



IL SISTEMA VIARIO ROMANO IN LIGURIA

1. LE STRADE ROMANE IN LIGURIA

2. LE VIE CONSOLARI

a) La rete interna

3. ASPETTI STORICO - CULTURALI DELLA VIABILITÀ IN LIGURIA

4. LA LIGURIA OCCIDENTALE

a) La via Iulia Augusta

5. LA LIGURIA CENTRALE

a) La via Postumia

6. LA LIGURIA ORIENTALE

a) La via Aurelia e la via Aemilia Scauri

7. FINALE LIGURE

1. LE STRADE ROMANE IN LIGURIA

Il vasto comprensorio territoriale nord - italico, protetto a settentrione dai baluardi rocciosi delle Alpi, è geograficamente diviso dal corso del fiume Po, che costituisce la linea di demarcazione fra le terre a nord, Transpadana, e quella a sud, Cispadana. La romanizzazione del settore nord - occidentale dell'Italia avviene quale naturale epilogo di un piano strategico di conquista. La Liguria diventa obiettivo interessante per Roma sul finire dell'età repubblicana, in quella fase della spinta espansionistica che vede questo comprensorio la direttrice indispensabile per consolidare la conquista dell'alto Tirreno e in un prossimo futuro delle Gallie. I romani avviano ad attuare il controllo non solo del territorio cisalpino, ma anche ad estendere la propria zona di influenza oltre il litorale nord tirrenico, fino agli ambiti insulari della Corsica e della Sardegna. Le operazioni militari vengono condotte nei confronti dei Galli, stanziati in numerose tribù a sud e al nord del Po, e contro i liguri diffusi in un'ampia porzione del territorio, dalla Toscana settentrionale, alla Liguria e al Piemonte meridionale. Infine il comprensorio alpino è l'ultimo obiettivo strategico dell'espansionismo romano che si concluderà con l'intervento di Augusto. Le guerre contro le tribù dei liguri precedono, in fase iniziale, di pari passo con le operazioni militari contro i Galli. Infatti nel III secolo a.C. i Liguri Apuani impegnarono Roma sulla sua estrema frontiera occidentale. Ma solo dopo aver respinto la grande invasione gallica in Italia e all'indomani dello scontro annibalico quando ormai le colonie gemelle di Cremona e Placentia (218 a.C.), quelle di Mutina e Parma (183 a.C.), e Bononia (189 a.C.), garantiscono la sicurezza del vasto agro confiscato ai Galli, Roma procede a tappe serrate nel settore ligure. Dalle notizie tramandateci dalle fonti storiche traspare che una rete stradale doveva interessare, almeno dal II secolo a.C., i territori nord - occidentali, di quello che oggi è il comprensorio regionale ligure; di questi tracciati viari sopravvivono oggi pochi documenti archeologici specifici, intendendo con questo termine le strutture legate alla realizzazione della via pubblica. La più antica via realizzata da Roma, risalente al litorale tirrenico, verso l'Etruria, è la via Aurelia. Il primo tratto da Roma verso Pisa è l'Aurelia Vetus, costruita attorno al 241 a.C. L'importanza strategica di Genua invece è confermata dall'apertura della via Postumia, realizzata nell'anno 148 a.C. che percorreva l'arco nord orientale della penisola fino ad Aquileia. La via, attraversa la Val Polcevera, lungo un percorso caratterizzato da salite impervie e passi ripidi, per poi discendere verso Libarna e Dertona, incrociando la via Aemilia a Placentia e inoltrarsi nella pianura a nord del Po verso la sua meta finale. Il percorso della via Aemilia Scauri (la più antica dell'Aurelia Nova) usciva dalla porta occidentale di Luna attraversando le Cinque Terre, passando per la Val di Vara. Dopo la definitiva sottomissione delle tribù liguri delle Alpi marittime, l'imperatore Augusto realizza fra il 13 e il 12 a.C. la via Iulia Augusta, che collegava la pianura Padana con la provincia della Gallia Narbonensis. La via oltrepassava il confine Augusteo definito dal corso del fiume Varo e si dirige ad Aquae sextiae, scendendo al mare verso Massalia. Il tratto appenninico della Iulia Augusta ricalca il più antico tronco stradale della via di Scauro nel segmento Dertona - Sabatia. Raggiunta la costa la via prosegue verso Ponente aggirando il Promontorio di capo Noli, discendendo la valle del Rio Ponci, sul secondo gruppo di cinque ponti, attraverso gole strette e profonde.

Fig 1 - stereometria del territorio ligure - (li.12)

Recenti indagini archeologiche hanno consentito l'individuazione di due tratti stradali glareati, a valle e a monte del penultimo ponte, in discesa verso la costa.

2. LE VIE CONSOLARI

Intorno al IV sec. a.C., Roma era già una grande metropoli. Racchiusa dalle mura Serviane, cominciava a dominare sull'Italia. Mancavano solo due cose: l'acqua e le strade. Fino a quel momento i romani si erano accontentati dell'acqua del Tevere e di quella piovana. Per quanto riguarda il secondo problema, fino a quel momento esistevano solo tre vere e proprie strade, mentre altri sentieri divennero poi famose vie consolari (come via Nomentana o via Tiburtina): la via Salaria (che uscendo dalla porta Collina portava a Asculum, Ascoli), la via Ostiensis (che dalla porta Raudusculana conduceva a Ostia) e la via Latina.

Le prime due formavano un solo tracciato naturale, interrotto da Roma, che collegava il Reatino al mare, la terza era un altro tracciato naturale che partiva dall'isola Tiberina, usciva dalla città da porta Capena, seguiva le pendici dei Colli Albani, li aggirava ed arrivava a Capua. Erano però sentieri polverosi, senza alcuna manutenzione. Intorno al 330 a.C., la via Latina fu ricoperta di ghiaia, ma le cose non migliorarono di molto. La prima vera strada romana fu la via Appia, che fu condotta a Roma da Appio Claudio Ceco, lo stesso che vi condusse il primo acquedotto. Appio Claudio fu il primo ad applicare il metodo del lastricato, che fu in seguito applicato alle strade romane. Nel Foro Romano fu esposta una mappa in marmo dell'intricato sistema viario romano che includeva le fontane, i posti di ristoro, i nomi delle città, i nomi delle tappe, i fari ecc. Essa fu ricopiata in tante sotto-mappe su pergamena, ognuna per un particolare itinerario. Il primo troncone della via Appia conduceva da Roma a Capua, dove si univa con la via Latina. Fu prolungata per la prima volta nel 268 a.C. fino a Beneventum (Benevento), poi nel 190 a.C. fino a Brundisium (Brindisi). Sotto Traiano fu aggiunto un altro troncone (via Appia Traiana) da Beneventum a Brundisium per Canosae (Canosa) e Barium (Bari). La via Latina rasentava Tusculum, passava per Comitum, Frusino (Frosinone), Fregellae (Ceparano), Aquinum (Aquino), Casinum (Cassino), Teanum (Teano) e si univa alla via Appia a Casilinum. La via Salaria portava da Roma a Castrum Truentinum (Porto d'Ascoli), sulla costa adriatica. Seguiva il Tevere fino a Passo Corese, si addentrava nella Sabina passando per Reate (Rieti), Cittaducale, Antrodoco, oltrepassava l'Appennino tra le gole del Terminillo e discendeva verso l'Adriatico, raggiungendo Asculum (Ascoli Piceno) e Castrum Truentinum. Poco dopo la costruzione della via Appia fu lastricata anche la via Latina, che ne divenne l'alternativa. La via Nomentana, di origine antica, usciva dalla porta Collina, cavalcava l'Aniene e risaliva fino a Nomentum (Mentana). La via Tiburtina, il cui tracciato era di antichissima origine, fuoriusciva dalla città dalla porta Esquilina e conduceva a Tibur (Tivoli) scavalcando l'Aniene. Fu ristrutturata nel 307 a.C. da Marco Valerio Massimo e fu da lui prolungata fino a Corfinium (Corfinio). Questo nuovo tratto prese il nome di via Tiburtina Valeria. La via Praenestina è un tracciato di antica origine, che dalla porta Esquilina conduceva a Gabii e a Praeneste (Preneste), attraverso delle placide campagne. Fu sistemata quando Roma conquistò Praeneste, nel 338 a.C. Anche l'agreste via Collatina era un tracciato di antica origine. Si distaccava dalla via Tiburtina poco dopo l'arco dell'Acqua Marcia (che fu in seguito integrato nelle mura Aureliane e divenne porta Tiburtina, ed ora ha il nome di porta S. Lorenzo) e conduceva alla vicina Collatia (Lunghezza). La via Aurelia fu aperta nel 241 a.C. dal censore Caio Aurelio Cotta. Usciva da Roma dal ponte Emilio (l'odierno ponte Rotto), saliva sul Gianicolo e conduceva a Cosa (Ansedonia). Fu prolungata da Marco Emilio Scauro nel 107 a.C. fino a Luni, mentre solo in età imperiale fu prolungata fino ad Arelate (l'odierna Arles). La via Flaminia fu aperta nel 223 a.C. dal censore Caio Flaminio ed era finalizzata alla colonizzazione dell'"ager Gallicus". Fuoriusciva dalla porta Fontinalis della cinta repubblicana (in seguito passerà anche sotto la porta Flaminia delle mura Aureliane, l'odierna porta del Popolo), raggiungeva, passando per l'Umbria, Fanum (Fano) e terminava ad Ariminum (Rimini). La via Aemilia fu costruita nel 187 a.C. dal console Marco Emilio Lepido dopo le sottomissioni dei Liguri per unire il loro territorio alla via Flaminia. Le città principali che toccava erano Placentia (Piacenza), Parma (Parma), Regium (Reggio Emilia), Mutina (Modena), Bononia (Bologna), Forum Cornelii (Imola), Faventia (Faenza), Caesena (Cesena) e Ariminum (Rimini). Nel periodo imperiale la via proseguiva con un tronco fino ad Augusta Praetoria (Aosta) passando per Mediolanum (Milano). La via Postumia fu costruita nel 148 a.C. da Spurio Postumio Albino. Univa Genova con il litorale adriatico lungo il seguente percorso: Genua (Genova), Dertona (Tortona), Placentia (Piacenza), Cremona (Cremona), Verona (Verona), Vicetia (Vicenza), Concordia (a 50 miglia da Aquileia, i cui profughi fondarono alla fine dell'Impero la città di Venezia). La via Popilia fu costruita nel 132 a.C. da Publio Popilio. Collegava Capua a Rhegium (Reggio Calabria) passando per Consentia (Cosenza), Vibo Valentia (Vibo Valentia). La via Cassia, strada di probabili origini etrusche, metteva in comunicazione Roma con l'Etruria, toccando Volsinii (Bolsena), Clusium (Chiusi), Arretium (Arezzo) e Florentia (Firenze) sboccando sull'Aurelia all'altezza di Luni. Fu costruita intorno al 117 a.C., forse da Lucio Cassio Longino Ravilla. La via Cassia si biforcava dalla via Flaminia a pochi chilometri da Roma, subito dopo ponte Milvio. La via Clodia fu costruita sul finire del II sec. a.C., si distaccava dalla via Cassia all'altezza di La Storta e proseguiva penetrando nell'Etruria fino a Cosa. La via Portuense fu fatta costruire da Claudio. Usciva da Roma e, costeggiando la riva destrada del Tevere, raggiungeva Portus (Fiumicino), il porto che sostituì Ostia. La via Flavia fu costruita da Vespasiano nel 78-79 d.C.. Univa Trieste con Pola passando per Parenzo. La via Labicana fu costruita da Vespasiano. Era una breve strada che, biforcandosi dalla via Praenestina all'altezza dell'arco dell'Acqua Marcia (che, integrato nelle mura Aureliane, divenne Porta Maggiore), raggiungeva la via Latina vicino Valmontone, costituendo così una "bretella" per accorciare il viaggio.

a) La rete interna

La Roma Imperiale era attraversata un groviglio di strade che si estendeva per circa 85 chilometri. Queste strade erano aggrovigliate in una matassa inestricabile di strade chiuse e sinuose che abbracciavano giganteschi edifici. Nonostante i tentativi di Nerone di creare un sistema viario più organico, le strade dell'antica Roma non divennero mai veramente efficienti e rimase la vecchia distinzione in tre tipi: itineraria (le vie accessibili solo ai pedoni), actus (quelle in cui poteva passare un carro alla volta) e viae (quelle in cui due carri potevano incrociarsi e superarsi). Le uniche due strade che venivano definite viae, entro l'antica muraglia repubblicana, erano la Via Sacra e la Via Nova, ai lati del Foro. Le strade della Roma imperiale erano immerse ogni giorno nel caos e nel frastuono.

3. ASPETTI STORICO - CULTURALI DELLA VIABILITÀ IN LIGURIA

La viabilità romana è l'asse portante del nostro sistema stradale attuale, supporto della viabilità che noi oggi ancora usiamo e che ha condizionato l'assetto del territorio.

Fig 2 - sistema viario ligure - (li.01)

Lo studio delle percorrenze romane in Liguria non è mai stato affrontato in modo complessivo: esistono molti contributi riguardanti singoli tratti del percorso e molti articoli di studiosi locali, ma non esiste ancora un'opera di sintesi. Quanto resti delle grandi strade antiche non è infatti il frutto di una creazione unica nel tempo, ma il risultato di un ininterrotto apporto di restauri e a volte di veri e propri rifacimenti, che hanno consentito il protrarsi dell'utilizzo della strada stessa per tanti secoli nel lungo arco dell'età antica. La conoscenza della viabilità romana ligure si è comunque recentemente arricchita di nuovi dati relativi al tracciato della via Iulia Augusta, aperta da Augusto tra il 13 e il 12 a.C. nella Liguria occidentale: a Latte di Ventimiglia saggi stratigrafici hanno documentato parte del selciato della via del I secolo d.C. riconfermandone l'andamento costiero già attestato nel tratto rinvenuto a Capo Mortola all'interno dei giardini Haembury. Nell'entroterra di Finale ligure, dove cinque ponti testimoniano il percorso interno della via Iulia Augusta, lo scavo archeologico presso il Ponte Sardo ha evidenziato la strada collegata con il ponte, realizzata con la tecnica costruttiva glareata. Inoltre, per le caratteristiche tecniche, le strade romane in Liguria nei tratti extraurbani dovevano essere prevalentemente glareatae ed erano costituite, nei tratti di maggior pendenza, da semplici mulattiere, ciò ha reso occasionale e precaria la conservazione dei loro resti archeologici. Il lungimirante disegno itinerario dell'allacciamento terrestre tra Roma e la Spagna fu perseguito per tutto il II secolo a.C. e pienamente realizzato in età augustea. In Liguria il sistema stradale romano era costituito dai seguenti assi viari: la via Aurelia, la via Postumia, aperta nel 148 a.C., la via Aemilia Scauri, realizzata tra il 115 e il 109 a.C., e la via Iulia Augusta, realizzata nel 13 - 12 a.C. Solo in epoca tarda, intorno al III secolo d.C., la via tirrenica litoranea che da Roma, attraverso l'Etruria, percorre il territorio ligure da Luni al fiume Varo, il confine con la Gallia Norbonese, viene indicata complessivamente con la via Aurelia. Il percorso trova un altro punto di raccordo oltre la Liguria con la costruzione della via Domitia nei decenni finali del II secolo a.C. che, attraverso il sud della Gallia, giunge fino ai Pirenei dove si raccorda con la via Augusta, importante asse viario che attraversa tutta la penisola iberica fino a Cadice, itinerario fondamentale per la penetrazione e la romanizzazione della Spagna, dal quale si irradiano numerose strade. Sia l'Itinerarium Antonini che la Historia Augusta citano una via Aurelia che attraversa la Liguria. In particolare nell'Itinerarium Antonini è indicata una "Via Aurelia a Roma per Tuscam et Alpes Marittimes Arelatum usque M.P.M. DCCXCVI". È inoltre importante ricordare che Cicerone già nel 43 a.C., menzionando le vie che congiungono Roma con il nord, ricorda, accanto alla via Flaminia e alla via Cassia, solo l'Aurelia; inoltre, in un passo delle Epistulae ad familiares, egli chiama questo percorso via Aurelia. La via Aurelia, una delle strade consolari che si diramano da Roma in differenti direzioni, fu aperta secondo alcuni studiosi, probabilmente nel 241 a.C. dal censore C. Aurelio Cotta, nata dall'esigenza di collegare Roma con le colonie della costa tirrenica nel corso del III secolo a.C., in seguito alla definitiva sottomissione dell'Etruria costiera da parte dei romani, realizzata subito dopo il 280 a.C.; in tal modo il controllo delle rotte di navigazione dirette da un lato verso i paesi del Mediterraneo occidentale, dall'altro verso le zone d'influenza punica era assicurato. Livio ricorda la spedizione del 197 a.C. contro i Liguri delle zone interne al comando del console Q. Minucio Rufo, che raggiunse Genova risalendo la costa tirrenica, probabilmente per una via costiera, forse quell'Aurelia Nova da alcuni storici datata al 200 a.C. che a sua volta doveva ricalcare percorsi precedenti. Nell'ambito di un vasto programma viario che si stendeva dal 115 al 109 a.C., probabilmente nel 115 a.C., anno del suo consolato, e continuando nel 109, anno della sua censura, Marco Emilio Scauro diede inizio, secondo la testimonianza di Strabone, in un passo della Geografia, alla costruzione di un nuovo percorso, o forse alla sistemazione di un tracciato stradale preesistente, la via Aemilia Scauri, che da Pisa e Luni giungeva fino a Vada Sabatia verso l'interno, raggiungendo Dertona e Placentia, collegandosi quindi con il sistema viario cisalpino. L'interesse dei diversi imperatori al buon rendimento della strada è documentato dai restauri del periodo di Adriano (117 - 138 d.C.), di Antonino Pio (138 - 161 d.C.), Valente (364 - 378 d.C.) e Valentiniano I (364 - 375 d.C.). La via Iulia Augusta, denominata ufficialmente con tale nome, costruita da Augusto che fece sistemare e organizzare il tracciato litoraneo preesistente, la corredò di pietre miliari alcune delle quali, riferibili a questa prima fase di costruzione, si sono conservate fino a

oggi. Sappiamo che tale via, condotta dalla Trebbia, punto d'inizio ufficiale della strada, al fiume Varo, ricalcava nel tratto Dertona - Vada Sabatia il tracciato anteriore della via Aemilia Scauri. La strada dopo aver attraversato Placentia, Dertona, Aquae Statiellae, tramite il colle di cadibona, Vada Sabatia attraversava i principali centri della Riviera di Ponente: Albingaunum e Albintinium. Questa strada è la meglio documentata sotto il profilo archeologico delle vie romane del territorio ligure; di essa restano numerose testimonianze archeologiche ancora visibili: alcuni tratti con resti del pasolato antico, numerosi ponti, alcune pietre miliari, una probabile mansio identificata con un edificio a San Bartolomeo al Mare citato nei testi antichi.

Fig 3 - Strade principali in Liguria - (carta)

La strada subì vari restauri: il più importante, nel 124 d.C., dall'imperatore Adriano che fece ripristinare la via, corredandola di nuovi cippi miliari e opere di allargamento e rinforzo della sede stradale. Durante tale risistemazione, che rese la via Iulia Augusta una grande via di comunicazione tra Roma e l'Occidente, furono costruiti numerosi ponti che assicuravano il flusso commerciale e quello militare. Dopo Ventimiglia la via passava sul colle presso La Turbie, dove sorse una stazione di cambio e di sosta definitiva dagli itinerari antichi "In alpe summa". In questo luogo Augusto fece costruire tra il 7 e il 6 a.C. un trofeo, enorme monumento per attestare ai popoli dell'Occidente che la vittoria romana significava pace, benessere e civiltà per tutti. La via in età augustea fu un'arteria essenzialmente militare dimostrato dalla presenza di ripidi pendii e dalla larghezza del piano stradale più ridotto rispetto al ripristino del periodo adrianeo nel quale la larghezza doveva raggiungere in alcuni punti oltre i sei metri. A Dertona, nodo stradale di grande importanza, convergevano la via Postumia da Genova e da Piacenza, la via Fulvia per Pollentia e la Aemilia Scauri per Vada Sabatia e da Luna.

4. LA LIGURIA OCCIDENTALE

a) La via Iulia Augusta

Ralizzata da Augusto tra il 12 e il 13 a.C., la via Iulia Augusta metteva in comunicazione la pianura padana con la Gallia meridionale attraverso la riviera occidentale della Liguria. I cippi miliari della via Iulia Augusta dimostrano che la strada, più volte restaurata sotto i successori di Augusto, si snodava dal fiume Trebbia fino al Varo ricalcando in parte percorsi più antichi, come la via Postumia, nel tratto tra Piacenza (Placentia) e Tortona (Dertona), e la via Aemilia Scauri, tra Tortona e Vado (Vada Sabatia).

Fig 4- cippo miliario della via Iulia Augusta - (li.06)

Dal Trebbia la via Iulia Augusta raggiungeva attraverso la val Bormida la costa a Vado e proseguiva con un tracciato per lo più litoraneo in direzione del fiume Varo e della Provenza. Lungo il percorso stradale dal confine col Piemonte fino a Ventimiglia, le fonti letterarie antiche indicano numerose stazioni di sosta come le mansiones di Crixia, Canalico, Pullopice.

Fig 5 - tratto di strada da Imperia a Ventimiglia - (li.07)

Nel territorio ligure il tracciato stradale originario è individuabile solo per brevi tratti come ad Albenga, dove rimangono tracce del selciato antico e nel faiese, dove si sono rinvenuti resti di strada glareata. Sono però i numerosi ponti romani che indicano con certezza il percorso viario lungo la via Quazzola, alle spalle di Vado, la val Ponci, nell'entroterra di Finale Ligure, e la costa tra Loano e Borghetto Santo Spirito. Si tratta di ponti databili tra il I e il II secolo d.C. costruiti in opus vitatum. Collegando tutti i principali centri romani della riviera di Ponente da Vado fino a Albintinium, con un percorso quasi sempre parallelo alla costa, la via Iulia Augusta costituiva la spina dorsale della viabilità della Liguria Occidentale. Il percorso litoraneo della Iulia Augusta viene assimilato alla via Aurelia, nome tradizionalmente attribuito, fino ai nostri giorni, alla viabilità costiera di origine antica.

5. LA LIGURIA CENTRALE

a) La via Postumia

La via Postumia fu realizzata nel 148 a.C. dal console Spurio Postumio Albino, come operazione fondamentale della strategia romana di conquista dell'Italia del nord, che comportò la fondazione di nuove città, la riorganizzazione della rete stradale e la centuriazione di estesi territori. La via, che collegava Genova con Aquileia, attraversando trasversalmente la pianura padana e congiungendo quindi il Tirreno con l'Adriatico, è stata definita "strada di arroccamento" perché il suo scopo principale era quello di congiungere le colonie latine fondate nella Cisalpina tra la fine del III e l'inizio del II secolo a.C. I porti alle due estremità, Genua ed Aquileia garantivano l'approdo delle navi militari dalle basi sparse nella penisola e un veloce spostamento nel cuore della valle. Già dal 200 a.C. Genua sarebbe stata collegata

con Pisa e Luna dal prolungamento della via costiera, il sistema fu successivamente perfezionato con la realizzazione di altre arterie, come la via Aemilia Scauri, permettendo il movimento degli eserciti romani anche nel caso in cui il mal tempo avesse impedito la navigazione. La via funzionò anche come veicolo della romanizzazione favorendo, specialmente nei primi periodi del suo utilizzo, la diffusione capillare di tecniche edilizie e artigianali, culti e costumi contribuendo alla progressiva omologazione in senso romano dei modi di vita delle popolazioni locali. È probabile che la Postumia riprendesse precedenti percorsi che collegavano dall'epoca preistorica la costa ligure con l'entroterra. Le fonti storiografiche documentano inoltre l'importanza strategica di Genua nel corso delle guerre puniche e romano - liguri: nel 218 a.C. Publio Cornelio Scipione, padre dell'Africano, utilizzò la città come base di truppe per attendere la discesa di Annibale. Notizie di spedizioni militari, nel 197 a.C. di Quinto Minucio Rufo da Genua contro i liguri dell'interno fino a Clastidium e Litubium e nel 154 a.C. di Quinto Opimio, partendo da Piacenza verso la costa, dimostra l'esistenza di un tracciato che attraversava la via Polcevera anteriormente alla costruzione della via consolare. A differenza di altri tratti della via, di cui ci sono messi in luce segmenti lastricati o pavimenti in battuto di ghiaia (glareata), il tracciato tra Genua e Libarna che, secondo l'Itinerarium Antoninum e la Tabula Peutingeria, distava trentasei miglia, non è stato ancora identificato con sicurezza. La ricostruzione ipotetica del percorso in Liguria si avvale perciò, oltre che dell'analisi della conformazione geografica, della documentazione archeologica, di notizie storiche e persistenze toponomastiche. È probabile che nei tratti più accidentati la via avesse caratteristiche di una mulattiera, con pendenze variabili ed una minore larghezza rispetto alle strade carreggiabili. Nel tratto suburbano a ponente di Genua la strada si dirigeva lungo la costa fiancheggiando il caput Arenae, dove fu rinvenuto un miliario reimpiegato nella cripta di San Tommaso, attribuito alla riorganizzazione viaria attuata da Costantino. Recenti indagini archeologiche hanno permesso di documentare parte del borgo medievale sorto nel XIII secolo, con edifici allineati lungo una strada, di cui si sono documentate successive ripavimentazioni e restauri. La via piegava poi in direzione nord - ovest toccando Granarolo, Campora di Geminiano, Cremeno e Moregno fino a Pontedecimo. Quest'ultimo toponimo, viene fatto risalire al ponte che attraversava il torrente Polcevera in corrispondenza del decimo miliario (pons ad decimum lapidem), per la distanza di circa quattordici chilometri da Genova, corrispondenti a dieci miglia romane. Le notizie sulla conservazione di un ponte romano sul Polcevera sono da accettare con cautela, potendosi preferibilmente riferire ad una struttura medievale che, in ogni caso, poteva aver sostituito o inglobato un manufatto più antico. Da Pontedecimo la via puntava verso Libarna (Serravalle) e Tortona attraversando l'alta valle. Secondo l'ipotesi più accreditata la Postumia doveva percorrere i colli di Cesino e Langasco, attraversare la gola di Pietralavezzara, raggiungere quindi il valico della Bocchetta o, preferibilmente, il vicino monte Poggio in località Piano delle Reste. Dal monte Poggio il percorso proseguiva per il monte Calvo, raggiungendo il luogo dove sorse la piccola chiesa di San Gregorio e scendeva toccando Fraconalto per sboccare infine nella pianura in direzione di Libarna. In alternativa al tracciato principale restano probabilmente in uso gli antichi percorsi che collegavano la via agli insediamenti agricoli sparsi sul territorio, molti dei quali documentati archeologicamente. Varie prove dimostrano come la Postumia abbia perduto la sua unitarietà venendo a scemare gli scopi bellici che ne avevano motivato la realizzazione: il tracciato fu quindi frazionato in due tronconi di cui alcuni rimasti attivi o incorporati in altre vie, altri progressivamente abbandonati. Il tratto da Genova e Libarna sembra aver perso importanza nella media età imperiale, quando il traffico dalla Padana verso la costa ligure fu incanalato preferibilmente nella via Aemilia Scauri, poi Iulia Augusta, che collegava Tortona con il fiorente porto di Vada Sabatia e la Liguria di ponente, escludendo Genova. La riattivazione della Postumia come principale arteria di collegamento con l'otreggiogo si colloca a partire dal tardo III secolo circa, in coincidenza con un incremento dei traffici del porto di Genova. Nel nuovo ordinamento tributario dell'impero la diocesi d'Italia aveva il compito di rifornire la corte e l'esercito: dal porto di Genova passavano quindi molte merci e derrate alimentari destinate a Milano ed ai presidi militari lungo le frontiere, in particolare granaglie e olio dalla Sicilia ed alle province africane che dipendevano dal prefetto del pretorio di Milano. Lo studio dei materiali rinvenuti negli scavi urbani, conferma tali traffici. Dal III secolo pare che si sia privilegiato il tracciato detto "via della Vittoria", che da Morego percorreva il crinale di San Cipriano, attraversato il passo della Vittoria, si dirigeva al ponte di Savignone, in direzione di Tortona. Alla rinnovata importanza della Postumia e con i primi sintomi della crisi alimentare, si accompagnò un fenomeno di ripopolamento dell'Appennino, dove sono testimoniati insediamenti agricoli su ripiani a mezza costa. Le fonti testimoniano la continuità d'uso della Postumia e il recupero delle sue funzioni strategiche, militari durante la guerra greco - gotica (535 - 554), quando Genova fu ripetutamente attraversata dagli eserciti contendenti.

6. LA LIGURIA ORIENTALE

a) La via Aurelia e la via Aemilia Scauri

Dall'esistenza di una viabilità romana lungo il litorale ligure orientale si apprende da più notizie delle fonti storiche, greche e romane, quando riferiscono di episodi del mito o quando trattano dell'espansionismo romano verso le terre occidentali, ma anche da altri documenti quali gli itinerari e i portolani, che elencano le stationes e le mansiones toccate dalle strade e ne riportano le distanze da Roma. Diodoro Siculo dice che Eracle, dopo aver sottratto i buoi a Gerione, essendo passato attraverso il territorio sia dei liguri

che dei tirreni, giunto presso il fiume Tevere si accampò dove ora sorge la città di Roma. Questo cammino attraverso la Liguria, chiamato via Heraclea dagli scrittori antichi, è una strada del tempo del mito, che ci ricorda però l'esistenza di una via di comunicazione e di transito attiva già in età remota necessaria ai commerci e agli scambi fra le popolazioni indigene e gli emporia e le colonie greche di questo lembo occidentale del Mediterraneo. Sulla scorta delle notizie tramandateci da Livio possiamo pensare che una viabilità ad uso militare fosse attiva, per consentire le operazioni belliche e le comunicazioni, già nei primi anni del II secolo a.C., un secolo dopo le prime guerre galliche (284 - 282 a.C.), e dopo l'arrivo di Annibale in Italia (218a.C.). Durante il suo secondo consolato M. Claudio Marcello, dopo decenni di logoranti battaglie e strenue resistenze, vince i Liguri Apuani e celebra il trionfo: è l'anno 155 a.C. e sulla riva sinistra del fiume Magra la colonia di Luna è dedotta da oltre un ventennio. Verso il 150 a.C. la vasta regione a sud del Po, è ormai sotto il saldo dominio di Roma e diventa l'oggetto di un capillare intervento di romanizzazione del quale la realizzazione di una rete stradale è uno degli aspetti più importanti. Si realizza il primo tratto della via Aurelia, strada di arroccamento costiero, che raggiungeva Pisa, porto e base militare: la sua costruzione è attribuita sotto il consolato di C. Aurelio Cotta, nel 241 a.C. Un secondo tronco, necessario alle comunicazioni rapide con l'occidente, nell'ambito delle operazioni militari contro i Galli e i Liguri, all'indomani del primo conflitto punico dopo il 241 a.C., viene tracciato tra Pisa e Luna. Questo tratto, identificato con l'Aurelia nova e realizzato nel 200 a.C. probabilmente, dopo Luna, raggiungeva Genua, che costituiva la terza base navale più avanzata in occidente insieme a Pisa e Luna, nel cuore del territorio ligure, e da sempre fedele alleata di Roma.

7. FINALE LIGURE

I Romani, dominatori per secoli di larga parte dell'Europa, seppero essere, oltre che soldati e conquistatori, anche intelligenti amministratori delle terre a loro assoggettate. Uno dei maggiori ostacoli che dovettero superare era allora costituito dalle grandi distanze tra la capitale e le province. Questo problema fu risolto da una razionale ed efficiente rete stradale, che ha costituito poi, nel corso della storia, lo schema su cui si è basato lo sviluppo delle comunicazioni nei secoli successivi. Fino ai nostri giorni, prima dell'avvento delle autostrade, gli antichi tracciati costituivano le direttive principali della viabilità. Proprio l'efficacia del sistema viario, permettendo veloci comunicazioni e trasporti di merci, rappresentò uno dei punti di forza dell'Impero Romano, contribuendo alla sua grandezza e alla sua durata. Da sempre la riviera ligure, compresa tra il mare ed i monti alle sue spalle, fu terra di transito tra le popolazioni della penisola italiana ad Est e quelle della Provenza e della penisola iberica ad Ovest. Il sistema viario ricalcava in parte le preesistenti vie di comunicazione dell'antico popolo dei Liguri ed era posto su due strade litoranee, la via Aurelia e la via Julia Augusta, mentre esistevano altre Strade trasversali che conducevano verso l'interno. La via Aurelia costituisce la litoranea più antica: essa era già utilizzata in età repubblicana e probabilmente riprendeva in parte la mitica via Herculea dei Liguri. Il centro romano di Vada Sabatia (l'attuale Vado Ligure) era nodo stradale di notevole importanza, tanto che nella Tavola Peutingeriana, un importante documento risalente al IV secolo, viene graficamente indicata con il simbolo delle tre torri. Oltre alla litoranea proveniente da Genova e Savona, confluiva a Vado dal Nord la via Aemilia Scauri (109 a.C.) che da Piacenza, passando per Tortona ed Acqui, giungeva al mare scendendo dalla Bocchetta di Altare e, attraverso la Val Quazzola, passando su sei ponti che almeno in parte si conservano ancora, scendeva a valle dell'abitato di Quiliano, presso la cappella di S. Carlo. La via Aurelia proseguiva verso Occidente, ed anziché aggirare sulla costa l'impervio e dirupato Capo di Vado e la successiva punta del Maiolo (il promontorio di Torre del Mare di fronte all'isola di Bergeggi), raggiungeva Spotorno scavalcando la Bassa di S. Elena. Pare accertato, anche se non è stato possibile ricostruire con precisione il tracciato, che la Via Aurelia dall'abitato di Vado salisse alla zona dove sorge l'attuale Chiesa di San Genesio e da qui alla Bassa di S. Elena. Si ritiene possibile che l'antica via pressappoco seguisse la linea dell'attuale rotabile fino al colle. Da questo punto, attraversando il valloncetto del Rio dell'Eliceto e dominando dall'alto (tra q. 180 e q. 110) il rettilineo del Merello e la località Maremma, giungeva a Spotorno. In questo punto passava al di sopra della vecchia cava, posta all'estremità orientale del paese e all'interno della quale s'innalzano oggi alcuni grattacieli. Da Spotorno, per evitare l'ancor più aspro promontorio di Capo Noli, la Via Aurelia saliva verso Voze, attraversando poi l'altipiano delle Manie, grossomodo il percorso dell'attuale rotabile, e scendeva in direzione di Selva e quindi, poco a Nord di Finalpia. Successivamente, nel 13 a. C., la Via Aurelia fu affiancata da una variante più interna, la Via Julia Augusta che, distaccandosi alla Bassa di S. Elena dalla via primitiva e mantenendosi in quota, evitava Spotorno e raggiungeva direttamente la Colla di Magnone e quindi il Finalese. Questo tracciato aggirava a Nord il M. Mao seguendo il percorso dell'attuale sterrato. Dal Colle del Trevo tagliava in quota i versanti meridionali del Bric Colombino e del Bric della Berba e, raggiunta la Colla di Magnone, scendeva nel territorio finalese per una valle interna molto bella e selvaggia che, costeggiando ad oriente la Rocca di Corno, confluisce direttamente nella Val Pia presso Calvisio. In questo modo venivano evitate le impervie scogliere a picco sul mare e il transito era inoltre più al sicuro da possibili aggressioni dei pirati. La Val Ponci, oggi non carrozzabile ma un tempo molto importante perché attraversata dalla via consolare romana Julia Augusta, si trova nel cuore dell'altopiano delle manie; i Romani hanno lasciato qui le tracce più suggestive della loro presenza in Liguria e della loro celebrata abilità di costruttori di strade:

i cinque ponti della Val Ponci rammentano i tempi in cui erano i piedi e i cavalli a condurre gli uomini ai quattro angoli della terra. Il nome della valle deriva da Vallis Pontium: c'è il ben conservato Ponte delle Fate, sotto la caverna omonima con resti paleolitici e neolitici, faune pleistoceniche e scheletri di *Ursus spaeleus*; poi il Ponte Sordo, distrutto; il Ponte delle Voze quasi integro, il Ponte dell'Acqua semi-interrato e il Ponte Magnone, di cui resta solo una pila.

Fig 6 - mappa dei ponti della val Ponci - (li.11)

Questi cinque ponti furono costruiti sul piccolo torrente e sui suoi affluenti, con caratteristiche di grandiosità e accuratezza di esecuzione tale da costituire la più importante e monumentale testimonianza della viabilità romana in Liguria. Di questi ponti da cui prese origine il nome del rio della Val Ponci, solo tre sono ben conservati, degli altri due sono visibili dei resti diroccati. Essi subirono un recente restauro nel 1953, dopo che già nel 1923 era stato rinforzato e consolidato il terzo ponte, quello delle Voze. I ponti sono costituiti ciascuno da un'unica arcata costruita in blocchi di "Pietra del Finale" che venivano ricavati da tre cave visitabili ancora oggi in un suggestivo scenario, nella fitta boscaglia, a pochi minuti dal sentiero, a monte del terzo ponte. Sulle pareti delle cave si riconoscono facilmente i segni degli scalpelli. Il primo ponte che si incontra salendo da Calvisio, detto ponte delle Fate, è l'esemplare migliore, oltre che per la conservazione, anche per la cura e la robustezza della costruzione, che ci permette di valutare l'opera compiuta in età imperiale. Del secondo ponte, denominato Ponte Sordo, rimangono pochi avanzi: una spalla ed una rampa d'accesso, mentre l'arco è crollato. Il terzo ponte (Ponte delle Voze) permette di attraversare il rio Voze, un affluente laterale del Rio Ponci. Questo ponte si presenta ancora oggi ben conservato. Prima di raggiungere il quarto ponte si incontra sulla destra una deviazione che in cento metri porta alle tre Cave Romane. Si tratta di cave sotterranee, scavate a colpi di "punta e mazzetta", come testimoniano le striature ed i solchi lasciati dagli strumenti sulla volta e sulle pareti. La tecnica di "coltivazione" sfruttava la forza di gravità ed era molto ecologica: veniva dapprima aperto uno scavo il più vicino possibile alla strada poi, quando la lunghezza di esso diveniva eccessiva, ne veniva aperto un altro più in alto; gli scarti ed i detriti venivano scaricati in quelli abbandonati e così via; in tal modo il versante rimaneva relativamente sgombro ed era più facile trasportare a valle il materiale. Il quarto ponte (Ponte dell'Acqua) è più piccolo dei precedenti poiché situato più a monte, vicino ad una casa disabitata da cui fuoriesce l'acqua di una sorgente. Non ha opere di sostegno né spalle, poiché è costruito direttamente sulla roccia. Il quinto ponte (ponte di Magnone) è meno conservato essendo crollato per più di metà. Esso, pur mancando dell'arcata, mostra ancora una particolare tecnica di costruzione. Era stato costruito in pendenza, per evitare un dislivello troppo forte e permettere un più sicuro passaggio, infatti l'ultimo tratto della via prima di giungere al colle è il più ripido. Esso non è costruito in "Pietra di Finale", come gli altri ponti, ma di arenaria proveniente forse da qualche cava della zona. Alcuni studiosi fanno presente oggi, come coloro che progettavano i ponti non fossero probabilmente dei conoscitori della zona. La Val Ponci è infatti da migliaia di anni una "valle fossile". Questo significa che l'acqua non vi scorre generalmente in superficie ma, per un fenomeno carsico, nel sottosuolo. Il rio Ponci, oggi come all'epoca romana, non è altro che un torrente in secca.

Fig 7 - ponte romano - (li.13)

I ponti possono essere quindi considerati come un'opera di prevenzione per eventuali piene invernali, che potevano ostacolare il transito dei pesanti carriaggi romani diretti verso la Provenza e la lontana Iberia.

ghggggg

