



PROVINCIA DI CUNEO

mario perotti

**REPERTORIO**  
dei monumenti artistici  
della provincia di cuneo

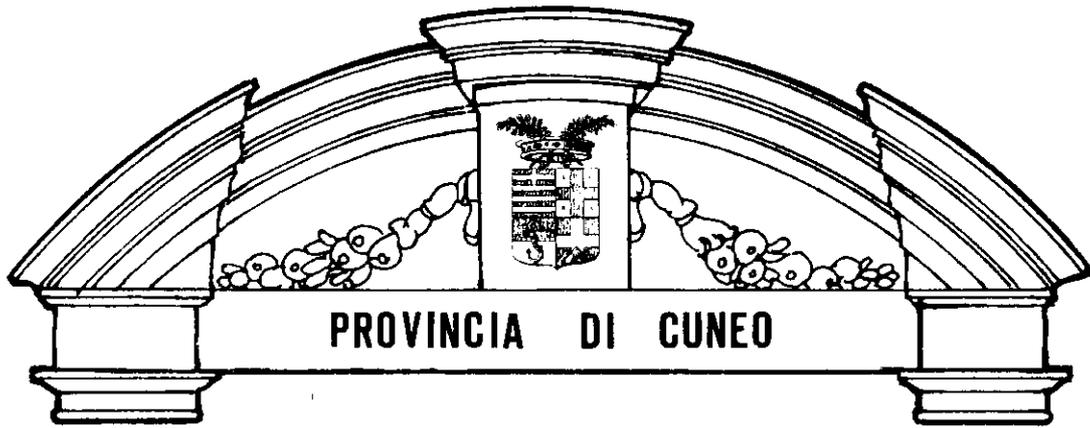
**VOLUME 2<sup>e</sup>**

TERRITORIO DELL'ANTICO  
PRINCIPATO DI PIEMONTE



quaderno n° 55 (anno 1990)

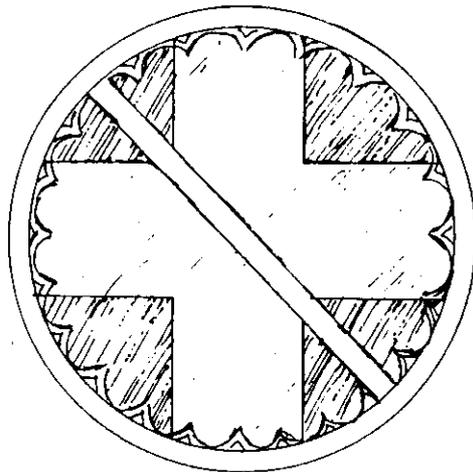
a cura dell'ufficio studi e programmazione



MARIO PEROTTI

**REPERTORIO**  
*DEI MONUMENTI ARTISTICI*  
*DELLA PROVINCIA*  
*DI CUNEO*

VOLUME 2<sup>1</sup>  
TERRITORIO DELL'ANTICO PRINCIPATO DI PIEMONTE  
TOMO SECONDO



1990



P R O V I N C I A   D I   C U N E O

REPERTORIO DEI MONUMENTI ARTISTICI DELLA PROVINCIA DI CUNEO  
TERRITORIO DELL'ANTICO PRINCIPATO DI PIEMONTE

volume secondo

---

SAGGIO SULLA VIABILITA' ANTICA  
NEL TERRITORIO DEI BAGIENNI

con 250 disegni  
e 53 carte

Mario PEROTTI

Cuneo, luglio 1990

Quaderno N° 55 e

A cura dell'Ufficio Studi e Programmazione

Nella prefazione al precedente volume del "Repertorio dei monumenti artistici della provincia di Cuneo" (quaderno n.49), pubblicato da questa Amministrazione Provinciale nel 1986, si preannunciava una seconda parte che avrebbe dovuto completare le ricerche effettuate nella zona che dalle Valli Gesso, Vermenagna e Pesio si estende verso la pianura e comprende il cuneese e la parte centrale della provincia.

L'Autore ritenne opportuno premettere a detta seconda parte un saggio sulla viabilità antica che, nel corso della ricerca, è diventato via via più corposo fino ad assumere le dimensioni di opera a se stante e costituire il presente volume.

Un filo logico ideale collega l'oggetto di tale volume e cioè l'analisi delle antiche vie di comunicazione che solcavano la provincia di Cuneo all'inizio della sua epoca storica con l'attività odierna di questa Amministrazione Provinciale il cui compito primario è appunto quello della rete secondaria di comunicazioni.

Lo studio pone in risalto realtà conosciute a pochi specialisti. In esso viene dato rilievo alla ricerca archeologica intesa in senso scientifico. Trattasi di un settore aperto all'indagine storica che può avere un notevole sviluppo dall'approfondimento dei vari temi trattati.

L'area della provincia di Cuneo anticamente faceva parte del limes romano alpino, non sufficientemente esaminato per carenza di fonti scritte e letterarie. Tale carenza può soltanto essere colmata con l'organizzazione di campagne di ricerche e di scavi possibilmente sistematiche in modo da evitare la dispersione di reperti o -peggio- la loro sparizione quando vengono alla luce in circostanze casuali.

Non è compito dell'Amministrazione Provinciale provvedere in tal senso. Spetta peraltro alla Provincia, quale Ente locale con rappresentanza generale del territorio, assumere iniziative promozionali al riguardo. Sottolineo che il disegno della nuova legge sulle autonomie locali, già approvato alla Camera dei Deputati ed attualmente in discussione al Senato, attribuisce espressamente al nuovo Ente Provincia il compito della "valorizzazione dei beni culturali" (art.14).

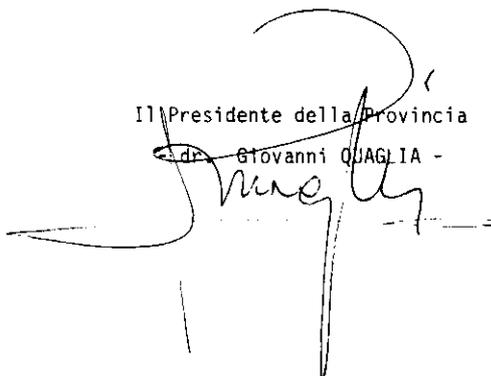
Anticipando perciò quello che auspichiamo un compito sancito dalla legge, l'Amministrazione Provinciale presenta questa nuova fatica del prof. Mario PEROTTI che si aggiunge alle precedenti e prefigura il completamento delle indagini su oltre la metà del territorio provinciale.

E' d'obbligo l'espressione del compiacimento per la collaborazione prestata in un settore così importante non solo per lo sviluppo della cultura ma anche per quello delle attività turistiche. Un territorio diventa interessante anche per le testimonianze del passato specie quando la comunità sa conservarlo e porlo in evidenza.

Rinnovo pertanto ai Pubblici Amministratori e agli Istituti di Credito locali l'invito già rivolto in passato a leggere con attenzione le pagine del prof. PEROTTI per trarne motivo di impegno a salvaguardare nel modo migliore quanto costituisce il patrimonio della nostra terra.

Cuneo, luglio 1990

Il Presidente della Provincia  
dr. Giovanni QUAGLIA -



INTRODUZIONE

Il Saggio sulla viabilità antica nel territorio dei Bagienni fu concepito come appendice al secondo tomo del secondo volume del Repertorio dei monumenti artistici della Provincia di Cuneo, ma l'impatto con la situazione reale ha progressivamente ampliato il primitivo schema sino a fargli prendere la forma e la consistenza della presente edizione, che tuttavia non ha pretese di completezza e men che meno di essere esaustiva.

Il lavoro ha preso l'avvio alla fine dell'inverno 1988 ed è durato due anni; due anni intensi di ricerche sul campo e negli archivi delle biblioteche, interrotti solamente da una parentesi di quarantacinque giorni di malattia; due anni trascorsi a contatto della natura incontaminata delle vallate e della pianura cuneesi, fra splendidi scenari di nubi, montagne, pascoli erbosi, campi opimi di messi, oppure fra greti di torrenti e di fiumi intorbidati da ogni sorta di rifiuti, fra zone di sottobosco abbandonate dall'agricoltore e divenute asilo d'uccelli e di piccoli predatori, fra distese gelate avvolte dalle nebbie invernali, oppure sotto cieli estivi incupiti e gravidi di lampi soverchianti immense distese di verde.

Tutto ciò naturalmente non compare nelle pagine che seguono, ma deve essere tenuto presente per capire, e perdonare, certe smagliature e certe involontarie lacune, le imprecisioni e le carenze di dettagli nella descrizione di alcuni percorsi stradali particolarmente difficili a definire ed a districare all'interno del più che complesso sistema viario odierno: a volte è stato sufficiente un acquazzone estivo scoppiato d'improvviso per mandare all'aria un programma di ricerca sul campo; figurarsi quindi ciò che ha significato per questo lavoro una nevicata abbondante e fuori luogo, oppure un periodo prolungato di precipitazioni atmosferiche.

Ma a compensare i fattori che hanno rallentato il ritmo dell'indagine deve essere ricordata la grande, corale dimostrazione di civile e disinteressata collaborazione che numerosissime persone ed Enti pubblici hanno dato, con suggerimenti, chiarimenti, informazioni, con la concessione di autorizzazioni a consultare archivi ed incartamenti, con la fornitura a titolo grazioso di copie di documenti, disegni, carte, mappe, fotografie, pubblicazioni a stampa ed altro ancora. A questo sostanzioso supporto morale e materiale si deve in notevole parte la riuscita del progetto.

Il quale aveva l'ambizione di porre sul tappeto un altro aspetto del patrimonio storico-artistico della Provincia di Cuneo, proprio in questi tempi in cui i problemi delle comunicazioni stradali all'interno ed all'esterno del territorio provinciale sono sentiti con particolare intensità dal pubblico e dagli amministratori, perché il ritmo della vita culturale, commerciale, industriale del comparto è aumentato nei battiti in misura impensata e l'isolamento dei decenni passati, se già anacronistico allora, è ritenuto oggi a ragione da tutti un elemento esiziale per l'ulteriore sviluppo in prospettiva europea.

Uno sguardo a quanto fu fatto duemila anni or sono per far decollare un territorio culturalmente ed economicamente arretrato, così da poterlo inserire nell'organismo di dimensioni continentali qual'era l'Impero romano all'epoca di Ottaviano Augusto, può essere pertanto un salutare momento di riflessione e di programmi, proprio oggi che paiono ripetersi le stesse condizioni di allora, con la sola differenza che la nostra Provincia è immensamente più avanzata di quanto non fosse il territorio baginense da poco ordinato in Provincia di confine fra Italia e Gallia.

L'esame dettagliato di alcuni settori dell'area sottoposta al vaglio ha rivelato un orizzonte nuovo che attende d'essere sottoposto a prove di controllo severe, dall'esito delle quali la nostra Provincia potrà avere forse una nuova connotazione nel campo degli studi storici. La parola deve necessariamente passare al piccone ed alla vanga dell'archeologo, i soli strumenti idonei a dimostrare la fondatezza di quanto rivelano le fotografie aeree utilizzate in questo studio, ma l'operazione deve esser fatta con visione aperta, tesa a creare in tutta la popolazione della Provincia e soprattutto nelle giovani generazioni un meditato interesse per la storia del territorio e per le sue testimonianze superstiti. Da questo potrà derivare un arricchimento spirituale collettivo che sarà in grado di far superare (così si spera) il pauroso problema odierno del costo inerente la salvaguardia del patrimonio storico-artistico locale, molto più articolato e complesso di quanto sia dato di credere.

Il lettore che avrà avuto la costanza di leggere i vari capitoli del lavoro troverà probabilmente curioso che nell'ultimo sia stata appena accennata e lasciata in sospeso la trattazione di quanto pare essere la più interessante informazione desumibile dalle aerofotografie consultate, ma ciò è stato fatto allo scopo di salvaguardare da interventi indiscriminati un'area ritenuta a torto o a ragione di importante valore archeologico. E' doppiamente necessario quindi che presto la parola passi al piccone ed alla vanga di uomini di scienza, perchè presso di noi possa avverarsi ciò che nel lontano 1769 preconizzò il grande Jacopo Durandi: "Lo scoprimento de' siti delle antiche città sempre torna a vantaggio del pubblico".

Mario PEROTTI

### Ringraziamenti

L'Autore desidera esprimere da queste pagine il piü vivo ringraziamento a quanti hanno agevolato le ricerche tese alla realizzazione della presente pubblicazione.

In particolare si sente obbligato verso l'avv. Nello STRERI, Vice Sindaco di Cuneo; mons. Nicolino SARALE, Segreteria di Stato, Città del Vaticano; avv. Roberto VITTUCCI RIGHINI di Sant'Albino, Torino; avv. Alessandro MORTAROTTI, Savigliano; dr. Giuseppe CAVALCHINI GAROFALO, Torino; dr.ssa Chiara CONTI, Museo Civico di Cuneo; ing. Giorgio QUARNETI, Cuneo; ing. Valentino GRANDIS, Borgo San Dalmazzo; dr.ssa Elia VAIRA, Archivio di Stato di Cuneo; dr. Gianni MENARDI, Biblioteca Civica Fossano; rev.do can. Biagio MONDINO, Cattedrale di Fossano; rev.do don Giovanni MINERO, archivista di Curia, Fossano; prof. Arturo ROSSO, Caraglio; cav. Pietro ROSSI, archivista volontario ospedale civile Dronero; dr. Mario GIOR-DANO, Cuneo; prof. Giorgio BELTRUTTI, Cuneo; l'Archivio fotografico Museo Civico, Torino; cav. Pietro DALMAZZO, Presidente Ospedale Civile Centallo.

Un pensiero riconoscente va a don Maurizio LIBOA', parroco di S. Vittore di Fossano, che ha accompagnato l'Autore sul sito dell'antica Romanisio per descrivere al vivo quanto conosceva del luogo per tradizione antenatica, ed al geom. Gianni MENNUNI, perito civico del Comune di Dronero, che gli è stato guida nella visita ai cunicoli sotterranei del canale Marchisa.

Al geom. Francesco MORO dell'Ufficio Tecnico Provinciale va il ringraziamento sentito per aver realizzato con tecnica perfetta gli ingrandimenti delle aerofotografie utilizzate nelle ricerche.

Del pari la gratitudine di chi scrive va al personale dell'Ufficio Studi e Programmazione dell'Amministrazione Provinciale che ha visto nascere e crescere questo lavoro e lo ha portato infine a compimento editoriale con la sperimentata competenza.

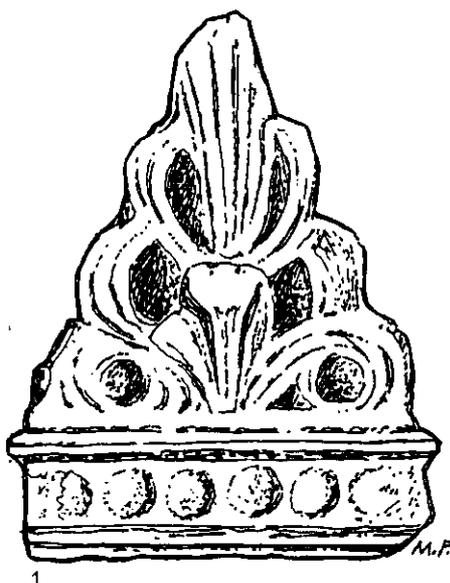
M. P.

I N D I C E

- Presentazione del Presidente dell'Amministrazione Provinciale	pag.	II
- Introduzione dell'Autore	"	III
- Ringraziamenti	"	V
- La viabilità antica nel territorio dei Bagni	"	1
- Florilegio letterario:		
a) trattatisti di storia locale dei secoli XVII - XIX	"	4
b) scrittori e pubblicisti del sec. XX	"	27
c) studiosi contemporanei	"	30
- La ricerca sul terreno: le vie romane	"	48
- Irradiazione stradale da Pollentia	"	56
- Strade della Provincia delle Alpi Marittime	"	59
- Strade menzionate in documenti medievali	"	60
- La ricerca sul campo: i ponti	"	63
- Carte topografiche	"	121
- Appendice A: dati desumibili dall'esame delle fotografie aeree	"	223
- Elenco delle illustrazioni	"	340
- Commento alle illustrazioni	"	346
- Bibliografia	"	419







- BUSCA, S. Martino

#### LA VIABILITA' ANTICA NEL TERRITORIO DEI BAGIENNI

La rete stradale elaborata dal Governo Piemontese in provincia di Cuneo nel periodo storico che vide l'unificazione italiana ha fortemente inciso sul tessuto viario preesistente, che risaliva alla sistemazione avvenuta alla fine del periodo medioevale. Il tracciamento delle nuove arterie aventi sede stradale più ampia, idonea al traffico dei passeggeri e delle merci nell'Ottocento, alle esigenze militari del Regno ed ai bisogni della prima rivoluzione industriale si sviluppò a fianco del programma delineato per le strade ferrate, ma per le particolarità morfologiche del territorio ebbe un respiro più vasto ed una penetrazione più capillare.

Dopo il 1950 essendosi sviluppati in modo eccezionale la motorizzazione ed il trasporto merci su gomma, questa rete stradale è stata ulteriormente potenziata, purtroppo con ritardo sui tempi. Ma non della viabilità moderna s'intende trattare in questa sede, bensì dell'ordito antico delle strade aperte dopo la penetrazione romana nel territorio dei Liguri Vagienni.

Alla dissoluzione dell'organismo statale creato da Ottaviano Augusto e modificato all'occorrenza dai suoi successori, questa grande impalcatura non cedette, come generalmente si crede, ma sopravvisse grazie alla struttura materiale in cui era stata costruita ed anche in forza di alcune sagge decisioni di governanti illuminati, continuando a servire alle necessità delle popolazioni locali, sia pure in condizioni precarie e frammezzo a dilaceranti situazioni politiche e belliche, che vedevano antagonisti volta a volta, i sottoposti dei regni romano-barbarici, bizantini, longobardi e franchi.

Nel periodo della fioritura comunale a queste strade ne furono aggiunte poche altre, per servire nuovi bisogni, generati in massima parte dall'insediamento di nuclei di colonizzatori su terre da poco disboscate; tuttavia il commercio, le truppe ed i viaggiatori continuarono a fluire lungo le vecchie arterie mai cadute in disuso.

A posteriori si può anche comprendere perchè la rete stradale più antica fosse preferita ai tracciati realizzati durante l'ultimo medioevo: percorsi più diretti, di massima quasi rettilinei; fondo stradale più compatto ed a volte ancora ben lastricato; possibilità di ricoveri e di sosta per animali e conducenti; facilità di attraversamento dei corsi d'acqua su solidi ponti; assistenza in caso di necessità, prestata da religiosi e laici nei numerosi punti di riferimento e di tappa disseminati in prossimità delle strade di lunga percorrenza; esistenza di forme primitive di gendarmeria stradale assicurate da Ordini Cavallereschi (Templari).

I grandi nemici di questo organismo plurisecolare sono state le piene ingovernabili dei torrenti in primavera, i cedimenti del terreno, gli smottamenti delle falde montane.

Nel Settecento molti tratti di vie selciate furono smantellati dai contadini di pianura per allargare i loro campi e metterne a coltura i terreni di risulta.

Nell'Ottocento queste venerande testimonianze d'un passato remotissimo furono confinate nel limbo delle arterie declassate e sostituite da nuovi tronchi viari idonei alle esigenze della prima fase d'industrializzazione del Paese. Ciò fu senz'altro una fortuna, ragionando in termini di pura utilità archeologica; molti tratti di strade montane abbandonati a se stessi si salvarono rimanendo tal quali li aveva lasciati il tardo medioevo ed oggi si prestano a meraviglia per essere studiati nelle loro componenti con appositi scavi in sezione; altri furono scartati dal piccolo traffico che fino allora si era servito di essi, per la maggior comodità offerta dalle arterie più moderne e non subirono i ritocchi del percorso e gli immancabili allargamenti di sede, o le bitumature che sono appannaggio della moderna viabilità, estesa ormai anche alle strade vicinali e campestri.

Di queste carrareccie, altra volta strade militari o commerciali romane, si è salvata qualche furtiva e labile annotazione in vecchie mappe catastali ed in vecchie carte topografiche. La vera, genuina tradizione contadina ha però gelosamente conservato memoria di toponimi, di notizie, di fatti attinenti la loro esistenza e questo patrimonio, tramandatosi oralmente di generazione in generazione per secoli è una fonte quasi inesauribile di conoscenze. Ad essa nella fase di preparazione di questo studio s'è fatto riferimento ogni qual volta è stato possibile, ricercando con controlli incrociati l'attendibilità delle fonti, che quasi mai è stata riscontrata inquinata. Questo patrimonio culturale corre purtroppo pericolo d'estinguersi, non trovando che raramente fra le giovani generazioni lo spirito idoneo alla sua conservazione.

A ragion veduta sarebbe più che mai necessario costituire un archivio delle tradizioni contadine relative a questa materia ed a altre collaterali, utilizzando i moderni sistemi d'indagine diretta; probabilmente ne scaturirebbe una massa di notizie da superare ogni aspettativa e tale da offrire materia per pubblicazioni a tutti i livelli.

Allo scopo di rendere questo saggio credibile nelle sue conclusioni, che forse non da tutti i lettori saranno accolte pacificamente per le numerose affermazioni innovative, si crede doveroso indicare la traccia metodologica adottata in sede di sua realizzazione. Questa si è avvalsa di due filoni paralleli poggiati sulla ricerca d'archivio e sulla ricerca sul campo.

In sede di ricerca d'archivio sono stati riesumati i lavori degli antichi trattatisti, le testimonianze documentali desumibili dalle raccolte diplomatiche, gli apporti degli studiosi contemporanei e tutto ciò che poteva avere attinenza col tema prefisso.

In sede di ricerca sul campo sono state esaminate con l'ausilio di mezzi di trasporto d'ogni specie, ma più spesso a piedi, tutte le strade segnate nella cartografia acclusa alla pubblicazione; sono stati misurati i ponti descritti, per quanto permettevano le possibilità dello scrivente e sono state ispezionate le località di cui sono state redatte planimetrie o piante, sfrondando il testo, quando necessario, di molti soggetti privi di interesse immediato ai fini della trattazione.

Nella fase avanzata di ricerca è stato fatto ricorso anche alla fotografia aerea, sfruttando la collezione di aerofotografie dell'Amministrazione Provinciale. Del metodo adottato per ottenere prospezioni sufficientemente sicure ai fini di interpretazione archeologica è detto in altro luogo.

Sempre allo scopo di redarre mappe aderenti alla realtà storica ed archeologica, sono stati inoltre presi a base due parametri che a parere di chi scrive sono fondamenti molto sicuri per lo scopo prefissato. Questi sono:

- 1, le testimonianze di estrazione archeologica (epigrafi, tombe isolate, necropoli, ruderi etc.) di epoca romana o altomedioevale, con fissazione della loro posizione topografica;
- 2, gli insediamenti ecclesiastici medievali (chiese, monasteri, abbazie, conventi, etc.) di cui si ha sicura notizia antecedente l'anno 1385 (1), e la loro posizione geografica.

Da questa serie di confronti e di controlli incrociati è scaturita una messe di dati compendati nelle tavole topografiche redatte a scala variabile 1/50.000 e 1/100.000 desunte dalle tavolette I.G.M. del territorio interessato.

Il piano topografico delle vie romane e medievali è stato redatto avendo di mira la semplificazione estrema dei dati disponibili. La trasposizione dei tracciati viari delle cartine allegate, sulle tavolette IGM 1/25.000, potrà dare a chi ne fosse particolarmente interessato l'esatto sviluppo dei percorsi antichi, oggi ancora percorribili, in parte, se non in automobile, a piedi, a cavallo o in motocicletta.

-----  
(Nota 1)

La rilevazione degli insediamenti ecclesiastici, oltre avvalersi dei dati offerti dai documenti raccolti in H.P.M.(5abc) e nei volumi della BSSS di cui all'elenco bibliografico, nonché nelle varie monografie attinenti la zona investigata, si è basata sugli elenchi dei Cattedratici di Torino e di Asti editi da T.Chluso (410) e G.Bosio (411), i quali, come è noto, sono stati redatti nell'anno 1345 per la Diocesi di Asti e nel 1386 per la Diocesi di Torino. L'affidabilità di questi due documenti regge ad ogni confronto e sebbene non ricorrano in essi i titoli delle chiese minori, sono per ricerche del tipo presente mezzi insostituibili di conoscenza



2

- FOSSANO, già in S. M. Incoronata

## FLORILEGIO LETTERARIO

## A - TRATTATISTI DI STORIA LOCALE DEI SECOLI XVII-XIX

Il tema della viabilità di epoca romana è stato oggetto d'interesse per molti scrittori di storia locale, ma quasi mai trattato in modo organico. Ciò per difficoltà intrinseche di movimento, per carenza di cartografia, per propensione a lavorare a tavolino.

Nel presente studio è stato ritenuto utile esporre le testimonianze letterarie del passato, come spunto di confronto e presa d'atto di un nobile contributo di conoscenza.

Di alcuni Autori eccessivamente enfatici e prolissi sono stati condensati pensiero e scritti, per non sovraccaricare il testo di questa monografia; chi vorrà controllarne la portata potrà avvalersi dell'elenco bibliografico in calce per ricorrere al testo originale.

Le titolature date da questi trattatisti delle strade romane (o da essi ritenute tali) sono sovente parto di fantasia non sorretta da prove documentali appropriate.

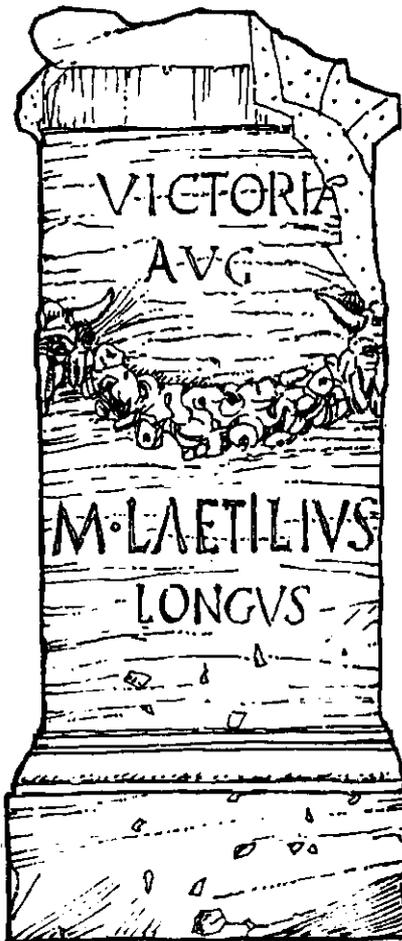
Hanno parlato

- di una Via Julia Augusta passante sul territorio di Benevagienna, di Chiusa Pesio ed adiacenze: J. Durandi(201), P. Nallino(214), C. Novellis(217), P. Paserio(260), N. Roggero(265), C. Turletti(226), G. Borelli(577), G.B. Botteri(234), A.P. Carena (216 bis), D. Manzone (245 bis), S. Grassi (226 bis), G.F. Muratori (246 bis).

- di una Via Emilia in territorio di Chiusa Pesio: Durandi, Nallino, G. Franchi-Pont(437), Borelli, B. Caranti (235)

- di una Via Sonia o Sovenia, in territorio di Savigliano e di Pamparato: Nallino, Turletti;

- di una Via Levata in territorio di Savigliano: Turletti;
- di una Via Sarmatoria in territorio di Fossano: Paserio, G. Bianco(372)
- di una Via Stella in territorio di Fossano: G.B. Negro(395), M. Caramelli(400); G. Muratori(396), Paserio;
- di una Via Stella in territorio di Chiusa Pesio: F. Carrata Thomes (481 bis);
- di una Via Monea o Moneta in territorio di Morozzo: Nallino;
- di una Via Monea o Moneta in territorio di Cuneo: Riberi (221);
- di una Via Domizia in Valle Vermenagna: G. Rossi(326), Borelli;
- di una Via del Gesso di Entracque: Nallino;
- di una Via XL Galliarum: Franchi-Pont;
- di una Via Romana o Traversagna: Borelli;
- di una Via Vitellia: V. Deabbate(236);
- di strade non denominate dipartenti da Pollentia per il mare o altre direzioni: A.M. Malthis (246 bis); D. Manzone (245 bis);
- di una strada collegante Augusta Taurinorum con Pedona attraverso Caburum: C. Promis (230 bis).
- di una Via Recta, in territorio di Centallo: G.A. Conte (258 bis); C. Prandi (259 bis).



3

- BUSCA, S. Martino

1- VIA JULIA AUGUSTA

- Angelo Paolo Carena (1763) (216 bis)

(veggonsi nel piano della Roncaglia di Bene) "le vestigia di un'antica via militare romana selciata, le quali continuavano verso il mezzodì, d'onde conducevano nella valle del Pesio, e nei monti che chiudono questa valle si vede essa via dai Romani nella rupe di luogo in luogo tagliata. Questa via è la Giulia Augusta, la quale essendo guasta per vetustà fu fatta riparare dall'imperatore Adriano nell'anno 125 dell'E.V. Essa conduceva dalla Trebbia alle Alpi Marittime, come mostrano le iscrizioni di alcune lapidi miliari, le quali esistono ancora, e per terra giacciono lungo la stessa via.

Fu essa, come c'insegna il nome, fatta per ordine di Augusto."

- Jacopo Durandi (1774) (201/159)

"Si è discoperto altresì nel 1744 un tratto assai bello di strada nella provincia di Nizza lungo la spiaggia, che conduceva a Genova, passando per la Turbia a Ventimiglia, dove alcune colonne miliari si sono di seguito trovate, ed in una iscrizione si è letto, che quella fu la via Giulia Augusta stata a spese dell'Imperatore Adriano riparata, e che dal fiume Trebbia in quelle parti veniva. Non appare, che questa strada s'incrocchiasse colla via Aurelia; anzi neppur toccava la città di Ventimiglia, ma conduceva all'Alpe Somma sopra la Turbia, e quindi per la valle del fiume Pesio scendeva nella pianura fino alla Trebbia. Ludovico della Chiesa, Relaz. del Piemonte pag.14, assegna a questa valle sette miglia di lunghezza; lungo la medesima vari tratti ancora appaiono delle vestigie dell'antica strada; l'erudito sig. D. Pietro Nallino vi si portò a bella posta a visitarle, e me ne scrisse questo ragguaglio:" (in succinto quanto riportato a pagg. 1 e segg. del "Corso del fiume Pesio"; percorso: Chiusa Pesio, sorgenti del Pesio, Vaccarile, alli uomini, Valle di Carlino, Monte di Baban e Brutto Passo, Briga Mare, alpi di Tanarello, Nizza).

(pag. 161)

"Non ci consta, se quella che passava per la Valle di Pesio fosse veramente la via Giulia Augusta riparata da Adriano... Ciò che mi fa conghietturare, che quest'ultima fosse la via Giulia Augusta, si è, ch'essa sotto la Chiusa intersecando l'anzidetta via Emilia (amendue riparate dall'Imperatore Adriano) continua pel Piemonte all'ovest-nord-ovest della via Postumia che veniva da Genova, e passava a Tortona, a Voghera (Iria) ed arrivava a Piacenza."

"Dalla Chiusa si passa dritti a Bennette... ivi nella regione di S. Giorgio verso la cappella della Pieve si discoprono tuttavia gli avanzi, e le tracce dell'antica strada." (continua indicandone il corso successivo in Morozzo, al Troglìo, a Benevagienna, Pollentia ove si ramificava per Valenza e per Asti). (confrontare tavv. 8, 7, 3, 1).

- Pietro Nallino (1788) (214/1 segg.)

"La strada più rinomata che i romani... fecero aprire nei nostri monti, si è quella di Giulio Cesare... nominata però dall'autore via Julia Augusta. Partendosi questa da Roma per l'Italia passava a Piacenza e di colà veniva al Romanisio, dalle cui rovine dicesi aver avuto origine la città di Fossano, e più in sù da questo discendendo il fiume Stura, il passava dove adesso in linguaggio corrotto di Pont vei resta la tradizione del passaggio... Da Stura salita alla destra sulla pianura superiore voltavasi a mezzodì dal quale non più si divertiva, passando nella regione di S. Massimo (era una chiesa de' primi cristiani... di essa si vedono alcuni avanzi di muraglie) (nota di lettore, 1835 "a mezza strada da S. Albano alla Trinità, alla destra") alquanto distante da S. Albano alla volta di Morozzo già da alcuni secoli esistente (col nome di strada del Romanisio si trova memoria che passava in Morozzo nel 1255).

Indi dopo 3 miglia di cammino, lasciata alla sinistra Bene Superiore, per altri due miglia proseguiva fino alla villa Flamulasca or nominata la Chiusa la quale a mio credere già da più anni esisteva. Uscita di colà intraprendeva subito la valle del fiume Pesio... lungo 7 miglia piemontesi due sol volte traversava il fiume, sulla di cui sinistra era la massima parte del cammino. Pervenuta in capo alla valle dalla sinistra traversava alla destra senza però toccare la valle, ma a traverso del monte che la chiude saliva ad un altro infino a tanto che restava sulla cima del più alto dove si dice "alli uomini", dove perduto il Piemonte di vista... in piano a mezzo il monte... tirava avanti per alpi e monti infino che sboccava alla Turbia." (confrontare tavv. 3 bis, 7, 8).

(pag.8)

"Nella regione del Troglia... (era) questa strada sternita in più luoghi all'istessa linea. Entrando in Morozzo nella contrada Porta Furia là esiste ancora per un lungo tratto...Ne' confini di Beinette se ne vede una porzione passato il fiume Cola, mentre di quà d'esso fu disfatta nella formazione della nuova."

"Dopo l'eccidio di Bene superiore seguì il passaggio di questa strada in Beinette, confermata dal libro antico degli Statuti di quel luogo al capitolo centesimo decimo..."

(pag.10)

"Uscito io da quella selva (del Vaccarile) trovai questa via scavata nel vivo sasso attraverso del monte della sorgente del fiume Pesio, e per la medesima discesi finchè trovai una vallanca che la rompe...mi trovai sopra quei sassi dove incomincia il fiume. Mi fu poi notificato che in tal parte si trova scolpita nella roccia una persona per metà..." (confrontare tav.8).

(pag.148 - Il Troglia)

"Al levante di Morozzo trovasi un'estesa Regione del Troglia, celebre non tanto per la bontà, e fertilità del terreno, quanto per la via Romana, che gli passava in mezzo..."

- Serafino Grassi (1817) (226 bis/1, 39)

(condensato)

In una lunga nota a pag. 39 l'A. descrive il percorso delle strade dell'Astigiana, ritenute opera del console M. Emilio Scauro. Della prima fissa le tappe da Asti, Revignano, Baldichieri, Solbrito, Dusino, Buttigliera, Riva di Chieri, Chieri, Torino.

Della seconda il percorso da Asti, Valle di Rilate, Terzo, Settimo, Montichiario, Cocconato, Monteu da Po, Industria.

La terza collegava Asti a Vercelli, per Pontestura e Moncalvo.

La quarta al sud-est di Asti toccava Incisa, Vinchio, Castelnuovo Calcea, Agliano, Valle Tinella, Trezzo ed Alba.

Della quinta dice si chiamasse via Julia Augusta:

"Finalmente fra le strade Romane che intersecavano il territorio astese si conta la famosa via Julia Augusta rammentata nelle Tavole Teodosiane segm.III de foro Julii, cioè la via Giulia Augusta. Codesta strada che fu da Adriano riparata scendeva dall'Alpi alla Chiusa di dove passando a Bennette che era la Bagienna Superior degli antichi andava direttamente a Morozzo, a Bene che è l'antica Bagiennum inferior ossia Augusta Vagiennorum e da Bene a Pollenza; da quest'ultima Città ad Asti, da Asti a Valenza per val Terza, Quarto, Annone e Quatordio che sono il tertius, quartus, nonus et quatordecimus lapis di questa strada medesima. Da Quatordio finalmente continuava persino a Valenza (forum Fulvii quod Valentinum dicitur) e da Valenza nell'interno dell'Italia".

- Carlo Novellis (1844) (217/11)

"Se però sotto la dominazione romana non esisteva in qué dintorni (della reg. Favà - S.Croce di Savigliano) un aggregato di case, o un pago, resta a credere che passasse in questo luogo una strada maestra, o di Pollenzo, o dell'Augusta Bagiennum, o fors'anco la via Giulia, che sappiamo aver passato per Romanisio, terra poco distante da Fossano..." (confrontare tav. 2).

- Pietro Paserio (1865) (260/103)

(Dopo la pace del 5.1.1278 Fossano porta a compimento la chiesa collegiata sul sito scelto nel 1252. Il 29 dicembre 1279 avviene la traslazione del corpo di S. Giovenale dalla Collegiata di Romanisio alla nuova Collegiata di Fossano "per la via Giulia".

(pag. 107) - "Questa via Giulia che a mò delle Romane strade era di spaziosa estensione e tendeva a Romanisio ed Ormea, vien sostituita oggigiorno dalla strada comunale conducente a Villafalletto, sulla sinistra della quale ad un tiro d'archibugio sorge la cappella della Croce di S. Giovenale..." (cfr. tav. 3)

- Giovanni Francesco Muratori (1871) (246 bis/61)

"Vari scrittori recenti parlarono di una Via Julia Augusta ossia di una via militare romana, la quale diramandosi dal Foro di Fulvio (in nota: ora Valenza), toccando Asti e Pollenza, riusciva dall'Augusta dei Vagienni, donde per Morozzo e Beinette gettandosi nella Valle del Pesio, menava a Nizza.

Di una via forse romana appaiono vestigia nella Roncaglia, ma quale fosse la sua precisa denominazione, quale l'estensione e destinazione, non consta da alcun documento storico."

- Natale Roggero (1878) (265/22)

(condensato).

Dipende da Nallino. Tracciato dell'arteria viaria: Roma, Piacenza, Pollentia, "...veniva al Romanisio...", attraversa la Stura al Pont vé, ritenuto in muratura e passando nella regione di S. Massimo (Trinità) va a Morozzo, Chiusa Pesio, Turbia. (cfr. tavv. 1, 2, 3bis, 7)

- Casimiro Turletti (1879) (226,1/15 segg.)

(condensato).

Prolungamento della via Emilia Scauri, lastricata da G. Cesare nel 59 a.C. e riattata da Nerva, Traiano, Adriano, Antonino Pio come dall'iscrizione della Turbia, che l'A. conosce per l'opera di Durante "Chronologie de Nice", pag. 23.

Suo corso: Piacenza, Valenza, Asti, Pollenzo, Romanisio, S. Albano, Turbia, Nizza.

Corso locale: Pollenzo, Moreto (Moré) "laddove si scopersero fondamenta di buoni edifici vetustissimi ed anticaglie" (ad Moretum in via Braidae, come si legge nelle carte del sec. XIII, AST, sez. I, Jura S. Mariae Plebis); via Dritta, Favà, Brusavigna, Revirola, Prella, S. Croce, S. Maria del Bosco sul territorio di Genola, indi ad una frazione di Villamairana detta la Fraschea, poi Mad. dei Campi in quel di Fossano, a S. Martino ed a Romanisio ora Gerbo... dove la strada attraversava la Stura per S. Albano sul ponte romano detto poi Pont vé".

Snodi: a Favà-Brusavigna si divideva in tre, il tronco principale verso Romanisio. (cfr. tavv. 2,3).

(pag. 49).

La via Julia Augusta assume il nome di via Prella.

(condensato). La tratta Savigliano-Fossano cambiando denominazione in epoca imprecisata (via Prella= in Preliis) dà occasione all'A. di confermare alcune sue tesi circa la rotta di Alarico a Pollentia nel 402 d.C.

- Giov. Batt. Borelli (1883) (577/12)

"Il Nallino ritiene che due fossero le strade romane che conducevano a Chiusa Pesio, la Emilia cioè e la Julia Augusta. Quest'ultima proveniva da Piacenza, passava la Trebbia, andava a Tortona, quindi ad Alba, Pollenzo, Bene, Morozzo, Beinette, Chiusa...". (cfr. tavv. 1, 3, 7).

(pag. 39)

"La via Julia Augusta, se mal non mi appongo, non fu una strada romana di prima costruzione, ma soltanto un nome dato a vari tratti di altre strade, specialmente della via Aurelia. Il suo nome prende origine con tutta probabilità da Augusto Ottaviano, nipote di Giulio Cesare, e forse questo nome fu un omaggio reso alla memoria di quest'ultimo associando il suo nome a quello dello stesso Imperatore seppure Augusto non volle col nome di Julia Augusta imposto a queste strade riconoscere la loro ristorazione già incominciata da Giulio Cesare. Comunque è un nome posteriore alla costruzione di tutte le grandi strade romane fin'ora menzionate...".

(pag. 42)

"Conclusioni di quanto si disse finora intorno alla via Julia Augusta sono le seguenti:

- 1, che nessuna strada romana fu costruita sotto Augusto a cui sia stato dato un tal nome;
- 2, che il nome di Julia Augusta fu dato alla strada, che da Piacenza e dalla Trebbia andava a Tortona, da Tortona al litorale di Vado per mezzo dell'Emilia di Scauro, poscia, riunita all'Aurelia, alla Turbia, Cimiez-Nizza, al Varo e sino ad Arles per essere stata ristorata e riordinata sotto l'impero di Augusto."

- Domenico Manzone (1893) (245 bis/149)

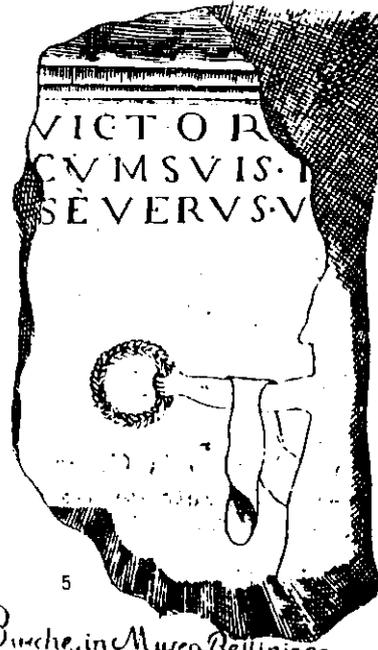
L'Autore non accoglie la denominazione di Via Julia Augusta proposta da A.P. Carena e da S. Grassi per il tronco stradale dalla Roncaglia di Bene alla Valle del Pesio. Tuttavia ritiene valida la testimonianza contenuta nel libro Verde della Chiesa d'Asti per il tronco di Valle Pesio, definito in un documento dell'anno 1196 come "iter romanum".

"Che una strada passasse per la Roncaglia, ove sorgeva l'Augusta dei Bagienni e questa congiungesse con altre città, ad es. con Pollenza ed Alba Pompeia è cosa che nessuno oserebbe porre in dubbio. Ma che vi passasse una via romana proveniente da Valenza od altrove che poi per Morozzo, Beinette e la Chiusa conducesse nella Valle del Pesio e di là varcasse i monti per riuscire nella Liguria marittima non si può in alcun modo provare."

Per la localizzazione del tratto stradale antico sul luogo della Roncaglia, precisa (pag. 123): "Longitudinalmente pure, e perciò da mezzodi al nord, il piano (di Bene) è interessato dalla via provinciale da Cherasco a Bene, la quale via è presso a poco nel sito dov'era l'antica, citata da Mons. Della Chiesa".



4



5

*Bucche, in Museo Belliniano*

- S. ALBANO e FORUM GERMA

## 2- VIA EMILIA

- Jacopo Durandi (1774) (201/157)

"Passava alla Chiusa, e per la Valle di Pesio un'antica strada romana, che poscia sotto la Chiusa si incrociava verisimilmente nella via Emilia, non già la più celebre di Emilio Lepido... ma quella ch'era stata ristabilita da M. Emilio Scauro, essendo censore... descritta altresì da Strabone... cioè che per Pisa, e Luni veniva a Savona, donde fu, poi condotta fino a Tortona.

L'itinerario di Antonino c'indica cotesta strada di Tortona a Savona, come si osserverà, ma niuno ancora ci disse, che la medesima da Tortona si fosse seguitata verso occidente appié dell'alpi marittime, di dove però viaggiando verso la Chiusa, e quindi passando per Boves e Roccavione, vari vestigi si scoprirono di antica strada, che introduconsi per la valle di Stura tra questo fiume, e le alpi fino al colle dell'Argentiera, dove presso la cappella di S. Maria Maddalena si ritrovò l'iscrizione da me pubblicata loc. cit. pag. 70."

(cfr. tavv. 7, 5).

- Pietro Nallino (1788) (214/12)

"... questa strada... entrava dalla Chiusa al levante per il piano inferiore tra la riva sinistra ed il fiume, laonde la strada Giulia veniva dal suo settentrione per il superiore piano; l'Emilia tirava diritta a filo per circa 4 miglia cioè dalla Chiusa a S. Biaggio, che resta vicino al fiume Brobbio poco lontano da Morozzo; e circa mezzo miglio in su da quello traversava il fiume Pesio e andava verso levante, conservandosi dappertutto pubblica e frequentata, sebbene... ristretta...".

"Quella che dalla parte di levante andava ad unirsi in questa della linea retta, cioè verso levante, se ne perde la traccia, si vede selciata in larghezza più d'un trabucco e mezzo, e costeggiando la riva destra andava al fiume Pesio. Prima però che incominci a discendere al basso si trova un grosso antico muro vicino alla strada... credo di certo esservi stato un pubblico albergo per comodo de' viandanti a cagione della lontananza dalle Ville... essendo costume de' Romani circa ogni dodici miglia romani far innalzare edificii...".

"Certi altri brevi tratti di sternitura si incontrano prima di arrivare al fiume Pesio, al passaggio del quale allora rasante la riva destra doveva essere... stato un magnifico ponte murato... del quale furono levate tutte le pietre... (per) la costruzione del ponte di Breolungo alla via Regia di Torino." (L'A. crede sia stato opera di Adriano basandosi sulla epigrafe di Chiusa Pesio, cfr. Botteri 234/14).

"Passato il durissimo avanzo dell'antichissimo ponte si scorge di nuovo la strada antica formata di grosse pietre e grossa giaira per alquanto cammino la quale... più non si vede se non dopo aver salita la riva sinistra più in su verso mezzodì, sulla di cui pianura va ad unirsi alla suddetta di linea retta proveniente da S. Biaggio. Fuori della Chiusa perduto il nome d'Emilia, faceasi comune il viaggio colla Via Giulia...".

- Giuseppe Franchi-Pont (1806) (437/art. VI)

"Le vestigia di una via Romana, che per la valle di Pesio si sono trovate, le lapidi, che l'attestano, ci danno supporre, che dopo la marcia di Antonio in poi sia stato dedotto un ramo della Via Giulia Augusta, o dell'Aurelia... Non sarebbe improbabile, che sia stato il primo Antonio a far conoscere, ed a praticar coll'esercito il sovra descritto cammino." (cfr. tavv. 7, 8).

- Giov. Batt. Borelli (1883) (577/12)

"Il Nallino ritiene che due fossero le strade romane che conducevano a Chiusa Pesio, la Emilia cioè e la Julia Augusta...".

"Secondo il Nallino desse venivano a congiungersi a Morozzo. Quivi giunte, la Emilia passava il Brobbio, toccava S. Biaggio, poi attraversava il Pesio verso levante, quindi in linea retta passando per Pianfei (Planum Fejtum) sulla riva destra del Pesio andava alla Chiusa. Questo tratto avrebbe ancora dei tronchi sodi e selciati..." (cfr. tav. 2bis)

(pag. 6) "Una strada, che porta ancora presentemente il nome di Via Mia distaccasi non lungi dagli ultimi lembi dei colli, che separano il territorio di Boves da quello di Peveragno (Piperanium) a levante, e viene in linea retta sin presso al torrente Colla." (...) "Questa strada aveva anticamente una grande importanza, giacchè tutto il territorio attraversato dalla medesima a levante del torrente Colla porta il nome di Regione della via Emilia ed è ancor presentemente registrato nel catasto sotto un tal nome. (continua asserendo che un diverticolo portava alle falde del monte Bisalta, risalendo sino a Collapiana, m.2100 circa ove si dirigeva verso la Val Roja per scendere alla Turbia, mentre il corso principale puntava su Pedona per portarsi in Valle Stura all'altezza della Beguda). (cfr. tav. 7).

(pag. 43) "Questa via Emilia era una diramazione e continuazione della Emilia Scauro da Vado a Tortona, poscia ad Alba, Bene, Morozzo, Beinette, Chiusa P. e Boves".

- Biagio Caranti (1900) (235/1, VIII)

"Pur la tradizione ripete che non molto lungi dall'imbocco della Valle (Pesio) si congiunsero le due vie Romane l'Emilia e la Giulia, e che la risultante di esse percorrendo la valle e poggiando sul Vaccarile, pel passo del Baban, il quale sarebbe ancora un residuo dell'opera arduissima dei nostri grandi progenitori, entrando nel bacino dell'Ortiga, scendendo verso Upega e il Tanarello.

Forse trattavasi di una via secondaria, non di una delle grandi vie militari. Pur principale o secondaria, una via par che esistesse, e ciò spiegherebbe la necessità di un posto di guardia di soldati Romani" (nel sito del castello di Mirabello sulla punta del M. Canavero).

### 3- VIA SONIA O SOVENIA

- Pietro Nallino (1788) 214/309)

"... imperocchè portatomi... alla Certosa di Casoto... mentre io ricopiava alcune iscrizioni in lapidi che servivano di termini a quelle possessioni... lessi scritto a lettere maiuscole VIA SONI-A. Interrogato dove esistesse? Rispose averla trovata nel vicino fossato proveniente dalla Serra di Pamparà."

(pag. 310) "Vicino a S. Albano al mezzodì usciva questa strada (la Sonia) dalla via Julia Augusta che lasciata alla destra alla volta di mezzodì, prendeva questa la sinistra verso levante d'inverno. Arrivata diritta tosto alla sponda della discesa del fiume Pesio voltava alla sinistra quasi sempre vicino alla riva, la quale dopo molto cammino calata all'inferiore piano restavasi sempre alla falda fino nella strada di Carrù, dove voltando di fronte conduceva al fiume Pesio, il quale passato, entrava nell'antico Carassone, fuori delle cui mura alla sinistra discendeva nella pianura del fiume Ellero, di là dal quale restando subito sulla sinistra del Tanaro conduceva alla Niella, a S. Michele, alla Torre di S. Michele,

dove presso il monte saliva sulla Serra di Pamparà e di colà a mezzo colle dalla sinistra alla destra del fiume Casoto seguitava a salire fin sulla cima del monte imminente a quella Certosa (nota MS di lettore: "Col Mindin") il quale disceso andava a Garesio. Colà sulla sinistra del fiume Tanaro tirava ad Ormea, e per il Ponte di Nava nel Genovesato...".

"Nelle fini di S. Albano, avanti che si formasse la nuova strada, esisteva per lungo tratto nel primo suo essere. Nelle fini di Magliano, o vicinale o pubblica, esiste dappertutto con case d'antichità particolare lungo la medesima. In dette fini di Magliano sulla stessa strada esiste tuttora la vecchia Cassina di gran fabbrica denominata la Maison, nome restatoli dall'antico di Mansionone, in cui per la lontananza dalle Ville era il ricovero della Milizia dopo una marcia Romana d'un giorno..." (cfr. tav. 2 Bis).

- Casimiro Turletti (1879) (226, I/19)

(Condensato). Arteria ad oriente di Savigliano, da Pollentia a Cervaria, larga 7 metri, detta pure Soveria e Soena nel XVII secolo. La tratta pare fosse compresa tra un ponte sul Mellea ove la Sonia intersecava la via Bra-Marene ed un altro ponte, sempre sul Mellea, nella regione Favà-Brusavigna; all'interno della tratta era Savigliano e la strada entrava nell'abitato nella ruata Pieve in via dei Mussiglioni e metteva alla porta Vellicaria. Un suo diverticolo portava prima verso i cascinali Cereseta ad un luogo detto "in Panserium" (Pensé) quindi al castello di Suniglia e oltre. Dagli Ordinati Civici del 1477 l'A. trae motivo per citare la via: "Placuit quod eligantur tres massary de quarterio Marenarum qui potestatem habeant construi faciendi unum ponthem super flumen Melee ad viam Soneriam per quam itur versus Cerverias".

Etimologia di Sovenia o Soveria = via di soccorso (per Pollentia).

(pag. 49). L'A. ritorna sul nome della Sonia traducendolo in Subvenia, via di soccorso o di sovvenzioni per Pollentia. (cfr. tavv. 1, 2, 2 Bis).

#### 4- VIA LEVATA

- C. Turletti (1879) (226, I/18 segg.)

(Condensato).

La più importante arteria fra Savigliano e Fossano, così detta perchè tendeva a Sud da Nord (Torino); si incrociava con la via Sonia o Sovenia.

(pag. 301)

Nel 1376 il Comune di Savigliano provvede a nuova sternitura (rifacimento del manto ghiaioso).

(pag. 328)

Nel 1380 il Comune di Savigliano è richiesto di partecipare alle spese per le riparazioni della nuova via Levata, che da Moretta portava a Villafranca, Vigone, Pinerolo. Nel 1381 il Comune provvede alla nuova sternitura del suo tratto di via Levata.

(pag. 482) ultime vicissitudini della via Levata.

Nel 1435 la via di Fossano detta via Prella o via Levata non rientra nel novero delle vie restaurate perchè troppo costoso ne risulterebbe il rifacimento, ma a causa di sciagure occorse ai viandanti nel tratto del rivo Canzella il Consiglio di Stato (di Savoia) ingiunge al Comune l'ordine di provvedere ai lavori. Questi sono previsti finiti per il Natale, con la ricostruzione del ponte sul Canzella. Senonchè il Commissario ducale pretendendo il deposito della somma blocca tutto il progetto. Ma nel 1436 il Comune pattuisce con Enrico Beggiami l'apertura di un canale a lato della via Levata nella sua proprietà fondiaria di Villa Maurini; l'acqua prelevata dal mulino di Genola irrignerà la regione Ceresetta e servirà come forza motrice al molino Pensé. Con la terra di scavo si sopraeleva il piano della via Levata "altra volta militare romana". (cfr. tavv. 2, 2 Bis, 2 Ter).



6

- MARENE



- SAVIGLIANO

5 - VIA SARMATORIA

- H. P. M. Chartarum 2°, doc. 1876 (5/vol. b)

Sentenza arbitramentale tra il Comune di Fossano ed i Bolleri di Salmour per il loro ingresso nel Comune come cittadini. 15 giugno 1247.

Il Comune concede a Bollero di Sarmatorio 35 giornate di terra aratoria, metà "in posse Sarmatori ultra Sturiam et alia medietatem citra Sturiam in posse rivi crosti", che già era del Bollero.

"Item quod capere possint communiter pedaggiū in strata que vadit per Sarmatorium ultra sturiam ab hominibus transeuntibus cum mercatura per viam illam..." esclusi i cittadini fossanesi. In altra parte del documento è espressamente citata la via Sarmatoria.

(Questo atto è citato anche da P. Paserio, 260/77).

- Pietro Paserio (1865) (260/68)

Nel concordato Comune di Fossano/Operti di Villamairana, 1247, questi ultimi cedono le loro parti di giurisdizione su Salmour, ma si riservano i diritti di decima sulla regione "Roncorum a limo inferius usque ad viam, quae vadit a Rivo Crosio versus Salicem" (Fraschea, Madonna dei Campi di Fossano).

- Giuseppe Bianco (1869) (372/67)

(Condensato)

Sarmatorium dopo la distruzione di Pollentia ad opera dei Goti di Alarico (402 d.C.) diventa sede di Prefettura di Sarmati e Romanisio ne è suo pago. La strada di raccordo fra i due centri segue questo itinerario: dalla Stura a S. Giacomo di Ricrosio, S. Marco, S. Lucia, Le Macellere, Commendarie, Madonna del Lago (Fraschea), Giustizie, S. Martino, la Motta, Romanisio. Diramazioni: a destra per Villamairana, Geneacula, Lavodisio; a sinistra per Castel Rinaldo, Pontevecchio, Murazzo.

"Alcuni sterri accidentalmente praticati non ha guari tra Ricrosio e S. Marco hanno posto allo scoperto alcuni passi di quella via e servirono a dimostrare che nella primitiva sua costruzione essa era tutta selciata" (cfr. tavv. 3, 3 Bis).

#### 6- VIA STRELLA

- Giov. Batt. Negro (1650) (395/143)

"In quella parte del finaggio, che si chiama il Borgo (di Fossano) v'era il Romanisio capo di contado così detto per esservi anticamente stati riposti gl'infermi dell'esercito de Romani, e fatto loro colonia: luogo di molta consideratione tanto per la sua antichità, e fortezza del castello, che per la singolare fertilità del terreno, che può pareggiare con le migliori glebe dell'Europa, e che s'estendeva molto verso Fossano, e faceva i suoi limiti alla via Stella, ch'è una strada transversale à retta linea di quasi tutto il finaggio della contrada delle Macellere sino alli confini di Centallo."

- Michelangelo Caramelli (1762) (400/f. 54)

(12.VI.1444, convenzione fra i Canonici di S. Giovenale di Fossano ed il Comune in rapporto all'esazione delle decime, con definizione dei confini esenti o paganti. E' esentato il territorio compreso fra Castelrinaldo e la chiesa di S. Stefano etc. sino ad un termine campestre in reg. Ceresole, e da questo alla via Stella che traversa la via Levata ect.)

- Giuseppe Muratori (1787) (396/49 nota)

Ripete ciò che dice il Caramelli a questo proposito.

- Pietro Paserio (1865) (260/49, 68)

Dipende in tutto dal MS Caramelli cit. e ripete quanto già a sua volta ripetuto dal Muratori riguardo la definizione del territorio decimato dai Canonici di S. Giovenale di Fossano, la Via Sarmatoria ed il raccordo con la Stella.

7- VIA MONEA O MONETA

- Pietro Nallino (1788) (214/200)

"Nei secoli passati da Morozzo al principio della Valle Vermenagna esisteva, ed esiste ancor'adesso una dritta strada romana nominata Monea che dicesi essere stata tutta sternita, la di cui sternitura ai nostri tempi fu discoperta in più luoghi e dove il suolo non era fermo l'ho veduta formata d'alta e grossa giaira (piemontesismo per ghiaia)... per comunicazioni fra Morozzo e Auriato dico... essersi aperta una simile strada".

(pag. 201)

"(S. Dalmazzo) veniva sì dalla Provenza ma per la via romana della valle di Pesio, al fine della quale esiste tutt'ora antica strada col nome adesso di "Via Cuniasca" la quale uscita dalla valle di Pesio sempre alle falde delle colline conduceva alla antedetta via Monea, per la quale s'andava nella valle della Vermenagna." (cfr. tavv. 3, 7, 5).

8- VIA DOMIZIA e di Valle Vermenagna

- Girolamo Rossi (1886) (326/14)

"In prossimità di questo edificio (il teatro romano di Ventimiglia) si scoperse un tratto della via Strata dei Romani che col nome di via Emilia metteva nelle Gallie, via che pervenuta allo sbocco del fiume Roja si allacciava ad altra che col nome di Domizia metteva nella Valle Circumpadana".

(pag. 45)

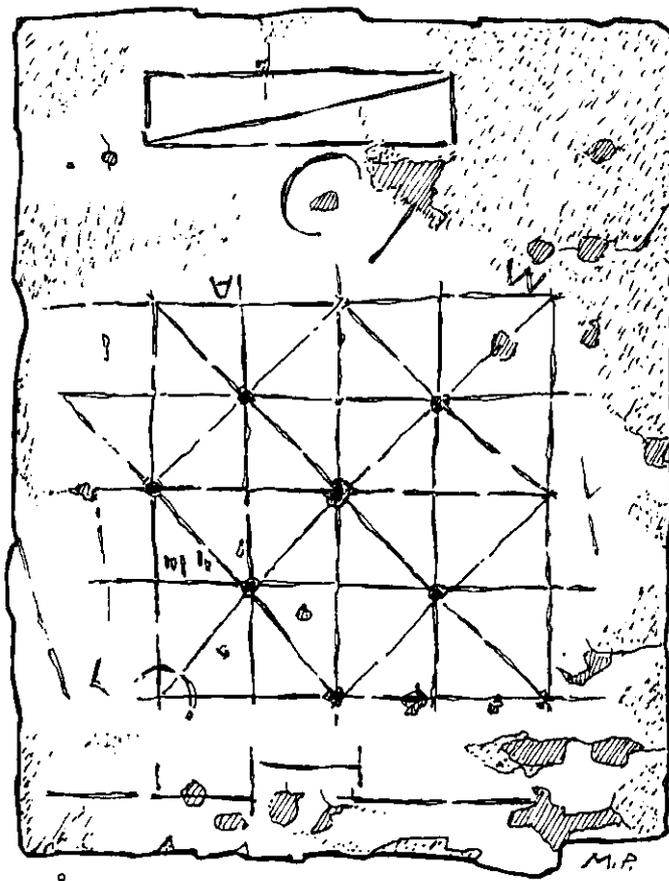
"Altro titolo di benemeranza acquistato dagli antichi Signori di Ventimiglia fu quello di aver riaperto la strada carreggiabile che da Ventimiglia metteva a Borgo S. Dalmazzo. L'opera dei Conti però non poté durar lungo tempo: grandi avarie si lamentarono negli assedi e nelle lunghe lotte fra Guelfi e Ghibellini...".

- Giov. Batt. Borelli (1883) (577/28)

"A Roccavione havvi poi la Regione detta imperiale, nella quale scorreva una strada, che secondo il Durandi proveniva da Flamulasca (Chiusa Pesio) e da Bredulo (Breo Lungo) attraversava la Vermenagna per andare a quel borgo ed ascendere la valle omonima verso il Colle di Tenda...". "Da quanto mi scrive il signor notaio Girauo di Roccavione... esisterebbe ancora una rotaia nella pietra, colla lunghezza di dieci metri circa, colla larghezza di 14

centimetri più o meno."

(Ritiene l'arteria di importanza secondaria, data la difficoltà di superare il Mons Cornius, ed aperta dopo il principato di Augusto; opina che assumesse un diverso ruolo dopo la dedizione di Nizza ai Savoia, 1388, in quanto mezzo di raccordo d'elezione con Cuneo, entrata nella stessa compagine politica qualche anno prima). (cfr. tavv. 5, 6)



8

- CHERASCO, S. Pietro

9- VIA DEL GESSO DI ENTRACQUE

- Pietro Gioffredo (1692) (5E/col. 686)

"Disceso per il Colle di Fenestre con questa gente nelle valli di Gezzo e di Stura Giacomo Ardoino, si rese in poco tempo padrone delle terre che di mano in mano incontrava poco atte e poco vogliose di fare resistenza sino alla Roccasparvera, che s'arrese e giurò fedeltà al Re (Carlo II d'Angiò) il 30 del suddetto mese d'agosto (1304).

- Pietro Nallino (1788) (214/15)

"La strada di Nizza per la valle di Gezzo. La strada più comoda, più facile, e di un giorno meno di cammino, come si dice da Torino a Nizza, si è quella che per la Valle del fiume Gezzo alla Villa d'Entracque per il Colle delle Fenestre, della quale a buona stagione si servono gli abitanti delle Ville di detta Valle. Né secoli superiori però, perchè cammino assai più breve d'ogni altro per la Riviera Nizzarda, veniva frequentato; essendo a mio credere stato trovato, e aperto dall'industria e diligenza Romana, che in tutto procurava i vantaggi della Repubblica." (cfr. tav. 6).

id. (1796) (216/4R)

"Entrava questa (via) nella valle di Gesso a piè del monte, che costeggia la sinistra del fiume, il traversava poco prima d'arrivare alla villa di Entracque la quale non lungi oltrepassata entrava nella strettezza di due monti così vicini, che non han altro pianoro fuorchè l'alveo dell'acqua, prendendola pure la sinistra sempre a piè del monte, indi salito il gran colle di Finestre, il discendeva alla volta della prima villa chiamata S. Martino, da cui il monte trasse il nome di Colla S. Martino. Non strada à tempi nostri deve dirsi, ma un buon disastroso sentiero...". "In cima al colle vestigia esistono di un antico albergo mantenuto dalla comunità di Entracque."

(Accenna alla durata della marcia da Entracque al Colle valutata in 10 ore, poi:) "Finita di quà del colle la ben lunga discesa, camminando alle falde del monte ho veduti alcuni tratti di grossa antica sternitura e scalpellati alcuni grossi sassi, che traversando il monte impedivano il passaggio."

1  
- Giov. Batt. Borelli (1883) (577/29)

"Maggior importanza doveva avere il ramo rimontante la valle del Gesso, giacchè per la valle di Entracque (inter aquas) e per il colle delle Fenestre (ad fenestras) dava adito alla valle della Vesubia (Oxubia) e quindi al litorale di Cimiez (Cemenelum) e Nizza (Nicea), poi al Varo congiungendosi colla Aurelia o Julia Augusta siccome sarà detto; passaggio questo non facile ma il più breve per andare al litorale.

(...) Che vi fosse una strada romana lungo la valle del Gesso lo prova la lapide trovata ai bagni di Valdieri ai quali si mandavano gli ammalati delle legioni romane; la lapide era dedicata ad Esculapio e se ne conservano i seguenti frammenti: AESCULAPIO... FISTULAS... AD/BALNEOR... SUS... ET DOM/... PRO... SALUTE... DE SUO.../TEC.M. FULV... POPULI.USUI/ET FELICITATI. SAECULI. EX. VOTO.

- Annibale Saluzzo (1845) (243 bis)

(condensato)

L'Autore tratta delle strade di collegamento fra la Valle Gesso e le Valli Vesubia e Tinea, indicando le condizioni di praticabilità ai suoi tempi.

- Valle Gesso-Val Vesubia:

- Passo di Pagari: sentiero praticabile tutto l'anno;  
 Colle delle Finestre: strada secondaria praticabile da giugno a ottobre;  
 Colle di Ciriègia (Passo di Arnova): sentiero praticabile da luglio ad agosto;  
 Colle di Fremamorta: strada secondaria praticabile da luglio a settembre.

- Valle Gesso-Val Tinea:

- Colle di Portetta: sentiero praticabile tutto l'anno;  
 Passo di Valscura: sentiero impraticabile.

10- VIA XL GALLIARUM o di Valle Stura

- Jacopo Durandi (1774) (201/107)

La più meridionale di coteste valli (del Comitato di Auriate) e perciò la prima, ed insieme la più grande, e la più comoda per discendere dalla Provenza in Piemonte, si è l'accennata Valle di Stura. Di questo fiume, che l'attraversa da ponente a Levante Plinio non fé menzione... (...) sebbene altresì vari luoghi vi fossero anticamente, e tra il medesimo e le Alpi vi passasse una antica strada romana, di cui di già parlai ibid. pag. 70 e di nuovo ne parlerò nel seguente articolo.

(pag. 109)

"Discesa l'erta di Bersezio, si giunge alle Barricate, sopra delle quali passava l'antica strada romana."

(pag. 154)

"Ma l'antica strada di Provenza passava per la Valle di Stura ch'è agevole, e immediatamente vi confina."

- Giuseppe Franchi-Pont (1806) (437/art.III)

"Scendendo le Alpi marittime, altre dipendenze di vie Romane mettevano capo in Pollenzo. Tale fu per avventura quella antichissima, che si praticò per la valle di Stura, per la quale passò Pompeo Magno, recandosi nelle Spagne a combattere Sertorio, e per cui assai prima di Pompeo era forse disceso Fulvio Flacco; questo esendo uno dé più comodi, epperciò dé più antichi tragitti, che dalle Gallie menava in Italia." (cfr. tav. 5)

- Carlo Promis (1869) (230 bis/444)

"Finalmente due vie abbiamo che facevan capo a Torino; una dalla Gallia, che nel IV vaso di Vicarello è segnata "A Narbona Taurinos"; l'altra, nella sezione XIX della Tabula Peutingeriana, è detta "Dertona, Augusta Taurinorum".

Dell'altre vie, che nel superior Piemonte Traspadano dovetter esistere per collegar Torino con Caburum, Pedona, Germaniaca o Germanicum (in nota: "così, anzichè Germanicia" facendo espresso riferimento al Meyranesio, cui attribuisce la dizione "Germanicia" per accusarlo una volta ancora d'aver falsificato i documenti storici della regione) e Forum Vibii, non rimane né memoria né vestigio".

- Giov. Batt. Borelli (1883) (577/30)

"La strada romana però più importante e praticata era quella della Valle di Stura" (cita un'iscrizione attestante lavori di rifacimento ed altre di Demonte, Festiona, Bersezio; dimostra di conoscere le argomentazioni di Franchi-Pont, Durandi, Meiranesio; ha un'interessante excursus sul progetto di Napoleone I per la strada di Spagna passante per quella Valle). Percorso dell'arteria romana: Colle dell'Argentera, Colle della Maddalena, Barcelonnette, valle dell'Ubaye, Valle della Durance, Embrun, Aix-en-Provence, Arles.

- Domenico Manzone (1893) (245 bis/61)

(condensato)

Discutendo il problema se Pompeo abbia o meno attraversato le Alpi al Colle dell'Argentera per portarsi dalla Cisalpina nelle Spagne, l'A. esprime un parere diverso da quello di J. Durandi, C. Promis, F. Vaccarone, C. Allais, avendo in precedenza espresso un giudizio totalmente negativo al riguardo della possibilità della traversata annibalica delle Alpi via Colle dell'Argentera e Valle di Stura (pag. 41). "Non è mio proposito esaminare ad una ad una tutte queste opinioni, bastandomi soltanto d'escludere l'ultima (colle dell'Argentera) per cui Pompeo avrebbe attraversato il paese dei Bagienni. E' vero che il colle dell'Argentera è uno dei più accessibili delle Alpi marittime, ma non si può in modo alcuno dimostrare che fosse noto ai Romani." (I passi di Polibio e di Varrone non giovano; il secondo potrebbe servire piuttosto a sostenere una tesi mirante a giustificare il passaggio di Annibale al Colle di Tenda) "cosa contraria alle testimonianze di tutti gli antichi scrittori...". "D'altra parte gli itinerari antichi non fanno alcuna menzione d'una via romana che partendo da Vapincum (Gap) s'inoltrasse nella valle di Barcelonnette per guadagnare il Colle dell'Argentera, seguire quindi la valle della Stura e riuscire per esempio all'Augusta Bagiennorum o all'Augusta Taurinorum. Le iscrizioni citate dal Durandi e da quelli che lo seguirono per dimostrare l'esistenza di una tale strada, sul versante italiano almeno, sono false. Quindi è ragionevole pensare che Pompeo non passò per il Colle dell'Argentera e quindi non attraversò il paese dei Bagienni."

Agostino Maria Mathis (1901) (246 bis)

(condensato)

Secondo questo Autore le strade adducenti a Pollentia erano cinque, con questi percorsi:

- 1, Ticinum, Laumellum, Hasta, Alba Pompeia, Pollentia e biforcazione per Augusta Taurinorum ed il Mar Ligure.
- 2, Vada Sabatia, Valle del Tanaro, Augusta Bagiennorum, Pollentia, al ponte sul Tanaro, Augusta Taurinorum.
- 3, Pollentia, Aquae Statiellae, Liguria marittima.
- 4, Pollentia, Savigliano, Pedona, Colle di Tenda.
- 5, Vapincum, Barcelonette, Argentera, Valle Stura, Pollentia, Alba  
 su quest'ultimo itinerario l'A. esprime grande incredulità circa la reale esistenza in epoca romana; per i rimanenti non scende in dettagli maggiori della presente scarna elencazione.

10 BIS- VIA DI VALLE VESUBIA e connessioni con strada di Valle Stura

- M.A. Carlone (1868) (451 BIS/129)

Di una via nella Valle Tinea e collegamento con la via di Valle Stura.

(condensato)

Sulla scorta di due epigrafi della Valle Tinea, comunicate a J. Durandi dal preposto di Sambuco G.F. Meyranesio e perciò ritenute spurie dalla critica moderna, l'A. vorrebbe che nei primi tempi della conquista romana della zona alpina una strada passasse in Val Tinea, utilizzata fra l'altro dagli eserciti consolari di Marco Fulvio Flacco e di Cn. Domizio Enobarbo. Ciò implicherebbe l'esistenza di un ramo della strada di Valle Stura nel vallone di Puriac con traversata del Colle di Puriac (m.2506) e discesa a Saint Dalmas-le-Selvage, itinerario frequentato nel medioevo e tenuto sotto controllo dai monaci dell'abbazia di Pedona a mezzo di grangie e "stationes" alpestri, di cui sussistono alcune testimonianze edilizie, sebbene ridotte a consistenza di rudere.

Testo delle epigrafi di Val Tinea:

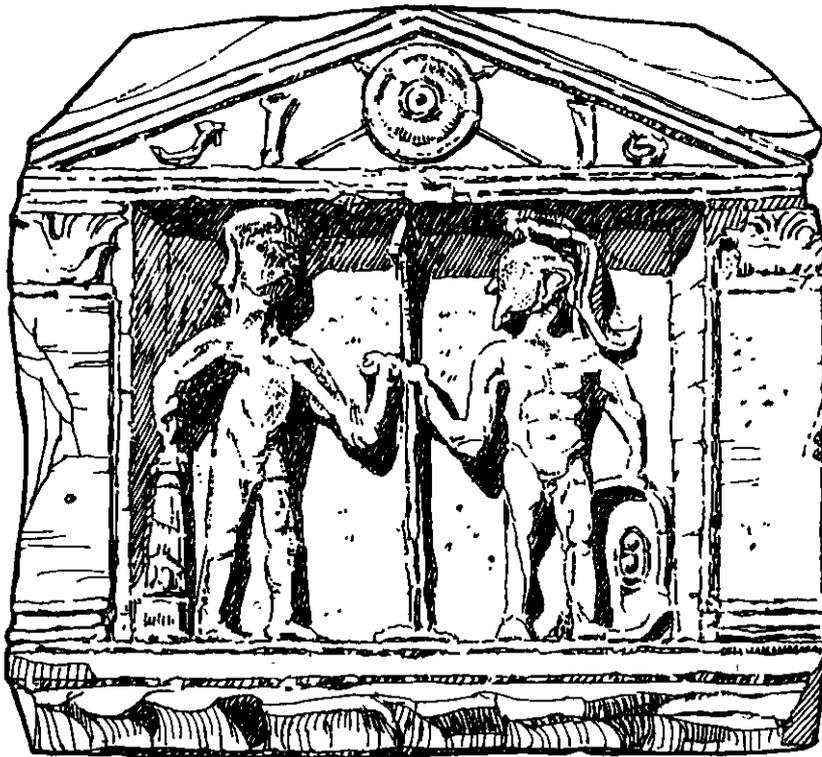
- 1, di Clans: HERCULI. SACRUM/CN. DOMIT.../PROCS/DEVICTIS. ET. SUPERATIS. BELLO/ICON...
- 2, di Saint Dalmas-le-Selvage: I.O.M / M. FULVIUS / DEVICTIS. ET. SUPERATIS / LIGURIBUS.  
 BAGIENNIS / VEDIANTIBUS. MONTANEIS / ET. SALLUVIEIS/ V.S.L.M.

La seconda epigrafe, per M.A. Carlone, sarebbe stata rinvenuta, "à Pré-Forêt, hameau de Saint Dalmas-le-Selvage, au milieu du Col de l'Argentière". Fra i primi a contestare l'autenticità di queste lapidi si devono annoverare G. Manuel (212/1,15) che si portò personalmente a Saint Dalmas-le-Selvage, e G.F. Muratori (453/bis) che le relegò fra le false, tuttavia non è da sottovalutare ciò che scrisse fin dal 1796 Pietro Nallino (in 216/14v). Per

questo Autore sul colle della Maddalena esistette per lungo tempo un monumento commemorativo delle vittorie del console M. Fulvio Flacco sui Liguri dal Varo alla Maira, distrutto in seguito ed incorporato in parte nelle murature del forte antistante il lago. Abbattuta a sua volta questa fortificazione e ritrovata fra le rovine l'epigrafe romana, questa fu portata a Bersezio e murata nella parete esterna della chiesa parrocchiale. Il testo offerto da Nallino concorda in parte con quello di Carlone (IOVI/M.FULVIUS/DEVICTIS. ET.SUPERATIS/.../V.S.L.M) con l'annotazione che manca il nome delle popolazioni vinte.

Il Manuel vide e descrisse il frammento d'arula murato nella parete esterna della chiesa di Bersezio, affermando di aver letto con difficoltà sul frontoncino del tempietto scolpite le lettere C.V.I.O.

Sulla sua fede Th. Mommsen l'accollse in CIL,V col n.7864 descrivendo succintamente le figure del bassorilievo. Su quest'ultime vedi commento in relazione al disegno riprodotto in queste pagine.



9

11- VIA detta "TRAVERSAGNA"

- Giov. Batt. Borelli (1883) (577/5)

"E' una strada che passa a circa due chilometri di distanza a notte di Boves, attraversando la strada, che viene da Cuneo, all'altezza della cappella di Sant'Anna; dessa va in linea retta verso il Torrente Colla a levante passando in mezzo ai cascinali detti del Marchese. Costeggia per alcun tempo questo torrente, poi attraversatolo più in basso si spinge sino a Beinette (Vagienna Superior)".

"Dalla cappella di Sant'Anna va pure in diritta via a ponente, attraversa il canale detto il Naviglio, si dirige verso i cascinali chiamati Peretti, poi si perde, giacchè incontrando un altro canale molto profondo detto Vermenagna, costruito nel secolo decimoquarto dell'era volgare, il suo corso ne è ora interrotto; ma dirigevasi verso Fontanelle... chiamata nei secoli di mezzo Brusaporcello, oltrepassata la quale volgeva a destra verso il Gesso (Gecium o Gexium) che attraversava pure; tocca quindi Borgo S. Dalmazzo (Pedona), da cui si spinge poi nella Valle di Stura (Sturia) solcata da una strada romana militare". (...) "Tra Sant'Anna e i cascinali Peretti porta il nome di Traversagna; taluni la chiamano ancora via Romana". (cfr. tav. 7)

1

12- VIA VITELLIA

N.B. Quest'arteria pur transitando sul territorio dell'attuale Provincia di Cuneo esula dalla zona presa in esame dalla presente inchiesta, tuttavia è parso utile menzionarla, sia per evidenziare l'interesse che gli eruditi locali del XVIII secolo sempre dimostrarono al riguardo delle testimonianze di romanità, sia per confronto e conferma dei dati desumibili dai documenti ecclesiastici del XIV secolo.

- Vincenzo Deabbate (1818) (236/221)

(condensato).

La strada attraversante il Rio Sordo è un segmento della via che dal regno di Cozio portava ad Albenga. Il suo titolo era Vitellia, iniziata da G. Cesare e portata a compimento da Vitellio. Percorso: Augusta Taurinorum, Canale, Asti, territorio degli Stazielli, degli Albingauni, Albintimilium.

(pag. 223). torri di vedetta lungo la via Vitellia: Neive, S. Gervasio, Barbaresco, Borghino, Corneliano, Castelrotto, Guarene, Magliano, Govone.

(pag. 228). Ristorazione dell'arteria per cura di Augusto.

(pag. 234). Altre notizie sulla Vitellia.

(pag. 238). Nuova denominazione della Vitellia (Aemilia).

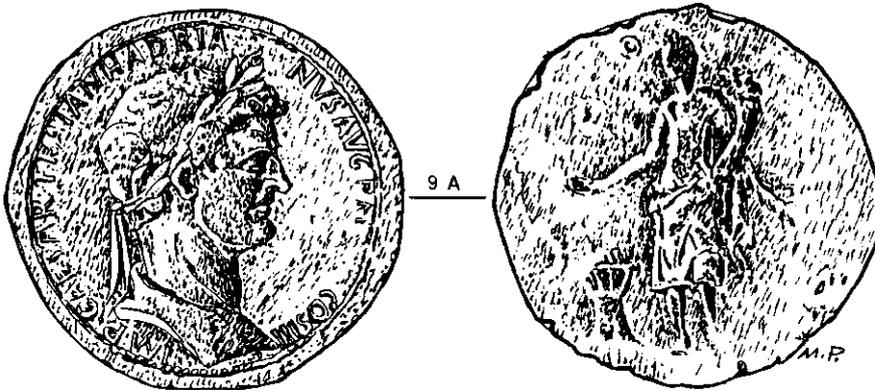
Il medesimo accenna poi (pag. 250) all'esistenza di una "via mortua" dipartentesi da una contrada detta "Alicia, quod est in Serra" fino al monte Paradosso (Trezzo o Neviglie) verso la via maestra delle Langhe e sino a Castino.

## 13- VIA RECTA

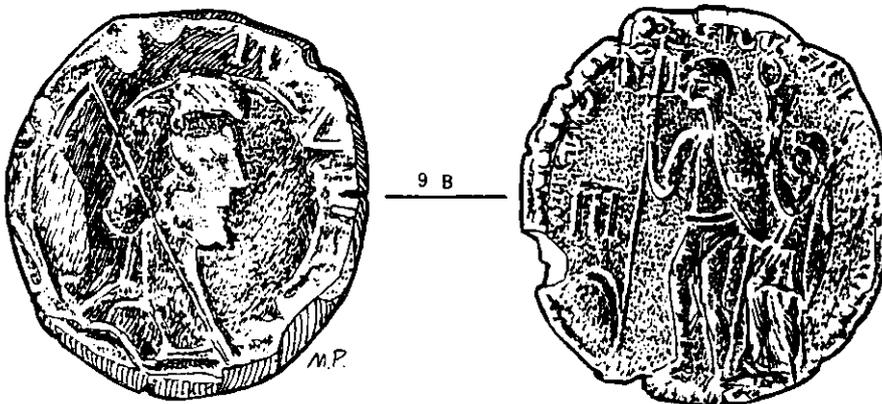
- Giuseppe Ottavio Conte (1879) (258 bis/26)

"Abbiamo veduto poc'anzi quale fosse la distanza, che correva dall'uno all'altro dei principali fortilizi esterni costrutti dai Romani (in Centallo); affrettiamoci ad aggiungere, che la Terra principale, quella dei Naxiati, era intersecata da una via maestra tendente dall'Est all'Ovest, cioè dal Poggese alla Truccia, la qual via dai Romani venne chiamata "Via Recta", e il cui nome, quantunque con locuzione corrotta, è pervenuto insino a noi, e perdura nell'attuale "Via Rettia".

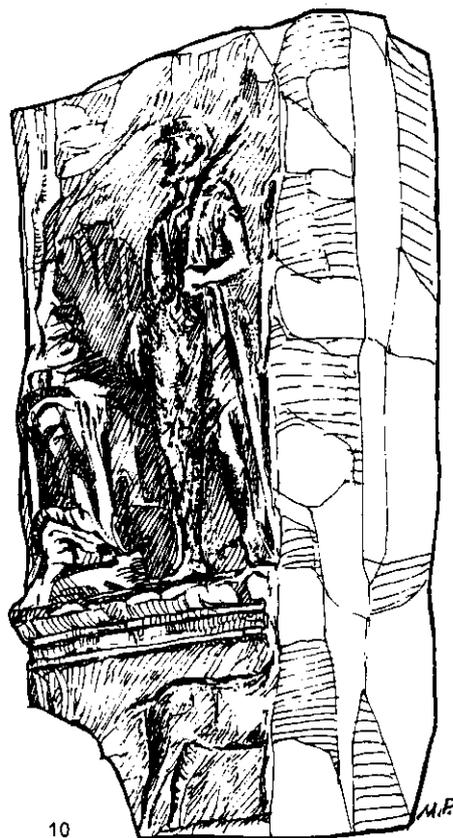
Che se vi esisteva una "Via Recta", ciò senza dubbio ci ammette a credere che vi esistessero altre vie diversamente appellate..."



- CARAGLIO



- CARAGLIO



- FOSSANO, Mad. dei Campi

#### AUTORI MODERNI

#### B - SCRITTORI E PUBBLICISTI DEL SEC. XX

1, Camillo FRESIA (1930) (402 bis)

Via Marenga da Limone a Porto Maurizio

(condensato)

L'A. descrive con precisione il tracciato della Via Marenga da Limone ad Oneglia, probabilmente conosciuto per diretta esperienza. Dal contesto risulta che al tempo in cui la memoria fu scritta la strada era già stata declassata, si trovava in non buone condizioni di manutenzione ed erano già cessati i mercati interregionali alle Case dei Cacciatori sopra Upega. La memoria tramandata da questo A. è prezioso documento utilizzato magistralmente da G.D. Serra (401/2/138) nella monografia dedicata alle vie romane e preromane dell'Italia occidentale, ma ad entrambi è sfuggito il nesso esistente fra questa strada, Porto Maurizio ed Auriate.

Percorso della via Marenga: vallone a nord di Limone, Boària. L'A. non specifica se la strada dalla cappella di S. Bernardo salisse verso la propaggine di Costa Rossa per congiungersi alla strada della Bisalta, oppure si portasse a toccare le piccole borgate poste sulle pendici di sud-est del monte Murin. Dal vallone della Boària a Malabero, Vallega, Selle Vecchie, Poggio Pertega, Fontana Fredda delle Navette sotto il monte Bertrand, Case dei Cacciatori ove ha luogo il mercato fra liguri e piemontesi.

Seconda tratta: Case dei Cacciatori, limite superiore della Binda, passo Garlenda sopra Monesi, Basteca di Fonté (Fronté), alpe di Garezzo, passo di Gurpiaria, monte Monega, passo della Mezzaluna sopra il bosco di Rezzo, Monte Grande, Monte Acquarone, testata di Sant'Agata, Bestagno, Borgo. Da questo punto esiste la possibilità di scendere su Porto Maurizio o su Oneglia.

2, Andrea GIUBERGIA (1909) (368/55)

vie antiche afferenti a Forfice - via Grima

(condensato)

Le strade antiche attraversanti il distretto di Forfice (vedi tavv. 4 e 8) erano cinque, così orientate:

- a) per Chiusa Pesio attraverso Montefallonio.
- b) per Boves e Brusaporcello
- c) per Quaranta (Quadraginta, S. Benigno al Grana).
- d) la via Grima per Ventimiglia e Nizza, attraverso il Colle di S. Giovenale, Valfredda, Comba in territorio di Peveragno, poi attraverso Gavié e Bercia di Boves alla Crocetta di S. Giacomo, indi costeggiando la Costa Rossa e Colle Piana della Bisalta passava presso il Cornium e toccava la Roya, da questo punto scendendo al mare. "Ne è conservato un tratto di circa otto chilometri".
- e) la via Morotia da Forfice alla sinistra dello Josina a Bene Superiore (Beinette) ed a Morozzo. "Alcuni tratti di questa caratteristica via esistono ancora; essi sono profondamente incassati nel suolo e per la loro speciale conformazione fanno ricordare le vie di Pompei".

3, Carlo PRANDI (1949) (259 bis/65)

Via Recta di Centallo

(nota: l'Autore si è avvalso del lavoro di G.A. Conte (258 bis) per tutta la parte concernente la storia antica di Centallo, copiando letteralmente interi passaggi, aggiungendo di proprio poche cose. Per ciò che riguarda la "via Recta" è fedelissima eco dello storico municipalista che l'ha preceduto).

"Pare che la Madonna degli Altèni fosse un fortilizio con una sola via, detta dai Romani "via recta" corrispondente all'attuale via Rectia dal Poggese alla Truccia."

4, Domenico GIORGIS (1952) (402)

itinerari montani dalla Riviera ligure alla Certosa di Pesio.

(nota: l'Autore, priore di S. Bartolomeo di Chiusa Pesio per 30 anni, dal 1922 al 1952, nell'elaborare questo opuscolo ha attinto, oltre che all'opera del Caranti (235) e del Botteri (234), anche alla tradizione locale ed a lavori ora non reperibili. La sua testimonianza al riguardo dei pellegrinaggi liguri verso la Certosa di Pesio attraverso l'ordito viario delle Marittime, getta nuova luce sull'importanza della via Marenga nei secoli passati).

pag. 38: pellegrinaggi liguri alla Certosa di Pesio (sec. XVI-XVII)

"I pellegrinaggi vi giungevano spesso fin dalla Riviera passando per il mal custodito Colle di Cornio (Col di Tenda), per il Malabera, la desolata Conca delle Carsene ed il Baban, donde si cominciava a intravedere la Certosa come solitaria oasi di pace, fra i boschi ed il verde intenso dell'alta Valle del Pesio".

pag. 26 - toponomastica locale legata alle incursioni saracene del sec. X.

"La tradizione, legata alla toponomastica, ha non pochi riferimenti all'invasione saracena. Il Col del Prel (proelium = battaglia) e il Podio Negro (quasi passo dei Mori) detto poi Passo di Baban starebbero a indicare il luogo ove i valligiani cercarono di sbarrare il passo agli invasori. Così il ricordo dell'invasione saracena è legato al vallone dei Mauri sopra i Vigna e ai tetti Mauri, al prato Malmasel (malum macellum = terribile massacro) nelle vicinanze della Certosa, che starebbe ad indicare la strage operata dai valligiani quando infine, sul cadere del X secolo, i Saraceni furon respinti verso il mare donde con tanta baldanza eran venuti". (cfr. tav. n.8).



- CARAGLIO



- PEDONA

## C - STUDIOSI CONTEMPORANEI

Ettore PAIS (1918) (191 BIS/2, 727)

Stazioni della XL Galliarum di Pedo e Forum Germa

(condensato)

Prendendo le mosse da alcuni reperti epigrafici rinvenuti a Borgo S. Dalmazzo, Piasco, S. Lorenzo di Caraglio, Rialpo (Demonte) e Busca l'Autore ritiene che i primi due centri siano stati sede di stazioni doganali della XL Galliarum e che Pedona (BSD) e Forum Germa (S. Lorenzo di Caraglio) abbiano segnato in epoca augustea il confine fra la regio IX Liguria e la Provincia delle Alpi Marittime, in altre parole fra Italia e Gallia.

In particolare, pur senza addentrarsi in descrizioni particolareggiate, inferisce che il console M. Fulvio Flacco attraversando il Colle dell'Argentiera o dell'Agnello si sia servito di passaggi già noti ai Greci di Marsiglia commercianti con le tribù liguri dell'entroterra padano.

idem (191 Bis/2, 528)

della via preromana di Valle Stura

(condensato)

Sino al 200 a.C. la regione monferrina e cuneese è indipendente "al pari dell'altipiano Piemontese aderente alle Alpi Marittime dove sorgeva la ligure Pedo e vivevano gli ancor barbari Bagienni".

Nel 154 il Console Q. Opimio muovendo da Piacenza per aiutare Antipoli e Nizza preferisce deviare su Genova e la costa ligure anzichè passare per le Alpi. M. Fulvio Flacco invece poté attraversare la catena alpina per andare a combattere i Salluvii e i Vocontii.

"Se si considera quanto fossero aspri, lunghi, difficili i valichi delle Alpi dette più tardi Cozie si troverà non improbabile che Fulvio, seguendo una delle vallate poste a mezzogiorno del Monviso (come la valle della Stura di Cuneo o la Varaita) abbia superato il passo relativamente facile dell'Argentera o quello del Col d'Agnello, ect."

Dino GRIBAUDI (1928) (441/89-109)

vie di Valle Stura e Valle Vermenagna

(condensato)

Trattando dei confini naturali ed amministrativi della Provincia romana delle Alpi Marittime l'A. ha due accenni alle vie più importanti, che a suo giudizio sono quelle di Valle Vermenagna e di Valle Stura.

- della via romana di Valle Vermenagna:

"Che anche il col di Tenda fosse conosciuto e frequentato è assai probabile. Non doveva tuttavia avere l'importanza che gli conferiscono oggi le relazioni internazionali. Serviva tutt'al più agli scambi tra la parte meridionale dell'odierno Piemonte e la riviera. Certo si è che non si hanno tracce d'un adattamento romano della strada del colle al grande transito."

- della via romana di Valle Stura:

(il colle della Maddalena) "si presentava allora come il più comodo senza dubbio ed il più diretto dei valichi per i quali dalla pianura padana si poteva raggiungere la Narbonese e se ad un transito regolare per il colle gli itinerari non accennano, le vestigia stradali e le iscrizioni rinvenute lungo il cammino che vi fa capo sono testimonianze irrefragabili d'un movimento abbastanza intenso, militare e commerciale. Sorpassato il colle dell'Argentera il limes della Provincia scendeva per la valle della Stura di Demonte, mantenendosi con tutta probabilità sul versante di sinistra per raggiungere allo sbocco della stessa valle l'antica cittadina di Pedona, oggi BSD. Ne fa fede sicura l'iscrizione, quivi rinvenuta, in cui Pedona è menzionata come statio quadragesima Galliarum, in altre parole come posto doganale." (riporta il testo dell'iscrizione CIL, V2, 7852 riprodotta in Tomo 1, pag. 99 e termina: "Nessuno dubita che come stazione doganale rappresentasse pure il limite della Provincia A.M. per quella coincidenza tra linea del portorium e limiti amministrativi e provinciali messa in sì chiara luce da R. Cagnat e dal Mommsen."

Alfonso Maria RIBERI (1929) (221/21)

via di Valle Vermenagna

"La regione di Pedona era certamente percorsa da vie romane di non mediocre importanza (...). Possiamo sommariamente rifarci l'idea di coteste vie, di cui la principale, venendo dall'Italia, percorreva pressapoco l'attuale via Monea e con rettifili molto pronunciati passava a Quadrantina (presso S. Benigno al Grana, ove era il 40° miglio, ma il punto di partenza dove?) e giungeva ad Auriate o a quell'altro paese che si voglia mettere presso S. Lorenzo di Caraglio; di là si volgeva a Pedona pressapoco sul percorso della provinciale Caraglio-Vignolo-ponte del Sale. Da Pedona la via si biforcava per i due valichi alpini: l'una per il Mons Cornius (colle di Tenda) a Nizza, l'altra per il Col della Maddalena (Rupis Moccensis?) a Digne.

(...) L'altra via, che traversava il piccolo paese posto nel delta fra Gesso e Vermenagna, raggiungeva poi la destra del Vermenagna, ove nel 1700 se ne vedevano ancora le tracce col nome di Via Imperia (in nota: nel tardo medio evo pare che la via portasse il nome di via ad bigorram) e saliva al colle di Tenda ove anche ora ne restano dei lunghi tratti selciati a lastroni."



12

Nino LAMBOGLIA (1933) (540)

vie romane del territorio bagiennate

"Le direttive geografiche di questa penetrazione (romana)... sono segnate dalle vie intermunicipali che, esistenti già certo prima della conquista, furono dai R. perfezionate e fecero dell'antico territorio dei Liguri Montani un'area di passaggio di capitale importanza nello sviluppo delle comunicazioni regionali fra la Liguria mediterranea e quella marittima.

Dal municipio di Augusta Bagiennorum si diramano tre arterie fondamentali dirette a mezzogiorno: esse ancora non sono state studiate con moderni criteri archeologici storici, ma il loro disegno si delinea chiaro ad un esame sommario degli avanzi archeologici in relazione con la topografia della regione e dei suoi centri pagensi. La più occidentale di esse, per la plebs Morocina (Morozzo) e la plebs de Bagiennis inferioribus (Beinette) metteva al municipio di Pedo e di qui, attraverso il colle di Tenda, ad Albintimilium. Un'altra si dirigeva a sud-est, toccava la pieve di S. Pietro in Grado presso Carrù, passava probabilmente presso il Vicus Baginas, sulla riva destra del Tanaro e per Ceva, Millesimo e Cosseria si andava a fondere a Canalicum, presso la pieve di Cairo, colla grande via Aemilia Scauri o Julia Augusta che faceva capo al mare a Vada Sabatia.

Finalmente, intermedia fra le due era la via collegante Augusta Bagiennorum con Albingaunum... Il suo tracciato rettilineo e così nettamente disegnato, in corrispondenza dei più facili valichi e dei più notevoli centri di vita che si incontravano lungo il percorso, dà un'idea dell'importanza fondamentale che essa rivestiva, sia come arteria di collegamento... sia in rapporto ai più ampi bisogni di carattere regionale che assicuravano al centro urbano marittimo un diretto collegamento con la valle padana. Da Augusta Bagiennorum essa toccava, volgendo subito a sud, la plebs Bredulensis (Breolungi) ov'era il centro pagense che all'epoca longobardica divenne sede del Comitato, la plebs de Vico, e, entrata subito dopo nel territorio albigaunense, per Montaldo e Pamparato, dove le epigrafi attestano l'esistenza di nuclei abitati, ascendeva per il colle di Casotto alla plebs Garraxina (Garessio) onde per il colle di S. Bernardo con meno di venti miglia raggiungeva Albenga."

Giuseppe CORRADI (1939 e 1968) (440)

via romana da Pollentia ad Augusta Taurinorum

(condensato) Nota: si segue l'edizione 1968.

La via Fulvia dipartendosi da Dertona (Tortona) punta su Asti e porta a Pollentia. E' opera probabile del console M. Fulvio Flacco (124 a.C.) nella parte iniziale. Le tratte successive devono porsi in relazione sia alla costruzione della via Postumia, sia alla deduzione di Pollentia. Oltre alla diramazione Asti-Pollenzo doveva esistere un'altra per Augusta Taurinorum, attraverso Baldissero, Dusino, Poirino oppure Carrea Potentia (Chieri).

La Tabula Peutingeriana segnala una strada da Dertona ad Aquae Statiellae (Acqui), Alba Pompeia, Pollentia, con prosecuzione presumibile sino a Torino, non comprovata da testimonianze archeologiche sicure, ma solo da toponimi locali.

Armando TALLONE (1941) (364 bis)

La via Cuneo-Nizza nel Quattrocento

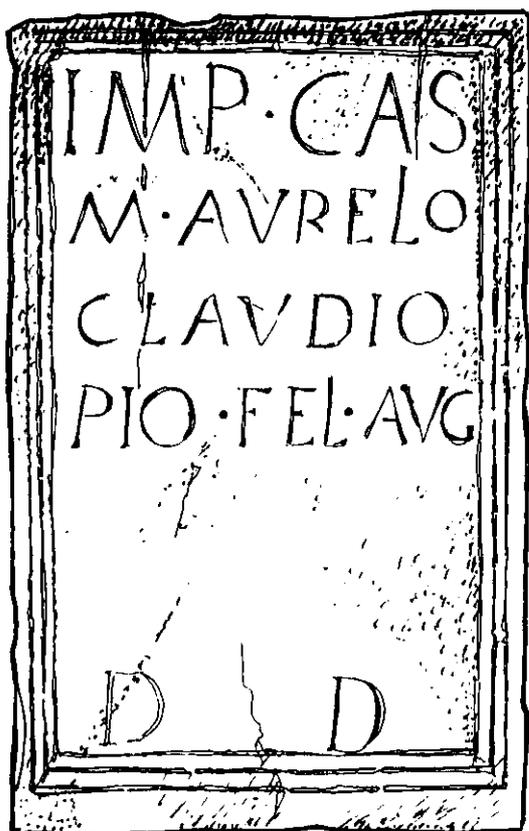
(condensato)

Sulla scorta di documenti dell'A.S. Torino, sezioni riunite, cancelleria di Savoia, l'A. delinea lati inediti della figura di Paganino Dal Pozzo, alessandrino ma cittadino di Cuneo, grande finanziere, per molti decenni appaltatore delle gabelle del sale di Nizza e di Cuneo, impresario edile costruttore di strade, al quale -in quest'ultima veste- fu conferita ampia facoltà di scelta per tracciare una nuova strada, più comoda e breve, tra Cuneo e Nizza e di realizzarla utilizzando all'occorrenza tronchi viari già esistenti. L'incarico gli fu dato da Ludovico duca di Savoia con patenti in data 25.1.1453. Condizioni poste: inizio dei lavori entro sei mesi dal rilascio delle patenti; termine di ultimazione del tracciato viario entro dieci anni dal 25.1.1453; il medesimo deve essere realizzato all'interno del territorio sabauda o nei territori di nuova annessione; deve risultare più comodo e breve delle vie esistenti; deve consentire per 3/4 dell'anno il passaggio di uomini e di bestie da soma. All'impresario sono fatte ampie concessioni, quali: a chicchessia è vietato tracciare una strada similare nel raggio di un miglio; è consentito arrestare i contravventori e demolire le loro opere; è consentito requisire i beni trasportati e gli animali a coloro che non pagano il pedaggio; è concesso costruire ricoveri in legno o in pietra per i viandanti; è consentito esigere il pedaggio anche ai residenti ove si è costruito un tratto di nuova strada, ma non per il suo semplice attraversamento; è consentito collegare tratte di strade esistenti con tratte di nuovo tracciato; i diritti sulla strada e sui pedaggi annessi avranno validità di venti anni dalla data surriportata.

Purtroppo non risulta in alcun modo se a questo progetto fu data realizzazione pratica.

Poichè il Dal Pozzo alternava all'attività di costruttore di strade quella molto più redditizia di gabelliere del sale per Nizza e per Cuneo, l'A. opina che se furono fatti lavori in questo senso, questi dovettero rivolgersi principalmente alla tratta Entracque-Madonna delle Finestre, che era senz'altro il settore più difficile ed aspro dell'intero percorso Cuneo-Nizza, peraltro battuto da tutte le carovane che trasportavano il sale nizzardo. Il Dal Pozzo aveva esplicato attività di costruttore stradale fin dal 1430 riattando e ridisegnando parzialmente il percorso della tratta Lantosca-Levenzo, allo scopo di abbreviare di un giorno il viaggio Nizza-S.Martino Lantosca (dopo il quale si doveva affrontare il Colle delle Finestre per penetrare in Piemonte) e quello di Saorgio-Breil in Val Roja. In entrambi i casi aveva divisato di sostituire ai vecchi ponti in legno poco affidabili ponti in pietra, ma difficoltà tecniche e costi proibitivi l'avevano fatto desistere dall'impresa. I ponti in legname da sostituire sulla Vesubia erano dieci; non precisato il numero degli altri sulla Roja.

L'informazione relativa ai ponti in legno in Val Vesubia ed in Val Roja è preziosa, in quanto delinea una situazione generalizzata per tutto il Medioevo ed i secoli successivi sino alla Rivoluzione francese; inoltre, se ad un grande finanziere qual'era in quel secolo XV Paganino Dal Pozzo (v. Tomo 1/525) la costruzione d'un ponte in pietra si rivelava impresa impossibile, sia per l'aspetto dell'organizzazione tecnica che per il risvolto dei costi, è più che mai giustificata la tesi che i ponti in pietra cui è cenno nelle pagine seguenti sono lasciati dell'epoca romana.



13



14

- NARZOLE

Giacomo RODOLFO (1941) (471 ter/37-38)  
strada romana da Pollentia ad Augusta Taurinorum

(condensato)

La strada che collega Pollentia con l'Augusta dei Taurini, segnata sulla Tabula Peutingeriana senza l'indicazione di località intermedie atte a favorire l'accertamento del suo vero percorso, si sviluppa per una lunghezza di XXXV miglia romane, attraversando i territori dei moderni comuni di Bra, Cavallermaggiore, Racconigi, Carmagnola, Carignano, La Loggia, Moncalieri, ed entra in Torino per la Porta Marmorea.

La tratta Pollentia-Carmagnola non è oggetto d'interesse per questo ricercatore, che si diffonde invece sul segmento che dal Po va al Sangone ed a Torino.

Il tracciato viario è contraddistinto da numerose cappelle antiche, in prossimità delle quali sono stati scoperti sepolcreti romani e barbarici.

Le risultanze cui perviene l'Autore coincidono con quelle scaturite dalla localizzazione delle chiese dedicate a S. Martino, di cui è data rappresentazione schematica alla carta 10 della presente monografia.

Luigi BERRA (1943) (469 bis)

Vie romane da Pollentia a Albintimilium

(condensato)

L'Autore dibatte il possibile tracciato lungo la Valle del Tanaro d'una arteria collegante Pollentia al mare ligustico (Albenga, Ventimiglia), la cosiddetta via Marenga bis, di cui si dà a tavola 1 di questa ricerca il primo segmento.

Sviluppando il tema ha un breve accenno pure per la via Marenga (che non nomina mai come tale), ammettendone il tracciato sulla direttrice Pollentia, Benevagienna, S. Albano Stura, Beinette, Pedona, Tenda, con l'eventuale sdoppiamento nella tratta Beinette, Valle Pesio, Tenda e la riunione dei due tronchi in alta Valle Roja con percorso unificato fino a Ventimiglia. Per la tratta Beinette-Tenda fa propria la tesi di D. Manzone (245 bis/149) negatrice dell'esistenza della strada di Val Pesio in epoca romana, ma essendo a conoscenza della tradizione locale che è di segno opposto, non ne sottovaluta il peso.

L'A. propone un percorso in quota "sull'orlo estremo degli altipiani" di Cherasco, Narzole, Lequio, Piozzo, Carrù, Minetti di Bastia, Lesegno. A Narzole colloca una biforcazione per Benevagienna e S. Albano, nell'intento di collegare i due tronchi principali delle vie per il mare.

In una breve digressione relativa al punto di attraversamento del Tanaro in uscita da Pollentia l'A. elenca i due "porti" donati alla abbazia di Breme dall'imperatore Enrico III nel 1048 (porto runcario o runcaritic e l'altro di fronte a Manzano); quello gestito dai canonici di S. Pietro di Manzano e l'esistenza di un ponte non fortificato sulla Stura in prossimità della confluenza nel Tanaro, ponte che era probabilmente in materiale ligneo, nel 1250 fortemente reclamato dagli Astesi libero da pedaggi per i loro interessi commerciali.

Non ha accenni al riguardo di eventuali ponti romani in pietra sul Tanaro; il trasbordo merci-passeggeri era incentrato, a suo modo di vedere, unicamente sul naviglio leggero.

Siegfried J. DE LAET (1949) (541/145)

via romana di Valle Stura

"Plus au Nord, une route suivait la vallée de la Stura, franchissant le col de Larche (ou col de l'Argentière) et, par la vallée de l'Ubaye rejoignait à Gap la grand-route du Mont-Genèvre dont il sera question plus loin. Cette voie n'est pas mentionnée dans les itinéraires anciens, mais son existence est attestée par les nombreuses vestiges de l'époque romaine qui en parsèment le parcours. Un bureau de la Quadragesima Galliarum y surveillait le trafic à Pedo (auj.: BSD au sud de Cuneo), endroit fort désigné pour l'établissement d'une "statio" puisque de là partait un embranchement de la route, qui, par le col de Tende allait rejoindre à Vintimille la route côtière."

In nota avverte che l'esistenza della via del Colle di Tenda è contestata da Hyde in "Roman Alpine Routes".

Franco CARRATA-THOMES (1953) (481/bis/24)

Strade dell'agro bagiennate

a) reticolato con epicentro in Chiusa Pesio.

"A Chiusa (Pesio) non passava alcuna grande strada romana, come spesso si è ripetuto a torto, ma ciò non toglie che nella località si incrociassero diversi tracciati d'importanza secondaria, in parte risalenti ad una situazione più antica.

Ad esempio esisteva di certo una stradella che allacciava Chiusa con Beinette (Bannetae), centro di notevole importanza posto sulla strada che univa Pedo (BSD) attraverso Morozzo (Morutium) con il cuore dell'agro dei Bagienni."

"Con questa stradella Chiusa era unita alla pianura aperta, in tutte le direzioni, mentre le vicende della romanizzazione della vicina Val Ellero rendevano logica e naturale una comunicazione diretta con Roccaforte."

"Infine è incerto che un'altra stradella risalisse la valle su un percorso antico, tracciato per l'uso degli stessi abitanti e poi restaurato in epoca romana, per risalire al Prel, a Malaberga e, per il vallone di Rio Freddo, scendere a Tenda o a Briga in Val Roia."

(...) Può essere che un tracciato di età romana, di importanza del tutto secondaria, sia esistito realmente soprattutto per esigenze di natura locale, ma anche in questo caso il passaggio in Val Pesio fu riattato in modo duraturo solo nell'incursione dei Saraceni del 906, come testimonia chiaramente il nome di Baban da essi dato al valico".

b) della strada di Valle Stura.

Nella nota a piè di pagina 24 contesta quanto esposto in proposito alla strada romana Julia Augusta da J. Durandi e P. Nallino, seguiti da Botteri; ritiene Durandi influenzato da Nallino per ciò che attiene al tracciato della tratta Chiusa Pesio, Boves, Roccavione, Valle Stura, Argentera e commenta: "Purtroppo mancano completamente tracce di un sì notevole tracciato e d'altra parte, anche ammettendo che la strada dell'Argentera esistesse (...) e che fosse stata percorsa da M. Fulvio Flacco nel 125 a.C. (...) ciò non basta a provare che il percorso di avvicinamento passasse lungo tutti gli sbocchi delle valli della regione, e quindi anche per Chiusa. In realtà la strada che univa la Val Stura alla pianura partiva da Pedo, toccava Bannetae, Morutium e giungeva a Pollentia attraverso l'agro dei Bagienni. Di qui si ramificava per Torino (...) e per Alba, da cui raggiungeva Hasta.

c) strade di collegamento tra Valle Pesio e Valle Ellero

(pag. 57) "Il castello (di Roccaforte) inoltre, serviva anche per vigilare il passaggio e il traffico sulle tre stradelle che confluivano nella piana di Roccaforte dalla Valle Pesio attraverso il Colle del Morté e dalla pianura pedemontana lungo il corso dell'Ellero.

Il tracciato che univa il nodo di Roccaforte con Chiusa e la Val Pesio seguiva all'incirca lo stesso percorso odierno, né si deve scordare che il territorio collinoso tra le due valli era ben noto ai Romani, come attesta un'epigrafe trovata nella zona" (ossia la dedica a Diana cacciatrice del Morté).

Gian Domenico SERRA (1954) (401/133)

Vie Marenghe

(condensato)

L'A. sulla scorta della notizia pubblicata nel 1930 da C. Fresia inserisce la via Marenga di Limone al primo posto nell'elenco di strade Marenghe dell'Italia settentrionale a lui note per documenti storici (al secondo pone la strada che da Benevagienna scendeva ad Albenga).

Le altre strade Marenghe del suo elenco hanno inizio a Pavia ed a Calliano, rivolte verso la Riviera di Levante. Di queste arterie l'A. dice: "La tradizione popolare e le carte antiche piemontesi noverano più vie, che dal retroterra ligure piemontese portavano al mare, ai centri portuari antichi della costa ligure, designate ciascuna dallo stesso nome, ora latineggiante, sotto forma di "via marinca" (a. 1003, 1076) ora in forma antica volgare di "via marenca" (a. 924) o più recente di "via marenga". (...) "La struttura ibrida del loro nome, foggiate con il suffisso ligure -inca sulla voce latina Mare, il loro significato di "marittima", "che porta al mare", l'antichità delle loro attestazioni ed il loro percorso, come la loro stessa designazione di "vie" (non strade), le dimostrano sorte fuori dei grandi centri del Piemonte romano, a designare vie o tronchi di vie antiche, forse preromane, utilizzate dai Romani come vie sussidiarie o abbandonate, per l'asprezza rettilinea del loro disagiata cammino montuoso, alle più rapide comunicazioni interne fra gl'indigeni, montanari o colliani, ed ora alle greggi migranti ed ai pastori dell'Appennino e delle Alpi liguri piemontesi, lungo i cammini loro consuetudinari dalla preistoria ai giorni nostri".

Marco CASTELLI (1961) (577 bis)

Le stazioni della XL Galliarum;

La strada di Valle Stura.

(condensato)

Accettando l'esistenza delle stazioni doganali di Pedona e di Piasco, documentate da testimonianze epigrafiche, ammette di conseguenza la realtà d'una strada passante per il colle dell'Argentera, senza precisarne il percorso.

"Leggermente più a nord" (della via costiera detta poi Aurelia) "si apriva una strada, non menzionata negli antichi itinerari ma di cui conosciamo l'esistenza dai numerosi resti che si trovano sul suo percorso, la quale attraverso il colle dell'Argentera e la valle dell'Ubaye raggiungeva a Gap la grande strada del Monginevro. Per sorvegliare il traffico che si svolgeva su questa via era stata stanziata a Pedona, l'odierna Borgo S. Dalmazzo, presso Cuneo, una stazione della Quadragesima Galliarum già ricordata, proprio sulla via che, per il colle di Tenda, raggiungeva ad Albintimilium la via costiera, di cui in precedenza s'è fatta menzione, che univa Genova a Marsiglia".

Edoardo MOSCA (1962) (459 bis)

via uscente da Pollentia in direzione sud-ovest

(condensato)

Riprendendo attività di scavo iniziata nel 1958 in regione Pedaggera presso Pollenzo, tesa ad identificare il percorso della via in uscita da Pollentia verso il Sud-Ovest -, l'A. discopre 19 tombe d'epoca romana (I secolo d.C.) ed i resti del tracciato stradale che così descrive: "Esso affiora a cm 60 dal piano di campagna e risulta formato da una fondazione di pietre di normale grandezza cui sovrastano grossi pietroni esposti con la parte più piatta verso l'alto. Esso viene scoperto per una larghezza di m 1,30, poichè la restante parte collima con l'attuale fosso di scolo e la strada" (prov.le Roreto-Pollenzo). "Lungo tutti i tratti del tracciato scoperto, si snoda una fascia di terra scevra di pietre, a differenza del rimanente che ne è invece alquanto ricco, della larghezza costante di cm 90, che può essere indicata come resto dell'antico fosso di scolo delle acque."

Identificato l'andamento rettilineo dell'arteria, che "non tiene assolutamente conto della grande curva attuale del tracciato moderno", lo salda idealmente col tronco Pollenzo-S.Vittoria, che ne è la logica continuazione. (vedi tav. 1).

Silvio CURTO (1964) (444/30)

Vie afferenti a Pollentia

(condensato) Trattando dell'occupazione romana del territorio pollentino e della fondazione e vita amministrativa di questa città, l'A. disegna brevemente il reticolato viario che da essa si dipartiva o che l'incorporava. Tale schema può così riassumersi:

- Via Torino, Pollentia, Alba, Acqui (tab. Peutingeriana).
- Via Pollentia, Alba, Asti, Forum Fulvii, Tortona (id). Via Fulvia, lastricata da Q. Fulvio Flacco nel 179 a.C.
- Via Ceva, Bastia, Benevagienna, Pollentia: ramo della Julia Augusta da Cairo.
- Via Pollentia, Marene, Savigliano, S. Damiano Macra, con posto doganale a Piasco (per Gap attraverso Acceglio, Col Soutron, Ubayette, Larche). L'A. pensa che per essa siano passati M. Fulvio Flacco nel 125 a.C. e Sesto Calvino nel 122 per portare appoggio a Marsiglia in guerra contro Allobrogi, Voconzi e Salluvii. Crede inoltre che un tronco trasversale potesse unire la valle di Maira alla Valle di Varaita.
- Via Pollentia, Pedo, Tenda, Nizza. "Recano indizio della sua esistenza la menzione dell'itinerario Ravennate di una Ororiatis, probabilmente Auriate presso S. Dalmazzo, e le vestigia d'una statio della Quadragesima Galliarum reperite nella stessa S. Dalmazzo, antica Pedo" (pag. 33).
- Per ipotesi anche una strada da Pollentia a Ceva e Albenga via Valle Tanaro.

Antonio SARTORI (1965) (447/75,77)

(sono presi in esame i soli passi relativi alle strade di Pollentia e di Augusta Bagiennorum).

A) Pollentia.

Alle quattro porte urbiche corrispondono altrettante vie, orientate secondo i punti cardinali.

A Nord: resti di tracciato stradale nei pressi della cascina Bassa di Rubbia, reg. Pedaggera. L'arteria collegava Pollentia all'Augusta dei Taurini.

A Est: tracciato stradale verso Alba, passante a lato del Turriglio e sotto la collina di Santa Vittoria.

A Sud: la strada diretta ad Augusta Bagiennorum costeggia il Tanaro, che è attraversato prima della confluenza con la Stura, mediante naviglio leggero.

Ad Ovest: la strada puntava su Marene, poi Levaldigi, Centalio, Caraglio, e si inoltrava nel rilievo alpino verso la Gallia.

B) Augusta Bagiennorum.

Contesta a Jacopo Durandi l'appellativo di Julia Augusta dato alla strada Hasta-Pollentia e diramazioni verso il Sud.

Accoglie la tesi che i rettifili stradali Morozzo-Crava-Le Monache-quota 395 e tetto Fulcheri-Spinetta di Cuneo, con i prolungamenti verso Boves siano resti di strade romane.

Crede nell'esistenza in epoca romana di una via precollinare da Pedona a Villanova Mondovi.

Giuseppe CORRADI (1974) (447 Bis)

vie nel territorio pollentino e bagiennate

(condensato)

Recensendo alcuni studi specialistici andati alle stampe dopo l'uscita della sua monografia "Le strade romane dell'Italia Occidentale" (440) l'A. fa il punto delle conoscenze riguardo la romanizzazione del territorio dell'attuale Provincia di Cuneo e della sua rete viaria antica, appoggiandosi soprattutto sulla pubblicazione di S. Curto "Pollenza antica", 1964 (444).

di una strada in territorio comunale di Fossano e Caraglio e della sua presumibile prosecuzione verso le Gallie.

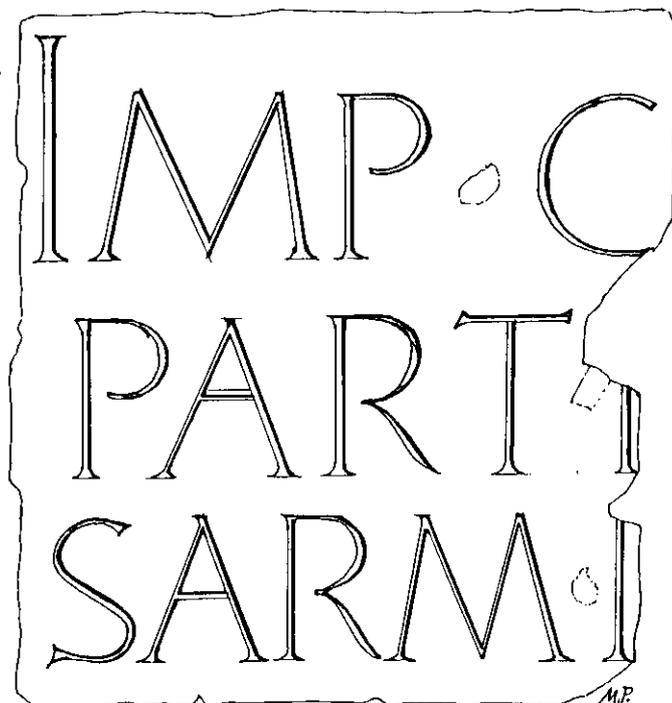
"Secondo il Fraccaro (P. Fraccaro "Un episodio delle agitazioni agrarie dei Gracchi" St. Louis, Missouri, 1953) sulla base dei residui viari ed in seguito all'esame (sulle carte dell'Istituto Geografico Militare) delle chiare tracce della centuriazione Romana fra la Stura di Demonte e il Torrente Varaita, si scopre che un'antica strada "della quale rimane un lungo rettilineo a N.O. di Fossano, ed un altro lungo tratto tra Centalio e Caraglio, formato da due tronchi, in origine rettilinei, che si uniscono formando un largo angolo, andava appunto verso Caraglio" (...) "Da ciò risulta l'esistenza di una nuova strada romana

importante che dal percorso Pollenzo-Roreto-Marene-Saluzzo, continuava per Genola-Levaldigi-Centallo fino a Caraglio, e doveva avere uno sviluppo ulteriore fino alla Gallia Narbonese."

"Allora, tenendo conto di questi esempi e prove che ho ricordato" (iscrizioni di Piasco, S. Damiano, Caraglio, Marmora, Castelmagno) "e considerando l'importanza del documento di Caraglio" (relativo a Forum Germa) "non mi sembra opera di pura fantasia ammettere che la strada imboccasse la valle del Torrente Grana di non lungo sviluppo, e risalendo per Cavaliggi, Pradleves (notizie da appurare) e Castelmagno (ara di Marte) giungesse al Colle del Mulo. "Di qui si presentano due possibilità: o scendendo verso Nord, (lungo il vallone di Marmora, o anche lungo il vallone di Preit) si può raggiungere la Valle Maira; oppure con più breve cammino scendendo verso Sud si sbocca nella Valle della Stura di Demonte. In questo caso, risalendo per Argentera questa valle, si valica il colle di Larche... dal quale... si raggiunge Vapincum (oggi Gap) sulla strada romana che si spinge dal Monginevro fino a Valentia e a Vienne del Delfinato...".

Accenna poi a due ipotesi fatte da S. Curto e da A.T. Sartori relative ad una strada Pollentia-Pedona-Colle di Tenda-Nizza, oppure Pedona-Colle dell'Argentera, che vuol collegare allo snodo suddetto del Colle del Mulo ed alla via proveniente da Fossano-Caraglio.

"Nonostante queste ipotesi plausibili restano molti dubbi e problemi da risolvere, sebbene con nuove ricerche... si potrà chiarire l'esistenza reale di un importante sistema stradale molto più complesso in questa regione comunicante con la Gallia Narbonese. In realtà qui sorge il nuovo problema storico-topografico dello studio dei valichi alpini a grandi altezze".





## - ROMANISIO

Edoardo MOSCA (1976) (544Bis)

Via romana da Pollentia ad Augusta Taurinorum

(condensato)

Il 13 dicembre 1975 durante lo scavo per la costruzione di un edificio in Bra, viene allo scoperto una tomba di epoca romana. Investigazioni successive portano all'identificazione di nove tombe con corredo databile all'età di Tiberio. Questo complesso cimiteriale s'innesta ad altri ritrovamenti occasionali avvenuti nel centro cittadino e nelle sue immediate adiacenze, sia verso Pollenzo che verso Sanfré, ed autorizza l'Autore ad ipotizzare l'esistenza di una strada Pollentia-Augusta Taurinorum intravvista da G. Corradi (440) e data per probabile da A.T. Sartori (447). Il tracciato viario è delineato da E. Mosca a partire dal Casino Réposoir (necropoli della Pedaggera, vedi tav. 1) sino alla località Terrapini di Bra.

Bianca CAPONE (1977) (296/81-82)

Via del Gesso di Entracque e stazione templare al colle delle Finestre.

"Nel tempo antico, per scendere dal Piemonte al Nizzardo, si valicava abitualmente il Colle di Finestra. Nel versante -ora francese- da cui nasce il Vesubie ... era stato eretto un tempio dedicato a Giove. Sulle sue rovine i monaci benedettini di Borgo S. Dalmazzo edificarono un santuario, che nel secolo X fu distrutto dai Saraceni. Nel secolo XIII, in quello stesso luogo, i Templari costruirono una mansione con annesso ospizio dei Pellegrini. Nel 1307 i Cavalieri furono massacrati e la loro proprietà passò ad un dignitario del capitolo della Cattedrale di Nizza".

Antonino OLMO (1978) (130/3-15)

Via Julia Augusta

"Il terreno più fecondo di rinvenimenti archeologici (in territorio saviglianese) è quello che si estende attorno alla chiesa detta di S. Croce, sulla strada militare, si crede, la Giulia Augusta, che da Pollenzo attraverso i nostri contorni del Morrè, Via Levata, Brusavigna conduceva a Romanisium, l'odierna Fossano".

Giovanni COCCOLUTO (1978) (404)

Vie romane degli agri Bagiennate e Pollentino

(condensato)

Identifica tre arterie fondamentali.

1. Via Fulvia da Pollentia a Forum Germa, Valle Stura, Valle della Durance, Arles, annotando che rimane indeterminato il segmento da Pollentia a Forum Germa. "Al sistema viario Pollentia-Forum Germa infatti riteniamo appartengano i due tronchi rettilinei Caraglio-Centallo e S. Vittore (presso Centallo)-Pilone S. Lucia a N-W di Fossano, già segnalati dal Fraccaro. Dal pilone di S. Lucia sulle odierne tavolette dell'I.G.M. non è possibile segnare il percorso esatto per Pollentia e rimane il dubbio se la strada passasse sul bordo del terrazzo fluviale della Stura (seguendo pressapoco l'odierno tracciato) o si mantenesse nell'interno. Senza altro tronchi minori la collegavano ai guadi di Cervere, di Salmour, di Fossano, di S. Albano ad Augusta Bagiennorum."

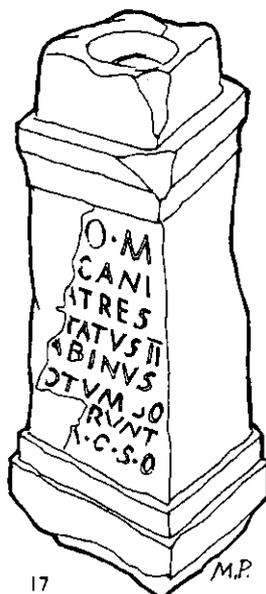
"In relazione al tratto Caraglio-Centallo è il rettilineo che da Passatore -quota 510- è orientato a NE verso S. Benigno sino a quota 479 mantenendosi parallelo alla distanza di quattro centurie."

2. Variante della via Fulvia Pollentia-Forum Germa. Proposta da G. Corradi (404 BIS) non è accettata, pur ammettendone l'origine romana. Percorso: Pollentia, Roreto, Marene, Savigliano, Genola, Levaldigi, Centallo, Forum Germa.

3. Via Moneta da Caburum a Barge, Envie, Busca, Caraglio, Pedo. E' indeterminato il segmento presso Saluzzo.

Altre strade del territorio. Seguendo le indicazioni di Sartori (447) riconosce questi percorsi:

- a) tratta Cascina Fulcheri-Cascina Colombaro in territorio di Cuneo, con presumibile prolungamento verso Brusaporcello e Roccavione-Toglia;
- b) via da Forfice a Quaranta (Comuni Cuneo-Peveragno);
- c) via da Romanisio a Vico, per S. Albano, Consovero, Morozzo (via Morozzenga, fino al Brobbio presso S. Biagio ove esiste il bivio della via di Vico e della Chiusa). Sul torrente Pesio annota l'esistenza di un "Vadum Alghisii" e delinea la tratta fino a Gagnasco.



- DEMONTE

M.M. NEGRO PONZI MANCINI (1981) (582/7-84)

Vie romane del territorio cuneese

(condensato)

L'A. utilizzando un copiosissimo materiale bibliografico e archivistico fa il punto della conoscenza sui problemi attinenti la romanizzazione del territorio cuneese e le successive fasi tardoromana ed altomedioevale.

Nel capitolo dedicato alla viabilità d'epoca romana indica quelle che secondo i ritrovamenti archeologici dovrebbero essere le linee fondamentali dell'ordito, discutendone le caratteristiche, i lati positivi ed i risvolti oscuri.

L'area esaminata dall'A. esorbita ad Est come a Ovest rispetto quella che forma l'oggetto di questa rilevazione, mentre per la zona montuosa a Sud di Pedo e della Chiusa non offre che

qualche breve accenno. Qui si tralascia ciò che non rientra nella sfera di queste ricerche.

L'A. riconosce come arterie di epoca romana le seguenti:

1, strade vallive: nodo in Pedona. Una strada di Valle Vermenagna adducete alla Liguria marittima. Una strada di Valle Stura adducete alla Gallia.

2, percorsi secondari intervallivi: in Valle di Maira, di Varaita, di Grana e nel Vallone dell'Arma. Snodi al passo di Valcavera, e Colle del Mulo. Nei primi tempi costrutti in funzione di esigenze militari, utilizzati quindi per il commercio locale.

3, strade di pianura: una strada dipartentesi da Pedona "attraverso il Gesso verso Benevagienna", ed un'altra "attraverso la Stura a Germa ed a Pollentia", più una via meridionale attraversante i territori di Boves e di Morozzo per un collegamento con la Valle del Tanaro. Inoltre una via da Pedona a S. Albano Stura e Augusta Bagiennorum passante parallela al ciglio della Stura, in Castelletto e Montanera.

La prima di queste arterie sarebbe documentata da tratti superstiti di carreggiata tra Carrù e Morozzo; la seconda dal rettilineo Casc. Fulcheri-Casc. Colombero in territorio di Cuneo (Via Monea Oltregesso).

La via Traversagna del Borelli (577) è un percorso antico, pista preromana, sostituito dal tracciato della Via Monea Oltregesso, più rispondente alle esigenze nuove.

La strada lambente la scarpata della Stura (Cast. Stura-Montanera) è segnalata da ritrovamenti consistenti (epigrafi, tesoretto monetali, necropoli). Un diverticolo trasversale verso Riforano e la Motta pare segnare l'esistenza di un raccordo con il tavolato occidentale (Morozzo-Forum Germa?).

Nell'area di Dronero i catastri dei sec. XVIII-XIX accennano all'esistenza di una strada Ripoli-S. Benigno-Centallo, denominata Via Monea.

L'area di Centallo si evidenzia come centro nodale importante, ma la sua reale portata resta tuttora enigmatica.

Anche Forum Germa presenta caratteristiche di snodo viario di una certa importanza, avendo raccordi con Pedona, Centallo, imbocco Valle di Maira (stazione XL Galliarum), Busca.

La bassa valle Stura può aver avuto due vie parallele; la principale sul lato sinistro orografico del fiume; la secondaria verso Festiona e Perdioni.

Altro nodo stradale fu Morotium, probabile agglomerato di nuclei abitativi distinti.

Nessuna di queste arterie può comunque qualificarsi come via militare; l'esistenza di una via militare Pollentia-Valle Stura o Valle Maira è da escludere, mentre è convincente la supposizione che ad Augusto risalga la prima sistemazione dell'apparato viario della regione.

Uno studio approfondito e capillare come questo non è facilmente riducibile a schema semplificato. Trattando di strade, forse secondarie, di cui esiste menzione in cartari medioevali o in altra documentazione archivistica e di agglomerati residenziali o rurali di cui sussiste il titolo ma si è persa traccia sul terreno, traspare più volte che lo stato di incertezza riguardante queste discipline è generato dallo stadio poco più che embrionale della ricerca archeologica, che paralizza ogni più serio tentativo di definire in modo critico e convincente la massa dei problemi posti sul tappeto.

Rinaldo COMBA (1976-1981) (405)

Vie di comunicazione e di commercio del Piemonte Sud-occidentale nel periodo medievale.

(condensato)

In tre interventi comparsi su BSBS degli anni 1976, 1980 e 1981 (vol. LXXIV, LXXVIII, LXXIX) l'Autore traccia il disegno della viabilità commerciale degli ultimi secoli del medioevo desumendo i dati da copiosa documentazione inedita originale conservata negli archivi di Stato e municipali del Piemonte e di Oltre monti. L'area presa in esame abbraccia quasi l'intera Provincia di Cuneo, quindi supera territorialmente quella che è oggetto di questo saggio; tuttavia il nerbo della trattazione riguarda in particolare l'area gravitante su Cuneo e le vallate finitime.

Nel primo studio (le strade alpine tra le valli Po e Vermenagna) è messo in risalto il ruolo ricoperto dalla stazione di pedaggio di Roccavione, che registra un volume d'entrate superiore a quello delle altre stazioni del distretto alpino, segno non dubbio dell'attivo movimento di merci e di scambi che aveva luogo sulle strade delle valli Gesso e Vermenagna, sia prima che dopo la dedizione di Cuneo e di Nizza a Casa Savoia.

In Valle Vermenagna i pedaggi erano riscossi anche a Robilante, Vernante e Limone (testimonianze a partire dal 1279) e come a Roccavione, gli abati del Borgo (Pedona) percepivano una percentuale sulle entrate, in forza dei diritti feudali di cui erano stati investiti dall'autorità regia.

Per la Valle del Gesso la riscossione del pedaggio avveniva con tutta probabilità a Roccavione. (Ciò pare conferire di riflesso, nuova importanza alla via di Costa Salera, in destra orografica al torrente; questa strada -oggi declassata ed in gran parte inagibile per cedimenti del terreno- portava da Entracque a Roccavione e, come suggerisce la sua denominazione, era una strada del sale).

Riguardo alla strada del Colle di Finestre l'Autore sottolinea il trattato concluso nel 1254 fra il Comune di Cuneo ed il conte Pietro Balbo di Ventimiglia per il libero uso, nonché i rifacimenti della carreggiata nella tratta S. Martino Lantosca-Valdieri apportati nel 1430 da Paganino Del Pozzo e l'opera di conservazione o di rifacimento dei ponti.

In Valle Stura la stazione più importante per la riscossione dei pedaggi pare fosse quella di Roccasparvera, per lunga sequela di anni in mano alla casata dei Bolleri visconti di Centallo, che di fatto esercitavano il controllo del transito d'uomini e di merci dall'alto dell'imprendibile castello. La stazione di pedaggio di Demonte è documentata sin dal 1250; Vinadio nel 1315; Bersezio solo alla fine del secolo XIV. Il sempre meno intenso volume d'affari desumibile dalla riduzione dei cespiti delle gabelle e dei pedaggi di Valle Stura nei secoli XIV e XV potrebbe significare un rallentamento costante del passaggio di merci e di viaggiatori, dirottati su altri percorsi da stati di turbolenza bellica ma anche a causa della politica vessatoria dei Bolleri.

La Valle Grana, corta e senza sbocchi verso la Francia, possiede una sola stazione di esazione di pedaggio in Valgrana, documentata nel 1427; incerte quelle di Caraglio, Monterosso, Pradleves e Castelmagno.

Per la Valle Maira la stazio di Dronero è documentata con certezza nel 1467, ma probabilmente già esisteva nel 1240. Forse un'altra stazione era sita in S. Damiano (1486); dubbia quella di Acceglio. Nello studio è ricordata la disposizione del marchese Ludovico II di

Saluzzo per l'apertura d'una strada dal rio Breissino fino al colle delle Monache (sec. XV). In Valle Varaita la stazione di Piasco è documentata sin dal 1264 al pari di Venasca. Altri luoghi di controllo erano in Brossasco, Melle, Frassinò, Sampeyre, Casteldelfino, Pontechianale.

In Valle Po Revello era sede di pedaggio e gabella, accertata per testimonianze documentali sin dal 1317. Barge esigeva pedaggio nel 1379; altri punti di controllo erano in Sanfront, Paesana, Ostana.

Nel secondo studio (la via di Borgo S.D.-Cuneo-Busca-Costigliole-Verzuolo-Manta-Saluzzo-Torre S. Giorgio-Moretta-Faule-Pancalieri) viene chiarita l'importanza della stazio di Borgo S.D. in epoca angioina e poi sotto il dominio dei Marchesi di Ceva; l'esistenza nel 1219 d'una stazione di pedaggio a Brusaporcello e nel 1200 di un'altra in Caranta, testimoniata ancora nel 1245 da altro documento. Queste due stazioni periclitarono in seguito su Cuneo, per abbandono del sito da parte degli abitanti.

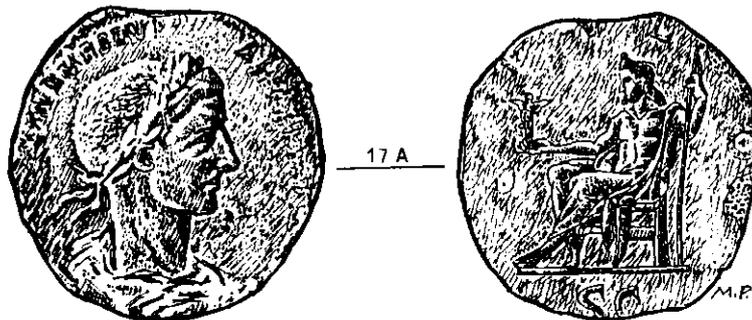
A Busca la stazio locale ebbe in un certo periodo attorno al 1369 due distinti uffici.

Nei documenti utilizzati dall'A. è comprovata l'esistenza di una via "vocata la Quarantasha" (cfr. dis. 93).

Costigliole teneva nel 1389 pedaggio e gabella; così pure Verzuolo nel 1423; Manta nel 1502; Saluzzo la gabella nel 1324; Torre S. Giorgio il pedaggio nel 1492; Moretta sul finire del secolo XIII; Faule nel 1541; Pancalieri nel 1517.

Lo studio si sofferma inoltre sulla strada che da Cuneo per Villafalletto, Lagnasco, Scarnafigi, Villanova, Savigliano, Monasterolo, Ruffia, Cavallermaggiore e Murello portava al Nord verso Torino e sull'altra arteria che da Cuneo per Centallo, Savigliano e Cavallermaggiore conduceva alla metropoli piemontese con percorso alternativo, nonchè sulle strade trasversali Fossano-Mondovì, Cuneo-Mondovì, B.S.D.-Boves-Peveragno-Chiusa Pesio-Villanova M.-Mondovì. L'importante contributo fondato su dati più che attendibili perchè ricavati da documenti ufficiali, in massima parte da tariffe gabellarie, conti di ragioneria e di tesoreria, non è in disaccordo con le risultanze delle presenti ricerche, basate essenzialmente su elementi di valutazione estratti da testimonianze connesse all'arte e all'archeologia locali.

Dall'esame comparato di questi dati emerge la continuità d'insediamenti nei punti nevralgici del sistema politico-amministrativo e la sopravvivenza di istituti e di funzioni fiscali affondanti l'origine in antichissime età.





- BUSCA o FORUM GERMA

LA RICERCA SUL TERRENO: LE VIE ROMANE

GENERALITA' E CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE STRADE ROMANE

Scrivendo A. Grénier nell'ormai lontano 1937 che la prima difficoltà che si presenta in Francia all'archeologo, è di distinguere fra le vie antiche, quelle che sono romane, quelle che non lo sono interamente e quelle che, infine, non lo sono affatto (542/5).

La stessa difficoltà si riscontra presso di noi, per il semplice motivo che le strade antiche sono state ricoperte varie volte con materiale di riporto, sono state allargate di sede, rettificare oppure sopresse. La testimonianza di P. Nallino a questo proposito è illuminante. Ma anche quando scavi fortuiti si sono imbattuti in un tronco di strada antica, sicuramente romana per via del manto in pietra poligonale, non si è mai pensato di trarre un disegno, sia pure schematico, della sezione o di altri elementi di misura, per cui ogni confronto con strade di altre regioni e di eguale antichità, diventa aleatorio ed impossibile.

L'Autore citato sostiene anche la tesi che ben prima che i Romani realizzassero il loro tessuto viario, già esistevano in Gallia strade efficienti e molto superiori alle semplici piste in terra battuta, che solitamente si pensa fossero in uso per quelle popolazioni semi-selvagge, e giustifica questa sua asserzione desumendo dalle opere di Cesare che i legionari e convogli del seguito erano in grado di percorrere giornalmente 20 o 25 miglia (30-40 km) per diportarsi sui teatri di guerra, distanza che non avrebbero mai potuto coprire se non avessero avuto a disposizione strade idonee ed in buon stato di manutenzione. C'è da domandarsi se anche per il territorio ligure confinante con la Gallia non esistevano strade consimili.

Per A. Grénier queste strade erano un lascito delle popolazioni del neolitico e dell'età dei dolmens ai Galli impiantatisi dopo di loro. Studi in proposito hanno chiarito che il tessuto viario gallico si irradiava da una capitale locale ai cantoni o villaggi da essa dipendenti, senza preoccupazioni di legami con altre popolazioni confinanti e con altre città. Pertanto questa rete viaria preromana era meramente autarchica, locale, senza sbocchi, eccezion fatta per isolati e rari casi di arterie commerciali a più vasto raggio.

La impostazione che i Romani diedero alla loro grande viabilità fu di tutt'altro genere, di portata continentale e di vedute imperiali.

Roma intendeva governare e le strade erano il veicolo essenziale per la trasmissione dei suoi decreti e della sua cultura alle popolazioni dell'Impero. Dal cuore di esso si irradiava l'efficientissimo sistema di comunicazioni che travalicava i confini regionali o nazionali, legando tutto il mondo allora conosciuto in un'unica entità morale, politica, culturale. La regione che forma oggetto di queste ricerche, benchè marginale al resto dell'Italia, è stata per molti secoli legata alla Gallia; Augusto riconoscendo questo fattore di fondo l'assegnò parte alla Provincia confinaria delle Alpi Marittime, parte a quella delle Cozie e parte alla regione Liguria. Le catene alpine delle Marittime e delle Cozie non furono mai, nell'antichità, un ostacolo insormontabile, anzi si può credere che i due versanti montani formassero una entità omogenea. Ne discende quindi che strade d'una certa qual importanza, anche nel periodo preromano dovettero esistere e che in pieno periodo di romanizzazione del territorio queste strade dovettero essere potenziate per collegare città come Pollentia ed Augusta Bagiennorum al Forum Germa, a Pedona, a Caburum, ad Alba Pompeia ed a tutti i pagi e vici sparsi per le campagne.

Ma qui si ritorna al problema sollevato da Grénier: come riconoscere queste strade?

E' risaputo che le strade romane si suddividono in tre tipi: le "viae terrenae", semplici piste in terra battuta; le "viae glerea stratae", consistenti in una superficie compattata ricoperta di ghiaia; le "viae silice stratae", arterie lastricate a blocchi di pietra di forma generalmente poligonale.

Tecnicamente l'ultimo tipo era il più evoluto e per la sua costruzione s'impiegavano quattro strati sovrapposti di materiale diverso, per rendere solida e resistente l'opera anche sotto le sollecitazioni d'un passaggio continuato di forti carichi. Secondo G. Giovannoni (162 BIS/109) l'impianto dimostrava l'intenzione di rendere pressochè nulla la manutenzione.

Ad un "nucleus" interno, compattato, formato di gesso e terra compressi, era aggiunto lo "statumen" ben battuto e già leggermente arcuato al centro, composto di pietrisco conglomerato con poco cemento, il quale veniva coperto da un letto di materiale più fine detto "rudus", ove posava la "summa crusta" o dorso di pietre poligonali ben connesse. Lo spessore

totale variava tra gli 80 ed i 100 cm. Ai lati scorrevano due piste di terra battuta destinate sia allo scolo delle acque meteoriche, sia al passaggio di pedoni o di animali. (De Quincy 4/a.v.).

La larghezza di queste strade non era grande, variando dai 2,50 ai 4 metri (Giovannoni 162 BIS/109) tuttavia esempi di maggior mole sono stati identificati in varie località della Francia (Grénier 542/20) e di Germania, ove si sono misurati anche 6 metri di base (Goessler, 440 bis/26).

Le strade dei distretti militari di confine (Germania) erano molto meno ambiziose, componendosi d'un piede di fondazione in ciottoli o pietre coricate, coperte da uno strato di pietre poste per diritto, il tutto cosperso di sabbia o di scorie, ed i bordi determinati da un piccolo fossato a sezione triangolare sul tipo della "fossa punica" di cui parla Igino ("de munit. castr.").

Tuttavia gli archeologi tedeschi hanno riscontrato, esaminando molti segmenti stradali sezionati verticalmente, notevoli diversità d'impianto costruttivo, soprattutto nelle zone di foresta, ove la mancanza di pietre aveva determinato l'impiego di terrapieni costipati di frammenti laterizi e mattoni interi collocati di coltello (Goessler, 440 bis/23).



Peculiarità della strada romana in terreni piani è lo sviluppo rigidamente rettilineo; solo in montagna o per l'aggiramento di dorsali collinari si può verificare il contrario. Generalmente si sostiene che la strada romana passasse sul dorso dei rilievi e mai in fondovalle, tuttavia si verifica il contrario sovente, come testimoniano le arterie di Valle Stura e di Valle Pesio, per citarne solo due attinenti questa ricerca.

Non è poi esatto dire che la strada romana si sviluppasse solo e sempre in senso rettilineo; soventissimo aveva un andamento spezzato, adattandosi alla tettonica dei luoghi. Cercava invece di evitare forti dislivelli o rampe eccessivamente difficili; nei terreni collinosi o montuosi manteneva per quanto possibile un andamento costante, allo scopo di non sfibrare i viaggiatori e le cavalcature. La cosa è stata notata da G. Radkte (439 bis/51) per molte strade romane dell'Italia centrale e settentrionale da lui percorse sia a piedi che in vettura.

Di queste caratteristiche offre una spiegazione P. Goessler (440 bis/14) con una teoria evolutivistica: fino ai primi tempi dell'Impero le strade tengono conto della natura del terreno e si adattano ad esso, per cui i tratti rettilinei sono relativamente modesti a seconda delle situazioni locali. Più tardi i vari segmenti sono sottoposti a ridefinizione mediante rettifica dei tracciati, in modo da ottenere lunghi rettifili secanti in linea retta ogni asperità del terreno. Ciò può aver comportato costruzione di opere di ingegneria come i ponti, per il passaggio dei corsi d'acqua intersecati dall'arteria, in precedenza oculatamente evitati causa l'ingente onere finanziario che costituivano. Accettando questa teoria ne discenderebbe che una certa qual datazione delle strade romane potrebbe esser compiuta anche in base alla minore o maggiore tortuosità del loro percorso.

Altra caratteristica della strada romana è l'andamento in senso parallelo ai corsi d'acqua. Ciò è ben visibile nella regione oggetto di queste investigazioni, ove i fiumi ed i torrenti provenienti dalle vallate alpine solcano la pianura dirigendosi costantemente dal sud verso il nord, per riunirsi a volte a formare fiumane di maggiore entità. Il loro attraversamento avviene solo quando diventa impossibile protendere oltre i tronchi viari e solo dopo aver scelto oculatamente un banco roccioso su cui posare le fondazioni d'un ponte.

I ponti sono di conseguenza pochi, ma saggiamente distribuiti e costruiti a regola d'arte per "durare in eterno", come dice Vitruvio. Di quanto ancor oggi si conserva di quelle antiche età è fatto cenno nel capitolo apposito.

Avendo poi a disposizione vasti territori non ancor messi a cultura, ricoperti di foreste e di boscaglie ed attraversati solo da poche vie o sentieri preistorici mantenuti in funzione per trasmissione tradizionale dalle popolazioni autoctone, cioè dai Liguri, i romani poterono lanciare le loro strade attraverso questo mare di verde come le lanciano oggi i Francesi attraverso le grandi foreste di quella Nazione, senza preoccuparsi dei dislivelli del terreno, pur di riunire nel modo più breve e sbrigativo le città ed i centri abitati di nuovo impianto.

Questa norma relativa alle arterie in rettilineo aiuta oggi la ricerca archeologica e rende più chiaro il disegno che informò le origini della colonizzazione e più convincente -si spera- questa trattazione.

Una osservazione di Grénier, contenuta nello studio sulle strade romane di Gallia (542/27) porta nuovi elementi per la identificazione delle arterie antiche del nostro territorio.



20



21

## - LIMONE

L'A. basandosi su un passo di Siculo Flacco (cfr. Thulin 452 bis) in cui s'afferma che le vie pubbliche e private coincidevano spesso con i confini delle proprietà terriere dell'epoca, presume che l'opera degli agrimensori romani si sia adeguata al reticolato viario tracciato dagli ingegneri incaricati di ciò e non viceversa, come potrebbe apparire ad un esame affrettato. Se dunque la catastazione romana si basava sull'ordito viario, può verificarsi che certe vie abbiano mantenuto intatte le caratteristiche peculiari di divisione degli agri. Per Grénier non dovrebbero sussistere dubbi, quando una via rettilinea separa due Comuni moderni: "uno dei tratti caratteristici delle antiche vie romane è che, per un lungo tratto del loro percorso, servono ancor oggi da confine ai territori comunali, nei quali è possibile riconoscere gli antichi grandi domini Gallo-romani". Nella fattispecie si verifica questa realtà col rettilineo di separazione dei Comuni di Fossano e Centallo, dalla cappella di Madonna dei Prati alla statale Cuneo-Fossano (vedi tav. n.3), ma in modo eclatante con la via Monea ter che forma confine dei Comuni di Dronero, Caraglio, Busca e Cuneo.

Non è poi a credere che nel periodo medievale le strade romane andassero completamente in rovina. Se è vero che l'alto medioevo si ritenne pago della rete stradale ereditata dai Cesari, persino troppo estesa per le sue magre necessità di movimento e di commercio, è pur vero che non lasciò perire questo organismo. Le norme contenute nel Digesto di Giustiniano furono riprese dai monarchi longobardi più illuminati e riproposte da Carlo Magno e dai suoi immediati successori, che investirono i vescovi ed i Gastaldi di questo particolare ufficio. Di questi aspetti legislativi vedi in fine al capitolo dei ponti.

Quando poi i Longobardi si fecero cattolici (circa il 700) sorse la moda d'andare romei ai luoghi santi di Roma e le vie ritornarono ad essere frequentate, non solo dai conquistatori dell'Italia romana, ma anche da pellegrini anglosassoni e franchi. Di questa realtà pare sia conservato un ricordo vivido, benchè snaturato nel contesto cronologico, nella agiografia di S. Giovenale, patrono di Fossano, di cui si tratterà a suo luogo.

Secoli dopo le nostre vie divennero semi-impraticabili causa le guerre che funestarono il Piemonte. Se per i valichi alpini del Saluzzese, usati regolarmente dai contingenti armati di Francia per entrare in Italia all'epoca della conquista del Ducato di Milano sotto Carlo VIII e Luigi XI non pare siano sorte particolari difficoltà di transito, non così fu per l'attraversamento della gola delle Barricate ed il percorso lungo la valle di Stura per l'esercito di Francesco I. Il passaggio dei cannoni e delle salmerie francesi alle antiche "Clusae Pobiovardi" fu ritenuto cosa mirabile e degna di entrare nei fasti militari di quei tempi.

C. Turletti riporta il testo di una iscrizione incisa nei massi delle Barricate a commemorare il passaggio di due pezzi d'artiglieria e munizioni portati a Meyronnes ed a Barcelonnette dagli uomini del generale Giuseppe Cambiani di Ruffia nel 1590 (226/1, 836).

Durante il governo del Duca Carlo Emanuele I si provvide con enorme dispendio di fatiche ad aprire la strada di Valle Roja e del Colle di Tenda, impresa insigne per quei tempi, ricordata da due grandi iscrizioni scolpite nel vivo sasso dei monti, oggi ancor visibili a chi percorre quella tortuosa vallata.

Ai discendenti di questo sfortunato duca era riservato l'inizio del traforo della galleria di Tenda, ma le condizioni militari e politiche del momento impedirono la prosecuzione dei lavori.

Prima dell'arrivo di Napoleone Bonaparte sul teatro di guerra dell'Armata d'Italia le operazioni militari ebbero per epicentro le dorsali delle Marittime e dell'Appennino Ligure, con grandi sconvolgimenti nella rete stradale montana, come attestò un testimone oculare (P. Nallino, MS. "Corso del fiume Gesso").

In epoca napoleonica l'amministrazione francese del Dipartimento della Stura pose mano ad un programma di restaurazione della rete viaria e redasse il primo censimento delle opere d'ingegneria civile, prezioso documento statistico, purtroppo limitato (nella forma data per le stampe nel 1806 e 1809) a sole entità numeriche.

L'Annuaire Statistique del 1806 curato da D. Destombes ha a pag. 25 il riassunto di un rapporto del Prefetto al Conseil Général del Dipartimento, in cui s'invoca l'apertura di due strade internazionali (Saluzzo-Delfinato, per la valle del Po; Borgo S. Dalmazzo-Demonte verso la Provenza, per la valle di Stura): "La deuxième route qu'il importerait d'ouvrir, est celle de la Vallée de la Stura, par laquelle on communique dans la vallée de Barcelonnette" (ed inoltre:) "La quatrième non moins intéressante, est celle du Col de Tende...".

A pag. 170 è riportato in breve il computo dei ponti e ponticelli esistenti nel territorio dipartimentale, che raggiunge la consistenza di 279 opere.

"On trouve sur ces routes 279 ponts et pontceaux aux quels on a fait des travaux assez considerables en l'an 13." I lavori principali riguardarono il ponte sul Gesso a Cuneo ed il ponte di Roccadebaldi, con una spesa di circa 48.000 franchi.

L'Annuaire Statistique dell'anno 1809 è per qualche verso meno povero di notizie, tuttavia non consente di approfondire nei dettagli la situazione reale di quel periodo. A pag. 162

tratta succintamente delle "Routes imperiales" che nel Dipartimento hanno uno sviluppo lineare di 492.234 metri pari a 100 leghe di Francia e delle "routes" di 2° e 3° classe, con i loro "embranchements" che si prolungano da Borgo S. Dalmazzo a Demonte, da Cuneo a Bene, da Savigliano a Cherasco, da Cuneo a Caraglio, da Busca a Dronero.

Il computo statistico delle opere d'arte è molto più dettagliato di quello fornito nel 1806: "On trouve sur ces differentes routes et embranchements 1172 ponts de toutes espèces, savoir: 57 ponts de plusieurs arches ou travées; 69 arches; 174 pontceaux, 872 aqueducs, desquels 10 ponts, 38 arches, 114 pontceaux et 605 aqueducs sont à la charge des propriétaires".

"Le service des ponts et chaussées à été organisé en l'an 11 en Piemont."

Tuttavia nel 1809 la situazione della viabilità pubblica rimaneva seria: "Les chaussées de gravelage et l'empierrément des routes principales ont reçu des améliorations sensibles, les autres ont été maintenues viables, mais elles ont encore besoin de fortes réparations...".

Nei centri abitati "la plus grande partie des chaussées de pavé dans les traverses des villes et village a été relevé à bout...". Le riparazioni ai ponti impegnarono l'ufficio preposto, che mise a punto la costruzione di 8 ponti nuovi.

L'Amministrazione francese impresso anche in questo settore della cosa pubblica una ventata di modernità impensabile prima della Rivoluzione e probabilmente avrebbe impostato e risolto il problema delle comunicazioni interne ed internazionali della attuale Provincia di Cuneo nel modo brillante che le è stato proprio nel primo e nel secondo Impero. Ma offuscata la stella di Napoleone e ritornato fra noi l'Ancien Régime le cose rimasero ferme sino all'epoca dell'unità d'Italia e toccò in sorte ai governi della seconda metà dell'Ottocento ridisegnare la mappa della viabilità provinciale, ma in modo sensibilmente diverso da quella elaborata dagli antichi Romani.





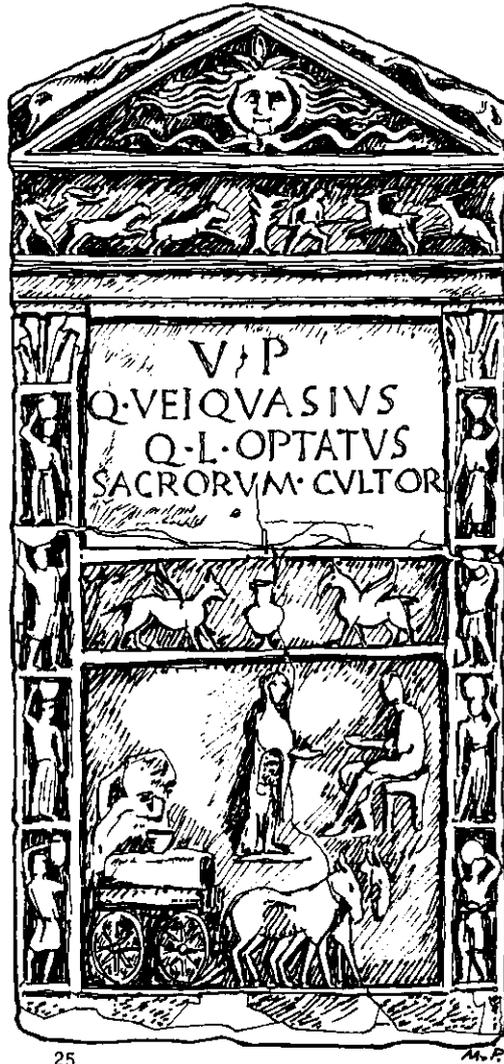
- VIGNOLO: tratto  
della strada antica  
di Roccasparvera

23



- BOVES: tratto  
della Via Grima

24



- CHERASCO

## IRRADIAMENTO STRADALE DA POLLENTIA

Per intanto nello studio di questo particolare aspetto dell'archeologia cuneese due fattori vengono in soccorso: la posizione topografica di Pollentia e di Augusta Bagiennorum e la catena di montagne che separava le due città dal mare. Le strade che legavano i due centri commerciali al resto della Cisalpina sono per ora lasciate volutamente in disparte per non pesare soverchiamente sul resto della trattazione; è chiaro comunque che la strada di maggior importanza per Pollentia (e di riflesso per l'Augusta) fu in tutti i tempi la via Fulvia, attraverso la quale i prodotti delle industrie pollentine pervenivano alla via Postumia e s'immettevano nel giro commerciale della Padania e dell'Italia centrale.

La Fulvia era una via consolare di penetrazione nei territori degli Stazielli e dei Bagienni, realizzata nel periodo in cui fu console M. Fulvio Flacco (124 a.C.) per assicurare la presenza romana in questi territori da poco assoggettati (le prime campagne contro i Liguri del Piemonte occidentale rimontano al 179 a.C., console Q. Fulvio Flacco) ed il suo percorso terminava a Pollentia. E' da credere che questa città sia stata fondata all'epoca dell'ultima mazione dell'arteria viaria.

La sua posizione dimostra una scelta accurata in un contesto topografico adatto alla difesa, caratteristico dei posti di frontiera permanenti ma suscettibili di ulteriori spinte di conquista. Sita in larga pianura ventilata, dal clima mite d'inverno e non eccessivo d'estate, a ridosso d'un largo fiume ricco di acque che porge riparo sul fianco destro; distante quanto basta dai rilievi collinari che non possono essere utilizzati dal nemico per spiare le mosse o per colpirla d'alto; costruita poco lungi dalla confluenza dei due fiumi più importanti della regione, che controlla e domina dall'alto delle sue difese; ricca di acque e di risorse alimentari che la piana produce, Pollentia già nei primi anni di sua esistenza possedeva tutti i requisiti desiderati dai trattatisti latini di arte militare (Vitruvio, Vegezio, Igino).

Tuttavia per lo sfruttamento del vastissimo agro pollentino si rendeva indispensabile una arteria che penetrando in profondità garantisse facili comunicazioni con la metropoli. Fu così che la via Fulvia ebbe un naturale prolungamento verso ovest, oltre la Stura, fino ai greti del Mellea e del Maira, nel cuore del territorio da colonizzare.

La città siccome hanno scritto alcuni autori d'epoca imperiale (Columella, Plinio il Vecchio, Silio Italico) viveva e prosperava per due prodotti di largo commercio e di vasta esportazione: la produzione delle lane e delle ceramiche d'uso domestico. Le lane pollentine erano di colore bruno e nero, pregiate e di largo uso in tutte le regioni d'Italia perchè si addicevano nei periodi di lutto; i prodotti dell'arte figulina erano a loro volta concorrenziali con le migliori produzioni mediterranee. Alla città occorrevano perciò vasti ed ottimi pascoli per le greggi di pecore e buone cave d'argilla. Queste erano facilmente reperibili alle "rocche" di Pocapaglia, ove ancor oggi esistono strati di tufo e d'argilla finissima.

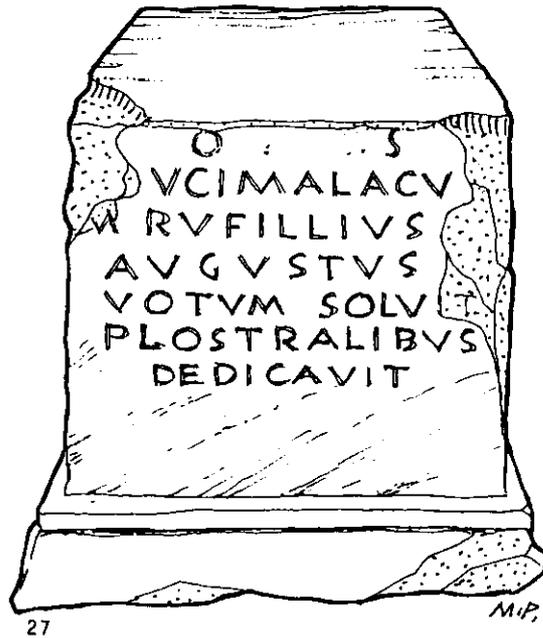
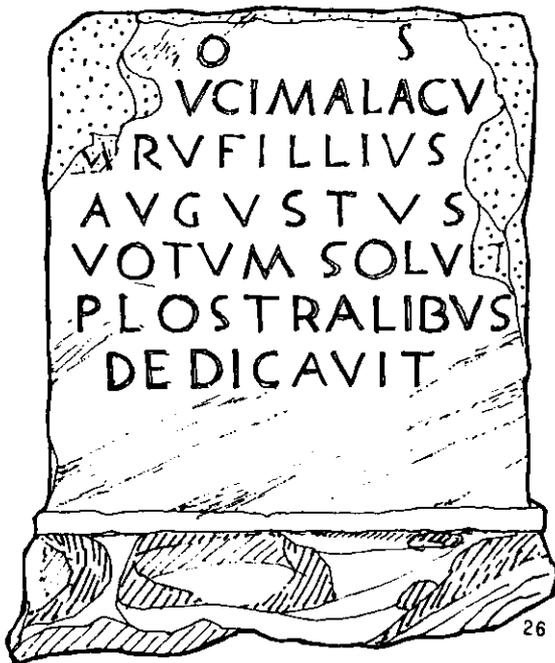
I pascoli non erano presenti nell'agro pollentino se non in misura minima sui fianchi dei modici rilievi di Cervaria e di Cappellazzo (area ad Capellas) luoghi che qualche autore non totalmente sprovvisto ha immaginato destinati all'attività venatoria connessa ad una villa imperiale in Pollentia medesima (Bianco, 372/57), ma per le esigenze di una produzione laniera di grande importanza come la pollentina occorreavano ben altri spazi. Questi si trovavano sulle pendici montane delle Marittime e sulle prime giogaie degli Appennini, oppure sulle Cozie. Escludendo queste ultime, agli allevatori pollentini si aprivano le estensioni collinari e montane dei bacini del Pesio, del Tanaro e l'alta valle della Rutuba, anzi, sotto questo profilo doveva esistere una tradizione inveterata, preistorica, risalente all'epoca delle ancestrali migrazioni di popolazioni coltivatrici nell'area sacra e terribile del Monte Bego.

Non fa specie pensare che una volta dedotta la colonia di Augusta Bagiennorum poche miglia a sud di Pollentia e diviso il territorio in nuova circoscrizione all'epoca di Augusto, i Romani abbiano utilizzato per la transumanza delle greggi i tracciati antichissimi portanti alle giogaie delle Marittime ed al mare.

Essi avevano bisogno di pascoli estivi ed abbondanza di erbe che non potevano trovare nella pianura arborata. Le due vie Marenghe (o vie del mare) attraversanti questi spazi coperti di vegetazione secolare consentivano il trasferimento degli ovini e ne facilitavano l'allevamento su larga scala. Se è vero che le vie Marenghe sono resti fossili di arterie preromane (Serra 401,2/133) allora è chiaro che l'Augusta dei Bagienni è stata pensata anche in relazione al controllo delle due strade antichissime che adducevano al mar Ligure dall'entroterra della Padania occidentale, e che queste due arterie rivestivano agli occhi dei conquistatori un interesse molto grande.

Una qualche controprova dell'importanza di queste arterie viene dalla dislocazione delle pievi medioevali lungo il tracciato della prima via Marenga (l'unica qui esaminata per intero): da Benevagienna, che deve essere considerato il suo capolinea, a Morozzo, stazione intermedia, a S. Maria di Brusaporcello, canonica di Pedona che deve considerarsi l'altro capolinea di pianura. Per la seconda via Marenga da Benevagienna il tracciato toccava le pievi di Bredulo, di Vico, di Garessio e aveva termine presso la pieve di Albenga.

Ne deriva pertanto che gli assi portanti della viabilità d'epoca romana nel territorio interessato a questa rilevazione sono sostanzialmente due: il primo rivolto ad ovest, per la penetrazione nell'agro pollentino, il secondo rivolto al sud, sulla base di una strada pre-romana adducante al mare ligure.



## STRADE DELLA PROVINCIA DELLE ALPI MARITTIME

A fianco di questo ordinamento di base i romani realizzarono altre arterie per scopi non collegati all'attività commerciale di Pollentia e di Augusta Bagiennorum, ma più spiccatamente politici e militari. Non bisogna dimenticare che gli agri pollentino e bagiennate confinavano con la Provincia augustea delle Alpi Marittime, di cui capoluogo per la parte citramontana fu Pedona. Questa città posta a capo di tre vallate d'importanza militare e commerciale era suffraganea della metropoli Cemenum sita a ridosso della greca Nizza e quindi vicinissima al mare.

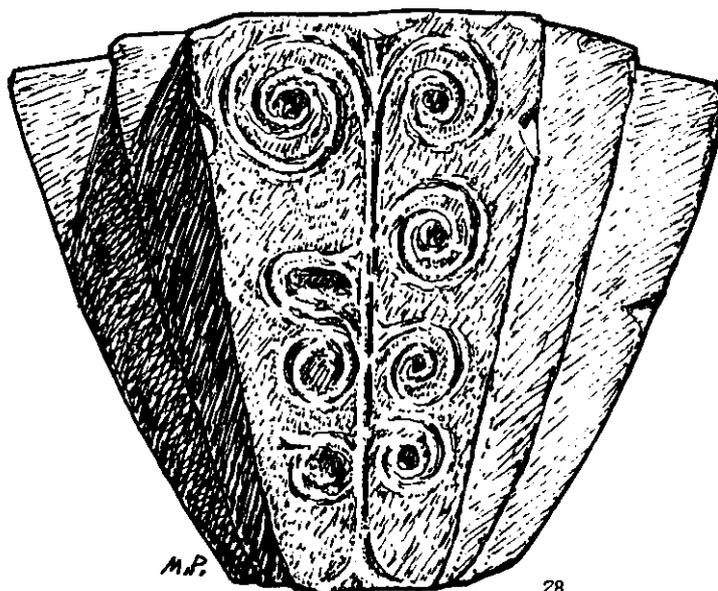
A Nikea i romani avevano conservato la parvenza di autonomia politica ed amministrativa, concedendo una limitatissima striscia di territorio che andava fino a Monaco ed alla Turbia, la cosiddetta "episcepsis chora inferioris" retta da un "episcopus" inviato dalla metropoli Marsiglia, ma a Cemenum che era la loro sentinella verso i passi montani era stato devoluto tutto il territorio dal confine con l'Italia fino al fiume Verdon e sino alla Stura di Demonte.

La strada che da Cemenum risaliva verso Pedona toccava i moderni centri abitati di Tourrette-Levens, Levens, Crot d'Utelle, Lantosque, Saint-Martin-Vésubie, Madonna delle Finestre, Colle delle Finestre, Entracque e fu in attività per secoli, seppure disagiata per le alte quote del passo di Finestre. Di questa si è rilevato il tracciato sino a detto Passo.

Una strada di notevole importanza era quella che valicando il colle della Maddalena si inseriva nella valle della Stura di Demonte e dopo averla percorsa per intero sboccava sull'estrema pianura padana occidentale (il Clusiaticum) ove era stata edificata Pedona. Quivi era esatto il pedaggio del 2,50% sulle merci prodotte in Gallia o che entrassero in Gallia; testimonianze epigrafiche attinenti la stazione doganale sono conservate nel Museo Civico di Cuneo (cfr. tomo I, pag. 99).

La strada da Pedona proseguiva verso l'Augusta dei Taurini, toccando prima Draconerium e la sua statio "Quadragesima" (Quaresme in documenti medievali) indi Forum Vibii Caburrum (Cavour) sita sul confine con la XI regione augustea "Transpadana" e puntando sempre al Nord portava ad Ivrea ove era l'ultima stazione doganale del suo percorso in terra italiana, Carema (Quadragesima). Per questi motivi sembra accettabile la denominazione di "via Quadragesima Galliarum" adottata in questa trattazione, seppure altri abbiano avanzato per essa la denominazione di "Aemilia" (Fresia 402 bis/5). Quest'arteria lambiva appena il territorio preso in esame dalla presente ricerca, tuttavia è stata inserita nelle tavole descrittive per la sua importanza internazionale e per le opere d'ingegneria che tuttora conserva nella tratta di pianura.

Una via "Aemilia" è segnata ancor oggi nelle mappe catastali di Boves sotto la dizione dialettale di "Via Mia". Si tratta di un reliquato archeologico bifronte, linguistico e documentario, che si aggrega al resto delle arterie antiche sopra descritte portando una nota di colore diverso. Di questa strada vicinale non in sintonia è data più estesa menzione a suo luogo (cfr. tav. 7).



- BUSCA, S. Martino

## STRADE MENZIONATE IN DOCUMENTI MEDIOEVALI

Alle arterie citate devono essere aggiunte quelle che documenti d'archivio d'epoca medioevale menzionano senza peraltro indicare se si trattava già allora di tratte risalenti al periodo antico (romano) oppure costruite ex novo.

Si tratta delle cosiddette "Vie Levate" che G.D. Serra giustamente crede trattarsi di vie sopraelevate sul piano di campagna e generalmente collimanti con i tracciati romani (401/2/167 segg.). Una Via Levata è segnalata in Turletti (226/1,18) che non si scompone a designarla come "altra volta militare romana".

Delle vie "Stelle" o meglio "Stratellae" esiste traccia evidente nel territorio fossanese. Anche per queste "strade secondarie romane" (Serra 401,2/187) non asseverate nello sviluppo del reticolato campagnolo sarebbe utile poter disporre di maggiori elementi di giudizio. Della via "Strella" per eccellenza, documentata fin dal Milleseicento nell'opera a stampa del canonico penitenziere G.B. Negro, è stato rilevato il tracciato.

Delle vie Monee o Monete esiste larga documentazione orale all'interno della tradizione contadina dei Comuni contermini a Cuneo, sia alla destra che alla sinistra del fiume Stura. Le vie Monete per D. Olivieri che fa derivare il termine da "munia", prestazione d'opera, (399 bis/a.v.) erano arterie "publicae" o "stratae", pavimentate, lastricate. G.D. Serra (401,2/166) ritiene il transito su queste strade soggetto a pedaggio (ad Monetam). La tratta oltrestura si dipartiva da Caraglio verso Fossano e Salmour, assumendo il titolo di via Stella nel territorio fossanese. Oggi è quasi per intero asfaltata e senza dubbio è pure stata allargata di sede, oltre che rialzata. La via Monea oltregesso è rimasta invece per molti tratti quasi indenne da opere di rettifica; ma a parere di chi scrive è preferibile e più esatto denominarla "via Marenga", per le motivazioni di cui sopra.

Una terza via Monea, segnata sulle mappe catastali di Caraglio e di Busca, nonchè conosciuta per testimonianze documentali dell'ultimo medioevo risulta essere la parte terminale di un'arteria montana, molto probabilmente all'origine una strada militare che dal paese di Queyras (attuale Delfinato) portava alla pianura padana occidentale.

Quest'arteria risponde in modo assoluto ai requisiti indicati da A. Grénier per le strade romane formanti confine fra latifondi: oltre possedere le caratteristiche del tracciato in rettilineo, separa ben quattro Comuni moderni (Caraglio, Dronero, Busca e Cuneo). Del suo andamento particolarmente interessante viene dato più oltre un ragguaglio topografico desunto anche da fotografie aeree.

Di una via Sibeque o Sibesque nominata in un documento dell'anno 1063 secondo P. Paserio che per primo ne ha parlato (260/1,140) non s'è trovata traccia, anzi si è giunti a ricusarne l'esistenza effettiva.

Altre strade medioevali comprovate da documenti non dubbi sono state identificate nel loro tracciato moderno e pertanto segnalate nelle tavole annesse alla presente trattazione. Per distinguerle da quelle di chiara ascendenza d'epoca romana sono state disegnate con tratto discontinuo.

Tale ad esempio la Via Cuniasca, nominata la prima volta, come sembra, nel documento del 27.1.1222 attinente la donazione al monastero di Pogliola di 260 giornate di terra in S. Margherita (Margarita) per un Niccolò di Brayda (H.P.M. Chartarum 2°, doc. 1773).

Tali la via di Vico e la via di Gragnasco o Morozzenga, nominate nel documento di fondazione di S. Maria della Carità di Pogliola, 25.3.1180 (H.P.M. Chartarum 2°, doc. 1589).

Tale ancora la "Via marenarum ad monmon" che portava da Cherasco a Savigliano (id. doc. 1802, 9/15.6.1228) ma che in realtà altro non essendo che la prosecuzione della via Fulvia di Pollentia è stata disegnata a tratto continuo.

Di una "Via regis Roberti" molto più tarda, segnalata da C. Turletti in 226/1,189, si è dato il tracciato approssimativo, essendo oggi totalmente declassata ed al momento dell'ispezione invasa dalle acque meteoriche.

Di alcune arterie minori, non chiaramente definite nel loro percorso, si è preferito dare una indicazione approssimativa.

#### ESITI DELLA RICERCA SUL TERRENO

Mentre si fa riserva di esporre in dettaglio i risultati della ricerca sul terreno, cui si rimanda all'ultima parte di questo studio, si anticipano qui di seguito le prime, seppure incomplete, considerazioni.

a) la rete viaria romana nell'area dell'agro bagienate si era sovrapposta ad un tracciato preromano, forse preistorico, che consentiva il collegamento dell'entroterra cispadano al litorale ligure;

b) la spinta di irradiazione da Pollentia si è verificata mediante la prosecuzione della via consolare "Fulvia" verso ovest;

c) la zona adiacente la città di Pedona divenne dopo l'epoca augustea un centro nodale di strade di notevole importanza;

d) l'ordito stradale romano fu concepito in termini di stretta economia, orientando le arterie per quanto possibile in andamento parallelo ai corsi d'acqua, per limitare al massimo la costruzione di ponti;

e) la sede stradale delle arterie di pianura non era eccessivamente larga, ma tutte le testimonianze raccolte consentono di ritenere che le strade fossero lastricate. Inoltre su quattro di queste arterie (XL Galliarum, le tre vie Monete) probabilmente era richiesto il pagamento d'un pedaggio.



29

A.P.

- CENTALLO, già in palazzo Franchi



30



31

PEDONA: ara dedicata alla Vittoria  
e nummo di Galba

#### LA RICERCA SUL CAMPO: I PONTI

Benchè da più parti si affermi che il numero dei ponti romani tuttora esistenti sia cospicuo, la bibliografia a loro riguardo è scarsa. Quando si tratta questo argomento, gli esempi vertono quasi esclusivamente sui ponti dell'Urbe, sul ponte di Rimini, sul viadotto del Gard e sui ponti spagnoli, con qualche accenno ai ponti dell'Africa romana. Difficilmente però si scende in descrizioni particolareggiate e quasi mai son date misure e caratteristiche tecniche. Fa eccezione la brillante monografia di P. Gazzola apparsa nel 1963 (437 bis) come completamento del volume dedicato alla ricostruzione del ponte della Pietra di Verona, distrutto dalle truppe tedesche in ritirata il 25.4.1945, in cui sono enumerati ben 293 ponti romani disseminati sul territorio dell'Impero. Di alcuni di questi ponti sono offerte le misure d'ingombro, le caratteristiche tecniche, fotografie e disegni, in brevi schede illustrative. Da questo lavoro sono state desunte informazioni particolari che molto hanno servito a dirimere problemi pratici nella identificazione dei nostri ponti antichi, considerato che non sono conosciuti esemplari piemontesi, se si esclude quello di Ivrea sulla Dora. Per il Piemonte fan testo solo quelli della Valle d'Aosta, il resto del territorio è ritenuto virtualmente privo di esempi validi. Stando così le cose è stato difficoltoso trovare punti d'appoggio per la presente rilevazione.

La tipologia dei ponti romani si riduce, secondo G. Giovannoni (162 bis/106) a due modelli base: quelli a successione di arcate a tutto sesto e quelli a pile continue verticali con archi multipli intermedi.

I primi sono disseminati ovunque nell'Impero, i secondi sono noti soprattutto per gli esempi spagnoli di Alcantara, Merida, Tervez.

Nei ponti a successione d'arcate l'apertura massima degli archi non superava in genere i 35 metri; i costruttori preferivano aumentare il numero delle arcate piuttosto che oltrepassare questo punto critico. La larghezza massima del piano viabile e delle basi era di 7-8 metri, la lunghezza variava a seconda delle esigenze.

Per la loro costruzione s'impiegava generalmente solo materiale litoide o solo il legno; sono celebri il ponte ligneo di Cesare gettato attraverso il Reno (lungo circa 400 metri) e quello in pietra sul Danubio, lungo 1126 metri, di Traiano. Tuttavia esistevano ponti in materiale misto (basamenti in pietra e tavolati in legno).

Benchè i Romani abbiano desunto l'arte di fabbricare i ponti dalla tecnica degli Etruschi, abilissimi nei lavori in materiali litoidi, pare tuttavia che i loro ponti più antichi collocati sulle strade consolari fossero in legno. Solo quando il loro grado di pericolosità diveniva eccessivo, oppure quand'erano consumati da incendi, si provvedeva a sostituirli con altri costruiti in materiale duraturo. Man mano che l'ordito stradale progrediva anche il numero dei ponti aumentava; le strade di recente costruzione erano dotate di ponti in misura maggiore delle precedenti.

Per la costruzione dei ponti i Romani si cimentarono nel non semplice problema di fondare sott'acqua, come spiega diffusamente Vitruvio nel trattato d'architettura; per girare gli archi delle campate adottarono la tecnica dell'armatura in legno a centina, sistema dispendioso che richiedeva la disponibilità di grandi scorte di materiale idoneo. Poichè la costruzione di volte in pietra è comune, in epoca romana, solo nei ponti, (negli edifici civili è di eccezione, come pure nelle tombe gentilizie) bisogna credere che attorno ai cantieri edili lavorassero comandate numerose di spaccapietre e di scalpellini, sia per sbizzare i massi da porre in opera, sia per rifinirli ad opera compiuta e che con queste agissero di concerto le squadre dei carpentieri e degli operai addetti alle macchine di sollevamento dei blocchi squadrati (i trispastos ed i pentaspastos di Vitruvio). Le arcate dei ponti in pietra erano quasi sempre a pieno centro, ma seppur alquanto rari, esistevano anche casi in cui s'era adottato l'arco depresso e l'arco policentrico. Nelle campate di grande luce l'arco si componeva di due armille, ed a volte tre, per ragioni di sicurezza; in questo caso i cunei dell'armilla a raggio minore erano molto più rifiniti nella forma e nella veste di quanto non fossero quelli dell'altra. Gli archi potevano partire dal pelo d'acqua o da piloni di sostruzione, a seconda dei casi, ma in generale il ponte era costruito in modo da portarsi colla sede viaria all'altezza della strada cui serviva. La muratura di tamponamento fra arco ed arco era in blocchi squadrati negli esemplari più prestigiosi, oppure in semplice "opus incertum" (o metodo antico, solidissimo) in quelli meno ricercati. Anche i parapetti variavano di sagoma e rifinitura estetica a seconda dell'importanza del luogo. Per legare i conci componenti le arcate s'usavano normalmente graffe metalliche fissate con piombo fuso.

Come criterio approssimativo per la datazione dei ponti romani è presa la forma della chiave di volta dell'arco (quand'è possibile rilevarla): se il cuneo non deborda dalla curvatura dell'insieme, ciò significa che l'opera risale ad un periodo anteriore al 50 d.Cristo; se le

sue estremità s'incastano nella parete della fiancata formando un cuneo di maggiori dimensioni, ciò starebbe a significare un periodo situato fra il 50 ed il 300 d. Cristo. (Van Buren, R.E. s.v. Pontes).

I ponti romani della Valle d'Aosta dimostrano che pur rifacendosi ad una unica scuola, la varietà dei tipi era sensibile. Dal ponte di Saint-Martin ad arco depresso, avente una luce di m 35,65 e perciò al limite delle possibilità tecniche del tempo, caratteristico per il motivo di fascioni orizzontali alternati ai cordoni di blocchetti squadrati che nobilita le facciate esterne, si può passare a quello di Pondel presso Cogne, avente due piani di passaggio, uno coperto, l'altro scoperto, e molto dissimile nella concezione costruttiva. (Carducci 457). Altri ponti aostani, come quello sul Buthier presso il capoluogo, avente 17 metri di luce nell'arco scemo, che parte da una base parallelepipedica di blocchi squadrati e con piloni di rinforzo sui lati a monte ed a valle, oppure i resti del ponte di Châtillon di 15 metri di luce, o di Saint-Vincent, si differenziano sensibilmente nei particolari costruttivi, denunciando sia il loro scaglionamento nel tempo (dalla fine del I° secolo a.C. agli inizi del II° d.C.), sia la derivazione da cantieri diversificati.

L'immagine evocata da questi ponti è di forza e di solidità, che deriva dalla pietra, sia essa squadrata che in schegge brute, costruzioni fatte per durare, non tanto per essere ammirate.

Anche i ponti dell'area interessata a questa rilevazione sono evocatori di forza e di solidità, essendo costruiti in solidissima pietra locale, squadrata nelle parti importanti o sbrecciata in quelle secondarie. Anch'essi son stati fatti per durare e per servire; non posseggono le nicchie, finte finestre, elementi decorativi di certi ponti delle regioni centrali d'Italia, ove il clima mite sembra richiedere alle opere d'ingegneria un adeguamento alla dolcezza del paesaggio; sono invece scabri, ferrigni, come il paesaggio alpino che li circonda.

Le loro proporzioni sono adeguate all'ampiezza dei corsi d'acqua da scavalcare; i punti in cui sono stati piazzati coincidono con banchi di macigno affiorante sul letto del fiume o del torrente e sovente le testate s'innestano negli speroni di roccia viva scavati dalle acque. L'azione di queste nel corso dei secoli ha inciso profondi solchi nei banchi di roccia e questo sembra la migliore garanzia dell'antichità del ponte. Deve poi essere tenuto presente che le reni posano generalmente sulla roccia livellata ad arte, come Vitruvio consiglia nel libro terzo della sua opera. Gli archi sono sempre a pieno centro; i massi d'opera generalmente in forma parallelepipedica, di larghezza uguale all'altezza e di lunghezza doppia o tripla.

La sede viaria è costantemente meno larga dei basamenti dell'arco, per cui si verifica che le pareti esterne del ponte non sono a piombo, bensì rastremate. Nei ponti di maggior sviluppo in lunghezza si notano anche archi di scarico di piena, generalmente ridotti ad aperture inferiori a due metri.

In testata al ponte Burga di Entracque sussiste un arco di piccole dimensioni, creato al fine di consentire il passaggio del bestiame minuto e dei pastori transitanti lungo le sponde del torrente in direzione parallela al corso d'acqua. Questo particolare costruttivo è tipico, per R.G. Goodchild (8 bis/2, 518), dei ponti di origine romana.

Il materiale usato è la pietra locale, tratta da cave attivate forse a questo scopo; l'uso del tufo calcareo è quasi assente; la martellinatura delle facce in vista è molto ben conser-

vata e denuncia un lavoro accurato; quando ricorre il caso di conci d'angolo gli spigoli sono eseguiti a regola d'arte, ad opera finita. Non si registrano di regola ponti a schiena d'asino; generalmente la sede viaria è piana ma nel ponte del Diavolo di Dronero si nota una accentuata convessità nel suo centro. Segni di lapicidi sono presenti su molti conci in quasi tutti i ponti esaminati; di essi si dirà a suo tempo.

La ragione dell'esistenza di tutte queste opere d'ingegneria antica in un territorio così limitato risiede, molto probabilmente, nella eccentricità dell'area, nella quale, forse, si sono ripetute le condizioni che hanno favorito la conservazione dei ponti aostani, all'altro capo della regione. Che questi ponti si siano mantenuti in efficienza dopo la scomparsa dell'impero romano è dipeso, per quanto si può appurare dall'esame ravvicinato, sia dalla solidità del loro impianto che dall'esser stati progettati in modo da superare l'onda di piena delle alluvioni stagionali, ma anche dalla manutenzione saltuaria. Ciò non toglie che altri ponti simili siano stati demoliti o dalla furia delle acque o dalla barbarie degli uomini. Deve tuttavia essere ricordato quel Capitolare di Pipino, ricollegantesi a quello dell'801 di Carlo Magno, in cui è affidata la cura dei ponti agli Esattori ed ai Procuratori, gli eredi longobardi degli Edili romani. Fa specie pensare che in epoche così tormentate e buie qualcuno si desse pensiero della sorveglianza e tutela di questi soggetti, tuttavia la legislazione antica, dall'epoca di Teodosio e di Giustiniano, non pare sia mai venuta meno nel pungolare le persone deputate alla manutenzione dei ponti e delle strade, anche nei periodi più critici della nostra storia, durante le fasi gotica e longobarda, sino al breve ed effimero rinascimento carolingio, ed ancora oltre, sino alla soglia dell'età moderna.

Questa costante attenzione legislativa, forse non esclusivamente burocratica, attestata da molte testimonianze documentali, è stata magnificamente sintetizzata da G.D. Serra in un intervento marginale ad un suo saggio sulle vie antiche del Piemonte (401,1/196 e note 127, 128), che riteniamo utile riproporre in questa sede: "Dalla tarda età romana in poi, attraverso l'alto e basso medioevo, l'opera dei pontari e degli stradarii o viatores, anche se rallentata o quasi nulla durante brevi periodi di turbolenza o di rilassatezza degli istituti e delle persone deputate alla sorveglianza sui lavori pubblici, sulle strade e sui ponti, non era mai venuta meno del tutto, sotto lo stimolo dell'attività legislativa e delle necessità vitali del commercio e della religione; ovunque, anche nei minimi centri villerecci, durava in vigore la legge come norma tradizionale o statutaria, così che la continuità delle cure prestate alle strade ed ai ponti non si dissolse mai, neanche per opera dei barbari, piegati a servire e rafforzare, in punti vitali delle arterie stradali, il ritmo della storia civilizzatrice di Roma." E ricorda come un Capitolare dell'imperatore Ludovico II, dell'anno 850, lamentando lo stato di abbandono in cui versavano molte opere pubbliche ordinasse alle singole parti (corporazioni, maestranze) preposte al loro restauro di terminare i lavori, anche trattenendole a forza; e quel Capitolare della raccolta longobardica che dispone la manutenzione annuale delle opere pubbliche, ponti compresi, con la supervisione degli executores, impiegati del "procurator civitatis".

Ciò detto, non stupisce più ritrovare nell'opera di C. Troya (192 bis/257) la notizia relativa ai cinque fratelli liberi livellarii che pattuiscono col vescovo Ghiso di Modena di porsi ai suoi servigi qualora disposizioni regie imponessero al presule di costruire ponti in quella diocesi (anno 811). Ai vescovi, come ai conti, l'ordinanza di Ludovico I dell'anno 817 assegnava il compito di eleggere deputati per la cura ed il riattamento dei ponti.

† HIC REQVIESCIT IN  
 SOMNO PACESBM  
 MARCIANA Q. VI. VII. L. ANN  
 PLM. L. ET RECESSIT DE HOC  
 SCLO. SVB AN. MARCIAS.  
 REG. MARIP. L.  
 ANNO Y. PINA. I.

32

† HIC REQVIESCE  
 IN SOMNO PACES B  
 SIMPLICIVS CONDV  
 TORQVIVIXIT IN SEC  
 ANNOS PLM. L. V. REC  
 SET DE HA CLYCEM SVB  
 TERCIO KALENDAS IV  
 AS REGNAND<sup>TE</sup> MNOS  
 TROROTHARI REGE  
 ANNO GIII. IN ICIONE  
 TERCIA FELICETER

33

† HIC REQVIESCIT IN SOMNO PACIS  
 BM ROFIA QVI VIXIT IN HOC SCLO AN  
 NOS PLM. XX. ET RECESSIT DE HVN. SCLM  
 SVB XVIII. KAL. FEBRVAR. REGNANTE DMN  
 NO GRIMOVALDO REGE ANNO VII  
 IN XXII FEL

34

Nell'Italia post-longobardica la cura dei ponti era argomento importante, se non assillante per i suoi riflessi con le operazioni militari passate o presumibili, tant'è che dalla corte di Olona ove risiedeva, l'imperatore Lotario, collega col padre Ludovico il Pio, nell'anno 823 sentì la necessità di promulgare un capitolare sottoscritto da circa duecento esponenti longobardi, in cui si rinnovavano le consuetudini antiche, ivi compresa la cura dei ponti. Tanto interesse per queste opere d'ingegneria derivava pure dall'esazione dei pedaggi a favore del fisco reale. L'attraversamento di un ponte su un percorso importante significava un prelievo del 10% sulle merci trasportate ed introdotte nel paese, come avveniva ad esempio alla porta del ponte sulla Dora d'Ivrea, ove i mercanti ed i pellegrini romei (eccettuati quelli che si dirigevano "ultra mare") pagavano in moneta sonante del loro paese d'origine, a seconda del numero delle cavalcature e dei pesi o delle merci trasportate. L'elenco di quest'ultime è molto interessante e può essere messo a confronto con quello della dogana di Roccavione (cfr. pag.199)(Serra, 401,I/176).

I ponti di maggior mole ed importanza strategica erano le naturali barriere per impedire ai nemici di penetrare in territorio nazionale e perciò erano muniti di ponte levatoio e di porte che s'aprivano solo al pagamento del pedaggio.

Nella zona investigata dalla presente rilevazione una tale realtà figurava -prima delle modifiche apportate in epoca imprecisata, ma non recentissima- nel ponte del Diavolo di Dronero, ove alla terza arcata era impiantato un ponte mobile (levatoio) coperto da una loggia munita di porta a battenti, un cui stipite in pietra sussiste tuttora nel lato a valle. L'incisione del Boetto annessa al "Theatrum Sabaudiae" attesta in modo chiarissimo l'esistenza del loggiato (era quindi questa parte un ponte coperto, analogo al ponte grande di Certosa di Pesio) mentre la diversa fattura di esecuzione testimonia le varianti introdotte nel corso dei secoli.

**+ HICREQUIESCITINSOMPNO PACES  
 BMBERTALDVSPRESB·QVIVIXET  
 INIIOCSEC·ANNPLMXC·DECES  
 DEHVNCSECSVBDIEMVIKAL  
 AVGREGNANTEDN N ARIPERTVS  
 REGEANN III IND            FEL**

34 A

- VIGNOLO, già nella Cappella di S. Martino

Spicilegio di disposizioni legislative d'epoca altomedievale riguardanti i ponti e loro cura (da L.A. Muratori, "Rerum Italicarum Scriptores" Tomo 1, parte II, Milano 1725).

Leges Langobardicae

- Leges Rotharis.

(le leggi CCLXX/CCLXXIII prevedono casi di trasbordo di fuggitivi, mancipi o liberi, da una riva all'altra di fiumi a mezzo di pontoni o navigli, ma non accennano a cure per i ponti; le leggi CXLIV/CXLV trattano dei Magistri Comacini).

- Leges Caroli Magni (col. 94).

L. LIII "Ut nulli cogantur ad pontem ire ad flumina transeundum propter tolonei causam, quando illi in alio loco compendiosus illum fluvium transire possunt. Similiter ut in campo plano, ubi nec pons, nec transjectus est, ibi omnino ut teloneum non exigatur, praecipimus."

- Pippini Italiae regis leges (col.116).

L. V - "Ut de restauratione Ecclesiae, vel pontis facienda, aut strata restauranda, omnia generaliter faciant homines, sicut antiqua fuit consuetudo; et non anteponatur immunitas, nec pro hac re ullā occasio perveniat."  
(occasio = aggravio di contribuzione indebita).

L. XX - "Consideravimus, ut viae, portus, et pontes infra Regnum nostrum in omnibus pleniter emendari debeant per illa loca, ubi jam antea fuit consuetudo. Nam per alia loca super ipsa flumina nullatenus pontes esse debeant."

- Ludovici Pii Augusti leges (col. 126)

L. XXV - ... "Et nemo cogatur per pontem ire, ubi juxta pontem aquam transire potest".

L. XXXVI - "Volumus ut Missi nostri per singulas Civitates una cum Episcopo, et Comite, vel Misso nostro, vel nostris hominibus ibidem commanentibus eligant, quorum cura sit pontes per diversa loca emendare, et eos, qui emendare debent, ex nostra jussione ammoneantur, et unusquisque juxta possibilitatem suam emendare studeat".

L. XLIV - "Ut pontes publici, qui per bannum fieri solebant, anno praesenti in omni loco restaurentur."

- Lotharii I Leges (col. 137)

L. XLI "De pontibus vero, vel reliquis his similibus operibus, quae per antiquam consuetudinem Ecclesiastici homines per justitiam cum reliquo Populo facere debent, hoc praecipimus, ut Ecclesia Rectores eos interpellent, et eis, secundum quod possibile fuerit, portio depuletur, et per aliam exactorem Ecclesiastici homines ad opera non compellantur.

Si vero opus suum constituto die adimpletum non habuerint, liceat Comiti pro poena propositi operibus eos pignorare, juxta aestimationem, vel qualitatem imperfectis operis, quosque perficiatur. Comes autem si neglexerit, a Rege, vel a Misso Regis judicaturus est."

(Capitula anno XVI di regno di Lotario I - col. 155).

L. XII - De Pontibus.

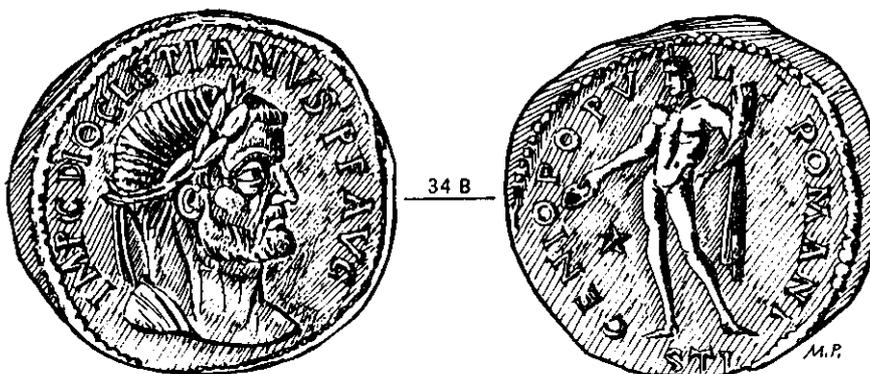
"De pontibus publicis destructi placuit nobis, ut hi, qui volumus ac jubemus, ut omnes homines nostri in nostram veniant praesentiam rationem reddere, quare nostram jussionem ausi sunt contemnere. Comites autem reddant rationem de eorum Pagensibus, cur eos aut non constrinxerunt, ut hoc facerent, aut nobis nuntiare neglexerunt, similiter et de injustis theloni, ubicumque accipiuntur, sciant et inde nobis rationem redditurus."

- Ludovici II Augusti leges (col. 156)

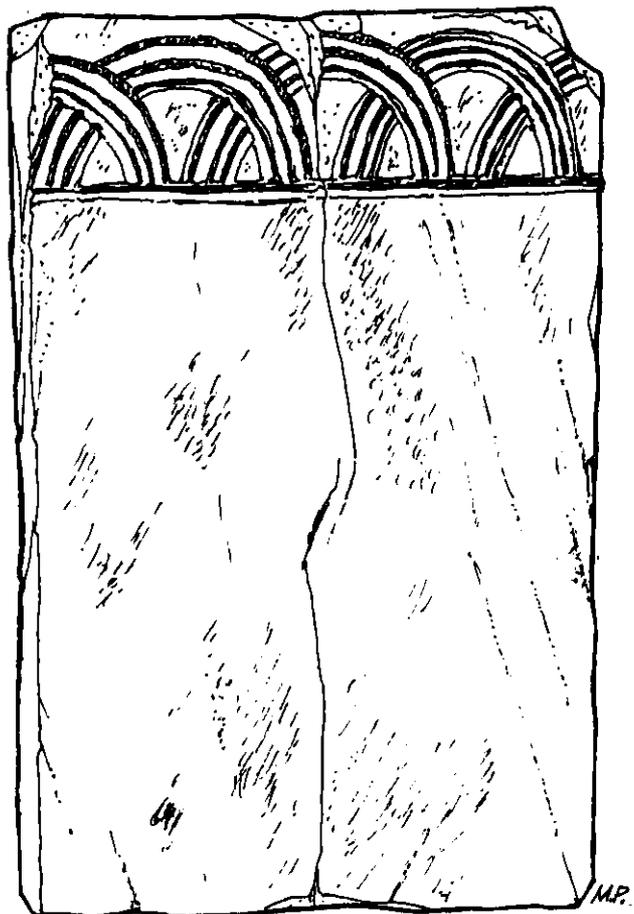
(Additamentum primum ad leges, sive capitularia Ludovici II) (col. 158)

IV - De Statu Reipublicae inquirendum. (...) "Qui debeant Palatia restaurare, qui pontes.

(Le leggi LIII di Carlo Magno e V,XX di Pipino sono riportate in De Tocco (5/2) con altra numerazione (VII, XX, XXV) ed attribuite a Carlo Magno, anno XI di regno.



- CARAGLIO



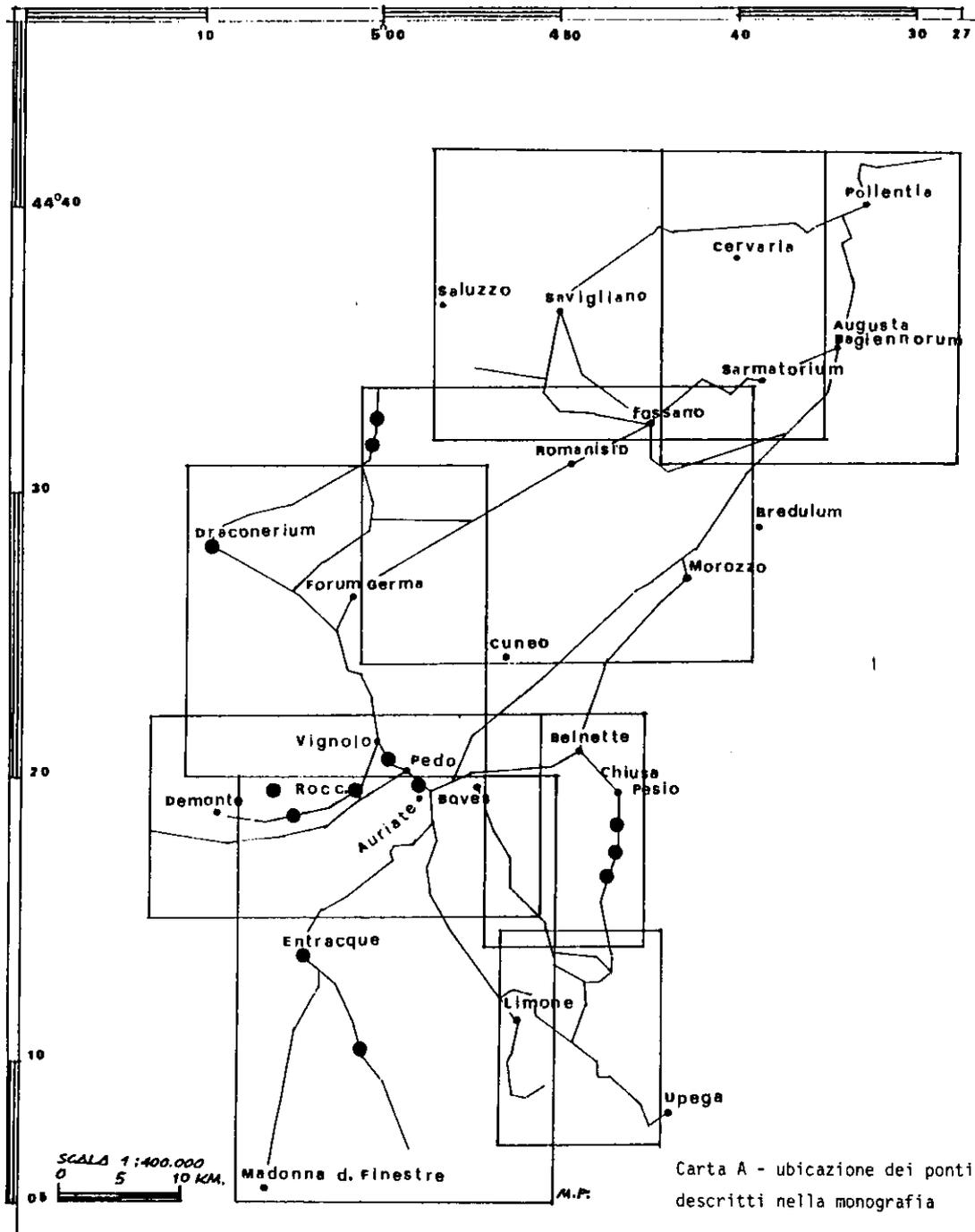
35

- VILLAR S. COSTANZO

1. PONTE BURGA DI ENTRACQUE

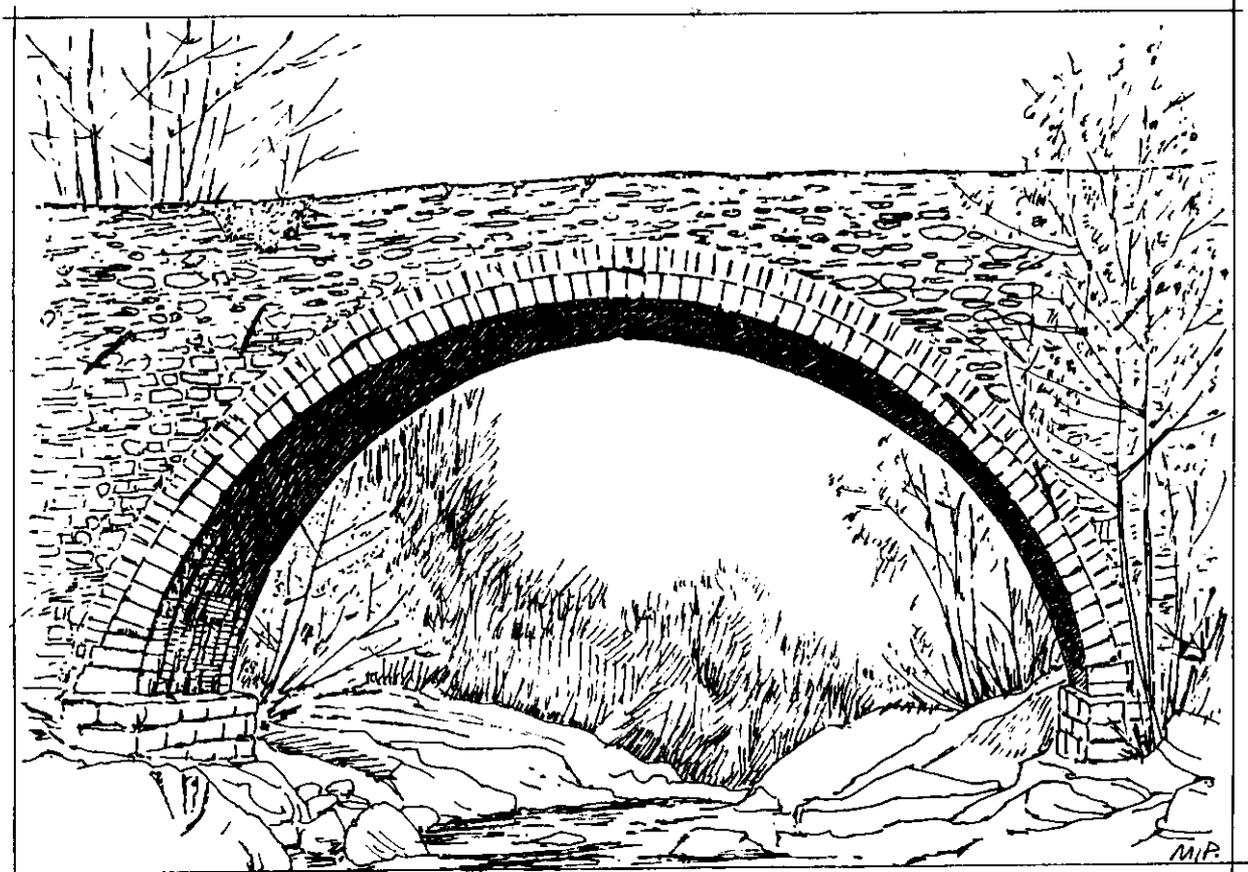
Dati tecnici: lunghezza totale a quota del piano viabile m.43,30 (pari a 147 piedi romani; 1 piede m.0,296). Arco a pieno centro di diametro m.15,45 (52 piedi). Larghezza sede viaria m.3,25 in media (11 piedi); parapetti in parte rifatti cm.100x40 circa. Altezza sul pelo dell'acqua m.9,50; spessore degli spalloni alla base m.4,30 (14 piedi e 1/2); cunei dell'armilla esterna: cm.80 di lunghezza in media. Un arco di passaggio sussidiario posto in testa sulla sinistra orografica ha luce di m.1,80 (6 piedi) ed è formato da 18 cunei di scaglie rozzamente adattate. Le pareti esterne del ponte hanno rastremazione di cm.30 pari a 1 piede romano.

Basamento in massi squadrati d'opera grande (cm.80/110x40x65 in media), spallone di sinistra poggiato su roccia viva segata in piano; due filari di blocchi in opera grande superposti; i blocchi del filare superiore trattati a bozza tonda, forse dall'azione dell'acqua di stillicidio, ma più verosimilmente dagli operai del cantiere; tutti i massi delle basi sono segnati con lettere maiuscole dell'alfabeto latino, d'altezza variabile fra gli 8 ed i 14 centimetri, capovolte.

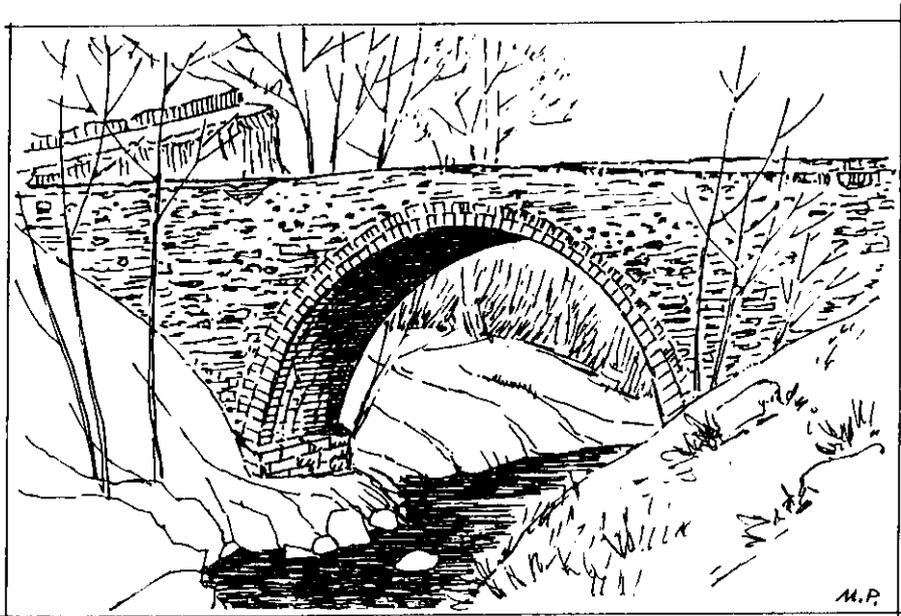


Spallone di destra poggiato su base rocciosa appositamente segata in piano; tre filari di blocchi in opera grande superposti, legati con pochissima malta, martellati o sbazzati, segnati con lettere d'alfabeto latino (capovolte) in carattere maiuscolo. L'esistenza di due grandi listelli al piano d'imposta dell'arco dichiara che per la costruzione del medesimo si fece uso di centine lignee, sistema adottato di norma dai costruttori romani e rimesso in auge a titolo dimostrativo in tempi recenti nella ricostruzione del ponte della Pietra di Verona (P. Gazzola 437 bis/1). Vedi pure il ponte del diavolo di Dronero.

Arco formato da doppia armilla; i cunei di quella interna sono lavorati alla punta e squadrati; gli altri sono lisci esternamente, sbazzati con sistema molto più rozzo. La chiave non deborda dalla curva dell'arco.

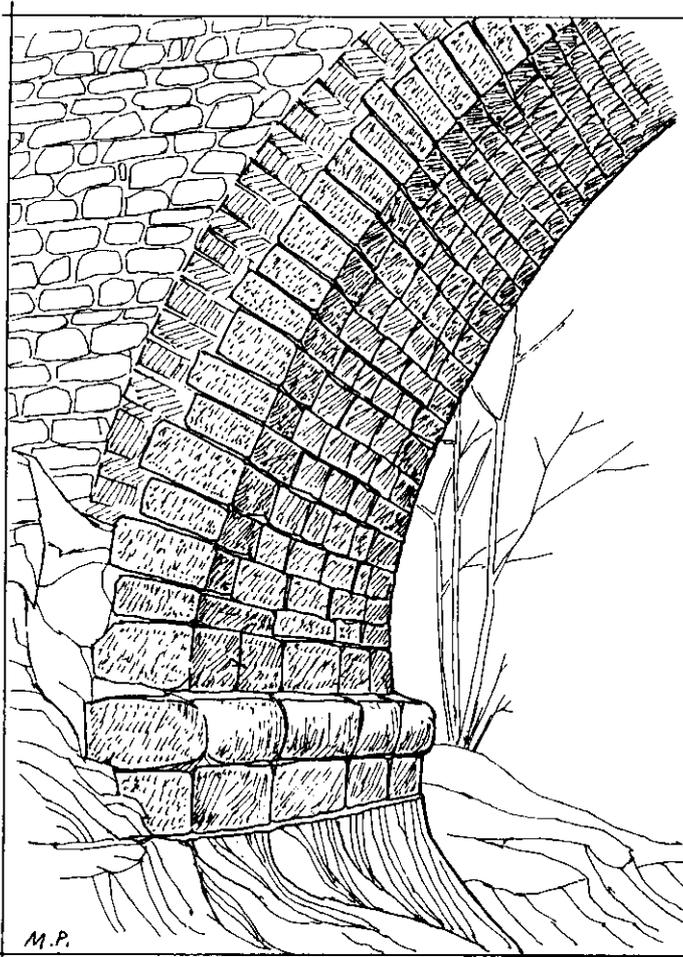


36

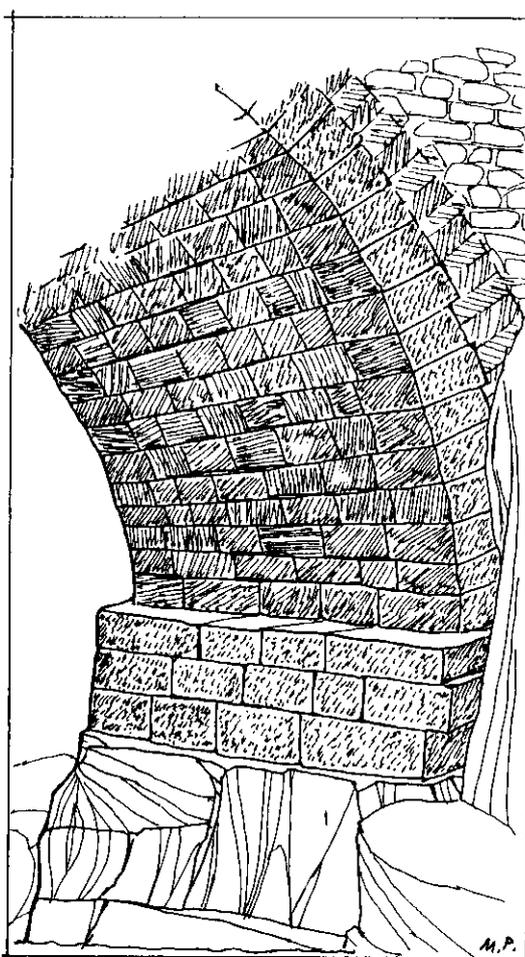


37

- ENTRACQUE: ponte Burga



38



39

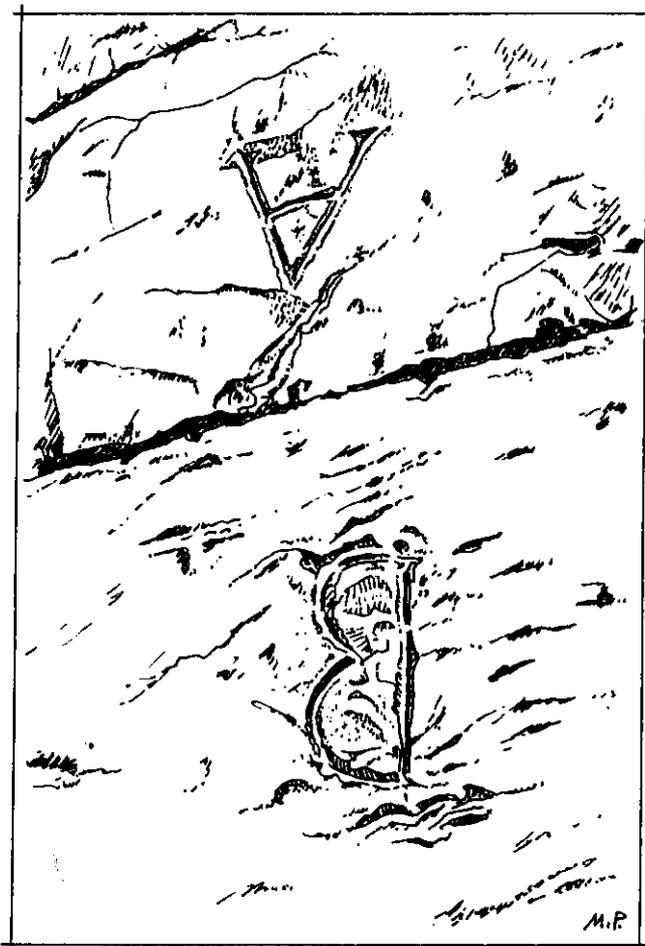
## - ENTRACQUE: ponte Burga

Fronti del ponte eseguite con la tecnica dell'*opus incertum* a pietre di fiume naturali, non sbrecciate o spaccate, sovrapposte in filari regolari senza linee marcapiano o altri elementi semplici tendenti al decorativo.

Parapetti rifatti in tempi recenti, altezza cm.80/100 spessore cm.40. Sul lato a valle è in opera un doccione in pietra ben conservato.

Le rocce su cui posano le basi del ponte sono state profondamente modellate dall'azione dell'acqua e l'alveo del torrente si trova ad una quota inferiore a quella in cui la costruzione ebbe inizio, tuttavia l'opera pare non aver sofferto ingiurie dal tempo. In epoca assai recente le fronti e i parapetti del ponte sono state accuratamente rinzaffate. I numerosi tiranti in ferro sono probabilmente autentici.

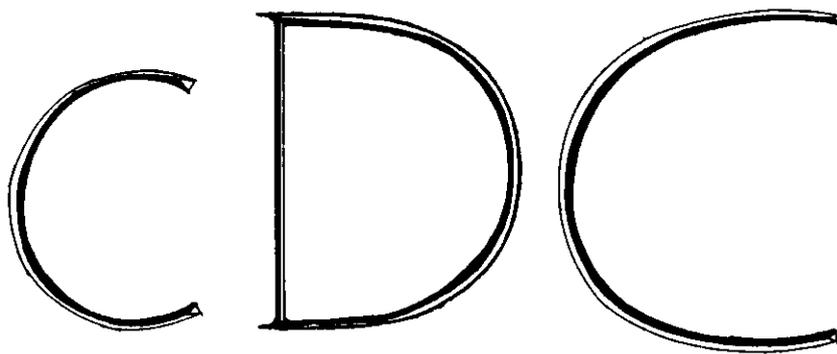
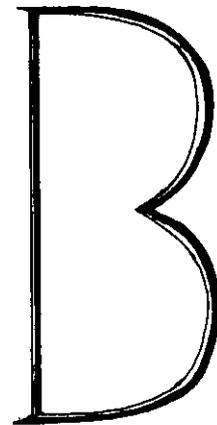
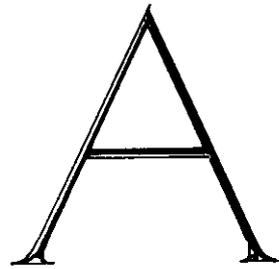
La presenza del piccolo arco nella testata di sinistra orografica anzichè porre dilemni insolubili, è un elemento di conferma della romanità di questo ponte. R.G. Goodchild (in 8 bis/2,518) scrive in proposito: "dove un ponte (romano) attraversava un corso d'acqua con una sola arcata e la cui strada d'accesso risultava sopraelevata sulle rive per lungo tratto, talvolta erano praticate piccole aperture nelle testate per consentire il passaggio del bestiame minuto ed alle persone transitanti in direzione parallela al corso d'acqua." Oggi l'arco di passaggio è quasi completamente intasato da terriccio ed erbacce; sarebbe quindi il caso di liberarlo per ripristinare la situazione originale.



40



41



RAPPORTO 1/2  
0 1 5 10 CM

- ENTRACQUE: ponte Burga

La testimonianza incontrovertibile che il ponte Burga è d'epoca romana deriva comunque da altra fonte, ossia dai segni d'alfabeto latino incisi sui massi del basamento. Ogni pietra è segnata in ordine progressivo, per filari, dalla A alla D. Caratteristica la lettera B, aperta nella parte mediana degli occhielli. Le incisioni sono state eseguite con uno scalpello affilato per avere una sezione triangolare dopo che i massi erano già stati ridotti a superficie molto lisciata; la calligrafia rivela buona conoscenza dello stile monumentale e la caratteristica della B aperta indurrebbe a datare l'opera nel periodo dei Flavi. Un analogo caso di B aperta si riscontra nel testo della base marmorea di Demonte dedicata a Marte Leucimalaco.

N.B.: il genere di costruzione ad opus incertum (o metodo antico) è lodato da Vitruvio (de architect. lib. 2, cap. VIII) in quanto solidissimo ("... le pietre incerte, assise le une sopra le altre ad embrice, formano una costruzione di minore apparenza, ma di maggior saldezza del reticolato" e vuole che i muri siano eseguiti con impiego di molta malta perchè più a lungo durino; diversamente i filari di pietre tendono a sbrecciarsi e cadere, in quanto la calce scindendosi dalla rena si sbriciola seccando). I lavori di manutenzione recentemente eseguiti su questo ponte non hanno tenuto conto dei metodi costruttivi romani per le parti basamentali, ove i massi non erano di regola saldati con legante, bensì lasciati a spigolo vivo, dopo essere stati fra loro sfregati allo scopo di meglio farli aderire e combaciare.

## 2. PONTE SOUFFIET DI TRINITA' D'ENTRACQUE

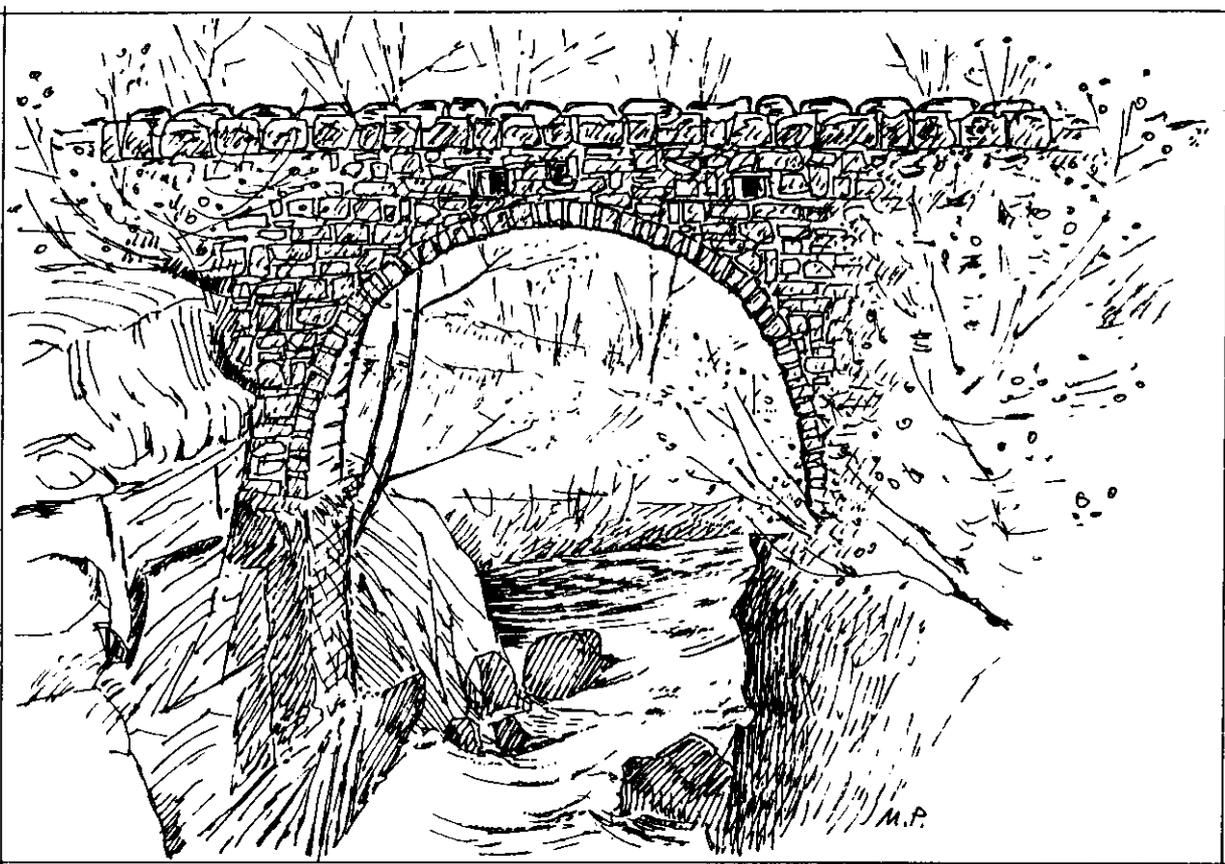
Dati tecnici: lunghezza m.14,00; altezza del piano viabile sul pelo dell'acqua m.9,30; larghezza sede viaria m.2,00; parapetti alti cm.50 in media e spessi dai 30 ai 40. L'arcata è del tipo ribassato (luce m.7,40; raggio m.3,20 circa) poggia su due speroni di roccia strapiombanti sul torrente Bousset, che in questo punto forma una cascata di circa otto metri di caduta; luogo altamente pittoresco in primavera quando la massa d'acqua ribolle e forma vortici iridescenti.

L'armilla dell'arco si compone di cunei abrupti, vagamente trapezoidali, legati con malta; parte dell'estradosso di sinistra verso valle è crollata in tempi recentissimi e compromette la solidità dell'insieme. Tale evenienza si era già verificata in tempi cronologicamente non definibili, tuttavia non antichi, documentati dall'adozione di mattoni nella parziale ricostruzione. Le fronti del ponte sono realizzate con scaglie grezze di pietra locale. Resti di doccione in pietra sul lato a valle, a circa metà del ponte.

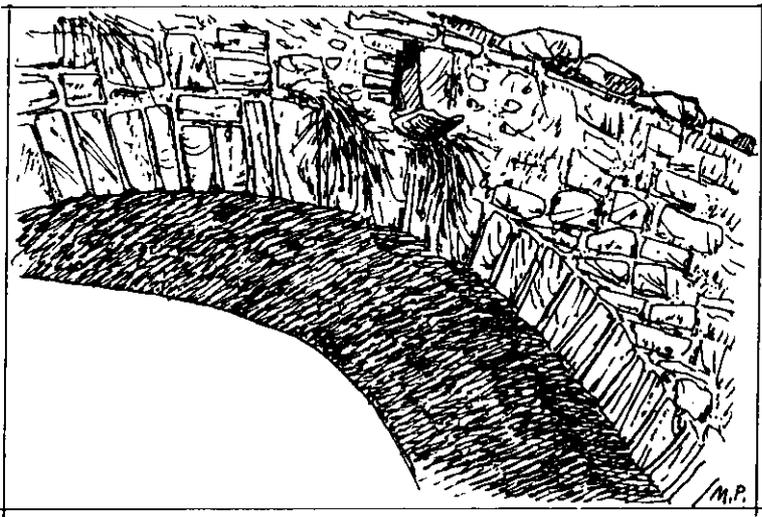
La irraggiungibile posizione delle basi non consente misurazioni alle reni dell'opera, tuttavia è certo che si verifica anche in questo caso una rastremazione delle fronti.

La manutenzione nei decenni trascorsi ha salvato questo interessante esemplare d'ingegneria antica dalla totale rovina.

La strada che porta da Trinità d'Entracque al ponte Suffiet ed al colle del Sabbione ha conservato qualche traccia dell'antica lastricatura, molto probabilmente ritoccata dai Servizi del Genio Militare.



42



43

- ENTRACQUE: ponte Souffiet

A valle del ponte sono gli interessanti ammassi di pietre (peregali?) di destinazione non chiara e forse non solamente legati alla stabulazione degli ovini all'alpeggio.

L'antichità del ponte Souffiet non può essere cronologicamente definita. La tradizione locale ritiene romana quest'opera di ingegneria. Il sistema costruttivo e la accentuata rudezza delle componenti inducono a collocarlo fra i più antichi esempi locali di ponti in pietra.

### 3. PONTE DI VIGNOLO O DEL SALE

Dati tecnici: ponte a due arcate di luce diversa. Arco maggiore a pieno centro, diametro m.22,50 (76 piedi); arco minore: a pieno centro diametro m.7,00 (23 piedi). Lunghezza totale m.60 (202 piedi); larghezza base arco maggiore m.7,60 (25 piedi); larghezza totale sede viaria m.4,10 (13 piedi); parapetti spessi m.1,50 (ora demoliti). Rastremazione pari a cm.60. Basi dell'arco maggiore poggiate sulla viva roccia, in apparecchio grande (cm.104x38; 72x52; 65x33 ect. in media). Opera pseudoisodoma, in filari apparentemente privi di letto di malta. Il primo e secondo filare sono composti di blocchi d'altezza quasi doppia dei successivi terzo e quarto. Gli altri elementi superiori formanti l'intradosso dell'arcata sono conci parallelepipedici saldamente connessi e di spessore generalmente corrispondente a quello dei singoli cunei dell'armilla.

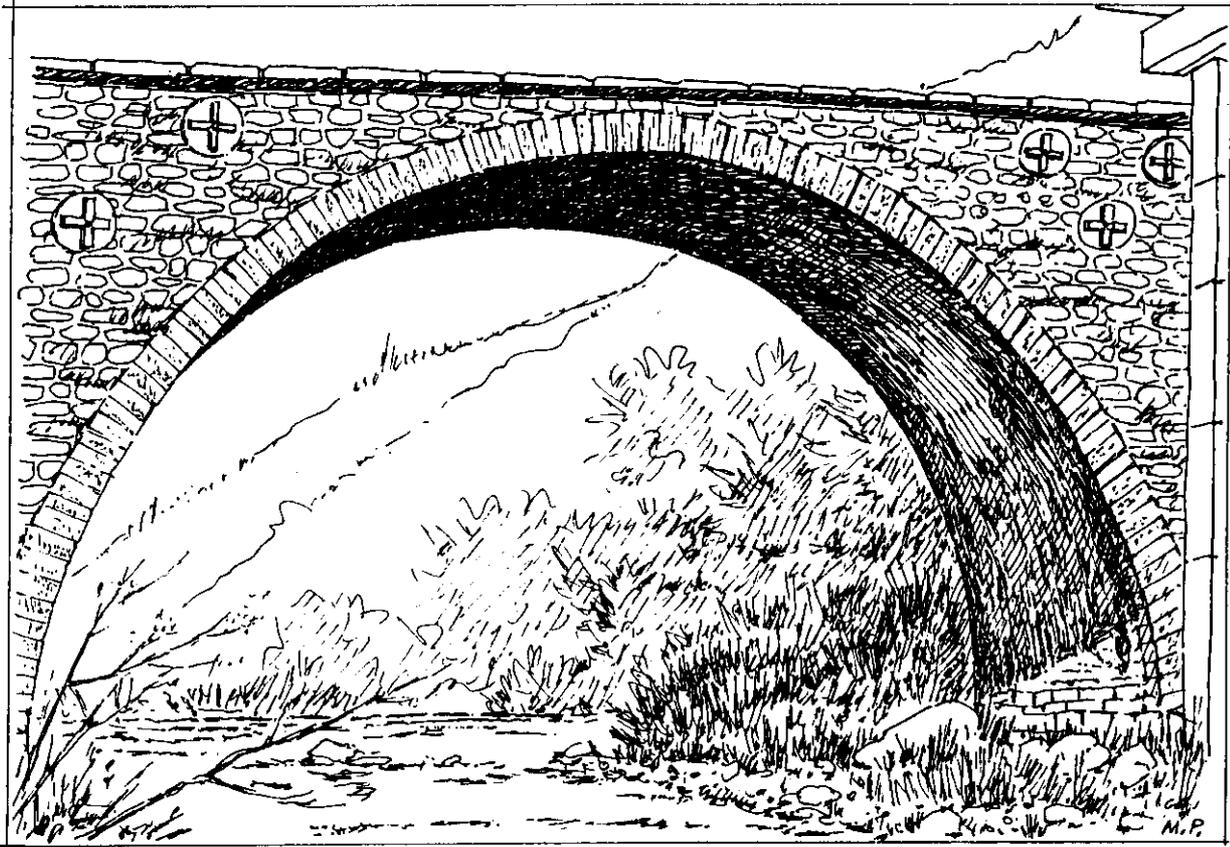
Arco formato di una sola armilla di cunei squadrati, polito, esternamente martellati alla punta.

La fronte a valle è segnata nella sua altezza da una serie di sei cordonature o fasce marcapiano in pietra locale, alte ognuna 12 cm. e disposte in filari regolari con intervalli di cm.150 (5 piedi); la muratura di tamponamento è del genere "opus incertum", pietre di fiume disposte in assise regolari, minutissimamente apparecchiate con molta malta. Poiché il ponte è stato scoperchiato e svuotato all'interno è stato appurato che i due muri frontali sono apparecchiati con spessore uniforme di m.1,50 e che le fasce marcapiano sono solo esterne.

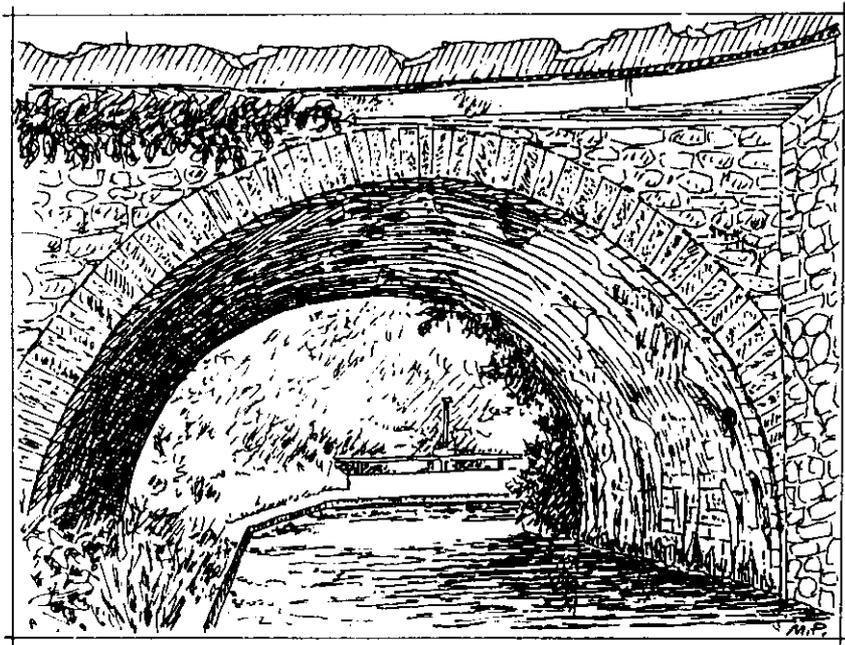
L'arcata minore è in parte annegata dalle acque del canale Roero costruito nel sec. XV a cura e spese del cuneese Lodovico Roero successore di Antonio Piccapietra (Riberi 93/14). L'opera è in tutto eguale all'arcata maggiore, solo si evidenziano i ritocchi apportati in epoca recente per migliorare la curvatura della sede viaria per l'innesto del traffico sul viadotto.

Un archetto di scarico di piena visibile solo sulla fronte a valle essendo stato murato sull'opposta mostra un caratteristico sistema costruttivo, di cui è dato per documentazione un disegno. L'essere stato tamponato quest'arco di scarico di piena porta a stabilire che parte delle fronti del ponte sono state rifatte senza tener conto della struttura primitiva a cordonature, mantenutasi intatta solo parzialmente sulla fronte a valle. Ciò spiega le palesi discordanze estetiche e la presenza abnorme nell'impianto litoide di due mattoni di tipo non classico.

Il ponte, come detto avanti, è stato scoperchiato e svuotato quando fu attivato il nuovo viadotto costruitogli a ridosso, allo scopo di migliorare la viabilità del posto. Nell'occasione sono state gettate al suo interno alcune basi per i nuovi piloni in c.a. destinati a portare un piano viabile di raddoppio. L'opera antica, sebbene incernierata in queste nuove

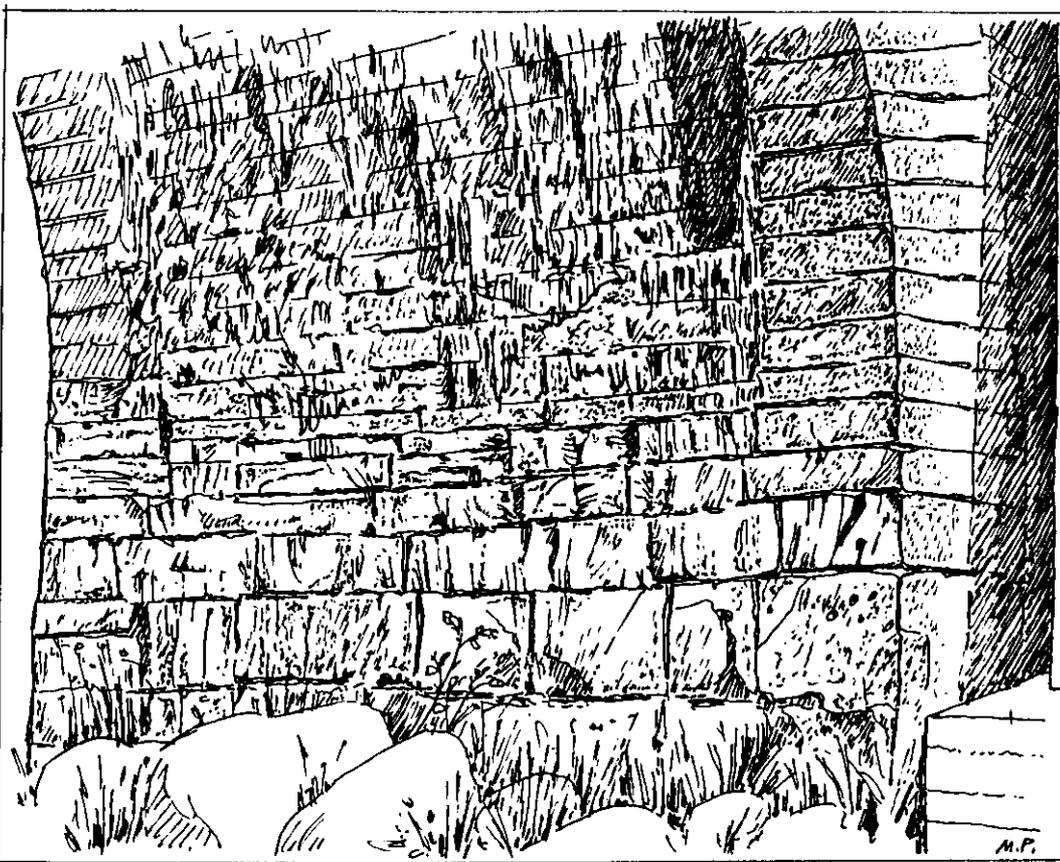


44

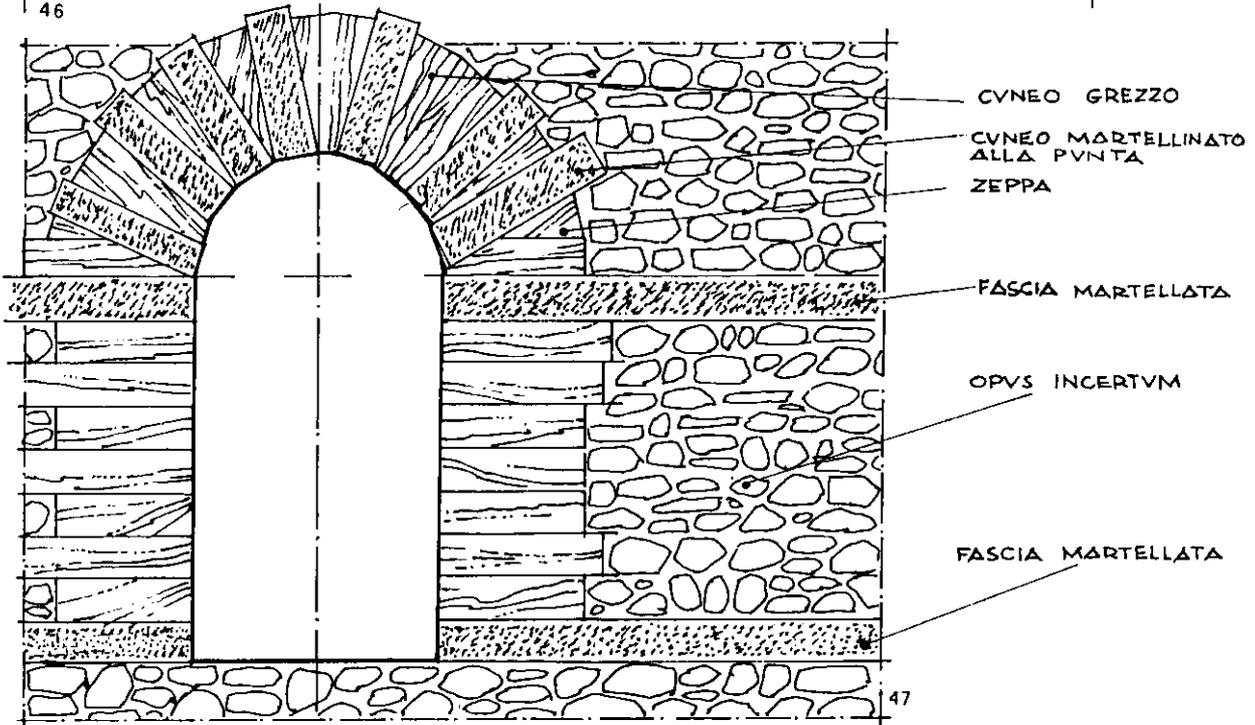


45

- VIGNOLO: ponte del Sale



46



47

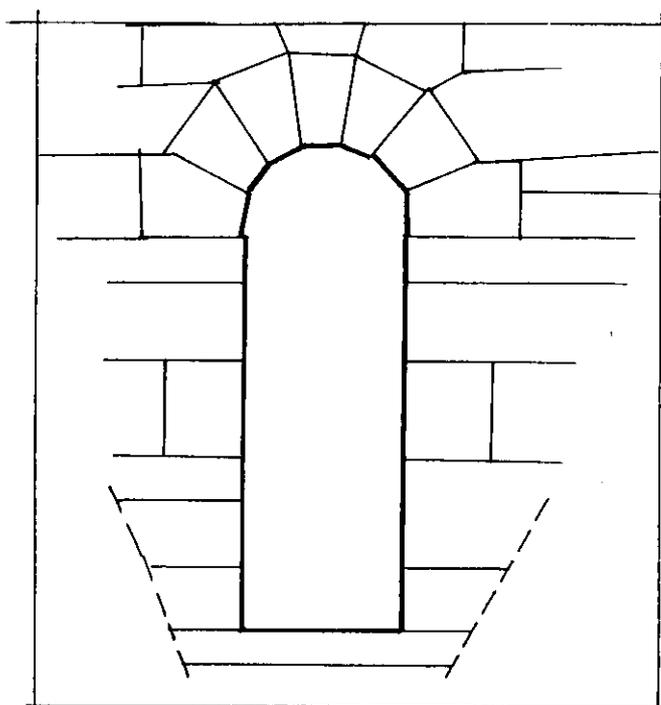
- VIGNOLO: ponte del Sale

strutture, rimane tuttora esaminabile ed in parte godibile.

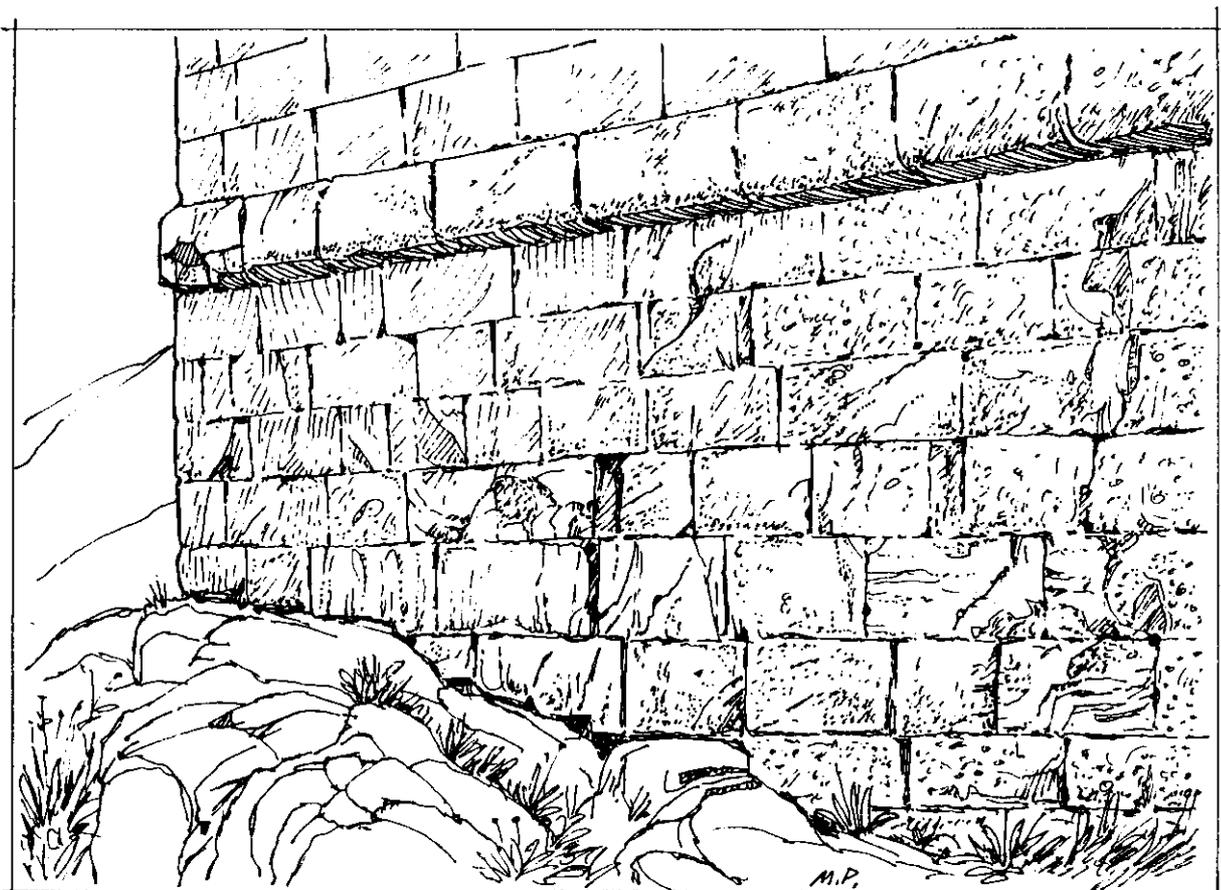
Lo stillicidio delle acque d'infiltrazione sugli intradossi degli archi ha prodotto una spessa velatura calcarea anche sui blocchi delle basi; ciò impedisce riconoscere se sui conci esistono segni di lapicidi come al ponte Burga di Entracque.

Alfonso M. Riberi ritiene, a torto, il ponte costruito nel corso del secolo XVIII (esattamente l'anno 1744) (93/17) traendo la notizia forse dagli Ordinati di Cuneo. Per questo Autore il ponte di Vignolo era tutt'uno col ponte ligneo di Rasonello, ma un controllo topografico della zona dimostra l'errore in cui è caduto. La contrada Rasonello si trova infatti a circa un chilometro in linea d'aria dal rione Bicocca in cui sorge il ponte di Vignolo. La contrada Rasonello, oggi sconosciuta alla maggior parte degli abitanti del luogo, è chiaramente segnata sulla grande mappa del 1770 conservata nel Municipio di Vignolo e corrisponde alla zona collinare prospiciente la Stura ove è stata costruita decenni addietro una centrale elettrica. Il ponte ligneo di Rasonello che era ubicato nei pressi della centrale, non ha quindi nulla a spartire col ponte in pietra di Vignolo.

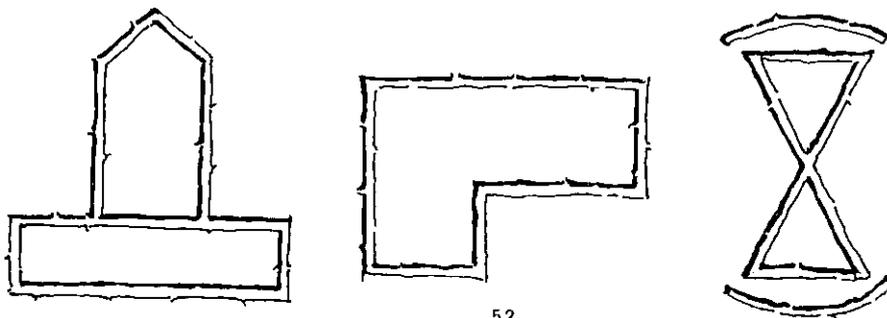
L'informazione relativa all'anno 1744 data da A.M. Riberi probabilmente riguarda i lavori che hanno alterato l'aspetto esteriore del ponte, come è stato notato in precedenza. Tuttavia l'intervento del Riberi, oltre che gettare una vivida luce sulle condizioni in cui si trovavano questi luoghi lungo la Stura alcuni secoli fa, impraticabili per la folta e selvaggia vegetazione delle pendici precollinari, concorre a dimostrare che pochi punti strategici potevano impedire, se ben difesi, un'avanzata nemica verso la pianura proprio in grazia di questa eccessiva forestazione e che pertanto anche l'esazione del pedaggio dai viandanti e commercianti poteva esser facilmente attuata in quanto non sussistevano punti di passaggio del fiume all'infuori di quelli controllati dai funzionari governativi o comunali. A titolo dimostrativo si espone a lato la riproduzione in scala dell'arco di scarico di piena del ponte romano della Pietra di Verona, (da P. Gazzola 437 bis/1,147) realizzato in maniera quasi identica a quello di Vignolo.



- VERONA,  
ponte della Pietra



51

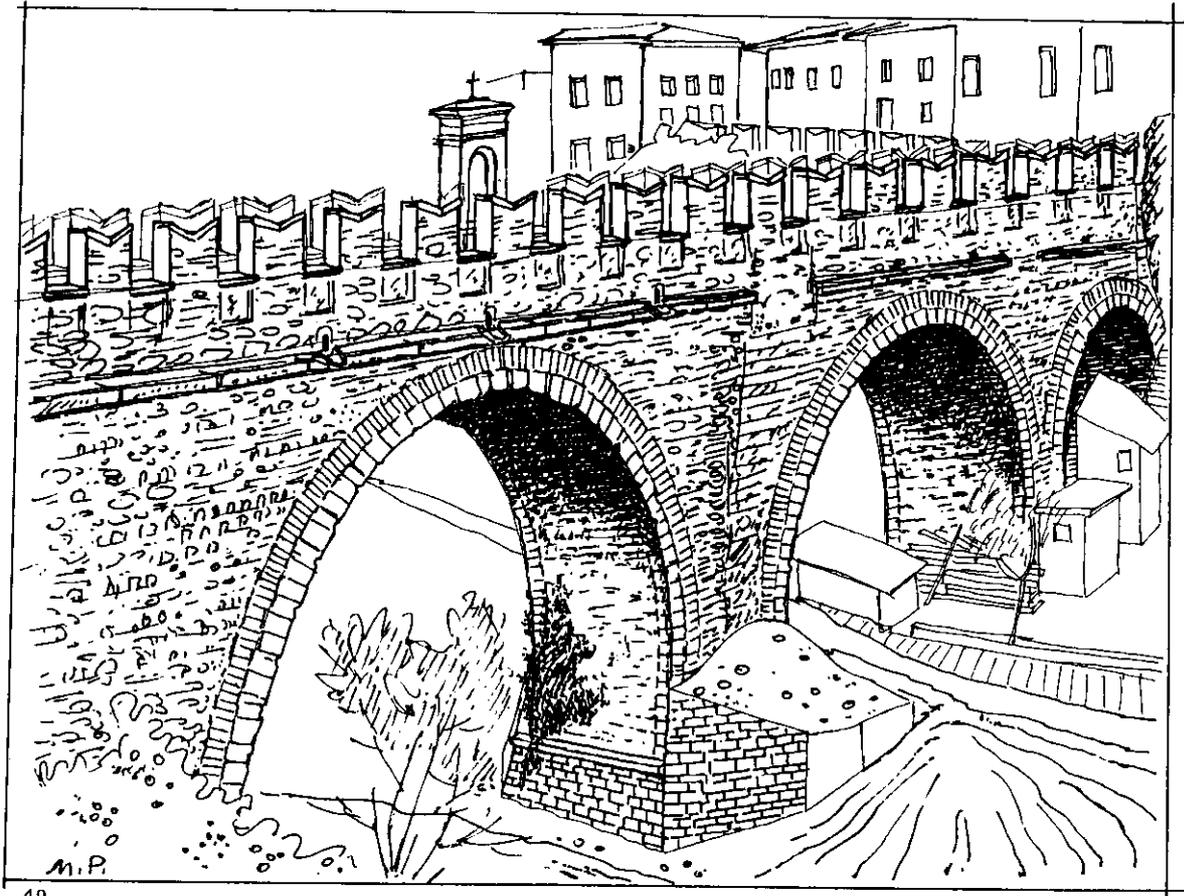


52

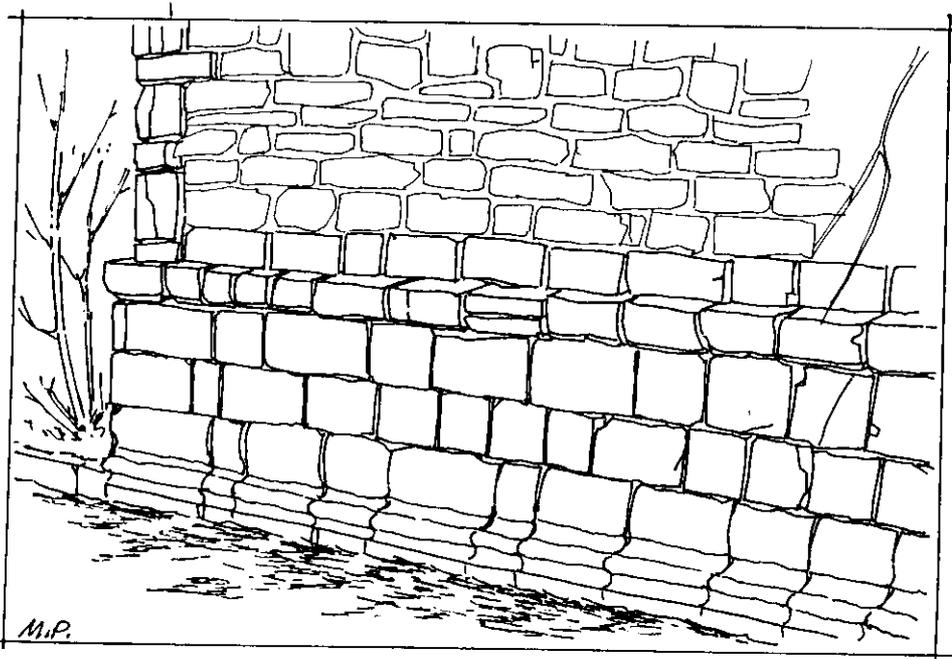
- DRONERO: ponte del Diavolo

#### 4. PONTE "DEL DIAVOLO" DI DRONERO

Dati tecnici: lunghezza totale m.68 (228 piedi); tre arcate di raggio diverso (luce arcata maggiore m.27,10 (91 piedi); dell'arcata mediana m.16,10 (54 piedi); dell'arcata minore m.6,90 (23 piedi). Altezza sul pelo dell'acqua m.18,90 misurati all'intradosso dell'armilla interna arcata maggiore. Dati forniti dall'ing. Giorgio Quarneti, direttore dei lavori di restauro condotti nel corso dell'anno 1988.

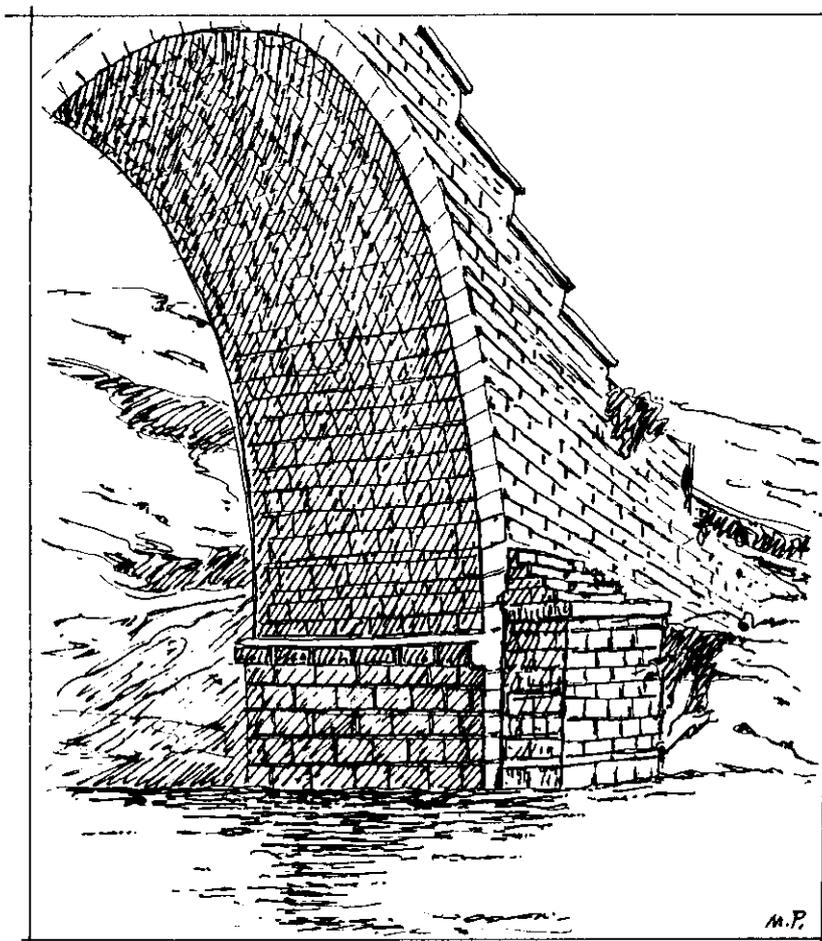


49



50

- DRONERO: ponte del Diavolo



53

- ponte di Kiahta in Siria

Basamento dell'arcata maggiore eseguito col sistema isodomo in apparecchio medio di pietre squadrate disposte in filari regolari, con commessure senza legante. Gli altri archi sono sostenuti dall'apparecchio detto "opus antiquum" o "incertum" in ciottoli di fiume, a volte alternati a scaglie di pietra rozzamente squadrate.

Archi realizzati a doppia armilla; nell'arcata principale si evidenziano segni di ricerca estetica, sia nell'accurata sagomatura dei cunei trattati alla punta, sia nella giustapposizione in serie costanti di membrature color verdastro ed altre di color paglierino; nelle altre arcate si ravvisa minor ricerca estetica, lasciando spazio a cunei lisciati esternamente e di colore uniforme grigio. Lunghezza dei cunei cm.75/85.

Sede stradale: in testata lato Caraglio m.5,30; in testata verso Dronero m.5,67; al centro del ponte, nei pressi del tabernacolo, m.4,72. Spessore dei parapetti merlati cm.50. Fascia

marcapiano di separazione della parte inferiore del ponte dal coronamento: in pietra grigia, liscia o martellinata, in forte aggetto, parzialmente mancante o erosa dagli agenti atmosferici. Doccioni di scarico acque meteoriche disposti ad intervalli regolari. Fronti eseguite con la tecnica "opus antiquum"; visibili riprese e riattamenti ormai antichi eseguiti con materiali raccoglittici e con intromissioni di materiali estranei (piccole quantità di ceramiche e laterizi frammentati).

Le armille dell'arcata maggiore presentano vistose fenditure in molti cunei per azione degli agenti meteorici. Vaste e numerose infiltrazioni di piante parassite a tutti i livelli della costruzione compromettono la solidità delle fronti. Sono inoltre chiaramente riscontrabili i segni di fratture e cedimenti antichi nella parte a valle, sulla sinistra orografica. Diversità e particolarità costruttive denunciano inoltre l'esistenza, in antico, d'un ponte levatoio nella testata ovest.

Le reni dell'arcata maggiore posano sulla roccia che non è stata livellata in piano, come riscontrato sul ponte Burga di Entracque, ma solo adattata a far da supporto ai filari inferiori dell'apparecchio murario. L'adattamento tecnico è chiaramente visibile nello spallone sinistro, i cui massi di base sono tagliati in modo da aderire e combaciare esattamente al piano roccioso. Nella parte opposta le basi del ponte sono nascoste da un canale d'irrigazione costruito posteriormente. L'azione prolungata di scorrimento dell'acqua ha eroso la superficie dei masselli, modellandola a cavità come una modanatura architettonica (gola di scozia).

I due spalloni dell'arcata maggiore portano come cimasa o motivo decorativo un listello o cordolo in aggetto, che in sezione ha più o meno la forma dell'ovolo delle modanature classiche, ben conservato in tutta la sua estensione. Questi listelli servivano per sostegno delle centine lignee realizzate a parte e contemporaneamente all'armatura di tavole su cui era imperniata la costruzione delle armille e dell'insieme dell'arco; le loro notevoli dimensioni in spessore ed in aggetto sono proporzionate al carico che dovevano sostenere; inoltre per rendersi conto dell'imponenza di queste strutture bisogna immaginare a metà della campata una pilastratura supplementare (destinata ad essere demolita dopo la costruzione del ponte) quale appoggio temporaneo di questa orditura lignea sulla quale poco alla volta prendevano posto le componenti in pietra dell'arcata, che è bene ricordare, ha una luce di 27 metri.

Un esempio analogo è stato segnalato in Siria da G. Jacopi (Boll. d'Arte, XIV, 1936) nel ponte di Kiahta sul fiume Bolan-Sü, datato nella versione attuale alla fine del 2° secolo d.C. (epoca Severiana), ma nelle basi risalente agli inizi del primo. Questo grande ponte lungo m.116,80 ad una sola arcata di m.34,20 di luce è riprodotto qui di seguito per l'affinità strutturale nelle parti basamentali col nostro ponte di Dronero e pare utile rammentare anche la stretta connessione cronologica (90-100 d.C.).

Queste basi dell'arco principale si distinguono anche per la disposizione a pianta trapezoidale, con la faccia assusata parallela al corso delle acque, mentre quelle delle altre due arcate sono a pianta rettangolare.

I segni dei lapicidi ricorrono in tutti i cunei dell'armilla interna dell'arco principale;

sono croci decussate con bracci di 10/12 cm. poste sui lati esterni delle due fronti. Un cuneo porta un simbolo diverso raffigurante una croce di Sant'Andrea accantonata da due segni di parentesi tonda (probabile indicazione di livello, antisigma). Un terzo segno di lapicida, simile ad una T rovesciata, è stato rintracciato su un massello dello spallone sinistro dell'arco principale, non lontano da un segno di squadra (regolo, norma).

Le merlature di protezione non terminano col ponte ma proseguono oltre le due testate. Quelle sulla sinistra orografica, benchè non antiche, portano le feritoie delle archerie, orientate in modo da coprire l'area del ponte in caso di assalto. Le altre sono cieche. La testata ovest del ponte era coperta d'una garitta quadrata a protezione di un ponte levatoio, come risulta dall'incisione del "Theatrum Sabaudiae" del sec. XVII. In loco, di questa costruzione aggiuntiva che testimonia l'impianto con cursori e forse con saracinesca, rimane un piedritto scanalato. I merli (pinnae) come è noto, erano in uso presso i Romani. La pietra usata nel basamento proviene dalle cave di Ripoli.

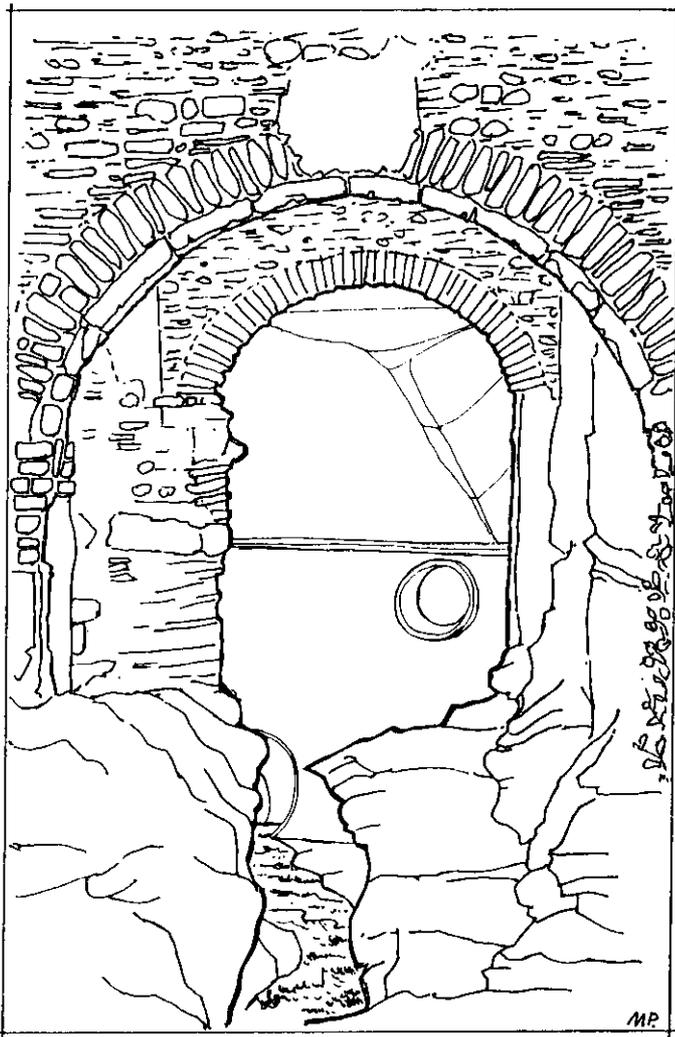
##### 5. PONTE SUL RIO DI ROCCABRUNA A DRONERO

Ponte di piccole dimensioni, a due arcate, parzialmente coperto da una struttura recente eseguita per allargare e migliorare la sede stradale in uscita verso Busca. Il fianco a monte è mediocrementemente ben conservato, con l'arcata visibile per intero, formata di due armille di cui l'interna pare interamente di cunei tufacei. L'altro fianco è stato accantonato da un arco in mattoni ed è pertanto quasi nascosto alla vista; il suo arco rustico eseguito in scaglie disposte radialmente trova non pochi esemplari consimili in strutture murarie di Palestrina e del Lazio commentate nell'insigne opera di G. Lugli dedicata alla tecnica edilizia romana (164 bis/2, tav.198). Le due fronti si presentano costrutte secondo il metodo dell'opus antiquum o incertum, come di regola nei ponti qui esaminati.

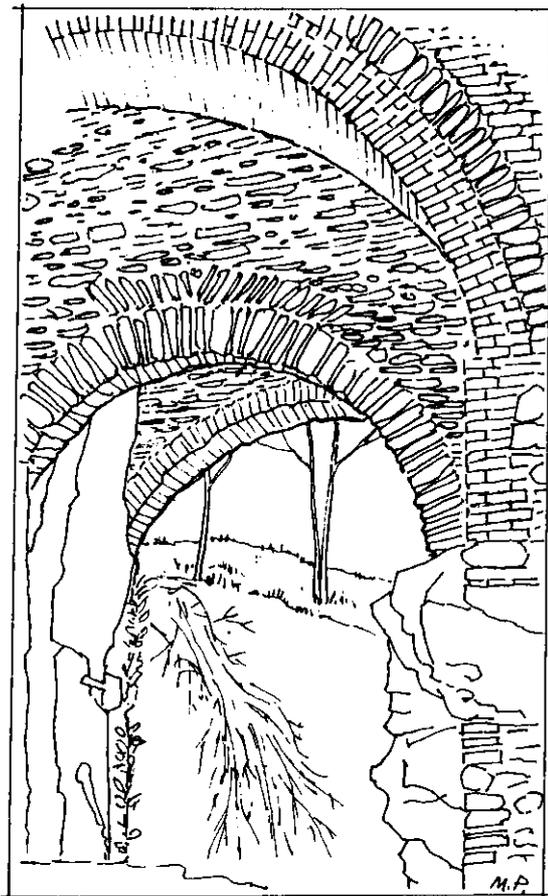
Resti della seconda arcata sono nascosti quasi per intero dall'opera moderna e s'inglobano strettamente in essa; stilisticamente non si discostano dall'altra.

Il ponte è opera ardita anche se non esteticamente ricercata; le reni poggiano su uno sprone di roccia forato dall'azione dell'acqua e sagomato dall'irrompere delle masse turbinose nelle stagioni primaverili. La giustapposizione del sistema moderno basato sul mattone e sul laterizio in genere, evidenzia il sistema costruttivo antico basato sulla pietra locale ed è buona testimonianza dell'antichità della struttura rustica e severa nascosta dalla più recente.

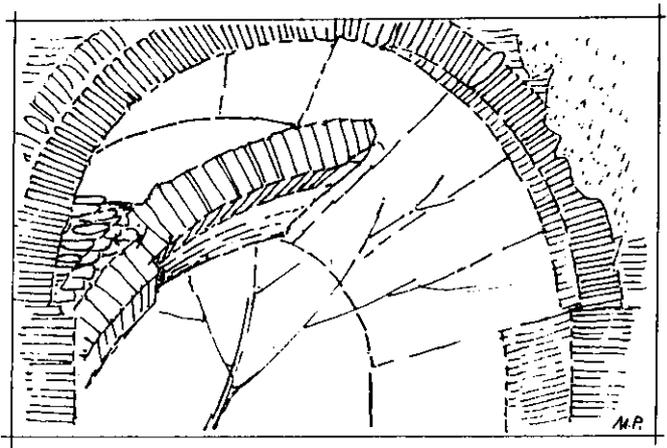
Questo ponte sul rio di Roccabruna, detto localmente della Madonnina per un devoto pilone erettovi sul fianco sinistro, è strettamente correlato a quello detto del Diavolo, su cui la via Quadragesima Galliarum superava il profondo avallamento del Maira. Maggiori dettagli sono dati in seguito nel capitolo dedicato all'antico insediamento di Draconerium.



54



55



56

- DRONERO: ponte della Madonnina

## 6. PONTE SUL TORRENTE PESIO A S. BARTOLOMEO DI CHIUSA

Dati tecnici: struttura interamente realizzata in pietra da taglio, in apparecchio medio, senza intromissione di mattoni o materiale laterizio.

Misure: lunghezza m.17 circa (57 piedi), larghezza basi dell'arco m.5,03 (17 piedi); larghezza originaria sede viabile m.3,30 circa (11 piedi), parapetti cm.60 spessore, totale m.4,44 pari a 15 piedi. Rastremazione 2 piedi, ossia cm.60 circa.

Arco a pieno centro. Luce di m.11,10 (37 piedi e 1/2); una sola armilla con 33 cunei per lato della serraglia. Cunei generalmente ben sagomati, ma a volte di lunghezza diversa fra loro. Muratura di tamponamento delle facce esterne realizzata in origine secondo la tecnica dell'opus antiquum. Tamponamento dell'intradosso realizzato in apparecchio piccolo, a conci generalmente di forma parallelepipedica allungata, disposti orizzontalmente. Arcata poggiata a sinistra su filare composto di 5 elementi parallelepipedi coricati, di proporzioni diverse (cm.138, 113, 60, 130) ma di altezza costante (cm.44 circa, 3 piedi) collocato su base di macigno debitamente livellata per ospitarlo, ed a filo d'acqua. Il lato opposto (destra) sistemato in modo simile, ma con maggiore lavoro di adattamento per portare al giusto piano di partenza la monta dell'arco. La serraglia misura 5 metri sul pelo dell'acqua. Il cuneo alla sua sinistra (faccia a monte) porta scolpita la data 1697.

All'inizio degli anni '80 è stato posto mano allo smantellamento del piano viabile, dei parapetti e di parte delle fiancate, costruendo in parallelo altre strutture portanti indipendenti.

A salvaguardia dell'arcata contro le piene torrentizie stanno due paratie di protezione e d'imbrigliamento, di fattura probabilmente contemporanea al ponte; quella sulla destra orografica molto ben conservata nella parte inferiore, si compone d'un muro d'apparecchio grande, con cortine di blocchi squadrati, le cui giunture sono quasi prive di legante. Nessuna traccia di segni di lapicidi.

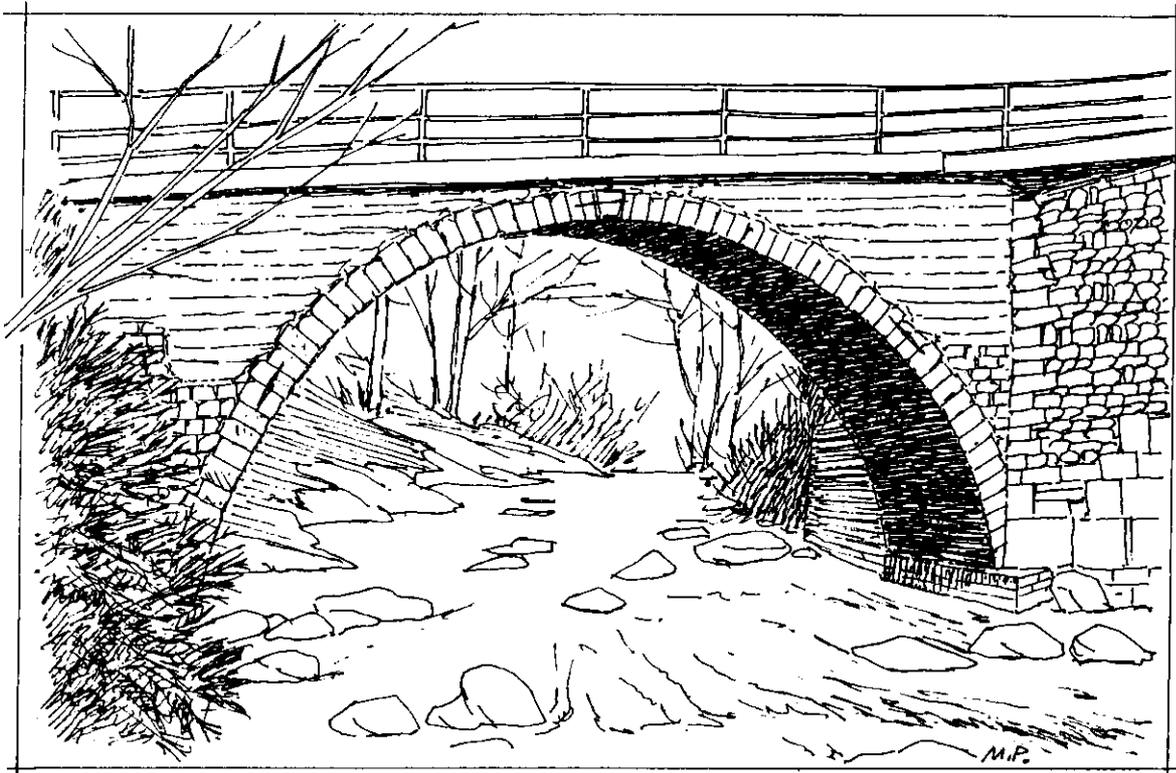
La data 1697 apposta sul cuneo della chiave si riferisce senza dubbio a lavori di manutenzione collegati anche alla costituzione della parrocchia del luogo, avvenuta canonicamente l'anno 1666 ed all'insediamento urbano, che data dall'anno 1640. I cunei a lato della serraglia dichiarano con la loro diversità di colore e di materiale d'essere stati sostituiti agli originali.

Non sono stati rintracciati segni di lapicidi essendo le parti inferiori dell'arcata continuamente sottoposte al fluire delle acque.

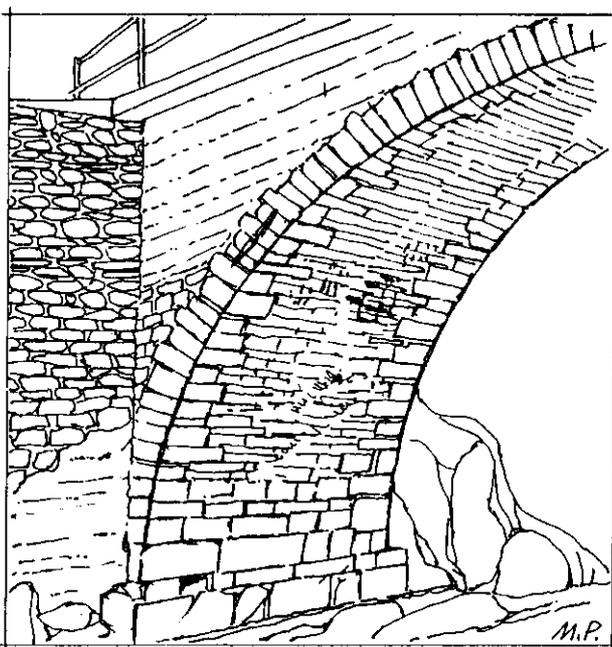
Le linee architettoniche, il materiale impiegato e la tecnica edificatoria denunciano chiaramente in questo ponte la sua origine romana.

## 7. PONTE DI LUNGA SERRA SUL TORRENTE PESIO

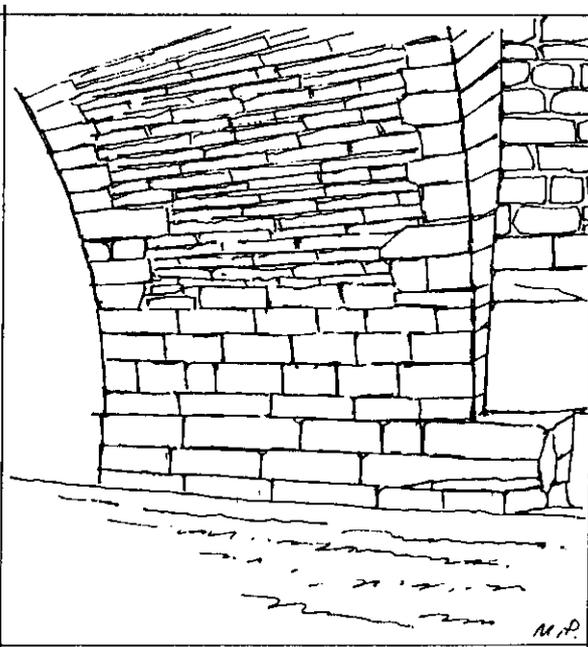
Situato a metà strada circa fra Chiusa Pesio e la frazione S.Bartolomeo, questo era il primo ponte attraversante il torrente dei due enumerati da P. Nallino come esistenti nella valle del Pesio. E' stato distrutto con brillamento di mine il 19 marzo 1944 durante la fase più acuta della guerriglia partigiana (Donadei 389 bis/99). Opera interamente lapidea su due



57

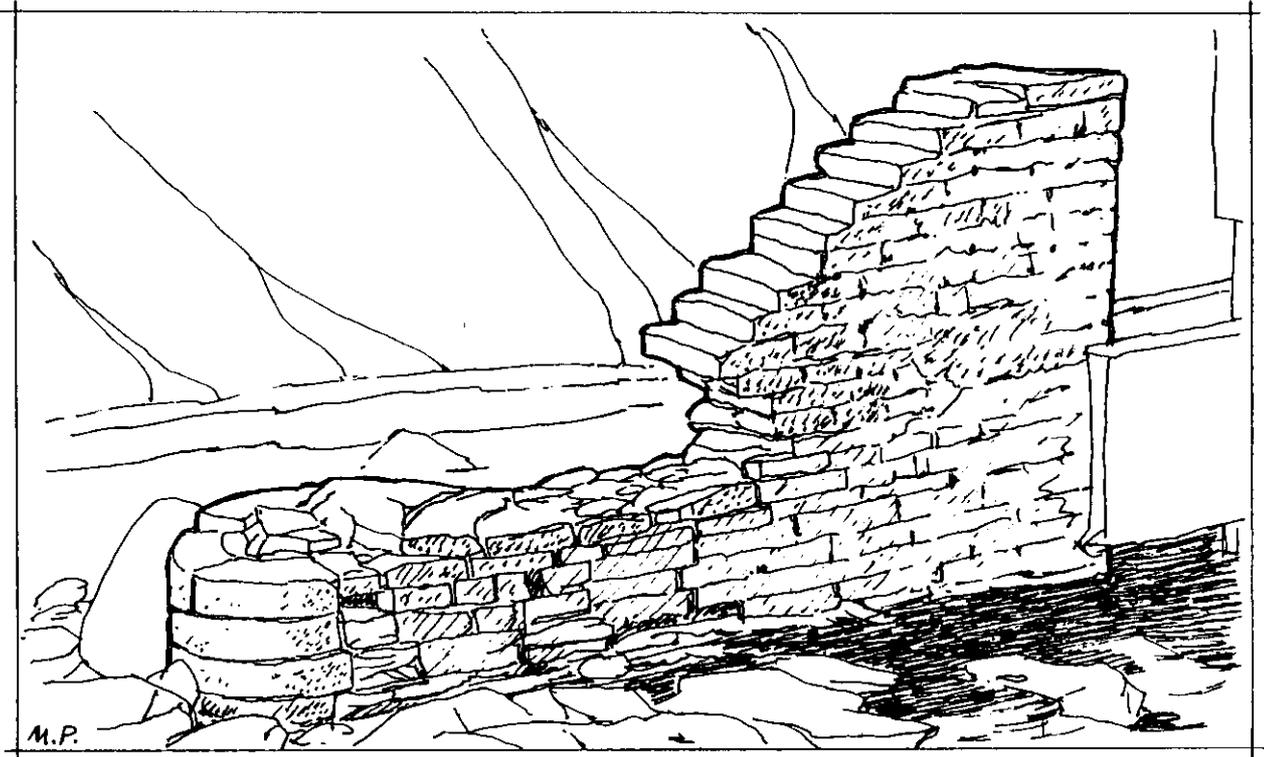


58

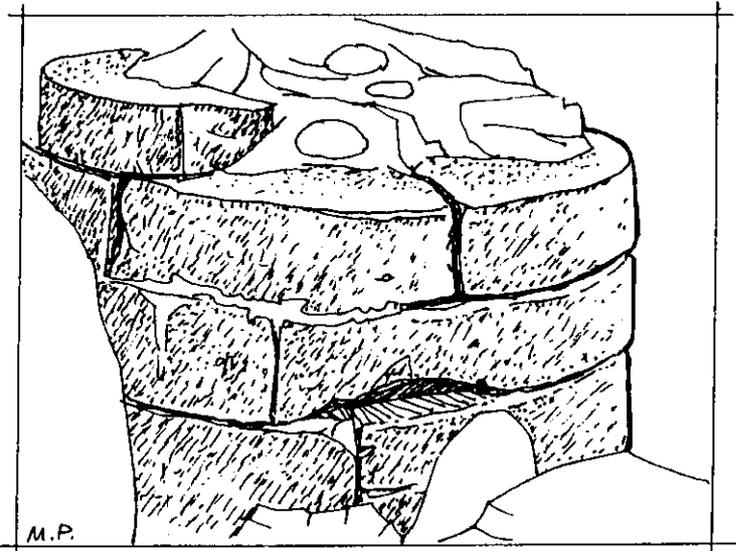


59

- CHIUSA PESIO: ponte di S. Bartolomeo



60



61

- CHIUSA PESIO: ponte di Lunga Serra

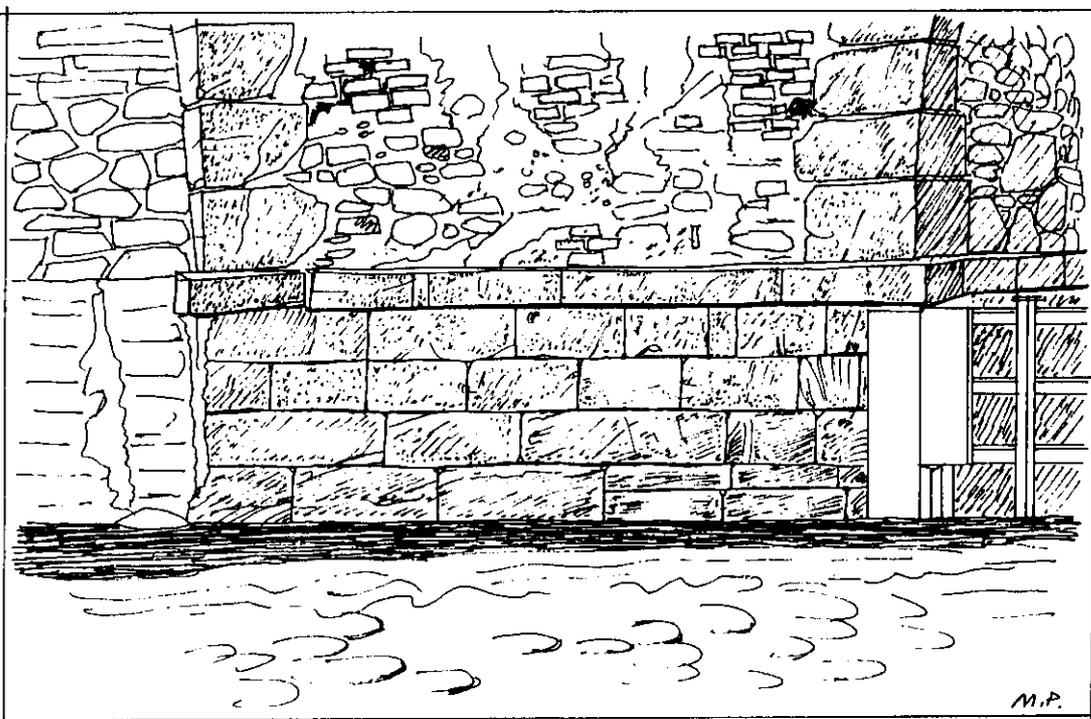
arcate di luce dissimile, dimostra nel pilone intermedio il sistema costruttivo romano della cassaforma farcita interamente di conglomerato cementizio formato di sabbia, ghiaietto, pietruzze sminuzzate e malta ben pressata, il tutto deteriorato in superficie per la prolungata esposizione alle intemperie.

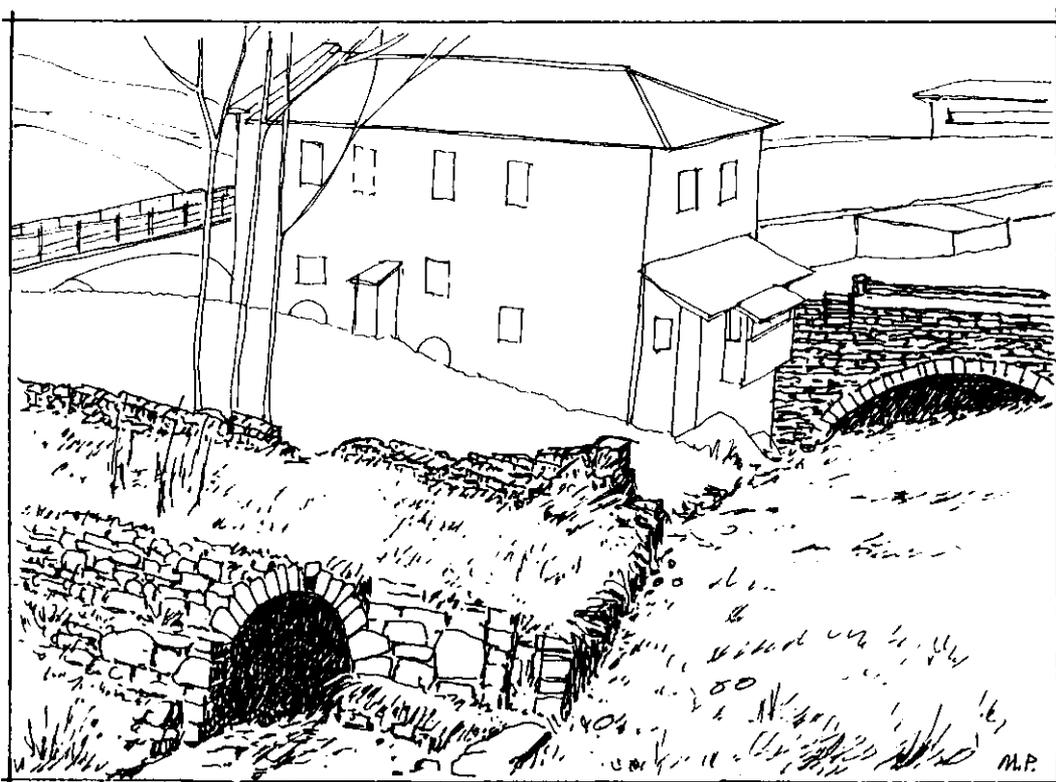
L'assenza d'imposta dell'arco maggiore nello spallone di destra dimostra che i resti attuali sono stati più volte modificati e non sono interamente pertinenti all'opera antica.

Questa appare nelle parti inferiori e nelle sostruzioni, ove i blocchi sono squadrati, seppure con molta minor precisione che nei ponti precedenti, e nella sagoma curvilinea della testata del pilone centrale, formata di conci adattati a formare un semicerchio di raggio pari a 90 cm. circa (3 piedi romani).

La stessa impostazione costruttiva si ritrova nel ponte di Stiera (Comune di Moiola) cui si rimanda per maggiori dettagli.

Nel punto in cui sorgeva il ponte, il torrente Pesio è largo mediamente 20 metri; l'arcata minore non doveva superare i 5/6 metri; l'altra i 10/12 metri; il pilone centrale è largo m. 1,70 circa e lungo m.10-11 (le condizioni del luogo al momento dell'ispezione non permettevano misurazioni più precise). Le basi poggiano su banchi di roccia viva. Nessuna traccia di segni di lapicidi. Rottami delle componenti lapidee divelte dalle esplosioni sono dispersi nell'alveo del torrente o sul greto. Condizioni di conservazione delle parti rimaste in piedi molto precarie.





63

- CHIUSA PESIO: ponte del Mulino di Certosa

#### 8. PONTE COPERTO DI CERTOSA DI PESIO (PONTE GRANDE)

La tradizione certosina annette la realizzazione di quest'opera al priore Lorenzo Bergia di Entracque, di cui si hanno notizie nell'anno 1632; tuttavia l'esame critico dell'apparecchio murario suscita alcuni dubbi al riguardo dell'epoca esatta in cui può essere stato eseguito. Infatti esso si direbbe opera romana, ripresa o riattata dopo un periodo di abbandono e di parziale disfacimento. Oltre le poderose basi, che sono d'opera pseudoisodoma in blocchi squadrati d'un durissimo macigno scalpellato a vista, ed il listello di modanatura coronante le medesime (che ricorda da vicino quelli del ponte del diavolo di Dronero, del ponte Burga d'Entracque ed il ponte piccolo di Valloriate, ma che qui si è conservato a spigolo vivo e senza segni apparenti di vetustà), le armille dell'arco sono opera singolarmente apparentata coi modelli precedenti, tanto da suggerire l'idea che di costruzione romana appunto si tratti. A differenza degli altri ponti esaminati avanti, il corpo di raccordo delle due armille, ossia l'intradosso dell'arcata, essendo composto di materiale vario, fra cui prevale in forte misura il mattone, denuncia un'epoca molto distante da quella romana e può essere ascritto all'intervento del priore Bergia. Nella fattispecie potrebbe forse essersi verificato un fatto analogo a quello del ponte romano di Châtillon, ove il corpo dell'arcata è crollato lasciando in piedi le solé due armille (Carducci, 457/fig.13) che ancor oggi uniscono le due opposte sponde del torrente Marmore.

La ispezione al ponte di cui qui si tratta ha poi sollevato fiere perplessità a proposito di tutto il complesso di opere idrauliche per l'imbrigliamento del Pesio (v. Tomo 1°, pag.415). Già era stata rilevata sommariamente la presenza di strutture murarie a valle del ponte, ma

esaminando il tutto a livello del pelo dell'acqua, seppure in giornate non completamente idonee ai rilievi di questo genere (fine ottobre 1988) si è constatato che queste possiedono uno sviluppo ed una imponenza non percepibili a livello della strada d'accesso alla Certosa. Dichiarare d'epoca antica, romana, questo importante documento d'ingegneria sembra voler a tutti i costi ignorare i lavori che i Certosini hanno intrapreso nel secolo XVII, tuttavia l'impegno finanziario ed organizzativo profuso in questo settore pare oggi sproporzionato a ciò che si intendeva in pratica ottenere, ossia una semplice regolamentazione delle acque del torrente.

A sua volta anche la stessa cortina di protezione eretta lungo il fianco destro del Pesio, dal ponte coperto al ponte del mulino, desta interesse, sia per il suo muro a scarpa nel gomito del torrente, che per la strana metodologia costruttiva dell'apparato interno, a volte di classica eutimia ed a volte di barbarica brutalità compositiva.

Anche i ruderi esistenti a valle del ponte coperto possiedono qualche caratteristica discordante rispetto le altre fasi edilizie della Certosa. Quelle finestre con stipiti trilitici sormontate da archi di scarico in mattoni, sulle piattabande in pietra, ricordano ben dappresso la fase in cui l'architettura romana usava di preferenza questo sistema costruttivo, che non altre epoche artistiche più vicine alla nostra. Semplici ricorsi di gusti tramontati? Casuale utilizzo di forme studiate in terra laziale?

Sta di fatto che a Certosa di Pesio (non mai ben studiata dal punto di vista architettonico in tutte le sue componenti) esistono parecchi settori in cui l'archeologo potrebbe intervenire. Non ha forse lasciato scritto B. Caranti, il primo storico di questa Certosa (235): "Non è già la parte che si eleva dal suolo quella che maggiormente sorprende, ma sono gli immensi sotterranei costruiti con romana munificenza, che in ogni senso e con varia grandezza intersecano tutto il suolo sul quale è fabbricata la Certosa".

N.B.: "Ponte coperto perchè il priore Bergia aveva fatto erigere una loggia a protezione del passaggio, sulle cui pareti, fra altro, spiccava un ritratto del venerabile Antonio Le Cocq, certosino nativo di Avigliana, sul cui conto fiorirono alcune leggende pie. La loggia fu distrutta nel 1950 circa. Un ricordo di essa si trova nell'incisione di Giovenale Boetto dedicata alla Certosa di Pesio, nell'opera oggi conosciutissima presso i bibliofili e gli antiquari intitolata "Theatrum Statuum... Sabaudiae", (Amstelodami, 1682).

Sulle vicissitudini dei ponti di Valle Pesio negli anni dell'ultimo conflitto mondiale esiste una interessante documentazione in opere che nulla hanno a che vedere con l'archeologia e tuttavia assurgono a livello di insostituibile mezzo informativo.

In "Cronache Partigiane" di M. Donadei (389 bis/99) si accenna alla distruzione del ponte di Lunga Serra, con la registrazione del giorno in cui l'operazione fu compiuta e sono offerte le motivazioni che concorsero a risparmiarne da fine identica il ponte coperto di Certosa. Dall'opera di G. Giaccardi (390 bis/22 segg.) "Le Formazioni R nella lotta di liberazione" si possono ricavare numerose notizie circa la distruzione di altri ponti situati nell'ambito della zona d'operazioni delle formazioni armate di Val Pesio.

"Il ponte di Lungaserra, presso Vigna, era stato fatto saltare sin dal 19 marzo (1944) per premunirsi contro una possibile, per quanto improbabile, puntata improvvisa dei fascisti del Presidio di Chiusa Pesio-Vigna e le interruzioni stradali in vallata furono completate con

la distruzione del ponte nuovo sul Rio Grosso, nel tratto Chiusa Pesio-Vigna e del ponte sul torrente Paglietta all'interno dell'abitato di S. Bartolomeo.

Per la sua semplice bellezza architettonica e per l'indubbio valore storico, fu invece risparmiato il ponte coperto che scavalcava il Pesio all'ingresso della Certosa." (ed in nota a piè di pagina, una frecciata polemica:) "Altrettanta sensibilità non venne dimostrata dalle imprese appaltatrici del taglio dei boschi dell'alta valle, le quali nell'immediato dopoguerra non esitarono ad abbattere il ponte per far passare gli autocarri carichi di tronchi." (M. Donadei, op. cit.)

Da Giaccardi, op. cit., si viene a conoscenza che nell'anno 1944 furono interrotti 13 ponti stradali e 2 ponti ferroviari (pag.32).

Il 15.IX.1944 fu distrutto il ponte all'altezza del km.24 della statale N.28 Genola-Mondovì-Ceva. Nello stesso periodo fu danneggiato il ponte sulla Stura collegante Fossano a Trinità (pag. 40).

Il 18.IX.1944 fu reso inservibile il ponte ferroviario di Pianfei sulla linea Cuneo-Mondovì. (pag.41).

Il 21.IX.1944 è danneggiato o distrutto un ponte stradale sulla Fossano-Salmour. (pag. 41).

Il 2.X.1944 è distrutto il ponte stradale di S. Rocco di Peveragno, sulla strada di Beinette (pag. 43).

Il 3.X.1944 sono danneggiati l'arco ed una spalla del ponte sul Colla a Boves, sulla provinciale Boves-Peveragno. (pag. 44).

Il 24.XI.1944 è demolita un'arcata del ponte stradale di Pianfei, sul torr. Pesio. (pag. 210). A pagina 321 sono riportati i testi dei resoconti fonografici di parte tedesca relativi ad alcuni dei fatti sopracitati.

I ponti danneggiati o distrutti erano di costruzione recente ad eccezione di quello sul Torrente Colla all'uscita di Boves verso Peveragno, che insistendo sul percorso della "Via Mia" (Aemilia) era d'origine romana. Il resoconto schematico dell'azione afferma che la carica danneggiò un pilastro e l'arcata. Il ponte è stato ricostruito nell'immediato dopoguerra in c.a. senza riguardo per la sua struttura e la sua antichità. E' ignoto se esistano fotografie documentarie dell'opera d'arte antica.

#### 9. PONTE DI ROCCASPARVERA

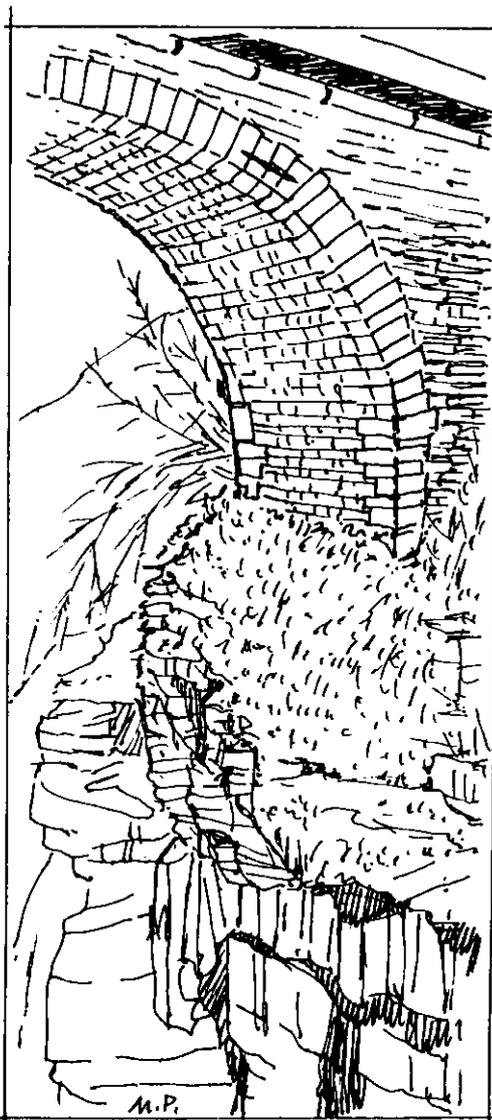
Questo ponte ad una sola arcata supera un precipizio di circa 37 metri d'altezza stagliato in pareti di roccia verticali e ricoperte alla sommità da una folta vegetazione arborea che nei mesi estivi maschera completamente l'opera d'arte. Benchè il ponte sia alto sul pelo dell'acqua, esso è ancor sempre a quota inferiore del terreno circostante e la strada che vi adduce scende da entrambi i lati con andamento assai accentuato. Lavori di sistemazione del piano rotabile hanno migliorato ed allargato la sede viaria e, come al ponte di S.Bartolomeo di Chiusa Pesio l'arcata oggi è indipendente dalle strutture moderne.

Dati tecnici: altezza del piano viabile sul pelo dell'acqua m.36,20; lunghezza m.20 circa; larghezza sede stradale attuale m.5,10 + m.1,30 di cordolo esterno; luce dell'arcata m.14,00 circa (47 piedi); arco policentrico poggiato su due speroni di roccia adattati per la posa;



64

- ROCCASPARVERA: ponte sulla Stura



65

dimensioni dell'intradosso dell'arco alla base non misurabile, ma probabilmente di m.5; armille dell'arco eseguite in cunei trapezoidali, lavorati di scalpello nelle facce esterne; intradosso dell'arcata eseguito in materiale litoide (spezzoni di pietre grossolanamente squadrati, di forma generalmente parallelepipedica, disposti per lungo, ossia coricati); fronti esterne del ponte eseguite in origine con conci sbrecciati, oggi in gran parte sostituiti da un tamponamento di calcestruzzo armato.

Il ponte possiede le caratteristiche costruttive degli esemplari elencati in precedenza. Un accenno di sfuggita contenuto nella "Cronica" di Dalmazzo Grasso (507/137) rende certi che il ponte esisteva nel 1542. Descrivendo le imprese criminose d'una banda di taglieggiatori comandata da certo cap. Andrea Marino bresciano, insediatasi nel Borgo ed in Roccasparvera, il cronista annota che dopo aver ammassato il frutto delle rapine in quest'ultimo castello costoro gettassero giù dal ponte nelle acque della Stura quanto non riuscivano ad esitare ("... quante ferramente potessero amasar a vender nella Rocca (Sparvera) et di quello che non potevano vende lor lo gittavano giuso del ponte in la Stura..."). Per il quadro storico attinente quest'opera vedi oltre, Appendice A.

#### 10. PONTE VECCHIO DELL'OLLA A GAIOLA

Questo ponte scavalcante la Stura nel punto ove anticamente terminava il Clusiatico di Valle Stura è stato demolito con brillamento di mine negli anni 1937/38, perchè nel piano viabile si era prodotta una crepa che comprometteva sia la sua stabilità che la sicurezza dei passanti. L'evento è tuttora ricordato dagli anziani del luogo che assistettero dall'alto delle scarpate del fiume ai lavori preparatori ed alla detonazione delle cariche.

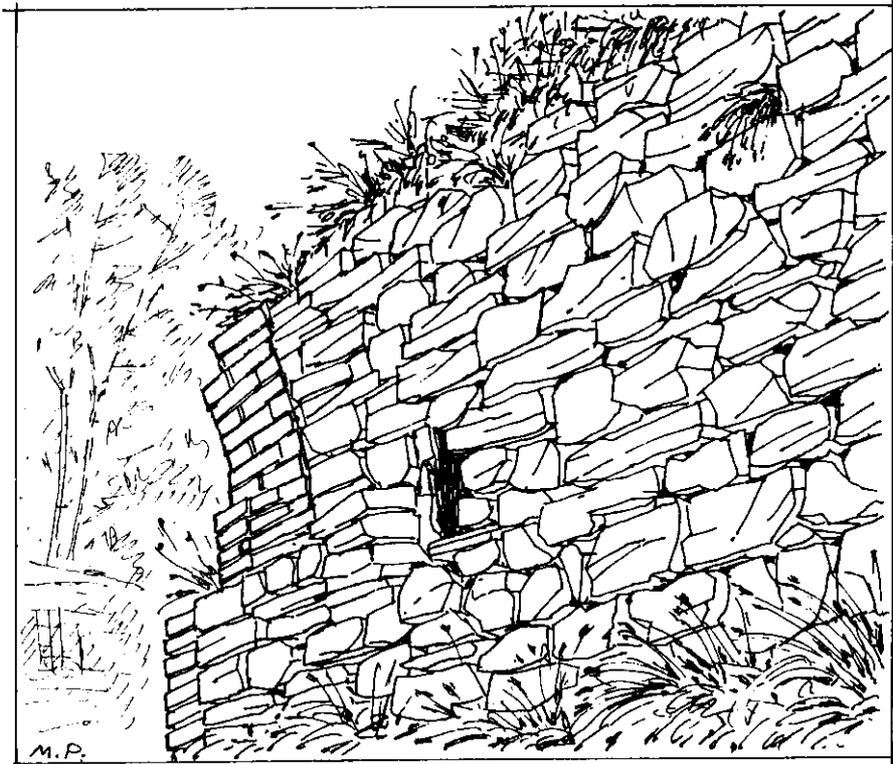
Negli ultimi tempi il ponte serviva esclusivamente al transito degli agricoltori locali, ai loro carri agricoli ed agli armenti. Dal 1870 circa era stato sostituito da un altro ponte in pietra da taglio e muratura costruitogli a ridosso sul lato a valle.

Del ponte vecchio rimangono i due piloni che reggevano l'arcata fatta precipitare per i motivi suddetti.

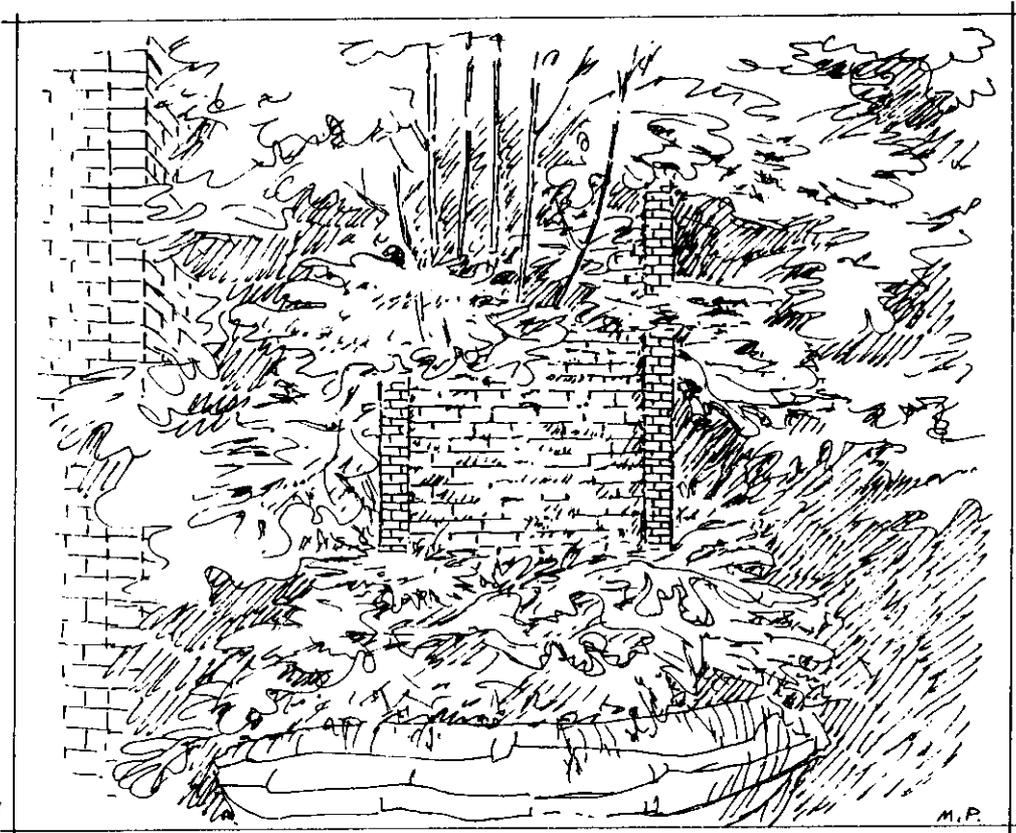
Lo spallone di destra poggia su uno sprone roccioso molto alto sul pelo dell'acqua; quello di sinistra affonda la base nel letto del fiume.

La struttura di questi avanzi è realizzata interamente in pietre sbrecciate, scaglie di roccia non squadrate, disposte in assise regolari ma senza alcuna ricerca di perfezione tecnica; sugli spigoli della monta dell'arco e delle spalle sono presenti cortine di mattoni.

L'opera non possiede le caratteristiche dei ponti precedentemente descritti, tuttavia un dato sicuro per ritenerla assai antica è offerto da un passo della Cronaca di Saluzzo di Gioffredo Della Chiesa (5e/col.930).



66



67

- DEMONTE: ponte vecchio dell'011a

#### 11. PONTE DI STIERA FRA GAIOLA E MOIOLA

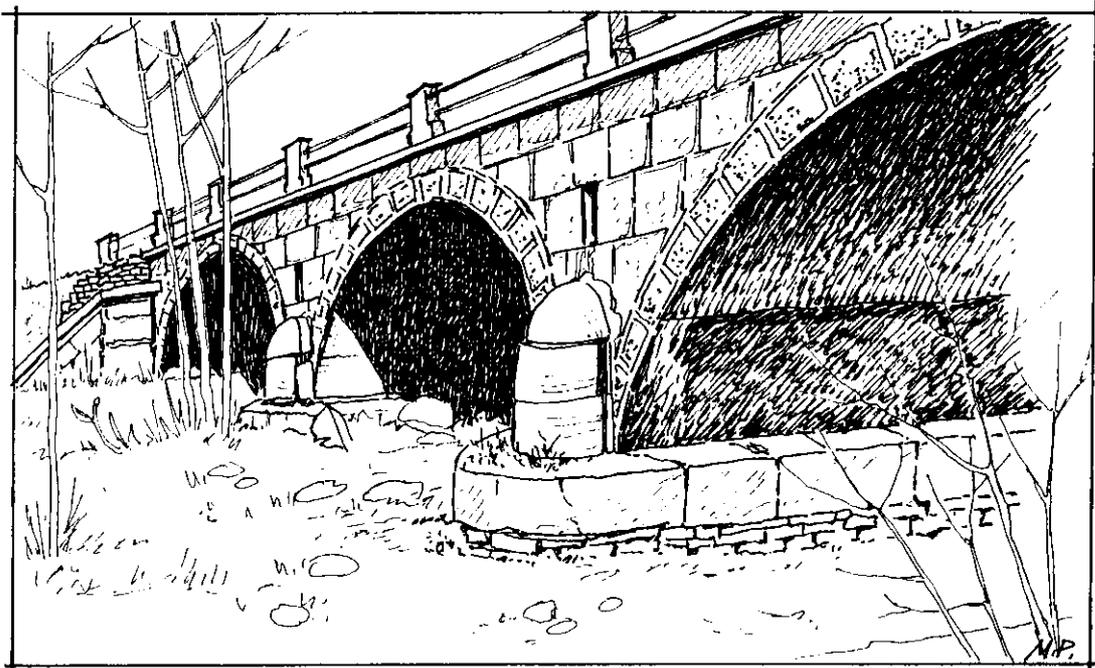
Questo ponte è stato parzialmente ricostruito nel decennio 1930-40 (e più precisamente nell'anno 1936 se si può dar fede ad una cifra incisa su una lastra di rivestimento) con reimpiego di gran parte del materiale originario. Nel corso del rifacimento le parti architettoniche smontate non sono più state collocate al loro posto primitivo, anzi, è quasi certo che molte di esse sono state ridotte o modificate per farle combaciare nella nuova sede; altre sono state collocate a testata capovolta, come denota la diversa patinatura; le campate d'archi sono state integralmente rifatte in cemento armato e l'intera ossatura è stata cementata con grande impiego di legante, mentre prima non lo era.

L'opera di riattamento probabilmente fu a carico del Genio Militare, che in quel periodo storico soprintendeva a tutta la zona di confine delle Alpi, ma le ricerche effettuate per venire a conoscenza dell'Ente pubblico che ebbe mano in quest'affare non hanno dato esito. Sul luogo nessuna testimonianza è stata raccolta in proposito; è stato soltanto appurato che durante l'ultimo conflitto mondiale il ponte non ha subito danni per i bombardamenti aerei che hanno interessato i centri abitati vicini di Gaiola e di Moiola e che è sempre stato in funzione, sia ad uso della popolazione civile che delle forze armate. E' opinione comune che parte del materiale di risulta sia stato reimpiegato negli edifici annessi al mulino; in tal caso dovrebbe trattarsi dei cunei delle armille dei tre archi.

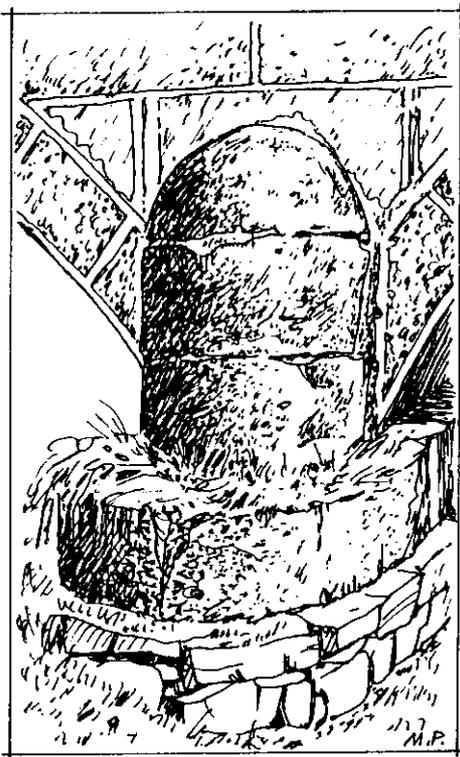
Dimensioni: lunghezza m.27,40; larghezza del piano viabile m.3,10; larghezza dell'intradosso delle arcate m.3,70. Gli archi sono interamente eseguiti in c.a. ma posano su basamenti d'opera quadrata a pianta rettangolare, terminanti in testata a semicerchio, lunghi in totale m.5,60 e larghi m.1,20. I blocchi in pietra sono di lunghezza variabile, fino a m.1,20 per uno spessore di 50 cm. Le arcate possiedono aperture lievemente dissimili, tuttavia le misure attuali non possono discostarsi da quelle antiche, essendo state mantenute fisse le partenze delle rispettive monte. La prima campata d'archi (lato verso Moiola) ha luce di m.7,05 e la chiave a m.4,50 sul pelo dell'acqua; la campata mediana una luce di m.7,25 e la chiave a m.2,60 sul piano di campagna; la terza una luce di m.6,70 e la chiave ad appena m.2,10. Sotto queste due arcate non scorre l'acqua; il letto del torrentello è costipato di terreno alluvionale. I piloni intermedi fra le arcate (pilae) sono in apparecchio grande; per renderli più solidi ed atti a regger l'impeto delle acque di piena, che in tempi antichi dovevano possedere un effetto molto devastante non essendo imbrigliate a monte, sono rinforzati da semicolonne addossate, rastremate e terminanti a quarto di sfera. Le misure medie di questi manufatti quasi monolitici sono di circa m.1,20 di diametro alla base, in rocchi superposati di 40 cm. di spessore l'uno, mentre il loro coronamento emisferico risulta avere circa 40 cm. di raggio.

Il ponte è protetto sulle due testate da contrafforti in pietra disposti obliquamente al suo asse longitudinale. Questi manufatti che si avanzano a monte di circa 3 metri, sono coperti con un piano inclinato che parte dal piano di campagna e sale sino a quote variabili fra 1,70 e 2,20 m., formato di lastre in pietra larghe a seconda dei casi 60 o 75 cm., spesse cm. 20 e molto aggettanti, sorrette da un listello modanato spesso 6 cm.

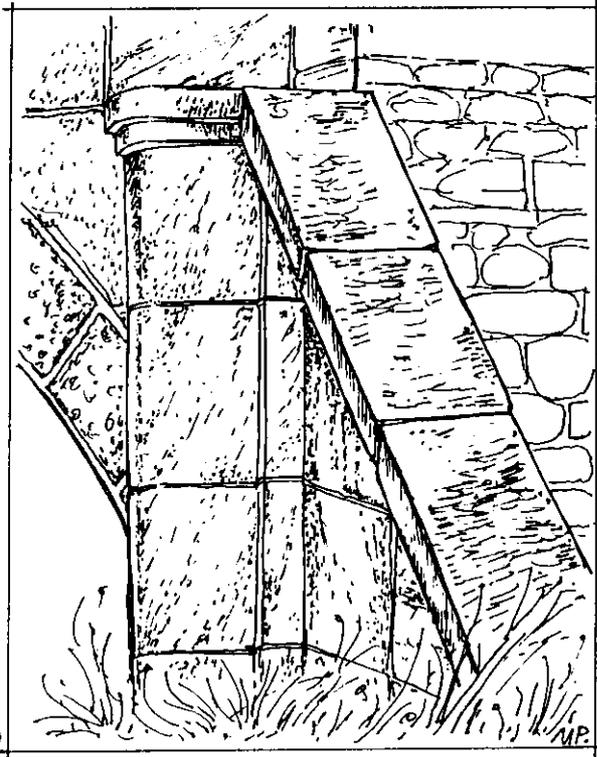
Questi muri di protezione sono stati richiesti dalla particolare conformazione del terreno su cui è stato costruito il ponte di Stiera, che non corrisponde a quella canonica delle altre opere d'ingegneria esaminate in questa trattazione (strettoia ove abbondano banchi di



68



69



70

- MOIOLA-GAIOLA: ponte di Stiera

roccia). A Stiera si verifica il caso eccezionale d'un ponte gettato trasversalmente ad un avvallamento largo e poco roccioso, ove le acque di piena possono liberamente esondare, erodere i basamenti e svellere la rampa d'accesso. Per incanalare queste acque è stato fatto ricorso a questi muri, oggi forse notevolmente interrati, proprio come aveva fatto l'imperatore Giustiniano, se non andiamo errati interpretando quanto scrive Procopio di Cesarea (*De Aedif.*, lib. V, cap. IV) per un ponte della Galazia che aveva munito di un muro "prômachon", ossia "difensore, protettore" dell'opera stessa.

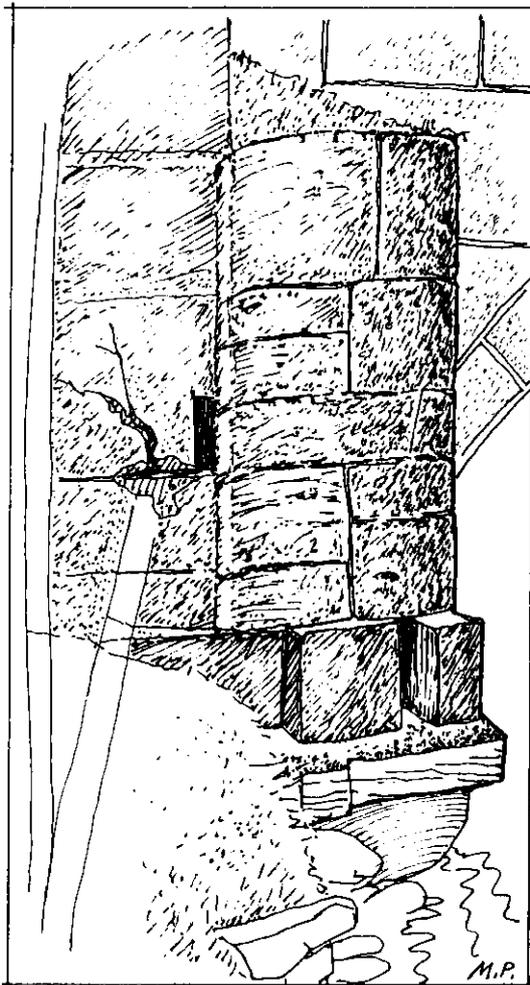
Il piano viabile ed il relativo parapetto (pluteo) del ponte di Stiera sono interamente di nuova esecuzione. Le lastre ed i conci in pietra delle fiancate di tamponamento degli archi sono originari, ma dimostrano che nella fase di reimpiego, oltre esser stati cementati con largo uso di legante che probabilmente prima non esisteva, devono anche esser stati collocati a testata invertita.

L'importanza di questo ponte risiede in due fattori: architettonico e topografico. Per il primo aspetto la particolare conformazione delle "pilae" e dei muri d'ala (prômachoi) dona a quest'opera una particolare collocazione nel novero dei ponti antichi della regione, perchè di antica, vetusta costruzione si tratta, ancorchè rimaneggiata stolidamente, senza riguardo per la testimonianza archeologica che rappresenta. Essendo state demolite le arcate ed i parapetti non è più possibile stabilire quale fosse la sua figura estetica generale; sembra tuttavia non azzardato metterla in rapporto ai ponti dell'età tardo-repubblicana dell'Italia centrale, per la sua modica altezza sul terreno circostante, la partenza delle campate d'archi da quota ridottissima, il suo aspetto di opera adagiata sulla campagna, ed anche per quell'impressione di solidità e di robustezza generate dagli avancorpi tondeggianti delle false semicolonne, simili nell'aspetto a proiettili di obici anneriti dal tempo.

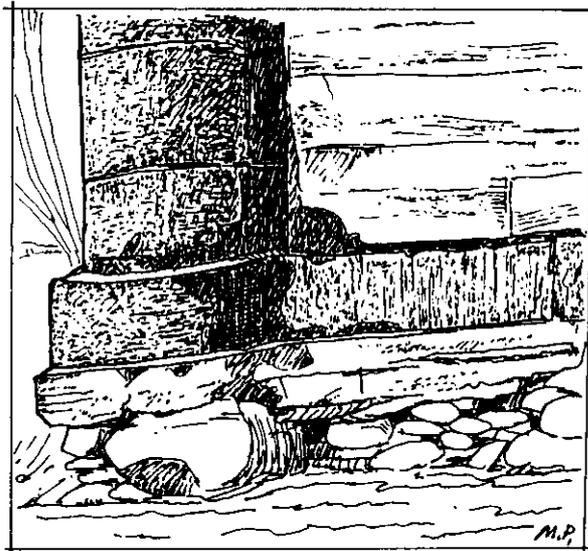
Per una datazione approssimata del ponte di Stiera concorre un segno di laticida rintracciato su una lastra vicina alla testata rivolta verso Moiola, sul lato a monte del Bedale. Ivi una lettera F, alta 12 cm. e larga 10, profondamente incisa nella pietra appena levigata, caratteristica nella forma dell'incisione triangolare, rimanda ai caratteri calligrafici della scrittura monumentale in uso nell'Italia superiore nell'età di Vespasiano, che è come dire tra gli anni 69 e 79 dell'era cristiana. Di questo testimone-spia vien data una riproduzione a suo luogo, con il raffronto d'una lettera F desunta da una lastra epigrafica locale di epoca pressapoco similare (vedi tomo 1, pag.12 dis.18). Il ponte di Stiera cadrebbe quindi in quel particolare periodo storico che vide la concessione dello jus Latii a questo territorio montano (Nerone, 69 d.C.). Per quanto attiene al muro "prômachon" pare anche utile riportare l'opinione di M. Besnier in Daremberg-Saglio (2/v. Pons) che è tale: "les murs en aile qui existent à Beja sur les rives jouaient le même rôle de protection à l'égard des culées" (delle spalle del ponte). Il ponte di Beja ritenuto dell'età di Tiberio (29-30 d.C.) è lungo 70 m., largo 7,30, possiede tre campate d'archi e le testate sono protette da robusti muraglioni ad andamento curvilineo per regolare la corrente dello uadi. (cfr. Romanelli 446 bis/20). Il ponte di Stiera sarebbe quindi un po' meno antico, e grande poco meno della metà di uno dei più conosciuti ponti dell'Africa romana.

Un altro ponte romano della Tunisia risulta possedere mura protettive curvilinee alle due testate, ed è quello di Bulla Regia (Chemton), che è di cinque campate d'archi rinforzate di speroni semicircolari terminanti in cono, di cui Stiera potrebbe essere una variante.

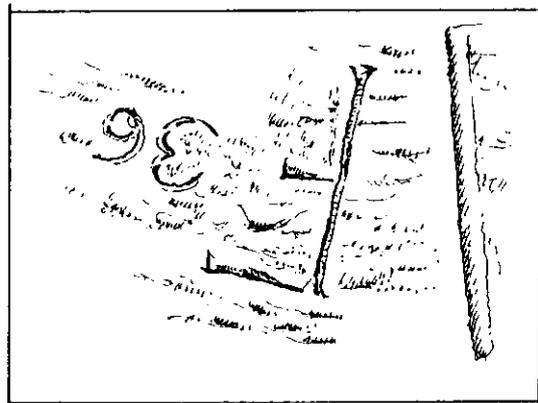
Questo ponte lungo m.47,63 poggia su una platea larga 29 metri e profonda m.2,00 contro



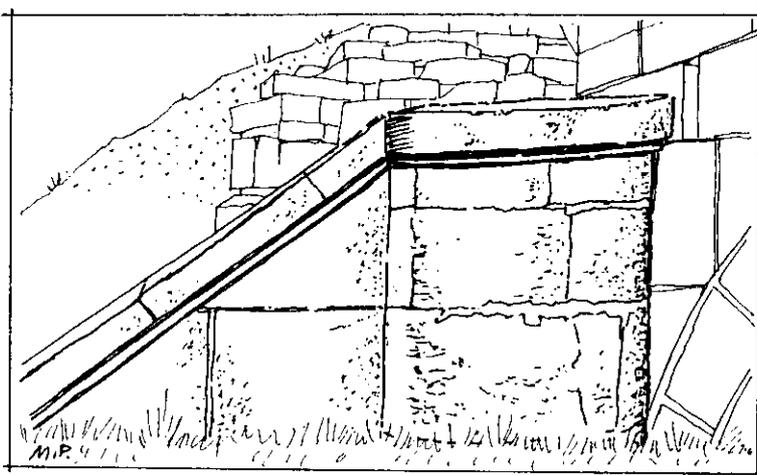
71



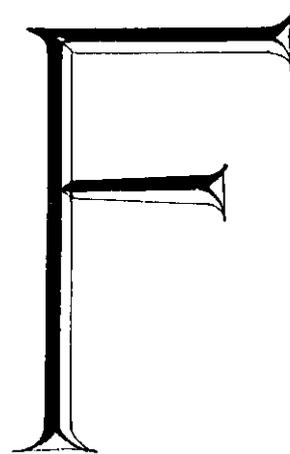
72



73



74



l'erosione dell'acqua. A Stiera questo accorgimento non fu messo in pratica, con conseguenze nefaste per l'opera d'ingegneria, che in testata verso Moiola è insidiata nella stabilità, come dimostra uno dei disegni annessi a questa monografia. Il ponte di Bulla Regia è ritenuto di origine augustea, ma rifatto da Traiano (cfr. P. Gazzola 437 bis/2, 141).

Per quanto concerne l'aspetto topografico-storico si rimanda all'appendice e più precisamente al capitolo dedicato a "Citella Grande e Citella Gentile".

## 12. PONTE PICCOLO DI VALLORiate

Nell'avvallamento formato dal rio di Stiera (localmente detto "il Bedale") esistono tre ponti affiancati, due dei quali si trovano oggi fuori uso perchè scartati dal nuovo percorso impresso alla provinciale Gaiola-Valloriate. La manutenzione di questi ultimi essendo praticamente inesistente da parecchi decenni ha permesso che sul piano viabile del ponte più grande crescesse una selva di alberelli e di arbusti tale da impedirne il riconoscimento anche a pochi metri di distanza, mentre sul più piccolo ha forse agevolato il degradamento delle strutture dell'arcata, che ora sono prossime al tracollo.

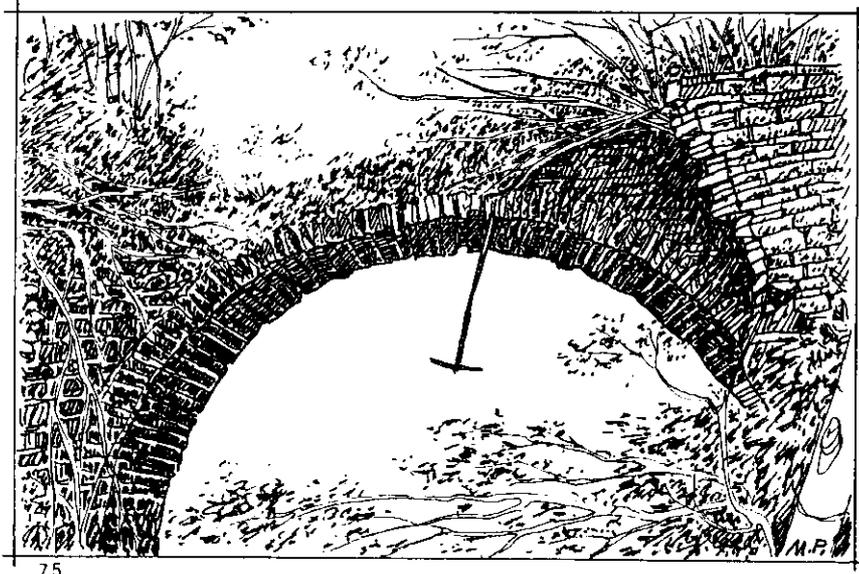
Il più piccolo di questi due ponti, che è anche il più a valle dell'intero complesso, è formato da una sola arcata in cunei di pietra sorretta da due forti spalloni alti tra i 4 ed i 5 metri, coronati da un listello in pietra di taglio leggermente aggettante sul profilo. La luce dell'arco è approssimativamente di 10 metri. La struttura portante è realizzata in pietre solo in parte squadrate, generalmente quasi abrupte, adattate le une alle altre senza molta maestria e soprattutto senza ricerca di effetti estetici. Le due reni del ponte poggiano su un banco di roccia che pare essere stato adattato per ricevere le prime assise di base, che si presentano formate da masselli molto maggiori in dimensioni del resto dell'impianto.

L'arcata passa diagonalmente sopra il corso d'acqua, attraversandolo nel punto più stretto. Il suo stato di conservazione è prossimo al tracollo -com'è stato detto- in quanto indebolita da vistose fenditure di cedimento e da crolli parziali delle murature interne, che hanno trascinato seco pure una grande parte della fiancata esterna del lato a monte.

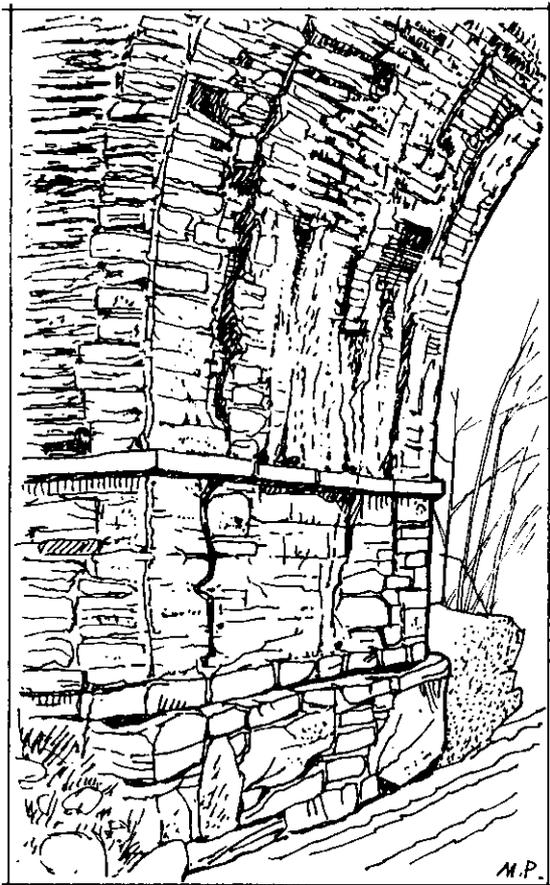
Ad aumentare il grado di instabilità del settore concorrono poi nella bella stagione le numerosissime colonie di passeracei annidatisi nelle cavità delle strutture dell'arcata, che trovano una situazione di rifugio ideale perchè l'insieme architettonico di questi due ponti è rivestito di fogliame formante una cortina quasi impenetrabile. Tuttavia non saranno le centinaia di uccelli nidificanti in questi anfratti a decidere la sorte delle strutture, bensì le acque meteoriche e le gelate invernali.

Per la pericolosità del rudere architettonico e lo stato di estremo abbandono della zona circostante, sommersa nel periodo in cui sono state effettuate le ricognizioni da una rigogliosissima vegetazione spontanea livellante anche la sede viaria antica adducete al ponte, non si è in grado di esporre dati più precisi.

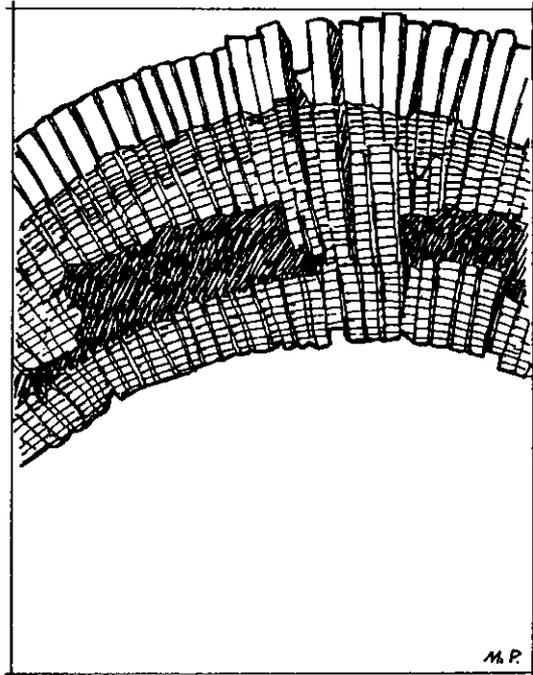
La prima impressione generata dalla vista di questi resti è che il ponte non sia romano, troppo grande essendo il divario qualitativo tra le membrature di quelli fin qui descritti ed il presente, né si può assegnargli una datazione convincente.



75



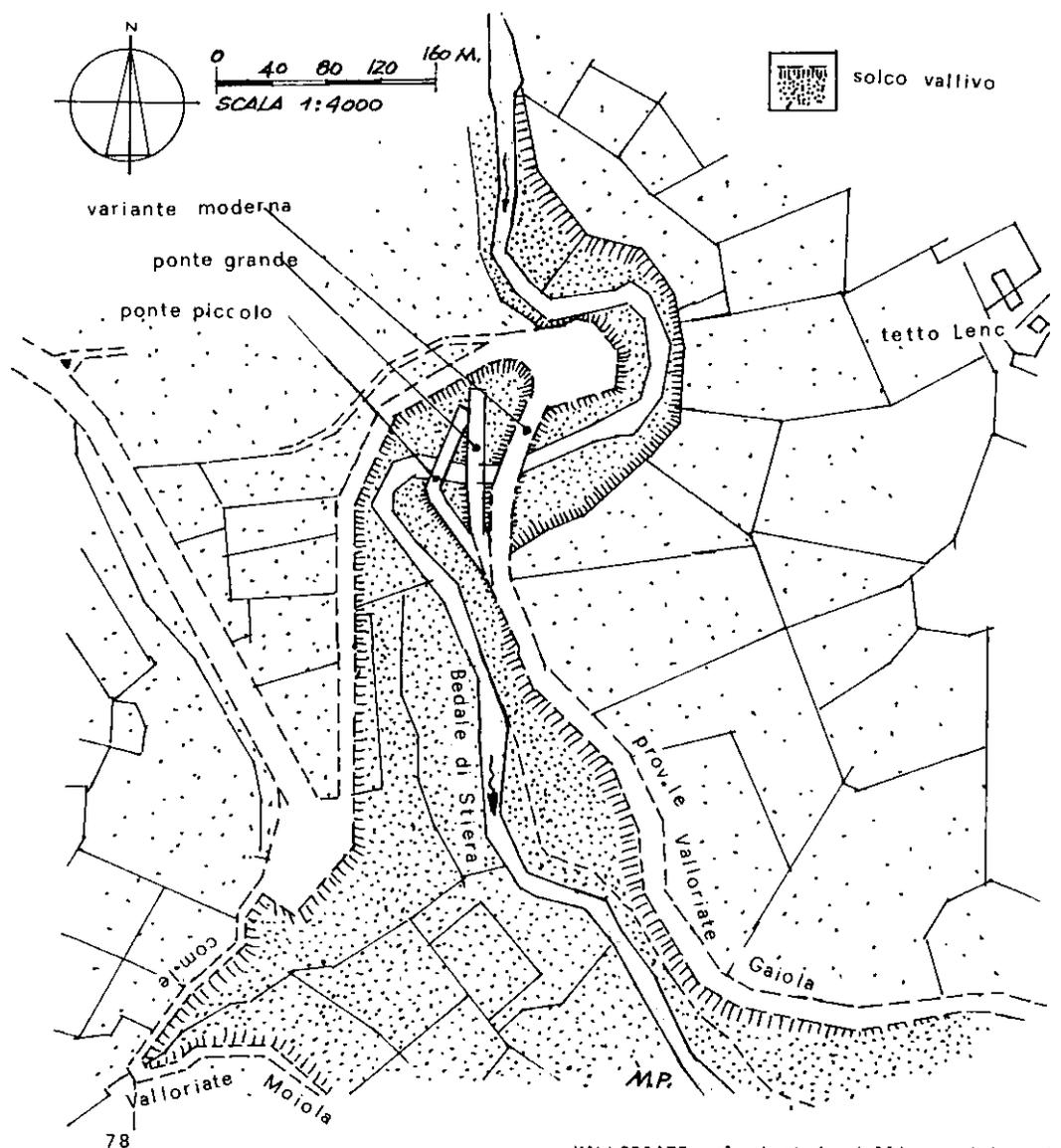
M.P. 76



77

- VALLORIANE: ponte piccolo

Localmente (in Valloriate) non esiste tradizione orale, per quanto si è appreso, relativa a ritrovamenti casuali di oggetti o tombe d'alta epoca, ma è ancor più strano che la stessa leggenda di Auriate in Vallis Auria stia languendo, se pur già non è morta, anche presso i pochi che hanno a cuore la storia e le abitudini del luogo natio.



- VALLORiate: planimetria dell'area dei ponti

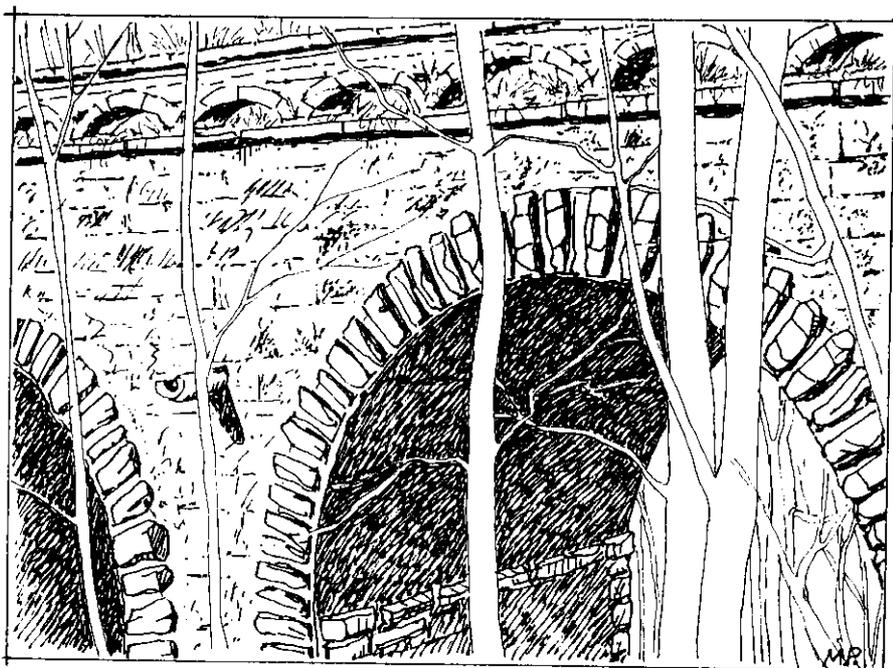
### 13. PONTE GRANDE DI VALLORiate

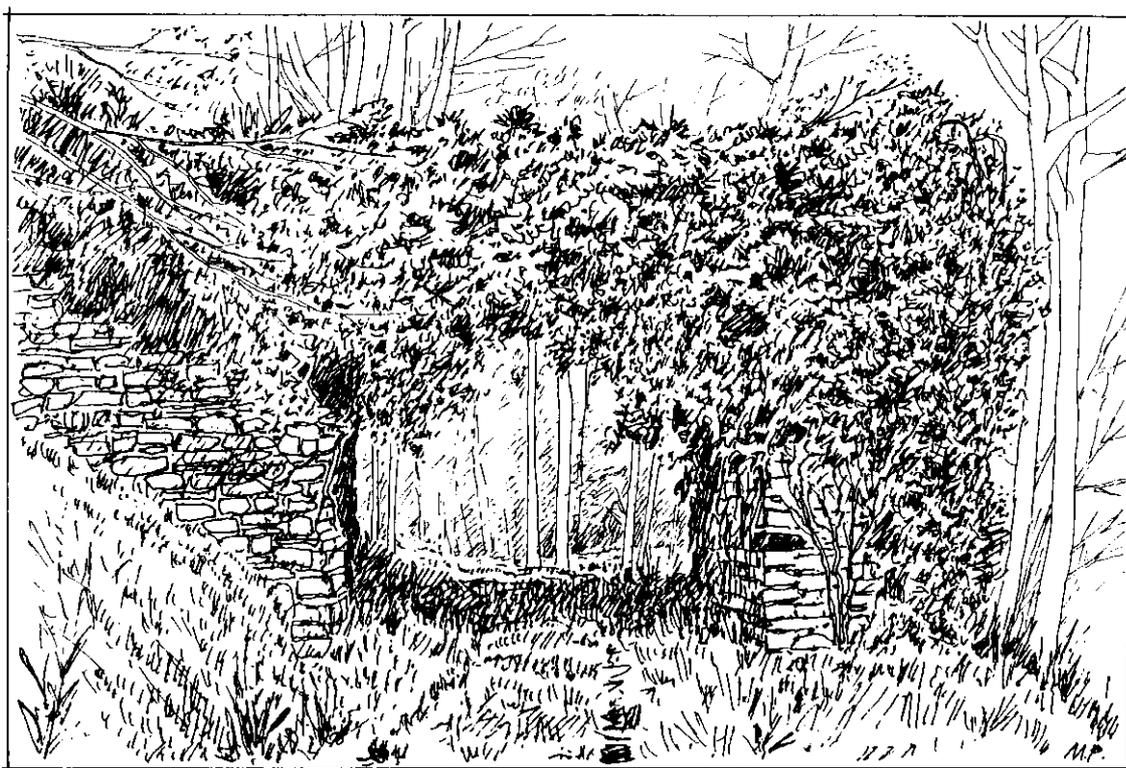
A ridosso del ponte avanti descritto si trova quest'altra opera di ingegneria civile realizzata interamente in bozze di pietra locale squadrate e fortemente bugnate, del tipo "bugnato a cuscino", variante rustica dell'opus quadratum (cfr. G. Lugli 164 bis/1, cap. 2), con uno sviluppo di 3 arcate (circa m.100). Le sue grandi dimensioni e la struttura massiccia adottate nel realizzarlo inducono a ritenerlo progettato per un traffico molto al di sopra delle necessità dei valligiani locali; ma la valle di Valloriate ed il suo immediato hinterland montano non si prestano per movimenti di masse e non sono collegati da passi di qualche importanza ad altri centri d'un qualche rilievo.

Di questo ponte non si possiedono informazioni di valore storico e neppure il più recente collezionatore di notizie spicchiole del luogo (il can. Cristini, autore d'un opuscolo comparso nel 1959) ha speso parole al riguardo; la tradizione locale ricorda solo un suo riattamento negli anni '30, documentato inoppugnabilmente da un'aquila romana scolpita in rilievo sulla serraglia d'uno degli archi.

Tuttavia altre voci raccolte in ambienti estranei al luogo sono concordi nel ritenerlo fondato su basi romane. Di esso si offre il particolare d'una arcata, per evidenziare il tipo di bugnatura.

Le strade interessate da questo ponte portano ai centri valligiani di Rittana, Gaiola e Moiola. Non essendo ancor stata delineata la rete viaria antica passante in quota, sia in senso trasversale alle vallate alpine che in senso parallelo, non è dato poter sapere quale ruolo giocassero questi due ponti sul rio di Stiera in rapporto a questi fattori. Allo stato attuale di conoscenza la prudenza induce a soprassedere sulla formulazione d'un parere che potrebbe rivelarsi errato. L'inserimento di questi due ponti nel presente elenco vuole da un lato porre l'accento sulle difficoltà insorgenti dalla retta o errata interpretazione d'un manufatto antico o presunto tale, e dall'altro indicare le grandi possibilità di allargamento delle attuali conoscenze, troppo spesso confinate al rimasticamento di cose già note. In terzo luogo pare questa la sede adatta per sollecitare un intervento di salvaguardia del ponte più lesionato, affinché lo stato di abbandono non si traduca in tempi brevi nella perdita di ciò che ancora sta in piedi, stanti le condizioni di estrema debolezza strutturale.





80

- DRONERO: acquedotto del Comella

#### 14. PONTE-ACQUEDOTTO DEL CANALE COMELLA (DRONERO)

Poco lungi al ponte merlato di Dronero, o ponte del Diavolo, in una località ai piedi del più antico insediamento urbano corrispondente al cosiddetto "Borgovecchio" odierno, i resti d'un ponte su due campate d'archi stanno a documentare una pagina poco nota di storia locale, che meriterebbe d'essere prima correttamente interpretata e poi riscritta.

Si tratta di un acquedotto avente due campate d'archi di luce diversa; la minore - ancor in piedi ma minacciante il crollo - di luce pari a m.5,00; arco a pieno centro con imposta a circa m. 1,80 dal suolo e chiave a m.5,30, formato di bozze di fiume abrupte miste a spezzoni di pietre irregolari o spaccate nel verso della vena; larghezza della base m.4,50. La maggiore, di luce non misurabile perchè crollata, ma presumibilmente di 12-15 metri, oltrepassante il rio detto di Roccabruna. Di quest'arcata rimangono sulla sponda sinistra del rio i resti del basamento, in cui sono presenti pochi elementi che paiono d'opera quadrata, probabilmente di spoglio. Il dorso del ponte, molto stretto, largo meno del canale Comella, è riempito di terriccio e di avanzi crollati delle sue stesse spallette; su questi ammassi informi di materiale putrescente sono cresciuti alberelli e piante rampicanti che, oltre avvolgere l'intera costruzione ne minano pure le condizioni di stabilità. Grandi fenditure e distacchi di materiale di costruzione sono visibili nell'unica arcata sopravvissuta.

Il ponte acquedotto serviva a trasferire sopra il rio di Roccabruna le acque del canale Comella (o Cumella come vorrebbe la tavoletta I.G.M. di Dronero) destinate ad irrigare i terreni posti all'Est di Dronero in territorio già appartenente all'abbazia di S. Costanzo, oggi pertinenti al Comune di Villar S. Costanzo. Il sistema costruttivo di questo ponte si

diversifica dal metodo dei ponti esaminati in questa monografia in quanto non è stata adottata come base l'opera quadrata ma solamente un materiale grezzo, a volte abrupto di piccola taglia. Qualche ricerca di sagomatura delle parti non è rivolta ad esiti estetici, bensì solo a fini pratici.

Il ponte esisteva già nel secolo XVII, come attesta l'incisione di G.Boetto per il "Theatrum Sabaudiae" (1682), che forse ne è la più antica menzione grafica, seppure imperfetta perché è rappresentato con un'unica arcata.

Il crollo dell'arcata maggiore è avvenuto tra il 1682 ed il 1813 circa; per ovviare al danno le acque del Comella sono state convogliate più a Nord con ampia deviazione, ed il ponte-acquedotto è stato lasciato perire di morte naturale, essendo ritenuto troppo arduo e costoso il suo restauro.

L'opera pur non avendo le caratteristiche dei ponti romani locali, è tuttavia molto antica ed interessante.

Se è giusta l'informazione desumibile da un documento prodotto da G.Manuel (210/doc.V) il ponte risale all'epoca del Marchese Ludovico I di Saluzzo e dell'abate del Villare Giorgio Costanzia, già conosciuto in queste pagine per le pitture parietali della sua cappella gentilizia affrescata da Pietro di Saluzzo (cfr. tomo 1°, 389). Il documento è datato 18.3.1466. Per rendere a coltura le terre sterili del Bandito e della Frascetta poste ai confini dei tenimenti dell'abbazia verso Busca, l'abate ed i monaci cedono al marchese 100 giornate di terreno purchè sia dato inizio ad un canale irriguo avente la presa d'acqua in sinistra orografica del Maira ed a monte dell'abitato di Dronero. L'opera suscita rimostranze nei droneresi e nel 1470 si fa composizione delle vertenze; il canale passa a lato d'una strada detta "riparie dragonerij"; il suo nome antico pare fosse di "bealeria banditi".

Il canale Comella porta l'acqua sino al rione oggi indicato col toponimo di "Tagliata" presso la Morra del Villare; la regione del Bandito ne è prossima, per cui pare assodata la convergenza delle due denominazioni di bealeria del Bandito e di canale Comella. Il termine "Tagliata", da G.D. Serra identificato come esattamente traduce il vocabolo latino "caesa" nel suo valore originario (401/4) ricorre assai sovente in Provincia di Cuneo (Racconigi, Fossano, Valloriate, Caraglio, Dronero) e testimonia pertanto un notevole impegno di disboscamento per la messa a coltura di terre, abbandonate alla foresta dopo la caduta dell'Impero romano.

Probabilmente la Tagliata della Morra del Villare è stata una delle prime aggressioni dell'uomo medievale al grande Bosco di Busca di cui parlano le carte antiche.

Anche gli altri due toponimi contenuti nel documento suddetto concordano nell'indicare una regione boscosa ed incolta: "Bandito" ha valore di "Bosco", mentre "Frascetta, fraschea" quello di Selva ("Tanagrūm tunc vocabatur flumen Sylopp, et Frasceta dicebatur silva Danaea" (...) in silva Danaea que modo dicitur la Frasceta...", fra Giacomo d'Acqui, "Chronicon (H.P.M. 5E/col.1504). La Frasceta di cui parla questo cronista è ancor oggi rammemorata nelle mappe catastali attinenti una parte dell'area archeologica di Pollentia, vedi tavola relativa alla rilevazione aerea del presumibile luogo di Colonne; un'altra Fraschea è ricordata presso Fossano, ov'era l'antichissima cappella della Madonna dei Campi, detta pure del Salice o del Lago, famosa per essere stata legata al culto primitivo di S. Giovenale (Negro, 395/31; Paserio 260/58).

Ritornando al canale Comella è utile ricordare che pur non essendo in senso stretto un canale irrigatorio di Dronero, adacquando terreni di pertinenza del Comune di Villar S. Costanzo, fu tuttavia misurato ed inserito nell'Atlante delle Cassine e Beni ect. redatto nell'anno 1814 per conto della municipalità di Dronero dal geometra e misuratore Ludovico Cerisole (588 bis). In quest'egregia opera di valente gromatico moderno, al Comella fu riservata una tavola, da cui risulta che le sue acque erano già state deviate a Nord con un lungo giro allo scopo di portarle sull'altra sponda del rio di Roccabruna e che pertanto nel 1814 il ponte-acquedotto, forse non ancora crollato nell'arcata maggiore, era tuttavia inservibile. La presa d'acqua si trovava sulla sinistra del Maira, quasi all'altezza della cappella di S. Croce, ed il percorso a monte di Dronero toccava un "edifizio da Oglio" (frantoio di olive o di noci?), un mulino, il Filatore Rovera, passava sotto il ponte merlato e deviava nei pressi del suo originario viadotto, indi ritornato alla vecchia sede si dirigeva verso il rione della Tagliata tenendosi costantemente parallelo alla vicinale detta "della Lauretta", che forse era l'antica "riparie dragonerij".

I resti del ponte-acquedotto del Comella, oggi rivestiti d'un alone romantico per la lussureggiante flora che li nasconde, sono una importante testimonianza d'un modo di costruire, in epoca incertissima, che a dispetto del documento pubblicato dal Manuel potrebbe anche dimostrarsi ben più antica del XV secolo, e meritano perciò stesso una radicale cura, atta non solo a conservarli in piedi, sibbene a riportarne in evidenza le caratteristiche peculiari, essendo rarissimi ormai nel nostro territorio esemplari consimili.

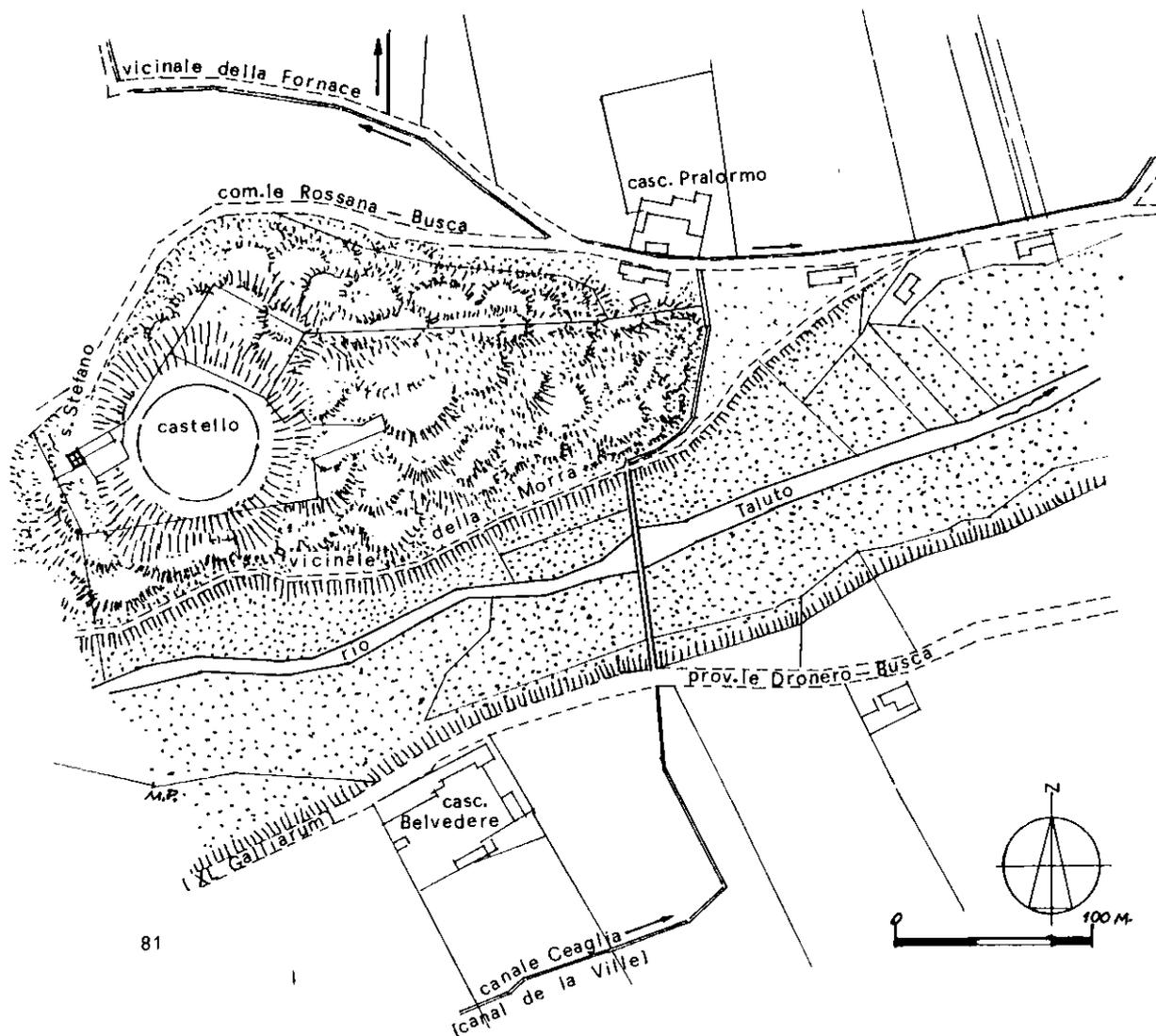
#### 15. ACQUEDOTTO SUL RIO TALUTO (BUSCA)

Ben diversa è la situazione dell'acquedotto che supera il piccolo rio Taluto nei pressi di Busca. Quest'opera eseguita interamente in schegge di pietra locale si sviluppa su nove campate d'archi per una lunghezza totale di m.97,60 ed un'altezza massima di m.12,20 portando l'acqua prelevata nel Maira e convogliata nel canale oggi detto "Ceaglia" sia in Busca medesima che nella piana di Attissano.

Dati tecnici: viadotto-acquedotto poggiato su 8 pile per 9 campate d'archi, per una lunghezza di m.97,60 ed una altezza massima di m.12,20. Sede viabile larga m.1,40; parapetti alti in media m.1,10 e larghi 50 cm.; piloni di sostegno a pianta quasi quadrata, mediamente di m.2,00-2,20x2,50.

Le pile della parte centrale sono rostrate nel senso controcorrente, a base triangolare. Luce fra pila e pila variabile da m.4,80 a m.5,70; archi a pieno centro, con armille in pietra e cunei ben sagomati; serraglie non oltrepassanti la curvatura dell'arco. La seconda pila in sinistra orografica è lesionata in alto ed è stata imbragata in epoca imprecisata. La prima pila nello stesso lato è rinforzata da due muraglioni obliqui, oggi parzialmente interrati, che per quanto si può appurare da ciò che rimane visibile sono lunghi più di 5 metri ed alti poco più di due. E' presumibile che anche sul lato opposto dell'acquedotto esista una struttura similare.

L'opera insiste su una platea in pietra avente uno spessore di m.2,14 di cui cm.14 sono assegnati ad un cordolo trattato alla punta, lievemente aggettante sul resto. Questo basamento è largo m.5,10 e probabilmente si sviluppa per tutta la lunghezza dell'acquedotto,

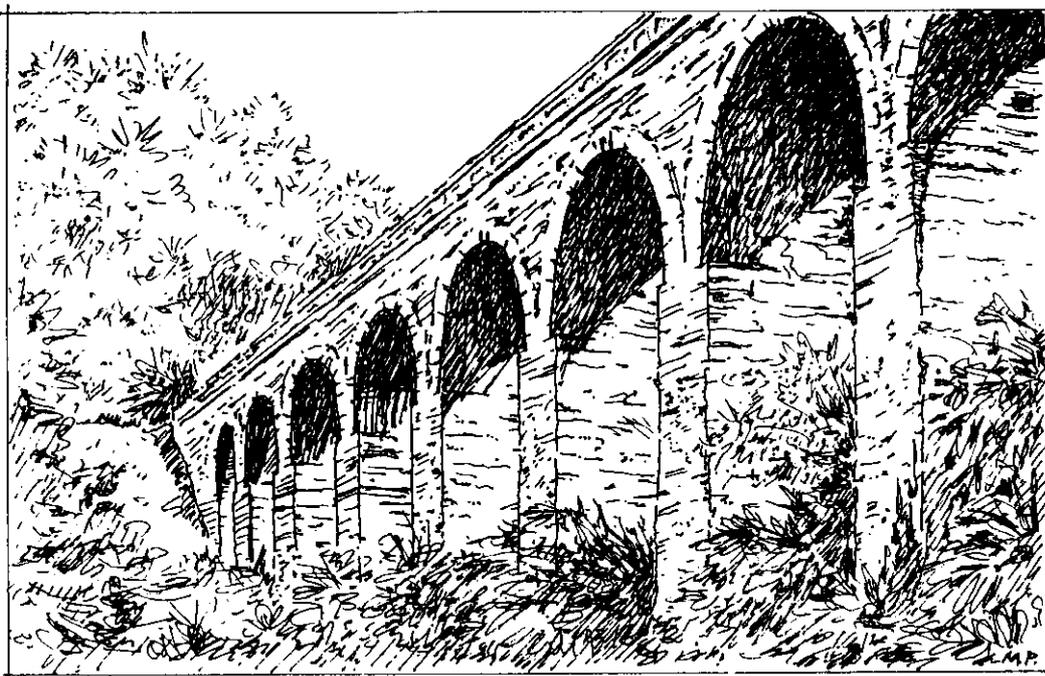


- BUSCA: planimetria dell'area dell'acquedotto sul Taluto (ponte Stretto)

formando a valle stramazzo per le acque del Taluto, oggi ridotte ad una portata ridicola ma in tempi remoti certamente cospicue seppure forse non dirompenti.

La condotta delle acque è situata fra l'estradosso degli archi e la sede viabile; le acque non sono intubate. Le fronti dell'opera risultano notevolmente erose da agenti atmosferici; le parti più riparate denunciano lavori di restauro con materiali di epoche varie e rinforzature in cemento; i parapetti sono quasi per intero in opera moderna. Le basi della pila seconda in sinistra orografica sono state rinforzate con impiego di materiale litoide di provenienza sconosciuta. La terza pila di sinistra ha un concio su cui compaiono due lettere dell'alfabeto latino (NE) scolpite con profonda incisione di sezione triangolare, alte cm.8 su 12 di base.

Ponti poggiati interamente su platea litoide per avere protezione dall'erosione delle acque sono stati rilevati nell'Africa romana (P. Gazzola 437 bis/141) ed a proposito del ponte di Stiera si è fatto il nome di quello di Chemton in Tunisia.

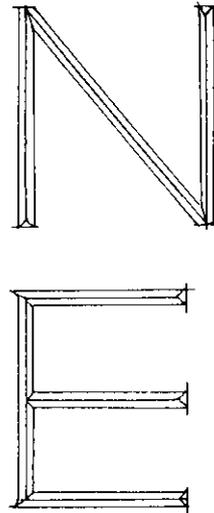


82



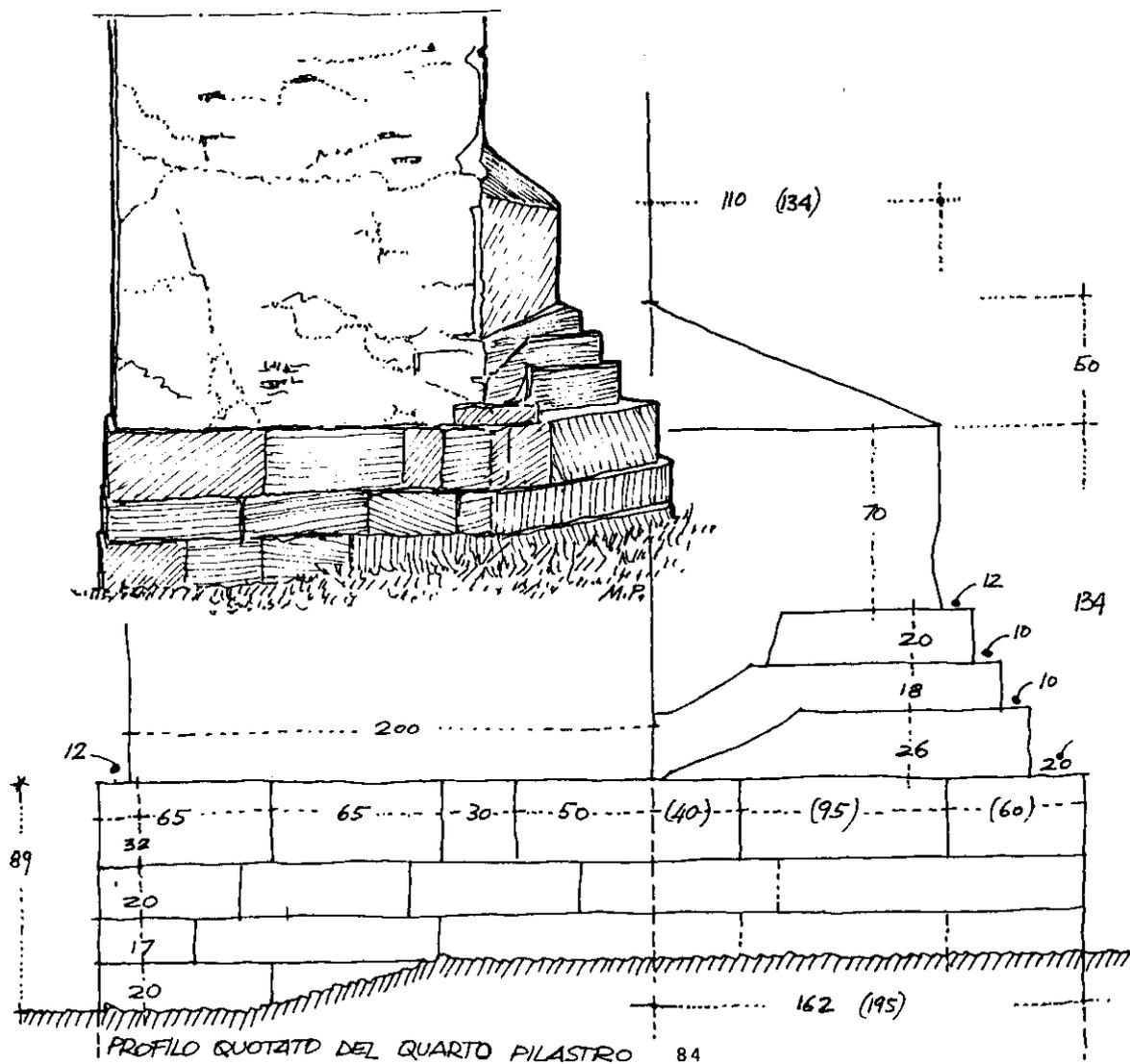
83

- BUSCA: acquedotto detto ponte Stretto



Benchè non si conosca l'estensione in lunghezza della platea del viadotto-acquedotto del Taluto, è interessante riconoscere che nella sua altezza esiste corrispondenza di misura e che anche i muri d'ala -presenti nel ponte tunisino- esistono nell'opera qui esaminata. Come è stato detto in precedenza il ponte africano è stato costruito probabilmente in epoca augustea ma rifatto in età traiana.

Non è possibile stabilire a quando rimonti il nostro acquedotto stanti le attuali disastrose condizioni di conservazione delle fronti; tuttavia sembra certo, per la presenza del residuo di iscrizione latina (sia pure in materiale di reimpiego) e dei rostri sulle pile centrali, che non solo di opera romana si tratti, ma di un caposaldo del progetto destinato a ridurre

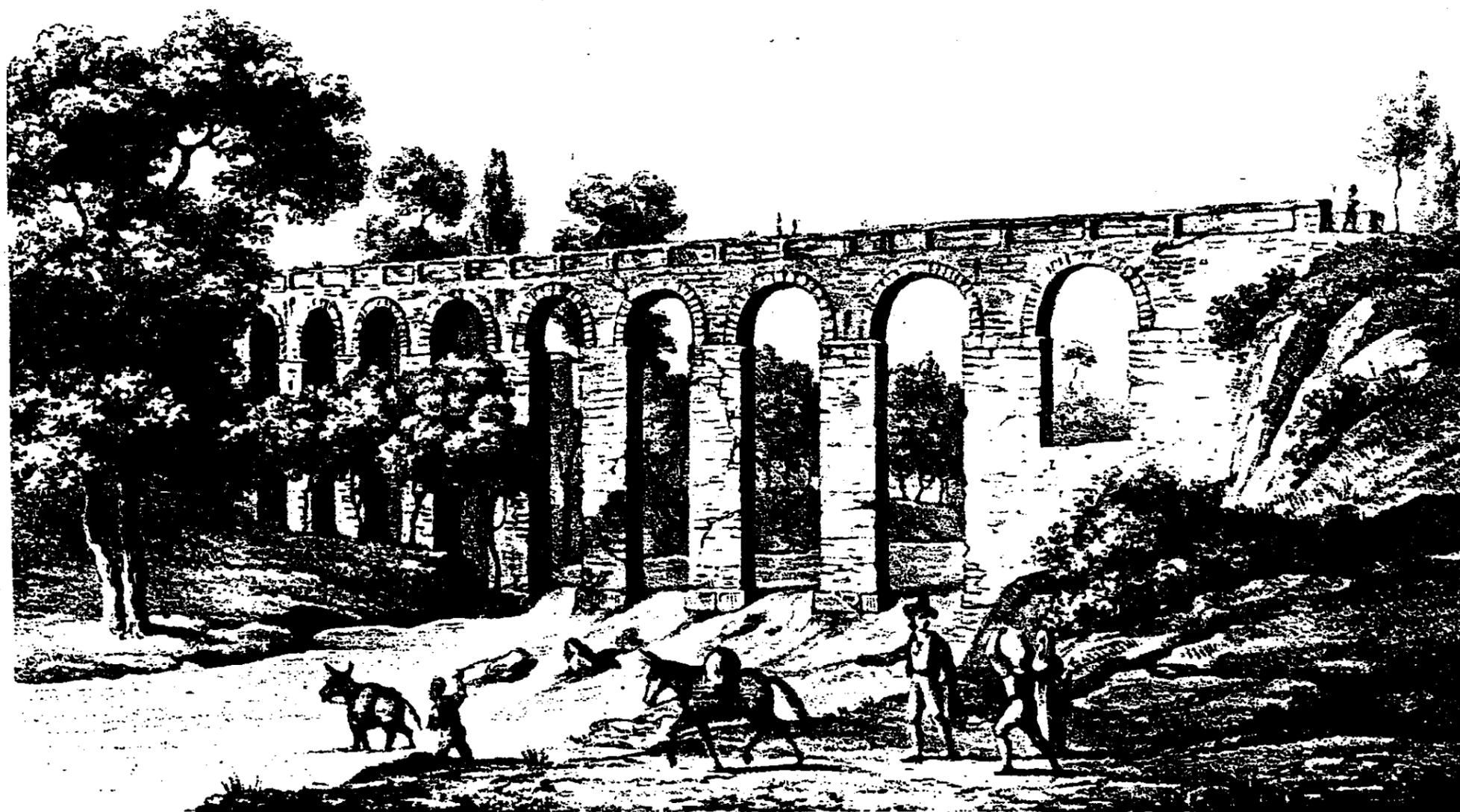


- BUSCA: rilievi del ponte Stretto

a coltura le terre dei latifondi Attissano e Bebeniano in sinistra Maira nel corso del I° e del 2° secolo.

Di questo manufatto assai importante per gli studi storico-archeologici locali sono dati alcuni rilevamenti quotati. E' implicito il richiamo ad un intervento di restauro conservativo.





85 bis

- BUSCA: l'acquedotto del Taluto in una stampa del sec. XVIII

16. PONTE VECCHIO DI BUSCA

Questo ponte ha subito rimaneggiamenti e restauri fin da epoche molto antiche, perciò oggi si presenta in una veste alquanto dimessa, mentre in origine doveva possedere una nobiltà di linee assai spiccata.

La struttura portante è tutta in pietra, in conci di dimensioni medio-piccole; gli interventi di consolidamento delle due arcate sono stati eseguiti con impiego di materiale raccogli-ticcio che ha notevolmente abbassato il tenore estetico dell'insieme. Per le ragioni che si esporranno in seguito questo ponte si diversifica dai precedenti per alcune caratteristiche e deve perciò essere esaminato con cura.

Dati tecnici: lunghezza totale superiore a m.40, non accertabile (m.30,50 da sperone in sinistra a sperone in destra); larghezza sede viaria antica inferiore a m.4,70; arcata minore a sesto ribassato (raggio m.4,50; corda m.8,00; partenza della monta a m.1,90 sul livello attuale dell'acqua); arcata maggiore a sesto ribassato (m.6,70 di raggio; corda m.11,70; partenza della monta a m.1,70 sul livello attuale del torrente). Speroni a pianta triangolare (m.3,60x2,90x6,00 di altezza). Piano viabile in lieve pendenza verso la testata di Busca. Tradotto in misure antiche si avrebbe: arcata minore 27 piedi romani di corda; arcata maggiore 39 piedi; lato base degli speroni 12 piedi; altezza dei medesimi 20 piedi; intradosso delle arcate a quota basamentale 16 piedi.

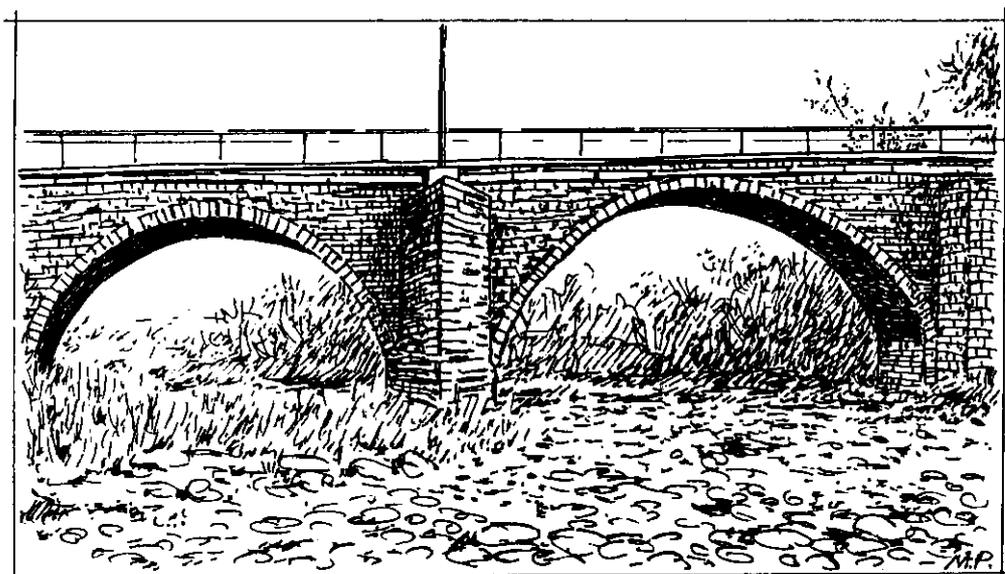
Le reni sono in apparecchio medio-piccolo, sistema isodomo.

Alla base della monta degli archi sono conservate le buche pontale di sezione quadrilatera (cm.20x20; 36x23; 24x20) che servirono a reggere il castello ligneo e le centine su cui furono girati gli stessi. L'apertura non eccessiva di questi due archi deve aver consigliato la soppressione del listello d'appoggio, tuttavia è molto probabile che in sede esecutiva l'orditura lignea e le centine avessero per supporto una pilastratura su cui ripartire i carichi, che forse ha lasciato traccia nell'alveo del torrente.

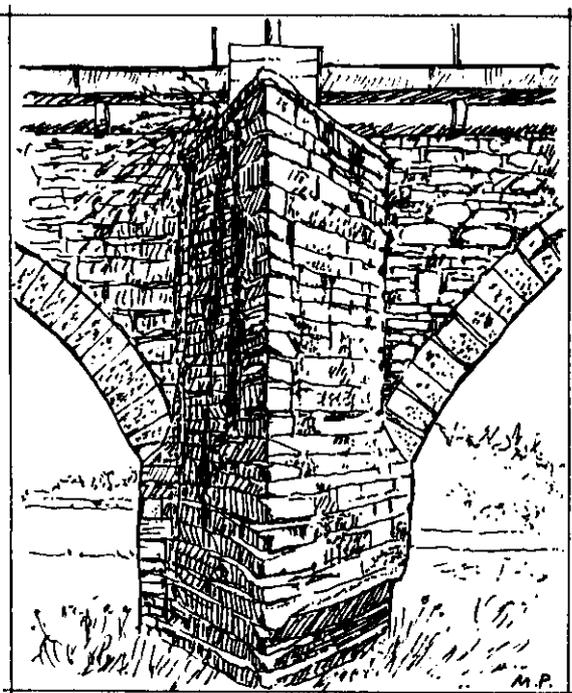
Gli speroni frangiflutti a pianta triangolare sono stati costruiti solo sul lato controcorrente, come d'uso; è molto interessante la sagomatura di raccordo che è stata loro data a livello delle imposte degli archi, che li snellisce in alto, mentre rimane potente la parte inferiore. L'erosione dell'acqua corrente ha notevolmente intaccato i fianchi e il profilo dello sperone centrale, come risulta dai disegni annessi, ed ha pure scoperto una parte della platea basamentale, che risulta formata d'un ammasso di bozze fluviali cementate ma disposte in modo assai irregolare. Questo particolare venuto occasionalmente in luce potrebbe essere studiato sulla scorta degli scritti vitruviani relativi ai sistemi di fondazione sott'acqua (de Arch.). Nei recenti lavori di sistemazione delle sponde del Maira è stato costruito in destra orografica un muro di contenimento proprio a ridosso dello sperone destro. Gli intradossi delle due arcate si presentano costipati di materiale diverso, in piccola parte costituito da masselli parallelepipedi coricati, nel restante da pietre sbrecciate e laterizi di epoche varie. Anche le pareti esterne testimoniano riprese edilizie e restauri con la diversità di materiale e di pezzatura.

Il piano viabile è stato totalmente rifatto per aumentare la superficie di scorrimento.

Gli interventi antichi su questo manufatto sono testimoniati da due residui d'iscrizioni in origine collocate in testata del ponte verso Busca. Sono due piedritti parallelepipedi verosimilmente posti ai lati dell'accesso, sporgendo fuori terra 4 piedi (cm.120) con facciata



86



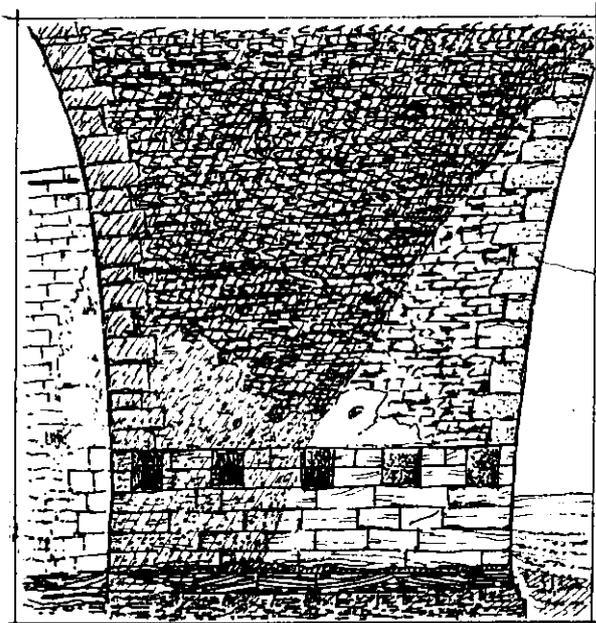
87



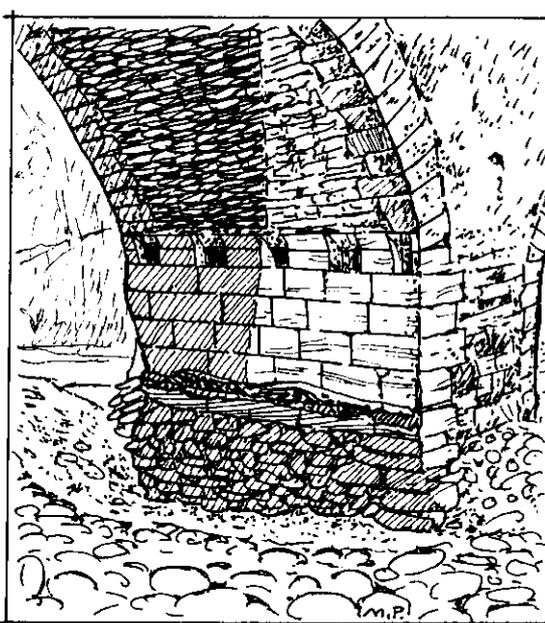
88

- BUSCA: ponte vecchio

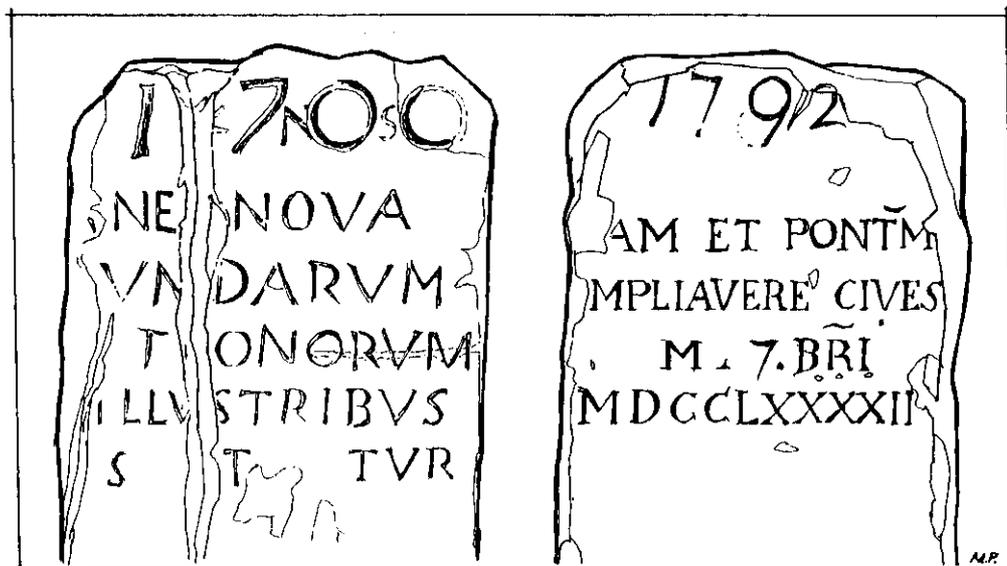
di 2 piedi di lato (cm.60 ca). Uno si trova ancor oggi in prossimità del ponte, custodito presso la casa Gallizio, ma ha subito notevoli angherie quand'era ancora confitto nel terreno; il danno maggiore arrecatogli in tempi recenti sta nell'essere stato irrorato di bitume nel corso di una asfaltatura della strada; i danneggiamenti antichi consistono in una profonda incisione quasi a mezzo dell'iscrizione e nella sbriciatura del lato sinistro. L'altro monolito è custodito oggi nel giardino del palazzo municipale. Il suo trasferimento è stato dettato da motivazioni contingenti in quanto intralciava il traffico automobilistico pesante.



89



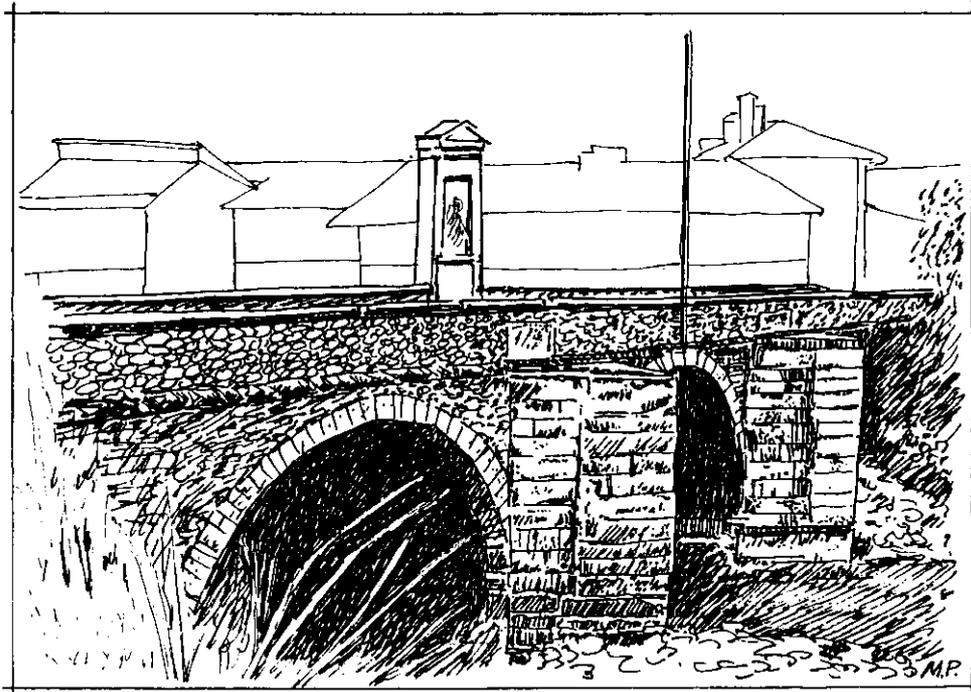
90



91

- BUSCA: ponte vecchio

Nel primo piedritto l'iscrizione originaria risulta conservata parzialmente per cinque linee, con tracce di lettere isolate su una sesta, intervallate alla data sovrapposta dell'anno 1700 in numerazione araba. Le ultime tre linee d'iscrizione sono coperte da bitume, ciò che non concorre a renderle leggibili. Un'altra faccia del monolito porta segni di martellatura per la superficie interessata da una seconda iscrizione su quattro linee sormontata dalla data 1792 (vedi dis.91). La faccia superiore contiene i segni di un altro intervento incisivo, che possono forse corrispondere alle iniziali dei proprietari del vecchio mulino locale.



91 bis

- BUSCA: ponte vecchio da una vecchia fotografia

Gli elementi offerti dal tipo calligrafico dell'iscrizione più antica riportano ad un periodo collocabile nel corso del II-III secolo; l'iscrizione del 1792 registra l'ultimo intervento in ordine di tempo prima della trasformazione del ponte nella veste odierna (vedi n.86).

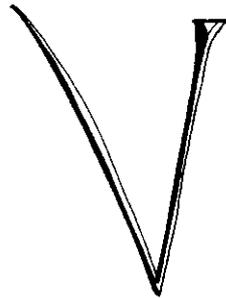
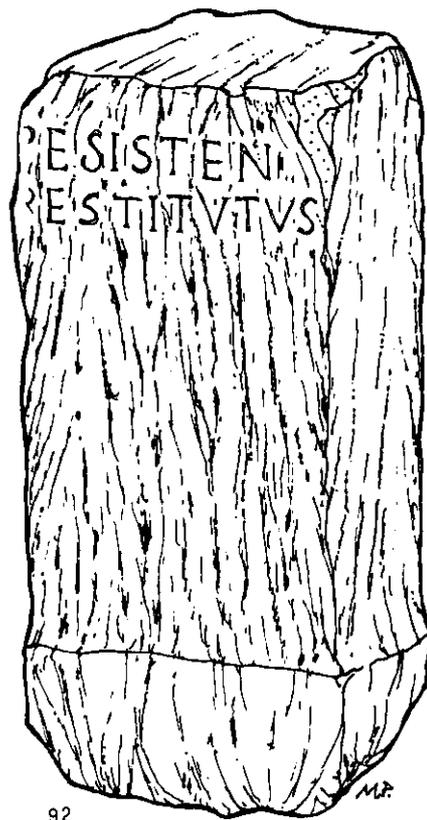
L'altro piedritto porta su una faccia una iscrizione di sole due linee (RESISTENS/RESTITUTUS) in caratteri della decadenza, forse di età diocleziana od anche più tarda, che confermano lavori notevoli di rifacimento (vedi 92).

Un documento iconografico attinente il ponte vecchio si trova pubblicato nella "Storia di Busca dalle origini al Cinquecento" di G.Beltrutti (388 bis). La fotografia che ritrae il ponte risale agli anni dell'immediato secondo dopoguerra e probabilmente fissa la situazione determinata dai lavori di restauro del 1792, che avevano avuto lo scopo di allargare la sede viaria ed altre provvidenze.

Di questi interventi è traccia assai vistosa sulla fronte rivolta a valle, ove ai blocchetti di pietra ed alle bozze di fiume ben commesse fanno contrasto laterizi e brecciami disposti in modo irregolare.

Che questo ponte svolgesse una funzione importante per la viabilità locale è comprovato dalle mappe catastali di epoca napoleonica relative al Comune di Busca (588 ter) le quali hanno il pregio d'unire alla precisione tecnica la cristallizzazione d'una realtà topografica affondante le radici in epoche molto lontane.

Per meglio chiarire i concetti è stata disegnata la cartina n.93 desumendone i dati dalla tavola del quadro d'unione delle mappe depennando ciò che è superfluo a questa trattazione.



92

- BUSCA, Municipio: iscrizione del ponte vecchio

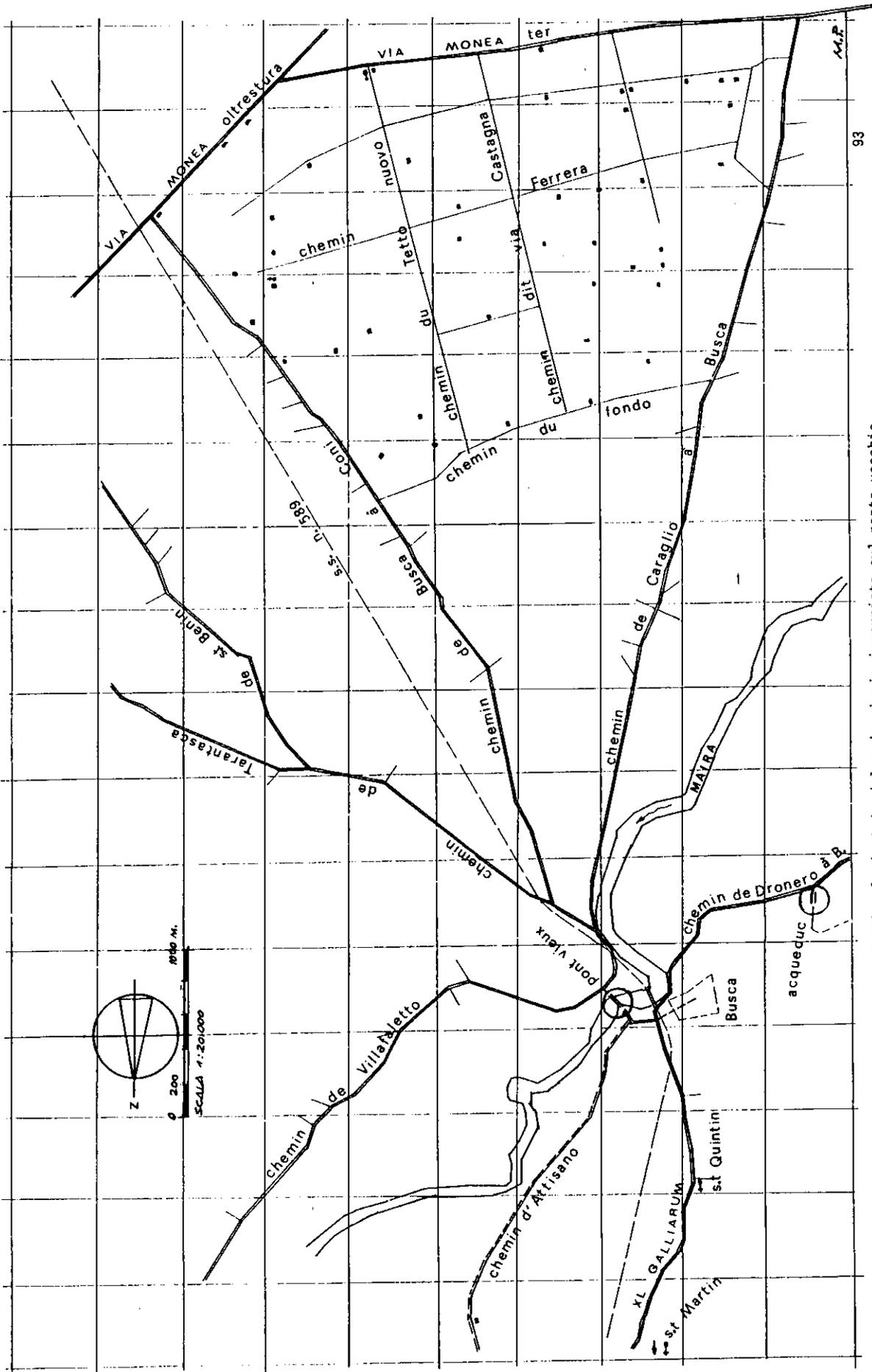
La cartina abbraccia un'area che va da S. Quintino di Busca alla Via Monea oltrestura, che segna confine col Comune di Cuneo. E' evidente che il ponte vecchio aveva in altri tempi (cioè prima della costruzione del viadotto moderno sull'asse della S.S. n.589 Cuneo-Busca-Saluzzo) un'importanza primaria in quanto tutte le strade ad occidente della Stura di Demonte vi confluivano per immettersi sul percorso pedemontano della strada Dronero-Saluzzo, che altro non era che la romana XL Galliarum.

Quindi il ponte vecchio di Busca assolveva il compito di smistare il traffico sulle tre arterie importanti in quel settore: la Monea che serviva Forum Germa-Sarmatorium; la Monea Ter che portava all'oltremonti (Queyras, Delfinato); la XL Galliarum che collegava Pedona a Caburum via Dronero.

Indubbiamente alcune strade segnate nella cartina sono state aperte in epoca medievale, ma è difficile appurare se già non sussistevano tracciati più antichi, ad esempio quello Busca-Quaranta (XL jugera) toponimo che rimanda a lottizzazioni centuriate.

A questo punto è il caso di accennare anche alle tracce di "Limitatio" che sono date per certe in questa parte di territorio cuneese. Nel 1937 l'estensore del commento ai contenuti della sala LXXIII della Mostra Augustea della Romanità (M. Pallottino) scriveva: "La limitazione romana salta subito all'occhio di chi osservi una carta topografica dell'Emilia o del Veneto, a nord di Padova. Ma tracce più o meno evidenti e copiose sono conservate in quasi tutta la Pianura Padana, da Ivrea e da Cuneo sino ad Aquileia e nell'Istria a Pola, il cui reticolato dei limiti romani fu uno dei primi osservati. Il complesso di queste tracce costituisce una delle più vaste orme impresse da Roma..." (566/705).

Il reticolato stradale compreso fra la Monea Ter e le vecchie strade di Cuneo e di Caraglio a Busca è forse un reliquato di "limitatio" romana?



BUSCA: planimetria del nodo viario impennato sul ponte vecchio

## CARTE TOPOGRAFICHE

TAV. B - quadro d'insieme

Da Pollentia a Nord sino a Madonna delle Finestre e ad Upega al Sud, sono stati indicati a linea sottile continua i tracciati delle vie di epoca romana, con l'indicazione dei centri abitati antichi o moderni da esse toccati.

Come sarà meglio descritto nelle cartine seguenti, la parte centrale della pianura cuneese era solcata da due arterie parallele d'andamento NNE-SSW, a destra ed a sinistra del fiume Stura, che si congiungevano in Pedona all'imboccatura delle tre valli Stura, Gesso e Verme-nagna, nelle quali si inoltravano per portare rispettivamente a Vapincum (Gap), Cemenelum (Cimiez), Portus Mauricius (Imperia) e, nei loro prolungamenti a Ovest ed a Nord, a Caburrum (Cavour) e Alba Pompeia (Alba).

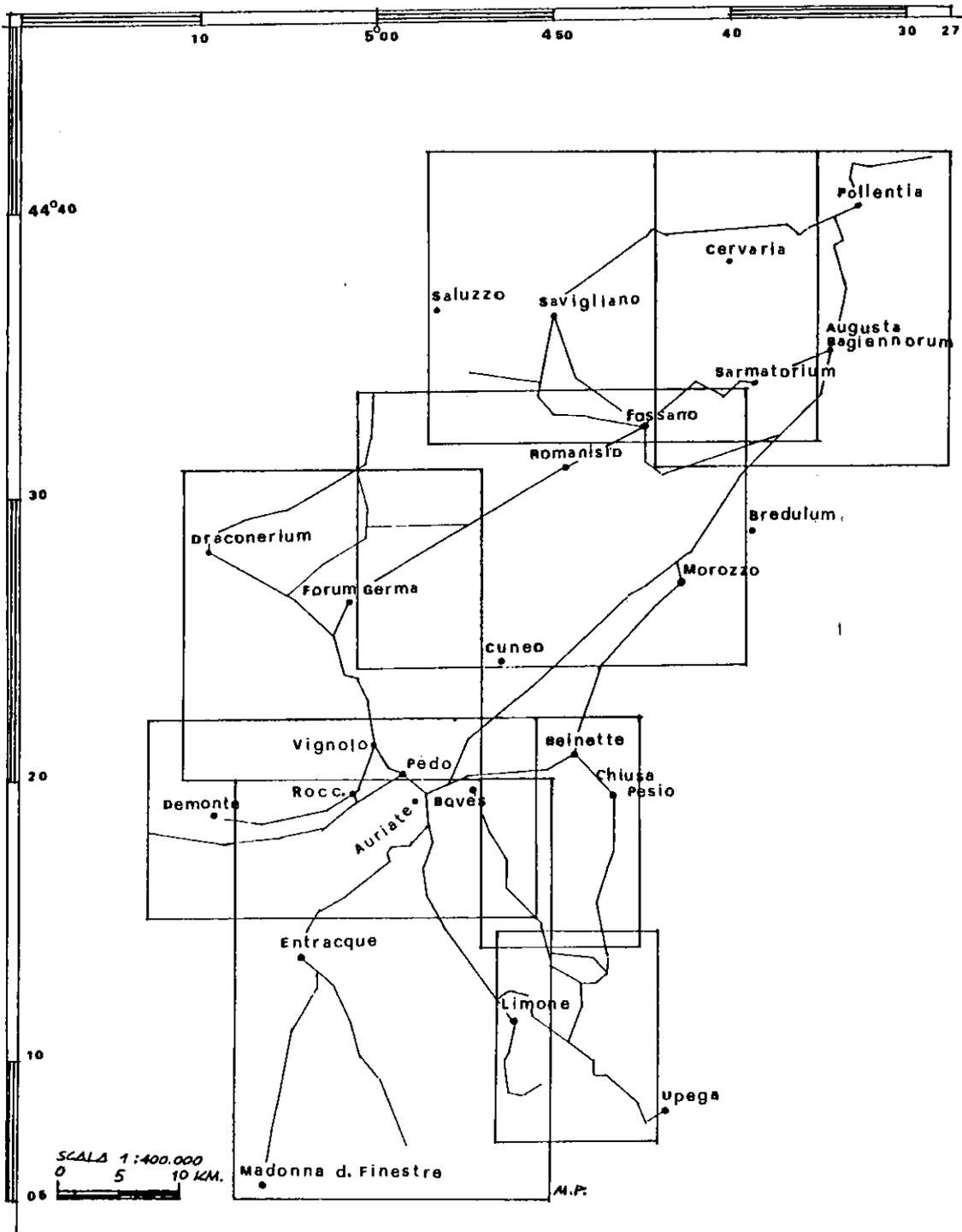
L'insieme delle carte copre una parte dell'area che la sistemazione augustea dell'Italia aveva assegnato alla Regio IX "Liguria" (da Pollentia all'altezza di Cuneo), ed alle Provincie delle Alpi Marittime e Cozie (da Draconerium a Upega).

Dopo la fondazione di Pollentia e di Augusta Bagiennorum (II-I sec. a.C.) urgeva ai conquistatori romani mettere a coltura le terre degli agri assegnati alle due città, terre feraci ma coperte di folta vegetazione arborea. Dai Bagienni i Romani avevano ereditato null'altro che sentieri nella boscaglia, piste a lungo raggio e due "strade marenghe", ossia percorsi ad uso di greggi transumanti dall'interno verso il litorale marino.

Le linee della penetrazione nell'agro pollentino (che si spingeva ad ovest quasi certamente fino alle valli del Po e della Varaita, mentre a Sud era delimitato dal corso della Stura poco oltre l'altezza di Cuneo) furono determinate dal prolungamento dell'arteria che congiungeva Alba Pompeia a Pollentia, che G. Corradi (440/36) denominò via Fulvia, probabile opera del Console M. Fulvio Flacco (124 a.C.). Il tracciato di questa importante via consolare partiva da Dertona (Tortona), toccava Forum Fulvii (Valenza), Asti, Alba Pompeia e Pollentia ed era collegato con la via Postumia che da Cremona portava ad Aquileia ad Est, a Genova verso Ovest, nonché, sulla costa ligure, con la via Julia Augusta che in seguito assunse il nome di via Aurelia.

Se dunque l'ultimo tronco della via Fulvia serviva a congiungere Alba Pompeia con Pollentia, la strada che da quest'ultima città s'inoltrava nel tavolato cuneese ove poi sorsero Marene, Savigliano e Fossano ne era il suo naturale prolungamento e bene quindi ne potrebbe portare il nome. Il suo percorso si svolgeva ad anello (Pollentia, Fontane, Marene, Savigliano, Fossano, Sant'Albano, Trinità, Augusta Bagiennorum, Pollentia), ripetendo in piccola scala quanto avveniva poco più a Nord, ove Laumellum, Augusta Taurinorum, Hasta, Dertona erano tra loro collegate in forma similare (Serra, 401/151).

Le due strade parallele ai lati del fiume Stura si dipartivano da Augusta Bagiennorum. La prima portava a Sarmatorium (Salmour), attraversava la Stura, saliva sul tavolato di Fossano, passava a Romanisio, a Forum Germa, terminando a Caraglio, avendo costantemente un andamento rettilineo; la seconda puntava su Morozzo, passandone a lato e terminava poco oltre



Carta B - Quadro d'insieme della viabilità antica censita nella monografia

Fontanelle di Boves, all'altezza del Ponte di Ferro sul Gesso.

Entrambe portano ancora oggi per lunghi tratti il nome di via Monea (Via Monea Oltregesso e Oltrestura).

Da Morozzo un diverticolo della Monea Oltregesso puntava su Beinette ove si divideva per andare verso Boves o verso Chiusa Pesio. Nel primo caso si ricongiungeva con l'arteria principale nei pressi di Fontanelle, nel secondo risaliva la Valle Pesio per andare a raccordarsi con la strada Marenga che conduceva ad Upega.

Una terza via Monea è stata identificata sul confine dei Comuni moderni di Cuneo, Busca, Caraglio e Dronero in zona di pianura; il suo percorso si svolgeva però quasi per intero in montagna, dalla Morra di S. Pietro di Torriglia al Colle di Sautron (collis Ceotronis, m.2710) e collegava il Delfinato con la Padania occidentale.

Come è stato detto in precedenza uno snodo importante aveva sede in Pedona (B.S.D.). Quivi pervenivano la strada delle Gallie di Valle Stura; la strada di Valle Gesso che ad Entracque s'era già fusa con quella che arrivava dal Colle del Sabbione; la strada di Valle Verme-nagna, che a rigore deve essere intesa come la prosecuzione della via Monea Oltregesso (via Marenga).

La strada delle Gallie da Pedona correva verso Vignolo, Caraglio (ove esisteva l'innesto con la Monea Oltrestura conducente a Sarmatorium), Dronero, Busca, Saluzzo, Barge, Cavour, Torino, sempre verso Nord sino ad Eporedia (Ivrea) ove lasciava il territorio italiano per rientrare in Gallia.

Molto interessante il sistema di vie montane imperniato sul massiccio delle Marittime facente capo al Marguareis, alla Bisalta ed ai monti del displuviale franco-ligure.

Ivi la strada Marenga detta in pianura "via Monea Oltregesso" salendo da un vallone nei pressi di Limone portava attraverso un paesaggio severo e scabro fino al mare Ligure, unendo l'entroterra piemontese al litorale marittimo. Questa fu nei secoli seguiti alla caduta dell'Impero romano la strada di arroccamento di Auriate; per questa via giunsero le orde saraceniche a distruggere Pedona.

La seconda via Marenga aveva inizio anch'essa in Augusta Bagiennorum e portava ad Albingaunum (Albenga). Il suo percorso esula dal territorio assegnato a questa inchiesta.

Sulla tavola 1 è stato segnato il tratto che collega Benevagienna a Piozzo (Plautum), ove nei dipressi sopravvive ancor oggi il toponimo "rione via Marenga".

#### TAV. 1 - Pollentia ed Augusta Bagiennorum

##### Via Fulvia e sue diramazioni verso Sud e verso Ovest

Il tracciato della via Fulvia è segnato a Nord, presso le colline di S. Vittoria e coincide pressapoco coll'odierno andamento della Bra-Alba. Il Turriglio (v. tomo 1/201) è attestato nell'incrocio stradale, in capo al rettilineo che si dirige su Pollentia. L'analogia con la posizione dell'abbazia di Pedona, posta in testata ad una vasta necropoli pagana lambente un tratto della strada romana per Cemenelum è assai stringente (v. tomo 1/91).

Dalla città la prosecuzione della Fulvia segue l'andamento del confine della tenuta ex reale di Pollenzo. Il Casino Réposoir indica la posizione degli scavi Mosca 1954 e segg. ove è

stata rinvenuta la lapide sepolcrale di M. Lucretius merkator vinarius (v. tomo 1/167). Il circoletto vuoto segna la posizione delle tracce evidenziate dalle fotografie aeree del 1975 e 1988, corrispondenti con probabilità al luogo denominato nei documenti medioevali "Colonne" (v. Appendice I). Gli altri circoletti vuoti segnano la necropoli della Pedaggiara, scavata nel 1933/36, che ha restituito 76 tombe ad incinerazione (Pesce, 468) e l'area della contrada La Bassa ove fra altre cose è stato rinvenuto un pavimento di forma circolare.

Il tronco di strada rivolto a Sud varcava la Stura su un ponte ubicato pressapoco ove si trova l'odierno passaggio per Cherasco, ma la questione è aperta in quanto è stata segnalata da Mosca (540 bis) la possibile esistenza di un ponte in località poco distante, ma attraversante il Tanaro, in regione Ciosse, anticamente Ripalta, il quale potrebbe esser messo in diretto contatto con la prosecuzione dell'arteria rettilinea passante per il luogo di Colonne. Di questo ponte (pontem vetulum) comunque, non si sono sino ad ora trovate le tracce. Probabilmente si trattava d'un ponte ligneo.

Attraversata la Stura la strada piegava in seguito per risalire l'avvallamento di Cherascotto (Cayrascum), nucleo abitato precedente la fondazione di Cherasco, che ha restituito testimonianze di epoca romana. L'importanza di questo luogo è deducibile dalla tav. n. 1 bis, nella quale sono stati segnati gli stabilimenti ecclesiastici sorti a ridosso del passaggio, controllato anche dal Castel Valorfo (Castel Valour) e da una mansione templare.

Il tracciato attuale costeggia le cascine "i Picchi", S. Lorenzo ed è segnato dal pilone della Madonna della Neve in direzione di Narzole. L'andamento è di lieve, ma costante salita.

Narzole è nota per alcuni ritrovamenti di epoca romana, ora al Museo Adriani di Cherasco.

L'arteria proseguiva per l'Augusta dei Bagienni (Roncaglia) e ne usciva per passare in prossimità della cappella di S. Pietro, tenendosi un po' fuori dell'attuale abitato di Benevaigienna, guardato nel medioevo dal forte castello ceduto ai Vescovi d'Asti dall'Imperatore Ludovico III nel 902 (H.P.M. Chartarum 2, doc. 10).

Poco a sud di B. V. l'arteria si divideva in due e formava la strada Marenga di Porto Maurizio e la strada Marenga di Albenga, detta per comodità di cartografia strada Marenga bis.

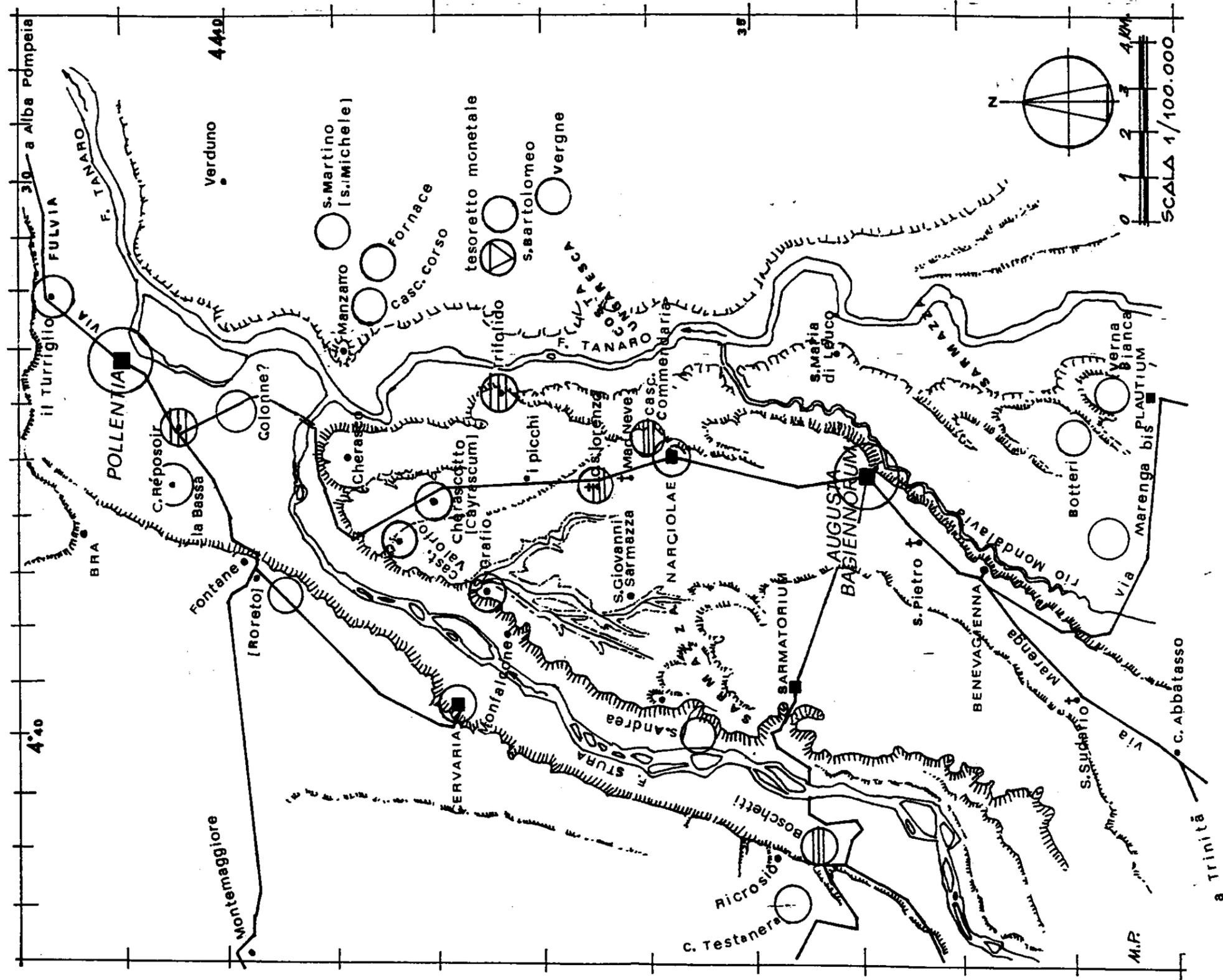
Del primo tronco nella tavola è segnato il tratto che perviene alla cascina Abbatasso, nei cui pressi s'innestava la via Levata proveniente da Salmour e da Trinità; del secondo il segmento che scende al livello di Piozzo, altro luogo che ha restituito alcune testimonianze di epoca romana (Ferrua 443/33). Una larga zona fiancheggiante la strada prima di entrare in Piozzo conserva ancor oggi la denominazione di Rione via Marenga.

Dall'Augusta un diverticolo rivolto ad ovest risaliva il modico rilievo dominato da Sarmatorium, Prefettura dei Sarmati dal IV-V secolo. Da Sarmatorium scendeva a livello della Stura e proseguiva verso Romanisio, dopo aver attraversato il fiume al cosiddetto "porto", imbarcadero di pontoni rimasti in attività sino all'anno 1945.

L'altro ramo della Fulvia risaliva la falda dominata nel medioevo dal castello di Fontane (Roreto-Bergoglio) e pervenuto all'altipiano mandava un rettilineo ad ovest verso l'altura di Montemaggiore, che aggirava, indi si dirigeva su Savigliano, passando a lato di Marene. Questa località è nota per un'ara dedicata a Giove (Ferrua 443/93).

Da Fontane una variante portava a Cervaria. Questa strada è documentata nel 1289 "via comunis que de fontanis in cerveri per longum (vadit)". (H.P.M. Chart. 2, doc. 1994).

Alfonso Petitti di Roreto ha segnalato l'esistenza d'un selciato stradale antico, probabil-



Carta I - POLLENTIA ed AUGUSTA BAGIENNORUM

mente romano, in corrispondenza al tratto iniziale che da Roreto-Bergoglio si diparte verso Cervere. (314 bis/319).

Al di fuori di questo reticolato viario sono state rintracciate vestigia di epoca romana in Trifolido (piccola area cimiteriale non appieno investigata, Mosca 579) e nel castello alto-medioevale di Grafio (v. Tomo 1,341). Ma sicuramente l'epigrafe di Grafio è stata ivi trasportata dai costruttori della fortezza, prelevandola in Cayrascum o in Augusta Bagiennorum.

TAV. 1 BIS - Pollentia ed Augusta Bagiennorum.

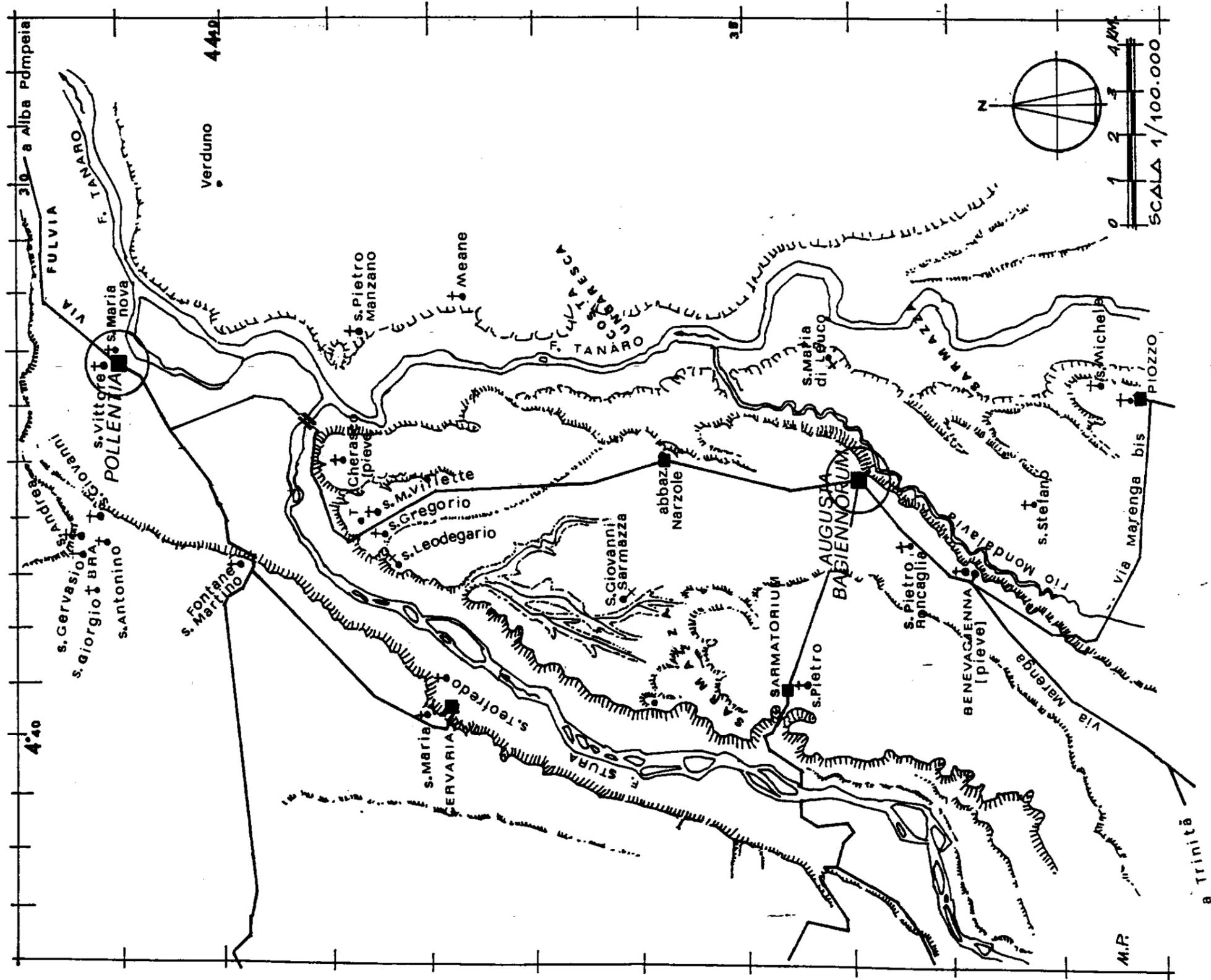
Stabilimenti ecclesiastici anteriori al 1385.

La tavola evidenzia una concentrazione di chiese nell'abitato di Bra; una chiesa dedicata a S. Martino nell'importante punto logistico di Fontane; due chiese antichissime poste a cavallo dell'arteria Pollentia-Augusta Bagiennorum rinforzate da una stazione templare sopra il rilievo che domina il passaggio della Stura nei pressi dell'antica Cayrascum; la traslazione della chiesa pievana nel concentrico di Bene. Isolate e senza connessioni con questa viabilità principale sono le chiese, peraltro antichissime, di S. Maria de Lacu, S. Leodegario, S. Giovanni Sarmazza. Anche il monastero di S. Teofredo di Cervere è sicuramente escluso da questa rete viaria, né poteva essere altrimenti. Nella tavola non sono riportati i tracciati medioevali. Per uno di questi si veda Tomo 1 pag. 356.

Notizie riguardanti le chiese elencate nella tavola.

- S. Maria ad Leucam (o de Lacu): donata dall'imperatore Ludovico III al vescovo di Asti, 18.6.901 (H.P.M. Chart. 1/doc. 66).
- Abbazia di S. Maria di Narzole: donata con la precedente, 18.6.901 allo stesso vescovo (H.P.M. Chart. 1/doc. 66; Morozzo 205/1, 223).
- Pieve di S. Pietro di Cherasco: posteriore al 1243, fondazione della città (H.P.M. Chart. 2/doc. 1853).  
L'antica, oltre Tanaro, era probabilmente fondazione carolingia.
- S. Maria di Villette: dipendenza dell'abbazia di St. Chaffre du Velay nel 1179 (Savio 409/65), ma registrata come proprietà dei Robaldini di Manzano nel sec. XI. Alle dipendenze di S. Teofredo di Cervere nel 1328 (Adriani 203/171).
- S. Gregorio di Villette: donata al vescovo d'Asti dall'Imperatore Ludovico III, 18.6.901 (H.P.M. Chart. 1, doc. 66). Dipendenza di St. Chaffre du Velay nel 1179 (Savio 409/65).
- S. Leodegario: titolo antichissimo, prob. post carolingio, documentato però soltanto dall'elenco del Cattedratico di Asti, 1345. (Bosio/411).
- S. Giovanni di Sarmazza: non si conoscono documenti d'archivio d'alta epoca a suo riguardo.
- S. Eustachio di Benevagienna: esistente nel 1251 (Assandria 265/311).
- S. Pietro di Salmour: esistente nel 1028, atto fondazione S.P. Savigliano (H.P.M. 5a; Adriani 203/271).
- S. Andrea di Salmour: priorato di Fruttuaria, sec. XI (Morozzo 205/1, 131). Del 1203 (Nada Patrone 423/633 segg.)
- S. Pietro di Roncaglia: l'affresco del sec. XV autorizza a crederla del XIV.

- S. Maria di Roncaglia: non esiste documentazione per epoca alta (ma vedi appresso).
  - S. Maria di Benevagienna: esistente 975, in cui è prete tale Giovanni professante la legge romana (H.P.M. Chart. 1, col. 238).
  - S. Maria di Piozzo: esistente nel 1345, aggregata alla pieve di S. Maria di Bene (Bosio, 411)
  - S. Stefano di Piozzo: esistente nel 1345, sottoposta alla pieve di Benevagienna (Bosio, 411)
  - S. Michele di Piozzo: esistente nel 1345 (Bosio, 411).
  - S. Pietro di Manzano: pieve nel 1041 (Adriani 363). Savio (409/1, 67) la crede probabile fondazione dell'abbazia di St. Chaffre du Velay. Vedi sopra alla voce pieve S. Pietro Cherasco.
  - S. Maria di Meane: probabile fondazione St. Chaffre du Velay (Savio 409/1, 67); forse già esistente nel 1041. Dipl. Enrico III, 26.1.1041 (H.P.M. 5a; Adriani 203/60).
  - S. Pietro di Pollenzo: fondata da Breme anteriormente l'anno 998 (Bollea 218/34); priorato dipendente da S. Michele della Chiusa, 1014 (Nada Patrone 423/633).
  - S. Vittore di Pollenzo: una delle prime chiese fondate in Piemonte, IV o V sec. (Savio 409/507). La tradizione locale indica Onorio imperatore quale patrono di questa chiesa (Curto 444/53).
  - S. Andrea di Bra: citata in carta del 957 (dipl. Berengario e Adalberto re d'Italia). Dipendenza di S. Croce di Mortara, 1120 (Nada Patrone 423/633).
  - S. Gervasio di Bra: anteriore al 1263 (Savio 409/64)
  - S. Antonino di Bra: priorato dip. da S. Pietro di Manzano (Adriani 203/61)
  - S. Giorgio di Bra: esistente nel 1034 (Giuseppe da Bra 480/179)
  - S. Giovanni (lontano) di Bra: esistente nel 1355 (Giuseppe da Bra 480/143)
  - S. Martino di Fontane: probabile fondazione di St. Chaffre du Velay, 1179 (Savio 233/67); ante 1228 (Adriani 203/176).
  - S. Maria di Cervaria: è donata al vescovo d'Asti dall'imp. Ludovico III, 18.6.901; dipende dall'abbazia di St. Chaffre du Velay, 1179 (Savio)
  - S. Teofredo di Cervere: fondato da Robaldo III e Matilde, con altri consorti salici, sottoposto all'abate di S. Teofredo del Puy, 5.2.1018 (Adriani 203/145).
  - S. Maria di Fontane: donata da Alberto di Sarmatorio al vescovo di Asti, 28.7.1098 (Adriani, 203/313)
  - S. Maria Nova di Pollentia: proprietà dell'abbazia di Caramagna nell'anno 1218 (Patrucco 219); rimonta al 1028 (Nada Patrone 423/633); già in essere nel 1216 (Savio, 409/507)
  - Templari in Cayrascum e in Narzole: precettoria e chiesa dedicate a S. Antonio, ante la fondazione di Cherasco. Menzione della "domus" templare negli statuti cheraschesi del 1294 (Adriani 203/179).
  - S. Bernardino di Pollenzo: costruzione dei conti Porro, 1346 (480/179)
- ed inoltre:
- S. Dalmazzo di Monfalcone, esistente nel 1028, atto fondazione S. Pietro Savigliano (H.P.M. 5a; Adriani 203/271).
  - S. Gregorio di Monfalcone (forse S. Gregorio di Villette) esistente ante 1028. Vedi sopra.



Carta I bis - POLLENTIA ED AUGUSTA BAGIENNORUM: stabilimenti ecclesiastici

## TAV. 2 - Territorio Savigliano-Fossano ad ovest della Stura.

La carta stabilisce il tracciato della strada che arrivando da Pollentia per Fontane portava nei pressi di Marene ed a Savigliano. L'arteria faceva gomito quasi alla metà del suo percorso, causa il protendimento del tavolato che s'estende poco a nord di Fossano verso Marene, sulla cui estrema propaggine il libero Comune di Cherasco costruì nel sec. XIV la rocca di Montemaggiore ("Bric Mamau").

Alla destra della strada sono state rinvenute testimonianze di epoca romana in Marene (tombe a cappuccina, Lo Porto, 454 bis, arula dedicata a Giove, Ferrua, 443/93) e alla cascina Morré (fondazioni di edifici). Savigliano fu indiscutibilmente un importante pago di Pollentia; delle sue testimonianze edilizie romane sarà discusso in dettaglio nello spazio dedicato alla città, nel terzo tomo di quest'opera. L'area archeologica pertinente a Savigliano, a detta degli storici municipalisti e soprattutto di C. Turletti (226/I, 111) è molto vasta, con punti salienti nella regione delle cascate Favà, Brusavigna, Ceresetta. Un po' a Nord altra area archeologica è segnalata nei pressi del Chios del Re. Lo snodo stradale di Savigliano si fondava su tre tronchi viari, orientati rispettivamente a Nord (Monasterolo, Ruffia etc.); a Sud (Suniglia, Levaldigi) con svincolo in direzione ovest da Suniglia verso la Valle Varaita (Solere, Gerbola, Manta, etc.), ed a sud-est verso Fossano e la Stura.

Sulla strada di Suniglia testimonianze archeologiche sono state localizzate nei pressi di Solere (resti architettonici interrati; necropoli) ed al Bosco dei Gay (residui di taberna coctilicia, manifattura di ceramiche) (Turletti 226/1,23 segg.). Più oltre, alla Gerbola di Saluzzo, è stata rinvenuta l'epigrafe menzionante una disposizione per giochi gladiatorii ed un tesoretto di 300 monete (cfr. C.I.L. V,2,7637).

Proseguendo verso Levaldigi in prossimità della strada ma nell'alveo del Mellea, è stata rinvenuta alla fine del secolo scorso un'ara dedicata a Diana, testimonianza importante se collegata alle altre due arule di stessa dedicazione restituite dal territorio saviglianese. Nella carta la strada è stata segnata equidistante fra il Maira ed il Mellea, mentre le testimonianze d'archivio dicono passasse a filo del corso di quest'ultimo torrente. Questa strada è stata totalmente erosa dalle piene torrentizie nei secoli passati (Turletti, 226/I,352).

La seconda strada orientata al Sud uscendo da Savigliano trovava sulla sua sinistra una vasta area cimiteriale attorno l'antica cappella di S. Croce. Poco oltre il gomito di Genola, alla cascina dei Paseri ed alla Madonna dei Campi (Fraschea) sono stati segnalati altri ritrovamenti. L'arteria entrava in Fossano pressapoco nel punto ove sorge il castello degli Acaja. Fossano più che un vico di qualche rilevanza dell'agro pollentino deve essere stata in epoca imperiale una stazione militare, in attività dal tempo di Augusto sino a Gordiano III (238-244), facendo fede sulle monete rinvenute nel corso del secolo XVIII (Muratori 244 bis/205).

Attorno a Fossano altre località d'interesse archeologico sono segnalate in Villamairana (epigrafi), Tagliata (arula inedita), Madonna dei Boschetti (necropoli barbarica).

Sull'opposta riva di Stura è segnato l'Ossario (v. Tomo 1/356) probabile sepolcreto d'epoca barbarica collegato con Madonna dei Boschetti di Fossano, che sarebbe utile ispezionare con appropriate campagne di scavo.

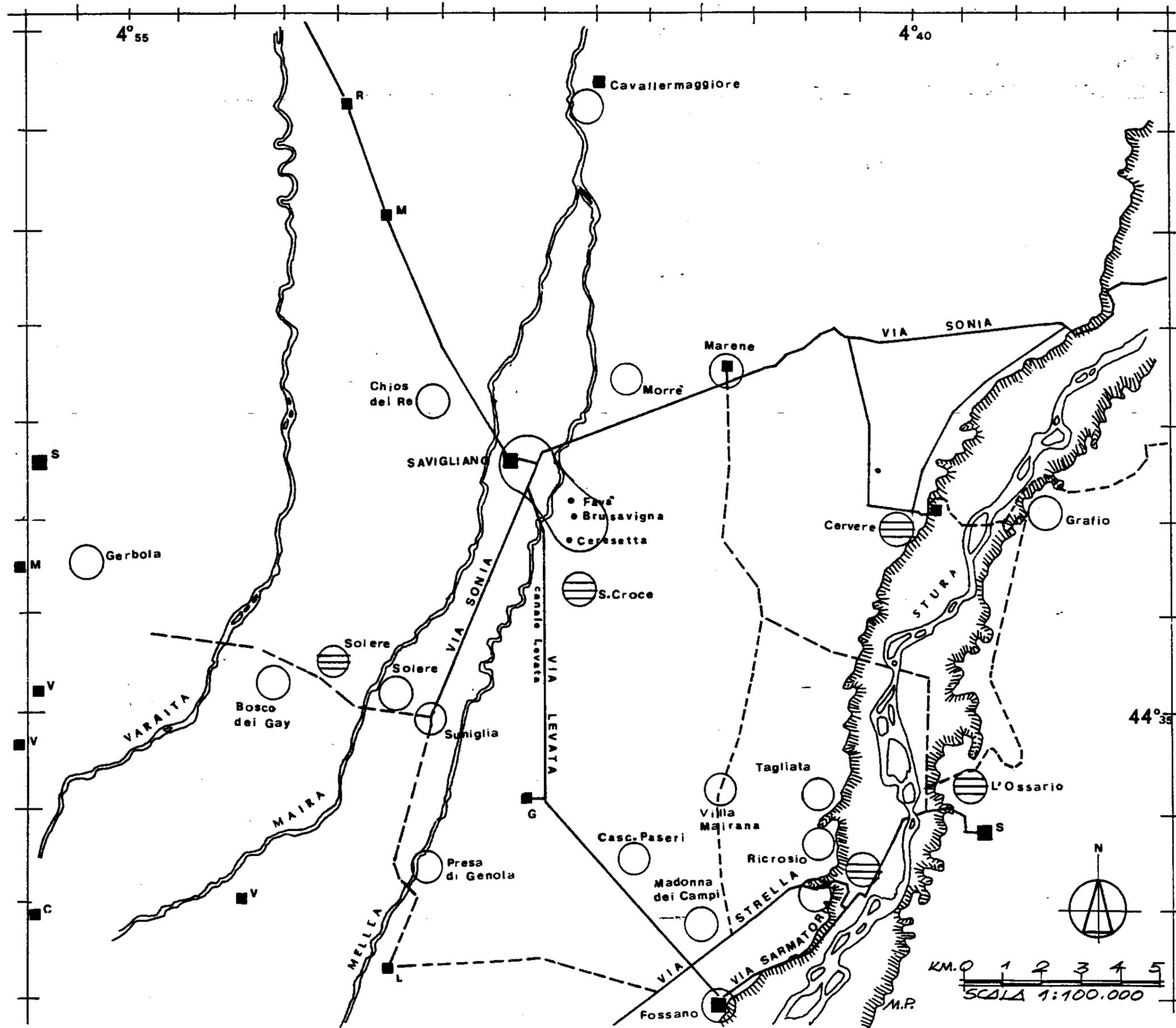


94

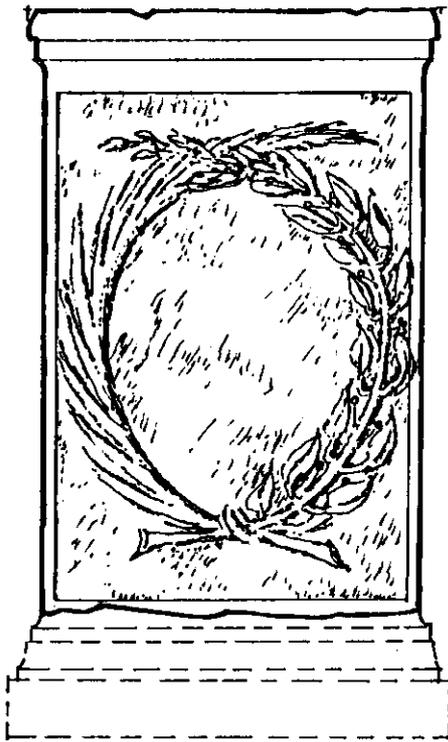


95

- SAVIGLIANO e GENOLA: are dedicate a Diana



Carta II - SAVIGLIANO FOSSANO

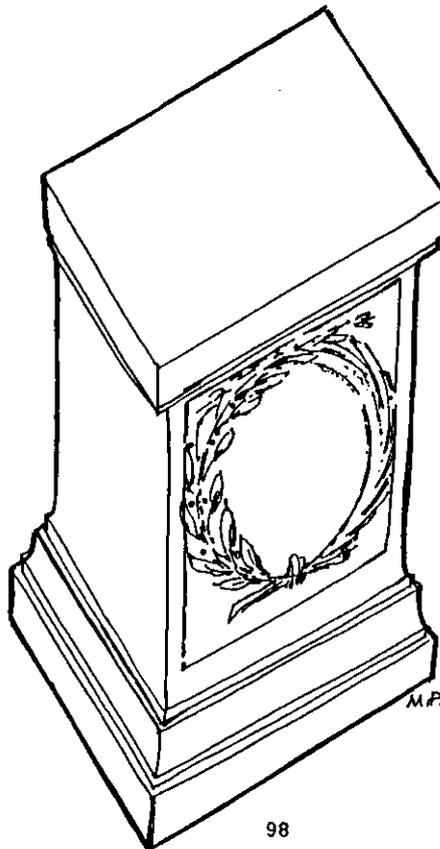


96



M.P.

97



M.P.

98

La numerazione prosegue nel 2° fascicolo

da pag. 136 a pag. 286

Proprietà letteraria riservata

La riproduzione del testo o di sue parti è autorizzata a condizione che venga citata la fonte

COLLANA DEI QUADERNI DI STUDI E DOCUMENTAZIONE  
EDITA DALL'AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI CUNEO

- \* N. 1 - L'intervento della Provincia e degli altri Enti locali a tutela dell'ambiente della Valle Gesso, a seguito dei progettati impianti idroelettrici ENEL (ottobre 1972)
- \* N. 2 - Verbale della discussione svoltasi il 6 novembre 1972 in seno al Consiglio Provinciale in merito al Piano di Sviluppo del Piemonte 1970/75 e Sintesi del Rapporto Preliminare dell'IRES (novembre 1972)
- N. 3 - Relazione dell'Assessorato alla Programmazione per la Conferenza provinciale sulla piccola e media industria e l'artigianato (dicembre 1972)
- \* N. 4 - Rapporto sugli studi preliminari per la realizzazione di un serbatoio sullo Stura di Demonte presso Moiola - 1969/1972 (dicembre 1972)
- \* N. 5 - Esame del Rapporto preliminare IRES per il Piano di Sviluppo Reg.le 1970/75 (maggio 1973)
- \* N. 6 - I collegamenti ferroviari in Provincia di Cuneo (settembre 1973)
- \* N. 7 - Note legislative al Bilancio Regionale 1973 (ottobre 1973)
- \* N. 8 - Inventario delle risorse idriche della Provincia di Cuneo  
Parte I : Le sorgenti della Valle Stura di Demonte (novembre 1973)
- \* N. 9 - L'istruzione professionale in agricoltura nella Provincia di Cuneo. Relazione informativa predisposta dall'Assessorato provinciale all'Agricoltura (marzo 1974)
- \* N. 10 - Gli inquinamenti idrici in Provincia di Cuneo. Parte introduttiva. (aprile 1974)
- \* N. 11 - Piano di sviluppo e di adeguamento della rete di vendita nel Comune di Boves (giugno 1974)
- \* N. 12 - Atti della Conferenza sui problemi dell'economia e dello sviluppo industriale nell'area monregalese (settembre 1974)
- \* N. 13 - Atti del Convegno di studi su "Il Parco Internazionale delle Alpi Marittime" Cuneo, 14 gennaio 1974 (marzo 1975)
- \* N. 14 - Il Comprensorio: contributi per una definizione (maggio 1975)
- \* N. 15 - Inventario delle risorse idriche della Provincia di Cuneo.  
Parte II: Le sorgenti della valle Corsaglia (novembre 1975)
- \* N. 16 - Indagine sulla funzionalità dei servizi radiotelevisivi nelle Comunità Montane della Provincia di Cuneo (gennaio 1976)
- \* N. 17 - Canzoniere occitano (settembre 1976)
- \* N. 18 - Programma di attività per il quinquennio 1975/80 (ottobre 1976)
- \* N. 19 - I distretti scolastici in provincia di Cuneo (aprile 1977)
- \* N. 20 - Atti del convegno sulla vitivinicoltura (maggio 1977)
- \* N. 21 - Archivio storico-topografico delle valanghe italiane - Provincia di Cuneo (Voll. 1°/atlante - 1°/1 - 1°/2 - 1°/3) (dicembre 1977)
- N. 22 - Convegno di studi sul tema "Il credito in provincia di Cuneo"  
Parte I: Relazioni ed interventi - Parte II: Allegati (ottobre 1978)  
(aprile 1978)
- \* N. 23 - Problemi e prospettive di sviluppo della forestazione in provincia di Cuneo (maggio 1978)
- N. 24 - Artigianato e commercio: una risorsa per il Cuneese (novembre 1978)
- \* N. 25 - Inventario delle risorse idriche della Provincia di Cuneo  
Parte III: Le sorgenti del Massiccio del Marguareis (novembre 1978)
- N. 26 - Carta idrogeologica della Provincia di Cuneo e relative note illustrative (Parte IV) (marzo 1979)

