituzione, che lasciava larga autonomia alle due maggiori minoranze, cioè alla Transnistria e alla Gagauzia (territorio turcofono).

Appare evidente che la Moldova di oggi, priva di sbocco al mare (perché tale area dal 1940 è rimasta all'Ucraina), sia particolarmente fragile; inoltre, da allora si è verificata una serie di eventi spesso contraddittori, ma né i governi ancora di ispirazione comu-

nista né quelli più "occidentalizzanti" sono riusciti a eliminare la forte corruzione, in parte legata a "oligarchi" che hanno troppo potere rispetto a uno stato piccolo e debole e che hanno causato l'enorme frode finanziaria del 2014. Il passaggio all'economia di mercato, con la liberalizzazione dei prezzi e la creazione della nuova unità monetaria (il leu), ha causato una povertà diffusa, e solo negli ultimi anni l'economia mostra una buona ripresa, anche se la bilancia dei pagamenti è ancora sostenuta per il 40% circa dalla rimesse dei Moldavi emigrati (sia nella zona di Mosca sia soprattutto in Occidente).

Dopo la crisi costituzionale del 2019, le elezioni presidenziali del novembre 2020 hanno visto la vittoria di Maia Sandu (candidata di una coalizione filo-europea) e le elezioni parlamentari anticipate del luglio 2021 hanno dato una forte maggioranza al partito europeista PAS, che ha formato un nuovo governo presieduto da Natalia Gavrilița.

Tanti avvenimenti si sono susseguiti, ma finora il Paese non ha trovato una sua strada, anche perché ha ereditato dal suo status di repubblica sovietica un'economia prevalentemente legata al settore primario (le industrie erano state quasi tutte create nella Transnistria oggi separatista).

La repubblica ha una superficie di 30.373 km<sup>2</sup> e una popolazione di 3 milioni di abitanti<sup>2</sup> (densità 99 abit/km<sup>2</sup>). Il territorio è costituito in prevalenza da una fertile pianura alluvionale intersecata da numerosi corsi d'acqua, lievemente ondulata a nord e ad est dalle ultime propaggini meridionali del

Ripiano podolico e, nell'area centrale, dalle alture di Kodry (massima altitudine m 430). Il clima è continentale (come evidenziano i dati 1991-2020 di Chișinău, gennaio -1,8°C - luglio 22,9) e sufficientemente piovoso (500-600 mm). Dei due fiumi più importanti, che hanno origine dai Carpazi, il Prut (navigabile nel corso finale) fa da confine con la Romania prima di immet-



**Dalla carta, di produzione italiana, si vede la scritta "Moldavia" a ovest del fiume Prut, ma storicamente la regione Moldavia (in romeno Moldova) comprende anche lo stato che oggi ha tale nome. Tra il confine orientale e il corso del Nistro (Dniestr) vi è il territorio della cosiddetta Repubblica di Transnistria, riconosciuta solo dalla Russia.**

<sup>1</sup> Alla Transnistria quest'autonomia non è bastata e ha voluto mantenere l'indipendenza proclamata nel 1990, ma solo la Russia la riconosce. Nel 2014 il suo governo ha chiesto di poter aderire alla Federazione russa. La situazione è curiosa, perché nel territorio sembra di essere tornati ai tempi dell'URSS: circola il rublo, le scritte sono in alfabeto cirillico, visto che la popolazione è di lingua moldava solo per il 40%. A quanto pare, il governo della Repubblica moldava non può fare a meno di accettare *de facto* questa situazione, che si prolunga da un trentennio.

<sup>2</sup> Escluso la Transnistria (che è estesa 4.163 km<sup>2</sup> e ha 500.000 abitanti).

## AIIG LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

Le consuete attività annuali si concludono con l'ultima conferenza telematica, prevista per il 27 maggio. Altre iniziative già comunicate: il convegno su Alessandro Malaspina a Pontremoli il 28 maggio e il viaggio - tra l e 5 giugno - dal titolo "Le Marche poco conosciute".

Finita (o quasi) l'estate, è prevista per il 10 settembre la breve escursione da Genova alla Valle di Cornia e Massa Marittima, su cui i Soci iscritti saranno ulteriormente informati via mail.

Prossimo appuntamento con LG il 25 agosto sul nostro sito e giorni dopo (alle Poste piacendo) nelle cassette postali dei Soci.

### CONSIGLIO REGIONALE

Dopo una **riunione straordinaria** (convocata per posta elettronica) il **13 maggio**, per proporre una candidatura per le prossime elezioni del Consiglio centrale (è stata designata l'attuale presidente regionale Antonella Primi), la **consueta riunione del Consiglio regionale**, prevista ogni anno a inizio estate, **si svolgerà in modo telematico, in data (e ora) che sarà comunicata per e-mail**, sulla piattaforma Skype, per accedere alla quale sarà fornito l'apposito link. All'ordine del giorno, la relazione della Presidente

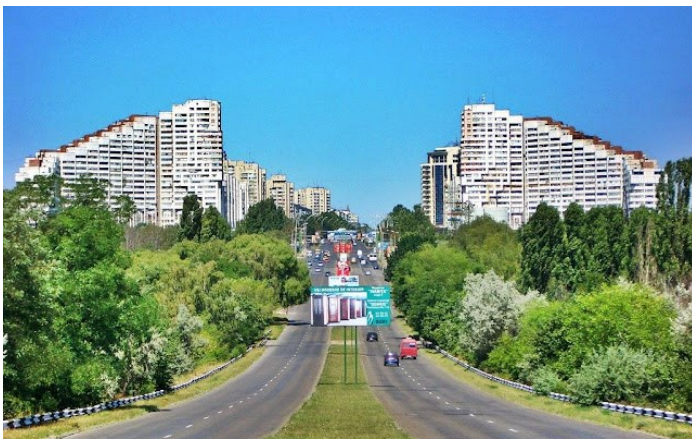
sulle attività svolte e ipotesi di programmi per il prossimo anno. Inoltre, predisposizione delle elezioni regionali e provinciali (o interprovinciali), che si devono tenere in autunno per scadenza dei rispettivi Consigli.

### ELEZIONI REGIONALI E LOCALI

In previsione delle elezioni regionali e locali della nostra Associazione, **gli attuali Consiglieri sono invitati a far sapere in tempi brevi se intendono ripresentarsi o no.**

I soci di buona volontà finora fuori dai Consigli sono inoltre pregati di "uscire dal guscio" nel quale si nascondono e far sapere se sono disponibili a candidarsi, anche ad evitare che poi le varie cariche restino vacanti.

Nelle Sezioni locali servono un presidente e un segretario (ma è previsto che i membri siano tre). Nella Sezione regionale i membri sono 5, ma occorre aggiungere - se mancassero - i rappresentanti dei vari ordini di scuola, e i presidenti delle Sezioni locali. In particolare, il presidente della Sezione Imperia-Sanremo - dopo 42 anni (quarantadue!) di servizio ininterrotto - gradirebbe trovare un successore.



tersi nel Danubio; il Nistro, quasi del tutto navigabile, segna a nord il confine con l'Ucraina e, più a valle, delimita per un lungo tratto il territorio moldavo dalla Transnistria. A sud prevale l'ambiente steppico, mentre al centro-nord un tempo era notevole la copertura forestale, oggi più ridotta.

La popolazione è in grande maggioranza (80,6%) moldava/romena<sup>3</sup>, salvo che nelle aree abitate dai Gagauzi (Turchi cristiani che vivono in alcuni distretti del sud, e sono in tutto 140.000) e nella Transnistria (dove Russi+Ucraini sono circa il 55% contro il 40% di Moldavi); i credenti sono in massima parte cristiani ortodossi, dipendenti però per la stragrande maggioranza dal Patriarcato di Mosca e non dalla Chiesa romena. La situazione demografica è analoga a quella dei Paesi vicini, con l'incremento naturale ormai negativo da oltre un ventennio (nel 2020 era al -3,8%) e un forte movimento migratorio verso l'estero (in Italia i Moldavi sono 123.000, in prevalenza donne).

Paese adatto a un'agricoltura non molto diversa da quella della pianura padana, con produzione di cereali (mais e grano), piante da olio (girasole), frutta (mele) e uva da vino<sup>4</sup>, legname, e dotato di un discreto allevamento, la Moldova ha ammodernato in questi 30 anni la sua economia (le industrie, prevalentemente meccaniche, elettroniche e tessili, si sono insediate per lo più nel territorio della capitale, dove si concentra il 22% della popolazione) e si è aperta al turismo, cercando un posizionamento non dissimile dalla "sorella" Romania.

La popolazione attiva è percentualmente piuttosto bassa (30%) dato che molti lavorano all'estero, e la divisione tra i tre settori dell'economia è: 21,1% addetti al settore primario (che generano l'11,3% del PIL), 21,9% addetti al secondario (26,2% del PIL), 57,1% addetti al terziario (62,4% del PIL); la situazione è molto cambiata rispetto a 25 anni fa, quando il settore primario era pletorico come addetti (il 45% del totale), ma comunque abbastanza produttivo.

La rete stradale è lunga 9.400 km (quasi del tutto asfaltata), mentre le ferrovie sono solo 1.140 km. Essendo a scartamento russo (1.520 mm), i treni possono circolare senza difficoltà verso l'Ucraina (due linee), mentre verso la Romania è necessario cambiare treno nella stazione di confine di Ungheni (per Iasi). Unico aeroporto internazionale è quello della capitale Chişinău.

<sup>3</sup> La divisione tra Moldavi e Romeni è assolutamente fittizia. Per i dati sulla Transnistria si veda alla nota 2. Essi sono ormai esclusi da quelli della Moldova perché la Transnistria, per quanto riconosciuta internazionalmente solo dalla Russia, è comunque ormai un "corpo estraneo".

<sup>4</sup> La Moldavia (che nel 2018 ha prodotto 1,8 milioni di hl di vino) possiede la più grande cantina sotterranea del mondo, creata a Cricova nelle gallerie di una miniera dismessa, ove sono stivati 2 milioni di bottiglie.

← (dall'alto) **Boschi e campi lungo il corso del Nistro presso Camanca: un paesaggio tradizionale a confronto con queste "quinte di teatro" all'ingresso nella capitale Chişinău, dove troviamo anche belle chiese come la cattedrale di San Teodoro** (la prima foto da *Moldavia Blog/Moldova Forum*, su Wikipedia; le altre due, di ignoto, pure su Wikipedia)

# Paesaggio rurale e patrimonio culturale di interesse religioso. Relazioni storiche e prospettive

Lorenzo Mondino

## 1. Paesaggio e patrimonio



Fig. 1: Località Borgo Cornalese (Villastellone), cappella non identificata. È evidente l'inscindibile relazione fra bene e contesto geografico.

La civiltà umana, qualunque sia la sua collocazione nel tempo e nello spazio, si esprime nei manufatti che la testimoniano. Questa cultura materiale è espressione dei costumi, dello stile di vita e degli ideali delle popolazioni, e attraverso una sua lettura è possibile ricostruire la storia di chi li ha ideati, materializzati e utilizzati, in uno specifico momento tanto temporale, quanto spaziale.

Nel momento in cui attorno ad un oggetto prende avvio un processo di attribuzione di un nuovo significato, testimoniale o memoriale, che trascende la funzione originaria, anche a distanza di secoli dalla sua creazione, esso può allora venir considerato un bene culturale, entrando in un processo definito di patrimonializzazione. Il riconoscimento di tale *status* non è quindi aprioristico, non dipende solo da criteri certi ed inequivocabili, ma è piuttosto legato ad una costruzione concettuale della società, che così facendo lo eleva a «deposito della sua memoria». È inscindibile pertanto il legame che sussiste fra il bene ed il contesto territoriale in cui si colloca, in quanto di esso è sia diretta espressione materiale quanto elemento qualificante, che lo identifica rispetto ad aree limitrofe (fig. 1).

Se provassimo a figurarci un lembo di paesaggio agrario italiano, probabilmente ogni persona avrebbe in mente un'immagine molto diversa, legata alla personale esperienza di vita. Tuttavia, se provassimo ora a pensare a qualche elemento che possa accomunarli, troveremo sicuramente la presenza di beni di interesse religioso. Siano essi chiese, santuari, cappelle, pievi o anche semplici piloni votivi, tali manufatti qualificano ed indentificano il contesto in cui si situano, tanto in pianura, quanto in collina o in montagna. Prescindendo dal loro valore storico o artistico, così come dall'effettivo utilizzo, essi possiedono un fondamentale valore percettivo e identitario per le comunità che vi si riconoscono, ed è pertanto necessario valutare possibili strategie che ne permettano la conservazione e possibilmente la valorizzazione negli anni a venire.

Seguendo questa convinzione, vengono presentati i risultati di una ricerca di tirocinio e di tesi che ebbe come obiettivo il riconoscimento e lo studio dei beni di interesse religioso presenti nell'area rurale meridionale della città metropolitana di Torino. Il lavoro costituisce uno sviluppo del progetto di ricerca "BCE-RPR. Beni culturali ecclesiastici: Rischio e pianificazione di prevenzione e rigenerazione", in collaborazione fra l'Ufficio nazionale per i Beni culturali ecclesiastici e l'edilizia di culto della CEI e il centro interdipartimentale di ricerca R3C (*Responsible Risk Resilience Centre*) del Politecnico di Torino.

Tale progetto aveva l'obiettivo di istruire protocolli di valutazione speditiva dei rischi, troppo spesso considerati ineluttabili cui il patrimonio ecclesiastico è sottoposto. Muovendo da tale cornice interpretativa, la ricerca applica un approccio territorialista allo studio dei beni culturali di interesse religioso in senso lato (senza limitarsi dunque a quelli ecclesiastici indagati nella ricerca), in quanto le considerazioni non riguarderanno la scala architettonica dei singoli manufatti o il loro regime proprietario, ma l'insieme degli stessi quale espressione materiale di una data civiltà, in sinergia con il contesto geografico, interrogandosi sul significato e sulle motivazioni di determinate scelte edificatorie e sull'impatto che esse hanno nel contesto in cui viviamo.

## 2. Nuove letture per fatti complessi

Tab. 1: Censimento degli edifici di culto riconosciuti sul territorio		Totale	%
	Totale beni	151	100%
ORIGINE DEI DATI	Beni scheda A censimento CEI	61	40%
	Beni elenco chiese CEI (non schedati)	50	33%
	Altre fonti	41	26%
TIPO DI PROPRIETÀ	Proprietà privata	40	26%
	Proprietà ecclesiastica	67	44%
	Ente religioso cattolico*	20	13%
	Ente pubblico	18	12%
	Ignoto	6	4%
PERIODO STORICO	Medioevo (X° - XV° sec.)	18	12%
	Età moderna (XVI° - XVIII° sec.)	65	43%
	Industrializzazione (XIX - metà XX° sec.)	21	14%
	Contemporaneo (metà XX° - XXI° sec.)	19	13%
	Ignoto	28	19%

Lo studio su vasta scala del patrimonio di interesse religioso si scontra con la quantificazione della consistenza e della collocazione dei manufatti. Non esiste infatti alcuna fonte catalogografica sistematica da cui si possa estrapolare un loro elenco completo, considerata la pluralità dei proprietari, dei gestori e dei soggetti in qualche modo coinvolti, oltre alla varietà delle categorie di bene.

Base di partenza è certamente l'estrazione dei dati del portale BeWeb. Esso raccoglie i risultati del lavoro di censimento e schedatura dei beni culturali ecclesiastici, e quindi di proprietà della Chiesa stessa, o comunque afferenti alla giurisdizione della Diocesi in quanto chiese parrocchiali (pur se di proprietà pubblica o privata). La scheda (sviluppo della scheda ministeriale A) riporta una serie di informazioni legate alla storia, all'architettura e all'utilizzo del bene, tuttavia molte Diocesi non hanno ancora completato l'operazione. Nel portale è riscontrabile anche un elenco sommario di beni di proprietà non ecclesiastica, per i quali tuttavia non è solitamente disponibile la schedatura.

È quindi necessario prendere in considerazione diverse ulteriori fonti. Alcune, di natura più ufficiale, presentano carattere di banche dati, in quanto seguono un metodo di censimento e archiviazione delle informazioni univoco e strutturato, come ad esempio il portale del Ministero della Cultura "Vincoli in Rete". È stato necessario tuttavia ricorrere anche alla consultazione di fonti locali, quali blog, articoli o siti parrocchiali, per arrivare a una mappatura che fosse la più completa possibile. Attraverso l'incrocio fra tali fonti e le banche dati più strutturate, o ancora attraverso una verifica personale sul campo, le informazioni vengono validate o meno ed è possibile reperire quelle mancanti.

I risultati dell'analisi vengono sinteticamente riportati nella tabella 1. Come si vede, le fonti ufficiali della Chiesa arrivano a riconoscere solamente il 74% del patrimonio di interesse religioso dell'ambito. Fatta eccezione per alcune architetture di particolare pregio, individuate all'interno dei canali del Ministero, si tratta prevalentemente di cappelle o edifici devozionali privati. Lo scarso utilizzo, associato alla difficoltà nell'affrontare i costi di manutenzione da parte di comunità esigue, porta sovente a rilevare un grave stato di dismissione, talvolta difficilmente rimediabile (fig. 2). Fra le cause, vie è certamente la mancanza di una funzione all'interno della nostra società, non essendo più espressione di quei valori religiosi che portarono alla loro edificazione. Per comprenderne il significato e valutare scenari futuri, è stato pertanto necessario ripercorrere il processo storico che ha condotto alla loro edificazione, andando quindi a riconoscere la «struttura storica del territorio» all'interno del quale si collocano.

## 3. L'importanza della ricerca storica

L'esistenza di un sistema di manufatti di interesse religioso deve essere analizzata in relazione alle scansioni storiche delle trasformazioni che si sono susseguite sul territorio. Per farlo, oltre a ridisegnare idealmente gli scenari geostorici periodizzati, all'interno dei quali i beni furono edificati, è utile evidenziare criticità e permanenze in riferimento allo stato attuale, e quindi quanto di quella trama è ancora leggibile, quanto è recuperabile e quanto infine è irrimediabilmente compromesso. Molto spes-

so, infatti, le armature storiche non vengono a stratificarsi in maniera coerente, ma si producono palinsesti che cancellano le tracce ad essi antecedenti e riordinano il rispettivo intorno secondo logiche diverse, come nel caso del disegno assolutista sabaudo o della più recente espansione industriale. Inoltre, la produzione di valori intorno ai manufatti è un processo che continua ben oltre la loro realizzazione, e che riguarda tutte le comunità che con essi instaurano rapporti. Un'analisi storica su scala territoriale deve quindi mantenere una prospettiva diacronica ampia, riconoscendo un processo di produzione di nuovi valori o di rielaborazione degli stessi su diversi sistemi stratificati e in parte compromessi nel tempo.

Andando quindi ad evidenziare il periodo di edificazione dei manufatti riconosciuti nell'ambito territoriale (fig. 3), è necessario operare una periodizzazione attraverso i momenti salienti che hanno segnato la storia del territorio, in particolare la costruzione dello Stato moderno, a seguito dello spostamento della capitale del ducato di Savoia da Chambéry a Torino (1563), e la Rivoluzione industriale, che in Piemonte prende avvio già agli inizi dell'Ottocento, per poi esplodere nel secolo seguente. Ed è proprio durante questo arco cronologico intermedio, indicato come "assolutismo sabaudo", che si può notare la maggiore

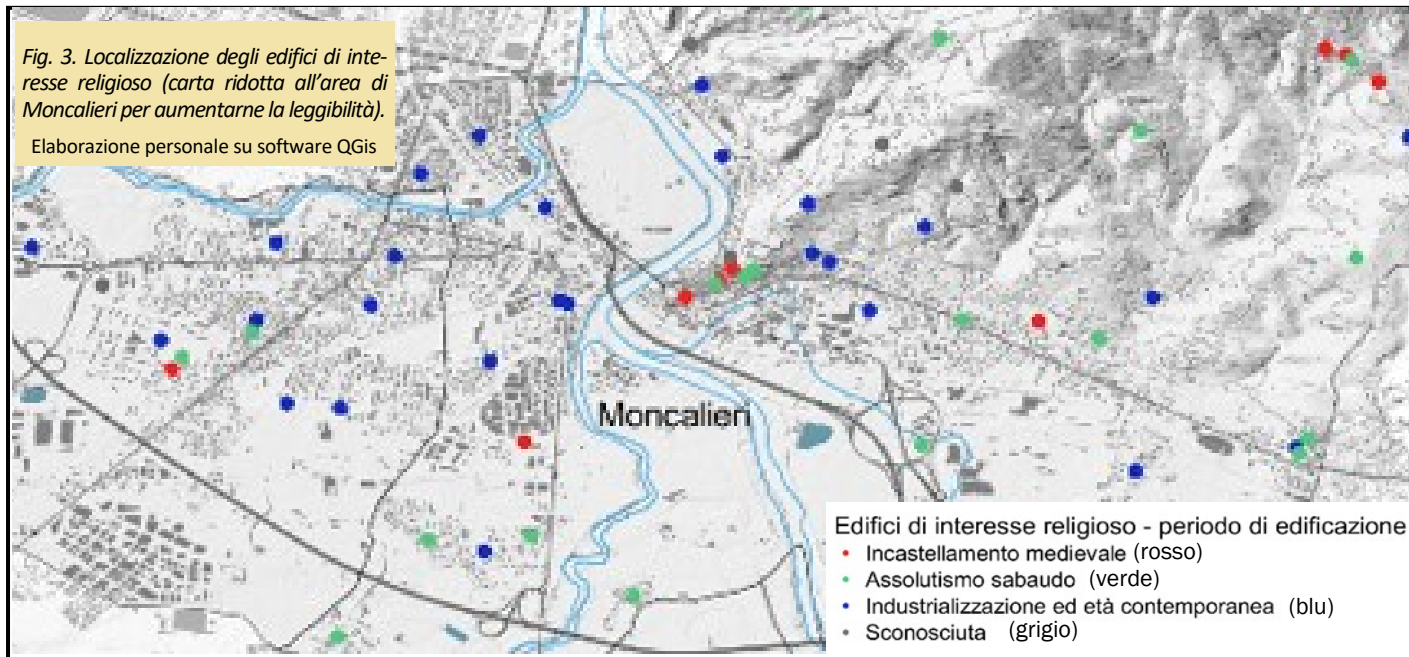


Fig. 2: Carignano, cappella abbandonata in frazione Brillante.

generale presa di coscienza sulla necessità di intervenire mediante un approccio strategico.

Il territorio del comune di Carignano, in particolare, risulta essere quello in cui si riscontra la maggior presenza di chiese e cappelle edificate nel periodo dell'assolutismo sabaudo (fig. 3). Essi sono tendenzialmente disposti a raggiera intorno al capoluogo comunale, ai tempi importante centro di mercato lungo l'antica strada reale di Nizza, come anche evidenziato dal Piano Paesaggistico Regionale. In esso, si riconosce inoltre il valore ambientale e paesaggistico degli elementi di connessione ecologica, quale la rete di canali e filari alberati, oltre ai corsi d'acqua, in particolare il fiume Po e il torrente Oitana, con la relativa fascia ripariale. Viene ritenuta di importanza strategica la sua valorizzazione, andando a riconnettere trasversalmente gli assi di andamento longitudinale dei due alvei.

In una prospettiva sistemica di integrazione fra beni culturali e paesaggio, si propone quindi che tali manufatti diventino "nodi" dell'ipotizzata rete ecologica locale. Tale reticolo verrebbe a ricalcare il tessuto storico del sistema radiocentrico centrato sulla città-mercato di Carignano. In essa, il patrimonio architettonico e artistico presenta caratteristiche di pregio, tali da farne uno degli esempi più conosciuti del "barocco piemontese", e potrebbe quindi essere elemento chiave per una valorizzazione turistico-fruttiva dell'intero ambito. I manufatti troverebbero così una nuova vocazione, all'interno di un sistema territoriale in grado di valorizzarne l'i-



edificazione di edifici di interesse religioso. Il governo sabaudo si impianta infatti in maniera sempre più decisa nel contesto subalpino e il suo disegno assolutista, di cui Torino è ora polo centripeto indiscusso, garantisce al territorio una relativa stabilità, fino ad allora raramente conosciuta. Parallelamente, si registrano una crescita demografica e una diffusione insediativa di poli rurali nelle campagne, in relazione radiocentrica rispetto alla città-capitale barocca e in rapporto funzionale con i principali centri di mercato. In tale complesso scenario sociale, economico e politico si registrano campagne significative di realizzazione di nuovi edifici di culto, che vanno ad affiancarsi o a sostituire l'impianto pievano e parrocchiano medievale.

Questa ed altre letture maggiormente dettagliate permettono quindi di ricostruire il processo di attribuzione di significato attorno ad un sistema di manufatti di natura religiosa, il quale deve essere alla base non solo per eventuali interventi di restauro, ma anche per la predisposizione di strategie di rifunzionalizzazione in un'ottica sistemica, volte quindi alla creazione di reti e di sistemi integrati fra ambiente, territorio e paesaggio.

#### 4. Quale futuro? Metodologie e prospettive

Il riconoscimento dei diversi palinsesti storici nel territorio, unito ad una corretta lettura del contesto geografico e pianificatorio, ha infine condotto alla stesura di alcuni scenari per il futuro del patrimonio. Essi possono essere visti come linee guida o indirizzi, coerenti e applicativi del sistema di pianificazione regionale e provinciale, stimolo per una

identità originaria. Essi potrebbero divenire punti di sosta lungo i previsti itinerari, strutture a servizio di attività ricreative o fruttive, sedi di esposizioni temporanee o permanenti, ma anche molto altro. Di fatto, potrebbero così ad essere luoghi centrali per la vita comunitaria, vissuti quantomeno stagionalmente, e si incentiverebbe la preservazione dei caratteri architettonici ed artistici qualificanti per il contesto circostante.

In conclusione, l'esempio riportato ha voluto sottolineare l'importanza dell'analisi su scala territoriale per elaborare futuri scenari alternativi all'abbandono per i beni di interesse religioso, in particolare se situati in contesti rurali, essendo in grado di definire strategie che superano la scala della singola borgata o frazione. Buona parte dei beni censiti appartiene ad un passato ormai irrecuperabile, al quale è inutile appellarsi di fronte alla rapidità dei cambiamenti, nell'utopia di mantenere inalterato lo stato delle cose. Essi rimangono tuttavia elementi chiave per il mantenimento e la valorizzazione dell'eredità culturale della popolazione, e devono quindi giocare un ruolo attivo all'interno del contesto sociale, essendo per lo stesso un fattore qualificante e di importanza identitaria. L'approccio territorialista allo studio dei beni culturali, per natura interdisciplinare, permette di riconoscere tali connessioni immateriali, che attribuiscono valore e significato anche a edifici architettonicamente o artisticamente poco rilevanti. Così facendo, possono prender forma alternative anche laddove l'abbandono e la scomparsa possono sembrare un futuro inevitabile.

**Nota.** Il presente articolo è un riassunto della tesi di laurea magistrale dell'autore, discussa a fine 2020 presso il Politecnico di Torino.

# Città del Mediterraneo: TUNISI

Giuseppe Garibaldi

Al fondo di un ampio golfo, sulla cui sponda occidentale era sorta Cartagine, riparata ancora da una laguna dalle acque calme localmente nota come “el bahira” (=il piccolo mare), Tunisi si stende in una piana e sulle dolci colline all'intorno, città non proprio sul mare, ma che ne percepisce molto da vicino le brezze.

Una carta dei primi del Novecento confrontata con un'immagine satellitare di oggi mostra quanto - in un ambiente naturale ben poco mutato come quello tunisino - si sia accresciuta la superficie urbana della maggiore città, e capitale, del Paese: d'altra parte Tunisi dai 162.479 abitanti del 1911 è passata nel 2014 a 638.845 (dato censuario relativo al comune) e a oltre il quadruplo (2.643.695) nell'intera agglomerazione<sup>1</sup>, dunque ha avuto in quest'ultimo secolo uno sviluppo mai conosciuto nel passato, quando fu sempre un piccolo centro.

Se Cartagine<sup>2</sup> era più antica di Roma essendo stata fondata, secondo Virgilio, nell'814 a.C., Tunisi fu certo (vista la felice posizione) un insediamento berbero anche più antico, pur se di trascurabile entità, e rimasto nell'orbita del grande emporio di origine fenicia fino all'arrivo degli Arabi nel 692. Divenuta presto la seconda città dell'*Ifriqiya* (deformazione di 'Africa', nome mantenuto dagli Arabi alla regione), nell'894 il sovrano aglabide Ibrahim II° ne fece per 11 anni la capitale del suo regno, poi spostata a Kairouan, ma Tunisi continuò a svilupparsi sotto le successive dinastie, i Fatimidi, gli Ziridi (909-1048), soprattutto i Korassanidi (1059-1160).

Ridivenuta capitale con gli Almohadi nel 1160, fu però con gli Hafsidi (1230-1574) che la città raggiunse grande prosperità, toccando - pare - i 100.000 abitanti<sup>3</sup>. Grande centro commerciale, anche in virtù della “guerra di corsa” molto attiva fino al XVI° secolo, Tunisi accoglieva mercanti da tutto il Mediterraneo, e già dal 1270 un trattato con la Francia concedeva ai cristiani stabilirsi in città di viverci in libertà, avere chiese e poter commerciare alle stesse condizioni dei musulmani; ma la prosperità derivò anche dall'arrivo - in seguito alla graduale “reconquista” cristiana della Spagna - di numerosi Andalusi musulmani ed Ebrei, che contribuirono pure ad elevare il tono culturale ed intellettuale della città. Il Cinquecento fu il periodo in cui la città visse direttamente lo scontro tra gli Spagnoli e il Sultano turco, conclusosi nel 1574 con la vittoria turca, che portò all'instaurazione di un regime con a capo un pascià, dipendente sì da Istanbul, ma già dal 1591 dotato di una certa autonomia. I capi tunisini ebbero poi titolo di “dey”, a cui dal 1613 subentrarono i “bey” della dinastia muradita, che restarono al potere della “Reggenza” (così era detto il territorio tunisino) fino al 1702. L'ultima dinastia, degli Husseiniti, che ha portato il Paese fino all'indipendenza, ha avuto alti e bassi: miglioramenti a carattere urbanistico (soprattutto per alcuni edifici e qualche strada), ultimi guizzi della pirateria (che aveva arricchito la città), terminata nel 1826-27 per intervento di flotte inglesi e francesi, creazione dei primi servizi moderni (l'adduzione dell'acqua nel 1860, l'illuminazione a gas dal 1872, un servizio di nettezza urbana con l'asporto dei rifiuti domestici dal 1873, i primi collegamenti pubblici con le periferie e località più lontane).

Anche le attività della popolazione, con l'artigianato e il commercio tradizionale (organizzato in quartieri all'interno della medina, con i vari suq<sup>4</sup> tuttora esistenti), si fecero più



Stralcio di una carta di produzione inglese del 1912 circa a confronto con una foto aerea zenitale (attuale, primaverile) da Google Earth



Il suq Ech-Chaouachine, cioè dei berretti (1691-92)  
(Touzrimounir, 2015, da Wikipédia)

<sup>1</sup> Il dato più recente, del 2019 (1.073.533 abitanti), si riferisce alla popolazione del governatorato di Tunisi, al cui interno è compreso il territorio comunale, ma l'agglomerazione (a cui si fa riferimento sopra) si estende anche nei contigui governatorati di Ben Arous, Ariana e la Manouba.

<sup>2</sup> Cartagine (*Kart Hadasht* = nuova città) fu fondata da una colonia di abitanti della città fenicia di Tiro, che crearono poi altri empori nel Mediterraneo occidentale e, venuta prima in contrasto coi Greci e poi coi Romani, fu distrutta nel 146 a.C. (al culmine della terza guerra punica), poi ricostruita dagli stessi Romani e divenuta capitale della provincia d'Africa, fino alla conquista di Genserico (nel 439) che ne fece la capitale del regno dei Vandali. Ripresa dai Bizantini di Belisario nel 534, la città in lento declino finì nel 692 nelle mani degli Arabi, e da lì in avanti sarà solo una “cava” di materiale utile per i costruttori della vicina Tunisi, centro che alla fine del VII° secolo rinacque.

<sup>3</sup> Per confronto, per Algeri si è calcolata (nel Seicento) una popolazione di 100.000 abitanti, per Genova (prima del 1656) di 80.000, ma qui siamo qualche secolo prima. Solo a fine Ottocento si tornerà a circa 100.000 abitanti.

<sup>4</sup> Esattamente, parlando di mercati (ciascuno differenziato per generi: del rame, dell'argento, della ceramica, del cuoio, dei tessuti ecc.), il termine da usare sarebbe il plurale di “suq”, cioè *asuq*.

varie, con l'introduzione di industrie moderne, sorte già prima dell'intervento francese, a partire dal quale i cambiamenti si fecero assai veloci, cambiando in breve tempo, quasi rivoluzionando, il carattere della città. La città tradizionale (cioè la *medina* coi primi quartieri europei, fino al 1914) aveva dimensioni estremamente modeste, come si può notare dalla carta pubblicata a pag. 5, ed era contenuta tutta - in senso est-ovest - all'interno dell'area tra il lago di Tunisi a levante e - a ponente - la meno ampia *sebkhet es-Sedjoui*, bacino chiuso di modesta profondità in cui ristagna nella stagione delle piogge acqua salmastra, che poi evapora lasciando scoperto il fondo di color giallo fulvo coperto di efflorescenze saline.

La città araba, un tempo circondata da mura in gran parte demolite a partire dal 1860, si allargò presto a nord oltre la porta di *Souika* già distrutta nel 1861 (sobborgo di *Bab Souika*, quartiere di *Halfaouine*), e a sud-ovest oltre la Bab el-Jazira, e nel 1881 - il primo anno dell'occupazione francese - aveva una superficie più che doppia rispetto a quella della città murata, mentre a est si impostavano le prime strade moderne secondo una pianta a scacchiera, il cui asse principale partiva a est dalla Porta a Mare (*Bab el-Bahr*, ora "porte de France") verso il lago, in cui già da secoli era stato scavato un canale per la navigazione che arrivava fino alla Goletta, il vero porto di Tunisi.



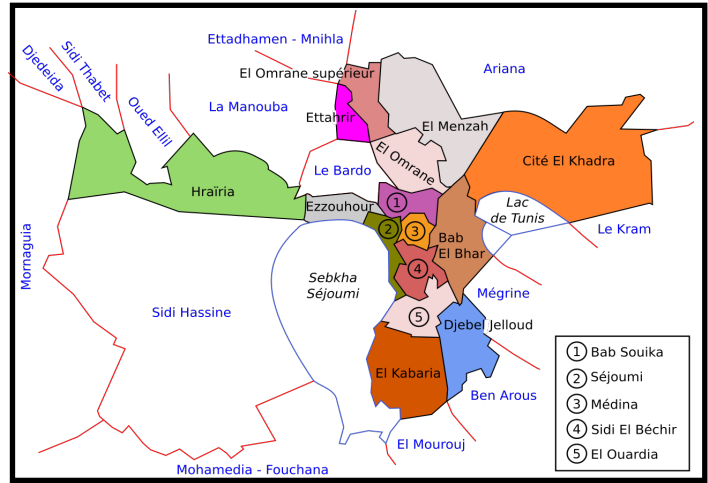
**L'avenue Habib Bourguiba verso est, dal terrazzo dell'hotel Hana: in fondo, il lago di Tunisi** (Foto Josiechen, da Fr-Wikipédia)

Quest'asse, che è l'attuale avenue de France - avenue Habib Bourguiba, lungo circa 1,5 km, è intersecato circa a metà dall'asse nord-sud (oggi *avenue de la Liberté - avenue de Paris* e, a sud, *avenue de Carthage*): è questa l'area dello sviluppo fino a circa metà Novecento, con quartieri ed edifici di tipologia anche diversa ma tutti costruiti secondo un criterio comune. Dagli ultimi anni del "periodo francese" si seguirono criteri in parte diversi, mentre iniziavano a formarsi in aree periferiche quartieri di baracche (senza servizi) che si moltiplicheranno in seguito, non essendo stato possibile al nuovo governo della Tunisia indipendente (dal 1956) controllare le forti ondate immigratorie da tutto il Paese verso la capitale.

Negli spazi liberi intorno alla città di fine Ottocento sono dunque scomparse via via le colture mediterranee (oliveti, vigneti, frutteti) e gli orti di fronte all'avanzata del cemento, ma anche a infrastrutture viarie e sistemazioni urbanistiche, che sono continuate qua e là fino ad oggi (in tempi recentissimi può citarsi la grande piazza al centro della kasba, su cui si affacciano il Municipio, la sede del Governo, il



**All'interno del cortile della Grande moschea al-Zytuna (dell'olivo), la cupola della sala di preghiera (o *muşala*)** (Kassus, 2007, da Fr-Wikipédia)



**La suddivisione amministrativa di Tunisi (2007)**  
(Yassine Mrabet, da Fr-Wikipédia)

Ministero dell'economia e lo storico liceo Sadiki).

Lo sviluppo recente ha visto l'impostazione di numerosi quartieri, diversi per concezione, tipologia di edifici, dotazione di servizi, in parte destinati a venire incontro alle esigenze abitative dei vari strati della popolazione, in parte utilizzati per uffici e per impianti sportivi. Mentre il centro degli affari è rimasto nell'area della prima espansione (avenue Bourguiba e avenue Mohamed V, una sua traversa verso nord), la città si è allargata intorno al parco del Belvedere, grande polmone verde (quartieri el-Omrane, Notre Dame, Mutuelleville, Cité Jardins), i ministeri e l'Università hanno preferito in generale la zona a ponente della medina. Le attività industriali (oleifici, mulini, produzioni agroalimentari, cementifici ecc.) si sono concentrate nei quartieri sud.

Nella sua crescita un po' malata la città si espande ora verso sud ma anche verso nord-est, in direzione della *sebkhet el-Ariana*, una laguna costiera quasi sempre asciutta, mentre la zona della Goletta - che si raggiunge attraverso il lago, per strada e ferrovia - ospita marittimi e i residui pescatori, e poco oltre - sempre sul mare - la vicina Cartagine personaggi di rango (vi è la sede della presidenza della Repubblica) e Sidi Bou Said qualche intellettuale. Nel complesso, la città continua a crescere senza una regolare e razionale urbanizzazione (si veda il quartiere in



**Il nuovo quartiere in formazione "Berges du lac"** (Citizen59, da Fr-Wikipédia)

costruzione "Berges du Lac") e avrebbe bisogno di una più attenta e ragionata cura, fuori dalle solite speculazioni fondiarie.

Da ultimo, un cenno ai trasporti: la città, che ebbe i primi tram elettrici a inizio Novecento, poi sostituiti da filobus, ha una buona rete di autobus (oltre ai soliti taxi "louage", cioè a percorsi fissi) e parecchie linee di metropolitana leggera (cioè tram in sede protetta) che funzionano bene, ma il traffico è sempre assai intenso, anche se abbastanza scorrevole. E' tuttora in servizio il "trenino" dal centro alla Goletta e alla Marsa, che iniziò a funzionare nel 1872, ma oggi - a scartamento normale ed elettrificato - costituisce un ottimo collegamento suburbano. Inutile citare qui le linee ferroviarie (di cui si parlerà in altra occasione) e i collegamenti aerei, oggi attestati a Tunisi-Carthage (vicino al centro), scalo che però dovrà essere spostato altrove perché ormai troppo assediato dall'abitato e perciò non più ampliabile.



# Il massiccio dei Mauri

Jean Sarraméa - Giuseppe Garibaldi

Sul litorale mediterraneo provenzale tra Fréjus e Tolone si affaccia la “costa dei Mauri”. Il massiccio dei Mauri costituisce una specifica unità geologica, morfologica e paesistica, un testimone mineralogico e tettonico della catena ercinica (era paleozoica), che presenta delle somiglianze col “blocco corso-sardo”.

Schematicamente, è un massiccio di circa 1.500 km<sup>2</sup> tra Fréjus e Tolone, senza trascurare le isole di Hyères (o “Stecadi”, dal greco “allineate”)<sup>1</sup>. Il nome proviene dal provenzale “Mauro” (=scuro), in confronto (e contrasto) con le rocce e la vegetazione più chiare che si osservano nella Provenza sedimentaria a nord ed ad ovest.

I Mauri si differenziano nettamente dall'Estérel, di cui si è già trattato<sup>2</sup>, per la loro estensione e la loro altitudine, e anche per le rocce e la copertura vegetale. Anche se vi si trovano le specie botaniche dei suoli acidi mediterranei, la pluviometria e i suoli spesso più profondi permettono lo sviluppo di belle foreste (di lecci, di querce da sughero e di castagni), con naturalmente tutte le forme di degradazione della macchia, col suo corteo floristico tipico (eriche, corbezzoli, cisti, calicòtomi ecc.). Gli incendi<sup>3</sup> possono essere devastanti allorché - come avvenuto nell'agosto 2021 - essi cominciano con un forte maestrone nella parte settentrionale e attraversano l'intero massiccio fino al Mediterraneo.

I geologi spiegano così la morfologia del rilievo: - attraverso successive fasi tettoniche nell'era paleozoica, con la dislocazione di rocce di circa 400-500 milioni di anni: graniti, gneiss, quarziti, micascisti, filladi, anfiboliti; - una prolungata attività erosiva con depositi di arenarie rosse (caratteristiche di un clima arido) durante il periodo permiano (280 milioni di anni fa), che formarono l'attuale “corridoio periferico” E-N-W (seguito dalla ferrovia Nizza-Tolone-Marsiglia, ma pure - fino a Le Luc - dalla vecchia statale n. 7 e dall'autostrada<sup>4</sup>); - un sollevamento, con rigetto di grandi faglie, soprattutto durante l'era terziaria (sollevamento pirenaico, poi alpino).

A causa di ciò si individuano tre linee di cresta, pressappoco parallele tra loro e allineate con l'andamento della costa (ossia da sud-ovest a nord-est), e cioè la catena della Sauvette (in cui si registrano le maggiori quote altimetriche, m 780), quella della Verne<sup>5</sup> (che tocca i m 629) e la meno elevata catena litoranea (m 526 ai Pradels), e - a est delle vallette che si dipartono verso opposte direzioni dal col de Gratteloup - dei “Piccoli Mauri”. Ovviamente il litorale è roccioso e il golfo di Saint Tropez e le isole hanno senza alcun dubbio dei limiti tettonici.

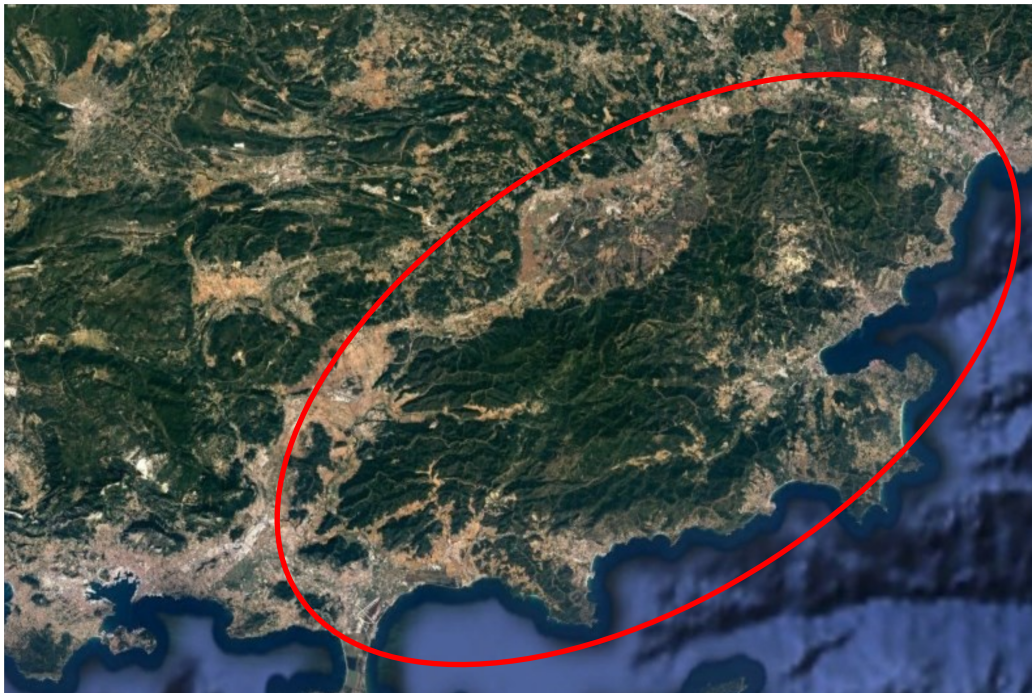
L'asprezza dei rilievi, con pendii ripidi che racchiudono valli strette e profonde, ha reso a lungo questo esteso massiccio - pur prossimo al mare - una regione di difficile accesso: il cosiddetto

“corridoio periferico”, che delimita dall'interno il massiccio, è stato a lungo il solo collegamento<sup>6</sup>, nel 1824 fu iniziata una nuova strada da Hyères a Saint Tropez che proseguiva per Fréjus, ma la via litoranea è stata completata da poco più di un secolo, tanto che i pochi traffici mercantili (come il commercio dei turaccioli prodotti col sughero delle locali foreste) si svolgevano per mare.

Il paesaggio umanizzato di questo lembo litoraneo corrisponde oggi a un prolungamento occidentale del “modello Costa Azzurra”, con un'intensa urbanizzazione, legata sia a un aumento dei residenti sia a una frequentazione estiva di tipo turistico (residenze secondarie, campeggi, alberghi) lungo questa costa mediterranea. Saint

Tropez ne è da almeno un secolo il centro più conosciuto all'estero, ma Hyères (con l'acclimatazione degli agrumi e delle palme) era frequentata già nel Settecento. Per quanto riguarda l'attrazione urbana, Nizza domina fino a Cavalaire, mentre più ad ovest i “poli” sono Tolone e Marsiglia.

Se si osserva una carta corografica si nota che solo due sono i veri centri abitati esistenti all'interno del massiccio (Collobrières e La Garde-Freinet), mentre altri sono molto piccoli (come Les Mayons) o ai margini o all'esterno del territorio. Collobrières, nota come capitale della castagna, ha 1.850 abitanti, La Garde, centro in passato della produzione del sughero, ne ha altrettanti. Dai dati censua-



Il massiccio dei Mauri (isole escluse) in un'immagine satellitare tratta da Google Earth

<sup>1</sup> Il nome più antico (e noto ai Greci, fondatori verso il 600 a.C. di Marsiglia, a cui le isole furono sempre unite) era “Αργοστυνία Νήσοι” (=isole liguri), tenuto conto che tutta l'area fino a Marsiglia era popolata da tribù liguri (in particolare dai Cenobrigi o Segobrigi).

<sup>2</sup> J. SARRAMÉA, *Un paesaggio eccezionale in Provenza: l'Estérel*, LG, XXIII (2021), n. 3, p. 7

<sup>3</sup> L'argomento incendi è purtroppo una triste realtà da decenni, soprattutto da quando l'area più interna del massiccio è quasi priva di popolazione stabile, che era in grado di gestire in qualche modo queste problematiche. Nel 1990 erano stati distrutti circa 10.000 ettari, nel 2003 17.000 ha in luglio e poi ancora altri in settembre, nel 2021 circa i due terzi della riserva naturalistica della “Plaine des Maures” è bruciata: si parla di 20-25 anni perché l'ambiente naturale riesca a ricostituirsi. A pag. 8 è riprodotta un'infografia di Rina Uzan pubblicata in quei giorni su *Var-Matin*.

<sup>4</sup> Il tratto a ponente di Le Luc segue un percorso con andamento est-ovest che passa per Brignoles, Saint Maximin, Aix-en-Provence (dalla cui periferia sud-orientale due autostrade raggiungono Marsiglia).

<sup>5</sup> Il nome le deriva dalla nota Certosa fondata qui nel 1170.

<sup>6</sup> Era l'unico tragitto per chi non voleva fare il viaggio per mare verso Nizza. Da qui, tra gli altri, passò nel 1739 - nel suo viaggio verso Genova - il presidente del Parlamento di Borgogna Charles De Brosses, che ne scrisse agli amici (Ch. DE BROSSES, *Viaggio in Italia*, Roma-Bari, Laterza, 1992, pp. 28-31).

ri si rileva che i valori minimi si sono registrati subito prima e subito dopo la seconda guerra mondiale, mentre la popolazione attuale è alquanto inferiore rispetto a quella a metà dell'Ottocento (2.200/ 2.500 unità rispettivamente).

I pochi abitanti presenti nell'Ottocento e fino agli anni 50 del Novecento erano quasi tutti occupati nel settore primario, e da geografi e viaggiatori di allora siamo informati delle attività che



Particolare di una sughereta nei Mauri (foto O.N.F.)

si svolgevano in questo "remoto" territorio, dalla semplice produzione di carbone di legna all'utilizzo di singole piante.

La produzione annuale di sughero era a metà Ottocento di 4.500 t, analoga a quella totale francese di oggi, e c'era oltre un centinaio di piccole aziende.



Un vecchio castagneto presso Les Mayons

de che producevano turaccioli (nel 1846, solo a La Garde, gli operai erano circa 400 in 28 fabbriche)<sup>7</sup>.

Nelle zone più umide, dove prosperavano i castagni, verso il 1825 i maggiori proprietari forestali s'accordarono per sviluppare la coltura, procedendo ad innesti, costruendo piccoli bacini per l'irrigazione, pulendo il sottobosco per facilitare la raccolta dei frutti, che dieci anni dopo erano venduti in tutta la Francia.

Le radici di erica arborea erano raccolte per fabbricare pipe (la fabbrica di Ulysse Carrieu a Cogolin, fondata nel 1852, arrivò a contare 150 operai, ed è tuttora attiva); altre eriche (come l'*Erica scoparia*) venivano utilizzate per produrre scope e ramazze specialmente commercializzate a Marsiglia<sup>8</sup>.

Sono questi solo alcuni esempi di uno sfruttamento intensivo della vegetazione spontanea (ma in parte anche coltivata) pre-



La Certosa della Verne, nel territorio di Collobrière (foto Patrice Lapoirie)

sente nel Massiccio<sup>9</sup>; a ciò si aggiunga un discreto allevamento (i monaci della Verne possedevano circa 3.000 capre, utili anche a tener pulito il sottobosco).

Tutte queste attività, salvo quelle che avevano raggiunto alti livelli qualitativi ed erano gestite con ocularità e hanno saputo inseguire l'evolvere delle mode, sono entrate in crisi con la globalizzazione, che ci dà prodotti a costo molto più contenuto (per i bassi livelli retributivi nei paesi in via di sviluppo) ma spesso di qualità inferiore (per l'utilizzo di materiali plastici invece di quelli naturali, con filiera produttiva complessa).

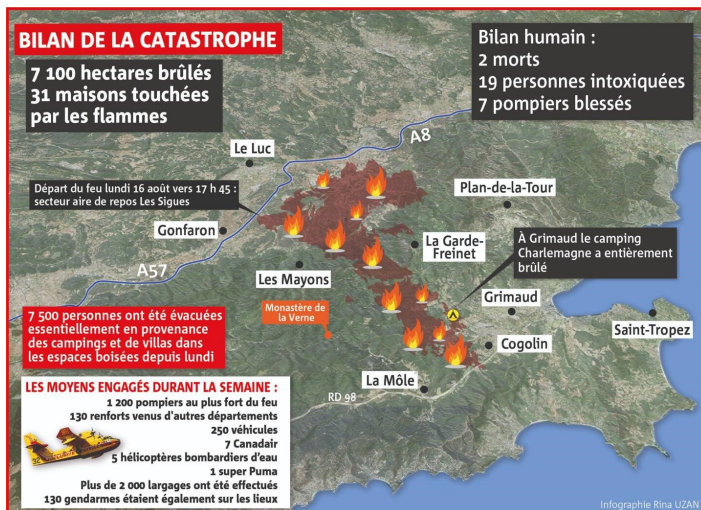
Solo da poco tempo, per una maggiore sensibilità delle persone e per l'intervento delle autorità locali, una parte delle attività tradizionali cerca di rinascere, ma alla base di tutto c'è il rispetto di



Un "centro compatto" all'interno dei Mauri: La Garde-Freinet

un ambiente straordinariamente fragile, che qualcuno vorrebbe tutelare facendone una riserva naturale, come se l'imposizione di vincoli di tipo giuridico fosse in grado di salvaguardare quello che il cittadino medio non riesce a rispettare, quando - in veste di turista - lo frequenta.

I botanici parlano delle formazioni arboree dei Mauri come di situazioni-climax, cioè del massimo equilibrio raggiungibile tra piante, animali e suolo finché persistono le attuali condizioni climatiche, ma ora che il clima si sta facendo ogni anno più secco e caldo non sarà facile trovare soluzioni adeguate.



Un'infografia di Rina Uzan, uscita nel 2021 su Var-Matin, mostra con tutta evidenza ogni aspetto di quella che viene definita "la catastrofe", alla quale - quando avviene - si guarda senza sensi di colpa.

<sup>7</sup> I tappi di sughero sono ancora essenziali per imbottigliare vini da invecchiamento, perché la loro microporosità facilita quella ridotta ossigenazione che consente al vino stesso di affinarsi anche in bottiglia; sono ormai sostituiti da più economici tappi di materiale plastico per i vini correnti.

<sup>8</sup> Alcune attività sono di impianto molto più recente, come gli *Etablissements Rigotti*, attivi a Cogolin dal 1966, specializzati nella produzione di ance per strumenti musicali, ottenute dalla comuni canne presenti ai margini dei corsi d'acqua (produzione in gran parte esportata).

<sup>9</sup> Ancora in tempi recenti, quando verso il 1960 la piccola cocciniglia *Matso-coccus Feytaudii* fece strage di pini marittimi, si fece in modo che si sviluppassero in loro sostituzione dei pini d'Aleppo o domestici o meglio delle sughere e dei lecci, alberi assai meno "pirofili".



# LA STORIA DELL'ORIENT EXPRESS

Angelo Perini

La ferrovia è stata la grande avventura dell'Ottocento, un'avventura senza precedenti nella storia dell'uomo. Fino al suo avvento, solo le crociate e le spedizioni militari avevano prodotto migrazioni temporanee di grandi popolazioni. Con il treno si apre una nuova epoca: quella della comunicazione. Il treno ha trasformato la terra in un ammasso di luoghi contigui: ha dissodato le zone selvagge, si è aperto la via nelle foreste, oltrepassando le steppe e i deserti, bucando le montagne e scavalcando i fiumi. Davanti alla corsa del progresso, la terra si è ristretta.

Con la ferrovia gli uomini imparano a conoscere l'ora esatta, comprano un orologio, lo consultano, imparano cosa vuol dire "orario, partenza, arrivo, coincidenza". La precisione si impone anche nelle fabbriche e nei posti di lavoro. Il materiale che circolava sulle prime linee ferroviarie era ancora scomodo ed era un ostacolo sensibile allo sviluppo delle vie ferrate. Il treno non entrerà nella storia se non quando riuscirà a coniugare le lunghe distanze con il comfort. Questo perfezionamento, questa impresa, questa avventura è stato l'Orient Express.

Una notte del 1853 il giovane maggiore George Mortimer Pullman per andare al suo nuovo lavoro percorse la tratta di 70 km tra Buffalo e Westfield in una notte, raggiungendo la meta stravolto e furioso per quel lento treno traballante. Pochi giorni dopo impegnò il suo primo guadagno con la richiesta in prestito di due carrozze ferroviarie, che arredò con schienali, cuscini, braccioli e poggiatesta imbottiti e subito propose l'impiego del "porter", cioè di una persona portiere, accompagnatore e conduttore di tutta la vettura. Il 1° settembre 1859 era nata così la prima carrozza letto che andava da Chicago a Bloomington. Tuttavia, il porter aveva il suo daffare a persuadere i primi viaggiatori a togliersi le scarpe e a dormire con le lenzuola: ecco che il comfort e anche il lusso conquista la ferrovia. G. M. Pullman, da buon americano, era un genio della pubblicità e quando nel 1865 venne assassinato Abraham Lincoln egli propose ed ottenne che le spoglie mortali fossero trasportate da Washington fino alla terra natale nel Kentucky con un treno speciale e una carrozza letto opportunamente adattata. Fu un onore trasportare il defunto Presidente, ma contemporaneamente fu una notevole soddisfazione far ammirare la carrozza speciale: la folla all'andata omaggiava Lincoln, ma al ritorno acclamava Pullman. Così debuttò la carriera di quest'uomo che venne definito per 1% inventore, per 9% affarista e per 90% pubblicitario.

Nel 1868 lanciò la carrozza ristorante: il successo di Pullman fu generale e si estese da est ad ovest. Proprio in quel periodo un ingegnere belga, Georges Lambert (1845- 1905) sbarcò negli Stati Uniti, interessato al successo di Pullman. Ne fu entusiasta, con una sola critica e cioè che le cabine erano separate solo da tende, non crean-

do, quindi, alcuna forma di intimità. Ecco che Lambert ideò lo scompartimento, cioè la cabina chiusa da una porta, che dà su di un corridoio laterale anziché centrale. L'ingegnere belga tornò in Europa e il 20 aprile 1870, su una importante pubblicazione ferro-

viaria, comparve per la prima volta la dicitura "wagons lits".

Purtroppo in Europa non c'era una ferrovia unitaria e per ogni Paese era differente la lunghezza delle vetture, il tipo di aggancio, la frenatura, l'illuminazione e il riscaldamento, in certi casi anche lo scartamento. Quindi ad ogni passaggio di Stato era obbligatorio il trasloco e i tempi rendevano un viaggio interminabile. L'ingegnere belga propose l'unificazione di tutto il materiale rotabile: per fortuna ricevette un forte sostegno dal suo sovrano re Leopoldo II, anche lui appassionato di ferrovie; ottenne quindi un contratto che gli consentì di far circolare una carrozza letto nella tratta Parigi-Vienna, uno dei percorsi più frequentati d'Europa. A novembre 1872 avvenne il primo viaggio con grande successo. A questo punto fu fondata una società che ricevette l'autorizzazione per altre linee, come Parigi-Berlino, Ostenda-Colonia e Ostenda-Berlino. Gli introiti però non furono interessanti e allora la società si associò con un finanziere americano, creando finalmente la "Compagnie Internationale des Wagons Lits".

Anche Pullman tentò la sorte in Europa ed arrivò a far circolare vetture in

Inghilterra e in Italia. A dicembre 1878 la compagnia fu registrata ufficialmente e vennero istituiti nuovi collegamenti, come Parigi-Mentone, Parigi-Ginevra, Parigi-Roma; sulla tratta da Nizza a Mentone fu sperimentata per la prima volta una carrozza salone (poi chiamata carrozza Pullman) per rendere confortevole il viaggio anche di giorno. Nel 1882, per la prima volta, circolò una carrozza ristorante nella tratta Marsiglia-Nizza: la vettura era elegante, confortevole e con finiture e decorazioni accuratissime. Il successo fu totale e si fece quindi strada l'idea di costituire un treno composto solamente da carrozze confortevoli: letto, ristorante, salone.

Il 17 febbraio 1883 fu firmato il trattato per la costituzione di treni rapidi speciali sulla tratta Parigi-Costantinopoli.

La rete ferroviaria dei Balcani non permetteva però di effettuare senza trasbordi il tragitto proposto: dopo Bucarest il treno si fermava a Giurgiu dove, su tragheto a vapore, attraversava il Danubio fino a Ruse (riva bulgara), da cui proseguiva su binari fino a Varna e da qui in nave fino a Costantinopoli.

I treni partivano da Parigi ogni martedì e venerdì e arrivavano a Costantinopoli il sabato e martedì successivi, dopo un viaggio di 81 ore e 30 minuti. Tutti i treni avevano carrozze ad assali, ma si pensò quasi subito di sostituirle con vetture a carrelli. Quando le car-

South Eastern Railway - London-Chatam-Dover Railway  
CHEMINS DE FER DU NORD & DE L'EST DE FRANCE

**LONDRES · PARIS · CONSTANTINOPOLE**

Depart tous les Jours  
DE LONDRES à PARIS pour VIENNE  
Les Mercredis  
POUR CONSTANTINOPOLE  
Le Jeudi & le Dimanche  
POUR BUKAREST

SERVICE RAPIDE  
Sans Changement de Voitures  
SANS PASSEPORT  
ENTRÉE

FAST TRAVELLING  
Without any Change of Carriages  
WITHOUT PASSPORT  
BETWEEN

The Trains are Starting  
From LONDON & PARIS Every Day For VIENNA  
Only on Wednesday  
For CONSTANTINOPOLE  
On Thursdays & Sundays  
FOR BUKAREST

**PARIS · MUNICH · VIENNE · BUDAPEST · BELGRADE & CONSTANTINOPOLE**

PARIS & BUKAREST

**ORIENT EXPRESS**

HIVER 1888-89 WINTER 1888-89

LONDRES-PARIS-VIENNE	
Tous les Jours	Every Day
PARIS (Gare de l'Est) . . . . .	depart 7 h 30 (arr. à) 10 h 15
MUNICH . . . . .	depart 11 h 30 (arr. à) 12 h 15
VIENNE . . . . .	depart 10 h 15 (arr. à) 11 h 30

PARIS-CONSTANTINOPOLE	
Mercredi . . . . .	depart 7 h 30 (arr. à) Wednesday
Jeudi . . . . .	depart 10 h 15 (arr. à) Thursday
Vendredi . . . . .	depart 5 h 15 (arr. à) Friday
Samedi . . . . .	depart 10 h 15 (arr. à) Saturday

PARIS-BUKAREST	
Jeudi et Samedi . . . . .	depart 7 h 30 (arr. à) Thursday and Saturday
Vendredi et Lundi . . . . .	depart 10 h 15 (arr. à) Friday and Monday
Samedi et Mardi . . . . .	depart 4 h 00 (arr. à) Saturday and Tuesday

For further particulars see at the nearest Railway Station or at the International Sleeping-Car Company.

rozze furono pronte, il 4 ottobre 1883 partì con grande pompa il viaggio inaugurale dell'Orient Express: tutti i presenti erano ad invito.

A giugno 1889 fu inaugurata la tratta intera dalla Senna al Bosfo-



ro, senza trasbordi. Il 31 maggio 1891 in Bulgaria il treno fu fatto deragliare, i passeggeri derubati e alcuni presi in ostaggio. Nel 1892 scoppiò in Turchia un'epidemia di colera e l'inverno 1892-93 fu rigidissimo, vi fu quindi un crollo nelle presenze, anche perché il treno si bloccava spesso per le intense nevicate: fu crisi profonda, ma momentanea.

Il successo dell'Orient Express portò alla creazione di alcuni treni di lusso e non solo, anche il settore alberghiero si potenziò onde poter accogliere i passeggeri con il massimo del comfort. La creazione della compagnia, superando le preclusioni e gli impacci rappresentati dalle troppe frontiere, si può considerare come il primo vagito dell'Europa unita. Proprio quando il momento era favorevole scoppiò la prima guerra mondiale, con la distruzione di molti tratti di linea, specialmente nella zona balcanica. Verso la fine del 1919 fu ripristinato un treno internazionale con la dicitura Simplon Orient Express



sulla tratta Londra-Costantinopoli o Atene, limitato inizialmente a Belgrado e Bucarest. I capolinea vennero di nuovo raggiunti a metà 1920, con notevole gradimento da parte dell'utenza, impiegando per l'intera tratta circa 60 ore. Vi furono altre interruzioni per scioperi, manifestazioni popolari e intemperie. In questo periodo vennero messe in servizio le prime vetture metalliche di colore blu: erano molto pesanti ma ben rifinite, con pannelli in mogano intarsiati, con 16 posti divisi in compartimenti singoli a un letto e quattro compartimenti doppi a due letti, uniti a due a due da una toilette. Quasi contemporaneamente entrarono in servizio anche le vetture ristorante in metallo, specialmente usate sulle linee francesi. Fino al 1939 il Simplon Orient Express circolava regolarmente tutti i giorni:

- ramo turco Calais-Costantinopoli km 3.342
- ramo greco Parigi-Atene km 3.170
- ramo rumeno Parigi-Bucarest km 2.667.

Nel 1925 si tenne una conferenza internazionale con lo scopo di estendere i servizi oltre il Bosforo, anche in considerazione del trasferimento della capitale turca da Costantinopoli ad Ankara. Si costituì, infatti, l'Anatolia Express, da Scutari ad Ankara (14 ore), che poco dopo fu prolungato fino a Konya, Adana e Aleppo (58 ore in

totale per 1.730 km). In un'epoca in cui il trasporto aereo offriva ancora scarse possibilità, questi nuovi viaggi fecero sensazione, a tal punto che fu creato un servizio bus fra Tripoli di Libano ed Haifa, dove iniziava la rete ferroviaria della Palestina. Da Haifa al Cairo, per 610 km e 14 ore di percorso, già funzionava due volte alla settimana un servizio ferroviario. Proprio in quegli anni si manifestarono proposte, si presentarono progetti per un tunnel sotto la Manica e sotto il Bosforo, facendo sognare a molti un treno diretto Londra-Il Cairo. A febbraio 1930 fu inaugurato il Taurus Express, che raggiungeva Damasco; a marzo 1939 il treno arrivò a Mossul e nel febbraio 1940, per la prima volta, raggiunse Baghdad. L'itinerario del Taurus Express, treno presente anche oggi in alcuni tratti, è di grande interesse geografico e storico. La linea, infatti, si insinua fra i Monti del Tauro, transita per la Cilicia, che vide il passaggio di grandi conquistatori come Serse, Dario, Alessandro il Grande, Goffredo di Buglione, Ibrahim Pascià eccetera. Si attraversano regioni aride, boschive, vulcaniche, zone ricche di gole e burroni, raggiungendo 1.500 m slm e poi la splendida discesa su Adana, geograficamente uno dei percorsi più belli al mondo.

Nel secondo dopoguerra il treno fu via via declassato a treno espresso con carrozze normali, mantenendo però il solito lungo tragitto: l'instabilità politica, specie nella zona balcanica, contribuì



un poco alla diminuzione della clientela. Alcune vetture autentiche continuarono a circolare fino agli anni '70/'80 del secolo scorso per viaggi organizzati da agenzie turistiche, ma su un tragitto molto ridotto, specialmente Parigi-Venezia.

Il rapidissimo incremento del mezzo aereo e anche la velocizzazione del trasporto su gomma portò al crollo del traffico passeggeri su treno per le grandi distanze: nel 1980 scomparve definitivamente il Direct Orient, ultimo retaggio del glorioso Orient Express.

Raramente un grande treno ha ispirato tante immagini letterarie e suscitato tante fantasie: ha ispirato romanzieri e cineasti, sulla base di situazioni spesso autentiche e altre fantasiose, anche perché un percorso lungo migliaia di chilometri, spesso aspro, talora sottoposto ad intemperie violente e a un binario unico in zone politicamente instabili, ha sempre costituito ambientazioni gradite e apprezzate dai lettori e dai viaggiatori.



**Nota.** Informazioni tratte e sintetizzate da: Jean DES CARS e Jean Paul CARACALLA, *Le vie del mondo*, TCI, 2002. Foto storiche di autore ignoto tratte da Google.

# Barbariato e palmola: una astuta tecnica agronomica dei nostri montanari per far fronte al cambiamento climatico

Giornali, televisione, radio e mass-media non fanno che bombardarci con notizie e raccomandazioni relative ai pericoli derivanti dal riscaldamento terrestre, causa principale del cambiamento climatico in essere. Per "cambiamenti climatici" si intendono le variazioni a lungo termine delle temperature e dei modelli meteorologici. A partire dal XIX° secolo, le attività umane sono state il fattore principale all'origine dei cambiamenti climatici, imputabili essenzialmente alla combustione di combustibili fossili come il carbone, il petrolio e il gas. Comportano l'emissione di crescenti quantità di gas (con conseguente incremento in atmosfera dell'effetto serra, che trattiene il calore in atmosfera) insieme con altri fattori imputabili sempre alle attività umane. Un accordo, sottoscritto a Parigi nel novembre 2015, impegna gli Stati partecipanti a mantenere l'aumento della temperatura globale al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali (la seconda parte del XIX° secolo).

Stiamo ora vivendo in un periodo interglaciale iniziato circa 12.500 anni fa, ossia un periodo meno freddo che non rappresenta necessariamente la fine dell'ultima era glaciale. Un'era glaciale è infatti un lasso di tempo molto lungo di temperature molto fredde in cui i ghiacciai continentali coprono vaste zone della Terra, come è la regione antartica.

La scienza ci dice che i cicli glaciali succedutisi sono stati quattro, ed hanno preso il nome da quattro affluenti minori del Danubio in Germania (più precisamente in Baviera): Günz, Mindel, Riss e Würm. Fu proprio nelle vallate tedesche che si rinvennero tracce dell'attività dei ghiacciai che ricoprirono le Alpi con una calotta di ghiaccio spessa fino a 890 metri.

Così le glaciazioni sono identificabili con quattro ere glaciali, intervallate da tre fasi interglaciali:

Günz, da circa 1.200.000 a 900.000 anni fa

Mindel, da circa 455.000 a 300.000 anni fa

Riss, da circa 200.000 a 130.000 anni fa

Würm, da circa 110.000 a 12.500 anni fa

Stiamo vivendo nella quarta fase interglaciale, durante la quale si sono già verificati secoli di cambiamenti climatici! Dopo l'Optimum climatico medievale, caratterizzato da un inusuale clima relativamente caldo durato circa 500 anni dal IX° al XIV° secolo, seguì uno dei periodi più freddi degli ultimi 10.000 anni. Il clima impazzì, fu responsabile di raccolti falliti, di carestie e pandemie in tutta Europa, causando miseria e morte per milioni di persone. Iniziò la caccia alle streghe perché gli uomini non riuscivano a motivare le ondate di freddo eccezionale. Nell'intervallo tra il 1645 ed il 1715 il numero delle macchie solari divenne estremamente basso e aumentò l'attività vulcanica; si registrò la "piccola era glaciale" con temperature molto basse che provocarono il congelamento, tra l'altro, anche del fiume Tamigi a Londra.

I ghiacciai delle Alpi sono arrivati al culmine della loro estensione intorno al 1850, in coincidenza con l'inizio dell'attuale era industriale con lo scarico di enormi quantità di gas nell'atmosfera, con temperature che hanno ripreso ad aumentare, provocando la nuova riduzione della massa dei ghiacci.



L'unico cereale resistente che produceva raccolti stabili era la segale. Ma con la segale si riusciva a produrre un pane nero, piuttosto indigesto.

La necessità aguzzò l'ingegno, ed i nostri montanari cominciarono a seminare un misto di grano e di segale. Se l'annata avesse avuto corso favorevole avrebbero ottenuto una farina particolare,

buona e sostanziosa. Se l'annata fosse risultata difficoltosa, con lo sviluppo compromesso del grano più sensibile al clima, avrebbero comunque raccolto la segale, utile alla loro sopravvivenza.

La segale ed il frumento venivano seminati insieme perché lo stelo corto e robusto del grano poteva sorreggere lo stelo lungo, resistente al freddo ma poco adatto ai venti in quota della segale. La miscela composta di semi di grano (circa il 60%) e segale (circa il 40%) era citata dialettalmente come barbarià, barbariato in italiano. La miscela di semi di grano e di orzo (solo però nei territori confinanti con la Liguria, Caprauna, Alto, Nasino), o di avena che si seminava per ottenere alimenti per il bestiame, aveva invece preso il nome di palmola.

Si hanno cenni storici nei mercuriali locali risalenti alla seconda metà del 1700 in cui il barbariato veniva quotato alla stregua degli altri cereali ed era soggetto a tassazione e controllo annonario come le altre granaglie.

Erano tempi realmente duri: dai 1.147 ettari a seminativi della comunità ormeasca si producevano appena 15.000 emine di granaglie (pari a circa 2.500 q) che non erano sufficienti ai bisogni delle popolazioni. C'è traccia di un provvedimento dell'Intendenza che nel 1790 autorizzò l'importazione di raccolti fino al raggiungimento di 17.000 emine (pari a 2.854 q).

Nei tempi moderni, con l'innalzarsi della temperatura, l'abbandono dell'agricoltura montana e lo spopolamento delle valli alpine, del barbariato s'è persa traccia. Vicino a noi, il barbarià fa ancora parte della rotazione temporale necessaria per la produzione dell'Aglio di Caraglio (Aj 'd Caraj). È stato inserito in un progetto che prevede l'impiego e la rievocazione di antiche coltivazioni tradizionali. Il sapore del barbariato è infatti diverso dalla semplice miscela delle due farine. La consociazione dei due cereali opera nel senso che al livello radicale le sostanze nutritive siano diversamente assorbite ed assimilate, con miglioramento delle caratteristiche organolettiche che assicurano una farina integrale dolce, adatta per biscotti, torte, ma anche per gustose pizze, pane e pasta.



**Gianfranco Benzo**

## Nota della Redazione.

È proprio vero che non se ne sa mai abbastanza delle tecniche e delle pratiche ingegnose dei nostri anziani.

Alla Redazione era ignota sia la coltivazione dei due cereali associati sia il fatto che il "barbarià" faccia parte del gruppo di piante oggi coltivate in rotazione per ottenere lo straordinario aglio di Caraglio (borgo allo sbocco della val Grana).

Era invece a conoscenza dell'esistenza del "triticale", non un miscuglio ma un ibrido di grano e segale, ottenuto per la prima volta nel 1873 fertilizzando gli organi femminili dei fiori del grano con polline di segale, che dopo lunghe sperimentazioni dà ora risultati eccellenti, per l'ottima qualità dei grani ottenuti e per la buona resa. Coltivato attualmente in molti paesi (soprattutto in Polonia, Germania, Bielorussia e Francia), nel 2020 se ne sono prodotti oltre 15 milioni di tonnellate (pochissimo, peraltro, rispetto ai 765 milioni di t di frumento). Per ora buona parte della produzione viene utilizzata per foraggio al bestiame, anche perché i mulini da grano dovrebbero subire alcune modifiche per ottenere farine perfette, ma se ne trova già in prodotti alimentari dietetici.



**LIGURIA  
GEOGRAFIA**

Periodico della Sezione ligure  
dell'Associazione italiana  
insegnanti di geografia

Anno XXIV°, n. 6-8, giugno-agosto 2022  
(chiuso il 20 maggio, spedito il 23)

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 Brocada, segretario

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

**SEGNALAZIONI & RECENSIONI**

**I. ARPEN - A. SGARD** (a cura di), *La montagne et les nouvelles manières de faire connaissance (Mountains and New Ways of Building Knowledge)*, Revue de Géographie alpine, 109-2, 2021

L'importante rivista geografica francese, da sempre rivolta allo studio dei vari aspetti, anche interdisciplinari, dell'ambiente montano, in particolare del mondo alpino, dedica in questo numero due articoli a un argomento non propriamente geografico, ma importante (soprattutto in Francia, dove fino a un recente passato molte opere umane sono state costruite a quel che pare senza troppa attenzione alle speciali caratteristiche ambientali), e cioè ai rischi di vario tipo presenti in montagna. Si segnala l'articolo di M. Chambru e Jean-Philippe De Oliveira, *Communiquer sur les risques naturels en montagne: des effets de croyance aux divergences sociales*, e anche quello di M. Vanpouille - B. Soulé - E. Boutroy e B. Lefèvre, *Renouveler les connaissances sur les risques liés aux sports de montagne: l'exemple d'un laboratoire d'accidentologie*.

**A. CROSETTI - J.-F. JOYE** (a cura di), *La montagne et la gestion collective des biens: quelles influences? Quelles interactions? (Mountains and the collective Management of the commons: influences and interactions)*, Revue de Géographie alpine, 109-1, 2021

Questo fascicolo si presenta quasi tutto interessante e lo segnaliamo anche per la presenza di contributi relativi al territorio italiano e alla Corsica. Si tratta di un numero pluridisciplinare che si iscrive nel quadro del progetto 'Comon' "Le comunanze in ambiente montano", presentato dall'Università della Savoia insieme ad altre tra cui quella di Grenoble (dove si pubblica la rivista). Il progetto aveva l'obiettivo di meglio comprendere il funzionamento attuale delle comunanze (in latino *communalia*), in quanto proprietà collettive legate a delle comunità di villaggio. Si trattava cioè di misurare la capacità di questi sistemi di far fronte alle sfide ambientali e sociali di oggi. Nel

numero qui citato sono presentate diverse situazioni sulla persistenza dei modi collettivi di gestione dei beni fondiari, sui mutamenti che si registrano nelle proprietà collettive e sulle dinamiche relative, che si riferiscono a diverse regioni italiane (Valle d'Aosta, Val Germanasca, Alpi ticinesi, Friuli-Venezia Giulia, Trentino) e straniere (Montagna corsa, Slovacchia, Alto Atlante marocchino).

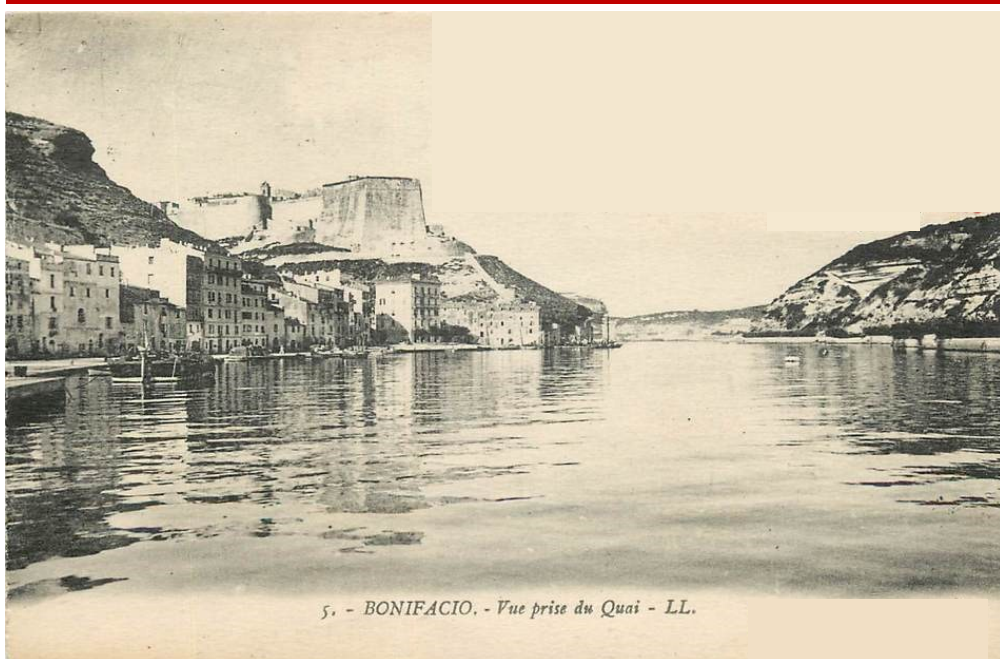
In particolare, il primo articolo, che ha lo stesso titolo della raccolta di contributi, si dedica a una prima classificazione delle forme giuridiche dei sistemi di proprietà collettiva, parla della montagna come terra di proprietà collettive e di una cultura di gestione collettiva e conclude con uno sguardo alla situazione contemporanea.

Per la Corsica è interessante il contributo di Gilles Guerrini, *L'introuvable Terra di u Cumunu? Genèse, évolutions et perspectives des terres collectives de la montagne corse*, in cui l'autore sostiene che le comunanze, di origine medievale, non sarebbero scomparse nel corso dell'Ottocento, ma al contrario sarebbero allora state riconosciute giuridicamente (la tesi, che non pare del tutto condivisibile, è che gli accordi di delimitazione delle foreste tra Stato e comuni del 1852 - note come "Transactions Blondel" - abbiano portato alla legalizzazione della "indivisibilità" tra i singoli abitanti di una comunità su degli spazi boschivi). Comunque, la crisi dell'economia agro-pastorale insulare ha visto la scomparsa di proprietà collettive, di cui si sono appropriati o singoli comuni o dei privati, ma oggi, in un contesto di gran disordine fondiario, il ritorno a pratiche comuni della terra potrebbe essere una soluzione per lottare contro la crisi rurale delle aree interne della Corsica. (G.G.)

**D. DE GIACOMO**, *Sicilia, il mio viaggio antico*, Genova, SAGEP, 2022, pp. 128, euro 15,00

Un viaggio alla ricerca (in parte casuale) di una Sicilia diversa, scritto da chi gira l'isola da un quarantennio per lavoro e per diletto.

**FOTO STORICHE**



5. - BONIFACIO. - Vue prise du Quai - LL.

Tra le tante località abitate in età moderna da popolazioni liguri una è certamente Bonifacio, la più pittoresca della Corsica meridionale, costruita su una penisola dai fianchi dirupati compresa tra un'insenatura a nord e a sud il mare aperto (si tratta delle Bocche di Bonifacio), una posizione quasi imprendibile. La foto (del 1920 circa) è ripresa dalla banchina portuale sita ad est: avanti, in fondo, è l'imboccatura sul mare, a sinistra case e depositi portuali, in alto le fortificazioni.