

LA SENTIERISTICA E IL SISTEMA DEI PERCORSI



1. - I SENTIERI NELLA STORIA¹

Vie agro - pastorali, vie commerciali, vie dei pellegrini, vie militari e ancora vie del sale o dell'olio, sono denominazioni, spesso recenti, che rispecchiano principalmente il bisogno di una classificazione anziché una visione reale, storica, del percorso. Anche il termine "via" è improprio, sarebbe più corretto parlare di direttrice, perché quei tracciati hanno subito nel tempo innumerevoli cambiamenti in funzione delle contingenze ambientali, stagionali, politiche o militari.

Un percorso, normalmente, serviva a tutti i bisogni umani, sociali, economici e religiosi: un crinale conduceva indifferentemente il pastore ai pascoli alpini, al santuario o al ballo campestre. Comunque per agevolare una pratica comprensione della rete dei percorsi è utile ordinare l'esposizione seguendo alcuni criteri generali storico - geografici.

1.1. - LA PREISTORIA

L'uomo conosciuto più antico d'Europa è un mentonasco vissuto circa un milione di anni or sono. Anche lui probabilmente "amava", come gli attuali villeggianti, il caldo clima mediterraneo della costa azzurra e ci ha lasciato tracce della sua permanenza, della sua alimentazione - frammenti di una tibia di rinoceronte - nella piccola grotta del Vallonet presso Mentone - Cap Martin.

A questa sporadica testimonianza di homo erectus ha fatto seguito, sempre nel Paleolitico Inferiore e databile a circa 400.000 anni or sono, quella di Terra Amata, un lungo insediamento, probabilmente stagionale, sulla spiaggia di Nizza. Anche in questo caso gli abitanti erano cacciatori dei grandi mammiferi di clima caldo. Probabilmente la zona fu abitata anche durante le periodiche glaciazioni, come testimonia il rinvenimento di reperti risalenti a 200.000 anni or sono nella Grotta del Lazaret, sempre presso Nizza, dove alcuni uomini vissero in capanne di pelli, cacciando animali da clima freddo. A indurre i nostri progenitori a restare fu il riparo offerto dalla fortunata collocazione delle Alpi Liguri- Marittime: un baluardo contro il freddo del nord che consente il mantenimento delle felici condizioni ambientali e meteorologiche mediterranee.

Portandoci ad oriente, sempre al riparo della catena alpina, troviamo le grotte che ci hanno permesso la conservazione delle testimonianze umane preistoriche, come quelle dell'Osservatorio di Monaco e dei Balzi Rossi, nelle quali è segnalata la presenza umana sia per tutto il paleolitico medio e superiore (da 100.000 a 10.000 anni fa) e, come nel Riparo Mochi, anche sino al Mesolitico (circa 8.000 anni or sono).

Segni della vita umana nel paleolitico medio e superiore le ritroviamo anche a Sanremo, nella centralissima Via San Francesco e presso la grotta di Arma di Taggia, dove sono stati rinvenuti reperti della cultura musteriana propria dell'uomo neandertaliano. Quest'ultima, che conserva al suo interno e negli strati di conglomerato una sedimentazione continua tra 100.000 anni fa ad oggi, ci ha restituito le tracce di un uomo di Neanderthal, vissuto tra trenta e cinquantamila anni or sono, che per sfamarsi cacciava i grandi animali vissuti durante un periodo caldo e temperato.

Homo Erectus, homo di Neanderthal, homo di Cromagnon, homo Sapiens sono nomi che indicano una lunga progressione umana evolutasi in un milione di anni sul nostro territorio, lasciandoci il ricordo delle proprie culture, delle proprie sensibilità sociali, artistiche e religiose. Tutte le testimonianze umane del Paleolitico che conosciamo in questa zona si riferiscono a siti costieri, questo ci fa ipotizzare l'esistenza fra essi di un collegamento, pur con la riserva che deriva dalla coscienza di parlare di eventi a volte distanti tra loro migliaia di anni.

Certamente però le comunità paleolitiche non stazionarono solo nella fascia costiera, ma, soprattutto nei periodi caldi interglaciali, si inoltrarono per cacciare e raccogliere frutti nel territorio dell'entroterra, che doveva essere quasi completamente ricoperto di boschi. Probabilmente furono i crinali le prime vie utilizzate nei lunghi spostamenti. Sicuramente i cacciatori mesolitici, all'incirca tra 10.000 e 7.000 anni or sono, percorsero queste vie; su di esse e sui relativi passi, formarono stazioni e postazioni di caccia, come all'Albareo (Taggia) e a San Giovanni dei Prati (Molini di Triora), in cui ritroviamo tracce dell'utilizzo di un'utensileria litica estremamente ridotta nelle dimensioni.

E' soprattutto grazie alle testimonianze della produzione e della circolazione degli oggetti ceramici che ora siamo in grado di evidenziare gli scambi culturali continentali e mediterranei avvenuti in questi millenni. Circa 7.000 anni fa, durante il Neolitico, in Liguria si passò dalle attività di caccia e raccolta alla coltivazione della terra e all'allevamento del bestiame. Ciò permise agli uomini di poter accumulare beni ed alimenti sebbene al prezzo di una dura fatica.

La pratica contemporanea di caccia, raccolta, pastorizia e agricoltura contribuì a rendere stanziale la presenza dell'uomo nell'entroterra. Per la zona di nostro interesse, si devono ricordare i ritrovamenti di ceramica impressa e le sepolture nelle grotte Albarea di Sospel, Barriera di La Turbia e Abri Pendimoun a Castellar. Sono testimonianze relativamente ancora esigue in attesa di più attente ricerche.

¹ Testi di Giampiero Laiolo e Anna Marchini

All'agricoltura si associò il culto della fertilità della terra e della donna, rappresentata nelle effigi della dea madre, statue in cui gli attributi femminili hanno forme decisamente marcate. Forse il culto virile celeste, che convisse accanto a quello femminile per la madre terra, proprio dell'ambiente agricolo, scaturì invece dalla cultura pastorale: la terra ed il cielo, la donna e l'uomo.

In seguito, il culto della divinità maschile finì per prevalere e trovò espressione anche nel megalitismo, in cui, la particolare posizione delle grandi pietre, simboleggia la sopravvivenza attraverso la riproduzione. Nella nostra zona si conoscono alcune dubbie presenze megalitiche, come le rocce infisse presso la Sotta di San Lorenzo (Rezzo) e sul vertice della Rocca di Castè (Carpasio).

Peraltro in zona non mancano tracce della cultura megalitica franco - iberica nei corredi di sepolture riconducibili al periodo di transizione tra il neolitico e l'età del rame (4 - 5 mila anni or sono) di cui un sito esemplare è la Tana Bertrand (Badalucco). Qui, gli scavi dell'inglese Crowfoot, nei primi anni di questo secolo, hanno restituito numerosi resti che paiono confermare un lungo uso sepolcrale della grotta: ad uno scheletro di donna databile al neolitico se ne sovrappongono altri con corredo di collane composte di perle di calcite "ad aletta" e pendagli "sessuali" antropomorfi, oggetti riconducibili alla cultura megalitica franco - iberica.

Le sovrapposizioni tra culture sviluppatasi in migliaia di anni, in particolare tra l'età della pietra e dei metalli, sono normali in un territorio come quello del Ponente Ligure, in cui, mancando la materia prima, gli oggetti di rame, bronzo e ferro giunsero limitatamente e ben più tardi rispetto ad altri luoghi dove vi era un'attività estrattiva o una più sviluppata attività commerciale. Ciò è soprattutto vero per alcune aree montane, evidentemente più isolate di altre.

Alle sepolture dell'età del rame, al megalitismo e ad altre espressioni culturali come il vaso campaniforme, esteso su tutta l'area mediterranea e ritrovato anche in un riparo presso il Ponte di Loreto (Triora), nell'età del bronzo (tra 3 e 4 mila anni or sono), subentrano, da una parte le migliaia di incisioni rupestri del Monte Bego, dall'altra le tracce dei castellari, piccoli nuclei agro - pastorali, a volte fortificati, abitati sino all'arrivo delle legioni romane, situati sui percorsi di crinale delle Alpi Marittime.

Certamente i metalli furono presenti sul territorio ligure, ma erano soprattutto destinati ad oggetti molto preziosi, simboli voluttuari, ma anche di fede, come dimostrano le otto armille di bronzo, finemente incise, ritrovate tra le sepolture presenti nel "Garb du Diavu", uno stretto pozzo nelle pareti rocciose sovrastanti Realdo. Tra l'età del bronzo e quella del ferro si moltiplicano le presenze umane dalla costa sino alle Alpi Marittime. Troviamo ancora sepolture, tra le tante, a Monaco, nelle grotte dei Bas-Moulins e degli Speluges, a Roquebrune Cap Martin nelle grotte Repaire, a la Colle sur Loup nella Grotta Bianchi.

Per il territorio ligure l'età del ferro si sovrappone quasi totalmente all'ingresso nella storia documentata da scrittura, fatta risalire alla fondazione di Marsiglia 2.600 anni fa.

1.2. - LA STORIA

Gli antichi abitanti della Liguria non ci hanno lasciato opere scritte. Sono autori greci, come Erodoto e Strabone, e latini, come Tito Livio e Giulio Cesare a descrivere i liguri e il loro territorio mentre non vi sono testimonianze da fonte locale. Geografi e storici ci danno l'immagine di una terra litoranea, stretta tra scoscesi e boscosi monti ed il mare, abitata da cacciatori, pastori e contadini avvezzi alle più dure fatiche per vivere, che bevono birra ed idromele, che commerciano carni, pelli, legnami, miele e formaggi in cambio di olio di oliva e vino essendo il loro "...scarso, resinato ed aspro...".

I Liguri erano divisi in tribù sparse: Montani, Ingauni e Intemeli, queste due ultime riconducibili ai futuri municipi romani di Albenga e Ventimiglia. Essi subirono sempre più la pressione dei greci massalioti, dei celti ed etruschi e poi, definitivamente, dei romani. Gli storici latini ci ricordano che erano un popolo ribelle, dedito alla guerriglia, che, per la natura del territorio era il sistema di difesa più efficace dei liguri contro le legioni.

La popolazione viveva in aggregati urbani e piccoli nuclei di valle e d'altura: *oppida, vicos, et castella*. Tra questi ultimi, i castellari, vi sono gli insediamenti sommitali dei monti Caggio, Bignone, Colma, Follia e Sette Fontane, la rocca di Drego e a fondovalle, Castel San Giorgio. Gli ultimi due, situati in Valle Argentina, sono stati frequentati per tutto il periodo della dominazione romana e Castel San Giorgio, sino al dominio bizantino - longobardo.

Roma, dalla prima guerra punica che segnò un iniziale controllo sulla costa ligure sino a Genova, impiegò più di due secoli prima di aver completamente il dominio sulle tribù locali.

A Roma interessava particolarmente il passaggio sul litorale ligure quale percorso militare per le Gallie e la Spagna. Ma solo nel 13 a.C. Cesare Augusto proseguì sino a Nizza il tracciato della Aemilia Scauri, che da Tortona giungeva a Vado. Il nuovo percorso fu anche la continuazione della via consolare che univa Roma a Pisa fatta costruire da Caio Aurelio Cotta ben due secoli prima. Per questo la Julia Augusta fu comunemente chiamata Aurelia. La via tendeva a seguire linee rettilinee di massima pendenza ed evitava il litorale roccioso, aveva percorsi alternativi e si connetteva alle vie di valle, tra cui quasi certamente vi furono quelle della Valle Arroscia, Impero, Argentina e Roja.

La definitiva vittoria di Augusto fu celebrata nel 6 A.C. con l'erezione, da parte del Senato, dell'imponente Trofeo, ancor oggi parzialmente visibile alla Turbie.

I liguri progressivamente adottarono usi e costumi dei conquistatori. Molti abbandonarono i castellari e gli altri insediamenti d'altura per la più comoda, anche se spesso servizievole, vita nelle ville romane costiere. Si originò così una prima concentrazione urbana litoranea lungo la Via Julia Augusta, sul cui tracciato, oltre a ville, come Porciana (Santo Stefano al Mare), Matuziana (Sanremo) e, forse, Bussana, nacquero stazioni di sosta, come a Costa Bellena (Riva Ligure, il toponimo si richiama al dio ligure della virilità), sito in cui già esisteva un insediamento ligure presso il porto canale dell'Argentina e punto d'intersezione con un importante percorso di crinale verso le Alpi Marittime.

Non solo i piccoli nuclei montani si spopolarono ma anche grandi insediamenti liguri, come Albenga e Ventimiglia, si trasferirono dalla collina alla costa. Gli oppida divennero municipi romani godendo per alcuni secoli della "pax romana", interrotta solo dalle incursioni barbariche.

Con la decadenza dell'Impero romano si passò da un sistema economico avente il suo fulcro nel centro urbano, il municipio e la villa, al predominio del mondo rurale, che meglio si adeguava ad un periodo di commerci limitati tra comunità ad economia essenzialmente chiusa, in cui solo l'artigianato, l'agricoltura e la pastorizia continuarono ad essere costantemente praticati. In Liguria il mondo agropastorale dell'interno con la sua civiltà dai ritmi pacati, modellati in armonia con quelli della natura, capace di rimanere immutata per secoli, al di là dei rivolgimenti e delle vicende della storia, riuscì a sopravvivere al disfacimento della struttura economica del mondo classico.

Ciò influì sulla distribuzione dei centri abitati sul territorio: la popolazione ritornò nei più facilmente difendibili insediamenti di altura, ma, rispetto ai secoli passati, tese a stanziarsi, non più nei castellari di sommità, bensì anche nell'immediato entroterra. Così, progressivamente, si formarono gli arroccati villaggi di pietra che ancor oggi caratterizzano il paesaggio ligure - provenzale.

Nonostante i profondi cambiamenti socio - economici avvenuti all'epoca dei regni romano-barbarici, la regione chiusa fra Alpi Marittime, Appennini ed il mare mantenne la sua tradizionale vocazione di terra di transito e d'incontro.

Con la crisi della struttura statale imperiale la grande Via Julia Augusta (Aurelia), cadeva in disuso e si utilizzavano i numerosi, piccoli percorsi delineati dai piedi di migliaia di uomini umili e sconosciuti. I tragitti erano meno comodi delle lastricate vie romane, ma più funzionali in un'epoca in cui la relativa assenza di un potere centrale non garantiva ordine e protezione.

Quando, nel VII secolo, l'invasione longobarda avanzò fino all'Appennino ligure, l'Impero bizantino d'Oriente, che ancora governava parte dell'Italia, intuì militarmente l'essenzialità delle vie di comunicazione che dalle cime scendono lungo i declivi montani per arrivare al mare e si affrettò ad erigere una serie di castra agli sbocchi delle vallate: una successione di strutture difensive limitanee che corrono da Cisano (Clusnum) in Val Neva, a Chiusavecchia in Val Impero, a Castel San Giorgio in Valle Argentina.

Nonostante ciò i Longobardi, con Rotari, si impadronirono di tutta la Liguria (643), legandola politicamente ed amministrativamente al retroterra piemontese - padano, di cui erano già da tempo in possesso.

Non solo le armi e la guerra passavano per le vie dei monti, ma anche la pace e la preghiera. I grandi monasteri benedettini dell'area piemontese fondarono le loro sedi anche in Liguria; sembra, ad esempio, che i monaci di Borgo San Dalmazzo siano giunti sino a Taggia dove edificarono il monastero della Madonna del Canneto.

Il dominio longobardo in Italia terminò con la sconfitta di re Desiderio a Pavia (774) ad opera di Carlo Magno. Il regno d'Italia venne suddiviso in comitati i cui confini ricalcavano in gran parte quelli delle diocesi vescovili che a loro volta coincidevano per lo più con i municipi romani, favorendo così una ancor più capillare diffusione del cristianesimo. Nella zona compresa fra estremo ponente ligure, basso Piemonte, Provenza e Alpi Marittime venne creata la diocesi - comitato di Ventimiglia, che includeva anche il territorio fra Tenda, Briga e Saorgio, creando una continuità amministrativa fra interno e costa, così come accadeva per la diocesi di Albenga in cui rientravano le terre dell'alto Tanaro, il Col di Nava e la Valle Arroscia, considerati corridoio naturale per giungere al mare.

Anche nel IX secolo era sentita l'esigenza di legare politicamente territori accomunati dalla natura del suolo, dalla economia agro - pastorale e soprattutto dalla stessa funzione di via di transito, poiché, sebbene in aree ristrette, gli scambi sopravvivevano.

Sul finire del IX secolo, proprio quando iniziava a vacillare il Sacro Romano Impero, si affermò la potenza degli Arabi che, fra VIII e IX secolo estesero il loro dominio sul bacino mediterraneo. Presso Saint Tropez si insediò una delle più temibili basi saracene le cui scorrerie disseminavano il terrore sulle coste del Tirreno settentrionale. Il ricordo delle drammatiche incursioni sopravvive oggi in numerose leggende e in alcune manifestazioni popolari.

Anche gli arabi seguirono i valichi alpino - appenninici tramite i quali giunsero persino in Val di Susa dove devastarono l'abbazia della Novalesa.

Proprio per porre termine alle costanti minacce provenienti dal mare, i re d'Italia della metà del X secolo crearono tre marche, organismi politico - amministrativi guidati da un marchese, che suddividevano il territorio dell'Italia occidentale in tre settori verticali, paralleli, da nord a sud.

La minaccia saracena scomparve con la distruzione della base di Frassineto e seguì quindi un periodo di relativa pace grazie al quale, dopo il mille, la vita economica e sociale riprese con rinnovata energia: si verificò una decisa crescita demografica, la produzione fu incrementata, spronata anche dagli scambi più sicuri, ai boschi si sostituirono gli orti, le vigne, i campi di frumento.

Le terre prima abbandonate vennero progressivamente ripopolate. In questo campo l'opera della chiesa fu fondamentale: mille anni or sono il Vescovo di Genova Teodolfo concesse, infatti, ampi territori di proprietà ecclesiastica a numerose famiglie che si impegnarono a presidiarli e coltivarli.

Gli uomini ebbero maggior bisogno di strade, di vie, di passi; i percorsi montani non furono più solo vie di transito per piccoli traffici locali, per modeste transumanze, ma divennero importanti nodi viari per l'economia agropastorale in ascesa.

I centri urbani, più densamente popolati, furono nuovamente fulcri della domanda di merci sul territorio, poli di attrazione per traffici, scambi. Le vie, che dal Mar Mediterraneo, teatro della nascente economia mercantile e di incontri fra diverse culture, giungevano alle cittadine del basso Piemonte e da lì alla pianura Padana, si fecero sempre più importanti.

Il proliferare dei commerci comportò lo sviluppo di attività come quella dei carrettieri e mulattieri, che, professionalmente, gestivano il passaggio di merci e persone attraverso i passi per le vie "mulattiere" che da essi prendono il nome. Col tempo si organizzarono in corporazioni e si diedero un santo protettore: San Giacomo.

Alcuni centri, come Tenda, Pieve di Teco, Pornassio e Caravonica, si svilupparono lungo frequentati assi viari che ne influenzarono la vita socio - economica e la struttura urbana. Ancora oggi si notano le numerose, larghe porte delle stalle, le osterie e negozi lungo la via principale.

Con l'incremento dei transiti le famiglie dominanti iniziarono ad interessarsi dei territori attraversati dalle vie principali e, soprattutto, per assicurarsi il dominio amministrativo e militare, cercarono di ottenere il controllo dei pochi valichi alpini, pretendendo onerose tassazioni.

Il nodo viario del passo di Tenda (un tempo detto di Cornio), che permetteva il transito dal mare all'Italia settentrionale, e cui facevano capo i percorsi che risalivano le vallate francesi e liguri avviandosi verso il basso Piemonte, fu così inevitabilmente teatro di contese e scontri.

Quando, dopo il mille, la struttura feudale si indebolì, frazionando i propri poteri e i propri territori fra i vari eredi, quella stessa zona, ora separata dal confine fra Francia ed Italia e compresa fra il distretto delle Alpi Marittime, Provenza e basso Piemonte, fu dominio dei Conti di Ventimiglia, secolari custodi del valico.

La crisi del mondo feudale coincise con la nascita dei comuni cittadini. In Liguria su tutti si impose la Repubblica di Genova, che, dopo esser stata investita dal Barbarossa della sovranità sul territorio da Monaco a Porto Venere (1.162), iniziò ad espandersi anche nella riviera occidentale, giungendo fatalmente allo scontro sia con gli altri comuni che con gli ultimi rappresentanti della grande feudalità alto medievale.

I conti di Ventimiglia, dopo decenni di lotte sanguinose che li opposero alla Repubblica marinara genovese, si ritirarono dalla costa mantenendo ancora saldamente in loro possesso l'area montana e il controllo del passo che assicurava loro ingenti entrate ed una supremazia politica ed economica. Nonostante ciò l'autonomia della famiglia comitale venne definitivamente compromessa: i suoi componenti furono obbligati a risiedere per determinati periodi a Genova ed a giurare fedeltà alla Repubblica. Su pressioni genovesi Pietro Guglielmo di Ventimiglia sposò nel 1261 Eudossia Lascaris, erede della famiglia imperiale d'oriente.

Da allora in poi i conti di Ventimiglia adottarono il cognome della nobile sposa, conservandolo anche successivamente quando si divisero in due rami: Ventimiglia Lascaris di Briga e Ventimiglia Lascaris di Tenda.

Dal tredicesimo secolo, Genova iniziò ad acquisire progressivamente i beni ancora in possesso della nobiltà feudale locale, la sua sfera d'influenza si estese anche sull'entroterra permettendole di effettuare un costante controllo delle vie che portavano ai mercati piemontesi e lombardi, sulle quali transitava anche il sale del cui commercio la Repubblica deteneva il monopolio.

Nella seconda metà del XIII secolo si inserì l'aspra contesa fra la Repubblica e Carlo d'Angiò, conte di Provenza, che tentava, inutilmente, di dare ai suoi nuovi possedimenti piemontesi uno sbocco al mare.

Nel 1262, a seguito di complesse vicende storiche, l'antico territorio della contea di Ventimiglia venne suddiviso. La zona di Tenda e Briga rimase ai Ventimiglia Lascaris, il resto fu spartito fra la Repubblica di Genova e le sue potenti famiglie Doria e Grimaldi, ed ancora tra i conti di Provenza e alcune signorie religiose, come di quella dei monaci benedettini di Lerino.

Si posero così le basi del lungo frazionamento politico - amministrativo che caratterizzò per secoli un'area in cui, su popolazioni legate da vincoli familiari, interessi economici e cultura, le divisioni e le rivalità furono imposte dall'alto.

Amedeo VII Duca di Savoia, garantito dalla propria carica di vicario imperiale, diede inizio al grande moto espansionista sabauda annettendo Nizza nel 1388. I Savoia ottennero nel 1397 dai Ventimiglia Lascaris di Tenda il diritto di transitare attraverso il passo dietro pagamento di un canone annuo. La ricerca di uno sbocco al mare per il proprio entroterra fece della casata piemontese l'interprete della naturale inclinazione di questo territorio ad essere ponte fra il continente e il Mediterraneo.

Inevitabilmente si arrivò allo scontro con Genova che deteneva il monopolio dei traffici sul mare e impediva il diretto transito in Piemonte del sale prodotto dalle saline di Nizza.

Notevole è stata l'attenzione sabauda verso la cartografia finalizzata alla ricerca di percorsi alternativi, specie se confrontata con l'atteggiamento della Repubblica di Genova che, al contrario, nel tentativo di meglio salvaguardarsi, cercava di non rendere pubblica la conoscenza documentaria del proprio territorio.

Comunque entrambe le potenze avevano interesse a seguire o creare nuove vie che transitassero sempre entro i propri domini, evitando disagi e dazi imposti dai rivali. Da qui deriva la cura da esse riservata ai sentieri esistenti, la cui efficienza era fondamentale alle comunicazioni.

La frammentazione di una zona di così alto interesse economico in una complessa mappa politica in cui si intrecciano i numerosi, contigui possedimenti sabaudi e genovesi, finì per creare fra comunità locali limitrofe, come Pigna e Castelvittorio, Carpasio e Triora, Cenova e Rezzo, secolari odi strumentalizzati da superiori interessi di stato.

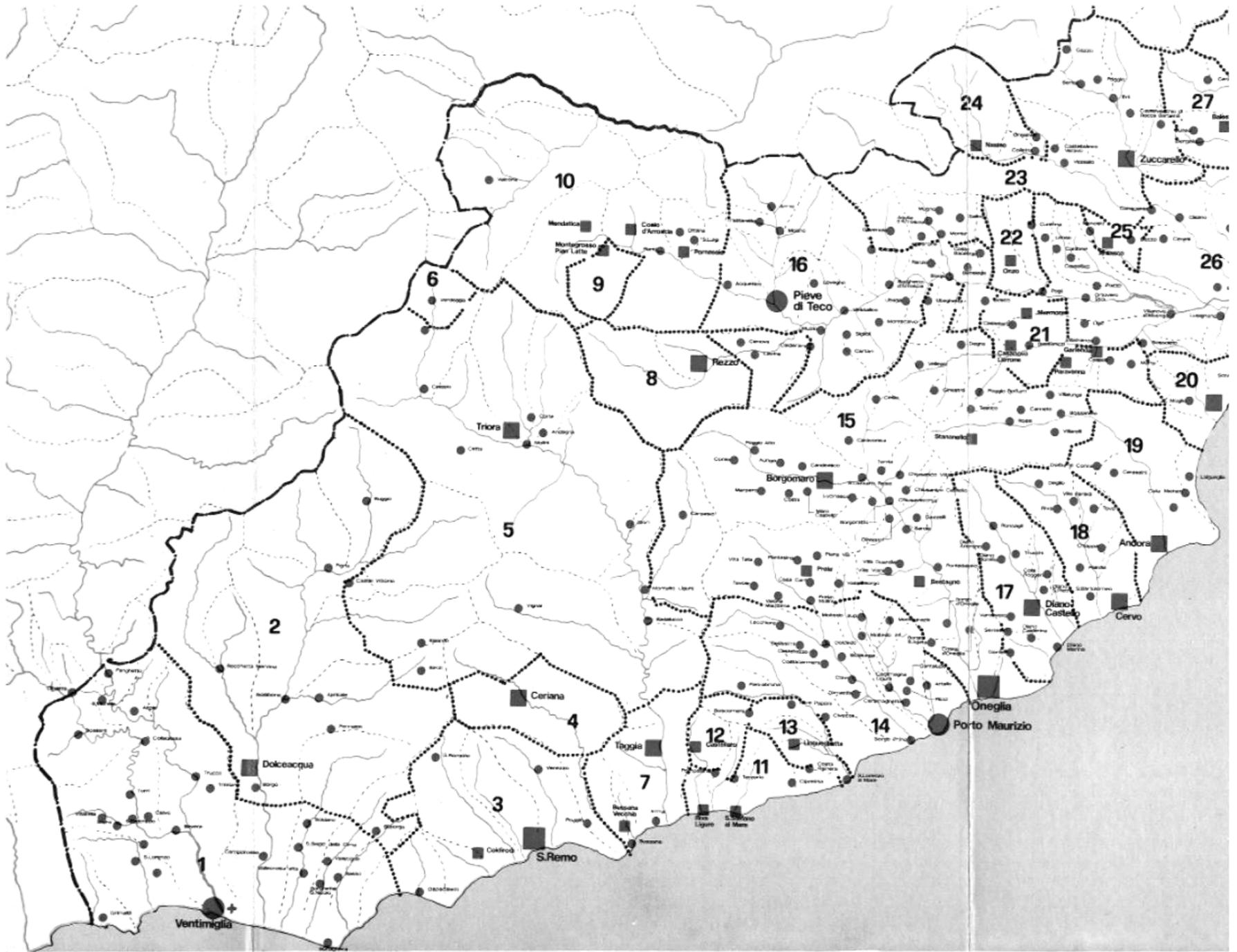
I Savoia riuscirono ad acquisire il colle di Tenda solo nel 1575 realizzando finalmente una continuità politica fra Piemonte e Mar Mediterraneo. Continuamente alla ricerca di transiti più agevoli, cercarono di inserirsi anche nei possedimenti della Repubblica dell'alta Valle Arroscia, dove la loro espansione incontrò invece difficoltà, costringendo i duchi a preferenziare gli sforzi per il miglioramento della viabilità nel percorso Nizza - Tenda, come testimoniano le iscrizioni poste a ricordo delle ardite opere di miglioramento eseguite.

I tentativi diplomatici e militari dei sabaudi per ottenere un libero transito dal Mar Ligure al Piemonte cessarono solo con l'arrivo delle truppe francesi nel 1794.

Il generale Massena risalì le Valli Roja, Nervia e Argentina, appartenenti alla ancora neutrale Genova, tentando la presa del Forte di Saorge. Alla spedizione, le cui operazioni furono rese difficili dalle avverse condizioni climatiche e dall'aspra natura del suolo, partecipava anche Napoleone Bonaparte, allora generale di artiglieria da campagna.

Nonostante tutto le forze francesi furono vittoriose e nel 1797 venne proclamata la Repubblica Ligure in cui fu inglobata anche la repubblica genovese che, dopo secoli di indipendenza, da quel momento scomparve.

--- Da "Gli insediamenti storici della Regione Liguria" - Campodonico e Gabrielli, 1977: Geografia politica al 1771 (Rielaborazione da "Il dominio della Serenissima Repubblica di Genova in terraferma di Matteo Vinzoni")



1 – Capitanato di Ventimiglia	8 – Marchesato di Rezzo	15 – Principato di Oneglia: Marchesato del Marò, Contado di Prelà, Contea di Bestagno, Marchesato di Stananello
2 – Marchesato di Dolceacqua	9 – Castellania di Montegrosso Pian Latte	
3 – Governo di San Remo e Consolato di Coldirodi	10 – Castellania di Pornassio	16 – Capitanato di Pieve di Teco
4 – Podestaria di Ceriana	11 – Consolati di Riva Ligure e Santo Stefano	17 – Podestaria di Dianò Castello
5 – Podestaria di Triora	12 – Contado di Castellaro	18 – Podestaria di Cervo
6 – Contado di Tenda	13 – Podestaria locale del contado di Lingueglietta	23 – Marchesato di Zuccarello
7 – Podestaria di Taggia	14 – Capitanato di Porto Maurizio	

Il governo francese compì un riassetto amministrativo del territorio che fu suddiviso in Dipartimenti e Distretti. Contemporaneamente venne modificata anche l'estensione della diocesi di Ventimiglia, che in passato comprendeva parrocchie appartenenti a cinque stati diversi (Principato di Monaco, Contea di Tenda, Marchesato di Dolceacqua, Ducato di Savoia, Repubblica di Genova): fino ad allora un solo vescovo aveva guidato moralmente e spiritualmente popolazioni limitrofe, unite culturalmente ed economicamente, riuscendo anche a sedare conflitti provocati dalle artificiali divisioni politiche.

Nel 1802 il governo francese stabilì che un vescovo straniero non poteva occuparsi di parrocchie situate sul suolo di Francia, causando una radicale diminuzione dell'ampiezza della diocesi di Ventimiglia.

Un altro importante provvedimento fu preso nel 1811, quando, l'imperatore Napoleone, ricordando l'inadeguatezza delle strade da lui percorse nella campagna militare del 1794, ordinò l'esecuzione del Traforo del Tenda per il quale furono stanziati addirittura 1.300.000 franchi, ma i lavori si interruppero dopo 164 metri. Bonaparte promosse anche il primo grande ammodernamento della cartografia. La sua opera, specie in relazione all'adeguamento alle necessità militari delle vie montane, fu proseguita a fine secolo dal Generale De Sonnaz.

Dopo la definitiva sconfitta di Napoleone, al congresso di Vienna l'intera Liguria fu assegnata al regno di Sardegna. Nel 1860 i Savoia cedettero alla Francia ampie zone del territorio a cavallo delle Alpi Marittime come Sospel, Breil, Fontan e Saorge.

L'alta Val Nervia, l'alta Val Roja, il territorio di Tenda e Briga che giunge fino all'alta Valle Argentina e all'alta Valle Arroscia restarono invece all'Italia. Il panorama rimase immutato fino al termine della Seconda Guerra Mondiale quando, nel 1947 anche Briga e Tenda divennero francesi.

1.3. - LE VIE DI CRINALE

I crinali furono probabilmente le prime vie di antropizzazione delle valli e di transito tra il litorale ligure e le pianure transalpine. In età preistorica doveva essere sicuramente più agevole il passaggio lungo i prati sommitali anziché attraverso la ricca vegetazione di fondovalle. I crinali offrivano percorsi più brevi e lineari e, almeno dall'età del bronzo, anche una maggior protezione dovuta alla presenza di gran parte degli insediamenti noti: i castellari, ivi eretti per ragioni strategiche.

I crinali erano vie naturali, poco soggette a frane, esenti da inondazioni, che permettevano spesso di evitare i dirupi ed aggirare le più alte cime. Per la loro praticabilità di transito furono sia le vie della pastorizia, per lo spostamento delle greggi, che le vie del commercio praticate dai mulattieri.

Le necessità economiche che spinsero mulattieri, contadini e pastori a frequentare quei luoghi non esauriscono certamente le riflessioni. I crinali furono anche luoghi di incontro e di fede ed ebbero funzione socializzante e religiosa.

Il percorso di crinale si snodava usualmente attraverso terre frequentate da comunità limitrofe che qui si dedicavano al pascolo, alla fienagione o alla coltivazione del frumento, le quali al tempo stesso eressero in funzione del percorso e del nucleo agro - pastorale semplici edicole votive e strutture di ricovero chiamate ospitali, oratori o romitori. Molte di queste opere sono oggi rovinate altre si sono trasformate negli attuali santuari. Le necessità economiche si coniugavano con quelle sociali e religiose anche in spregio agli obblighi imposti dal potere politico - amministrativo che divideva spesso popolazioni geograficamente e culturalmente affini.

La convergenza orografica del territorio racchiuso tra Albenga e Nizza comporta una conseguente convergenza dei percorsi di crinale verso le Alpi Marittime: tra questi di maggior rilievo sono quelli che incidono il territorio verso settentrione generando le valli Arroscia, Argentina e Roja.

Il crinale che si genera tra queste due ultime valli dal Monte Saccarello, raccoglieva coloro che dalla Pianura Padana, dalle Alpi Marittime e Liguri e dalle valli del cuneese confluivano, per qualsiasi ragione, verso l'areale sanremese e bordigotto. Il suo sviluppo intersecava "a pettine" svariati percorsi trasversali, di cui San Romolo, Passo Ghimbegna, Carmo Langan, Colle Sanson ed il Passo di Tanarello sono i nodi principali.

Un'altra via di cresta significativa nell'estremo ponente ligure è quella tracciata dal crinale orientale della Valle Argentina. Essa permette di collegare i territori transalpini e le Alpi a quell'ampia fascia di territorio racchiuso tra Albenga ed Arma di Taggia. Grazie alle progressive diramazioni orografiche che si distaccano, dal crinale principale verso il mare, discendendo a ventaglio, come, ad esempio, presso il Passo del Garezzo, di Pian del Latte, della Carpasina, del Maro e di Vena.

I nuclei urbani che incontriamo lungo queste vie si sono sviluppati in funzione dell'orografia, del soleggiamento, dell'altitudine e del percorso stesso. Spesso la matrice agro - pastorale negli insediamenti di terrazzo si palesa nella "piazza-aia" o nei centri lineari di cresta nella "via-aia". Tali borghi raramente rispecchiano unicamente un'unica tipologia urbanistica, ma normalmente sono il frutto complesso, la stratificazione materiale della millenaria presenza dell'uomo che ha modellato i paesi in ragione delle proprie esigenze naturali e culturali quindi umane, sociali, economiche e religiose.

Tra gli insediamenti di terrazzo è significativo ricordare Perinaldo, Montalto, Realdo e Baiardo. Tra quelli lineari la piccola malga di Valcona Sottana, Castellaro e Aurigo.

1.4. - PERCORSI DI MEZZA COSTA

Se è spesso inconcludente cercare di conoscere la primogenitura tra l'itinerario di cresta e l'insediamento umano che su di esso risiede essendovi un reciproco rapporto di causa - effetto, nel caso dei percorsi di mezzacosta la ricerca è spesso semplificata da alcuni presupposti. I nuclei urbani arroccati di mezzacosta si sono sviluppati soprattutto dall'alto medioevo all'interno di un territorio ancora fortemente vegetato e solo dopo si sono sviluppati attorno ad essi tutte quelle opere, quali orti, campi, mulini, ecc., necessarie alla sua esistenza soprattutto nei secoli che prevaleva un'economia chiusa, tanto da pensare a dei piccoli paesi - stato. Questa situazione generò quindi progressivamente la necessità di collegamenti locali a raggiera dal nucleo urbano verso i luoghi di produzione agro - pastorale e, contemporaneamente, verso il paese vicino. Questo rapporto tra nuclei urbani, a volte da fratellanza, a volte per filiazione, spesso per reciproci scambi o rapporti umani, sociali e religiosi, comunque esso nasce e muta nei secoli. Sempre senza generalizzare si può quindi dire che questi percorsi si sono sviluppati in funzione degli insediamenti umani.

Queste vie rispecchiando la matrice storica dei centri vallivi risultano in definitiva quali "anelli di mezzacosta" che risaltano soprattutto nelle cartografie basso - medievali. Esempi palesi li abbiamo su ambo le displuviali nelle valli del Varo, Argentina ed Arroscia. Nel caso di queste due ultime valli il rapporto tra percorso di mezzacosta e gli insediamenti è pressoché speculare. Triora, Andagna e Corte da una parte, Mendatica, Corte e Montegrosso dall'altra, sono poste non a caso sull'ultimo sprone di valle, lungo l'itinerario di cresta verso il pascolo alpino; si trovano in una fascia altimetrica dove è possibile lo sviluppo di un insediamento annuale sono collegate da un collegamento viario vallivo ad anello. Tipologia viaria ed urbana comunque simile anche nell'alta Val Nervia con Castelvittorio e Pigna, anche se, in questo caso, la storica divisione politico-amministrativa dei due centri, ha provocato un distacco sociale ed economico.

La componente dovuta all'arroccamento, è evidente nella struttura radiocentrica avvolgente del borgo - la pigna - che si focalizza sul "castrum", luogo spesso ricordato solo dal toponimo.

Pigna conserva nel proprio nome e nel proprio stemma la sua matrice urbanistica, sviluppo assai comune tra gli arroccati paesi di pietra del ponente ligure, dalla costa come Sanremo, Taggia e Ventimiglia, sino ai vertici delle valli come Tenda, Castelvittorio, Apricale e Triora. Anche in questo caso è improbabile ritrovare nel borgo una struttura esclusivamente a "pigna". Anche Carpasio, che pur può essere chiamato ad esempio, rispetta unicamente questa struttura. Per la complessità dell'organizzazione urbanistica valga per tutti il paese Rezzo dove è possibile distinguere all'interno dello stesso paese nuclei a pigna, di terrazzo e lineari che chiariscono l'articolazione del borgo medievale verso il Castello dei Clavesana, l'economia agro - pastorale e l'importanza dei percorsi verso il bosco e gli alpeggi.

1.5. - LE VIE TRASVERSALI DI VALLE

Nei primi secoli di questo millennio, ed in particolare con lo sviluppo dei centri commerciali ed industriali di fondovalle si vengono progressivamente sviluppando i percorsi di collegamento intervallivo. L'economia sempre meno chiusa all'interno dei paesi necessita di rapportarsi con i mercati delle valli vicine, con la costa, la Provenza ed il Piemonte. Si sviluppano quindi le "mulattiere" tra i centri commerciali, percorsi rapidi, costruiti per muli, asini e cavalli, ciottolati che seguono spesso le linee di massima pendenza nei collegamenti intervallivi.

Queste vie intersecano le valli a vari livelli. Quelle delle alti Arroscia, Argentina e Roja, ristrutturate negli ultimi secoli dal Genio Militare, grazie alla particolare bellezza del territorio sono oggi fortunatamente ancora utilizzate per escursionismo. La maggior parte delle altre non hanno avuto la stessa fortuna. Sebbene il disuso e l'opera l'uomo hanno spesso cancellato i ciottolati anche su percorsi di notevole interesse storico ed ambientale, si conservano ancora ampi tratti di mulattiere trasversali di valle facilmente fruibili all'escursionista.

Tra queste vie ebbe grande rilevanza il percorso che, originandosi da Porto Maurizio, raccoglieva genti e merci diagonalmente in tutte le valli dell'estremo ponente ligure verso Saorge e quindi dal passo di Tenda al Piemonte. Sale, pasta, pesci secchi e salati e tante altre merci provenienti soprattutto da Genova (questa si riservava sulle Riviere il diritto del grande cabotaggio) attraversavano, arricchendosi soprattutto di olio di oliva che veniva trasportato sui muli entro pelli di capra. Comunque anche in questo caso il percorso non era univoco. Ad esempio, si accedeva alla Valle Argentina sia dal Passo di Vena sia da quello di San Salvatore, a Passo Ghimbegna si giungeva sia dal percorso di crinale proveniente dall'Albareo di Taggia, sia da quello che risaliva la Valle Oxentina. In definitiva però tutti queste affluenze convergevano su Pigna, Gouta o Muratone e quindi Saorgio, grande magazzino e porta di ingresso sui territori dei Ventimiglia Lascaris signori che gestirono lucrosamente il loro dominio sul valico del Cornio, poi detto di Tenda, che permetteva l'accesso ai territori piemontesi.

1.6. - LE VIE DI FONDOVALLE

Dove la conformazione del territorio lo permetteva, come nella pianure alluvionali di Albenga, del Varo, del Merula, del Roja o dell'Argentina i percorsi di fondovalle furono utilizzati almeno dall'epoca romana. Ovviamente quando questo tracciato diveniva insicuro, difficilmente agibile, la via abbandonava il fondovalle e si indirizzava lungo il sovrastante crinale. Esempio è il percorso della Val Roja che risale da Ventimiglia sino a Torri, da dove percorre il crinale occidentale sino a Breil dove ridiscende e si mantiene a fondovalle sino a Tenda.

L'insicurezza sui percorsi di fondovalle non era dovuta solo alla natura dei luoghi, ma spesso anche all'uomo. Essendo percorsi incassati, spesso nascosti anche a breve distanza e utilizzati da mercanti su di essi non di rado si ebbero fenomeni di brigantaggio, a tal riguardo particolarmente noti furono proprio quelli delle Valle Roja ed Argentina. Quest'ultima ricorda ancora nel toponimo (e relativi ruderi) del "Ponte delle Canaglie", presso Caste San Giorgio (Campo Marzio) di essere stata testimone in epoca a noi vicina di frequenti episodi di brigantaggio.

All'incrocio tra le vie di fondovalle e grandi mulattiere trasversali nacquero, particolarmente nei primi secoli basso medioevali (1000-1300), grazie allo stabilizzarsi dell'assetto politico - amministrativo, all'incremento demografico ed allo sviluppo dell'agricoltura i centri di fondovalle. Alcuni di questi, come Zuccarello, Villanova d'Albenga e Pieve di Teco sorsero in modo pianificato per una precisa scelta delle famiglie dominanti. Altri, come Molini di Triora, di Prelà, Dolcedo, Breil e Borgomaro si svilupparono quali nodi industriali e commerciali di valle. L'uso della forza idraulica nella lavorazione delle olive provocò dal XV secolo un ulteriore crescita di questi centri sino alla fine del secolo scorso.

1.7. - LE GRANDI VIE COMMERCIALI

La Repubblica di Genova, per difendere i propri interessi commerciali, interrà i maggiori porti delle Riviere, obbligando ad utilizzare per i trasporti di piccolo cabotaggio solo il proprio scalo.

Così le merci che giungevano ai porti del ponente erano dirette poi verso Genova e solo secondariamente verso Monaco e Marsiglia.

L'ostruzionistica politica genovese fu consentita per secoli anche dalla fatiscenza del percorso costiero della cui agibilità la Repubblica non si curò mai proprio per garantirsi la totale egemonia sui traffici. Sempre nello stesso intento impedì la divulgazione tramite stampa della conoscenza del proprio territorio.

I percorsi commerciali transalpini si sviluppavano obbligatoriamente attraverso alcuni passi, la cui scelta dipendeva dalla località di provenienza e di destinazione e dalla merce trasportata; il commercio del sale di Hieres in Provenza, sottoposto al controllo benedettino ed angioino, per giungere in Italia settentrionale doveva utilizzare valichi alpini non facili e irti di pericoli.

I vertici degli ordini religiosi si occuparono del controllo e dell'assistenza sui principali percorsi per ragioni d'interesse più che di fede, visto che i pellegrini non erano i maggiori frequentatori degli impervi valichi. Al tempo stesso però l'interesse monastico per le disagiate vie commerciali fini per approntare una vasta e capillare rete di assistenza su itinerari che attraversavano territori spopolati, inospitali, soggetti per la loro natura montana alle intemperie.

Sui passi, o in loro prossimità ma a quote inferiori, sorsero gli "hospitals" per carovane e viandanti, spesso distanti fra loro una giornata di viaggio e capaci di accogliere anche contadini e pastori diretti nei luoghi di lavoro lontani dai centri abitati, come le malghe. Erano strutture consolidate e diffuse sul territorio, ed accettate dalla popolazione locale la quale, sino al XVI secolo, le fece destinatarie numerosi donativi a riconoscenza dell'utilità del servizio offerto.

L'importanza delle grandi vie del sale - e dei commerci in genere - fu talmente sentita nel medioevo che durante XIII secolo anche gli angioini signori di Provenza, regione che vantava estese saline, tentarono la conquista del Ponente Ligure anche per ottenere il controllo sui valichi alpini su cui transitava il sale.

Il percorso che da Nizza risale, lungo la Valle Vesubie, verso i 2.400 metri di altezza del Passo delle Finestre e da lì discende in Valle del Gesso era il più vicino alla cittadina provenzale, ma non era certamente il più agevole per gran parte dell'anno.

Meglio doveva essere il transito ai 1900 metri di quota del Passo di Tenda, anche se il percorso si allungava, perché, per sfuggire ai pedaggi e alle limitazioni imposte dalla repubblica di Genova, signora della bassa Val Roja, si doveva risalire la Valle del Paglione e valicare il Colle di Brouis prima di immettersi nell'itinerario principale alla Giandola, presso Breil.

Difficilmente praticabile per gran parte dell'anno era anche il Passo delle Saline tra la Valli Tanaro e Ellero ed anche per giungere a questo valico i commercianti piemontesi dovevano compere tortuosi aggiramenti dei territori genovesi. Ben più semplice era l'accesso ad Ormea e quindi al Piemonte attraverso il Colle di Nava.

Non solo gli Angioini, ma anche i Clavesana, i del Carretto ed i Ventimiglia furono interessati al controllo delle vie commerciali ottime fonti di potere e guadagno. Con lo stesso obiettivo Emanuele Filiberto di Savoia, sulla base dei diritti che aveva, o vantava di avere, su Cenova, Lavina e Pornassio, nel 1576 acquistò le Valli di Oneglia Maro e Prelà. Il transito commerciale dal Colle di San Bartolomeo verso le genovesi Calderara e Pieve di Teco fu costretto ad una lunga deviazione, ma anche il nuovo tragitto incontrò un ulteriore ostacolo presso i Prati dell'Uccellina, sovrastanti Cenova e Pornassio, piccolo frammento di territorio conteso che costò lunghe liti, guerre e vite umane sia da parte genovese che sabauda. Il percorso condizionò fortemente gli insediamenti urbani che attraversava e contribuì anche alla creazione di alcuni centri abitati, come le numerose frazioni di Pornassio, collocate lungo la via che risale il Colle di Nava. Solo nel 1736, grazie alla diplomazia francese e sabauda, si pervenne ad una prima risoluzione complessiva sulle numerose vertenze di confine sabauda - genovesi, il cosiddetto accordo sui "Feudi imperiali delle Langhe", ma non soddisfece gli interessi genovesi tanto che le liti continuarono e la questione si risolse solo con l'avvento della Repubblica Ligure nel 1797, che portò all'uniformità politico - amministrativa di tutto il territorio.

1.8. - LA VIA MARENCA

E' riduttivo definire la Via Marenca itinerario solo commerciale, in realtà fu uno tra i più antichi e documentati percorsi che da Limone conduceva ai territori onegliesi. Almeno dal 1207, prima datazione documentata, essa collegava i territori soggetti ai Conti di Ventimiglia nell'alta Val Roja, Limone, l'alta Valle Arroscia, Cenova, Lavina, le Valli del Maro e Prelà. Le sue funzioni erano politiche - amministrative ed anche di confine come nell'alta Val Tanaro dove separava i territori tendaschi al di sopra il tracciato da quelli pievesi situati al di sotto.

Il percorso della Via Marenca nella zona alpina tocca i duemila metri e l'ha resa indispensabile anche all'economia agro - pastorale delle comunità tendasche, brigasche, e valligiane dell'Ellero, Tanaro Argentina ed Arroscia. Il suo percorso si snoda da Limone e da Tenda verso l'antico Passo di Cornio - attualmente di Tenda - quindi per il Passo di Boarja scende al Colle dei Signori, le Navette, i passi di Tanarello, Garezzo e Mezzaluna per poi inoltrarsi verso meridione lungo i crinali delle valli Argentina, Impero e Maro.

La Via Marenca fu, quindi, via del mare, via regia, via principale, via naturale, una via storicamente e comunemente utilizzata dal pastore - contadino, dal mulattiere, dal principe, dal soldato e dal pellegrino.

1.9. - PERCORSI RELIGIOSI

La fede è parte integrante, inscindibile della vita degli uomini e si esprime persino lungo le vie da essi battute in modi assai diversi, dunque anche in questo caso è solo per agevolare l'ordine descrittivo che si compie una catalogazione tipologica.

Vi sono, ad esempio luoghi di fede che nei secoli sono stati legati soprattutto alla cultura pastorale, Come Sant'Erim nella Valle dei Maestri, la Madonna della Neve delle Navette, o Nostra Signora del Fontan, presso Briga. Quest'ultima chiesa, può essere indicata quale esempio e fulcro della scuola artistica quattrocentesca che raccolse muratori, scalpellini, scultori e pittori liguri, provenzali e monregalesi. Essi ci hanno lasciato eccezionali opere: le pitture e gli affreschi nella chiesa domenicana di Taggia e in San Bernardino di Triora e Pigna, le sculture dei lapicidi di Cenova nei portali delle parrocchiali di Tenda e Badalucco ed ancora gli affreschi di Antonio da Mondovì nella chiesa dedicata a N.S. della Montà a Molini di Triora.

Altre chiese ed oratori furono luogo di culto per i fedeli di alcuni paesi, a volte anche a dispetto di secolari inimicizie, come accadde a San Giovanni dei Prati per l'alta Valle Argentina e Nervia o la chiesetta di Santa Margherita, già del Borghetto, piccolo nucleo conteso tra la sabauda Montegrosso e la genovese Mendatica.

I Santuari di Nostra Signora del Laghet o di Vicoforte di Mondovì, invece, furono oggetto di venerazione per popolazioni residenti su ampi territori.

A volte i luoghi di culto hanno strutture che permettono anche l'occasionale ospitalità lungo i percorsi, nei coltivi o nei pascoli e la dedizione può essere indicativa della loro funzione di ricoveri come Sant'Erasmus e la Madonna della Neve per i pastori; Sant'Antonio, San Giacomo, San Bernardo e San Benedetto per i mulattieri.

1.10. - LE VIE MILITARI

Anche per le vie militari vale il principio che un percorso non è mai utilizzato ad un solo fine. Un tracciato nato per scopi bellico - difensivi, con il tempo, mutando le condizioni politiche, militari, economiche e sociali può, con il disuso, decadere oppure continuare ad essere frequentato per altre ragioni, come, ad esempio, è accaduto al Sentiero degli Alpini sul monte Toraggio, antico percorso militare di confine. Molto più arduo è invece identificare percorsi militari dimenticati da secoli o millenni.

Dall'età del bronzo gli antichi liguri costruirono i "castellari", nuclei agro - pastorali fortificati, in luoghi facilmente difendibili, posti solitamente in successione lungo i crinali. La loro origine e destinazione sono state diversamente interpretate.

Alcuni studiosi pensano che abbiano avuto una funzione difensiva contro l'espansione dei celti o dei greci massaloti, di conseguenza i crinali sarebbero stati utilizzati dalle tribù locali come prime vie militari di collegamento.

Secondo altri, i castellari non furono eretti per evitare gli attacchi dei celti né tanto meno dei greci massaloti, che avevano interessi soprattutto commerciali, pertanto le strutture così caratteristiche delle alture liguri non sarebbero da interpretare come un primitivo sistema fortificato.

A favore della prima tesi depone la memoria della Via Eraclea che attraversava la Liguria. La mitologia narra che Ercole, da cui la via prese il nome, transitando nella regione, dovette affrontare diversi ostacoli; il racconto leggendario potrebbe in realtà celare il ricordo degli scontri storicamente avvenuti fra i greci e le tribù liguri. Ricordiamo tra l'altro che dall'eroe greco trasse il suo nome originario, *Portus Hercoli Monaci*, l'attuale Monaco.

Alla Via ligure Eraclea si affiancò in età imperiale la Julia Augusta, percorso litoraneo diretto verso le ricche e popolate province delle Gallie e di Spagna. I romani, conquistatori di un vasto impero, furono famosi proprio per la costituzione di una capillare rete viaria estesa su tutto il territorio, grazie alla quale le legioni potevano spostarsi velocemente, ma ogni tracciato, inclusa la Julia Augusta, riuniva volutamente destinazione militare e commerciale.

Dal V secolo, con la caduta dell'impero romano, la via imperiale fu progressivamente sempre meno frequentata e il suo inevitabile degrado coincise con la distruzione o l'abbandono di molti dei centri da essa attraversati.

L'alto medioevo in Liguria, così come nel resto d'Italia, non è prodigo di testimonianze e documenti; fino ad ora non si hanno precise notizie della realizzazione o dell'utilizzo nel ponente di percorsi prevalentemente o esclusivamente a fini militari. Unica eccezione potrebbe essere, fra il VI e il VII secolo, un'ipotizzata via di collegamento fra le fortificazioni limitanee bizantine, erette contro la pressione longobarda, che, da settentrione restringeva sempre più il dominio di Costantinopoli alla sola fascia costiera. Il percorso trasversale avrebbe dovuto collegare la media Valle Nervia, Castel San Giorgio (Campo Marzio) nella media Valle Argentina, Civezza, Torrazza e il centro amministrativo e marittimo di Porto Maurizio. Ma la conquista di Rotari del 643, eliminò definitivamente la presenza dei bizantini in Liguria e così anche tracce sicure del loro sistema difensivo.

Con l'inizio del secondo millennio economia e centri di potere mutarono profondamente; i collegamenti viari subirono l'influenza dei nuovi interessi politici e commerciali ed in funzione di essi si diversificarono. Dal XI secolo, iniziarono ad imporsi forti signorie locali le quali si dedicarono alla cura ed allo sviluppo dei percorsi relativi alle proprie aree di influenza.

Da una parte Genova, repubblica marinara, tendeva a incrementare i traffici marittimi, obbligando le altre cittadine costiere a far riferimento al proprio porto. Dall'altra signori feudali rafforzavano il loro potere nell'entroterra, come i conti di Ventimiglia che esercitavano il loro dominio sul territorio lungo la Val Roja e il crinale alpino che discende dal colle dei Signori verso le valli Impero, Maro e Prelà (luoghi attraversati dalla Via Marenca), o come i Clavesana la cui giurisdizione da Ormea, tramite il colle di Nava, giungeva sino alla Valle Arroscia.

Le direttrici che permettevano le comunicazioni all'interno dei feudi ebbero funzioni sia amministrative sia commerciali e militari.

Dal XVI secolo, il ponente ligure fu teatro dei conflitti sorti fra i Savoia, alla ricerca di uno sbocco verso il mare, e la Repubblica di Genova che esercitava la propria sovranità su gran parte dei territori della regione. Si verificarono infiniti piccoli scontri, divamparono guerre (1625, 1672 e 1745).

La necessità di definire i confini fra le due potenze, il quasi continuo stato di belligeranza stimolarono la necessità di una più approfondita conoscenza del territorio.

In specie i Savoia, dinastia di lunga, consolidata ed illustre tradizione militare, ingaggiarono prima cartografi, per delineare con sicurezza i tratti geograficamente salienti, e in seguito ingegneri, sia per migliorare la percorribilità - condizione sempre più necessaria alle nuove esigenze belliche - delle strade già esistenti (vedi colle di Tenda), sia per progettare nuovi percorsi atti al trasferimento di truppe o fortificazioni posti a difesa dei luoghi strategicamente più importanti.

Il primo vero evento bellico in era “moderna” coincide, in Liguria, con l’ingresso dell’esercito della Francia rivoluzionaria, comandato dal generale Massena, nel 1794. Il controllo delle postazioni e delle vie di comunicazione montane si rivelò strategicamente essenziale per la risoluzione del conflitto con gli austro - piemontesi che si svolse sulle pendici delle Alpi Marittime.

Rispetto ai secoli precedenti, erano profondamente mutati i modi e i tempi della guerra. L’artiglieria si rivelò essere un’arma risolutiva negli scontri; perciò seguiva le truppe su ogni campo d’azione, ma la pesantezza e l’ingombro dei cannoni creavano forti difficoltà di spostamento: era dunque necessario disporre sempre di percorsi sui quali i carriaggi potessero transitare con la maggior rapidità possibile.

Proprio il giovane Napoleone tenne il comando, nel 1794, dell’artiglieria francese nella zona montana di confine fra Francia e Liguria, ove l’impervia natura del suolo e l’assenza di vie militari adatte alle nuove esigenze belliche, crearono grosse difficoltà.

Durante il suo impero Napoleone ebbe sempre un particolare interesse a promuovere il miglioramento delle comunicazioni ed il ricordo delle vicissitudini del 1794 l’indusse a occuparsi anche della zona delle Alpi Marittime.

Con la cessione di Nizza e Savoia alla Francia, dopo l’unità d’Italia, si venne a spostare la linea di confine. Il Genio Militare sabauda del Regno d’Italia provvide a fortificare massicciamente l’arco alpino da Ventimiglia, a Marta, Nava e sino al passo di Tenda. Fu creata una rete stradale militare su vari livelli, appositamente tracciata dove mancava, con lo scopo di permettere il collegamento tra le numerose fortificazioni.

Ricordiamo la strada di connessione fra i principali centri pedemontani: Pieve di Teco, Rezzo, Andagna, Pigna. Ad un livello superiore la via che, passando da San Bernardo del Conio, Passo Teglia, Passo del Garezzo, porta al passo di Collardente, percorso chiamato comunemente “la cannoniera”. Infine ad un’altitudine ancora più elevata, il sentiero degli Alpini e la strada miliare che collega il Passo di Tanarello ai forti del colle di Tenda, tramite le Navette, il colle dei Signori, il passo di Boaria.

La zona assunse nuovamente una particolare importanza strategica negli anni immediatamente precedenti la seconda guerra mondiale, quando sul confine Italo - Francese furono erette nuove fortificazioni, minaccioso segnale dell’imminente conflitto, fortificazioni che ancor oggi ritroviamo.

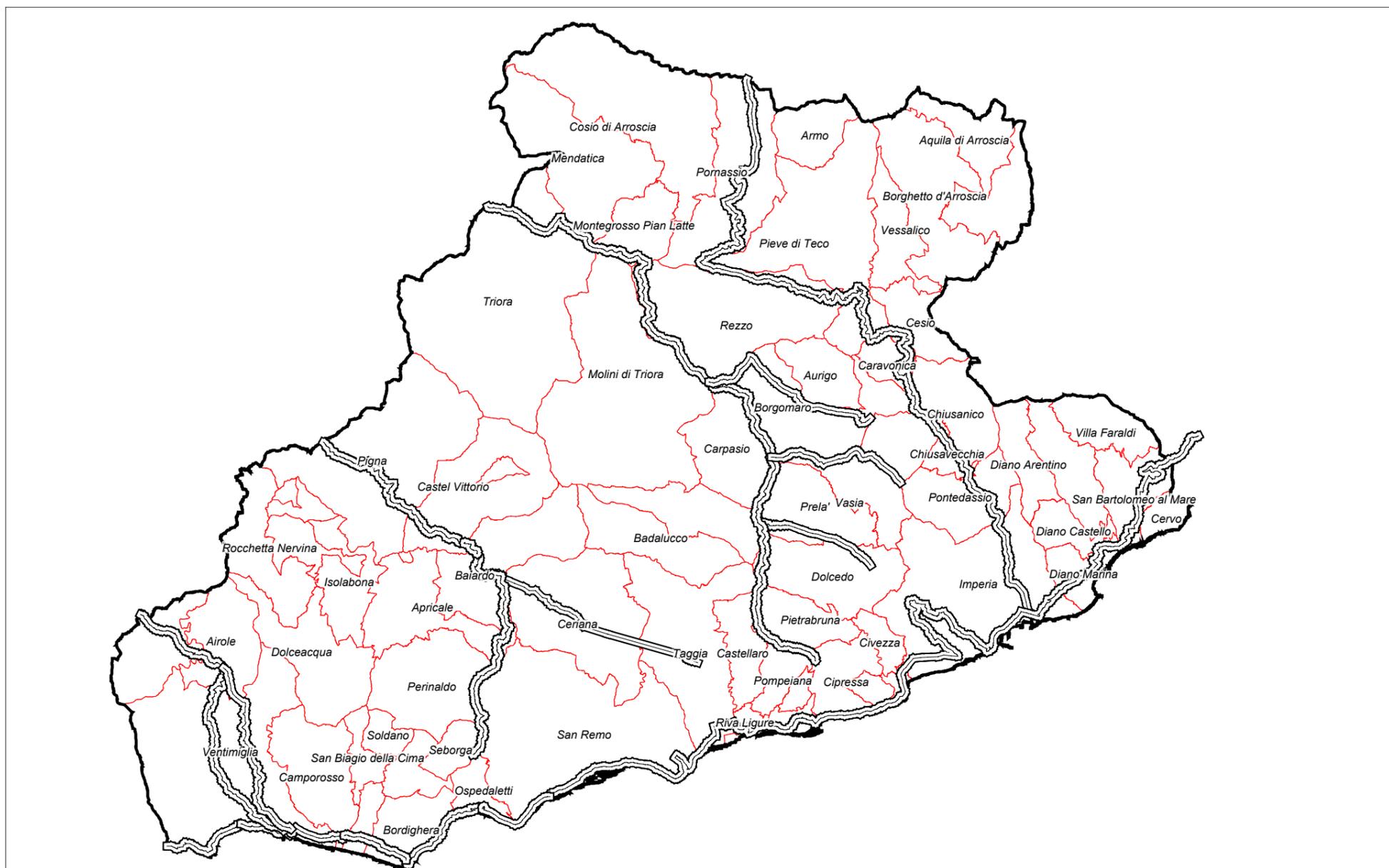
2. - I PERCORSI STORICI PRINCIPALI: SINTESI CARTOGRAFICA

Abbiamo visto e compreso come nello scorrere dei secoli le vie di transito più diffuse e consolidate, utilizzate per i vari scopi e le necessità contingenti, mutassero gradualmente o più velocemente i loro tracciati e risulta, quindi, poco proponibile tentare di rappresentarle in un unico quadro complessivo disgiunto da una focalizzazione temporale di limitato ambito. Inoltre è stato evidenziato come il medesimo percorso o tratte di esso sia stato nel tempo adibite a più finalità di percorrenza e perciò la sua classificazione sulla mappa riveste un significato certamente approssimativo.

Ad ogni buon conto è molto utile, sia per la comprensione dello sviluppo storico e sociale del nostro territorio e soprattutto della distribuzione geografica di una serie di emergenze storico - architettoniche e di valori connessi alla cultura materiale, disporre di una planimetria di localizzazione di quelli che, nel quadro delle conoscenze acquisite² e con richiamo agli ultimi secoli della nostra storia, potrebbero essere definiti i “*percorsi o sentieri storici principali*” della provincia di Imperia, che di seguito si indicano:

- 1) la *Via del Sale della Val Roja* (in alternativa a quella che partiva da Nizza);
- 2) la *Via commerciale Saorge - Pigna - Taggia* (con diramazioni verso Sanremo - Bordighera);
- 3) la *Via Marenca* (a scendere lungo la displuviale est della Valle Argentina e con diramazioni a pettine verso la Valle Impero e Prino);
- 4) la *Via del Sale Oneglia - Ormea* (o dei Savoia);
- 5) la *Via Julia Augusta*, storica percorrenza romana mantenutasi lungo i secoli (con progressive modificazioni).

Con le limitazioni in precedenza espresse e le conseguenti difficoltà di riconoscimento in sede di dettaglio locale delle singole percorrenze, l'andamento di questi percorsi storici è stato tracciato sulla cartina seguente:



² Citazioni Bibliografiche:

1. N. Calvini – A. Cuggè, “Gli antichi percorsi del Sale” (riporta citazioni di cartografi storici) - 1995
2. L. Giordano ed altri, “Vie Liguri e Romane tra Vado e Ventimiglia”
3. “Sui sentieri dell’Arte intorno al 1492”
4. “La provincia di Imperia”

3. - LA SITUAZIONE ATTUALE: IL PROGETTO DELLA RETE DEI SENTIERI PRINCIPALI DI INTERESSE PROVINCIALE

Lo stimolo per intraprendere l'analisi dello stato di fatto, delle necessità e delle prospettive attuali di sviluppo di una rete sentieristica dedicata all'escursionismo a piedi in provincia di Imperia si era generato conseguentemente all'attivazione della procedura istitutiva del Parco delle Alpi Liguri, laddove il tema della individuazione dei Beni Naturali presenti e della loro fruizione con forme di turismo "sostenibile" (quindi anche con garanzie di tutela del bene) costituisce elemento di interesse prioritario. In effetti, l'idea di un Parco si correla con immediatezza all'idea di itinerari escursionistici di visita e quindi di sentieri a piedi. Dunque ci si è posti il problema di verificare "lo stato dell'arte" sul territorio, in specie traguardando quella nicchia del mercato turistico che si rivolge al cosiddetto "turismo verde".

L'indagine svolta ha da subito evidenziato da un lato la positiva tendenza, da parte di vari Enti ed Associazioni, al recupero ed alla valorizzazione delle vecchie percorrenze, dall'altro il permanere di grosse difficoltà di carattere economico, operativo od istituzionale ed una negativa non organicità delle iniziative attuate nel passato.

Più in dettaglio, le principali problematiche evidenziate in principio risultavano:

1. la mancanza di univocità nel sistema di segnaletica dei sentieri,
2. la necessità dell'individuazione di una rete di selezionate percorrenze di interesse principale verso la quale far convergere le limitate risorse economiche e gli sforzi, anche in relazione ai prevedibili costi di manutenzione applicabili nel tempo. Tali percorrenze dovevano essere scelte tenuto conto di alcuni criteri o requisiti condivisi dalle Associazioni di settore, dei quali i principali sono di seguito evidenziati:
 - attrattività, diversificazione, qualità dei valori del territorio che si propone al visitatore;
 - attenzione verso il recupero di sentieri "storici" e verso la tutela delle aree naturali di pregio;
 - necessità di garantire in primis il collegamento dei percorsi ai paesi abitati, con presenza di strutture ricettive a fine tappa;
 - indispensabilità di garantire la buona percorribilità dei sentieri per gran parte dell'anno e la presenza di adeguata segnaletica;
 - attenzione verso i collegamenti transfrontalieri e di raccordo con l'esistente Alta Via dei Monti Liguri, per porre in sinergia i nuovi percorsi con gli itinerari consolidati già in essere;
 - attenzione alla scelta di recupero di itinerari per i quali si prefiguri una garanzia della loro mantenimento in efficienza nel tempo.

In questo quadro, il ruolo dell'Ente Provincia risultava e risulta appropriato ed opportuno sia come motore d'impulso per iniziative più organicamente relazionate all'insieme del territorio provinciale, qual'è l'ambito di riferimento per la sentieristica di importanza principale, sia come attuatore o coordinatore di interventi di ampiezza sovracomunale.

Per svolgere questo ruolo con cognizione di causa ci si è dati carico, in parallelo alla ricerca e mappatura su carta dei tracciati storici, della effettuazione di sopralluoghi di verifica dello stato di fatto di numerose percorrenze al fine di tracciare in primis il recupero di alcuni sentieri di collegamento transfrontaliero (in attuazione ad uno specifico progetto Interreg II) e quindi lo sviluppo di una schematica rete di percorrenze di qualificato livello.

Indagini e verifiche sono state correlate ad ogni dato utile raccolto nell'ambito delle elaborazioni del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, quali la mappatura dei Beni Culturali, dei Beni Naturalistici, delle strutture ricettive ecc.. Il progetto di Rete che risulta definito, si propone quale obiettivo strategico e d'indirizzo che l'Ente Provincia intende sostenere unitamente ad altre iniziative precipuamente rivolte allo sviluppo dell'entroterra. Peraltro i percorsi individuati assumono rilievo di emergenza in campo paesistico e quindi possono produrre anche specifiche direttive di carattere normativo.

Assi portanti della Rete risultano:

- A) al confine settentrionale l'Alta Via dei Monti Liguri, già esistente, che borda l'intero territorio;
- B) in posizione pericostiera il tracciato del cosiddetto "Sentiero Balcone", che iniziatosi a realizzare (per iniziativa volontaristica di un'Associazione Culturale con contributo di questo Ente) a partire dal lato occidentale, si sviluppa in progressione con direzione parallela alla costa; si ritiene che questo percorso venga a svolgere un'importante funzione di continuità e collegamento tra i paesi costieri e di medio entroterra (nuclei storici), recuperando per tratti percorsi di vie storico - commerciali o trasversali di valle e costituendo elemento di riferimento ed arrivo per i sentieri di cui al punto C);
- C) in direzione longitudinale e a collegamento tra le due precedenti percorrenze:
 - ad ovest il recupero dell'antica via commerciale Saorge - Pigna - Baiardo - Ceriana - Taggia;
 - al centro il recupero dell'asse di crinale, a cavallo tra la Valle Argentina e le Valli Prino, Maro e Alta Arroscia, detto antica Via Marenca;
 - ad est la realizzazione di una direttrice N - S che transita sul crinale ad est della Valle Impero, attraversa la Valle Arroscia in corrispondenza di Borghetto e risale quindi per congiungersi con l'Alta Via.

Il quadro così disegnato risponde in concreto alla necessità ed opportunità di avere in provincia di Imperia un'offerta organica e coordinata di itinerari a medio-lunga percorrenza affidabili ed "appetibili" per gli amanti del turismo escursionistico, naturalistico ed anche culturale, riferimento rispetto al quale stimare le necessità operative in essere e programmare le iniziative, magari con il concerto di più soggetti.

L'utenza cui si rivolge la Rete è selezionata, rispettosa dei valori ambientali, abituata ad una ricettività essenziale, ma efficiente, di cui nel campo del turismo escursionistico, si sono da tempo dotati numerosi paesi europei e di cui noi dobbiamo dotarci. Tale utenza può fornire stimolo, nei confronti delle talora scettiche comunità residenti, per l'innescare di iniziative positive di presidio del territorio.

Non si possono, però, sottacere alcune problematiche non ancora risolte, quale ad esempio la mancanza, per alcuni tratti di percorrenze, delle strutture ricettive di appoggio, come appare dall'esame della predisposta mappa della ricettività provinciale, ancorché in termini recenti la Regione Liguria abbia emanato un'apposita legge di finanziamento del "Turismo Verde" che deve ancora maturare i suoi frutti.

Per quanto attiene alla segnaletica dei percorsi (per escursionismo "a piedi") si può dire che trattandosi di itinerari di lunga percorrenza e di interesse superiore la scelta operata dall'Ente, laddove è intervenuto direttamente al recupero di sentieri (a partire da quelli transfrontaliere e quindi in prosecuzione verso est lungo i tracciati della Rete), è stata quella dell'utilizzo di pali e cartelli in legno - come da modello francese, Dipartimento Alpi Marittime - e dei colori segnavia indicati dalla Commissione Escursionistica del Club Alpino Italiano (che peraltro anch'essa indica la netta preferenza dell'uso del legno per i pali segnaletici), cioè il bianco - rosso. Nelle linee sostanziali ci si è quindi armonizzati sia con le indicazioni CAI, sia con la vicina realtà transfrontaliera e questo nell'ottica di facilitare l'utilizzo dei nostri percorsi da parte anche di escursionisti stranieri, in primis proprio i francesi.

In parallelo all'iniziativa descritta, è progettata la creazione di un'altra rete di percorsi per la fruizione del nostro territorio interno con altra forma di turismo "sostenibile", cioè quello correlato alla pratica del ciclismo su Mountain Bike. E' una disciplina sportiva-escursionistica in grande auge e che ha da noi un'importante potenzialità, ove supportata adeguatamente sul piano organizzativo e delle (minime) esigenze strutturali: sentieri o strade sterrate non troppo affidabili, possibilità di rifornimenti, segnaletica dedicata e ben regolamentata, raccordi sulle vie asfaltate in condizioni di sicurezza, ricettività attrezzata rispetto alle specifiche necessità.

4. - I PERCORSI TEMATICI DI FRUIZIONE TURISTICA

La grande e diffusa attrazione che ormai da tempo si registra in tutta Italia nei confronti di proposte di itinerari turistici di visita, in particolare per quelli comunque connessi ad offerte eno-gastronomiche, ha promosso anche nella nostra provincia la realizzazione di alcuni progetti specifici a tema, che hanno beneficiato di risorse finanziarie per lo più di derivazione comunitaria o statale.

Sul piano pratico si è trattato di procedere alla rilevazione delle offerte di visita (es. aziende produttrici od esercizi di vendita) e della logistica di accesso e di raccordo, alla progettazione e realizzazione di depliant e vario materiale informativo, alla progettazione, realizzazione e collocazione di cartellonistica stradale dedicata, alla promozione dei prodotti turistici realizzati.

Si nominano i principali:

1. *Strada del Vino e dell'Olio* (Comunità Montana Arroscia insieme ad altre C.M. fuori provincia); interessa il territorio della Comunità;
2. *Strada dell'Olio* (G.A.L. delle Valli Imperiesi); interessa vari comuni compresi nel "Bacino dell'Olio";
3. *Via dei Sapori e dei Colori* (Comunità Montana Intemelja); interessa i comuni di pertinenza della C.M., coinvolgendo aziende locali produttrici di vino - olio - fiori e verde ornamentale, con presentazione di 5-6 itinerari;
4. *Strada del Barocco* (APT Riviera dei Fiori in collaborazione con Conseil des Alpes Maritimes); coinvolge l'intera provincia (e il territorio del vicino Dipartimento francese) con vari e differenziati "pacchetti", promuovendo la valorizzazione del ricco patrimonio architettonico - artistico locale, con particolare attenzione alla conoscenza del territorio interno provinciale, nonostante le difficoltà logistiche che hanno condizionato la scelta degli itinerari (limiti nella percorribilità delle strade, locali carenze di strutture ricettive adeguate, problema della chiusura di edifici religiosi di pregio ...). Tali difficoltà, come pure l'indispensabilità di sviluppare azioni concrete di maggior cura del nostro patrimonio artistico - culturale, sono elementi da attentamente valutare nella scelta di obiettivi e strategie per il sostegno economico dell'entroterra e per lo sviluppo dell'attrattività turistica;
5. *Strada dei Giardini della Riviera* (APT Riviera dei Fiori e Conseil General des Alpes Maritimes); propone la visita a ville con parchi e giardini realizzate nel periodo della Belle Epoque ai due lati della "Riviera dei Fiori";
6. *Strada della Cucina Bianca* (Comuni di Pornassio, Cosio d'Arroscia, Mendatica, Montegrosso, Triora).

