LE DOLOMITI DELLE ALPI LIGURI ORMEA

FILIPPO BONFIGLIETTI





Ambiente, storia, cultura e tradizione della capitale turistica dell'Alta Val Tanaro



Ormea è la capitale dell'alta Val Tanaro al confine con la Liguria, ai piedi del Mongioie, una dolomite di 2.630 metri a quattrocento chilometri dal Trentino.

Un luogo d'incanto, una perla nascosta nelle Alpi Liguri che si rivela solo a chi sa osservare.

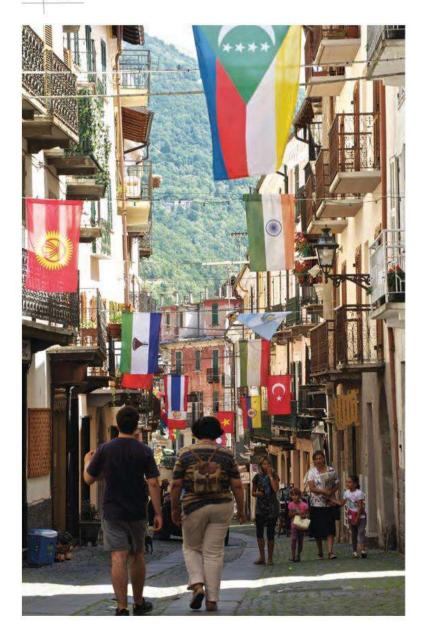
Il lettore è guidato alla scoperta di panorami incantati e di gioielli naturalistici, dalle grotte alle cime, che si svelano nelle passeggiate e nelle escursioni.

E di un patrimonio di tradizioni e cultura di straordinario valore ma minacciato dall'incuria, che rivive nel ricordo di un pittore dimenticato, Eugenio Arduino, autore di pitture votive e piloni di grande interesse.



Indice

II Mongioie e le Dolomiti dell'Alta Val Tanaro	pag.	9
Il paese che quasi non c'è	»	13
Geografia, strade e storia recente	»	18
II borgo		30
Le frazioni di Ormea	»	57
I luoghi che contano e i modi per arrivarci	······	99
Un po' di storia	······	145
Appendice I Piloni di Ormea appendice monografica	»	159
Bibliografia		183
Indice dei nomi	»	185



re se proseguire con la statale fino a Ceva, dove si può scegliere tra la statale, l'autostrada e la via delle Langhe.

Invece, le alternative verso la Liguria sono numerose: si può passare per Pieve di Teco, per Alto e Caprauna, per Garessio e il Colle S. Bernardo, oppure ancora per Garessio e Calizzano o anche per Ceva, con una scelta che dipende dalla stagione e dal traffico.

- Passare per Pieve di Teco significa superare il Col di Nava (941 m): mezz'ora (20 km) da Ormea a Pieve, venti minuti (20 km) da Pieve ad Imperia, mezz'ora (28 km) da Pieve ad Albenga. Il tratto tra Pieve e Imperia è stato molto migliorato e raddrizzato negli ultimi trent'anni a furia di viadotti, di gallerie e di circonvallazioni. La strada da Pieve ad Albenga è un po' più stretta, ma in compenso è abbastanza diritta e meno trafficata.
 - Quando sarà completato il tratto da Pieve a Ormea, con una galleria lunga tre chilometri per evitare i tornanti attuali, il percorso da Ormea a Imperia si ridurrà a una quarantina di chilometri (poco più della distanza tra Ormea e Ceva) e il tempo occorrente a mezz'ora, mentre si ridurrà a quaranta minuti il tempo da Ormea ad Albenga.
- La strada per il Colle S. Bernardo (957 m) conduce ad Albenga attraversando Garessio anziché Pieve di Teco: 12 km da Ormea a Garessio, 38 km da Garessio ad Albenga, quindi un percorso più meno come il precedente. Però la strada nel complesso è più stretta e più fitta di curve e di tornanti.

Via Roma in un giorno di festa (foto Matteo Fossati)

- La strada attraverso Calizzano passa anch'essa per Garessio, ma di colli ne fa due: il colle del Quazzo (1090 m) e il giogo di Toirano (801 m) per chi scende a Loano, oppure il Colle del Melogno (1028 m) per chi scende a Finale. Le curve sono tante, ma la strada è romantica, in mezzo a fitti boschi, e soprattutto è molto poco trafficata specie tra Garessio e Calizzano. Il percorso è di 60 km fino a Loano e di 65 km fino a Finale. È sconsigliabile d'inverno, soprattutto se è nevicato da poco.
- La strada via Cantarana e Caprauna passa per Alto e Nasino per finire a Cisano. Sulla carta sembra la più breve, ma è più impervia di quella via Calizzano. Passa per il Colle di Caprauna (1379 m) che la rende ardua d'inverno, ma offre un incredibile panorama dalla cerchia delle montagne al mare, è facile da raggiungere (solo 11 km da Ormea) ed è il punto di partenza di una facile escursione al Monte Armetta, da cui si gode una vista unica dalle Alpi alla Corsica e, addirittura, all'Elba. È sconsigliabile d'inverno, soprattutto se è nevicato da poco.
- La strada verso Savona e Genova passa per Ceva. Una trentina di km fino a Ceva, curve ampie, nessun tornante, e poi autostrada: 45 km da Ceva a Savona, altri 40 km fino a Genova Ovest. Con poco traffico, ci vuole meno tempo per arrivare a Savona (87 km) su questa strada che a Imperia sulla statale 28. È la strada migliore per chiunque preferisca guidare su un'autostrada piuttosto che su una strada statale di montagna senza curarsi di quanto sia lungo il percorso.

La ferrovia

La ferrovia che dal 1893 collega Ceva con Ormea ha contribuito alla sua fortuna nella prima metà del Novecento, quando le automobili erano un privilegio di pochi. In origine doveva essere una Cuneo/Oneglia, in alternativa alla Cuneo/Ventimiglia via Borgo S. Dalmazzo, Limone e Tenda, ma più veloce e con un percorso meno tortuoso. Invece si fermò a Ormea. Per molti decenni servi anche al trasporto delle merci e fu al servizio delle cave della valle; così servì allo sviluppo di alcune industrie locali che altrimenti non sarebbero mai esistite, come la vetreria di Garessio e la cartiera di Ormea. Ma poi il trasporto su gomma prese il sopravvento e, quanto al collegamento tra Ormea, Garessio e Ceva, troppo pochi erano i passeggeri per renderla economicamente sostenibile. Così la ferrovia gradualmente decadde, le stazioni furono chiuse, le biglietterie abolite, i dipendenti azzerati.



La stazione di Eca-Nasagò

La storia dei collegamenti stradali

Pieve di Teco è un antico passaggio obbligato del traffico proveniente da Oneglia verso il Piemonte e viceversa, per una strada che doveva inevitabilmente scavalcare il Col di Nava, per poi attraversare il Tanaro (prima, certamente, su un guado e poi su un ponte) e scenderne la valle verso Ceva. Così come non c'è dubbio che sia antica la strada che, venendo da Albenga, risale la Val Neva passando per Zuccarello e attraversa le montagne al Colle S. Bernardo per poi scendere a Garessio. Poi, naturalmente, queste strade sono state migliorate nei secoli. A partire dalla decisione presa nel '500 dal duca Emanuele Filiberto di Savoia, che fece costruire i primi ponti e le prime opere d'arte importanti sulla strada del Col di Nava per migliorare il trasporto del sale dal quale ricavava ricche gabelle. E a seguire con i miglioramenti fatti fare da Napoleone, il quale (si dice) restò tanto fiero del risultato da affermare che, se non fosse stato per altre cose, sarebbe stato reso immortale proprio da questa strada, per la sua solidità e per il suo percorso.

Il viadotto ferroviario all'ingresso di Ormea



Prima della guerra la ferrovia era elettrificata in corrente alternata, ma nel 1976, quando tutta la rete del Piemonte fu convertita a corrente continua, la linea elettrica della Ceva-Ormea non venne sostituita e i treni furono dotati di motrici diesel. Poco male, visto che queste, tecnicamente, non hanno nulla da invidiare a quelle elettriche.

Oggi la ferrovia – pur essendo del tutto efficiente – è in disuso. L'idea di trasformar-la in una sorta di tram, per qualche ragione non è stata adottata. Forse perché le stazioni sono troppo lontane dai centri abitati e troppo scomode per i passeggeri. O forse, semplicemente, perché i passeggeri possi-

bili sono troppo scarsi, come si può dedurre dal piccolo numero di persone che viaggiano sugli autobus sostitutivi.

Naturalmente, ai giorni nostri nessuna persona di buon senso potrebbe sognarsi di costruire qui ex-novo una ferrovia, e non stupisce che questa sia diventata un ramo secco negli ultimi decenni, quando gli abitanti della valle sono diminuiti e quando lo sviluppo dell'automobile ha fatto diventare "ramo secco" anche la Cuneo Nizza, che sembra sopravvivere solo per ragioni di panorama e di orgoglio, dopo tutti i quattrini spesi dopo la guerra per ricostruire le opere d'arte fatte saltare dai tedeschi. Così come non sembra sensata la ferrovia progettata

suo tempo tra Ormea e Oneglia, anche se vale la pena di parlarne perché (guarda caso) il tunnel con cui ci si proponeva di passare sotto il Col di Nava partiva in prossimità di Cantarana e arrivava vicino ad Armo, praticamente parallelo a quello in fase di progetto esecutivo ai giorni nostri per eliminare i tornanti pericolosi della statale tra Pieve di Teco e il Colle di Nava. Solo che, arrivato a Armo, il tracciato della ferrovia doveva risalire l'Arroscia sulla riva sinistra per una mezza dozzina di chilometri e quindi ridiscenderlo sulla riva destra per evitare una pendenza eccessiva.

Ma il fatto che questa ferrovia esista, che sia ricca di costose opere d'arte – che, al peggio, costituiscono una vera e propria archeologia ferroviaria – che offra scenari irripetibili e che sia tuttora funzionante è fuori discussione: un binario che corre tra la montagna e il fiume in una verdissima valle d'alta montagna, di ruderi di castelli, di ruscelli e di prati lungo i quali il treno scorre da una sponda all'altra del Tanaro.

Il solo viadotto di Ormea, in un'ampia curva, ha nientemeno che quaranta arcate di mattoni, costruite con la nobile arte dei Romani rimasta immutata fino all'era del cemento armato, posteriore di pochi decenni. Il Tanaro è scavalcato due volte su altrettanti ponti in ferro, per far passare i binari dalla sponda sinistra a quella destra del Tanaro a Garessio per meglio servire la piccola vetreria locale. Un paio di viadotti piuttosto arditi furono costruiti intorno a Ceva. Ed è davvero un peccato che nessuno ricordi il pittore a cui, nel 1890, venne affidato il compito di affrescare, con un'allegoria, la volta della stazione di Garessio quando fu inaugurata.

Il pittore era il solito, sempre dimenticato e trascurato, Eugenio Arduino. Tra le varie spese sostenute per l'inaugurazione della stazione si trova di tutto, salvo la spesa per il pittore, che probabilmente era troppo modesta per citarla. E, nell'insieme, sembra che nessuno si curi di conservare il tetto in modo da non danneggiare ulteriormente il dipinto.

Verso la metà degli anni '90 le Ferrovie dello Stato decisero di sopprimere la linea perché era in passivo. Invece, a causa della rivolta dei valligiani la ferrovia è stata rimessa in ordine: i binari sono nuovi, così come le traversine, sulle quali si legge ancora la data di fabbricazione (1992), i viadotti in ferro sul Tanaro sembrano appena riverniciati, i passaggi a livello sulla statale sono stati eliminati, quelli sulle strade secondarie sono stati automatizzati e, sebbene incontrare un treno sia più difficile che incontrare un cervo sulle strade della zona, i segnali luminosi sono sempre accesi, segno che la ferrovia funziona ancora.

Il Grand Hotel, lo stabilimento idroterapico e le ville

Il Grand Hotel e lo stabilimento idroterapico di Ormea non ci sono più, quindi parlarne sembra fuori luogo come se fosse solo storia. Il punto è che, però, l'edificio esiste ancora, nonostante abbia cambiato destinazione a causa degli eventi. E che le acque termali dello stabilimento idroterapico, ormai chiuso da decenni, sono tutt'altro che esaurite anche se non sono più utilizzate, e così il tubo che le portava all'albergo è stato tagliato e scarica a vuoto nella valle. Dunque vale la pena di raccontare come mai siano nati e perché siano scomparsi.

Il Grand Hotel fu costruito verso il 1890 da alcuni albergatori di Sanremo, per offrire alle classi medio-alte una villeggiatura adatta alle loro esigenze, includendovi l'aria buona, le cure termali e la ferrovia. Non si dimentichi che, all'epoca, l'unica alternativa alla ferrovia era la carrozza. E che per salire da Pieve di Teco a Ormea in carrozza, i passeggeri dovevano camminare a piedi almeno per qualche tratto, perché i cavalli non avevano la forza di trainare un veicolo carico e il viaggio poteva durare cinque ore (almeno otto da Oneglia). Mentre il viaggio in treno, per quanto lungo fosse il percorso (circa 170 chilometri) durava circa quattro ore, ossia la metà. Non si trascuri cosa scrive il Bassi nella sua guida, stampata nel 1896: "l'elevazione di 750 metri lo rende adattissimo... al soggiorno estivo di... quei villeggianti della vicina Riviera, i quali non amano intraprendere lunghi viaggi alla ricerca di un sito fresco e salubre, nel loro periodico esodo dalla incantevole spiaggia..."

Lo stabilimento idroterapico, annesso all'albergo, era una sorta di piccola Salsomaggiore e faceva parte del benessere offerto da Ormea. Poi, addirittura, il Casinò di Sanremo aprì la sua filiale estiva nella villa dei Conte Bensa di Porto Maurizio, per la sua vicinanza all'albergo e per l'estrosità della sua architettura, con la sua loggia sulla strada, sostenuta da sedici coppie di sottili colonne: una costruzione davvero eccezionale. E così l'offerta divenne completa. Non a caso la villa del principe Lubormiski, a quel tempo primo ministro della Polonia, fu costruita nel 1916 proprio dietro l'albergo. E non a caso, a fine Ottocento, poco lontano fu costruita la Villa Ferro, quella più elegante, della famiglia Sasso di Oneglia, a suo tempo abitata anche da Angiolo Silvio Novaro, romanziere e poeta minimalista molto noto nella prima metà del Novecento, amico di Verga e di D'Annunzio.

Con la seconda guerra mondiale molte cose sono cambiate, col risultato di rovinare la maggior parte dei luoghi di villeggiatura della buona borghesia ligure. Pian piano
ha dilagato lo sci, che ha fatto preferire località bene innevate contro quelle come
Ormea, Viola e Pamparato, troppo basse e
non abbastanza fredde.

L'automobile ha permesso di andare alla ricerca di luoghi alla moda, prima inavvicinabili. La ferrovia ha perso importanza. Le cure termali si sono concentrate in alcuni posti che offrono ogni possibilità anche mondana. Gli emuli del Principe Lubormiskj si sono orientati su S. Moritz, su Cortina e su Courmayeur. Gli impianti di sci più vicini a Ormea si sono concentrati – senza un successi davvero travolgenti – a Monesi e a Garessio 2000, abbastanza lontani da non poter usare Ormea come base.

A Ormea, piccola capitale delle Dolomiti della Liguria, sono rimaste alcune attrattive turistiche da élite e da appassionati. Una delle più importanti ha a che fare con la cultura. Una volta si diceva che la cultura non conta, perché non si mangia. Poi si è scoperto che non è vero, che l'attrattiva culturale è importante. E noi abbiamo deciso di scrivere questo libro.



Il Centauro Marino di Raffaele Mondazzi di fronte al Grand Hotel

Il loggiato della villa Bensa





2008 le campane della parrocchia sono appena stata restaurate (foto Matteo Fossati)



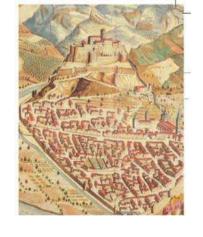
Un momento del l'Aboi, il carnevale storico di Ormea, una tradizione che risale al 1000, dopo la liberazione dai saraceni (foto Matteo Fossati)

ll borgo

L'origine di Ormea non è nota. In proposito esistono solo miti, tradizioni e leggende, tutti privi di documentazione. Secondo questi e secondo la logica, i primi insediamenti furono sul cocuzzolo roccioso dove poi sorse il Castello, nei pressi dell'attuale cappella di S. Mauro, nella zona detta Teco per aver (forse) preso il nome da Teutate, il dio dei Vagi Enni: notare l'assonanza con il nome di Pieve di Teco e con quello di Viozene.

I vantaggi offerti dalla zona ai progenitori di Ormea erano certo molto simili a quelli attuali: sole, clima mite, acqua, pascoli, ampia zona pianeggiante, protezioni fornite dalla natura, prima dalle grotte (come quella della Balma del Messere) e poi dalla piccola collina rocciosa, sulla quale si costruirà prima una torre rotonda e poi il Castello.

Si dice che il nome di Ormea, un tempo Ulmeta, derivi dagli olmi che una volta crescevano in quel punto della valle. Non c'è evidenza che ce ne siano stati grandi foreste, ma sembra che gli antichi popoli liguri attribuissero a questi alberi un carattere sacro. Non a caso la piazza principale di Ormea ospitava fino a qualche anno fa un olmo più che centenario e un altro sopravvive poco lontano.



Il castello e la sua antica torre saracena (dal *Theatrum Sabaudiae* del 1628)

Ormea è suddivisa in borgate: le prime furono il Colletto e il Trevazzo, a cui più tardi seguirono quelle di Altramella e di Borganza. Con viuzze strette, come si conviene a tutti i borghi la cui prima esigenza era quella di sfruttare al meglio lo spazio recintato dalle mura: non va dimenticato che la zona di Ormea fu ripetutamente saccheggiata dai Saraceni, dopo che questi si erano installati nell'entroterra, sia in Liguria sia in Francia. E non va trascurato che Ormea era la prima porta di transito dalla Liguria per il Piemonte, dopo i valichi montani.

Il borgo offre numerosi scorci suggestivi di portici e sottopassi, insieme a qualche bel cortile ricco di fiori. Il retro della cappella dei Battuti, dietro la parrocchia, sulla strada che anticamente portava alla porta principale del castello, è irto di buchi, nidi ideali per un formidabile popolo di piccioni torraioli che di giorno si trasferiscono sul tetto del Municipio per approfittare degli umani nutritivi nella sottostante piazza della Libertà. La piazza Nuova, ampia e irregolare, punto d'arrivo della via dei Giardini, circondata di casette a due piani, è immutata da secoli come quasi tutto il centro. Nel 1901 vi nacque Stefano Cagna, forse il più noto degli ormeaschi, generale di Brigata Aerea, meda-





L'inizio di via Roma, sotto il palazzo del Comune (foto Matteo Fossati)

La Piazza Nuova, nel centro del Borgo di Ormea, con una scultura di Benone Olaru



glia d'oro, morto in un'azione di guerra sul Mediterraneo nel 1940.

La strada principale di Ormea, nell'ottocento via Nazionale e oggi via Roma, sebbene priva di portici è più larga, luminosa e piacevole di quanto ci si potrebbe aspettare, affiancata com'è da case dignitose e affollata di negozi.

Le case del centro di Ormea non superano i tre piani. I tetti in origine erano certamente di paglia di segale (più duratura di quella di frumento) e più tardi, per centinaia d'anni, di pietra in lastre (ciappe) posate su un tavolato di legno. Le ciappe avevano il vantaggio di diminuire il rischio di incendi e di durare a lungo, ma lasciavano filtrare l'acqua. Così le tavole di sostegno si bagnavano e, col tempo, finivano per marcire: ai nostri giorni, di questi tetti originali ne rimangono meno di una decina perché, pian piano, le lastre di pietra sono state sostituite con tegole marsigliesi, più economiche, più facili da montare e di tenuta perfetta. Eppure proprio dai tetti viene un'informazione preziosa sulla popolazione di Ormea perché basta osservarne dal basso i cornicioni, camminando per le strette strade medievali, per scoprire che quasi tutti sono nuovi e, soprattutto, che le loro strutture sono di leano nuovo.

Ciò significa non solo un impegno economico da parte dei proprietari, visto che la ristrutturazione del tetto è l'opera più importante per conservare una casa: significa anche una grossa scommessa per il futuro, un serio tentativo per far sì che la città viva, quale che sia l'andamento demografico.

C'è da augurarsi che la "quasi verginità" architettonica ed urbanistica di Ormea venga riconosciuta come un pregio e non ven-