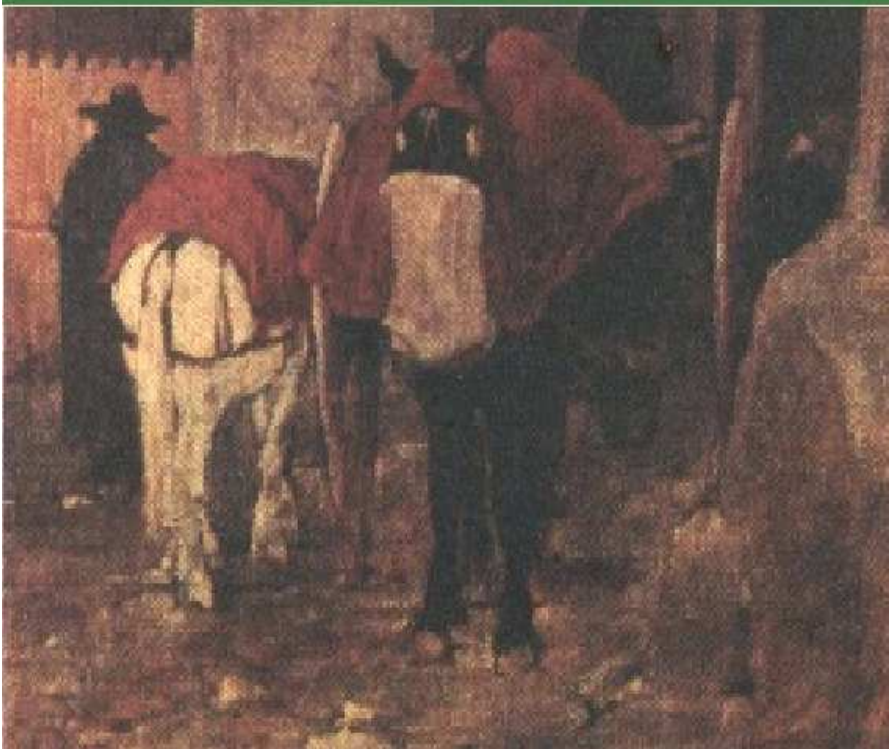
Guido Ferretti

# LE ANTICHE MULATTIERE

## *vie di carovane commerci e saperi*



Guido Ferretti

# LE ANTICHE MULATTIERE

*vie di carovane*
*commerci e saperi*

Terza Edizione
2012

*L'autore ringrazia:*
Giulia Petracco Sicardi, Giovanni Ferrero, Sandro Sbarbaro, Mauro Casale, Giovanni Rocca e Danilo Barbagelata e, i collaboratori per la toponomastica dialettale, Fulvio Tuvo, Claudio Mangini e Renzo Molinelli.

Proprietà Grafica e letteraria © G. Ferretti

In copertina, G. Fattori "Le coperte rosse" (particolare)

*Impaginato in proprio*
*Non in vendita*

*L'idea di scrivere queste pagine mi è venuta alcuni anni fa, quando era ormai evidente l'abbandono delle antiche mulattiere dei nostri monti. Queste, dopo aver persa la loro importanza, stavano scomparendo sepolte dalla vegetazione e cancellate dalle frane.*
*Ciò che si poteva ancora fare era salvarne la memoria; ma in quale modo?*
*Io ricordavo molte mulattiere che avevo percorso in passato, però tutto questo era piccola cosa rispetto alla grande rete di strade che, dal litorale compreso tra Genova e Chiavari, salivano a valicare i passi appenninici e scendevano verso la pianura, percorrendo le nostre valli.*
*Il problema poteva trovare una soluzione consultando le carte topografiche; ma quali carte?*
*Molte delle attuali non riportano più fedelmente i percorsi carovanieri del passato.*
*Allora, per caso, mi sono ricordato di alcune vecchie carte militari, ereditate da mio suocero ch'era stato ufficiale di fanteria durante la prima Guerra Mondiale. Dopo varie ricerche, le ho trovate, ancora chiuse dentro la custodia di pelle che gli ufficiali portavano appesa al collo durante gli spostamenti.*
*Erano "tavolette" dell'Istituto Geografico Militare a scala 1: 25.000, rilevate nel 1886 ed aggiornate nel 1912, riguardanti l'Altopiano d'Asiago e il Pasubio.*
*Per il lavoro che intendevo fare occorrevano carte simili a queste, dove le antiche mulattiere sono chiaramente evidenziate, e tutti i percorsi sono disegnati con linee diverse, secondo la loro importanza. Sono riuscito a procurarmi analoghe carte topografiche, riguardanti l'area attraversata dalle mulattiere che intendevo descrivere. Erano anch'esse della vecchia serie rilevata nell'800, con la sola differenza che queste portavano aggiornamenti più recenti, ossia del 1936, ma le mulattiere segnate erano quelle esistenti da secoli, come io desideravo. Avendo trovato validi documenti su cui lavorare, ho iniziato a descrivere sette importanti mulattiere che collegavano il litorale ligure con la Val Padana.*

*Ho immaginato di percorrere le sette vie commerciali insieme a una carovana di mulattieri d'altri tempi. Infine ho descritto, con particolare attenzione ed interesse, la viabilità delle principali convalli dell'Alta Val Trebbia.*
*Per esaminare l'intera rete viaria che intendevo ricordare, ho percorso, passo dopo passo (in questo caso, trattandosi di carte, diciamo millimetro dopo millimetro), circa un migliaio di chilometri di antiche mulattiere.*
*Nella descrizione dei percorsi, oltre a tener conto delle caratteristiche geografiche, quali: altitudini, distanze, pendenze e tempi di percorrenza, ho ritenuto interessante completare l'argomento, con avvenimenti storici accaduti lungo questi itinerari e con brevi notizie riguardanti i paesi che incontravo, tra cui alcuni aneddoti tratti dalla tradizione orale, ascoltati direttamente dai protagonisti.*
*In tal modo le antiche mulattiere sono diventate vie di collegamento che uniscono idealmente frammenti di storia e tradizioni delle nostre valli.*
*Molti di questi itinerari, che furono per secoli importanti rotte commerciali, oggi non sono più percorribili.*
*Parte di essi sono stati sostituiti dalle strade carrabili che li hanno parzialmente cancellati, altri sono nascosti e ostruiti dalla vegetazione o interrotti da corsi d'acqua e smottamenti del terreno. Pertanto non è consigliabile avventurarsi a riscoprirli senza le necessarie precauzioni. Questa è una raccomandazione, forse superflua, ma che ritengo utile ricordare.*

*L'Autore*

## PATRANIA, CROCEVIA D'ANTICHE STRADE

Patrania era una regione attraversata da diverse vie commerciali che univano il litorale ligure con la pianura padana.
Questi itinerari, che interessavano la regione, furono chiamati **"percorsi patranici"**: ciò è quanto si può dedurre dalla documentazione che fino ad oggi conosciamo.
La regione, secondo documenti certi, era situata sull'Appennino genovese e si estendeva nell'Alta Valle Scrivia (zona di Torriglia) e nell'Alta Val Trebbia (Montebruno).
Il territorio, probabilmente, fu utilizzato per secoli come pascolo montano dai pastori che vivevano nell'entroterra genovese.
Su di esso gli antichi percorsi convergevano principalmente nella zona dove oggi si trovano Torriglia e il paese di Donetta.
Torriglia divenne ben presto un importante centro viario, in cui sorse un'abbazia dedicata a Santa Maria e, in seguito, a Sant' Onorato abate.
A differenza delle altre abbazie che consistono in un solo monastero, questa era costituita da due: uno a Torriglia, dove sorge ora la parrocchiale, l'altro a Montebruno.
L'abbazia viene ricordata col nome di **Santa Maria di Patrania** ed è ritenuta di fondazione longobarda, ma senza l'indicazione dell'anno. Come si deduce da un diploma di Ottone IV del 1210, venne fondata da qualche re, perché in esso è detta *di diritto regio*.
I re Ugo e Lotario (923-947) donarono l'abbazia di Patrania a quella di S. Marziano di Tortona, cosicché l'abate di S. Marziano portava anche il titolo di abate di Santa Maria di Patrania.
Nel 1019 era abate di Patrania un certo Giovanni; quindi, in quell'anno, l'abbazia apparteneva ancora ai monaci di S. Marziano; in seguito passerà al clero secolare.
Nel 1157 l'abbazia era in possesso del vescovo di Tortona, conferitagli dal papa Adriano IV.
Nella bolla papale vengono riportati i confini della Diocesi e l'estendersi del suo territorio, da meridione a settentrione, viene così definito: "*a Patrania usque Cervisiam*". Ciò conferma che la regione

di Patrania si trovava nell'estremo lembo meridionale dell'Episcopato, contrapposta a Cervesina, situata vicino al Po, sul confine settentrionale, a nord di Voghera.
Nella bolla di Adriano IV è menzionata la "Crux Patrania", alzata in qualche trivio, dove anticamente vi erano i simboli di divinità pagane. Una di esse era la "Crux ferrea" che diede il nome alla Scoffera.
L'ultima volta che Patrania viene nominata è in un atto del 1266. Dell'abbazia e dei suoi ospizi non rimane nessun vestigio materiale, nessun edificio, nessun mobile, nessun codice; restò invece il sentimento religioso, istillato dai Benedettini.
L'abbazia di Patrania possedeva beni descritti nella bolla di Anastasio IV del 1153 (A. Ferretto o.c. Atto XXV):
- *Abbatiam de Patrania cum licentia baptiandi cum capellis cum decimis cum castro Turricla* (Torriglia).
- *In comitatu ianuensi locus qui dicitur Saltus* (Salto nella valle di Recco).
- *In Mezenia.* (Villa Mezzana di Davagna)
- *In Castellania Paxani seu Segestri et omnes ad ipsa loca pertinentes scilicet rusticos oliveta ficeta villas, servos et ancillas* (Sestri Levante).

Aveva altri beni, come si rileva da un contratto datato 11 novembre 1019 (Le Carte, vol. I, pag. 22), in cui l'abate di Santa Maria di Patrania affittava al prete Eliprando e al di lui fratello:
- *Terras, casas cum curtificiis et vineis et castanetis, canneti, saletis, pometis juris ipsius monasterii in loco Salto* (Salto nella valle di Recco, già citato nella bolla di Anastasio IV).
- *In Caruncione vites, ficetis, saletis, castanetis.* (?)
- *In Terricio castanetis, vites, ficetis* (Terrusso in Val di Lentro).
- *In Mesena ficetis, terris arabilis* (Villa Mezzana di Davagna, già citata).
- *In Campo Oliva petia una de terra.* (Oliveto sopra Zoagli?)
- *In litore Boziasco Coduerto silvis et terris arabilis* (alture di Bogliasco, Poggio Favaro?).

In altri documenti si dice che aveva beni fino a Borzonasca ed a Carasco in Val Lavagna, ove possedeva una chiesa dedicata a S. Marziano, martire e primo vescovo "*in territorio Terdonensi*".

Da un atto di vendita datato 1° luglio 1205 risulta che l'abbazia aveva proprietà anche nella pieve di Bargagli. In esso leggiamo:
*Il prete Rubaldo della chiesa di Santa Maria di* ***Padragna*** (Torriglia) *vende a Pietro di Orticeto* (Neirone), *figlio del fu Lamberto di Orticeto, un pezzo di terra che predetta chiesa ha e si può vedere, sotto la villa de Feleto* (villa Ferretto di Bargagli) …..
Fonti: Archivio di Stato di Genova – not. Guglielmo Cassinese, reg. I, f. 285.
Arturo Ferretto – "Documenti genovesi di Novi e Valle Stura" – Vol. 1° 946-1230 coll. 39/51.
Sempre sulle pubblicazioni di Arturo Ferretto troviamo un documento dove si cita un **percorso patranico**, l'unico che finora conosciamo.
È la registrazione di un contratto del gennaio 1060, dove Oberto, vescovo di Genova, affitta alcuni beni dell'Episcopio genovese situati nella pieve di Santa Maria di Bargagli, in località Tassorello, precisando: … "*via publica que pergit a Taciorello, de alia parte, via que dicitur patranico*" ….
Nel definire i confini dei territori affittati si fa riferimento a due importanti vie.
La prima, certamente, era la mulattiera che nell'Alta Fontanabuona saliva al monte Lavagnola, passando per il paese di Tassorello e la Stretta del Ciapüssu, mentre l'altra, che viene detta percorso patranico, probabilmente era la mulattiera che percorreva lo spartiacque appenninico, tra il monte Casteluzzo e il Lavagnola dove, poco sotto la cima di quest'ultimo, incontrava la prima e proseguiva entrando in Patrania.
Fonte: Arturo Ferretto – "Documenti genovesi di Novi e Valle Scrivia"– Biblioteca della Società Storica Subalpina LI-LII - Pinerolo 1909 – 1910 – Volume I – pag. 15 – n°16.

Per quanto concerne l'etimologia del toponimo "Patrania", devo ringraziare l'emerita Prof.sa Giulia Petracco Sicardi che, con grande gentilezza, è venuta in mio aiuto dando esaurienti ed autorevoli risposte alle domande che da tempo mi ero posto. Leggiamole.

*Il toponimo **Patrania** è citato nei documenti medioevali con riferimento alla chiesa di Santa Maria e serve quindi come riferimento topografico a una regione o a un punto cui apparteneva la chiesa.*

*Viene inoltre citato un derivato **Patranicum**, riferito a **via**, che dovrebbe essere l'attributo di **iter**, nel senso di via che proviene, o arriva o attraversa la zona Patrania.*

*Come spiegazione etimologica ci si può rifare a **pater** oppure al verbo **patrare** ("compiere", "eseguire", cfr. l'italiano "perpetrare").*

*Nel primo caso si dovrà tenere presente che l'aggettivo **paternus** usato anche per indicare proprietà avute in eredità dal padre (cfr. Tavola di Veleia) è aggettivo relativamente recente in latino, rifatto sul modello di maternus, mentre l'aggettivo più antico derivato da pater è **patrius**.*

*Il suffisso –**anio**, in Patrania, trova singolare riscontro sulla Tavola di Polcevera, dove dal nome del padre deriva il nome di famiglia: Marco Metic**anio** Meticoni filius; Plancus Peli**anio** Pelioni filius.*

*La seconda possibilità, dal verbo patrare, potrebbe riferirsi a un'idea di eseguire (una strada?) ma francamente mi pare molto più vaga.*

Dopo un attento esame delle notizie sopra riportate, si può dedurre quanto segue.

La regione Patrania non prese il suo nome da una via, ma furono le vie che l'attraversavano a portare l'aggettivo derivante dal suo nome. La regione, secondo il significato etimologico del nome, comprendeva beni terrieri che gli antichi pastori liguri avevano avuto da eredità paterna e, con molte probabilità, venivano da essi utilizzati come pascoli montani comunitari (fatti che si possono far risalire al III secolo a.C.).

## Le vie patraniche

Gli itinerari principali che salivano da Genova e dalla Riviera di Levante, passando per Patrania erano due.

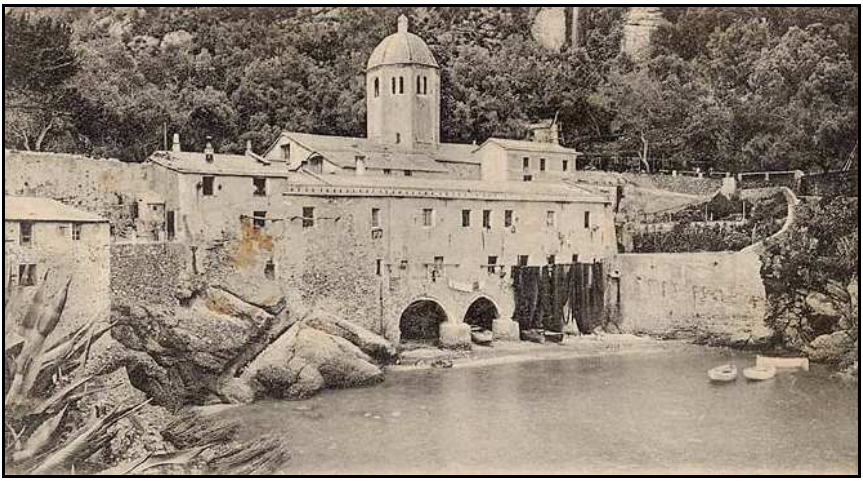
Il primo era il *Caminus Januae*, cioè la via che da Genova, lungo la Val Bisagno, arrivava a Torriglia per poi proseguire verso Piacenza, lungo la Val Trebbia su un percorso per la maggior parte di fondovalle.
Sul secondo percorso convergevano: le mulattiere che, salendo da Genova (Marassi e Montesignano), passavano per la Colla di Bavari, parte delle mulattiere della Fontanabuona e quelle provenienti dalla Riviera di Levante.
Quest'ultima via patranica, superato l'abitato di Bargagli (*Bargàggi*), saliva alla Colla di Boasi e proseguiva per il monte Lavagnola, entrando nel territorio di Patrania da dove, sempre per crinale, percorreva la via dell'Antola, andando a scendere a Bobbio, oppure lungo la Valle Staffora, raggiungeva il Pavese; percorso che viene spesso impropriamente citato come "Via Patrania", quasi fosse la via a portare questo nome e non la regione che attraversava.
Forse questa sua attribuzione possiamo farla risalire al periodo monastico dell'Alto Medioevo, quando fu senz'altro una via molto importante, allora frequentata dai monaci che, provenienti dalla casa madre di Pavia o di Bobbio, andavano verso le Celle e i Monasteri di loro proprietà, situati in "*Maritima*" (Golfo Tigullio), facendo tappa obbligata nell'abbazia di Patrania.

La via scendeva per crinale da Patrania a Sant'Oberto di Bargagli, attraversava le pendici nord-orientali del monte Croce dei Fò e giungeva al paese di Panesi (*Pànexi*), posto a 535 m d'altitudine .
(percorso riportato nella descrizione della mulattiera Sori-Barbagelata).
Panesi fu antico luogo di culto cristiano risalente al VI secolo. La sua chiesa ebbe origine nel periodo dei Vescovi ambrosiani in Genova, in quel tempo apparteneva al vicariato di Uscio.
In seguito, nel 1158, era già entrata a far parte della pieve di Bargagli.
Da questo punto la via proseguiva verso i litorali del Tigullio, lungo i seguenti itinerari.

Lasciato Panesi, dopo un percorso lungo circa ottocento metri, la strada arrivava a collegarsi con la mulattiera che percorreva il crinale sovrastante la riviera, quindi proseguiva per Calcinara (*Casinèa*) e Colle Caprile (m 450), incontrando le strade che salivano dalla valle di Sori e dai paesi di Testana, Terrile e Uscio, situati nella valle di Recco.
Sul versante opposto si staccava la mulattiera che scendeva ad Acqua d'Ognio (*Ègua d'Ôgnu*) in Val Fontanabuona.
Oltre Colle Caprile la via, mantenendosi su quote intorno ai 550 metri, percorreva il crinale che separa la Valle del Lavagna da quella di Recco ed aggirava le cime del monte Ferro (m 582) e del monte Rosso (m 605). Su questo tratto del percorso si biforcava la mulattiera che scendeva a Gattorna in Val Fontanabuona.

Poco oltre, la via arrivava al Passo dei Casetti (m 533), dove incrociava la mulattiera che da Uscio andava a Tribogna (*Tribögna*), in Fontanabuona.
Il percorso patranico continuava sempre per crinale e, dopo aver superato il monte Tugio (m 677), giungeva al Passo Spinarola, sul quale incontrava la mulattiera che collegava Aveno con Salto, paese situato nella valle di Recco. Il paese di Salto (*Sàtu*), come sopra accennato, fu possedimento dell'abbazia di Patrania, con terre coltivabili, vigne e castagneti.

Dopo il passo, la via abbandonava il percorso di crinale e, su quote intorno ai 580 metri, continuava pianeggiante fino oltre monte Bello dove ritornava in cresta, dopo aver attraversato i versanti che digradano nella valle di Recco.
A circa metà di quest'ultimo tratto, sotto la cima del monte Borgo, la via, che stiamo seguendo, si separava dalla diramazione che dal Passo della Serra (*Pàssu da Sèrra*) andava verso levante, lungo il crinale che sovrasta il golfo del Tigullio; quindi proseguiva verso il promontorio di Portofino, per poi scendere al monastero di San Fruttuoso di Capodimonte (l'odierno S. Fruttuoso di Camogli)



*San Fruttuoso di Capodimonte.* (Foto: *cartolina d'epoca*)

La strada, seguendo questa direttrice di crinale, con lievi salite e discese arrivava al monte Ampola, aggirando verso ponente la cima di monte Caravagli (localmente detto *Caravàggi*, nelle carte attuali monte Orsena); poi incominciava a scendere verso Ruta (m 269), dove incrociava la via romana *Aurelia nova*, presso l'antica chiesa dedicata a S. Michele Arcangelo, risalente al X-XI secolo.
Dopo Ruta (*Rüa*), la via arrivava al monte di Portofino percorrendo il crinale e, poco oltre le Pietre Strette, a quota 528 metri, abbandonava la strada che andava alla baia di Portifino ed iniziava a scendere verso l'insenatura di S. Fruttuoso. Quest'ultimo tratto di strada non fu mai percorribile da carovane di muli someggiati. Pertanto i mulattieri scendevano a Camogli (*Camùggi*), da dove la merce proseguiva il viaggio via mare.
Ritorniamo ora al Passo della Serra sul percorso patranico diretto verso oriente. Questo ramo percorreva il crinale che sovrasta il Golfo di Rapallo, incontrando le mulattiere che collegavano la Riviera con la valle del Lavagna.
La via, con un percorso di circa quattro chilometri, arrivava in vicinanza del monte Lasagna (m 756), ad incrociare la mulattiera che

da Montepegli (*Pègi*) andava a Cicagna e, dopo aver superato il monte Pegge (m 774), giungeva al passo della Crocetta (*Cruxètta*).
Su quest'ultimo passo valicava la strada che saliva da Rapallo, passando per San Maurizio del Monte (*Mùnte*), la quale proseguiva scendendo a Coreglia (*Coègia*) oppure a Dezerega (*Desèrga*) in Val Fontanabuona.
Una seconda mulattiera, proveniente anch'essa da Rapallo, veniva a collegarsi con l'antico percorso patranico di crinale in vicinanza del Santuario di Montallegro, per poi proseguire verso la valle del Lavagna, passando da Canevale (*Canà*) oppure da Coreglia (tratto di strada che si trova descritto nella "Via dell'olio o di Piacenza").
Oltre il monte Rosa (*Rusà*), situato sopra il Santuario (m 692), la via di crinale continuava in leggera discesa per circa tre chilometri, fino ad incontrare la mulattiera proveniente dalla valle di Semorile (*Semurì*). Quest'ultima, dopo aver valicato il crinale, a circa seicento metri prima del monte Anchetta, scendeva nella valle del Lavagna, passando per i paesi d'Oneto (O*nöu*) e Camposasco (*Tùre*).
La via patranica, oltre questo valico, poteva continuare su due diverse direzioni.
Da un lato del crinale scendeva verso la marina fino ad incontrare il paese di Rovereto (*Ruvöu*), dove transitava l'antica via romana *Aurelia nova*, alla quale si collegava, per poi proseguire verso Chiavari e le località rivierasche. Fra queste va ricordata Sestri Levante, importante approdo, appartenente ai beni dell'abbazia di Patrania. L'altro ramo, viceversa, entrava per breve tratto in Val Fontanabuona, incontrando il paese di Oneto, attraversava le falde nord-orientali del monte Anchetta e giungeva al crinale che separa la valle del Rupinaro (*Ruinà*) da quella del Lavagna, in località S. Lorenzo.Da questo punto, la via scendeva alla Colla del Bocco (m 272) ad incrociare la strada che da Chiavari portava a San Colombano Certenoli (luogo in cui i monaci avevano costruito la primitiva chiesa di Bembelia) e proseguiva salendo sulla collina di Leivi (m 304), per poi scendere, sempre per costa, fino a Comorga e Rivarola (*Rivaiöa*), sulla sponda destra del Lavagna.

Punto in cui il percorso patranico incontrava la direttrice di fondovalle proveniente da Chiavari, la quale, giunta a Carasco, si biforcava, proseguendo lungo le valli del Lavagna e dello Sturla (vedi la descrizione della “Via romea di Chiavari”).
La pimitiva cella amministrativa di Comorga, centro di vita religiosa ed attività agricola, e il monastero di Sant'Eufemiano situato a Prioria, vicino alla confluenza del torrente Graveglia (*Gravèggia*), furono possedimenti del cenobio di Bobbio.
Sulla sponda sinistra del torrente, di fronte a S. Giorgio di Comorga, sorgeva l’antica chiesa di San Marziano di Carasco, che un tempo fece parte dei beni dell’abbazia di Santa Maria di Patrania.
La strada che saliva lungo la valle del Lavagna ed arrivava nella regione Patrania fece parte anch’essa delle vie patraniche, però si può pensare che i primi percorsi, già attivi in epoca remota, fossero quelli di crinale, mentre le strade di fondovalle nacquero e assunsero importanza con lo sviluppo dei primordiali insediamenti locali.
Riportiamo qui di seguito le distanze e i tempi di percorrenza approssimati dei percorsi anzi descritti.
Abbazia di Patrania – Monastero di S. Fruttuoso di Capodimonte: percorso di circa 35 chilometri che richiedeva sette ore di marcia effettiva. Abbazia di Patrania – Monastero di S. Eufemiano di Graveglia: la distanza fra i due centri monastici era di 45 chilometri, percorribili in nove ore di marcia.

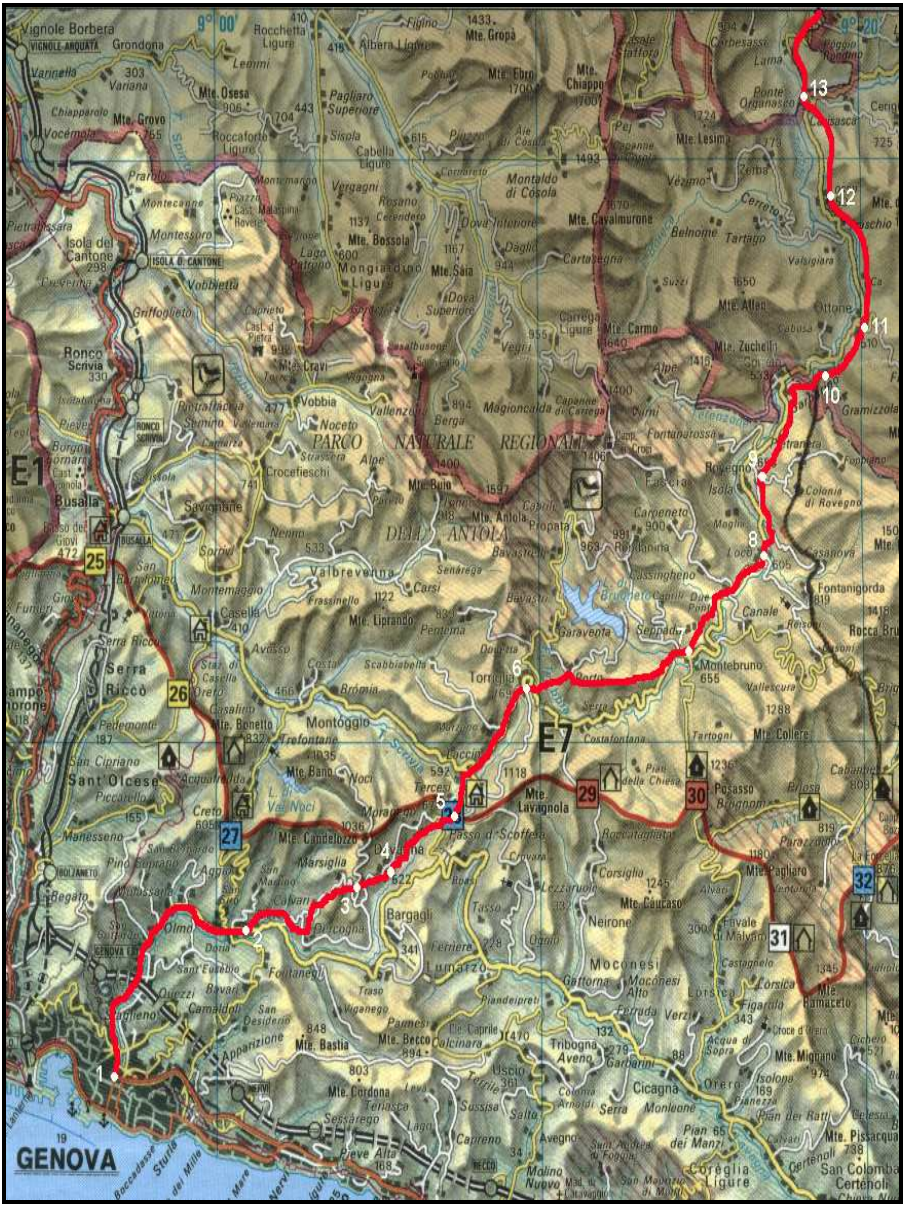
*La vallata dell’Entella*

# CAMINUS JANUAE

## Sulle orme del cartografo Matteo Vinzoni.

Prima dell'attuale strada statale n° 45, iniziata nei primissimi anni del XIX secolo, la principale via che collegava Genova con Piacenza era l'antica mulattiera denominata *Caminus Januae* (Strada di Genova).
La mulattiera saliva da Genova al passo appenninico della Scoffera, transitava per Torriglia e proseguiva lungo tutta la valle della Trebbia fino a raggiungere Piacenza, porto fluviale risalente al periodo romano. Lungo questa via passò per secoli il traffico degli scambi commerciali che Genova aveva con i mercanti piacentini, con buona parte della valle Padana e con i paesi europei.
La strada non fu soltanto importante via commerciale.
Durante il Medioevo divenne il percorso preferito dai Cavalieri Crociati che da Piacenza, *"città tappa obbligata"*, andavano a Genova ad imbarcarsi per Gerusalemme. Forse il suo nome risale a quel periodo.
Lungo l'intero percorso, oltre ai monasteri di Bobbio e Mezzano, vi era un susseguirsi di castelli nei quali i nobili cavalieri potevano trovare ospitalità, durante il loro viaggio. Anche i comuni viandanti, i pellegrini e le carovane dei mulattieri incontravano sulla loro strada, al termine di ogni giornata di cammino, ospitali e paesi opportunamente distanziati e attrezzati per le soste.
Un'accurata descrizione di questo itinerario venne eseguita dal grande cartografo Matteo Vinzoni nel 1700, per conto della Repubblica di Genova, con due successive ricognizioni.
La descrizione fatta durante la prima spedizione è correlata con una carta corografica del Marchesato di Pregola che illustra la Val Trebbia fino a Bobbio (la prima importante carta della zona).
Era l'agosto del 1715; il cartografo prese visione dei siti scendendo fino a Traschio. La parte rimanente della vallata la osservò dall'alto del monte Alfeo e la riportò sui propri fogli, seguendo anche le indicazioni della gente del posto.

→ Bobbio - Piacenza



Egli ritornò in Val Trebbia alla fine d'aprile del 1751 con un compito molto impegnativo, doveva studiare un percorso alternativo che aggirasse il territorio di Bobbio, da poco assegnato allo Stato Sabaudo. Il governo della Serenissima Repubblica di Genova temeva che questo nuovo assetto territoriale, raggiunto col trattato di Worms del 13 settembre 1743, potesse ostacolare i traffici commerciali lungo l'antica via di Piacenza. Lo studio del nuovo percorso verso la pianura padana comprendeva un miglioramento della viabilità cercando, dove era possibile, di renderla carrabile. Il nuovo tracciato dopo Mezzano Scotti dirigeva direttamente su Milano, attraversando il Po a Porto Morone. Lo studio dell'ingegnere Matteo Vinzoni, fatto in quella lontana primavera, non ebbe seguito, infatti la strada che aggirava il territorio di Bobbio non venne mai realizzata.
Le strade principali d'allora non erano concepite come ai giorni nostri, sviluppate su un unico percorso, ma comprendevano tracciati paralleli e alternativi, scelti secondo le diverse circostanze del momento, tenendo conto: delle condizioni del terreno, dei guadi dei fiumi (il cui attraversamento poteva diventare difficile dopo abbondanti precipitazioni atmosferiche), del costo dei pedaggi, della situazione politica e dell'umore dei diversi governanti.
Anche il *Caminus Januae* aveva diverse strade alternative al suo percorso ed incrociava molteplici vie trasversali che lo collegavano ai passi di crinale, posti sui due contrafforti appenninici digradanti verso la pianura padana che delimitano l'Alta Val Trebbia. Contrafforti percorsi, a loro volta, da due antiche vie di cresta che, dopo aver superato il Passo della Scoffera, si separavano dal percorso di fondovalle e, lungo direttrici laterali, arrivavano a Ponte Organasco (*Aru punte*), dove si riunivano all'asse viario centrale.

## **Descrizione del percorso.**

La strada per la Val Trebbia usciva da Genova e seguiva per breve tratto il percorso dell'antica via romana diretta lungo la Riviera di Levante, la Via Aurelia.

Da questa, si separava al vecchio ponte di Sant'Agata e proseguiva lungo la riva destra del torrente Bisagno, sullo stesso percorso delle due attuali vie che ricordano giustamente la sua destinazione: via Bobbio e via Piacenza.
Lungo via Piacenza, alle Gavette, il nostro percorso lasciava l'antica mulattiera che, dopo aver attraversato il torrente, saliva a S. Eusebio (*Sàntu Söggiu*), Montelungo, Bavari, Prati di Bavari, Alta Val di Lentro, S. Alberto. Per poi proseguire lungo le rotte di crinale di Monte Lavagnola, Barbagelata e del Gifalco.
Pare che su questa direttrice, nel 218 a. C., siano transitate le milizie romane che, sbarcate a Genova, andavano in Val Trebbia a fronteggiare l'avanzata di Annibale.

Giunti a Molassana, già dal 1700, si trovava l'osteria dell'Olmo dove il viandante, che si apprestava a lasciare il Genovesato, poteva organizzare il suo itinerario, procurandosi la cavalcatura, il vetturino e una guida per l'intero viaggio. Questo è quanto fece il colonnello Matteo Vinzoni nel 1738, all'inizio di una delle sue missioni conoscitive nei paesi d'Oltregiogo, ma con deludente risultato, poiché la guida non si dimostrò all'altezza del suo compito.
La strada proseguiva sempre lungo il greto del torrente Bisagno fino a Prato (m 89 s.l.m.). Questo primo tratto pianeggiante di circa dieci chilometri, al tempo di Matteo Vinzoni, era in gran parte carrabile.
Lasciato l'abitato di Prato (*Pròu*), la mulattiera saliva all'Oratorio di S. Rocco, posto sulla collina a 104 metri d'altitudine, vicino al palazzo del nobile Gio Batta Invrea che domina dall'alto le case di Prato e la gola dove il Bisagno scorre sotto il ponte della Paglia.
Poco oltre si diramava la strada che saliva alla Gola di Sisa, passando per S. Martino e Nocetto.
Con circa un chilometro di strada pianeggiante, lungo il versante destro della valle, a una quota costante sui 130 metri, si arrivava al torrente Canate.
Lungo questo percorso, nell'antica proprietà dei nobili Invrea, un tempo vi era una vecchia tavernetta, i cui resti sono ancora visibili, la

quale probabilmente serviva da punto di ristoro e rifornimento prima d'affrontare la salita di Capenardo.
Il torrente Canate veniva superato sul vecchio ponte medioevale a semplice arcata, ancora esistente, che dal 1639 è sovrastato dall'imponente mole del ponte-canale di Cavasolo, a cinque arcate, alto 32,65 metri.
Dopo aver attraversato l'abitato di Cavasolo (*Cavasö*) iniziava la salita verso Capenardo.
Con un tratto di circa un chilometro e mezzo di strada, con pendenza media del 16%, s'arrivava a Dercogna (m 367). Poi la salita, fattasi meno ripida (6-7 %), piegava verso Nord e giungeva a Calvari (m 451), passando per Mareglia.
Ora il percorso, lungo il versante sinistro della valle di Canate, diventava molto ripido (pendenza media 25%) ed arrivava a Capenardo (m 751), incontrando soltanto la piccola località *Cà Ôte*, a quota m 608 s.l.m. Quest'ultimo tratto di salita più impegnativa misurava circa 2,3 Km. Superata la sella di Capenardo, la mulattiera proseguiva in discesa, a pendenza media del 12% e, dopo due chilometri, incontrava il paese di Davagna, situato a metri 516 s.l.m.
Davagna fu in passato legata al nome della famiglia dei Sauli, patrizi genovesi, che possedevano molte case e terreni sul posto.
Il paese era collegato col Passo della Scoffera (m 674) da un tratto di strada in leggera salita, pendenza media del 4%, lungo circa quattro chilometri, che attraversava tutto il versante destro dell'Alta Val Bisagno, a quote leggermente inferiori all'attuale strada rotabile, transitando vicino alle ultime case poste a valle degli abitati di Villa Mezzana e Moranego. Nell'ultimo tratto, prima d'arrivare alla Chiesa della Scoffera, incontrava le Case Sella.

La carovana di muli che era partita di buon mattino da Genova, giunta al passo della Scoffera, aveva già camminato più di quattro ore ed era arrivato il momento della sosta del meriggio.
La Scoffera fu per molti secoli uno dei valichi appenninici di grande importanza commerciale, posto sulle rotte che univano Genova con i paesi del bacino padano.

Sul Passo convergevano due importanti vie carovaniere: quella proveniente dalla Fontanabuona e da Recco e la nostra che stiamo seguendo, strade che a loro volta, potevano proseguire sia per Torriglia sia per il nodo viario di crinale del Monte Lavagnola (*Lavagnöa*) o scendere lungo la vallata dello Scrivia.
Alla Scoffera si lasciava il Genovesato e, prima dell'anno 1797, si entrava nel feudo imperiale del marchesato di Torriglia, risalente storicamente al XII secolo, quando l'imperatore Federico I Barbarossa lo confermò a Opizzo Malaspina. In seguito appartenne ai Fieschi ed infine ai Doria.
In questo punto di confine tra due diverse giurisdizioni era previsto il controllo della merce in transito, soggetta al pagamento del pedaggio.
La riscossione dei pedaggi non era, generalmente, gestita dal feudatario, ma veniva data in appalto ad esattori che molto spesso appartenevano alle ricche famiglie genovesi.
Proseguendo oltre il valico si entrava nella vallata del Laccio (detto anche Laccetto), torrente che nasce sopra Donetta sulle falde del Monte Prelà, a mezzo chilometro dalle sorgenti della Trebbia, passa a Torriglia e poi scende ad alimentare lo Scrivia.
Riprendendo il cammino, la mulattiera che seguiamo proseguiva con percorso pianeggiante (3% di pendenza) fino a Tercesi, poi, aggirando verso levante il poggio di Castelli Becchi, scendeva al torrente Laccio e lo attraversava a quota m 570, dopo aver incontrato le prime case dell'omonimo paese. Ora la strada, a forte pendenza (18%) e con diversi tornanti, saliva lungo la costa fino alla località Gaietta (m 680), quindi proseguiva per Torriglia, seguendo più o meno lo stesso percorso che la strada statale n° 45 aveva prima del suo recente ammodernamento. Prima di Torriglia, a Marzano (*Marsàn*) (m 825) e in località Peasso (m 770), da questa via principale si diramavano altre importanti mulattiere che, salendo per Canova, raggiungevano direttamente Donetta, nodo viario delle rotte di crinale che percorrevano la catena del Monte Antola.
Torriglia (*Turìggia*), posta a 769 metri d'altitudine, è un paese molto antico e ricco di storia. Dove oggi si trova la Chiesa Parrocchiale

dedicata a S. Onorato, pare vi fosse un tempo l'abbazia di Santa Maria di Patrania, risalente al periodo longobardo, della quale esistono memorie scritte certe, ma mancano visibili tracce archeologiche.
Il Borgo è sovrastato dai resti del Castello che appartenne ai Malaspina, ai Fieschi e ai Doria; in esso, durante i secoli, ebbe sede il governo del Marchesato di Torriglia che si estendeva nell'Alta Valle Scrivia e in Val Trebbia. I ruderi del maniero sono attualmente in fase di restauro.
Il paese, situato su importanti vie commerciali, fu in passato, centro di smistamento e controllo delle merci in transito e fu rinomato per i mercati che si tenevano settimanalmente sulla sua piazza.
Oltre al nostro percorso, convergeva su Torriglia la mulattiera che arrivava dalla via di crinale del Monte Lavagnola passando per Casaleggio e si dipartivano due mulattiere che salivano a Donetta. Una delle quali, lasciato il vecchio Borgo, proseguiva transitando vicino al lato orientale del Castello.
La via per la Val Trebbia usciva a levante del paese e, con circa un chilometro di salita (pendenza media 11%), giungeva allo spartiacque tra le valli dello Scrivia e della Trebbia, a quota 876 metri, in vicinanza della località Ravinelle.
Lungo questo crinale passava la seconda mulattiera che, proveniente dal Monte Lavagnola, andava a Donetta. Superata la cresta, la strada scendeva a quota 840, incontrando le prime acque del fiume Trebbia che in questo tratto, anticamente, veniva chiamato Trebbiola (*Trebiöa*).
Dopo il corso d'acqua, con una salita di circa un chilometro e mezzo, giungeva a Santa Maria del Porto, posta a quota 1016 metri, sul crinale tra le valli del Brugneto (*Brignèiu*) e della Trebbiola.
La nostra via continuava lungo questa dorsale ed arrivava presso Montebruno, alla confluenza dei due torrenti anzi citati, i quali in questo punto formavano il fiume Trebbia.
Subito dopo il paese di Santa Maria del Porto, dalla strada di crinale si staccava la mulattiera che scendeva al torrente Brugneto, passando

per Alpicella e i Pianelli, da dove proseguiva, andando ad attraversare il torrente al mulino del Drago (attualmente sommerso dalla diga del Brugneto) e saliva a Fontanasse, sul versante opposto della vallata. Questa era la mulattiera per Rondanina che transitava da Giardino e Sant'Anna. Scendendo verso Montebruno (*Muntebrün*), s'incontravano: la località Pensa (m 1044) e i paesi di Costamarenga (m 996), Donderi (m 923) e Connio di mezzo (m 769). La strada, giunta sul greto del Brugneto (m 667), lo superava con un guado, situato circa dove ora si trova il ponte della strada statale. Poi si portava leggermente sopra all'attuale strada rotabile e, dopo breve percorso, entrava nel paese di Montebruno (m 659). Termine del primo giorno di viaggio.

La distanza percorsa nell'intera giornata era di circa 37 chilometri coperti in sette ore e mezza di marcia effettiva, con sosta intermedia di qualche ora alla Scoffera.

Volendo confrontare questo viaggio con quello che fece il cartografo Matteo Vinzoni nell'estate del 1715 compaiono rilevanti differenze.

Il cartografo Vinzoni, partito di buon mattino da Genova con i suoi accompagnatori, era arrivato a Torriglia all'ora di pranzo, dove fu ospite nel Castello del principe Doria.

Nella precedente mattinata aveva percorso poco meno di trenta chilometri; ciò era realizzabile con cavalcature gravate dal solo peso del cavaliere, ma non dalle carovane di muli che procedevano a velocità inferiori e dovevano sostare ogni quattro ore.

Il Vinzoni e i suoi aiutanti probabilmente avevano raggiunto Prato nelle fresche ore del mattino, procedendo al trotto, accorciando così la durata del cammino, poi la marcia delle loro cavalcature poteva durare anche sei ore senza sosta. Capitava anche a certe carovane, che seguivano questa stessa rotta, di arrivare a fare la sosta intermedia a Torriglia, ma esse al mattino non erano partite dalla città di Genova, bensì da località della Val Bisagno, dove molti mulattieri abitavano e vi erano stalle e magazzini per poter organizzare il viaggio, ad esempio potevano partire da Prato, in tal caso il percorso si abbreviava di dieci chilometri.

Il Vinzoni nel pomeriggio fece poca strada, probabilmente si era trattenuto a lungo nel Castello di Torriglia. A sera sostò anch'egli a Montebruno dove fu ospitato nel Convento dei frati Agostiniani.
Le notizie storiche riguardanti Montebruno, risalenti agli anni anteriori al XV secolo, sono rare.
I documenti, finora esaminati, dove viene citato il paese sono soltanto quattro. Nel 1252 era rettore e ministro della chiesa di Santa Maria di Montebruno prete Antonio, che faceva una concessione a prete Giovanni. Nel 1291, la Chiesa col suo ospitale e tutte le pertinenze venivano locati da Tedisio abate di S. Marziano (Tortona) ad Ansaldo canonico della pieve di Rovegno. Lo stesso verrà riconfermato nell'anno 1300.
Da un ultimo documento del 1345 si apprende che Simonino, rettore di Santa Maria di Montebruno e di Santa Giustina di Canale, prendeva possesso di un canonicato a Rivarolo.
Al contrario vi sono diversi documenti del XIII e XIV secolo dove compare Ruscha, come centro viario dotato di un ospitale con chiesa, atto ad accogliere i viandanti. Non si conosce il periodo in cui venne a mancare la sua funzione. La sua localizzazione non è certa.
Il cartografo Matteo Vinzoni, sulle sue carte del '700, la colloca alla confluenza dei torrenti Brugneto e Trebbiola in vicinanza dell'attuale località di Connio di mezzo.
Di questo importante nodo viario medioevale non rimangono vestigia, però il sito indicato dal cartografo porta tuttora tale toponimo, probabilmente derivante da *Ruscus*, nome latino dell'arbusto pungitopo dalle foglie appuntite.

Prima del XV secolo, Ruscha col suo ospitale, situata sull'estremo lembo dei possedimenti che i Fieschi detenevano in Val Trebbia, era giustamente locata a presidio dei guadi del Brugneto e della Trebbiola, non sempre facilmente transitabili, inoltre, controllava e dava rifugio alle carovane in transito. Analoghe mansioni, probabilmente, aveva anche Montebruno, che si trovava poco oltre la linea di confine dei feudi, allora segnata dal Brugneto.

Montebruno, fino al 18 ottobre 1361 appartenne ai Marchesi Malaspina di Catrebbiasca ed era, in quegli anni, un importante nodo viario di fondovalle presidiato e controllato; in seguito per circa un secolo, venne malamente governato da Vassalli viscontei che lo portarono ad uno stato di abbandono e decadenza. Dopo l'evento della miracolosa apparizione della Vergine, avvenuto nel 1478, e la successiva costruzione del Santuario da parte dei Frati Agostiniani, il paese di Montebruno si sviluppò rapidamente, assumendo nuovamente l'importante ruolo di nodo stradale e commerciale che detiene ancora ai giorni nostri. Lo sviluppo del paese fu certamente favorito dalla sua posizione dove, sull'asse viario centrale della vallata (*Caminus Januae*), convergevano le seguenti mulattiere:
Fascia - Rondanina - S. Anna - M. Argentaia - Caprili - Montebruno.
Barbagelata – Costafinale – Ravinello – Montebruno.
Passo della Cardenosa – Monte Posasso – Tartogni – Montebruno.
Passo della Rocca – Sottoripa – Costalunga – Croso - Montebruno.
Casanova - Fontanigorda - S.Rocco -Canale -Volpaie -Montebruno.
Ad eccezione della prima, le altre quattro rotte commerciali arrivavano dalla Chiesa del Santuario ed entravano in paese superando la Trebbia sul ponte fatto costruire dai Doria nella prima metà del XVII secolo e tuttora ben conservato.

*Montebruno: Ponte dei Doria*

Prima della sua costruzione, le carovane erano costrette a guadare il fiume vicino alla confluenza del Brugneto.

Montebruno, oltre che punto di sosta e controllo delle merci in transito, divenne sede d'importanti fiere e mercati stagionali, ancora oggi rinomati. I suoi abitanti furono da sempre dediti ai traffici commerciali, prima come mulattieri e carrettieri, poi come autotrasportatori.
La mattina del giorno seguente, lasciato l'abitato di Montebruno, il viaggio proseguiva sul versante sinistro della valle, lungo un primo tratto di strada in leggera salita (pendenza media 8%) che aggirava, a quota 700 metri, la costa che da Zeppado scende a Pian del Mulino, per poi continuare, con quest'andamento, fino al bivio della mulattiera di Viazzale (*Viazà*), che si diramava a 800 metri d'altitudine. Superato il bivio, la strada iniziava a scendere verso la Trebbia, passando per *Piàn de'Ône* (Piano degli Ontani).

Raggiunto il fiume lo costeggiava lungo la riva sinistra guadando il torrente Cassingheno sul greto della sua confluenza con la Trebbia, in località Riva dei Guadi (l'attuale Due Ponti), situato a metri 617 s.l.m. Poco oltre, la direttrice di fondovalle incrociava l'importante mulattiera che scendeva dal Passo della Rocca, posto sulla via del Gifalco e, transitando per Canale (*Canà*), veniva a guadare la Trebbia in questo punto, da dove proseguiva sul versante sinistro della valle, incontrando i paesi di Cassingheno (*Cascinghèn*), Carpeneto (*Carpenèiu*) e Fascia. Infine, saliva a collegarsi con la strada di crinale della catena dell'Antola (*Via Patranica*), unendo trasversalmente le tre principali direttrici viarie dirette a Ponte Organasco. Sempre costeggiando la riva sinistra del fiume, la mulattiera di fondovalle arrivava a Loco, lungo un percorso pianeggiante che seguiva il tracciato dell'attuale strada statale n° 45.
Il cartografo Vinzoni scrisse, sul rapporto del viaggio che fece nell'estate 1715, di aver superato il fiume Trebbia in vicinanza di Loco, passando su un ponte a tre arcate.

Esaminando la carta corografica, che egli rilevò durante questo viaggio, il ponte appare non nell'attuale posizione del Ponte di Rovegno, ma più a monte, in vicinanza della frazione Carchelli, forse dove oggi la strada nazionale, dopo l'abitato di Loco, curva verso destra avvicinandosi al greto del fiume.
Di questo ponte, citato nei primi anni del '700, non si conosce l'antichità. Del manufatto non rimangono più tracce visibili, però sappiamo di certo che, da questo punto in poi, la nostra strada arrivava a Ponte Organasco percorrendo sempre il versante destro della Val Trebbia. A Carchelli la mulattiera che scendeva da Casanova e Fontanigorda si univa alla via di fondovalle e con essa proseguiva per Rovegno (*Ruviègnu*) su un percorso leggermente superiore all'attuale strada rotabile.
Prima di entrare nel centro di Rovegno la strada incontrava Poggio, Valle e l'antica Chiesa in località *Ru Cùgnu*; nella quale, il marchese Federico Malaspina, figlio di Corradino *Spadalunga* di Catrebbiasca, chiedeva d'essere sepolto dopo la sua morte, con disposizione testamentaria fatta in Busalla, il 13 marzo 1363, davanti al notaio Antonio de Girardenghi di Novi. La Chiesa, ridotta in condizioni precarie, venne abbandonata e demolita nel 1831, dopo la costruzione dell'attuale Parrocchiale situata dall'altra parte del paese.
Rovegno si trova a 663 m d'altitudine, posto nella parte alta di una zona fertile, pianeggiante e ricca di acque. La sua origine è antichissima; *Robenio* viene menzionato in un atto risalente all'anno 863. Vicino al paese vi è un'antica miniera di rame abbandonata che, secondo tradizione orale, tutta da accertare, pare fosse già sfruttata in epoca romana. Il borgo fu uno dei primi importanti centri ecclesiastici dell'Alta Val Trebbia, infatti lo troviamo citato con il titolo di Pieve in atti rogati, proprio in questo paese, il 30 marzo 1076. Fra i notai imperiali, creati a Genova nel novembre del 1191 dall'imperatore Enrico VI, vi era Martin figlio di Tortagna di Rovegno.
Il paese, posto lungo la strada di fondovalle, era un nodo viario in cui convergevano le rotte provenienti dalla Val d'Aveto che, dopo aver

valicato i Passi di Prato Foppiano, Ertola, Esola e Gifalco, scendevano passando per Pietranera, Casanova e Fontanigarda.
Inoltre da Rovegno si dipartiva la mulattiera che, transitando per Isola, arrivava a Moglia (*Aramöggia*), Spescia e Carpeneto, dove incontrava la strada sopra accennata, che univa le due vie di crinale.
A Isola, da questa direttrice, si staccava la strada di Fontanarossa che saliva lungo le falde orientali del Monte della Cavalla.
La mulattiera di fondovalle, dopo aver attraversato l'intero paese di Rovegno, usciva dall'abitato passando vicino all'abside dell'attuale Chiesa Parrocchiale risalente al terzo decennio del XIX secolo.
Poi, per quattro chilometri proseguiva in direzione Nord verso il paese di Garbarino (*Grabarìn*), scendendo dolcemente (pendenza media 2%), attraverso campi coltivati e castagneti.
A circa metà di questo percorso scaturisce la copiosa sorgente del Galletto dalle salubri acque.

Di fronte al paese di Garbarino (m. 571), sulla riva sinistra del fiume Trebbia, nel XVII secolo fu costruito il borgo fortificato di Gorreto (*Gurèiu*) attorno al lussuoso palazzo dei Centurione Scotto, allora feudatari del Marchesato di Campi.
Nel borgo si esercitavano diverse attività artigianali.
Il cartografo Matteo Vinzoni, durante il suo primo viaggio, giunto a Garbarino, raggiunse il Borgo guadando il fiume sulla sua cavalcatura e rimase meravigliato della magnificenza del palazzo.
Oltre Garbarino la mulattiera proseguiva mantenendosi sui 560 metri d'altitudine, cinquanta metri sopra il greto della Trebbia. Giunta a Rettagliata (*Rettigià*) si univa alla via romea di Chiavari che scendeva da Pietranera (*Praneighèra*) e continuava sullo stesso percorso di questa fino a Bobbio.
La nostra mulattiera poco oltre il torrente Faro arrivava a Croce (*Crùxe*) dove, arroccati sulla riva destra del fiume Trebbia, si possono ancora scorgere i ruderi dell'antico castello malaspiniano.
Presso il castello di Croce, il 17 ottobre dell'anno 1200, venne stipulata l'alleanza tra Milanesi e Piacentini con i marchesi

Malaspina, contro i Pavesi e i Parmensi; all'alleanza aderirono anche i De Mileto, futuri feudatari dell'Alta Val d'Aveto.
Nella villa di Croce, il 13 giugno 1313, alcuni mercanti cremonesi e un bergamasco vennero trattenuti dal marchese Moruello Malaspina, feudatario del posto. Ma in seguito, Moruccio da Giovagallo, familiare di Moruello, diede loro protezione fino alla terra di Ruscha (Montebruno), appartenente ai conti Fieschi, familiari di Alagia, moglie del Marchese.
Il castello, sul finire del XV secolo, venne venduto da Comba Malaspina di Mulazzo al conte Gian Luigi Fieschi, per il prezzo di lire 5500.
Sia Rettagliata che Croce erano collegate a una mulattiera che guadava la Trebbia e saliva a Catrebbiasca, andando ad unirsi alla rete viaria del Marchesato di Campi.
Dopo Croce, superato il torrente Gramizzola, la strada proseguiva lungo un percorso che si sviluppava mediamente sui 630 m di quota. Poco oltre il torrente si raccordava con la mulattiera che scendeva dall'omonimo paese (localmente detto "*Aravìlla*"). Poi proseguiva verso Ottone, passando da Toveraia (*Töràia*), paese di antiche origini. San Gaudenzio di Toveraia viene citato in un documento sottoscritto dall'imperatore Ottone I di Sassonia nell'anno 962.
Ottone (*Utùn*), paese anch'esso di antica fondazione (X secolo), posto lungo il fiume (m. 492), fu da sempre un importante centro di scambi commerciali. Nel suo castello, tuttora esistente, risiedeva il governo dell'omonimo Marchesato, dove per secoli i diversi feudatari con i loro commissari amministrarono la giustizia applicando le *Leggi di Cariseto*, risalenti ai Malaspina.
La sua Chiesa, come quella di Rovegno, porta il titolo ecclesiastico di Pieve, fin dai primi secoli del secondo millennio. Per la sua posizione geografica il Borgo fu un nodo stradale importante dove convergevano le mulattiere provenienti dai valichi e dai paesi posti sul versante destro della valle e quelle che lo collegavano al Marchesato di Campi e alla Val Boreca. Sulla sua piazza si tenevano fiere stagionali e mercati periodici, tradizione che giunse fino ai

giorni nostri. Durante la mattinata del secondo giorno di viaggio la carovana aveva percorso circa venti chilometri, impiegando mediamente quattro ore di marcia effettiva, perciò a Ottone veniva fissata la sosta di metà giornata.
Dopo Ottone la mulattiera proseguiva, sempre lungo il percorso di fondovalle, sulla destra della Trebbia, salendo inizialmente fino a quota 550 metri. Poco prima della Chiesa di S. Bartolomeo si collegava con le mulattiere che andavano lungo la vallata del Rio Ottone e di Canale delle Fonde, dove si trovano i paesi di Sementi e Ottone Soprano. Proseguendo oltre, la strada incontrava la frazione la Cà (*Aracà*) (m 515) e, mantenendosi sempre su quote intorno ai 500 metri, attraversava la zona scoscesa e franosa che da Monfaggiano digrada verso la Trebbia, indi passava a Traschio (*Tràs-ciu*), situato a quota 494 m e proseguiva salendo a Lozzo (m 550), dove si diramava la mulattiera per Zerba.
Quest'ultima strada, con un chilometro di discesa (pendenza media 16 %), arrivava al fiume Trebbia. Lo guadava vicino all'ansa che il fiume forma sotto il Castello di Zerba e poi saliva ripidamente al fortilizio (pendenza media 23 %).
Dopo Lozzo la via principale di fondovalle proseguiva in salita (pendenza media 10%), arrivando a congiungersi con la strada del Gifalco presso il paese di Oneto (*Onèiu*), a metri 820 d'altitudine, in località la Serra. Località in cui il cartografo Matteo Vinzoni, nel 1751, durante il suo secondo viaggio, abbandonò il nostro cammino e scese verso Cerignale (Z*erignà*), alla ricerca di una via alternativa che evitasse il territorio bobbiese.
Le due principali direttrici viarie, ora riunite sullo stesso percorso, scendevano verso Ponte Organasco.
Il rimanente tratto di mulattiera seguiva inizialmente l'attuale strada rotabile che scende da Oneto. La strada, in lieve discesa (5,6 %), incontrava la località Cà d'Abra (m 724) e giungeva alla Colletta posta a m 643 d'altitudine.
Qui deviava verso Nord e, dopo circa un chilometro di discesa a pendenza media del 18%, arrivava a Ponte Organasco, situato a 427

metri s.l.m. Nella seconda metà della giornata la carovana aveva percorso soltanto una quindicina di chilometri che venivano coperti mediamente con tre ore di marcia, perciò l'arrivo a Ponte Organasco era previsto verso le cinque del pomeriggio. Il viaggio del secondo giorno era durato il tempo regolare di sette ore di marcia effettiva.
Pertanto durante la serata rimaneva il tempo sufficiente per smistare la merce secondo la sua destinazione ed organizzare le carovane per il giorno successivo.
Ponte Organasco era un importante posto di sosta con possibilità di rifornimento, dove venivano smistate le merci indirizzate verso la pianura e, secondo la loro destinazione, erano affidate alle carovane dirette in valle Staffora oppure a quelle che proseguivano per Bobbio lungo il territorio di Corte Brugnatella.
Il paese acquisì grande importanza come nodo stradale per la sua posizione legata all'antico ponte che collegava le rive della Trebbia, già esistente in epoca romana e, per molti secoli, unico attraversamento sicuro durante le piene del fiume.
Qui convergevano gran parte delle strade che scendevano lungo le valli della Trebbia e dell'Aveto e quelle che, dopo aver valicato il passo del Brallo, percorrevano la valle dell'Avagnone.
Sul versante destro di quest'ultima vallata arrivava la via di crinale, proveniente dalle giogaie dei monti: Antola, Carmo, Cavalmurone e Lesima.
Questa importante mulattiera, giunta al Passo della Ritorta (m 1448), vicino a Monte Terme, abbandonava il crinale e, con una discesa a pendenza media del 19 %, giungeva a fondovalle, passando nel paese di Corbesassi, antico possedimento dei Monaci di Bobbio. Attraversava il torrente Avagnone presso Lama e qui si univa alle mulattiere provenienti dal Brallo. Quindi proseguiva per Ponte Organasco, dove le tre più importanti direttrici viarie dell'Alta Val Trebbia, dopo essersi separate all'inizio della valle, ritornavano a ricongiungersi sull'asse viario centrale.
L'abitato di Ponte Organasco (*Arupunte*) prese questo nome per la sua vicinanza con l'omonimo ponte.

Il nome  trova assonanza con quello che un tempo veniva dato alla valle del torrente Bobbio: *Valle Organa*, in seguito tramutato in *Valgrana*. In documenti del 1700, il ponte viene anche citato come ponte del *Gavazo*.
Ponte Organasco fu sede di una cella monastica, con Oratorio e ospitale e, dal XIII secolo, di un insediamento francescano a guardia del ponte sulla Trebbia. Il borgo, in età moderna e contemporanea, fu a lungo posseduto dalla famiglia Palazzi di Genova, ed è uno dei più caratteristici e meglio conservati della vallata.
All'alba del terzo giorno di viaggio, la carovana lasciava Ponte Organasco e passava sull'antico ponte, posto a quota 388 metri, portandosi sul versante sinistro della valle, verso il territorio di Corte Brugnatella. La Corte appartenne all'antica Pieve di Montarselo (*Muntarzuö*), una delle prime del territorio di Bobbio, fondata nel X secolo.
Con l'avvento del feudalesimo, la Corte venne assegnata ai Malaspina. Fin dal 1180 vi abitarono i Brugnatelli che a Brugnello avevano il loro castello. Dopo il 1448 Corte Brugnatella passò sotto la signoria dei Dal Verme che la tennero fino al 1748, anno in cui divenne possedimento dei Savoia.

La strada che portava a Montarsolo iniziava a salire subito dopo il ponte, con pendenza media del 12 %, passava da Case Vigna del Capitano, Case Colombaie e Pietra Natale (m 535). Con la stessa pendenza percorreva il versante destro del Fossato del Canale, lo attraversava e, su percorso pianeggiante, arrivava a Montarsolo, situato a m 709 d'altitudine (l'antica Pieve omonima è posta più in alto, a metri 813, sull'opposto versante di questa convalle).
Un chilometro più avanti la mulattiera incontrava Robecco e Poggio Rondino (m 746), dove iniziava nuovamente a salire e, dopo essere passata dalle case di Moggialunga, arrivava sulla costa di fronte a Rossarola a quota 926 metri s.l.m., dove si univa con la mulattiera proveniente dal Brallo di Pregola. Quest'ultimo tratto di strada era in lieve salita (7,5 %). Ora la mulattiera, mantenendosi costantemente

su quote intorno ai 900 metri, aggirava l'alta conca del Rio Rondinera per poi scendere dolcemente a Carana (m 756), passando sopra ai paesi di Rossarola e Pietranera, posti a quote leggermente inferiori. Pietranera e Carana anticamente avevano un loro castello di cui non esistono più vestigia. Da Carana la mulattiera proseguiva aggirando da ponente Bric Carana, sul quale un tempo sorgeva il maniero e, continuando per due chilometri a scendere con pendenza del 14%, giungeva a Moglia. Oltre Moglia digradava più pianeggiante per circa un chilometro, con pendenza media 7,7 %, fino a raggiungere quota 400 metri s.l.m. Soltanto nel breve tratto finale, la strada molto ripida, scendendo a tornanti (25% di pendenza) arrivava al torrente Carlone, lo superava ed incontrava Villa Renati (m 271), poi proseguiva fino a Bobbio (m 274) lungo il tracciato dell'attuale strada statale n° 45.
Giunta a Bobbio, la carovana aveva percorso in mattinata circa 17 Km., impiegando tre ore e mezza (la velocità media era scesa durante la salita di Montarsolo).
Finalmente era arrivata l'ora della sosta di mezzogiorno.
A Bobbio, la sosta delle carovane era più lunga del solito. Quasi sempre occorreva fare lo smistamento delle merci: quelle dirette verso la pianura venivano depositate, per continuare poi il loro viaggio su carri, mentre le rimanenti venivano portate a destinazione a dorso di mulo.
Bobbio, centro agricolo e commerciale, sorse intorno all'abbazia più antica del regno longobardo, fondata nel 612 dal monaco irlandese S. Colombano e ordinata secondo la regola benedettina.
Tra il secolo IX e il XII ebbe il suo periodo più fulgido, divenendo uno dei monasteri più importanti e più ricchi d'Italia; come quello di Montecassino, fu all'avanguardia nel trascrivere e conservare preziosissimi manoscritti antichi, attualmente sparsi in varie biblioteche di diversi Paesi. L'antico borgo, situato lungo la principale via che collegava la pianura emiliana con Genova e dove convergevano importanti strade provenienti da ambo i versanti della valle, fin dal Medioevo fu un centro commerciale dove si facevano

fiere e mercati settimanali frequentatissimi, ancora rinomati ai giorni nostri.
L'itinerario, nel pomeriggio, proseguiva lungo il C*aminus Januae*, mantenendo la riva sinistra della Trebbia fino a Caverzago (m 195), dove era previsto il passaggio sull'altra riva del fiume su traghetto oppure, durante i periodi di magra, a guado.
Dopo circa sei chilometri oltre Bobbio s'incontrava l'importante nodo viario di Mezzano Scotti (m 257), da dove si diramava la strada per Milano la quale, passando da Pianello e Castel San Giovanni, andava a superare il Po' a Porto Morone.
Mezzano fu sede dell'antico monastero di S. Paolo dei monaci Benedettini, risalente al XII secolo.
In seguito fu fortificato ed ebbe possedimenti in Val Trebbia e Val d'Aveto.
Qui il nostro cammino incrociava nuovamente il percorso che fece il cartografo Matteo Vinzoni nel 1751.
Egli, a tarda sera del 28 aprile di quell'anno arrivò a Scabiazza, dove pernottò. Il mattino seguente passò la Trebbia a Mezzano, traghettato su barca. Il tempo era pessimo, stava piovendo da parecchi giorni, il fiume era in piena. Nei giorni seguenti proseguì il suo viaggio arrivando a Pavia.
Raggiunta la riva destra, la via per Piacenza proseguiva pressappoco sul tracciato dell'attuale strada statale n° 45.
A sera era previsto l'arrivo delle carovane a Montechiaro. Poco oltre, a circa sei chilometri prima di Rivergaro (*Rivergà*) (m 144), si diramava la strada che andava a Ponte dell'Olio in Val Nure.
Nel pomeriggio erano stati percorsi, pressappoco, venti chilometri, impiegando circa quattro ore.
Il castello di Montechiaro è uno dei più noti del Piacentino. Anticamente appartenne ai Malaspina ed agli Anguissola.
Nel 1652 fu acquistato da Bernardo Morando, discendente da una famiglia di ricchi mercanti genovesi oriunda di Crocefieschi, che divenne feudatario di Montechiaro col titolo di conte. Si devono a lui le primissime ricerche petrolifere fatte nella zona, in quegli anni.

Il giorno seguente, dopo aver incontrato Rivergaro, il percorso abbandonava la riva della Trebbia e proseguiva in direzione di Piacenza passando per Niviano, Settima e Quarto.
Anche Rivergaro ebbe un suo castello che appartenne ai Malaspina, ai Caracciolo e agli Anguissola.
Tra il 1200 e il 1300 la località fu teatro di sanguinose lotte tra guelfi e ghibellini. Nel 1232 il podestà di Piacenza, Obizzo Malaspina, asserragliato nel castello, resistette agli assalti dei popolani insorti.
Niviano si trova a tre chilometri da Rivalta, località dove, nel 218 a.C., Annibale sconfisse le legioni romane. Settima e Quarto sono toponimi che ricordano la suddivisione miliare delle strade romane.
A mezzogiorno, con l'arrivo a Piacenza (m.61), dopo tre giorni e mezzo dalla partenza da Genova terminava il viaggio.
La distanza percorsa era stata di circa 130 chilometri, alla velocità media di 5 Km./h.
Piacenza, città d'origini preistoriche, nel 218 a.C. divenne colonia romana (*Placentia*). Sul finire dello stesso anno, si oppose con fiera resistenza ad Annibale nel corso della battaglia della Trebbia.
In età romana il fiume Trebbia assunse una funzione strategica di carattere militare, difensiva nei confronti della nuova colonia, in quel periodo minacciata dalle invasioni puniche. La città in seguito fu dotata di un porto-canale collegato al Po e di un emporio; quindi ebbe l'importante ruolo di centro commerciale con porto fluviale, che durerà fino alla caduta dell'impero romano.
Nell'Alto Medioevo Piacenza attraversò un periodo di decadenza con conseguente crisi economica: le opere idrauliche furono abbandonate, la città assunse le dimensioni di semplice villaggio.
I secoli successivi videro il potere politico gestito dalle fondazioni religiose. Solo, intorno al 1100, Piacenza divenuta comune, riacquistò l'antico prestigio.
La via della Trebbia anche nei periodi più oscuri conservò la prerogativa di comoda strada di comunicazione per i mercanti di Piacenza e di Milano, ma anche per i Genovesi. Una serie di rifugi e presidi iniziarono a sorgere lungo il suo percorso.

Dal XII secolo in poi, la parte medio-alta della Val Trebbia passò sotto vari governi feudali i quali gravarono con gabelle i traffici che attraversavano i loro territori, traendone fonte di ricchezza.
Il pagamento del pedaggio era una consuetudine di quel tempo, che serviva anche per il mantenimento della viabilità in buone condizioni di sicurezza. Questa via rimase per secoli l'itinerario preferito dai mercanti piacentini che stabilirono con Genova importanti scambi commerciali, consolidando un rapporto economico e finanziario tra le due città, rimasto l'unico di tale importanza.

## Percorsi alternativi

Come abbiamo già accennato, il percorso veniva modificato, in base alle condizioni viarie del momento, ripiegando su itinerari alternativi.
Durante i periodi d'abbondanti piogge primaverili ed autunnali, i diversi guadi di torrenti e fiumi in piena che si trovavano lungo il *Caminus Januae* creavano un serio ostacolo al passaggio delle carovane di muli.
In tal caso i mulattieri, arrivati alla Scoffera ed informati sulle difficoltà esistenti lungo il normale itinerario, potevano scegliere un percorso alternativo più sicuro, deviando lungo la via appenninica di monte Lavagnola, quindi proseguire per Barbagelata e la strada del Gifalco fino al bivio di Costafinale (*Costafinà*) (percorsi che si trovano descritti in seguito).
Le carovane, arrivate al bivio di Costafinale, scendevano in Val Trebbia e giungevano a Montebruno, sulla riva destra del fiume, dove nel XV secolo sorse il Santuario (m 655), seguendo la seguente importante mulattiera molto frequentata. Essa lasciava la via di crinale del Gifalco a quota 1160 e dopo circa quattrocento metri di strada arrivava nel paese di Costafinale (m 1111).
La mulattiera proseguiva oltre, scendendo lungo il contrafforte che digrada fino al fiume Trebbia, un tempo linea di confine che divideva il territorio dell'Abbazia di Patrania da quello della Corte d'Alpepiana. La strada arrivava a valle, passando vicino agli abitati

di Casoni da Basso (m 1064), Cascinetta (m 914) e Ravinello (m 871). Era un'ottima mulattiera tenuta bene, lunga poco meno di cinque chilometri, con pendenza media dell'11%, che scendeva lungo la dorsale di un contrafforte posto sul versante destro della valle, incontrando soltanto il torrente Longhella, di modesta portata, guadabile in qualsiasi tempo.

Dopo il XV secolo, vicino al Santuario sorse il convento dei frati Agostiniani, predisposto per ospitare i viandanti, infatti veniva spesso scelto dalle carovane come punto di sosta giornaliera.
Lasciato il convento, la via alternativa continuava il suo percorso lungo il lato destro della valle, con andamento pianeggiante per circa due chilometri e, mantenendosi su quote intorno ai 700 metri, arrivava al torrente Cravenghiè, il cui corso attualmente segna il confine tra i comuni di Montebruno e Fontanigorda.
Poi, con seicento metri di salita a pendenza media del 17 %, giungeva a Case Volpaie (m 804) da dove, con un tratto di strada pianeggiante, lungo circa 1200 metri, arrivava nel paese di Canale (*Canà*), posto a 763 metri d'altitudine.
Canale è un paese antico situato a mezza costa, la cui origine può essere collocata a metà del XII secolo. L'abitato si trovava su un importante crocevia, dove la strada che stiamo seguendo incontrava la mulattiera che andava dagli approdi del Tigullio al Tortonese e univa il percorso di crinale del Gifalco con quello dell'Antola, percorrendo trasversalmente la valle del Trebbia.

Canale, distante un giorno di cammino da Chiavari, fu senz'altro punto di sosta attrezzato per ospitare le carovane dei muli. In paese vi erano case con porticato rientrante coperto a volta (*a ôta*), ancora esistenti nel secolo scorso, dove venivano scaricati i muli delle carovane che arrivavano con brutto tempo.
Questi modesti porticati, capaci di ospitare uno o due muli someggiati, quasi sempre si trovavano davanti ai depositi in cui era ricoverata la merce in sosta.

Durante le giornate di pioggia i quadrupedi someggiati, non potendo passare attraverso le porte, venivano scaricati sotto la volta, da dove il loro carico entrava direttamente in deposito senza bagnarsi.
Sempre sotto questi porticati, i muli, prima di essere trasferiti nelle stalle, venivano liberati dal basto e dagli altri finimenti.
La strada usciva dal paese nel quartiere della Costa e, dopo un tratto in discesa di circa 400 metri, con pendenza media del 19 %, attraversava il torrente Alborelle sul ponticello medievale tuttora esistente (vedi foto a pag. 160). Oltre il ponte la strada proseguiva pianeggiante con pendenza media del 5 %, dopo circa un chilometro e mezzo, arrivava al torrente Sermigliasca (*Zermegìasca*), uno dei maggiori affluenti della Trebbia, posti sul versante destro dell'Alta Valle. Sul suo attraversamento in passato fu sempre mantenuto un ponticello, pur semplice, con campata unica di travi di legno, ma idoneo per il transito delle carovane.
Dopo aver superato il torrente a quota 650, la mulattiera saliva a tornanti, passando vicino alla località Cerreta (*Zarèie*), quindi giungeva alla Cappella di San Rocco (m 864), dove oggi transita la carrabile per Casoni. Quest'ultimo tratto di mulattiera aveva una pendenza media del 18% e misurava circa 1200 metri.
L'oratorio intitolato al Santo di Montpellier fu innalzato nel 1843 dai superstiti del morbo asiatico che colpì la popolazione della zona negli anni precedenti.
Tra S. Rocco e Fontanigorda (m 817) vi era un chilometro e mezzo di mulattiera che si sviluppava pressappoco sull'attuale percorso rotabile
A Fontanigorda, la strada che abbiamo fin qui seguito, incontrava quella di Chiavari. Proseguendo su questa si arrivava ad incontrare il *Caminus Januae* a Rettagliata, vicino al castello di Croce; altrimenti si poteva raggiungere la stessa direttrice di fondovalle molto prima, nel paese di Carchelli, passando per la strada delle *Rivaie*.
La strada delle *Rivaie* usciva dal lato Nord del paese di Fontanigorda ed andava ad attraversare il torrente Pescia sul ponticello di *Pian Carazìn* (m 740). Poi proseguiva pianeggiante lungo il versante delle

*Rivaie*, arrivando nella zona detta localmente "*u Zarèiu*" (Il Cerreto), dove si portava a quota 800 m ad incontrare la strada proveniente da Casanova e con essa scendeva a Carchelli (Loco), a collegarsi col *Caminus Januae*.

Scegliendo questa variante al percorso principale, che iniziava al Passo della Scoffera, s'allungava il cammino di circa 9 Km., ma si evitavano i guadi posti alle confluenze dei torrenti Brugneto e Cassingheno, il cui attraversamento diventava difficile e pericoloso durante le piene.
Tra Ottone e Traschio, la strada che seguiva il fiume sul versante destro della valle attraversava una zona scoscesa e dissestata, soggetta a smottamenti che causavano frequenti interruzioni della sua percorribilità. Situazione che fu rilevata anche dal cartografo della Repubblica di Genova, Matteo Vinzoni, durante la ricognizione che fece nel 1751.
Molti mulattieri nei periodi piovosi preferivano evitare questo tratto di strada, quindi deviavano poco prima d'arrivare all'antica pieve di San Bartolomeo, prendendo la mulattiera che risaliva il versante destro della valle di Rio Ottone.
Questo nuovo percorso iniziava con una salita di circa un chilometro e mezzo, a pendenza media del 19 %, che portava a Palareto (m 800) in vicinanza di Ottone Soprano e Semensi.
Da qui la strada proseguiva mantenendosi intorno ai 900 metri d'altitudine, lungo un percorso ad andamento variabile che collegava i paesi di Monfaggiano (m 922) e Santa Maria (m 879). Superato monte Zucchero, scendeva alla Serra, in vicinanza d'Oneto, nello stesso punto dove il *Caminus Januae* incontrava la strada del Gifalco.
Un secondo percorso alternativo che evitava la zona franosa sottostante a Monfaggiano, partiva direttamente da Ottone spostandosi sulla riva sinistra della Trebbia, per poi ritornare sulla destra, guadando due volte le acque del fiume, perciò poco consigliabile nei periodi piovosi.

Questa strada, che seguiva il percorso della Trebbia, era la più breve per andare da Ottone a Ponte Organasco.
Dopo aver attraversato la Trebbia, la mulattiera saliva a Truzzi (m 588) e continuava per Roccavanna (m 549), mantenendosi su quote intorno ai 600 metri. Da qui, passando per Valsigiara, andava a riattraversare il fiume sotto Traschio, a quota 447 metri, e proseguiva per Lozzo, transitando da Case Frassi (m 446).
La mulattiera, dopo essere ritornata sul fiume a quota 440, ed aver incrociato la strada di Zerba che scendeva per costa, andava all'Oratorio del *Topino*, intitolato a Sant'Agostino (m 406), seguendo il corso del Trebbia lungo un percorso disagevole.
L'Oratorio del *Topino* si trova citato come appartenente alla Chiesa di Ponte Organasco, su documenti risalenti al 1597.
L'oratorio era collegato a Ponte Organasco da un'ampia e agevole strada, lunga circa un chilometro e mezzo.
Percorrendo quest'ultima mulattiera alternativa si abbreviava il cammino di circa 6 Km., ma bisognava tener conto delle difficoltà che s'incontravano sul tratto Lozzo-Sant'Agostino, dove la strada attraversava una zona impervia, su tracciato di difficile percorrenza.
Inoltre si dovevano attraversare i due guadi della Trebbia, non sempre agibili.

## Fatti attinenti al *Caminus Januae*

Molteplici furono i fatti accaduti durante i secoli lungo questa via. Ricorderemo brevemente quelli salienti e d'importanza storica, cominciando dalla battaglia della Trebbia combattuta a Rivalta nel 218 a.C. dalle legioni romane contro i Cartaginesi alleati con i Galli-Cisalpini. I Romani, cadendo nell'imboscata preparata da Annibale, rimasero accerchiati e furono sconfitti. I superstiti riuscirono a sfondare lo sbarramento nemico e, con gravi perdite, ripararono entro le mura di Piacenza.
Nell'889 sulla Trebbia fu combattuta un'altra sanguinosa battaglia, fra gli eserciti di Berengario I, marchese del Friuli, e di Guido II,

principe francese divenuto duca di Spoleto. Lo scontro fu favorevole a Guido e Berengario si salvò fuggendo a Verona.
Quattromila soldati della Repubblica di Genova, coadiuvati da truppe francesi, il 1° maggio 1747 arrestarono l'avanzata del nemico austriaco affrontandolo con eroico coraggio.
La battaglia, combattuta nelle vicinanze del Passo della Scoffera, fu determinante nel porre un valido freno all'avanzata del nemico verso la Riviera di Levante. Molti dei combattenti sacrificarono in questa azione la loro vita. Con essi cadde il giovane Patrizio genovese Pier Maria Canevari.
Una terza battaglia della Trebbia fu combattuta nel giugno del 1799 dai Francesi del gen. MacDonald contro gli austro-russi comandati dal gen. Suvarov. I Francesi, sconfitti, si ritirarono attraverso i monti liguri. Napoleone, tornato dell'Egitto, vinse la battaglia di Marengo e riconquistò l'Italia.

Durante l'ultimo conflitto mondiale, negli anni 1944-45, tutta l'alta valle della Trebbia fu teatro di sanguinose lotte partigiane. Moltissimi sono gli episodi, più o meno tristi, che accaddero in quel tempo. A volerli raccontare occorrerebbe molto spazio e poi l'argomento esulerebbe dal nostro intento. Ricorderemo soltanto un aneddoto risalente a quel periodo.
In quegli anni furono minati e fatti saltare diversi ponti lungo la strada di fondovalle, con conseguente interruzione dei rifornimenti, specialmente di viveri, provenienti dal Piacentino e destinati al presidio tedesco di Torriglia.
Il comando tedesco, per far fronte alla nuova situazione, faceva eseguire il trasporto delle vettovaglie ai contadini del posto che possedevano un animale da traino con carro.
Ciò, secondo la loro intenzione, serviva anche ad evitare gli attacchi dei partigiani, che spesso avvenivano lungo il tragitto.
Un giorno dell'estate 1944, uno dei Taddei di Fontanigorda fu obbligato a svolgere questo pericoloso incarico, insieme ad altri del suo paese.

Quando a Marsaglia fu formato il convoglio, composto da una quindicina di carri scortati da truppe tedesche, sul carro del fontanigordese venne caricata una botte di vino.
Quindi ebbe inizio il viaggio verso Torriglia, non senza disagi.
Ad ogni ponte interrotto, il convoglio doveva scendere a guadare il fiume lungo una ripida rampa sterrata, costruita per l'emergenza, mentre per risalire dalla parte opposta, il traino di ogni carro doveva essere potenziato con l'aggiunta d'altri animali da tiro.
Tutto questo succedeva sotto la costante minaccia di un attacco partigiano.

Al secondo giorno di cammino, il convoglio stava per giungere a Loco senza aver incontrato seri pericoli. Il fontanigordese era preoccupato, pensando che l'imboscata dei partigiani poteva avvenire oltre quest'ultimo paese, come era già accaduto in altre occasioni. Mentre meditava su come agire in simile circostanza, si ricordò dell'abitudine del suo mulo che, quando arrivava a Loco, al bivio per Fontanigorda, proseguiva istintivamente verso casa.
In questo caso, se nessuno lo avesse ostacolato, avrebbe fatto altrettanto staccandosi dalla fila degli altri carri.
Egli decise subito di sfruttare l'occasione che stava per arrivare.
Poco prima di giungere in paese si portò più avanti, abbandonando il suo carro, e proseguì conversando con i compagni di viaggio.
Giunto al bivio, il mulo fece esattamente come previsto, passando inosservato alla sorveglianza tedesca.
Il suo padrone incurante seguitò per la sua stada fino all'uscita del paese, dove furtivamente sparì fra le ultime case, in attesa che passasse tutto il convoglio.
Dopo andò a nascondersi nei campi; aveva paura che i tedeschi, accorgendosi della mancanza del suo carro, ritornassero a cercarlo. Ciò non avvenne.
Accertato il cessato pericolo, si avviò verso casa dove trovò il suo mulo col carro e una botte di vino bobbiese.
Anche dalle tristi vicende talvolta nascono episodi umoristici!

# STRADA ROMEA DI CHIAVARI

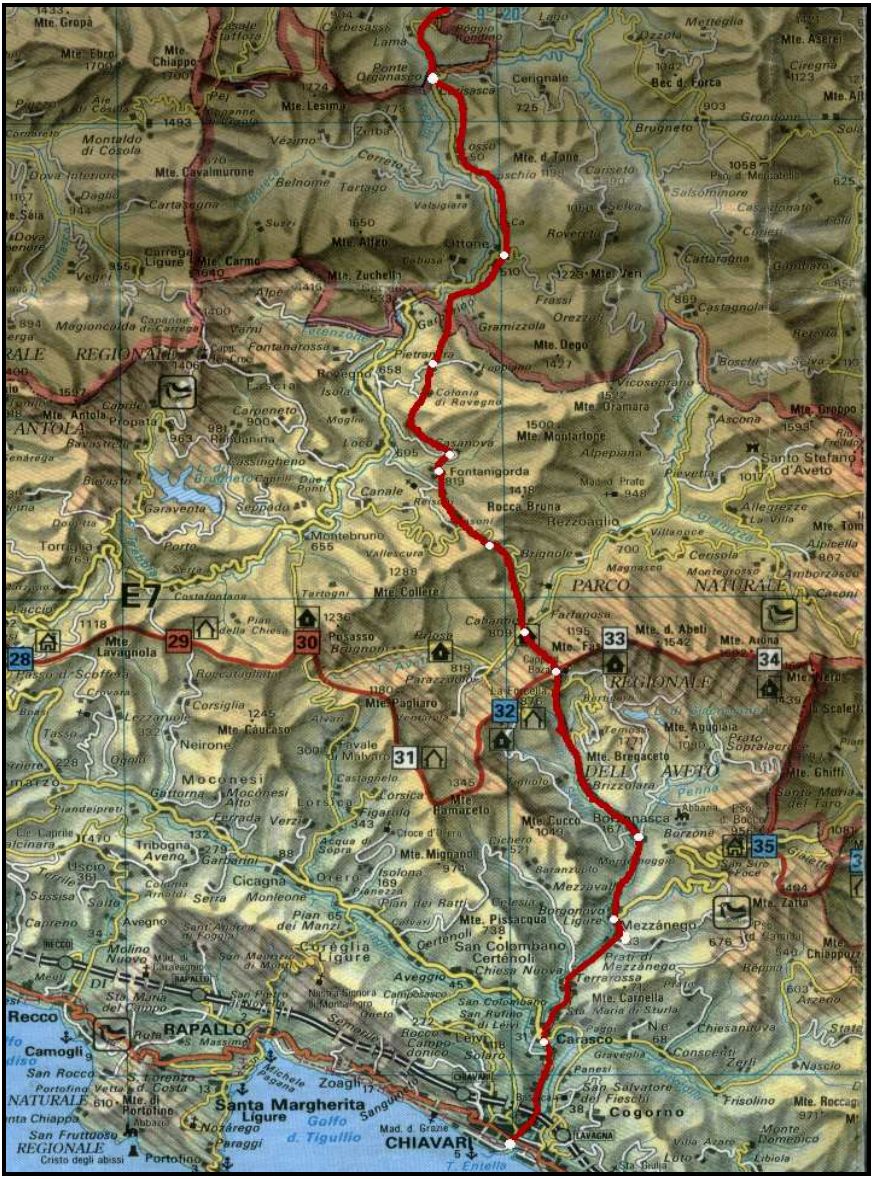
## Chiavari - Borzonasca – Cabanne di Val d'Aveto – Ottone – Ponte Organasco – Bobbio.

Questo itinerario, in un documento redatto dal Capitano di Chiavari, Bartolomeo Garibaldo, in data 9 Settembre 1607, viene citato come "s*trada romea*", cioè strada frequentata dai pellegrini provenienti da Bobbio e diretti a Roma. Sui fogli catastali, compilati all'inizio del secolo scorso, è indicato come "s*trada di Chiavari*".
Questo percorso era considerato il più breve tra Bobbio e la Riviera ligure del Tigullio (Chiavari). Le carovane dei mulattieri lo percorrevano in meno di due giorni.
Divenne preferenziale, rispetto ad altri percorsi alternativi, dopo la bonifica della piana dell'Alta Val d'Aveto, realizzata dai monaci di Villa Cella, in un periodo non esattamente documentato, ma che si può collocare fra il XIII e il XIV secolo. Molte altre vie convergevano e si diramavano da questo cammino primario.
La strada, anticamente mulattiera, partendo da Chiavari seguiva fino a Borzonasca più o meno il tracciato dell'attuale via rotabile, costruita nella prima metà del XIX secolo (ultimata nel 1851).
Dopo Borzonasca, si snodava lungo un cammino che incontrava i seguenti paesi e località:
Brizzolara, Malanotte, Casali, Squazza, Passo del Bozale, Cabanne di Val d'Aveto, Villa Garba, Valico di Fregarolo, Casoni di Val Trebbia, Fontanigorda, Casanova di Rovegno, Pietranera, Rettagliata, Croce, Toveraia, Ottone, Cà (*Aracà)*, Traschio, Lozzo, Ponte Organasco, Montarsolo, Pietranera, Carana, Bobbio.

## Descrizione dell'itinerario.

La mulattiera, uscita da Chiavari, proseguiva per tre chilometri lungo l'Entella, sullo stesso tracciato dell'attuale strada statale che porta a Carasco. Superata la salita di San Lazzaro, incrociava la via di

→ Bobbio


Mte. Gropa
Mte. Ebro
Mte. Chiappo
Mte. Lesima
Cerignale
Bec d. Forca
Mte. Aserei
Mte. d. Tane
Mte. Cavalmurone
Mte. Carmo
Mte. Zuchella
Mte. Alto
Ottone
Mte. Ven
Mte. Dego
Mte. Gramara
Mte. Montarlone
Mte. Groppo
Santo Stefano d'Aveto
Fontanigorda
Rocca Bruna
Rezzoaglio
Mte. Antola
Montebruno
Mte. Colletto
PARCO NATURALE
REGIONALE DELL'AVETO
Mte. d. Abeti
Mte. Aiona
Mte. Lavagnola
Mte. Caucaso
Mte. Pagliaro
Mte. Bregaceto
Mte. Anguiala
Mte. Ghiffi
Mte. Bramaceto
Mte. Cucco
Borgonovo
Mezzánego
Mte. Zatta
Mte. Miggiani
Mte. Pissacqua
Mte. Carnella
Carasco
Cogorno
Recco
RAPALLO
Camogli
Santa Margherita Ligure
Zoagli
Golfo d. Tigullio
CHIAVARI
Portofino
Mte. di Portofino
San Fruttuoso
Cristo degli abissi
Mte. Roccag.
Monte Domenico
E7
28
29
30
31
32
33
34
35

crinale che da Leivi scendeva a Rivarola (estensione delle antiche *Vie Patraniche*).
Quest'ultima, dopo aver oltrepassato il torrente Lavagna sul Ponte Birago, arrivava a Prioria posta sulla confluenza del torrente Graveglia col Lavagna. Sito in cui, quasi certamente, in epoca bizantina sorse il monastero di Sant'Eufemiano di Graveglia.
Il monastero appare come complesso fortificato nell'atto di donazione rogato a Rovegno il 30 marzo 1076, col quale Adalberto, marchese obertengo e Cona, del fu Ariberto della famiglia dei Lavagna, donarono i loro diritti sull'insediamento monastico al cenobio di Bobbio.
Sul colle di Rivarola (m 150), posto in posizione strategica che domina un'ampia ansa del torrente Lavagna, vi era un castello, le cui fondamenta sono state riportate alla luce durante recenti scavi.
Il castello di Rivarola (*Rivaiöa*) fu costruito inizialmente nel 1089 da un certo Guglielmo de Rossi, esule parmense imparentato con i Fieschi e antenato dei Rivarola. Il fortilizio in seguito fu riedificato dai Genovesi nel 1132.
Dopo questa breve parentesi riprendiamo il nostro cammino.
Lungo un tratto di strada in lieve discesa si arrivava a San Giorgio di Comorga, un tempo centro amministrativo e cella bobbiese, risalente al IX secolo, col ruolo direzionale dell'attività evangelica e per il coordinamento delle varie aziende agricole circonvicine. Qui la mulattiera attraversava il Lavagna e proseguiva sulla piana di Carasco (m 26) raggiungendo il paese. A Carasco si univano i due importanti assi viari che scendevano lungo le valli dello Sturla e del Lavagna. Questa strada di fondovalle collegava le mulattiere provenienti da: Cichero (*Cichè*), Mezzanego, Semovigo, San Siro Foce (*Fùrca*), Montemoggio (*Muntemöggiu*) e Levaggi.
A Borgonovo, si diramava l'importante via del Bocco che portava in Val di Taro, un tempo detta via *lombarda* o di Piacenza.
All'entrata del paese di Borzonasca (*Burżunàsca*), dove il torrente Penna confluisce nello Sturla, convergevano le mulattiere provenienti dall'ampia convalle di Sopralacroce e quelle che

arrivavano da Borzone e da Montemoggio. Mentre sul versante opposto, un'altra mulattiera scendeva da Levaggi.
Borzonasca, situata su un nodo stradale di fondovalle, probabilmente esisteva già, come presidio militare, durante il periodo bizantino – longobardo.
In seguito, a partire dal basso Medioevo, divenne un importante centro commerciale.
Sulla sua piazza si tenevano fiere e mercati molto frequentati.
Il Borgo era rinomato per la lavorazione e commercializzazione dei tessuti di lana, che stagionalmente venivano venduti sui mercati del Genovesato e della Lombardia, e per molteplici altre attività artigianali.
La sua importanza come centro amministrativo crebbe con l'avvento della Repubblica Ligure quando divenne sede del quinto cantone di Chiavari con un Giudice di Pace di prima classe.
Dal Seicento in poi, staccatasi da Caregli (*Carèggi*), fu sede parrocchiale. Attualmente è il centro amministrativo più importante della vallata. Oltre Borzonasca la mulattiera proseguiva per Brizzolata (*Berzurèra*) mantenendo pressappoco lo stesso percorso dell'attuale strada rotabile. Da qui continuava con andamento pianeggiante, passando per Casa Prie, Malanotte (*Maranòtte*) e Case le Ghiare (*Gière*), poste a 412 m di altitudine, poi si inerpicava su per la costa dei Casali (*Casè*), incontrando l'omonima località, e saliva, sempre ripidamente, fino alla Squazza (m 721), con pendenze medie del 23%.
Ricordo vagamente di aver percorso questa mulattiera insieme a mio padre quando avevo undici anni, probabilmente era in settembre dell'anno 1941.
La strada non era più frequentata dalle carovane dei mulattieri, ma era mantenuta in ottimo stato. La Squazza ebbe grande importanza come punto di sosta nel periodo 1896 – 1911, durante il quale la strada carrabile, in costruzione, era transitabile soltanto fino a questa località. Perciò essa divenne punto di sosta e smistamento delle merci provenienti dalla Riviera e dirette in Val d'Aveto o viceversa.

Da qui il trasporto continuava a dorso di mulo, valicando l'Appennino al Passo del Bozale (*Bużà*), situato a quota 963 metri.

Dalla Squazza al Passo del Bozale la mulattiera era ampia e acciottolata, ma nonostante i diversi tornanti aveva una forte pendenza che si avvicinava mediamente al 25%. Sul Passo del Bozale vi è un'antica cappelletta che offre rifugio al viandante colto dal maltempo: su di essa è murata una lapide che ricorda la morte di un mulattiere ivi colpito da un fulmine.
Prima del 1797, superato questo passo, si lasciava il territorio della Repubblica di Genova e si entrava nel feudo dei Della Cella, appartenente al marchesato di Santo Stefano d'Aveto.
La strada raggiungeva Cabanne di Val d'Aveto (m 812) lungo il percorso pianeggiante che segue tuttora il fossato di Bozale.
La maggiore difficoltà che s'incontrava lungo questo tratto era il guado dell'Aveto che diventava difficile e pericoloso durante le piene del torrente. Onde evitare i difficili e pericolosi guadi di Cabanne, le carovane potevano deviare prima di valicare l'Appennino, a quota 925 m, su una mulattiera che attraversava le pendici della valle Sturla e raggiungeva la strada di Villa Cella al Passo delle Rocche e da qui scendere in Val d'Aveto.
Dopo aver superato l'Aveto, le carovane entravano nel paese di Cabanne sul piazzale della Parrocchiale, dove s'affacciava il palazzotto dei nobili Della Cella, con gli angoli sormontati da guardiole con feritoie che si possono tutt'oggi ammirare.
Cabanne fin dalla sua nascita fu nodo viario ed ebbe un importante ruolo legato ai traffici commerciali e ai trasporti.
Molti dei suoi abitanti furono commercianti e mulattieri.
Il paese durante il dominio feudale dei Della Cella, fu il principale centro di controllo delle carovane di muli che transitavano sul loro territorio.
Lasciato il paese di Cabanne, il nostro percorso si snodava lungo la mulattiera che passava per Mileto (*Amarèiu o Marèiu*), a quota 820 metri ed arrivava a Villa Garba, posta a 1014 m di altitudine, da dove

proseguiva per il Valico di Fregarolo, punto più elevato dell'intero tragitto (m. 1206).
Al Valico di Fregarolo (*Fregaiö*), posto sullo spartiacque tra le valli della Trebbia e dell'Aveto, la via di Chiavari incrociava l'antica strada del Gifalco (o Cifalco), mulattiera che collegava Barbagelata a Ponte Organasco, mantenendosi sempre sul crinale che divide le due valli. Da questo crinale, la mulattiera che stiamo seguendo scendeva in Val Trebbia, attraversando una zona prativa cosparsa di casolari (localmente nominata *Luvàia*), lungo un percorso tortuoso, ma agevole, in parte acciottolato, quindi adatto anche ai traini locali.
Giunta a Casoni (*I Casùn*), non entrava nell'abitato, ma transitava centocinquanta metri sopra al paese, da dove proseguiva con andamento pianeggiante, lungo un tracciato posto a metà del versante, sul lato destro della valle (a una quota media di m 950 s.l.m.) e giungeva sulla costa di Fontanigorda, per poi scendere in paese (m 817). Il documento più antico, finora trovato, in cui compare Fontanigorda è del 1182.
Fontanigorda era un centro viario dove convergevano importanti percorsi commerciali provenienti da Torriglia, Barbagelata, e dalla Val d'Aveto (Passo della Rocca, Passo del Gifalco, Passo di Esola e Valico di Fregarolo). Il paese per la sua posizione geografica, distante sette ore di cammino dalla Riviera di Levante, corrispondenti al percorso giornaliero delle carovane, fu punto di sosta e di rifornimento; qui venivano pagati i pedaggi e concordate le scorte per poter entrare nel feudo dei marchesi Malaspina di Croce e Casanova. Il confine fra le due giurisdizioni era segnato dal torrente Pescia. Questa situazione durò fino al 1594, anno in cui detto feudo fu accorpato al marchesato di Torriglia, possedimento dei Doria.
Dopo l'unificazione dei due feudi anche Casanova divenne punto di sosta giornaliero delle carovane in transito.
Il toponimo Fontanigorda forse trae origine dal nome che veniva dato al sito dove sorse il paese. Lo troviamo per la prima volta citato in un atto rogato in Valle Trebbia, "*super Fontem ingordum*", dal notaio Lanfranco, nel settembre del 1182. (Archivio di Stato di Genova, not.

Lanfranco reg. I, f. 3). In seguito, su altri documenti, si trova spesso citata col nome di *"Fontana ingorda"*.
Il termine dialettale locale è rimasto ***Funtanigùrda***.
Non è pensabile che una fontana possa essere ingorda o vorace come venne definita durante i secoli passati.
Vuole il caso che lungo l'antica via romea proveniente dal Golfo Tigullio (*Maritima*), all'entrata del paese di Fontanigorda, vi sia una copiosa sorgente.
Prima che questa fosse utilizzata per alimentare l'acquedotto del paese, le sue acque scendevano nel sottostante ruscello, l'attuale "*Rìu Cùgnu*".
Si può dunque ipotizzare che inizialmente il sito fosse chiamato col nome latino ***Fontana in gorda*** cioè fontana che versa le sue acque in vasche artificiali costruite per l'allevamento dei pesci lungo questo torrente (*Gordum pl. -a*, termine latino-medioevale che significa pescaia).
Lasciata Fontanigorda si saliva a Casanova (*Casanuöva*), superando il torrente Pescia sull'antico ponte medioevale tuttora esistente e, dopo aver attraversato le località Canfernasca, la Costa e Lame, si usciva dal paese nel rione della Ventarola (m 860).
Da qui la mulattiera, con andamento pianeggiante, proseguiva per Pietranera di Rovegno, seguendo più o meno lo stesso percorso dell'attuale strada rotabile.
Da Pietranera (m 924) scendeva giù nel paese di Rettagliata (m 579), dove si univa con la strada di fondovalle proveniente da Montebruno, Due Ponti (*Riva dei Guadi*), Loco, Rovegno, Garbarino.
Da questo punto in poi la strada di Chiavari percorreva lo stesso tracciato dell'altra direttrice di fondovalle, il *Caminus Januae* e con esso raggiungeva Bobbio.
Proseguendo si arrivava a Croce dove, arroccati sulla riva destra del fiume Trebbia, sono rimasti alcuni ruderi dell'antico castello malaspiniano. Dopo Croce, superato il torrente Gramizzola, la strada proseguiva per Toveraia, paese già esistente nel IX secolo, quindi raggiungeva Ottone.

Ottone, paese di antica fondazione (X secolo), posto lungo il fiume (m 492), fu da sempre un importante centro di scambi commerciali.
Oltre Ottone la mulattiera continuava sempre lungo il percorso di fondovalle, sulla destra della Trebbia, incontrando la frazione La Cà (*Aracà*) e il paese di Traschio (m 457), da dove iniziava a salire passando per Lozzo (m. 550) e andava a congiungersi con la strada del Gifalco, proveniente da Oneto, poi scendeva a Ponte Organasco. (Percorsi alternativi a quest'ultimo tratto di strada sono stati descritti nel *Caminus Januae*).
Superato il fiume Trebbia sull'antico ponte ritenuto d'origine romana (il ponte precedente all'attuale, a causa della non adeguata manutenzione crollò la notte tra il 17 e il 18 febbraio del 1923), la strada risaliva per breve tratto la valle dell'Avagnone, si divideva dalla mulattiera diretta al passo del Brallo e proseguiva per Montarsolo, in territorio della Corte Brugnatella, da dove, incontrando i paesi di Pietranera e Carana, giungeva finalmente a Bobbio.

## Percorsi alternativi

Prima della bonifica del lago-palude che copriva la piana dell'Alta Val d'Aveto, i percorsi principali che collegavano le valli dello Sturla, dell'Aveto e della Trebbia erano due: il primo valicava l'Appennino al passo delle Rocche, il secondo saliva al passo della Colletta di Acero e proseguiva per la Ventarola.
Il primo percorso, lasciato Borzonasca (m 160 s.l.m.), passava per la località Case le Neie (*Cà de Nèie*) e giungeva a Caregli (m 441), lungo una mulattiera a forte pendenza (19%).
Del paese di Caregli (*Carèggi*) si hanno notizie certe risalenti alla metà del IX secolo, che segnalano l'esistenza di una corte e di una cella intitolata a San Vincenzo, ricca di estesi castagneti ed organizzata dai monaci bobbiesi. A Caregli la strada si separava da quella che andava a Caroso e continuava sempre con andamento ripido fino a 700 metri d'altitudine, poi, lungo un tratto pianeggiante,

transitava nelle località: Cà di Barca, La Cà, Montemoso vicino a Temossi e proseguiva per le Case Costigliole, arrivando a Case Prorè (m 700). Da Case Prorè (*Pruoriè*) la mulattiera si inerpicava lungo i contrafforti dell'Appennino, attraversava il versante dove nasce il torrente Sturla e raggiungeva lo spartiacque appenninico al Passo delle Rocche o Bisinella (m 1089).
Il crinale appenninico compreso tra questo passo e il Monte Caucaso, in passato era considerato non idoneo al passaggio delle carovane di muli, tranne che per brevi tratti. Oggi lungo tutto il crinale passa l'Alta Via, splendido itinerario escursionistico. Viceversa, dalla parte opposta una mulattiera saliva lungo il crinale fino al Monte Aiona (m 1457) e valicava in Val di Taro.
Superato il crinale si scendeva a Villa Cella (m 1017) su una mulattiera agevole che segue tuttora l'omonimo torrente.
Villa Cella (*Ra Sèlla*) esisteva già nel 1103 come cella del monastero di San Pietro in Ciel d'Oro di Pavia. Posta su questa antica via commerciale, divenne, per opera dei monaci, un importante punto di sosta e assistenza ai viandanti. Essa perse la sua importanza dopo il disuso di questo percorso, causando il declino del centro monastico.
Poco oltre Villa Cella la strada si separava dalle mulattiere che andavano a Farfanosa e a Costafigara, quindi scendeva al torrente Aveto, superandolo in località Massapello (m 860), per poi salire a Villa Garba dove si ricongiungeva col percorso primario del Fregarolo. In epoca precedente alla bonifica della piana di Cabanne, il passaggio dell'Aveto in questa località, secondo la tradizione locale, era denominato "*Passo dei morti*" perché di lì transitavano le salme dei deceduti dell'Alta Val d'Aveto che venivano sepolte nel cimitero di Villa Cella. Il secondo percorso proseguiva oltre Brizzolara (m 320) lungo il torrente Oneto, passando per Tigliolo (*Tigiö*), dove si diramava la mulattiera che saliva a Belpiano (*Purzì*) e continuava transitando dalla Casa dei Grillè.
Arrivato poco oltre il mulino di Bagoda, attraversava il torrente portandosi sul versante destro della valle ed iniziava a salire, incontrando i casolari di Galà, Taggiazzi, Tornarezzo e Guasto e,

dopo essersi separato dalla strada che saliva alla Parrocchiale di Acero (m 788), arrivava nella località Case delle Verane (m 668). Superati questi casolari la strada continuava a salire, con forte pendenza del 20%, verso lo spartiacque appenninico e, dopo aver incontrato Acero (*Àscero de là*), giungeva al Passo della Colletta o del Battello (m 921). Superato il crinale, la strada scendeva in Val d'Aveto, con andamento pianeggiante, attraversava una zona detta *Le Isole*. Giunta nel paese di Ventarola (m 850), si congiungeva con l'importante mulattiera proveniente dalla Fontanabuona, detta la "Via dell'olio o di Piacenza".

Dalla Ventarola la mulattiera proseguiva per Isoletta (*Isurètta*) e giungeva a Parazzuolo (*Parazö*), antico paese posto sulla riva del lago-palude a quota 825 m.
Costeggiando la palude, la strada arrivava alla Priosa (m 844), centro viario dell'Alta Val d'Aveto, dove s'incontravano diversi percorsi commerciali, tra i quali la strada che, salendo da Villa Salto (*Sàtu*), giungeva in Val Trebbia dopo aver valicato il Passo delle Colle.
Oltre Priosa (*Priùsa*) il nostro cammino diventava ripido e proseguiva lungo la costa che porta al monte Croce (m 1142), vicino al paese di Ghierto, poi, con andamento meno scosceso, continuava lungo il contrafforte (*Còsta de Ghièrtu*) dove, nell'ultimo tratto, piegava sul versante che s'affaccia nella valle del Salto, zona detta localmente "*Taverne*", e giungeva al Passo della Rocca (o Rocca di Gallo m 1246). Al Passo della Rocca, il percorso che stiamo descrivendo incrociava la strada del Gifalco, dalla quale si diramavano: la mulattiera che andava a Montebruno, passando per Sottoripa (*Sutterìa*), e quella che scendeva a Canale.

Superato il passo della Rocca, la nostra strada proseguiva lungo la mulattiera di Ala di Gallo, proveniente da Barbagelata, la quale passava per Vallescura (m 963) e, giunta sopra al paese di Casoni (m 885), si collegava con la strada di Chiavari, già descritta.
Questi due percorsi furono per secoli le vie principali che univano le

valli dello Sturla e dell'Aveto con la Val Trebbia; persero la loro importanza soltanto dopo l'apertura della strada del Bozale.
Lungo il primo transitavano le carovane dirette a Ottone, mentre il secondo valico veniva scelto per i traffici diretti a Torriglia e a Montebruno. Durante il '600, il transito sui valichi di Fregarolo e della Rocca fu vietato dal principe Doria. Con ripetute grida egli ordinò che tutta la merce soggetta a dazio dovesse passare per Torriglia. Ciò creò grande disagio ai mulattieri provenienti da Borzonasca e diretti nel Bobbiese: essi erano costretti ad allungare di molto il loro cammino. Come vediamo dal seguente documento, non tutti i mulattieri piacentini accettavano di fare tanta strada per andare a pagare il pedaggio. Quindi eludevano gli ordini del Principe, rischiando una sanzione o il sequestro della merce.
*1696. 9. Marzo - Furono dalli Birri di Torriglia invenzionate (*trovate*) alcune bestie cariche di oglio di Carlo e Orlando Chiapparoli di Mont'arzolo, di Giuseppe Gattone di Zavatarello, e di Giuseppe Nobile di Oneto nella villa di Fontaningorda, che avevano fatta la strada bandita di Fregarolo, e stante poi decreto di S.E. col pagamento, che fecero di £ 100. alla forma del medesno vennero loro rilasciate.*
Quanto sopra è un breve rapporto fatto dal daziere alla Camera feudale di Torriglia. Va precisato che in tale data esisteva l'esattoria del dazio anche a Montebruno.

**<u>Anche da Brizzolara si diramava una mulattiera che saliva al Passo delle Rocche….</u>**

La mulattiera lasciava il paese di Brizzolara, dirigendosi per breve tratto sullo stesso percorso dell'attuale strada rotabile di Caregli.
Giunta al torrente che scorre tra Brizzolara e Campreveto, saliva in località Case Chiappe (m 533) su un tratto di strada lungo circa novecento metri, con pendenza media del 23%. Da qui, con altri settecento metri di salita meno faticosa (11%), arrivava a Gazzolo (*Gażö*). Dopo questo paese situato a 608 m d'altitudine, la mulattiera

saliva nell'abitato di Case Barca (m 690), dove incontrava la strada proveniente da Caregli (anzi descritta) e con essa proseguiva fino alla località La Cà (m 700). Lasciata la strada che dirigeva verso Temossi (*Temùsci*), l'antica mulattiera continuava a salire verso il Lago di Giacopiane, percorrendo le falde occidentali del monte Bregaceto (m 1171). Essa, dopo aver percorso quest'ultima salita lunga circa due chilometri e mezzo, a pendenza media del 12%, giungeva a metà della riva meridionale dell'attuale bacino, situato a quota 1000 s.l.m. Oltre il lago, la strada continuava sullo stesso tracciato dell'odierno canale che porta le acque dello Sturla nel lago di Giacopiane. Quest'ultimo tratto, lungo circa due chilometri e mezzo, si snodava su un percorso pianeggiante che si manteneva intorno ai 1030 metri di quota, andandosi a congiunge con la mulattiera proveniente da Case Prorè e con essa saliva al Passo delle Rocche, per poi scendere dal crinale appenninico in Val d'Aveto.

Il lago di Giacopiane è un invaso artificiale, realizzato negli anni venti del secolo scorso, con lo scopo principale di produrre energia elettrica e creare una riserva idrica per la zona del Tigullio e della Riviera di Levante. Il bacino artificiale è composto da due invasi, collocati a scala uno sopra l'altro, per facilitare una prima caduta delle acque che viene sfruttata localmente da una centrale idroelettrica. Il bacino superiore è il maggiore ed è posto in un pianoro da dove si può ammirare lo splendido panorama che arriva fino al mare.

## Transiti storici

La strada di Chiavari, con le sue iniziali varianti, fu certamente percorsa dai monaci colombaniani di Bobbio durante la loro opera di evangelizzazione della Liguria (VII e VIII sec.). Essi, lungo questo percorso, crearono le primitive "celle monastiche" ed arrivarono ad espandere la loro missione fino al litorale ligure. Nel 1168 Federico I Barbarossa, in ritirata da Roma, con l'esercito decimato dalla peste,

fu scortato da Obizzo Malaspina nei suoi feudi; in tal modo evitò l'agguato tesogli dagli uomini della Lega al passo della Cisa.
Nell'"*Historia di Milano*" volgarmente scritta nel 1554 da Bernardino Corio, gentil'homo milanese, a pag. 58 leggiamo: "*Giunto Federico a Pontremulo, Pontremulesi li vietarono il passo. Onde l'imperatore conoscendo che per virtù de'suoi, per essi pochi e infermi, non poteva combattendo ottenere la pugna, si voltò alla parte della marina, e indi Obizone Marchese Malaspina per il suo* (feudo) *concedendoli il passare pervenne a Pavia in un giorno di giobbia indittione prima o gli undici di Settembre dell'anno 1168."*

Sicuramente l'imperatore, avendo ripiegato verso la marina, percorse la Val di Vara, da dove, dopo aver attraversato l'alta Val Graveglia, può essere giunto in Valle Sturla, passando a Semovigo (*Summum vicus*) e San Siro Foce (*Fùrca*), lungo le pendici occidentali del monte Zatta (*Satta*), evitando di entrare in Val di Taro, presidiata da Parmensi e Piacentini, uomini della Lega.
Risalita la Valle Sturla, l'esercito del Barbarossa, composto da oltre 10.000 uomini, continuò il suo viaggio verso Varzi in Valle Staffora, lungo le valli dell'Aveto e della Trebbia, seguendo diverse vie parallele. Fra queste, probabilmente, la via di Chiavari con le varianti sopra descritte. L'imperatore giunse a Pavia l'undici Settembre dello stesso anno.
Truppe spagnole, sbarcate a Chiavari e dirette a Milano, nel 1736 percorsero la strada di Chiavari. Il contingente, comandato dal marchese di Castelar, era composto da 13.500 uomini dei quali 3.500 a cavallo. Questo avvenimento è riportato in una memoria scritta del cap. Paolo Della Cella di Cabanne, nella quale viene ricordato il saccheggio che gli Spagnoli fecero lungo il loro cammino.
Nell'anno 1838, il Santo Antonio Maria Gianelli fu nominato vescovo di Bobbio. Egli, per raggiungere la sede vescovile, percorse l'intera strada di Chiavari. Fece in vettura il primo tratto carrozzabile che arrivava fino a Borgonovo, da dove proseguì il viaggio su cavalcatura superando l'Appennino al Passo del Bozale.

Si racconta che quando egli giunse a Casoni di Fontanigorda, gli abitanti di quel paese lo accolsero devotamente e con umiltà gli chiesero l'elevazione a parrocchia della loro chiesa. Essi furono esauditi: la chiesa di Casoni fu elevata a parrocchia il 4 Giugno 1840.
Nel 1849 transitò per la strada di Chiavari il patriota Luciano Manara con i suoi 800 volontari, diretto a Roma, dove cadde eroicamente a villa Spada. Il Manara, partito da Milano, passò per Varzi e, dopo aver raggiunto Ponte Organasco, proseguì per Chiavari lungo il nostro itinerario.

*Passo del Fregarolo* ( *foto: G. Ferretti*)

## MULATTIERA DELL'OLIO

**Lungo la via di Piacenza.**
**Rapallo – Ferriere (Val Nure).**

Dopo il secolo XI, Rapallo rimase legato alle sorti di Genova.
Fu prima capoluogo di Podesteria e dopo il 1608 divenne Capitanato della Serenissima. Tale rimarrà fino al 1797, anno in cui cadde il governo oligarchico della Repubblica di Genova.

Verso la metà del XVI secolo subì, come gran parte dei paesi rivieraschi, le incursioni saracene con le loro tragiche conseguenze.
In quel periodo, a protezione del Borgo, fu eretto il castello proteso sul mare, tuttora ben conservato, che dall'inizio del Seicento divenne sede del Capitano.
Posto al centro del Golfo Tigullio, il paese ebbe fin dal Medioevo l'importante ruolo di centro commerciale collegato con l'entroterra tramite mulattiere.
I mercanti di Rapallo commerciavano col Piacentino, con maggior frequenza lungo le valli dell'Aveto e del Nure, raggiungendo il paese di Ferriere dopo aver superato il passo di Crociglia.
Le carovane di muli, che valicavano i monti nelle due opposte direzioni, all'andata portavano soprattutto sale grosso, olio, sapone, talvolta agrumi, ma anche scarpe e prodotti raffinati come velluti, damaschi, pizzi e merletti che si producevano proprio nei paesi del Tigullio e della Fontanabuona. Al ritorno il carico era invece formato da grano, riso, lino, canapa, stoffe, formaggio, pelli, carne salata, micce e polvere da sparo.

## Descrizione dell'itinerario

Durante il Medioevo, la mulattiera principale che univa Rapallo con la Fontanabuona era quella che saliva a S. Maurizio del Monte (*Mùnte*) e valicava lo spartiacque al passo della Crocetta (*Cruxètta*), per poi scendere a Dezerega (*Desèrga*) o Coreglia (*Coègia*), nella valle del Lavagna.
Dopo il Cinquecento, con l'erezione del Santuariodi N. S. di Montallegro, divenne importante la mulattiera che lo collegava al litorale e questa fu generalmente prescelta dai mulattieri che salivano dal Tigullio.

Essa lasciava Rapallo passando dalla chiesa di S. Bartolomeo posta a quota 100 metri s. l. m.
Poi continuava lungo il contrafforte che divide la valle del Rio di Monte (o San Francesco) da quella di Rio Tuia. I primi due

chilometri di salita erano molto ripidi con pendenza media del 20%, con punte del 25%.

Questo tratto di strada saliva fra gli uliveti passando in località Pellegrino (m 200) e da Villa Beltrame (m 339).
Raggiunti i 500 m. di quota, la mulattiera proseguiva più pianeggiante ed arrivava al Santuario (m 612), con pendenza media del 12%.
Lasciato il Santuario di Montallegro, la mulattiera aggirava verso levante il monte Rosa (*Rusà*), alto 692 m, andandosi a collegare col percorso di crinale che sovrasta il golfo del Tigullio; una diramazione dell'antico percorso patranico che dalle giogaie appenniniche del monte Lavagnola scendeva per crinale a Comorga, al castello di Rivarola e a Priora situata sulla sponda destra del Graveglia, vicino alla confluenza col torrente Lavagna.

Da qui la mulattiera dirigeva lungo il crinale in direzione Nord-Ovest, incontrando il bivio della strada che andava in Fontanabuona, nel paese di Canevale (*Canà*).
Superata questa diramazione, continuava sempre su crinale per circa un chilometro. Arrivata a quota 635 m, piegava verso Nord e scendeva a Coreglia Ligure.
I primi 500 metri di discesa erano a forte pendenza (24%), poi la strada proseguiva con tratti pianeggianti e discese, attraversando l'abitato di Coreglia (*Coègia*).

Coreglia Ligure trae origini da uno dei tanti insediamenti risalenti all'epoca della romanizzazione. Si trova citata per la prima volta nel 1034.
La località per secoli fu punto di passaggio obbligato di vie carovaniere che collegavano la costa con l'entroterra.
Tanto è vero che su una di queste strade, presso il ponte che superava il Lavagna, era situato *l'Hospitalis di Monte Oscano* dove venivano riscossi i pedaggi feudali, posti sulle mercanzie in transito e sui

viandanti, come si legge in un diploma di Federico Barbarossa del 1164.
La nostra strada, giunta a Villetta (m 201), scendeva a Pian dei Manzi (m 65) e, continuando lungo il fondovalle, andava a superare il torrente Lavagna al ponte di Pianezza (*Cianèssa*).
Pianezza e Monleone (*Mogiùn*) furono da sempre due importanti centri viari legati all'antico capoluogo amministrativo e commerciale di Cicagna.
Molteplici furono in passato le mulattiere che interessavano l'intera vallata, formando un'estesa rete stradale.

É importante a questo punto tralasciare brevemente il nostro percorso e aprire una parentesi per ricordare le principali vie commerciali che da questa valle salivano ai passi appenninici.

La mulattiera di fondovalle, partendo da Carasco, proseguiva lungo il torrente Lavagna collegando fra loro i maggiori centri commerciali dell'intera valle.
Raggiunto il paese delle Ferriere (*Ferrëe*) saliva alla Colletta di Boasi passando per Vallebuona, quidi attraversava per breve tratto il versante sinistro della Val Bisagno e giungeva sulla dorsale appenninica al Passo della Scoffera (m 674).

Da quest'asse viario centrale si staccavano le seguenti strade che valicavano l'Appennino.
Pian del Cuneo - Fregaie - Croce di Romaggi - Romaggi - Passo di Romaggi - Passo del Dente - Passo della Zanèlla (m 1075).
Calvari (*Càrvai*) - Castellaro - Case Pinollo - Casareggio - Località Fagiolari - Passo del Dente - Passo della Zanèlla.
Pian dei Ratti - Soglio (*Sòggiu*) - Costa di Soglio – Casoni - Fagiolari - Passo del Dente - Passo della Zanèlla.
Sulla mulattiera che collegava Monleone con Favale di Malvaro si diramava la strada: Figarolo - Rosarino (*Rusaìn*) – Lorsica - La Cucea (localmente detta "*a Cücca*") - Passo della Ventarola (m 985).

Da Favale di Malvaro: Favale di Malvaro - Alvari (*Âi*) - Case Lungo (dai valligiani detto "*Casùn Lùngu*") - Passo dei Pozzarelli (m 1075).
Favale di Malvaro – Castello - Case Relà - Ca' Bona - Case Prià - Casolare la Volta - Passo della Volta (m 972).
Dal fondovalle:
Monleone (*Mogiùn*) – Trino – Balano (*Balàn*) – Verzi – Codeverzi – Passo della Banchella - Collegamento con la strada che saliva da Albereto – Passo del Gabba (m 1109).
Gallinaria – Cornia – Albereto – Passo del Gabba.
Ferrada – Moconesi (*Moconèsci*) – Passo della Croce – Passo del Gabba.
Gattorna – Neirone (*Neiùn*) – Corsiglia (*Cursìgge*) – Roccatagliata – Giassina (m 926).
Oppure: Neirone – Case - Isola – i Bassi – Bugne – Sciarrè – Giassina.
Acqua di Ognio – S. Marco d'Urri – Lezzaruola – Monte Perdono – Monte Bragaglino – Stretta del Ciapüsso – Raccordo alla via di crinale a quota 1025 m, a circa mezzo chilometro dalla cima del Lavagnola.
Molino di Tasso – Tasso (*Tàxu*) – Tassorello (*Taxuèlu*) – Passo delle Forche – Stretta del Ciapüsso – Raccordo alla via di crinale del monte Lavagnola.
Fra queste strade che salivano ai valichi appenninici era compresa anche la nostra, della quale, chiusa la dovuta parentesi, riprendiamo la descrizione. Dopo Pianezza, la mulattiera saliva lungo la costa che divide la vallata di Isolona (*Isolùn-a*) da quella del Malvaro ed arrivava a Orero (m 380), percorrendo circa due chilometri di salita con pendenza media del 15-16%.
Secondo un'antica tradizione Orero (*Oè*) era scelto dalle carovane che percorrevano questo itinerario, come punto per la sosta meridiana. I primi insediamenti nella zona d'Orero risalgono al periodo romano. Il paese, posto sull'antica "Via dell'olio", fu per secoli un importante punto di sosta delle carovane che dalla Riviera ligure andavano verso il Piacentino.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
29
30
31
32
33
34
35
RAPALLO
Santa Margherita Ligure
Golfo d. Tigullio
CHIAVARI
Lavagna
Cogorno
Carasco
Cicagna
Mezzanego
San Colombano Certenoli
Rezzoaglio
Fontanigorda
Montebruno
Neirone
Moconesi
Mte. Cavalmurone
Mte. Carmo
Mte. Zuchello
Mte. Alfeo
Mte. Dego
Mte. Dramara
Mte. Montarlone
Mte. Groppo
Mte. Pagliaro
Mte. Caucaso
Mte. Bregaceto
Mte. Aguciaia
Mte. Ghiffi
Mte. Cucco
Mte. Mignano
Mte. Pissacqua
Mte. Carnella
Mte. Zatta
Mte. Roccagiovanna
Pta. d. Capo o di Portofino
PARCO NATURALE REGIONALE DELL'AVETO

Il comprensorio d’Orero, in epoca moderna, divenne uno dei più importanti centri d’estrazione dell’ardesia della Val Fontanabuona. Prerogativa che la località detiene ancora ai giorni nostri.
Oltre Orero, per arrivare al passo della Zanèlla (Passo, che su alcune carte moderne, appare col nome di Ventarola Sud) bisognava affrontare una salita di circa sei chilometri, non eccessivamente impegnativa, la cui pendenza media era del 12%.
Durante il percorso s'incontravano gli abitati di Costasecca e Croce di Orero. Salendo oltre, la strada seguiva sempre il contrafforte, passando sul versante del monte Zuccarello che s’affaccia sulla vallata di Lorsica (*Lùrsega*).
Circa mezzo chilometro prima d’arrivare al valico appenninico, la nostra mulattiera si univa con quella proveniente dal Passo del Dente.
Dopo aver valicato l’Appennino a quota 1075, la mulattiera entrava in Val d’Aveto, nella faggeta secolare di Liciorno, scendendo inizialmente a forte pendenza (27%), fino ad incontrare l’omonimo fossato in un punto poco distante dalla sua sorgente, a quota 900 metri s.l.m.. Superato questo tratto, il percorso diventava pianeggiante (pendenza media 2.5%) e seguiva il corso del torrente fino al paese di Ventarola (m 847).
Prima di entrare in paese, la nostra strada si univa con la mulattiera proveniente da Acero (Valle Sturla) e con quella di Lorsica, che scendeva lungo il torrente Ventarola.
Il piccolo paese di Ventarola (*Ventaröra*) è antichissimo, lo troviamo citato come limite di confine in un documento risalente all’anno 714, periodo del dominio longobardo.
Il paese nella sua modesta dimensione era predisposto per ospitare i viandanti. Fino al 1797, Ventarola era il primo paese posto in terra feudale che s'incontrava lungo il nostro cammino, dopo aver lasciato il Genovesato.
Il torrente Ventarola un tempo era chiamato Vizerga e sfociava vicino all’abitato di Parazzuolo nel lago-palude che copriva la piana di Cabanne. Lungo il lato sinistro del suo corso si sviluppava la mulattiera, dove oggi si trova la strada rotabile.

Il cammino proseguiva pianeggiante (con pendenza media 1-2%) fino a Parazzuolo (m 819).
A circa metà di questo tratto, in località Isoletta, si diramava una mulattiera che saliva alla Casa del Monte (m 1018), situata vicino al monte dei Lavaggi, e proseguiva per la Priosa, passando nel paese di Mandriole (*Mandröre*). Probabilmente questo era un percorso alternativo che aggirava il lago-palude, utilizzato durante i periodi d'abbondanti piogge, quando la strada che costeggiava il lago diventava impraticabile.

Riprendiamo nuovamente il nostro cammino, visto in un periodo più recente, cioè dopo la bonifica della piana avetana.
Oltre Parazzuolo la mulattiera superava il torrente Aveto e andava ad unirsi con quella proveniente dalla Priosa.
Dopo circa due chilometri e mezzo giungeva a Cabanne (m 809), su un percorso con pendenza media inferiore all'1% che si sviluppava, pressappoco, sullo stesso tracciato dell'attuale strada rotabile.
A Cabanne convergeva anche la strada di Chiavari diretta in Val Trebbia, come già descritta.

Il paese fu in passato dimora dei feudatari Della Cella e centro di controllo dei traffici commerciali che attraversavano i loro territori; a tale scopo era attrezzato con magazzini, stalle e locande atte ad ospitare le carovane.
Qui terminava la prima tappa del nostro itinerario, durata circa sette ore di marcia effettiva.
I muli venivano scaricati, ricoverati ed alimentati, in modo da essere pronti per la partenza del mattino seguente.
I mulattieri di solito dormivano nelle stalle su un giaciglio di paglia, accanto ai loro quadrupedi.
Il paese di Cabanne, nato dopo la bonifica della piana, acquistò subito grande importanza come nodo stradale, ma per secoli non ebbe un adeguato e sicuro attraversamento dell'Aveto durante le piene.

Si tentò di risolvere questo vecchio problema nel 1876 costruendo un ponte che univa le due rive in prossimità dell'attuale strada statale 586; ma il ponte crollò appena ultimato, causa di una piena del torrente che distrusse l'armatura.

Il secondo giorno del nostro cammino iniziava con il guado dell'Aveto e il passaggio tra l'abitato di Farfanosa (m. 814), dove poco oltre si diramava la strada che saliva a Villa Cella.

Ora la mulattiera, per circa cinque chilometri, scendeva dolcemente costeggiando la sponda destra del torrente Aveto.
Soltanto tra le località Massapello e Rocca Martina saliva leggermente di quota per poi ridiscendere nuovamente lungo il torrente che continuava a seguire fino a Rezzoaglio (m 715).
Lungo questo tratto s'incontrava la "*Strada dei morti*" che, proveniente dal versante sinistro dell'Aveto, saliva a Villa Cella.
A Molini (*Murìn*) convergevano sul nostro percorso le mulattiere di Brignole (*Rebrìgnure*) e Costafigara (*Costafighèra*); infine la strada, passando da Calcinara e nell'abitato di Isola Rotonda (*Ísura Riùnda*), arrivava a Rezzoaglio (*Rusàgni*).

Rezzoaglio un tempo era il crocevia delle mulattiere provenienti da Val di Ceno e Val di Taro che, dopo aver valicato i passi del Chiodo e dell'Incisa scendevano ad unirsi al percorso di fondovalle dell'Aveto.
Con atto rogato a Piacenza il 6 febbraio 1251, il marchese Corrado Malaspina concesse ai nobili de Meleto la parte del feudo imperiale di S. Stefano che si estendeva nella zona alta della vallata.
I nuovi vassalli presero fissa dimora nei loro possedimenti, forse a Rezzoaglio o nella Rocca di Mileto, da dove esercitarono la giurisdizione sul territorio a loro assegnato, e si assicurarono il controllo delle vie d'accesso, i privilegi, i dazi e le gabelle.
I marchesi Malaspina, detentori dell'investitura imperiale, conservarono il diritto di reclutamento degli uomini armati a difesa del feudo.

In seguito il casato dei de Mileto si divise in due rami con differenti nomi: i *de Cella* e *i de Rizoalio*. I primi ebbero una loro residenza anche a Cabanne, mentre i secondi rimasero domini nel comprensorio di Rezzoaglio.
I loro privilegi durarono fino alla caduta del feudalesimo.

Nell'anno 1523 Rezzoaglio fu elevato a parrocchia e il 28 aprile 1918, staccatosi da S. Stefano, divenne sede comunale, assumendo il ruolo di principale centro amministrativo e commerciale della valle.

Oltre Rezzoaglio la nostra mulattiera continuava su un tracciato che seguiva il fiume, sempre sul lato destro, fino alla confluenza del torrente Gramizza.
Prima di aver attraversato Rezzoaglio Basso, essa si separava dalle mulattiere che salivano lungo l'opposto versante e che, su tre diversi percorsi, valicavano in Val Trebbia incontrando i paesi di Esola (*Èisura*), Ertola (*Értura*), Casaleggio e Alpepiana (*Arpepiàn-a).*

Il torrente Gramizza veniva superato, passando sul ponte a unico fornice, ancora oggi esistente, posto a circa trecento metri sopra l'attuale strada statale dei Boschi, in località Frascaie (m 682). Mezzo chilometro oltre il torrente, a quota 774 metri s.l.m., il nostro cammino incontrava la mulattiera proveniente da Cornaleto (*Curnarèiu*) e, proseguendo oltre, arrivava al bivio di Pievetta (m 896), dopo aver incontrato il paese di Caselle. Quest'ultimo tratto di strada in salita aveva una pendenza media di 11 %.

A questo punto, per raggiungere S. Stefano d'Aveto (m 1017), si poteva scegliere tra due differenti percorsi: passare per Pievetta oppure proseguire lungo la strada che collegava Allegrezze col capoluogo. Il secondo era più breve e lineare.
Seguiva pressappoco l'attuale via rotabile, passando leggermente più a valle.
Santo Stefano (*San Stè*) ha origini antiche.

Fin dal 1164 fece parte dei territori infeudati ai marchesi Malaspina da Federico Barbarossa.
Il castello del Borgo, composto inizialmente da una torre con guarnigione armata, fu edificato durante il dominio dei Malaspina, cioè precedentemente al 1495, in data non meglio documentata.
In seguito fu acquistato dai Fieschi e poi espropriato e concesso ai Doria.
Questi ultimi lo ampliarono nelle dimensioni che appaiono dai bastioni tuttora esistenti, inglobando la vecchia torre e lo tennero fino alla fine del XVIII secolo, quando ebbe fine il dominio feudale.
A Santo Stefano l'importantissima mulattiera del Tomarlo si congiungeva con le diverse direttrici commerciali della vallata.
Per le carovane che seguivano il nostro percorso era giunta l'ora della sosta di mezzogiorno.

Lasciato il comprensorio di S. Stefano, la prima meta era il passo del Crociglia (m 1474) che si poteva raggiungere scegliendo fra tre diversi percorsi.
Quello inferiore partiva da Pievetta, incontrava Pareto (*Parèiu*), Ascona e Torrio (*Tùiu*) per poi salire al passo. Era un percorso soggetto a frequenti smottamenti, lungo il quale s'incontravano difficoltà nell'attraversare i corsi d'acqua.

Il percorso più elevato era preferibile durante i mesi estivi: partiva da S. Stefano e dopo aver raggiunto Canpomenoso, saliva al Passo del Bocco (m 1319) e proseguiva, sempre salendo, fino al *Giasso* (m 1463). Da qui scendeva a quota 1400 lungo la valletta situata tra i monti della Guardiola e della Ciapa Liscia (Valle Tribolata), da dove, con l'ultimo tratto in salita, arrivava sullo spartiacque, vicino a Rocca Marsa a quota 1475 m. Indi per crinale raggiungeva il Passo di Crociglia.
Il terzo percorso era una mulattiera che si sviluppava sulla stessa direttrice dell'attuale strada rotabile che collega S. Stefano con Torrio e forse era la più sicura. Sopra Campomenoso (Colonia

Piaggio), a quota 1180 metri, quest'ultima mulattiera si separava dalla precedente e proseguiva superando Monte di Mezzo a 1230 metri d'altitudine, in vicinanza della fontana di Reisin, con un tratto di salita a pendenza media del 4,5%.
Sullo spartiacque incontrava la mulattiera che saliva da Ascona (*Ascùn-a*). La strada proseguiva attraversando i versanti della vallata di Rio Remorano su un percorso inferiore a quello dell'attuale strada rotabile.
Superato l'omonimo torrente a quota 1130 metri, scendeva ancora leggermente fino a 1084 m dove, mezzo chilometro prima dell'abitato di Torrio, si separava da questa direttrice ed iniziava a salire a forte pendenza (21%), raggiungendo quota 1193 m, pressappoco dove oggi transita la strada carrabile.
Mantenendosi sempre su quest'altitudine, arrivava a Rocca di Cornin e si univa alla strada proveniente da Torrio.
Da qui, con poco meno di due chilometri di salita (pendenza media tra il 15 e il 16%), la strada arrivava al Passo di Crociglia, il punto più elevato del nostro percorso (m 1474).
Superato il passo, la mulattiera scendeva in Val Nure. Dopo un tratto di circa mezzo chilometro, con pendenza media del 14%, si separava dalla strada di Selva in vicinanza della caserma della dogana, situata a 1362 metri d'altitudine, sul contrafforte che scende tra i paesi di Selva e Retorto.
L'importante presidio doganale fu fatto costruire dalla duchessa Maria Luisa d'Austria nel 1852, ma ebbe breve durata poiché, il giorno 11 marzo 1860, il plebiscito decretò l'annessione del Ducato di Parma-Piacenza al Regno d'Italia.
I doganieri parmigiani, oltre al controllo delle merci in transito, davano ospitalità ai viandanti colti d'avverse condizioni atmosferiche.
Attualmente vicino ai ruderi dell'antica caserma passa la strada rotabile che unisce Torrio con Selva e vi è il rifugio Vecchia Dogana.
Da qui la nostra mulattiera proseguiva per Colla di Gambaro scendendo lungo i versanti che digradano sulla sinistra del torrente

Nure su un percorso di circa tre chilometri e mezzo. Inizialmente vi era una discesa che portava a quota 1300 metri, nella valle del Rio Careveggi, con una pendenza media del 10%.
Poi continuava a metà versante su quote intorno ai 1200 metri. Lungo questo tratto a lieve pendenza (7%), incrociava la strada che dalla Val d'Aveto portava a Retorto (Val Nure). Giunta a circa un chilometro sopra l'abitato della Colla, la mulattiera scendeva in paese su un tratto a pendenza media del 18%.

Colla di Gambaro è situata a 984 metri s.l.m. e dista soltanto un chilometro e mezzo da Gambaro (m 858). I due paesi erano collegati da una mulattiera che seguiva pressappoco l'attuale strada rotabile.
Gambero si trova lungo il torrente Gambarello, vicino alla confluenza col Nure e fu per tre secoli centro amministrativo dell'omonimo marchesato detto anche degli Edifici; il suo territorio si estendeva sulla parte alta di questa vallata.

I feudatari furono i marchesi Malaspina dello Spino Secco di Mulazzo. I loro diritti non erano fondati su investiture imperiali, ma su quelle dei duchi di Milano.
Loro possedevano un palazzo vicino al paese dove avevano la residenza abituale. Con alterne vicende tennero il feudo fino al XVII secolo.
Proseguendo oltre per circa tre chilometri, il nostro cammino si snodava in leggera pendenza (7%) sulla riva sinistra del Nure, dove oggi transita la strada provinciale che scende dal Passo dello Zovallo, e giungeva a Ferriere (m 626), termine del nostro viaggio.

Il cammino coperto nella seconda tappa era più lungo di quello del giorno prima (circa cinque chilometri), ma con un dislivello da superare inferiore al precedente. Nel primo giorno, partendo da Rapallo, situato sul mare, si doveva salire inizialmente sullo spartiacque costiero e successivamente al passo appenninico, posto a quota 1075 s.l.m., superando due dislivelli per un totale di 1622

metri; mentre il secondo giorno, l'ascesa tra il torrente Aveto e il Passo di Crociglia, rispetto alla precedente, era circa dimezzata.
Quindi la durata dei due percorsi era pressappoco la stessa, cioè sette ore di marcia effettiva, corrispondenti al normale commino giornaliero delle carovane.

Il paese di Ferriere, situato in un'ampia conca sulla sinistra del Nure, fu noto in passato per le miniere di rame e di ferro, sfruttate già in epoca romana. In seguito divenne un importante nodo viario e fu rinomato centro commerciale come Bettola e Ponte dell'Olio, paesi che s'incontrano proseguendo verso la pianura piacentina.
Ponte dell'Olio, in antichi documenti del IX secolo, è citato col nome di Ponte Albarola.
Il paese, situato in Val Nure, all'inizio della pianura, secondo un'antica tradizione, pare abbia preso l'attuale nome dal commercio dell'olio ligure che si teneva settimanalmente sulla piazza del mercato. Anche la mulattiera che abbiamo fin qui seguito era talvolta chiamata "Strada dell'olio".

## Transiti e fatti storici attinenti al percorso.

Durante gli ultimi anni del XVI secolo il bandito Aurelio Bertuzzi (ex prete sospeso "a divinis") con i fratelli Crovi e un certo Bastardi capeggiavano bande di predoni, uomini senza scrupoli che incutevano terrore in diverse contrade, in particolar modo nel territorio di S. Stefano d'Aveto.

Questi trovavano rifugio in Val Nure dove il Marchese degli Edifici non se ne dava gran cura e permetteva la loro presenza.
L'amministratore dei Doria, Gian Pietro Riccardi, si era già lamentato con il marchese Malaspina di Gambaro per il rifugio offerto ai banditi, ma egli si era tolto d'impiccio dicendo che, se vi erano banditi nei suoi feudi, autorizzava la giustizia dei Doria a catturarli.

La situazione diventò insopportabile quando la banda del Bertuzzi intensificò i suoi colpi nel Genovesato e a S. Stefano di Val d'Aveto saccheggiò la casa di Benedetto Mazza uccidendolo.
A tal punto nessuno tra gli abitanti del feudo avetano si riteneva più al sicuro.
Per porre fine a questa situazione si radunarono a S. Stefano numerosi personaggi della Val d'Aveto e della Val Trebbia con molto seguito di montanari; si decise, per espresso consiglio del Principe Doria, di organizzare una spedizione punitiva in territorio malaspiniano.
D'altronde il marchese Malaspina, se pur solo a parole, aveva autorizzato a punire i responsabili nel suo territorio.

Il 23 luglio 1595 partì da S. Stefano una numerosa spedizione comandata da Antonio e Paolo Girolamo della Cella e dal capitano Giacomo Tassi, comandante delle milizie locali.
Nottetempo salirono al Passo di Crociglia e varcarono il confine dirigendosi direttamente a Gambaro con lo scopo di prendere i banditi di sorpresa.
Caso volle che loro si trovassero a Retorto, radunati nella casa di Domenichina Cavalli, concubina del Bertuzzi.
La spedizione li raggiunse. I banditi asserragliati nella casa opposero resistenza e vi fu un conflitto a fuoco.

Per snidare i malviventi fu incendiata la casa. Il fuoco si propagò anche a un'abitazione adiacente; ma la banda riuscì a fuggire attraverso un foro aperto nel muro perimetrale.
Soltanto due di loro morirono nel rogo, di cui uno era dei fratelli Crovi. In totale rimasero uccisi tre banditi e uno fu arrestato. Il Bertuzzi ancora una volta riuscì a sfuggire alla cattura.
Nonostante la banda del Bertuzzi avesse ricevuto un duro colpo, non poteva certo dirsi distrutta; tuttavia in seguito non si ebbero più notizie della sua attività.
La faccenda al contrario ebbe un seguito diplomatico.

Il marchese Malaspina e sopratutto il duca di Parma non potevano ammettere che truppe genovesi e spagnole a mano armata violassero così i confini dello stato piacentino e la giurisdizione del feudatario.

Il 3 agosto del 1595, da ambo le parti, fu aperta un'inchiesta.
Quelli di S. Stefano pagarono un lieve indennizzo al proprietario della casa bruciata a Retorto, ma non vollero sborsare altre somme, nonostante le proteste piacentine.
I rapporti tra le comunità di Gambaro e S. Stefano rimasero tesi e si giunse addirittura alla reciproca espulsione, con confisca dei beni, di tutti i sudditi dell'una residenti nell'altra giurisdizione.
Vi furono anche rappresaglie economiche, con divieto ai commercianti genovesi di trattare affari con quelli di Gambaro.
La vicenda si concluse il 1° maggio 1602 con un compromesso che ristabiliva i buoni rapporti fra i due stati.

Lungo la "Via dell'olio", durante i secoli, vi accaddero altri fatti riguardanti il banditismo che troviamo ampiamente documentati nel libro di Sandro Sbarbaro intitolato "Stradaroli – Storie di briganti tra Aveto e Trebbia".

Il 21 giugno del 1799 truppe francesi transitarono in Val d'Aveto. L'esercito francese, agli ordini del Maresciallo McDonal, era stato sconfitto alla Trebbia dagli Austro-Russi, comandati dal generale austriaco Melas e dal feldmaresciallo russo Suvarov.

Un distaccamento francese, accampato a Bobbio, al comando del generale Lapoype, ricevette l'ordine di raggiungere Rivalta.
Il generale appena giunto sul posto seppe della sconfitta delle armi francesi e della ricerca che i Russi facevano del suo reparto.

Egli pensò di ripiegare, a marce forzate, lungo la Valle del Nure; passò per Ferriere e, dopo aver valicato il passo di Crociglia, al calar della notte giunse a S. Stefano d'Aveto.

Qui lo stato maggiore prese alloggio nella casa dello storico Domenico Rossi che ci ha tramandato la descrizione di quest'episodio.
Il distaccamento, stanco ed affamato per mancanza di soste e di vettovaglie, fu rifocillato. Ma più che per i disagi e la fame, il comandante era preoccupato dall'incalzare dei Russi.
Egli, sebbene stanco, per tema di qualche sorpresa notturna, non voleva concedersi il minimo di riposo.
Perciò un familiare dello storico, il signor Gian Lorenzo Rossi intervenne con generosità, esortando il generale francese a prendere sonno, offrendosi in sua vece a vegliare tutta la notte, pronto a dare l'allarme tempestivamente qualora fosse comparso il nemico.
La solidarietà usata dal Rossi verso quei vinti, gli valse la gratitudine del generale Lapoype che all'alba del mattino seguente, prima di mettersi in cammino per la Riviera ligure, gli rilasciò un attestato scritto dove ringraziava vivamente per l'accoglienza e la generosità a lui riservata.
I Russi giunsero a S. Stefano la sera del giorno stesso, ma accertata l'avvenuta partenza dei Francesi, abbandonarono l'inseguimento e fecero ritorno al luogo di partenza.

La "Strada dell'olio" ritornò a meritarsi questo nome negli anni 1944 e '45, durante l'ultimo conflitto mondiale.
Le valli dell'Aveto e della Trebbia, in quegli anni, erano territorio controllato dalla resistenza partigiana, quindi gli scambi commerciali con la fascia costiera divennero difficili. Gli abitanti d'Oltregiogo non potevano usufruire della tessera annonaria, dovevano vivere con le risorse locali. I prodotti alimentari, di cui sentivano maggiormente la mancanza, erano l'olio e il sale.

I montanari per procurarsi questi due prodotti erano costretti a scendere clandestinamente lungo le mulattiere appenniniche, attraversare la Fontanabuona, presidiata dalle milizie della Reppublica di Salò e raggiungere le località del Golfo Tigullio, dove

ottenevano l'olio e il sale in cambio di altri prodotti, generalmente formaggio oppure salumi.
Questi viaggi erano molto pericolosi; si poteva capitare in un blocco stradale, essere fermati e interrogati; in tal caso la merce veniva di solito sequestrata e le conseguenze erano imprevedibili.
Se proprio in quelle ore, vi fosse stato sul posto un attacco partigiano si poteva essere trattenuti come ostaggi e per rappresaglia fucilati.
Racconterò un caso analogo, ascoltato dai protagonisti, che per fortuna non ebbe tragiche conseguenze.

Era l'ottobre del 1944. Cinque valligiani, con gli zaini pieni di formaggio e contenitori per l'olio, valicarono l'Appennino al Passo della Zanella e proseguirono scendendo lungo la costa di Romaggi.
Quando stavano attraversando il torrente Lavagna furono raggiunti da una pattuglia di militari.
Dopo un normale controllo, soltanto due di loro, Antonio (*Tunìn*) e Silvio (*Sìrviu*), furono trattenuti e accompagnati al comando del presidio di Calvari (*Càrvai*).

Vennero portati in una stanza davanti a un ufficiale dal comportamento marziale che passeggiava nervosamente agitando un frustino. La paura quando raggiunge certi limiti può fare brutti scherzi. Silvio, infatti, uomo fortemente emotivo, interrogato per primo non riusciva più a parlare, gli mancava la parola.
L'ufficiale, preso questo atteggiamento come una finzione, andò su tutte le furie, peggiorando la situazione del mal capitato.
Antonio, più coraggioso e determinato, intervenne a salvare il compagno, dicendo: "Comandante, ma non vedete che è muto e non può parlare?"
L'ufficiale, dopo breve riflessione, si convinse dell'affermazione di Antonio e passò all'interrogatorio di quest'ultimo. Antonio dovette rispondere a una lunga serie di domande, naturalmente, riguardanti la resistenza partigiana operante nel suo paese. Infine l'ufficiale volle controllare il portafoglio di Antonio, esaminando i vari foglietti e

documenti in cerca di qualche indizio compromettente. Fra le varie carte sparse sul tavolo vi era un foglietto piegato a metà, esternamente molto consunto, del quale Antonio non ricordava l'origine, allora fu preso dal dubbio che contenesse prove scottanti.
Durante il controllo, l'ufficiale trovò il foglio di congedo militare d'Antonio, lo esaminò e si congratulò con l'interrogato, vedendo che durante tutto il servizio militare prestato nell'artiglieria alpina, non era mai stato consegnato; ma quel foglietto anonimo rimaneva ancora lì da esaminare e il suo contenuto poteva aggravare la situazione.
Antonio cercava di controllarsi, nonostante la tensione fosse altissima.
Finalmente il graduato aprì il foglietto, lo guardò e disse piano, quasi parlasse a se stesso: "Bravo artigliere e bravo camerata".
Il foglietto era una sua vecchia tessera del Dopolavoro Fascista.

I due furono rilasciati senza aver subito il sequestro della merce, ma il rischio fu grande. Antonio in quei giorni faceva parte della giunta provvisoria del governo partigiano del suo paese.

*Monte della "Ciapa Liscia"*

# UNA VIA DEL SALE

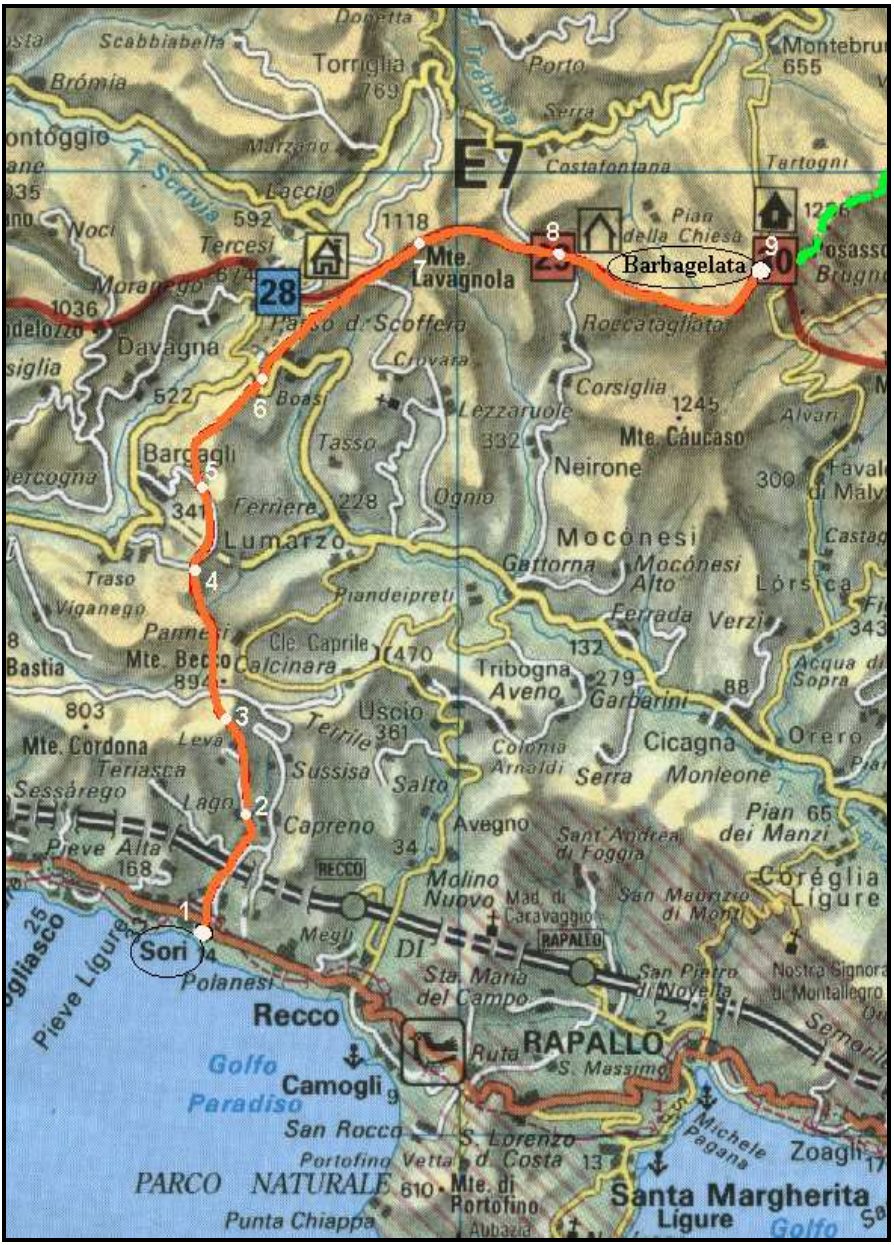
## Sori – Barbagelata.

Il borgo marinaro di Sori nacque intorno al Mille. Nei precedenti secoli il paese era situato lontano dal mare lungo l'omonimo torrente che anticamente si chiamava "Saoli".
Forse i primitivi abitanti scelsero questo luogo, fuori della vista del mare, per sfuggire alle frequenti incursioni saracene. Dopo il 1190, Sori fece parte della Repubblica di Genova e per molti anni fu un borgo fiorente dove si producevano seta e velluti pregiati. In seguito prevalsero le attività commerciali e i traffici marittimi. Gli armatori soresi arrivarono a possedere trenta velieri. Come importante centro viario e commerciale il borgo era collegato con l'entroterra tramite diverse strade mulattiere. Fra queste una di grande importanza era il percorso di crinale che, passando per la dorsale del Monte Lavagnola, collegava l'approdo rivierasco con il nodo viario di Barbagelata, posto sull'Appennino a 1115 metri d'altitudine. Il sale e le altre mercanzie che venivano sbarcati dai natanti proseguivano verso la loro destinazione a dorso di mulo, lungo questi itinerari.

## Descrizione dell'itinerario

Le carovane di muli che partivano dagli approdi della Riviera, in alcuni casi potevano comprendere trenta o quaranta muli, governati da sette od otto mulattieri. Molto spesso ad esse si univano anche viandanti e pellegrini che percorrevano la stessa strada.

Lasciato Sori, il nostro cammino iniziava con tre chilometri di mulattiera pianeggiante (pendenza media del 3%) che seguiva il greto del torrente Sori fino a Lago, località situata vicino alla confluenza del rio di Levà con quello di Sussisa (m 97 d'altitudine).
Qui la mulattiera, dopo essersi separata dalla strada che saliva al Monte Cornua, passando per Sussisa, iniziava a salire lungo il


E7
Barbagelata
Mte. Lavagnola
Sori
Recco
RAPALLO
Santa Margherta Ligure
Mte. Cáucaso
Mte. Cordona
Mte. Becco
Mte. di Portofino
Camogli
Golfo Paradiso
PARCO NATURALE
Punta Chiappa
Pieve Ligure
Torriglia
Tribogna
Avegno
Neirone
Corsiglia
Roccatagliata
Costafontana
Pian della Chiesa
Tartogni
Montebruno
Bargagli
Lumarzo
Davagna
Mocónesi
Cicagna
Orero
Coréglia Ligure
Pian dei Manzi
Sant'Andrea di Foggia
San Maurizio di Mont
Nostra Signora di Montallegro
San Pietro di Novella
Sta. Maria del Campo
Molino Nuovo
Mad. di Caravaggio
Capreno
Sussisa
Salto
Uscio
Colonia Arnaldi
Serra
Monleone
Garbarini
Ferrada
Verzi
Lórsica
Gattorna
Mocónesi Alto
Pian della Chiesa
Ferriere
Ognio
Tasso
Lezzaruole
Boasi
Scoffera
Pian d. Scoffera
Laccio
Tercesi
Morangiolo
Marzano
Porto
Serra
Trebbia
Scrivia
Torriglia
Scabbiabella
Brómia
Doppetta
Pieve Alta
Sessárego
Teriasca
Leva
Lago
Terrile
Calcinara
Cle. Caprile
Pannesi
Traso
Viganego
Pianderipreti
Polanesi
Megli
Ruta
S. Massimo
S. Lorenzo
Vetta d. Costa
Portofino
Abbazia
San Rocco
Zoagli
Pagana
Bastia
Alvari
Acqua di Sopra
Semorile
Rapallo
Recco
Sori

contrafforte che sovrasta la valle di Sori. Oltre il torrente, il cammino diventava faticoso con pendenze medie del 18%.
Con circa tre chilometri e mezzo di salita la mulattiera arrivava all'Osteria del Becco (m 727), dove incrociava la strada che seguiva la dorsale sovrastante la Riviera di Levante.
Questa prima salita passava da Canepa (m 331) e proseguiva transitando vicino al paese di Levà (m 390).

Dopo l'Osteria del Becco la via entrava in Val di Lentro dove, su un percorso pianeggiante, lungo circa due chilometri, attraversava le falde occidentali di Monte Becco (m 894) e Monte Bado (m 911), quindi arrivava in Fontanabuona nella convalle delle Ferriere.
Poco oltre il crinale, a quota 775 metri s.l.m., la nostra mulattiera si univa con quella di Panesi, proveniente da Recco e dai paesi del Tigullio (antico percorso "*patranico*").
Questa strada, più ampia e ben tenuta, proseguiva lungo le ripide pendici del Monte Croce dei Fò che digradano verso la Val Fontanabuona. Dopo una prima discesa, lunga circa 800 m, con pendenza media del 10%, il percorso diventava pianeggiante e, mantenendosi intorno ai settecento metri d'altitudine, arrivava a S. Alberto, antico nodo viario posto sullo spartiacque tra le valli del Bisagno e della Fontanabuona. Su carte ottocentesche, questa località è riportata col nome di S. Oberto ed è segnata a 678 m d'altitudine.
A Sant'Oberto di Bargagli esiste tutt'oggi una cappella dedicata al santo omonimo che fu costruita nel 1600 per volere delle famiglie Balletto di Maxena. Su questo crocevia valicava la strada che univa Traso (Val Bisagno) con Ferriere e Lumarzo (Val Fontanabuona), incrociando il percorso patranico di crinale che saliva al monte Lavagnola, inoltre giungevano le mulattiere provenienti da Bavari (*Bàvai*), Apparizione (*Paisciùn*), Nervi e Bogliasco (*Bugiàscu*) che, dopo essersi unite su un unico percorso a Cisiano (*Cisciàn*) in Val di Lentro, superavano il monte di Traso al Colle Speranza (m 825) e scendevano a S.Oberto. Da questo stesso nodo viario si biforcava una

mulattiera che arrivava sul monte Lavagnola, attraversando l'Alta Val Fontanabuona, su un percorso alternativo al cammino che stiamo seguendo. Quest'ultima scendeva inizialmente a Maxena, passava per la Forca e andava ad incrociare la mulattiera di fondovalle dal molino di Tasso.

Dopo aver superato il torrente Lavagna saliva sul versante opposto, dove incontrava i paesi di Tasso e Tassorello quindi, proseguendo per il Passo delle Forche (m 658), arrivava alla Stretta del Ciapüsso, a quota 945 metri. Qui si univa alla mulattiera di San Marco d'Urri, quindi andava a collegarsi alla via di cresta, poco prima della cima del monte Lavagnola.

Oltre S. Oberto, il cammino continuava su percorso pianeggiante per circa due chilometri, lungo il versante della Val Bisagno. Poco oltre, passava in località Ospedale, il cui nome deriva da "Hospitalis", antica struttura che si trovava sul posto, un tempo destinata ad ospitare i viandanti.
La strada proseguiva incontrando Pian Sereto, Borgonovo e Bragalla, località appartenenti all'antica pieve di Bargagli (*Bargàggi*).

Santa Maria di Bargagli, come pieve, viene citata da Giovanni, vescovo di Genova, in un documento del 1001, ma la prima citazione ufficiale di Bargagli risale al 916, fatta dal vescovo Raperto (916-944). La pieve si estendeva sia in Val Bisagno che nell'Alta Val Fontanabuona.
Fra le più antiche famiglie che si stabilirono a Bargagli troviamo quelle dei Cevasco e dei Moresco. Due casati emergenti che durante i secoli non ebbero buoni rapporti d'unione e d'amicizia.

Fra le molte parentele giunte in seguito vi era quella dei Ferretti, che nel 1205 già risiedevano in un quartiere vicino alla pieve che portava il loro stesso nome: *villa de Feleto* (Ferretto). La località è tuttora esistente e in gergo locale viene chiamata "*Feèto*".

La mulattiera, dopo aver lasciato questi ultimi abitati, con un breve tratto in salita, aggirava verso ponente il monte Croce di Bragalla (m 864) e ritornava sul crinale al Colle di Mea (m 708).
Da questo punto, proseguiva mantenendosi sempre a fil di cresta e, con mezzo chilometro di salita al 10%, giungeva sulla cima di Monte Pertegone (m 755), per poi scendere alla Colletta di Boasi (m 651).
Sulla Colletta arrivavano le mulattiere provenienti da Boasi (*Buàxi*) e Vallebuona (*Vallebùn-a*), che qui si univano e proseguivano verso il Passo della Scoffera.

Il nostro percorso, specie nei mesi estivi, non deviava verso il valico della Scoffera, ma continuava per crinale salendo direttamente ad incontrare lo spartiacque appenninico sul Monte Castelluzzo (m 850). Prima d'iniziare questa salita, molte volte, si faceva la sosta del meriggio, per far riposare i muli. Nel pomeriggio il cammino continuava mantenendosi sullo spartiacque appenninico (oggi percorso dall'Alta Via dei Monti Liguri) fino al Monte Larnaia, in prossimità di Barbagelata. Quest'ultimo tratto di strada apparteneva anch'esso ai percorsi patranici, provenienti dall'Alta Val d'Aveto e dal nodo viario di Barbagelata

Superata l'ultima cima che domina le valli del Bisagno e del Lavagna, la mulattiera proseguiva con andamento pianeggiante fino alla Colla, dove incrociava la strada che collegava il paese di Rossi (situato poco oltre sul versante del Lavagna) con il Passo della Scoffera.
Poi, continuando sempre su crinale, iniziava a salire e, giunta in località la Croce (m 875), incontrava l'altra mulattiera che univa Rossi (m 759) con il paese di Cavorsi (Valle Scrivia) situato a m 769 d'altitudine.
Il nostro percorso, a quota 1025 metri, poco prima d'affacciarsi sulla vallata del Sestri, si raccordava con la mulattiera proveniente da Urri (Alta Fontanabuona). In vicinanza di questo bivio scaturiscono le sorgenti del torrente Lavagna.

Dopo aver percorso altri seicento metri, si arrivava alla cima del Monte Lavagnola (m 1118) che sovrasta con la sua rupestre parete orientale la valle di Sestri o Siestri. Da qui lo sguardo spazia per trecentosessanta gradi su panorami meravigliosi.

Sul Lavagnola (*Lavagnöa*) si separavano le due principali direttrici commerciali di crinale, dirette verso la Val Padana.
La nostra strada di Barbagelata portava verso i paesi del Bobbiese e del Piacentino mentre l'altra, che passava per Torriglia e Donetta, proseguiva lungo il crinale del Monte Antola, andandosi a collegare con i paesi del Tortonese e del Pavese.
Quest'ultima fu senz'altro, durante i secoli, la più conosciuta. Era l'antica via "*Patrania*".

Oltre il Lavagnola, il nostro percorso proseguiva sempre lungo il crinale e, dopo un chilometro e mezzo di strada pianeggiante, arrivava vicino alla cima di Montaldo, da dove scendeva al Passo del Portello (m 1092). Su questo stesso passo transitava anche la mulattiera che dal paese di Friciallo portava a Torriglia.
Percorrendo sempre il crinale appenninico, la strada scendeva a quota 926 m, in località Giassina.

La Giassina era un nodo viario dove sul percorso di crinale convergevano: la seconda mulattiera proveniente da Friciallo, la strada che arrivava da Roccatagliata (*Roccatagià*) e quella di Neirone (*Neiùn*) che, dopo aver risalito la vallata del Sestri, attraversava le pendici del Monte Carmo, arrivando in cresta.
Superata la Giassina, per giungere a destinazione rimaneva da percorrere una distanza di circa sei chilometri, sviluppata lungo un crinale pianeggiante, con pendenze medie inferiori al 2%, sul quale salivano diverse mulattiere provenienti dalla Fontanabuona.
Dopo circa due chilometri, in vicinanza del Monte Bocco (m 1090), valicava la strada che da Roccatagliata andava a Costamaglio (*Còsta du Màggiu*) in Val Trebbia, scendendo lungo il torrente Cavagnaro.

Poco oltre convergevano altre due mulattiere, anch'esse provenienti da Roccatagliata, che arrivavano in cresta, passando dalle case del Poggio.
Mezzo chilometro oltre la cima del monte Larnaia, le due importanti vie commerciali che salivano dalla Fontanabuona, dopo aver valicato i passi appenninici del Gabba e della Volta (*Ôta*), si univano alla strada di crinale.

*Barbagelata* (*foto. Andrea M. Cavagnaro*)

Percorsa la distanza di altri settecento metri, si entrava nel paese di Barbagelata (*Barbaseà*), predisposto per ospitare le carovane.

Come risulta da documentazione certa, sul finire del XVI secolo, sul posto si trovavano due locande gestite dai fratelli Boitano (*Archivio di Stato di Genova–Sala Senarega-filza n° 526*).

L'intero percorso coperto durante la giornata era leggermente inferiore ai trentacinque chilometri, ma con salite a forte pendenza che facevano scendere la velocità media totale.

Si può pensare che il tragitto effettivo, esclusi incidenti di percorso, potesse compiesi in sette ore.

**Fatti attinenti a questo percorso.**

Il 25 giugno del 1582 i banditi sequestrarono Gieronimo Fereto, figlio del nobile Bartolomeo di Fontanegli, mentre ritornava da Viganego con tre suoi amici.
Lo tennero prigioniero per sei giorni in vari nascondigli compresi tra il Monte Fasce, le cime dell'Alta Val di Lentro e Monte Cornua.
Suo padre, il nobile Bartolomeo, pagò un riscatto di 250 scudi. I mediatori furono di Bargagli.
La numerosa banda dei sequestratori pare fosse quella dei Massa. (*Fonte: A.S.Ge – Rota Criminale - A.S. 1226*)

Il pericolo dei banditi lungo queste strade era presente da diversi secoli. Troviamo un atto notarile del 1236 dove veniva autorizzata una scorta armata per le carovane che da Bargagli salivano verso il Monte Bragalla. Leggiamolo:

*1236, 7 gennaio.*
*I Rettori civili della pieve di Bargagli, fra cui Bernardo di Panesi, Baldo de Guiso di Tasso, avuta licenza, rilasciata da Ogero de Pallo, podestà della valle di Polcevera, sentenziano che Balduino de Feleto (Ferretto) possa difendere gli uomini del Piviere, massime quelli del terziere della Pieve, venendo* (*a villa de Feleto versus montem Bargallum*) *da villa di Ferretto* (Bargagli) *verso il monte Bragalla.*
*In Bargagli, nella Pieve di S. Maria.*
Fonti: ASG - not. Giovanni de Vegio, f. 66 – A Ferretto, "Il Distretto di Chiavari", coll. E9 84 - Storia Patria.

Il sommo poeta Dante Alighieri, nella Divina Commedia al Canto XIX del Purgatorio, colloca fra gli avari il papa Adriano V, ossia

Ottobono dei Fieschi conti di Lavagna, che si presenta con questi versi:

*……ego fui successor Petri.*
*Intra Siestri e Chiaveri s'adima*
*una fiumana bella, e del suo nome*
*lo titol del mio sangue fa sua cima.*

Queste rime furono oggetto di discussione.
Alcuni sostengono che con Siestri (versione dialettale di Sestri) il poeta volesse indicare Sestri Levante, altri affermano che si riferiva al Sestri (o Siestri) che abbiamo incontrato lungo il nostro cammino.
Si può soltanto far notare che il torrente Lavagna non nasce nella vallata di Siestri, ma in quella di Boasi.
Questa, però, è una piccola differenza geografica che il sommo poeta poteva non conoscere.

Il giorno di lunedì, 19 novembre del 1594, prima dell'alba, partirono da Parazzuolo in Val d'Aveto tre mulattieri con due cavalle e una mula cariche di balle contenenti tessuti di lana.
In totale le balle erano dieci: tre per soma, più una portata a spalle alternativamente dagli stessi mulattieri.
La piccola carovana era diretta alla fiera di Torriglia che a quei tempi si faceva ogni lunedì.
Uno di loro veniva dalla Val di Sturla ed era Gianeto Repetto.
Gli altri due abitavano in Val d'Aveto ed erano: Antonio da Cisegna, nato in Val Nure, ma residente a Cabanne, e Michele Sbarbaro fu Giuliano, originario di Casa Gatta (Calzagatta).
Giunti sopra Roccatagliata, nella località detta "Fornace della Giassina", situata nelle vicinanze di una tavernetta, furono assaliti da tre malviventi armati d'archibugio a ruota e pugnale, assistiti da altri complici, apparentemente disarmati, che non intervennero, ma rimasero a una certa distanza.
Parte della merce portata dalla carovana venne loro sottratta. I tre mulattieri, onde evitare guai peggiori, non reagirono perciò non

ebbero lesioni. Loro, però, riconobbero tra i malviventi persone di Roccatagliata.
Nello stesso giorno fu informato del fatto il proprietario della merce, Biggio Nicolino di Codorso, notabile dell'Alta Val d'Aveto, Marchesato di S. Stefano.
Biggio Nicolino sporse denuncia al podestà di Roccatagliata, Francesco Poggio, che chiamò in causa il console del paese Rocco Gardella.
Ebbe inizio una lunga istruttoria, dove vennero interrogati molti testimoni. Terminata l'istruttoria, senza aver trovato i colpevoli, tutti i capi famiglia di Roccatagliata, rappresentati da Gardella Rocco, vennero condannati dal Podestà a pagare una multa e risarcire i danni al mercante di Val d'Aveto, ossia Biggio Nicolino.
(*Fonte: A.S.Ge – Fondo Finanze – f. n° 622*).

L'Alta Val di Lentro, nella primavera del 1800, durante l'assedio di Genova, fu teatro di una sanguinosa battaglia combattuta dalle truppe francesi del generale Soult contro quelle austriache del generale Ott.
Il cruento scontro, a corpo a corpo, avvenne sulle pendici del monte Fasce, di fronte a Cisano e Terrusso. Sul campo rimasero parecchie centinaia di morti. Da quel giorno il posto viene ricordato col toponimo dialettale "*A rìa di mìlle mòrti*" (Il pendio dei mille morti).

## LA STRADA DEL GIFALCO

### Lungo il crinale tra Aveto e Trebbia

L'antica mulattiera di crinale che si snodava tra le valli dell'Aveto e della Trebbia prese il nome dalla cima rocciosa del Gifalco o Cifalco, posta lungo il suo percorso.
I due toponimi non trovano assonanze nel dialetto locale.
Gifalco, con molte probabilità, è la contrazione di Girifalco, nome del grosso falco dal piumaggio elegante che vive nelle zone boreali

europee, dove esplora dall'alto le tundre nordiche alla ricerca di uccelli e mammiferi di media taglia.
Il suo nome proviene dall'antico germanico *Geirfalke*, in cui *Geir* significa avvoltoio.
Il Girifalco un tempo veniva addestrato per essere usato in falconeria (*jagdfalke* = falco da caccia).
La cima rocciosa del Gifalco dominava l'omonimo passo e un lungo tratto della mulattiera.

Durante il dominio feudale dei marchesi Malaspina, su di essa pare vi fosse un posto di guardia, le cui sentinelle sorvegliavano dall'alto, come falchi avvoltoi (*Geirfalki*), il transito delle carovane.
Da questo particolare compito forse derivò il nome della vetta.
Secondo altra ipotesi meno probabile, il nome potrebbe derivare dal germanico *Gipfel* (Cima di monte, vetta).
Nell'idioma locale è nominato "Cifàrcu".

La strada collegava Barbagelata (*Barbaseà*) (Ge) con Ponte Organasco (Pc), ambedue importanti centri viari dove in passato confluivano gran parte delle rotte commerciali, provenienti dalla Riviera Ligure e dirette verso i paesi del Pavese e del Piacentino.

Barbagelata, paese posto a 1115 metri d'altitudine, era un importante nodo viario, dove convergevano le mulattiere che risalivano l'Alta Val d'Aveto e quelle che valicavano i passi appenninici dei Pozzarelli, della Volta e del Gabba. Inoltre, la strada che percorreva la dorsale (Monte Lavagnola) lo collegava alle Valli del Bisagno e dello Scrivia.

Sul posto pare esistesse un antico insediamento monastico, risalente alla seconda metà del secolo XIII, predisposto per dare assistenza ai viandanti.
Ciò confermerebbe l'importanza che ebbe il nodo viario fin dal Basso Medioevo.

Le carovane di muli carichi di sale e altre mercanzie che partivano da Sori e sceglievano il percorso: Monte Croce dei Fò – Bragalla - Lavagnola, dopo sette ore di cammino giornaliero, facevano sosta a Barbagelata, termine della prima tappa del viaggio verso la pianura.

Le strade di crinale si sviluppavano mediamente su quote superiori ai mille metri d'altitudine, con pochi problemi di manutenzione non essendo interessate da frane, smottamenti e attraversamenti di torrenti, spesse volte danneggiati dalle piene invernali.
La loro manutenzione consisteva nel taglio delle piante che invadevano la sede stradale; ciò veniva fatto dai montanari residenti sul posto che, a loro volta, utilizzavano dette strade per i trasporti locali. Questi itinerari erano scelti di preferenza durante i mesi del caldo estivo.
In tal modo si evitavano i percorsi assolati di fondovalle, dove la calura in estate diventava insopportabile, specialmente per i muli costretti a viaggiare tormentati in continuazione dai tafani, mosche che provocano fastidiose punture.
Al contrario il percorso di crinale si snodava, quasi totalmente, nella frescura della faggeta secolare su strade ombreggiate con andamento per lunghi tratti pianeggiante.

Lungo questi tragitti s'incontravano pochissimi paesi onde fare sosta, ma i mulattieri, data la buona stagione, preferivano bivaccare lungo il cammino su erbose radure, possibilmente in vicinanza di fontane, lasciando i muli liberi a pascolare tutta la notte (gli equidi, al contrario dei bovini, pascolano anche di notte). In tal modo si risparmiava il costo del foraggio.
Gli uomini dormivano all’aperto, proteggendosi dalla rugiada sotto le fronde dei faggi, oppure riposavano infilati sotto ripari improvvisati fatti con i basti e ricoperti da una o più incerate (*patìgge*). All’alba del giorno seguente si radunavano i muli;
dopo averli bardati e someggiati si ripartiva, approfittando delle fresche ore del mattino.

Barbagelata
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
Mte. Chiappo
Mte. Lesima
Mte. Cavalmurone
Belnome
Tartago
Cerreto
Mte. Alfeo
Ottone
Mte. Carmo
Mte. Zuchello
Gorreto
Rovegno
Colonia di Rovegno
Carpeneto
Montebruno
Fontanigorda
Rezzoaglio
Brignole
Mte. Colle
Posasso
Mte. Pagliaro
Mte. Caucaso
Corsiglia
Roccaforte
Cerignale
Brugneto
Mte. Ramaro
Mte. Ventarolo
Mte. Alpe
Frassi
Gramizzola
Vicosoprano
Alpepiana
Canale
Seppedo
Garaventa
Fontaharossa
Pietranera
Isola
Loco
Casanova
Vallescura
Tartogni
Parazzuolo
Cabanini
Farfanosa
Mte. Fa
Mte. d. Abe
PARCO
REGIONALE
29
32
33

Nelle calde ore di mezzogiorno era prevista una sosta più lunga del solito.
Le carovane dei mulattieri coprivano il percorso della strada del Gifalco in un giorno e mezzo, con bivacco notturno sul Monte Dego e discesa a Ponte Organasco (m 427), passando per il paese d'Oneto (m 811).
Ponte Organasco era un importante posto di sosta con possibilità di rifornimento, dove venivano smistate le merci dirette verso la pianura; secondo la loro destinazione erano affidate alle carovane dirette in valle Staffora oppure a quelle che proseguivano per Bobbio lungo il territorio di Corte Brugnatella.
Qui convergevano gran parte delle strade che scendevano lungo le valli della Trebbia e dell'Aveto.

Il paese acquisì grande importanza come nodo stradale per la sua posizione legata all'antico ponte, forse già esistente in epoca romana, che collegava le rive della Trebbia e, per molti secoli, fu l'unico attraversamento sicuro durante le piene del fiume.

**Descrizione dell'itinerario.**

La nostra mulattiera si separava da quella che andava a Pian della Chiesa e Santa Brilla, presso la fontana di Barbagelata, situata all'uscita del paese e saliva sul crinale che divide la Valle dell'Aveto da quella della Trebbia (m 1170), lungo il quale si sviluppava quasi tutto il percorso che stiamo seguendo.
Il cammino proseguiva su un tratto di strada pianeggiante, agevole e panoramica, dove oggi si trovano i ruderi della Cappelletta di Costafinale (m 1162).
Poco oltre, giungeva al bivio dell'omonimo paese, dal quale si biforcava la mulattiera che scendeva a Montebruno dove si collegava all'asse viario centrale della Val Trebbia.
Il paese di Costafinale (*Costafinà*), frazione del comune di Lorsica (*Lùrsega*), si trova a 1111 metri d'altitudine, sul versante destro

dell’Alta Val Trebbia, a pochi chilometri dallo spartiacque appenninico (M. Larnaia) ed è posto in prossimità del crinale che separa la Val Trebbia da quella dell’Aveto; ha una posizione dominante e panoramica da dove lo sguardo spazia sull’intera valle.

Fin dal tempo dei Longobardi il contrafforte che dal paese scende a valle segnava il confine tra i possedimenti dell’Abbazia di Patrania e quelli dalla Corte d’Alpepiana.
Il paese prese il suo nome dal latino *finis*, ossia confine.
La mulattiera del Gifalco, per accorciare il cammino, proseguiva oltre il bivio lungo il versante avetano, sulle pendici alte della valle di Rio Colleretti, aggirando il Monte Pietrabianca dal lato opposto a Costafinale.
Dopo aver raggiunto nuovamente il crinale, il percorso si manteneva per breve tratto su una quota media di 1200 m d'altitudine, per poi scendere a 1136 ed unirsi alla strada che proveniva dalle Case degli Alessandri di Codorso (*Codùrsu*).
Questa discesa si trova lungo il crinale che sovrasta la valle del Rio di Codorso.
Essa, percorsa in senso contrario, è localmente chiamata “*A muntà de g’asbùrni*” (La salita dei maggiociondoli). Su documenti della seconda metà del ‘600, conservati presso l’Archivio Diocesano di Tortona, il sito fu nominato “*Conio delli Asborni*” (Costone cuneiforme dei maggiociondoli).
Oltre il bivio di Codorso, la strada del Gifalco proseguiva lungo le pendici del Monte Posasso, sul versante trebbiano, dove da questa si biforcava la mulattiera dei Tartogni, anch’essa collegata al nodo viario di Montebruno.
Superato il monte Posasso, il nostro percorso si univa con la seconda mulattiera proveniente da Codorso e giungeva al Passo della Cardenosa (m 1165). Da qui, saliva sul crinale dove oggi si trova la Cappella della Cardenosa (m 1212).
Superata la Cappella, il cammino continuava attraversando il versante che sovrasta la località Pozzi e, dopo aver nuovamente

raggiunto il crinale, aggirava il Monte Collere (m 1289), in località *Giazètti*, lungo le pendici che digradano in Val Trebbia, quindi arrivava al Passo della Rocca o Rocca di Gallo, a m 1245 d'altitudine.
Sulla cima del Monte Collere (*Colière*) esiste tuttora una pietra di confine a sezione triangolare (termine) che un tempo delimitava l'estremo lembo meridionale della Provincia di Pavia.
Questa, fino al 1923, segnava il punto d'incontro geografico di tre Comuni: Santo Stefano di Val d'Aveto (Rezzoaglio, dopo il 28 aprile 1918), Montebruno di Val Trebbia e Fontanigorda.
Quest'ultimo comune, fino a tale anno, fece parte della Provincia di Pavia, mentre gli altri due appartenevano alla Provincia di Genova.

Sul Passo della Rocca arrivava la mulattiera proveniente da Priosa (Val d'Aveto) e vi si dipartivano: la strada d'Ala di Gallo diretta a Vallescura, quella di Sottoripa che proseguiva per Montebruno e la mulattiera che scendeva a Canale, (tutte antiche vie dell'Alta Val Trebbia).
Lasciato quest'ultimo Passo, la strada che stiamo seguendo, mantenendosi sempre lungo lo spartiacque delle due vallate, giungeva al lago della Nava, posto a 1173 metri d'altitudine, le cui acque erano spesso utilizzate per abbeverare i muli della carovana.

Continuando il nostro cammino, è giusto far notare che il successivo tratto di mulattiera che si andrà a descrivere, compreso fra il lago della Nava e il Passo di Fregarolo, fu senz'altro tra i più impervi del nostro percorso e mediamente, nell'arco dell'intero anno, il meno frequentato.
Dopo il lago, la mulattiera abbandonava il crinale (molto scosceso) e piegava verso il versante avetano dove, con andamento pianeggiante, attraversava la faggeta della località "*Oramara*" (oggi questo tratto di strada non è più agibile) e giungeva al passo delle Colle (m 1180).
Su questo passo valicava la strada proveniente dai paesi di Villa Salto e Scabbiamara (Val d'Aveto), che andava in Val Trebbia.

Il nostro percorso, per breve tratto, si univa a quest'ultima e dirigeva verso meridione, in modo da evitare la salita del ripido crinale.

*(foto: G. Ferretti, anni '50)*

Lungo questa deviazione, d'agevole percorrenza, s'incontrava l'ottima sorgente dei "*Lagazzi*", da cui i mulattieri attingevano le scorte d'acqua potabile.
Dopo la variante, la strada ritornava sulla via di crinale, a quota 1245 metri, poco oltre la cima del Monte Laghicciolo (*Laghisciö*), dove oggi si trovano le antenne dei ripetitori televisivi.
Poi, proseguendo lungo una discesa di poche centinaia di metri, arrivava al Passo di Fregarolo (*Fregaiö*) (m 1206), dove incrociava l'antica "s*trada ronea*" che collegava Chiavari con Bobbio.
Lasciato il Fregarolo, il nostro percorso saliva lungo il crinale e, con alcuni tratti a forte pendenza, arrivava sul Monte Garba (*Aragàrba*), che si eleva a 1326 m d'altitudine.
Oltre la cima, la mulattiera proseguiva lungo un tratto di discesa e, sempre per crinale, giungeva al Passo delle Carbonine o della Foce (*Fuxe*), situoto a quota 1269 metri.
Da qui, la strada percorreva le falde avetane del Monte Castello Fante (*Castièllu di fènti*) e ritornava in cresta al Passo di Gifalco (m 1264).

Su questo passo incrociava l'importante strada che collegava Brignole e Villa Piano (Val d'Aveto) con Fontanigorda e Casanova (Val Trebbia).

Lasciato il valico, la mulattiera proseguiva lungo il versante avetano transitando al piede della cima rocciosa del Gifalco (m 1381) e lungo le pendici del Monte Roccabruna (*Roccabrìn-a*) (m 1418).
Infine, con una breve salita a forte pendenza, ritornava sul crinale, poco oltre la cima del Roccabruna, a quota 1361 metri s.l.m.
Questo punto, nella toponomastica locale, è ricordato col nome dialettale "*Da u fò sparpagiò*", che tradotto significa "Dal faggio sparpagliato", faggio dai rami contorti cresciuti disordinatamente, causa la sua posizione fortemente sferzata dal vento.
Arrivata a questo punto, la carovana che era partita di buon mattino da Barbagelata aveva camminato per oltre quattro ore ed era giunto il momento di far riposare i muli.
La conca pianeggiante con radure ed acque che si trovava poco prima del "Faggio sparpagliato" era il posto ideale per la sosta del meriggio. Da questo punto si aveva una visione panoramica bellissima, si scorgeva tutta la catena montuosa percorsa nella mattinata, fino al Monte Caucaso, laggiù verso il mare.

Nel pomeriggio, dopo la sosta, il percorso riprendeva lungo il crinale sotto la faggeta secolare, maestosa, dove l'ombra era talmente intensa da oscurare il cammino.
Dopo una breve discesa, si procedeva costantemente su quote intorno ai 1300 metri d'altitudine, fino alle pendici del Monte Oramara.

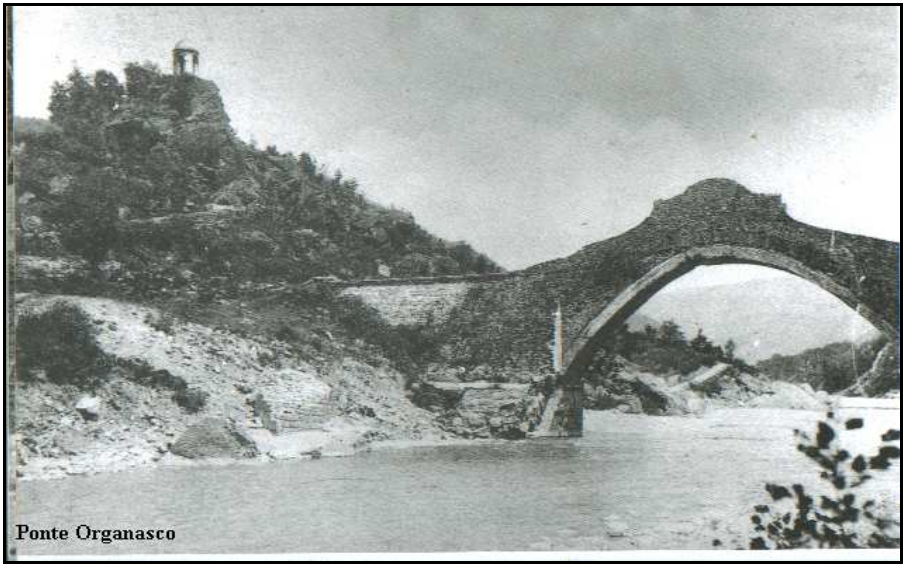
Lungo questo tratto s'incrociavano diverse strade che valicavano il crinale e univano le due vallate. Diversi passi presero il loro nome dal sottostante paese posto sul versante avetano.
Il primo che s'incontrava era il Passo d'Esola (m 1304), la cui strada transitava per l'omonimo paese e collegava Rezzoaglio con Fontanigorda e Casanova.

(*foto: G. Ferretti*)

Circa un chilometro più avanti vi era il Passo d'Ertola (m 1284) dove salivano le strade provenienti da Ertola e da Lovari (Val d'Aveto), le quali, dopo essersi unite, superavano il valico e proseguivano per Casanova di Rovegno.
La strada, che da Ertola saliva alla Madonna del Prato ed arrivava su questo passo a collegarsi con la dorsale del Gifalco, nel XVI secolo faceva parte del percorso che i mulattieri Lucchesi e Fiorentini sceglievano per andare in Francia con i loro muli carichi di tessuti pregiati. (*Giuseppe Micheli: "Marchesato di Santo Stefano d'Aveto"*).
Oltre il Passo d'Ertola, percorse poche centinaia di metri, s'arrivava sotto il Montarlone (*Muntarlù*) la cui cima si eleva a 1500 metri s.l.m.
Nel punto detto "*Pàssu di Luvè*" (Passo dei Lovari), situato a quota 1304 m, la nostra strada abbandonava lo spartiacque e proseguiva lungo il versante del Montarlone che s'affaccia sulla Valle dell'Aveto e, dopo aver trovato una copiosa sorgente, giungeva al Passo Prato di Foppiano (*Pràvu de Fuopìan*), situato a 1340 metri s.l.m.

Su questo valico il nostro cammino incrociava la mulattiera che collegava Alpepiana, con i paesi di Casanova, Pietranera e Foppiano (Val Trebbia).
Ora la mulattiera, fattasi più ampia e ben tenuta, affrontava le pendici del Monte Oramara, il più elevato di questa giogaia (m 1522), salendo lungo il crinale dei Groppetti del Lupo (m 1382) fino a raggiungere quota 1422 cento metri sotto la vetta, quindi piegava sul versante trebbiano e, con l'ultimo tratto pianeggiante, arrivava sullo spartiacque dove si univa con la mulattiera proveniente da Vicosoprano (*Visuàn*), paese della Val d'Aveto.
Continuando per cresta, su una splendida strada panoramica e pianeggiante, dopo circa due chilometri, si arrivava al monte Dego (m 1427).
Sull'estrema cima che domina le valli della Trebbia e dell'Aveto vi è oggi una cappelletta dedicata alla Madonna di Lourdes, voluta dai reduci di Fabbrica della guerra 1915-18, per ringraziarla del loro ritorno.
Sulla cima del Dego (*Diègu*) da molti anni, la terza domenica d'agosto, viene celebrata una sagra montana, alla quale partecipa molta gente che giunge dai paesi delle vallate circostanti.
In passato si dice vi fosse un antico ospitale, i cui ruderi erano ancora visibili nel 1890, situato nell'ampia conca sottostante dove i monaci svolgevano l'umana e cristiana opera d'aiuto ai viandanti.
Qui molte carovane di muli trascorrevano la notte, come abbiamo già accennato. Sul posto era sempre possibile trovare acqua in abbondanza e, durante l'estate, verdi praterie.
Al mattino seguente le carovane riprendevano il loro cammino scendendo lungo la dorsale che da Monte Dego dirige verso Nord.
La strada, giunta a quota 1231 metri s.l.m., si separava dalla mulattiera di Orezzoli (O*rièżeri*) e continuava per crinale con andamento pianeggiante. Dopo aver superato il Monte Spinarola (m 1226) giungeva alle falde del Monte Veri dove incrociava, a quota 1182 metri d'altitudine, la mulattiera che collegava Orezzoli con Fabbrica. Ora il percorso proseguiva attraversando per breve tratto il

versante trebbiano di Monte Veri, per poi riprendere il crinale che separa le valli dell'Aveto e della Trebbia; lungo quest'ultimo tratto incontrava la mulattiera proveniente da Rovereto (*Ruverèiu*) (m 1084) e, dopo aver superato il Monte Gorelle, arrivava al Passo di Selva (m 1120) che dista circa mezzo chilometro dall'omonimo paese sottostante, situato a quota 1060 metri.
Oltre il Passo, il percorso di crinale piegava in direzione Nord-Ovest, continuando lungo lo spartiacque che divide le due valli.
La mulattiera, dopo aver incrociata la strada che collegava i paesi di Cariseto (*Carixèiu*) e Semensi, attraversava le pendici del Monte delle Tane poste sul versante avetano.
Giunta a quota 1151 metri, lasciava lo spartiacque e piegava lungo le falde orientali del Monte Bellocchio (m 1142). Quindi proseguiva lungo il crinale di Selvarezza, posto a circa 1030 metri d'altitudine, e scendeva nel paese d'Oneto (*Onèiu*), situato a quota 811 m.
Oneto è un paese molto antico: del *Castrum de Oneto* si fa cenno nel diploma di Ottone I, rogato in Milano il 27 luglio 972.
Da ciò possiamo dedurre che un tempo vi era un castello. (I castelli d'Oneto e Cariseto, in quegli anni, forse appartenevano al monastero di Bobbio; in seguito, nel 1164, Federico Barbarossa li confermò tra i feudi concessi al marchese Obizzo Malaspina).
Poco oltre il paese d'Oneto, in località la Serra (m 810), il nostro cammino incontrava la mulattiera di fondovalle (*Caminus Januae*) proveniente da Ottone, con essa proseguiva lungo un percorso corrispondente circa all'attuale strada rotabile. Questo tratto di strada, in lieve discesa (5.6 %), incontrava la località Cà d'Abra (m 724) e giungeva alla Colletta posta a m 643 d'altitudine.
Qui la mulattiera deviava verso Nord e con poco più di un chilometro di discesa, a pendenza media del 18%, arrivava a Ponte Organasco, situato a 427 metri s.l.m. La discesa da Monte Dego veniva percorsa in circa tre ore e mezza, quindi si può stabilire l'arrivo verso le dieci del mattino del secondo giorno. L'intero tragitto, da Barbagelata a Ponte Organasco (*Arupunte*) era quindi completato in circa dieci ore e mezza di marcia effettiva.



*Ponte Organasco, all'inizio del '900.* (*foto: Giovanni Magistrelli*)

## Percorsi alternativi

I mulattieri durante la buona stagione preferivano senz'altro percorrere le strade di crinale per i motivi già accennati; inoltre, il mattino e la sera, non era facile transitare nei paesi, dove capitava d'incontrare numerose mandrie di vacche che andavano o tornavano dal pascolo. Questi incontri, che spesso avvenivano lungo strette mulattiere limitate da muri, causavano intralcio al passaggio delle carovane, perciò era prudente evitarli.
Durante gli altri periodi dell'anno, il percorso del Gifalco poteva arrivare a Ponte Organasco seguendo una via alternativa.
Le carovane, giunte al bivio d'Orezzoli, situato oltre il monte Dego a quota 1231 metri, abbandonavano il crinale e deviavano verso l'omonimo paese.
Inizialmente, con circa un chilometro di strada a forte pendenza (24 %), scendevano lungo le falde orientali del M. Spinarola. Giunte al

bivio della mulattiera d'Alpepiana, proveniente da Connio della Cascina, proseguivano con questa e, dopo breve tratto, arrivavano al paese d'Orezzoli ("*Orezzoli di qua*", posto a 994 metri d'altitudine).
Orezzoli fu antico feudo dei marchesi Malaspina, ricco di storia e di leggenda.
Il primo marchese, che viene nominato negli atti più antichi riguardanti Orezzoli, fu Corrado Malaspina "l'Antico", il Capostipite dello Spino secco. Egli sposò Costanza, figlia dell'Imperatore Federico II, al quale salvò la vita durante una partita di caccia nei pressi di Fornovo in Val di Taro.
Forse si deve a lui la prima stesura degli Statuti Malaspiniani di Val Trebbia, recentemente ritrovati.
I Fieschi e i Doria li adottarono anche loro, in tutto o in parte, nei feudi dove subentrarono ai Malaspina.

Oltre Orezzoli, la mulattiera proseguiva pianeggiante, mantenendosi su altitudini intorno ai mille metri, fino ad arrivare a Fontana Baia (m 940), dove lo spartiacque tra la Trebbia e l'Aveto inizia a scendere verso la loro confluenza. Su questo contrafforte oggi transita la panoramica strada rotabile che sale da Cerignale.
Lungo questo tratto di mulattiera, di circa otto chilometri, s'incontravano i paesi di Rovereto (m 1034), Selva (m 1060) e Cariseto (m 982).
Cariseto come Orezzoli ha antiche origini. L'imperatore Enrico III, nel 1052, lo concesse con tutte le sue pertinenze al Monastero di S. Paolo di Mezzano.
Nel 1164 il feudo venne confermato al marchese Obizzo Malaspina da Federico I Barbarossa.
A Cariseto si trovano i ruderi del castello che appartenne ai Malaspina, ai Fieschi e ai Doria, dove veniva esercitata la giustizia secondo gli Statuti Malaspiniani, le famose e inique *Leggi di Cariseto*.
Oltre Fontana Baia la strada continuava lungo il crinale per circa mezzo chilometro, fino a quota 907, qui piegava sul versante destro

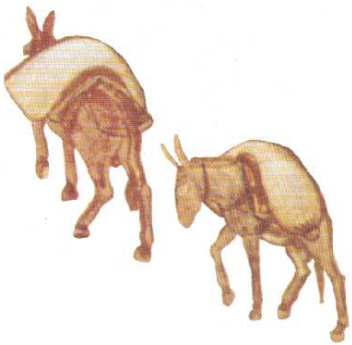
della valle di Rio Acquafredda e scendeva nel paese di Cerignale (m 708) con pendenza media del 13 %.
Cerignale è oggi sede comunale, ma storicamente risale ad un periodo posteriore rispetto alle sue frazioni di Cariseto, Oneto e Ponte Organasco, menzionate fin dal XII secolo come centri castrensi e sedi di celle monastiche. La sua chiesa fu eretta a parrocchia soltanto nella seconda metà del XVI secolo, dopo il suo ritorno nella diocesi di Tortona. Successivamente al periodo monastico, Cerignale è stato a lungo feudo dei Malaspina, dei Fieschi e dei Doria di Genova, come altri centri della zona.
Dopo Cerignale (*Zerignà*), la mulattiera proseguiva, pressappoco, lungo il percorso dell'attuale strada carrabile; mantenendosi leggermente più a monte, incontrava i paesi di Castello (m 608) e Carisasca (m 532), infine arrivava a Ponte Organasco.

## Fatti attinenti alla strada del Gifalco

Era l'anno 1584. In quel tempo il paese di Barbagelata, oltre ad essere posto su una delle più importanti strade che univano la Riviera con la valle Padana, si trovava, dopo l'ultimo assetto politico, vicino ai confini di quattro diverse giurisdizioni: la Podesteria di Roccatagliata, alla quale apparteneva, il Capitanato di Rapallo e i due marchesati di Torriglia e S. Stefano d'Aveto, possedimenti dei Doria.
In esso facevano sosta molti viandanti che trovavano alloggio e ristoro nelle due taverne dei fratelli Boitano.
Il giorno 12 giugno di quell'anno, provenienti da Torriglia, capitarono a Barbagelata i Biggi. Erano in sei, tutti appartenenti alla stessa "*parentella*" di Codorso e Cardenosa, in quegli anni uomini di fiducia di Giobatta Doria, marchese di S. Stefano. Quattro di loro, dopo aver pranzato nelle taverne dei Boitano, ripartirono con un certo Gio Pietro di Tribogna diretto a Montebruno.
Dopo breve percorso lungo la strada del Gifalco, in località chiamata "*Li termini*", incontrarono il bandito Stefano Cordano, detto il

“Billo”, di Villa Castello (Favale di Malvaro), che, ritenendosi in territorio della Podesteria di Roccatagliata, non evitò l’incontro.
Nonostante ciò, i Biggi, avendolo riconosciuto, lo arrestarono ugualmente e lo portarono nel castello di S. Stefano.
Secondo le testimonianze questa cattura avvenne nella Giurisdizione di Roccatagliata: perciò i Biggi avevano commesso un abuso, violando il territorio della Ser.ma Rep.ca di Genova.
A quel tempo, il confine fra le Giurisdizioni si trovava a circa due chilometri da Barbagelata, oltre il Monte Pietrabianca, pressappoco, dove oggi s'incontrano i tre comuni di Lorsica, Rezzoaglio e Montebruno. A seguito di una denuncia fatta dal taverniere Battino di Barbagelata presso la corte di Roccatagliata, ebbe inizio l’istruttoria del processo: però l’imputato non fu il reo bandito, ma i Biggi della Val d’Aveto che l’avevano arrestato.
Questi, a metà novembre dello stesso anno, furono giudicati colpevoli dalla Corte di Roccatagliata e condannati a pagare una multa di £ 125 cadauno. I Biggi non accettarono la pur lieve condanna e ricorsero in appello per essere giudicati dal podestà di Genova, secondo lo statuto della Ser.ma. Non si hanno notizie di come finì il processo per la cattura del “Billo” Cordano e quali conseguenze dovette egli stesso subire.
Brano tratto da: *G. Ferretti–“La cattura del Billo”–Storia Locale 20, Montebruno, 2001*.

- Il Capitano di Chiavari, Bartolomeo Garibaldo, il 18 ottobre 1607, impegnato nella lotta al banditismo che imperversava sul territorio della Serenissima, inviava un rapporto al Doge e ai Ser.mi Collegi segnalando gli spostamenti della banda dei Rovegni.



Egli, da informazioni certe, sapeva che detti banditi trovavano rifugio a

Compiano in Val di Taro e, notte tempo, si spostavano a Varzi o a Bobbio lungo un percorso così descritto:
*…quando vogliono passare da Bobio o Varsi si portano in Val de Avetto tirando per la costa di Ciffalco e il monte di Orezi e vanno a callare di un miglio appresso Bobio. Sono rissetatti* (ospitati) *ancora ad Arpe villa di là de Trebbia sette miglia, stado de Malaspini…*
(Archivio di Stato di Genova, Sala Senarega, filza n° 598)
La strada del Gifalco era in quel tempo uno dei percorsi preferiti dai banditi che dovevano attraversare i feudi del Principe Doria, controllati dai suoi uomini di fiducia e, in casi particolari come questo, dalle guardie corse mandate dal Capitano di Chiavari.
Spesse volte tra banditi e mulattieri esistevano taciti accordi di reciproco rispetto.

Era il 29 giugno del 1924, festa di S. Pietro patrono di Orezzoli. Secondo l'antica tradizione, tuttora viva in molti paesi, i giovani del posto organizzavano il ballo campestre.
In quegli anni l'orchestra delle balere campagnole, in molti casi, era formata da una fisarmonica, da un violino o un clarinetto accompagnati da un contrabbasso.
Il fisarmonicista genovese, detto "*U Segùndu*", ritenuto il più celebre del momento, in quel giorno si esibiva a Orezzoli.
I giovani di Casoni di Fontanigorda lo conoscevano per averlo ascoltato in precedenti occasioni, quindi decisero di andare ad impegnarlo per il successivo 24 agosto, giorno di S. Bartolomeo, festa patronale del loro paese. Nelle prime ore del pomeriggio partirono in tre e scelsero il seguente percorso, ritenuto il più breve.
Raggiunsero Fontanigorda lungo la mulattiera di Chiavari, salirono a Casanova; proseguirono per il Monte Dego, passando in località Zoccola (m 985), da dove presero la strada che sale per la Costa Ginevretto e, arrivati sulla Costa del Perdono, a quota 1168 m, giunsero sulla mulattiera diretta al Passo di Prato Foppiano.
Percorsero mezzo chilometro di quest'ultima in direzione della Val d'Aveto; ripiegando poi verso Nord attraversarono la valletta dove

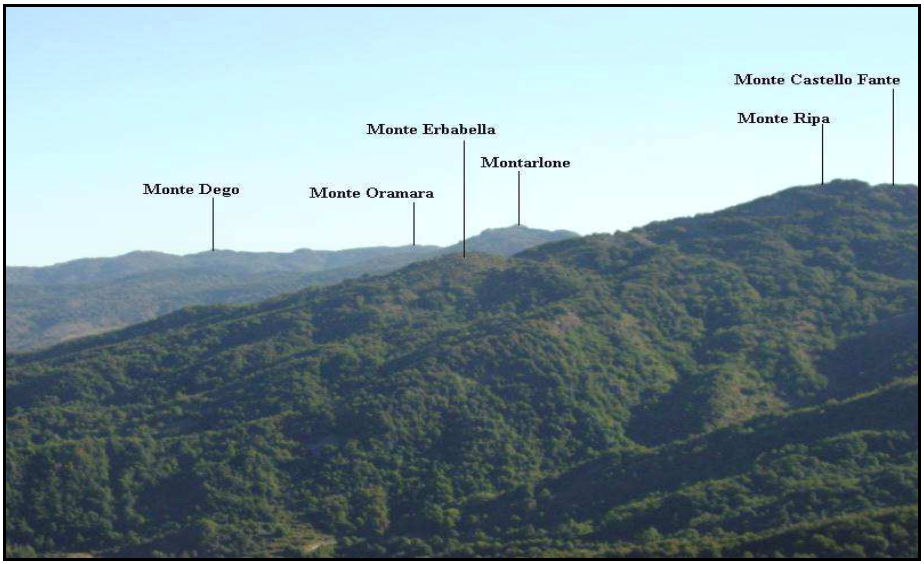
nasce il Rio Faro ed incrociarono la Strada di Mezzo proveniente da Foppiano, a quota 1226 metri.
Camminando sempre verso Nord, arrivarono al torrente Gramizzola a quota 1074 metri, dopo aver attraversato la zona Vaglie e le falde di Groppo Rognosi.
Da qui, risalendo la valletta del Giazzetto, giunsero sul monte Dego, da dove proseguirono il loro cammino lungo la strada del Gifalco, precedentemente descritta, che portava ad Orezzoli.
Molti sentieri e mulattiere, che allora percorsero i tre giovani, oggi sono completamente scomparsi o non sono più percorribili.
Il tragitto scelto si sviluppava su una distanza di circa quindici chilometri. I tre giovani, esperti ed abituati a comminare lungo le strade di montagna, lo percorsero in meno di tre ore, superando un dislivello di 600 metri.

I tre Casonesi, arrivati a Orezzoli, trovarono una calorosa accoglienza da parte dei loro coetanei del posto.
Furono invitati a partecipare alle danze e a trattenersi con loro per la cena, con tale insistenza, che essi non seppero rifiutare.
La festa si prolungò fino alla mezzanotte e, data l'ora, il ritorno a Casoni si presentava in piena notte.
I tre giovani rifiutarono decisamente l'invito a rimanere fino al mattino seguente. Accettarono soltanto un lume a petrolio che fu loro offerto dagli ospiti per illuminare il cammino durante il ritorno. Dopo calorosi saluti e ringraziamenti, partirono.
Salire sul monte Dego non fu difficile. Era una nottata estiva di luna piena; la mulattiera, ampia e ben delineata, consentiva di non sbagliare direzione ai bivi delle diverse diramazioni.
Le cose si complicarono quando i tre viandanti incominciarono a scendere lungo lo stretto sentiero che dalla strada di crinale portava giù nell'ampia conca sovrastata dalle cime dell'Oramala e del Montarlone, dove si forma il torrente Gramizzola.
Il sentiero in gran parte era coperto dalla faggeta che lo rendeva completamente buio.

Quasi per dispetto, la luna s'era nascosta dietro una nuvola peggiorando le possibilità d'orientamento.
Inoltre, il piccolo sentiero di montagna era collegato a passaggi praticati dalle mandrie al pascolo, che assomigliavano molto allo stesso sentiero e con questo potevano essere facilmente scambiati.
I tre giovani percorrevano la stessa strada del giorno prima, ma in senso contrario e ciò non li aiutava a ricordare certi passaggi che, visti dal lato opposto, mimetizzati da felci e arbusti, cambiavano aspetto, inoltre era notte fonda.
Con gran difficoltà riuscirono a raggiungere il torrente Gramizzola senza sbagliare strada.
In questo punto convergevano diversi sentieri provenienti da varie direzioni ed essi non riuscivano a ricordare quale fosse quello giusto.
Fecero una breve sosta: erano stanchi.
Si dissetarono bevendo la fresca acqua del torrente e cercarono di trovare una soluzione al loro problema.
La luna venne in loro aiuto affacciandosi tra le nuvole: essi poterono distinguere il profilo dei crinali circostanti a loro familiari e stabilire la direzione da prendere.
Sia per stanchezza sia per rivolgere la massima attenzione al sentiero da seguire, proseguirono il cammino senza scambiarsi parola.
Quando giunsero in cima della Costa Ginevretto, videro le luci di Casanova e tirarono un sospiro di sollievo.
Diventarono improvvisamente euforici, dimenticando la stanchezza.
Scesero precipitosamente a valle e proseguirono il cammino verso casa. Quando arrivarono a Casoni era giorno.
Dopo aver indossato gli abiti da lavoro e presi gli attrezzi, raggiunsero i loro familiari che già stavano falciando il fieno nei campi.
Diversi anni fa, lo scrivente ascoltò questo racconto narrato dai tre protagonisti, ossia *u Gioxepìn du Ferretti, u Stinèttu du Pierìn e u Giuvanìn di Drìe*.
Durante i rastrellamenti del 1944, il sabato 26 agosto, una colonna di saldati della Wehrmacht tedesca, composta da circa mille uomini,

partì dalla Fontanabuona e, dopo aver superato la resistenza partigiana sulle pendici del Monte Caucaso, arrivò a Barbagelata.
Dopo mezzogiorno, la colonna proseguì la sua marcia lungo la strada del Gifalco.
Verso le ore 14, le prime pattuglie arrivarono al Passo della Rocca e sul monte della Nava.
Qui abbandonarono il crinale e, scendendo lungo la strada d'Ala di Gallo, raggiunsero il paese di Casoni, dove si fermarono fino all'alba del mattino successivo.
Alcuni ufficiali con interpreti altoatesini andarono dal Parroco a chiedere, con modi duri e minacciosi, l'elenco dei nomi dei giovani del paese soggetti a obbligo militare, pena la fucilazione.
In tale occasione il buon Parroco dimostrò grande fermezza e coraggio. Giustificò l'assenza dei giovani parrocchiani con note, che lui aveva riportato sui registri, secondo le quali essi si trovavano dispersi, prigionieri o caduti in guerra negli anni precedenti.
Egli, con molta ospitalità, stappò due bottiglie di buon vino, facendo cambiare atteggiamento agli ufficiali: così non si parlò più di elenchi di nomi. Poi fu fatta radunare la popolazione del paese sul piazzale della Chiesa, dove il Comando tedesco chiese ai contadini patate e lardo per la truppa.
Tutte le famiglie contribuirono, avevano grande paura che incendiassero il paese, come era successo a Barbagelata, poco tempo prima. Al contrario le truppe tedesche furono di una correttezza impensabile. Lasciarono il paese in perfetto ordine; non mancò nulla.
Alle quattro del mattino seguente risalirono sul crinale del Monte Castello Fante. Sulla strada mulattiera, sotto la cima del Gifalco, una pattuglia di partigiani arrivò inavvertitamente sotto il fuoco nemico. Due di essi caddero gli altri riuscirono a salvarsi.
Nel tardo pomeriggio di quel giorno, fui tra coloro che per primi trovarono i due giovani caduti. Questo fatto divenne per me un triste indelebile ricordo. Ironia della sorte: i due giovani partigiani morirono falciati dal fuoco germanico, accanto all'unica cima della giogaia che porta un nome probabilmente di origine germanica.

La colonna tedesca proseguì coprendo l'intero percorso della strada del Gifalco.
L'estate scorsa percorsi la mulattiera del Gifalco sul tratto: Barbagelata - Monte Dego, insieme all'amico Carlo Turci, esperto conoscitore dei Monti Liguri. La trovai in buone condizioni, mantenuta agibile e frequentata dagli appassionati di mountain-bike.



*Monti tra Val d'Aveto e Trebbia* (*foto: Vittorio Ferretti*)

## LA MULATTIERA DELL'ANTOLA

### Lungo la *via Patranica*

Le due mulattiere di crinale, che percorrevano da ambo i lati la Val Trebbia, si separavano sul Monte Lavagnola.
La strada del Gifalco proseguiva per Barbagelata, mentre la mulattiera dell'Antola (*via Patrania*) dirigeva verso Nord,

percorrendo lo spartiacque tra le valli della Trebbia e dello Scrivia; arrivata a Donetta (m 1000), iniziava a salire verso la cima dell'Antola, fino a quota 1537, dove in seguito fu costruito il rifugio Musante.
Questa via era certamente più importante di quella che parallelamente percorreva l'opposto crinale.
La via del Gifalco collegava soltanto le direttrici commerciali che salivano dalla Val d'Aveto e dalla Fontanabuona, mentre quella dell'Antola univa le molteplici mulattiere provenienti dalla Val Pentemina, Valbrevenna, Val Vobbia, Val Borbera, Val Curone e Valle Staffora, creando il collegamento di crinale a una vasta rete di strade che interessava il Tortonese e parte dell'Oltrepò pavese.

Dopo il Monte Lavagnola, percorrendo un tratto di mulattiera, lungo circa cinque chilometri, si arrivava a Donetta, paese situato sopra Torriglia, importante punto di transito obbligato, dalle origini molto antiche, risalenti ai primi secoli del secondo millennio, che viene ricordato col nome dialettale di "*Turìggia Vègia*" (Torriglia Vecchia).

Da recenti scavi fatti sul posto, sono emersi i resti di una fortificazione posta poco oltre il paese, a 1161 metri di altitudine, sullo spartiacque tra la Trebbia e lo Scrivia, in vicinanza delle loro sorgenti.
Il presidio, risalente al XII – XIII secolo, era situato in posizione dominante la valle del Laccetto, affluente dello Scrivia, e la parte alta della Val Trebbia, anticamente chiamata Trebbiola.

Da questa posizione strategica si potevano controllare le importanti mulattiere che, salendo dagli approdi del litorale ligure, valicavano il Passo della Scoffera e dirigevano verso i paesi d'Oltregiogo.
Il presidio era composto da due costruzioni distanziate, con orientamento Est-Ovest, situate su un poggio pianeggiante e separate da un avvallamento artificiale.

Ad Est vi era il presidio fortificato dove risiedeva la guarnigione, verso Ovest la torre di controllo.
Pare che il presidio sia stato eretto nel XII secolo dal Vescovo di Tortona a controllo delle merci in transito verso i suoi possedimenti.

*Presidio fortificato di Donetta, scavi archeologici. (foto: G. Ferretti)*

La fortificazione fu certamente distrutta dall'uomo, forse dai Genovesi tra il quarto e il quinto decennio del XIV secolo.
Al suo interno furono trovati diversi reperti fra i quali molti chiodi per ferrare i muli, in parte forgiati per essere utilizzati su percorsi ghiacciati, e più di cento punte di freccia, segno evidente di residenza militare.
La via dell'Antola, proseguendo sempre su crinale, collegava l'Appennino ligure (M. Lavagnola) con il Passo del Brallo di Pregola,valico che metteva in comunicazione la Val Trebbia con la Valle Staffora.

La mulattiera, che scendeva al nodo viario di Ponte Organasco passando per Corbesassi, si separava dalla via di crinale al Passo della Ritorta (m 1448), poco prima di Monte Terme.
L'intero itinerario si sviluppava su una distanza di circa quaranta chilometri, ma partendo di buon mattino da Donetta, lo si poteva percorrere in una giornata, con sosta meridiana alle Capanne di Carrega.
Il tragitto era abbastanza facile. Superati i primi sei chilometri e mezzo di salita, a pendenza media dell'8 %, che portavano sul Monte Antola, si proseguiva su percorso pianeggiante, con leggere salite e discese, fino al Passo della Ritorta da dove, passando da Corbesassi, si arrivava a Ponte Organasco, con poco più di otto chilometri di discesa a pendenza media del 12 % (max. 25 %).
Quando le carovane non avevano particolari esigenze di smistamento delle merci, potevano proseguire oltre Corbesassi e andare a far sosta al Brallo di Pregola.
Il giorno dopo avrebbero continuato per Bobbio passando da Selva, Filigara, Colleri e Collegio di Corte Brugnatella; dove poco oltre, sulla costa di fronte a Rossarola, trovavano il *Caminus Januae.* Oppure, passando da San Cristoforo, potevano scendere direttamente a Bobbio, lungo la valle del torrente Carlone.
Il percorso in quota si sviluppava mantenendosi tra 1450 e 1500 metri d'altitudine, circa duecento metri più elevato della strada del Gifalco.
Il cammino qui esaminato faceva parte dell'antico percorso conosciuto come v*ia Patrania*, il quale, proseguendo sempre su crinale verso il litorale ligure, si biforcava al Passo della Serra, sopra Chignero (*Chignè*): da un lato andava al monastero di Graveglia (intitolato ai Santi Eufemiano, Giustiniano ed Elio) e dall'altro al complesso abbaziale di San Fruttuoso di Capodimonte (l'odierno S. Fruttuoso di Camogli), fondato ad opera dei monaci Benedettini fra il X e l'XI secolo. Certamente in quegli anni la via era percorsa dai monaci che dal litorale ligure (*Maritima*) tornavano alla loro casa madre a Bobbio o a Pavia.

La leggenda narra che da Bobbio, un giorno del VII secolo, San Colombano si recò a visitare la chiesa di S. Fruttuoso di Capodimonte. Al ritorno si fermò a Moranego, dove diede in dono alla popolazione una croce con reliquia e raccomandò a tutti gli abitanti del circondario di portarla ogni anno in processione a Capodimonte. Con tale devozione avrebbero protetto la loro valle dalla siccità.
Il percorso Patranico, forse già esistente in epoca pre-romana, si sviluppava lungo le vie di crinale dei monti liguri, allora percorse dai Focesi, durante i loro scambi commerciali con le tribù dei Liguri dell'entroterra.

**Descrizione dettagliata del percorso.**

La mulattiera, dopo aver lasciato il Monte Lavagnola (m 1118), scendeva in Val Trebbia lungo il versante sinistro del Rio Bagorda e, passando vicino alla località Scabbie, giungeva a Buffalora (m 900). Questo primo tratto di strada in discesa misurava circa 3 Km., con una pendenza del 7 %.
Da qui la strada proseguiva per due chilometri con andamento pianeggiante, lungo lo spartiacque tra la Trebbia e lo Scrivia. Su questo tratto, in vicinanza di Ravinelle, il nostro percorso incrociava il *Caminus Januae* che saliva da Torriglia.
Arrivati a quota 948 metri, dove oggi transita la strada rotabile di Garaventa, la mulattiera deviava verso la valle dello Scrivia e, con una breve salita di circa seicento metri, giungeva al paese di Donetta, posto a 1000 metri s.l.m. Poco prima del paese, a quota 975 m, la strada si univa con la mulattiera proveniente da Garaventa, nodo viario della valle del Brugneto. A Donetta convergevano altre strade: due erano provenienti da Torriglia, delle quali una saliva passando vicino al Castello, mentre una terza, collegata con alcune direttrici che giungevano da Marzano, arrivava da Canova. Il paese di Donetta era attrezzato per la sosta delle carovane e il controllo delle merci in transito. Esiste tuttora testimonianza di ampi recinti, delimitati da

→ Brallo di Pregola

muri in pietra, atti a racchiudere i quadrupedi in sosta durante la notte.
I sei chilometri e mezzo di salita che le carovane si preparavano ad affrontare la mattina seguente divennero, nel XIX secolo, un rinomato percorso frequentato dagli escursionisti genovesi.
La mulattiera iniziava a salire aggirando la cima del Prelà lungo il versante della valle Pentemina.
A quota 1200 incontrava la strada che saliva da Pentema e, dopo il Passo dei Colletti (m.1300), diventava pianeggiante, seguendo il crinale fino alla Costa della Gallina (m 1282), dove convergeva la mulattiera proveniente da Senarega.
Quindi iniziava nuovamente a salire lungo le pendici del Monte Druso (m 1450), che s'affacciano sulla Valbrevenna.
Superato il monte, la mulattiera ritornava su crinale, incontrando la strada proveniente da Bavastri, e poco oltre arrivava a Casa di Picchetto (m 1384).

Da questo punto il percorso proseguiva sempre su crinale, passava vicino alla fontana dell'Aino a quota 1400, aggirava Monte Cremado (m 1517) sul versante trebbiano e ritornava in cresta a quota 1435, dove incontrava la prima mulattiera proveniente da Bavastrelli (la seconda giungeva sullo spartiacque dopo mezzo chilometro, a quota 1480 metri s.l.m.).
Proseguendo lungo il crinale, la via superava l'ultimo dislivello ed arrivava al rifugio Musante, posto sessanta metri sotto la cima dell'Antola (m 1597 s.l.m.). Il rifugio, costruito verso la fine del XIX secolo, fu affiancato nel 1927 da una dipendenza intitolata al senatore Paolo E. Bensa (1858 – 1928). Per oltre ottant'anni la locanda fu gestita dalla famiglia Musante di Bavastrelli.

Sull'Antola giungevano altre mulattiere che salivano lungo i contrafforti della Val di Vobbia.
Superato questo primo tratto di faticosa salita il cammino diventava piacevole.

La catena montuosa proseguiva oltre l'Antola, lineare senza incontrare giogaie scoscese, la strada di crinale era pianeggiante e si sviluppava lungo un percorso panoramico, meraviglioso. Il viandante camminava sotto la faggeta millenaria, oppure lungo radure destinate a pascolo o a prato.
La mulattiera era sicura ed agevole anche durante i periodi di abbondanti piogge; con quest'andamento continuava fino alle giogaie del Monte Lesima.

*Monte Antola* *(foto: cartolina d'epoca)*

Sulla strada di crinale convergevano molteplici mulattiere che salivano dalle vallate circostanti. Nella descrizione seguente citeremo soltanto le più importanti.

Lungo i primi tre chilometri di strada che portava al Monte delle Tre Croci (m 1565) valicavano due mulattiere provenienti da Caprile di Val Brugneto (*Craì*).
La prima valicava a quota 1483 e scendeva a Campassi in Val Borbera. La seconda, sempre proveniente da Caprile, superava il crinale al Passo delle Tre Croci (m 1500) e scendeva anch'essa in Val Borbera, nel paese di Magioncalda (*Magiùncada*).
Durante l'inverno diventava difficile e pericoloso percorrere le mulattiere di crinale situate a quote elevate, specialmente con avverse condizioni atmosferiche che potevano improvvisamente sorprendere il viandante.
Proprio su questo Passo, si racconta che tre mulattieri, sorpresi dalla tormenta, persero l'orientamento e rimasero bloccati nella neve. Per difendersi dal freddo uccisero i muli, li scuoiarono, poi con le pelli cercarono di proteggersi dal gelo; ma comunque morirono assiderati.
A ricordo delle vittime, sul posto furono piantate tre croci tuttora ricordate dal toponimo.
Con altri quattro chilometri di strada si arrivava alle Capanne di Carrega (m 1367), dopo aver superato Monte Pio di Brigneto (m 1475).
Le Capanne di Carrega e quelle di Cosola e Pej, erano punti di sosta attrezzati, sorti lungo la via di crinale per dare assistenza al viandante. Le capanne o capannette erano rifugi montani, una specie di osterie con grandi stalle, situate lungo le importanti strade mulattiere appenniniche, gestite da persone che abitavano sul posto tutto l'anno.
Qui le carovane, provenienti da Donetta facevano la sosta di metà giornata. Nella mattinata avevano percorso soltanto una quindicina di chilometri, la salita dell'Antola aveva fatto scendere la velocità. Il tempo impiegato per questo tragitto risultava leggermente inferiore alle quattro ore. Capanne di Carrega era un importante nodo viario, forse l'unico dove convergeva un così grande numero di strade.
A mezzo chilometro prima delle Capanne (m 1409) saliva sul crinale la strada che, transitando dall'attuale Casa del Romano, portava sulla

via di cresta le carovane provenienti da Caprile, Propata, Rondanina e Balestre.
La mulattiera di Fascia, arrivata sulla Costa del Fresco, si univa con quella proveniente da Fontanarossa e proseguiva lungo il versante che s'affaccia sulla vallata del Terenzone, dove incontrava un'altra mulattiera, quella che saliva da Varni, e con esse raggiungeva la via di crinale, poco prima delle Capanne.
Cento metri oltre la locanda arrivava la mulattiera che saliva da Alpe.
Proseguendo su crinale per altri settecento metri, s'incontrava la strada che lungo il contrafforte del M. Zucchello saliva da Gorreto e che, dopo aver superato M. Busasca, si univa alla mulattiera di Suzzi (Val Boreca) e con essa arrivava in cresta. Le mulattiere che raggiungevano l'asse viario di crinale alle Capanne di Carrega erano dunque una diecina. Veramente tante.
Proprio davanti alle Capanne si diramava la strada che scendeva a Carrega, principale nodo viario dell'alta valle della Borbera.
Secondo gli storici, Carrega e l'alta valle della Borbera inizialmente appartennero al monastero di Vendersi e in seguito furono possedimento del Vescovo di Tortona.
Intorno alla fine del XII secolo Carrega divenne possedimento dei Malaspina. La loro giurisdizione sul feudo durò circa due secoli, in seguito la vendettero ai Fieschi e dopo il 1547, l'imperatore Carlo V la infeudò ai Doria, marchesi di Torriglia, che la governarono fino al 1797, anno in cui finì il potere feudale.
Carrega aveva un suo castello, i cui resti si vedono ancora sopra un'altura che sovrasta il paese.La fortificazione esisteva già nel 1197 e ne era castellano Baimonte da Figino.
Nel 1600, sotto il governo dei Doria, il feudo di Carrega attraversò un periodo di pace in cui migliorarono le sue attività agricole e pastorali. A queste si aggiunse l'occupazione ancora più redditizia del mulattiere, destinata al trasporto delle merci da Genova alla Lombardia.
Sorsero anche piccole industrie d'artigianato locale, fra queste la fabbricazione delle candele di sevo.

A testimoniare l'importanza del nodo viario delle Capanne di Carrega, la tradizione vuole che in vicinanza della Casa del Romano, in un prato ancora oggi chiamato C*onvento*, anticamente sorgesse un *hospitale*, ove umili fraticelli prestavano la loro umana assistenza ai viandanti. Un'analoga istituzione pare esistesse anche sul monte Dego, lungo la via del Gifalco.
Nel pomeriggio il cammino continuava per quattro chilometri e mezzo su crinale. Con una leggera salita aggirava il M. Carmo (m 1640) sul versante trebbiano e ritornava in cresta a quota 1567, da dove proseguiva pianeggiante fino alle falde di Poggio Rondino (m 1630).
Mantenendosi sempre sulla stessa quota, la mulattiera attraversava le falde del Poggio che s'affacciano in Val Borbera e ritornava sullo spartiacque, dove questo inizia a salire verso la cima del M. Legnà (m 1669).
Qui, a quota 1466 metri s.l.m., la strada proveniente da Cartasegna giungeva sulla via di crinale.
Il rimanente percorso, lungo circa quattro chilometri, che portava alle Capanne di Cosola abbandonava lo spartiacque e su quote pressoché costanti, intorno ai 1460 metri, sotto una fitta faggeta secolare, attraversava i versanti orientali dei monti Legnà e Cavalmurone.
Lungo questo tratto di strada si diramavano le mulattiere che scendevano a Bogli e ad Artana.
Alle Capanne di Cosola (m 1496) s'incontravano diverse strade che salivano dalle valli: Staffora, Borbera, Boreca e Curone.
Proseguendo oltre, la mulattiera abbandonava il crinale che sale sul monte Chiappo (m 1699) e piegava verso oriente, lungo lo spartiacque che separa la Val Trebbia dalla Staffora. Dopo aver incontrato le Capannette di Pej (m 1450), arrivava al Passo del Giovà (m 1350).
Su questo estremo lembo della valle Staffora si trovavano strutture atte a dare ospitalità alle carovane dei mulattieri e ai pellegrini. Forse, prima che fossero edificate le capanne, in vicinanza di Pian del Poggio esisteva un insediamento monastico. Questo conferma

l'importanza dell'antico nodo viario. Il convento era dedicato a S. Giacomo Apostolo, patrono dei pellegrini. Della sua esistenza rimangono scarsissime tracce sepolte dalla vegetazione e situate in vicinanza della sorgente da cui nasce il torrente Staffora.
A testimoniare la passata presenza dei monaci rimangono i toponimi: la sorgente che dà vita allo Staffora è tuttora chiamata "*Fontana del convento*" e, lungo le falde del monte Chiappo, vicino a Pian dell'Armà vi è "*Prà S. Giacomo*" (Prato S. Giacomo).
Nella chiesa di Casale sono ancora conservate una campanella d'argento e un trittico del 1585, raffigurante la Beata Vergine, S. Lorenzo e S. Giacomo.

Casale, situato a 1072 metri d'altitudine, è un paese antico. Si trova nominato nel giuramento di fedeltà che fecero i vassalli *Ruffino, Pietro e Cebolla di Casal* al Marchese Malaspina di Staffora, nell'anno 1197.
Oggi sopra a Casale, a Pian del Poggio (m 1320), si trova un centro turistico, specialmente frequentato dai Pavesi, dotato di mezzi di risalita e piste da sci per la stagione invernale.

Lasciato il Passo del Giovà, il cammino riprendeva verso le pendici del Lesima con ottocento metri di mulattiera in leggera salita che portava alle Colle di Pej (m 1379).
Da questi passi di crinale si dipartivano le mulattiere che scendevano in valle Staffora e proseguivano verso Voghera, Pavia e Milano.
La mulattiera, sempre in leggera salita (4-5 %), dopo due chilometri e mezzo di cammino, arrivava alla Fontana Morone (m 1525), sotto la cima del Monte Lesima (m 1724), il più alto della giogaia. Lungo questo ultimo tratto di strada valicavano le mulattiere che collegavano Zerba e Vesimo di Val Boreca con Casale e Samboneto di Val Staffora.

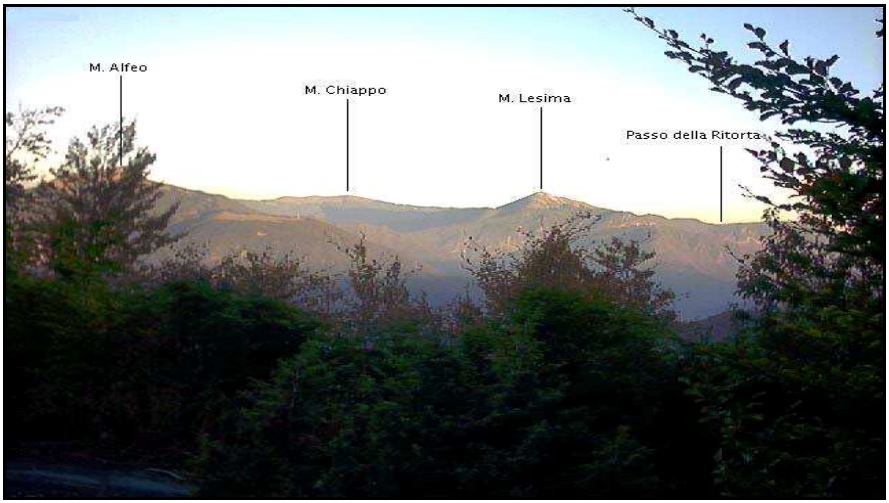
Secondo la leggenda, Annibale nel 218 a. C., durante la seconda guerra punica, arrivò fino al Lesima, dove si procurò una ferita alla

mano e perciò battezzò questo monte "*Mons laesae manus*" da cui sarebbe poi uscito Monte Lesima.

Da Fontana Morone, sempre per crinale, si scendeva al Passo della Ritorta (m 1448). A questo punto la mulattiera poteva proseguire lungo due diverse direzioni: continuare sempre lungo il crinale, raggiungendo il passo del Brallo, oppure scendere a Ponte Organasco, passando da Corbesassi. La prima direttrice, che seguiva il crinale, continuava sullo stesso tracciato dell'attuale strada rotabile, mantenendo un andamento pianeggiante (pendenza media dell'1,7 %) fin sotto la Cima della Colletta, dove oggi si trova il Rifugio Nassano (m 1379). Poi scendeva al Brallo lungo quattro chilometri di strada mulattiera, con pendenza intorno al 10 %. Su questo percorso di cresta s'incontravano i bivi delle mulattiere che scendevano in Val Staffora nei paesi di Cencerate, Barostro e Valformosa.

Il Brallo di Pregola posto sulla via di crinale, dove valicava la più importante strada commerciale diretta verso l'Oltrepò pavese, si prestava alla sosta di fine giornata delle carovane.
Ad un chilometro e mezzo di distanza, verso il Monte Penice, si trovava Pregola con il suo castello, nel quale i marchesi Malaspina abitarono per diversi secoli, governando l'omonimo feudo. Il castello venne distrutto nel 1571.

I circa trentasei chilometri, percorsi durante la giornata, avevano richiesto sette ore e mezza di marcia, alla velocità media oraria di poco inferiore ai cinque chilometri.
Da Pregola la mulattiera di crinale proseguiva verso il Passo del Penice, aggirando la cima del monte (m 1460) lungo i versanti che s'affacciano in Val Staffora.
Su questo tragitto si biforcava la mulattiera che scendeva a Menconico. Le strade che salivano dall'Alta Val Tidone si univano alla strada di crinale prima e dopo il Posso del Penice.



*Le giogaie lungo la mulattiera dell'Antola.*

## Transiti e fatti storici attinenti al percorso

L'Austria e la Russia, alleate contro la Francia, nel 1799 spedirono nell'Alta Italia due eserciti comandati dal generale tedesco Melas e dal feldmaresciallo russo Suvarov.
Gli alleati sconfissero le truppe francesi sull'Adige, a Cassano d'Adda, a Novi Ligure e sulla Trebbia. Poi proseguirono verso la Riviera, dove assediarono la città di Genova, difesa dal generale francese Massena.
L'assedio durò fino all'aprile dell'anno successivo e causò la morte di migliaia di persone; la maggior parte di loro morì per mancanza di cibo. In quei giorni colonne di militari austro-russi, per raggiungere il litorale, transitarono anche lungo la via dell'Antola.
La gente delle vallate dello Scrivia e della Trebbia, già ridotta all'estrema miseria, dovette subire la razzia e il saccheggio degli eserciti invasori.
Durante l'ultimo conflitto mondiale, negli anni 1944 e '45, tutta la catena montuosa percorsa dalla via dell'Antola fu teatro di sanguinose battaglie della resistenza partigiana.

Il comando tedesco s'era posto l'obiettivo di sconfiggere le formazioni partigiane e riaprire la strada statale 45 della Val Trebbia, che avrebbe potuto servire alla ritirata delle forze tedesche dalla Liguria alla Val Padana.
L'operazione iniziò con un massiccio rastrellamento dell'intera zona nell'agosto del '44.
Dopo il quale i tedeschi coadiuvati da reparti fascisti non presidiarono la zona; al contrario si ritirarono ed essa ritornò sotto il controllo della Resistenza. In tal caso il presidio partigiano, durante l'autunno, ebbe modo di migliorare la sua organizzazione e il proprio armamento, ricevendo dal C.L.N. finanziamenti costanti e dagli aviolanci una grossa quantità d'armi, capi di vestiario e viveri di conforto.
Un secondo rastrellamento ebbe inizio l'undici dicembre.
I tedeschi avevano progettato di sfondare nelle gole della Val Borbera e della Valle Staffora, di risalire fino ai valichi e di là scendere nelle convalli della Trebbia per ricongiungersi con i reparti che, tra gravi difficoltà, cercavano invano di spezzare la resistenza e disperdere i ribelli.
Se il piano tattico fosse riuscito, una larga fetta del territorio partigiano sarebbe stata circondata e il piano strategico si sarebbe realizzato. Ciò non avvenne. Le brigate partigiane, durante l'inverno, respinsero ripetutamente gli attacchi nazifascisti con aspri scontri avvenuti alle Capannette di Pej, sul monte Chiappo, sul Lesima, alle Capanne di Cosola, sulle montagne tra Cosola e Carrega e a Cantalupo. Il quartiere generale della resistenza partigiana stanziato a Fascia venne difeso respingendo i ripetuti attacchi del nemico.
L'ultima fase del rastrellamento si concluse sulle pendici del monte Carmo. Incominciò nella gelida e nebbiosa mattinata di lunedì 6 febbraio. I partigiani tennero tutte le posizioni, anzi assunsero spesso l'iniziativa catturando prigionieri tedeschi.
Le battaglie di quel duro inverno, combattute in condizioni climatiche difficili, nella neve con vento, bufere e ghiaccio, si conclusero con la vittoria delle formazioni partigiane.

Gli stessi tedeschi lo riconobbero. Da quel momento trattarono con lealtà e rispetto le formazioni partigiane, come fossero un esercito regolare.
(*P. E. Taviani – "Resistenza a Fascia" – Edizioni d'Arte Marconi n° 19 – Genova 1997*)

## LE STRADE DEL MARCHESATO DI CAMPI

### Brevi cenni storici

Sul finire del XIII secolo Campi faceva parte dei feudi situati sul versante sinistro della valle, appartenenti ai marchesi Malaspina della Val Trebbia.
Il loro limite meridionale era segnato dal torrente Brugneto, mentre a settentrione arrivavano a confinare col territorio bobbiese, oltre Corte Brugnatella.
Il feudatario di preferenza risiedeva nel Castello di Catrebbiasca.
Nel 1361 Azzone e Federico, figli di Corradino, marchese di Catrebbiasca detto *Spadalunga*, ambedue senza prole, cedettero i loro possedimenti di Val Trebbia, compreso Campi, a Galeazzo II Visconti. Questi, dopo esserne entrato in possesso, investì le terre della Val Trebbia a suoi vassalli.
Il primo fu il savoiardo Simone de Novanton che lo stesso Visconti fece giustiziare nel 1371 per tradimento.
Nel medesimo anno i possedimenti furono investiti al vassallo visconteo Stefanolo Porri.
In seguito per un breve periodo passarono a Pinotto de Pinotti per poi ritornare ai Porri.
Dopo alterne vicende e contese, cui presero parte i Malaspina di Pregola e i Fieschi di Torriglia, i Porri rioccuparono il Castello di Catrebbiasca e, non potendolo tenere, lo distrussero. Quindi abbandonarono i possedimenti dell'Alta Val Trebbia, la maggior parte dei quali ritornò ai Malaspina di Pregola.

Questi fatti avvennero probabilmente nel 1404, ma la data non è certa. I possedimenti del marchesato della Trebbia, durante il successivo secolo, furono frazionati fra i discendenti del ramo dei Malaspina di Pregola.
Verso la fine del XVI secolo, il nobile Barnaba e il figlio Luigi, della ricca e potente famiglia dei Centurione Scotto di Genova, incominciarono ad acquistare parte dei possedimenti che appartennero ai Malaspina di Catrebbiasca, situati nella valle del Terenzone e nella zona di Campi, fino ad arrivare in Val Boreca con l'acquisto di Cerreto e Tartago.
I Centurione Scotto, con successive acquisizioni avvenute in un periodo di circa quarant'anni, realizzarono un loro feudo in Alta Val Trebbia, nato dalla disgregazione degli antichi possedimenti malaspiniani e legalmente confermato da investiture imperiali. I nuovi signori ebbero i titoli di Marchese, Principe del Sacro Romano Impero e Conte Palatino.
Il marchesato di Campi dei Centurione Scotto comprendeva: Campi, Gorreto, Fontanarossa, Bertassi, Alpe, Bertone, Roccavanna, Bettolaia (*Butràia*), Barchi, Stazzara (*Strazèra*), Catrebbiasca, Valsigiara (*Varzigèra*), Cà de Cuccoli, Truzzi, Cabosa (*Cabùsa*), Aglio (*Ággiu*), Cerreto (*Zerèiu*) e Tartago.
Verso la fine del 1600 i feudi di Fontanarossa, Barchi, Bertassi e Campomolino passarono a Gerolamo Spinola Pallavicini, legato ai Centurione Scotto da stretti vincoli di parentela. In seguito, nel 1784, questi feudi furono acquistati dai Doria.
I Principi Centurione ebbero residenza a Gorreto nel loro sontuoso palazzo posto al centro del borgo seicentesco, da loro fatto costruire circondato da mura e fossati, in cui si esercitavano molteplici attività artigianali e commerciali. Nel feudo di Campi vi erano mulini che fornivano energia a zecche meccanizzate dove, con licenza imperiale, si coniavano monete d'oro, d'argento e di bronzo. Per una conoscenza storica più completa consultare: Giovanni Ferrero – "*I Centurione Scotto – Signori del Gorreto in Val Trebbia"*
Comunità Montana Alta Val Trebbia- Montebruno, 1999.

## La viabilità del feudo.

Il confine orientale del marchesato dei Principi Centurione Scotto era segnato dal corso del fiume Trebbia, oltre il quale si snodava l'importante percorso di fondovalle che univa Genova a Piacenza, il *Caminus Januae.* A questa primaria rotta commerciale era collegata la rete viaria del feudo tramite strade che guadavano il fiume in diversi punti; fra queste le più importanti erano Gorreto-Garbarino, Catrebbiasca-Croce, Truzzi-Ottone, Valsigiara-Traschio. I ponti di Gorreto, Rocca dei Corvi, Valsigiara (*Varzigèra*) risalgono alla fine del 1800, con la costruzione della Strada Statale 45.
Verso Occidente vi erano quattro mulattiere principali che salivano a collegarsi alla via di crinale dell'Antola. Tre passavano nei paesi di Fontanarossa, Varni, Alpe e raggiungevano la via di cresta alle Capanne di Carrega, mentre la quarta partiva da Gorreto, passava per Bertassi e, salendo sempre per crinale, toccava i monti Zucchello, Busasca e Pecoraia ed arrivava a congiungersi alla via di crinale dell'Antola a quota 1450, sotto il monte Carmo.
La mulattiera di maggiore importanza, che attraversa gran parte del feudo in direzione Nord, partiva da Gorreto, passava per Catrebbiasca, saliva a Campi e a Cà de Cuccoli da dove proseguiva per Roccavanna e Valsigiara. Quindi, dopo aver guadato la Trebbia, andava ad incontrare il *Caminus Januae* nel paese di Traschio.

## Descrizione dei percorsi:
## Gorreto – Fontanarossa.

La mulattiera di Fontanarossa partiva da Gorreto (m 522) e, dopo un primo tratto in leggera salita a pendenza media del 7.5%, arrivava a Pissino (*Piscìn*) posto 596 metri d'altitudine.
Nell'antica villa di Pissino o *Pessino*, un tempo parrocchia, sotto il titolo di S. Maria, pare vi fosse precedentemente un insediamento monastico di cui non rimangono tracce. Da qui la strada scendeva a guadare il torrente Terenzone sotto Campomolino (*Càmpi de murìn*)

per poi salire sulla collina di Canneto (*Canèiu*), situato a 631 metri, lungo il versante opposto. Continuando ora per costa passava nell'abitato di Borgo (m 736) e, dopo aver incontrato la mulattiera proveniente da Isola di Rovegno, arrivava a quota 900 metri vicino alla Vecchia Chiesa di Santo Stefano, quindi saliva a Fontanarossa (*Funtàn-a rùssa*), paese situato a 938 metri d'altitudine

*Fontanarossa - Antica chiesa di Santo Stefano.*

Questo primo percorso misurava circa quattro chilometri e mezzo.
Fontanarossa è un paese antico: secondo il Legè pare esistesse già come parrocchia nel XII secolo. In molti documenti storici è citata come Fontana Rubea.

Forse prese questo nome dalla fontana che sgorga al centro del paese e dà origine al torrente che lo divide in due parti.
Fontanarossa era un nodo viario dal quale si diramavano diversi percorsi stradali. Uno scendeva al torrente Terenzone (*Tarenzùn*), passando dal mulino di Fontanarossa e, proseguendo lungo il versante opposto, arrivava al paese di Alpe.
Una seconda strada, mantenendosi su quote tra i novecento e i mille metri, attraversava il versante destro della valle e giungeva a Varni.
Un'altra mulattiera più breve (circa 2.5 chilometri) scendeva nella località Bosco e proseguiva per Bertassi (*Bertàxi*).

**Fontanarossa – Capanne di Carrega.**

La via di crinale che saliva alle Capanne di Carrega (*Cabànne de Carièga*) partiva dalla chiesa nuova di Fontanarossa.
Questa iniziava con un tratto di mulattiera, predisposto anche per i traini locali, che arrivava sopra al paese a quota 1084, dove si separava dalla strada che aggirava il monte della Cavalla.
(Quest'ultima, proseguendo lungo i versanti meridionali, si univa alla strada proveniente da Spescia e continuava per Fascia).
La via che andava verso la catena dell'Antola attraversava un territorio bellissimo, ricco di prati e pascoli, situati sulle alte pendici, che digradano dolcemente a settentrione del monte della Cavalla, formando un ampio pianoro (*Piàn da cavalla*).
La nostra via saliva sul crinale a quota 1300, poi incominciava a scendere verso la Costa del Fresco posta a 1200 metri d'altitudine, dove incontrava la mulattiera proveniente dal sottostante paese di Fascia; con essa, sempre per crinale, saliva fino a quota 1325 in vicinanza della Casa del Romano, quindi, con andamento pianeggiante, attraversava il versante che s'affaccia sopra Varni, lungo il quale convergeva la mulattiera proveniente da quest'ultimo paese. Qui le tre importanti direttrici commerciali, unite su un unico percorso, salivano alle Capanne di Carrega ad incontrare la via patranica dell'Antola (m 1367).

L’intero tragitto, con partenza da Gorreto, misurava circa 10 chilometri.
Le carovane dei mulattieri lo percorrevano in due ore e mezza, con una breve sosta a Fontanarossa.
Da Fontanarossa partiva un percorso alternativo che saliva alla Costa del Fresco (*Còsta du frèscu*). Questo seguiva inizialmente la mulattiera che andava a Varni. Giunto a quota 1050, deviava verso Occidente attraversando i versanti alti della valle del fossato Calcarelli (*Carchièlli*) e, con andamento costante in leggera salita (pendenza media del 6%), arrivava a ricongiungersi col percorso primario a quota 1218, sul crinale sopra Fascia.

**Gorreto - Alpe – Capanne di Carrega.**

La mulattiera d'Alpe, dopo aver superato il torrente Dorbera (*Durbèra*), si separava dalle strade che portavano a Fontanarossa e a Barchi. Con due chilometri di salita, a pendenza media del 14%, arrivava nell’abitato inferiore di Bertassi (m 805).
Proseguiva oltre, attraversando il versante sinistro della vallata, mantenendosi sempre su quote intorno agli 800 metri d’altitudine.
Giunta al bivio della strada proveniente da Fontanarossa, ritornava a salire e, dopo essersi separata dalla mulattiera che andava a Varni, entrava nel paese d'Alpe, situato a 912 metri d'altitudine.
La mulattiera che univa Gorreto ad Alpe era lunga circa 6,4 chilometri.

Alpe si trova nominata in diversi documenti risalenti alla metà del XIII secolo, quale possedimento dei Malaspina.
Staccatasi da Fontanarossa nel 1687 fu eretta parrocchia. Attualmente è frazione del comune di Gorreto in provincia di Genova.
Si ha notizia che a Varni nel 1668 esisteva già l’oratorio di S. Andrea, annesso alla parrocchia di Fontanarossa. Da Alpe le mulattiere che portavano sulla dorsale dell’Antola erano due.

Una guadava il Terenzone a quota 750 e saliva sul lato opposto della vallata, passando dal paese di Varni.
Era la più breve, ma con pendenza media del 25% che, nella prima parte, arrivava a punte massime del 33%. Essa si sviluppava su una distanza di circa due chilometri e mezzo.

L'altra, oltre Alpe, attraversava i versanti che scendono dal monte Pecoraia, incontrando le convalli dei fossati di Canavetta (*Canavètta*), Costigliola (*Custigliöla*) e Vessato (*Avezèiu*). Dopo aver superato quest'ultimo, a quota 1075, si portava sul contrafforte lungo il quale saliva per circa duecento metri a forte pendenza (33%). Dopo proseguiva verso le Capanne di Carrega su percorso pianeggiante (pendenza media 6%) lungo le falde che scendono verso il fosso di Castello.
La distanza tra Gorreto e le Capanne: passando da Alpe era di circa 10,6 chilometri, mentre salendo da Varni, era inferiore di circa un chilometro.

## Gorreto – Monte Carmo

Quest'ultima direttrice che saliva alla via patranica dell'Antola si separava a Bertassi dalla mulattiera d'Alpe e, dopo una salita di circa settecento metri, arrivava a quota 935, sul contrafforte che divide la vallata del Terenzone da quella del Dorbera.

Proseguendo sempre per cresta, passava vicino alla cima del monte Zucchello (*Zichièlu*), a quota 1375, sulle pendici che digradano nella valle del Dorbera.
Dopo essere ritornata in cresta a quota 1386, procedeva attraversando i versanti del monte Busasca che scendono verso il Terenzone.
Poco oltre questa cima, la mulattiera arrivava sullo spartiacque tra le valli del Terenzone e della Boreca (*Burècca*), a quota 1470.
Da dove scendeva per cresta fino a quota 1320, poco oltre il monte Pecoraia (m 1384).

Lungo quest'ultimo tratto, la mulattiera incontrava due strade provenienti da Suzzi (*Sùżżi*), paese che si trova in Val Boreca; una delle quali valicava a quota 1378 e proseguiva, scendendo a Alpe.
Ora la via abbandonava lo spartiacque e, piegando lungo i versanti che sovrastano i fossati di Vesseto e di Castello, raggiungeva il percorso patranico di cresta a quota 1450, sotto la cima del monte Carmo (m 1640).
Questa mulattiera che da Gorreto arrivava alle Capanne di Carrega, lungo un percorso di crinale, misurava circa 10,6 chilometri.

**Gorreto – Bertone.**

Bertone, posto sui versanti meridionali del monte Alfeo (m 1651), era il paese più elevato del marchesato di Campi (m 1068) ed era collegato con Gorreto tramite due diverse mulattiere.
Una partiva dal Borgo seicentesco e saliva a Barchi, paese composto da tre gruppi di case che portano i seguenti toponimi: *Catavàn, Castàn e Garbàn.*
La mulattiera transitava nei primi due rioni e proseguiva lungo il versante destro della valle del Dorbera, salendo inizialmente sopra al paese, a quota 832, dove si univa alla strada proveniente da Bertassi.
Continuava oltre risalendo l'intera valle. Raggiunta quota 1000 metri si portava sul versante opposto, attraversando le pendici alte, dove nasce il torrente Dorbera. Da qui, con l'ultimo mezzo chilometro di salita, raggiungeva il paese di Bertone.
Il percorso si sviluppava sulla distanza di circa cinque chilometri con pendenza media dell'11%.
L'altra strada usciva da Gorreto passando dalla Chiesa ed iniziava a salire fino a quota 725 lungo la costa che sovrasta il paese. Qui piegava verso Occidente sui versanti scoscesi che digradano sulla sinistra del Dorbera.
Dopo aver incontrato la mulattiera proveniente da Campi Vecchio, proseguiva con andamento regolare in leggera salita (pendenza media 11.5%) fino all'arrivo a Bertone (*Bertùn*).

L’intera distanza percorsa era di circa 4.2 chilometri, con pendenza media totale del 13%.
Il tratto più ripido s’incontrava subito dopo la partenza da Gorreto: il primo chilometro di salita aveva una pendenza media del 18.5 %.
A Bertone terminava anche la mulattiera proveniente dalle Capanne di Carrega che percorreva il crinale posto a meridione della Val Boreca. Su questa via di cresta si collegavano le strade che salivano dai due opposti versanti. La giogaia oggi è attraversata dalla rotabile che collega Barchi con Suzzi (Passo Maddalena).
Sulla mulattiera che da Bertone saliva al monte Alfeo (*mùnte Arfiè*), convergeva la strada proveniente da Tartago e Belnome, paesi della Val Boreca.
Il mulino di Bertone, situato lungo il torrente Dorbera a quota 803 m, era collegato al sovrastante paese tramite una mulattiera molto particolare. Essa risaliva il ripido versante su un percorso di circa 600 m, a pendenza media del 33%, che si snodava lungo una serie di tornanti (circa venti), pressochè uguali, superando un dislivello di 200 metri.
Bertone è nominato in un documento del 1250, dove si dice che Ogerino di Guglielmo di Bertone era eletto chierico di S. Pietro di Casanova diocesi di Tortona (*A.Ferretto volume II, ag. 53*).
Nel 1665, sotto il dominio dei Centurione Scotto, a Bertone abitavano dieci famiglie e vi era già una Chiesa. Dopo oltre un secolo, nel 1786, le famiglie erano raddoppiate.
Il feudo dei principi Centurione era dotato di una rete di mulattiere molto sviluppata che copriva gran parte del territorio, specialmente nella zona compresa tra Gorreto, Catrebbiasca e Campi. Molte di queste servivano principalmente per i trasporti locali.
In queste pagine tratteremo soltanto le vie principali di comunicazione.
Gorreto era collegato a Campi da due importanti mulattiere che si sviluppavano su percorsi paralleli. Più una terza che si diramava dalla strada diretta a Bertone, sopra a Gorreto (quota 825 m) ed andava a Campi Vecchio (m 806).

Le prime due uscivano a Nord-Est del Borgo passando vicino al cimitero e continuavano sullo stesso percorso pianeggiante fin sotto Stazzara (*Strazèra*), dove si separavano. Una andava a Catrebbiasca mentre l'altra saliva a Stazzara.
La prima proseguiva sempre con andamento pianeggiante, mantenendosi sui 550 metri d'altitudine, fino al torrente Senga; oltre Catrebbiasca iniziava a salire verso Cabosa (*Cabùsa*).
L'altra, dopo Stazzara, arrivava al mulino di Campi, superava il torrente e andava ad incontrare la precedente in vicinanza di Bettolaia (*Butràia*).
Da qui le due strade proseguivano su un unico percorso che passava per Cabosa (m 734), raggiungeva la Chiesa di Campi e Cà de Cuccoli, dove arrivava la mulattiera di Truzzi proveniente da Ottone.
La lunghezza dei due percorsi era pressoché uguale, misurava circa quattro chilometri.
Una terza mulattiera, come abbiamo già accennato, si diramava dalla strada di Bertone a quota 825. Attraversava tutto il versante orientale del monte Alfeo mantenendosi, per quattro chilometri, su altitudini mediamente di poco superiori agli 800 metri, fino a giungere sulla strada diretta a Roccavanna, ad un chilometro oltre Cà de Cuccoli (*Cà de Cùccuri*).
In concreto: con andamento pianeggiante, arrivava a Campi Vecchio, transitava a cento metri a monte della Torre (fortilizio) e proseguiva passando per Aglio (m 837).
Lungo il suo percorso aveva diramazioni che scendevano a collegarsi con le ville di Campi situate a quote leggermente inferiori.
Internamente alle ville di Campi, una mulattiera univa Campi Vecchio con la Chiesa passando da Bettolaia (*Butràia*) e sulla Costa.
Due mulattiere salivano da Campi al monte Alfeo (*Arfiè*) lungo percorsi separati e andavano a collegarsi alla mulattiera proveniente da Bertone, sotto la cima del monte, a 1420 metri d'altitudine.

Fra le notizie storiche riguardanti il paese di Campi troviamo un documento del 1197 dove sono nominati Ogerio, Ceso, Muso,

Rolando e Girardo, tutti cinque di Campo e vassalli dei marchesi Malaspina (*Chartarium pag. 29*).
Nel 1226 Nuvolone Camilla riscattava una terra in Campi versando una somma a Francesco ed Enrico Doria (*Liber Magistri Salomonis*).
Nel 1324, Nicolino da Campis era tintore in Genova.
Nel 1665, la parrocchia di Campi dipendeva dalla pieve d'Ottone ed aveva 450 abitanti (*anime*), divisi in 78 famiglie (*fuochi*).

Del fortilizio di Campi fatto costruire dai Malaspina di Pregola dopo la distruzione del castello di Catrebbiasca, avvenuta intorno al 1404, rimangono soltanto le fondamenta della torre, alcune muraglie verso valle e un piccolo vano sotterraneo, forse i resti di una cisterna (*G. Fiori "I Malaspina di Pregola e i feudi imperiali" - pag. 264*).
La stessa situazione è stata riscontrata durante una recente visita del sito.
Oltre Cà de Cuccoli (m 754) la mulattiera dirigeva a Nord e, dopo circa un chilometro in leggera salita (7%), si univa alla strada proveniente da Aglio (*Àggiu*), a quota 824; con questa scendeva a Roccavanna (m 630) e a Valsigiara (m 500). Poco oltre andava a superare il fiume Trebbia a quota 447 metri, pressappoco dove oggi si trova il ponte della strada statale 45, quindi saliva a Traschio (*Tràs-ciu*) ad unirsi con il *Caminus Januae.*
Da Roccavanna una mulattiera scendeva al mulino della Val Boreca, situato vicino alla confluenza di questo torrente con la Trebbia; poi proseguiva per Cerreto, dove si biforcava su due direttrici che salivano lungo i versanti opposti della vallata, collegando i vari centri abitati. La distanza tra Campi (Chiesa) e Traschio era di circa quattro chilometri.

Parlando del marchesato di Campi è doveroso ricordare il grande cartografo della Repubblica di Genova, il colonnello Matteo Vinzoni che nell'agosto del 1715, tracciò la prima importante cartografia dell'Alta Val Trebbia, operando durante i suoi rilievi, proprio nel territorio di questo feudo.

Egli, in una lettera indirizzata al padre, descrisse il suo viaggio in Val Trebbia, con dovizia di particolari che ci aiutano in maniera determinante a ricostruire la viabilità d'allora.
Di questo suo viaggio, che durò tredici giorni, egli aveva ricevuto l'incarico direttamente dal Doge della Ser.ma Repubblica, Gianantonio Giustiniani. Il suo compito era quello di disegnare una carta corografica dell'alta valle del fiume Trebbia e di mediare una controversia tra i principi Doria di Torriglia e i Centurione Scotto di Gorreto, riguardante i confini tra i loro possedimenti, lungo le falde settentrionali del monte Alfeo.
Il cartografo elenca tutte le tappe del suo viaggio descrivendo i luoghi dove fu accolto con grande ospitalità, senza tralasciare i pasti consumati a Cà de Cuccoli, sui prati di Traschio e sul monte Alfeo e tanti altri particolari che ci riportano a quei tempi.

## DUE CONVALLI, SUL LATO SINISTRO DELL'ALTA VAL TREBBIA

Sul versante sinistro dell'Alta Val Trebbia si trovano due convalli molto ampie che salgono alle giogaie del contrafforte limitante la vallata verso Nord Ovest. Sono le valli del Brugneto e della Boreca.
Ambedue comprendono molti centri abitati dove in passato vivevano numerose famiglie, ed essi erano collegati tra loro da una rete di mulattiere, delle quali è interessante conservare il ricordo.

### La Valle del Brugneto

### Brevi cenni storici.

Durante il periodo monastico dell'Alto e Basso Medioevo si può ritenere che la vallata fosse territorio dell'Abbazia di Patrania.
Nel 1164, l'imperatore Federico I Barbarossa confermò la Valle del Brugneto tra i territori infeudati ad Opizzo Malaspina.

Verso la fine del XIII secolo, il versante destro della valle entrò a far parte del marchesato di Torriglia acquistato da Nicolò Fieschi conte di Lavagna. Il torrente Brugneto segnava il confine settentrionale di questo nuovo feudo.
Il versante sinistro rimase dominio dei Malaspina, marchesi di Catrebbiasca. In seguito questi lo cedettero ai Visconti di Milano che per circa un secolo, con alterne vicende, lo fecero amministrare da diversi loro vassalli (Novanton, Pinotti e Porri).
Dopo il 1547 il marchesato di Torriglia passò ai Doria e tale rimase fino al 1797, anno in cui ebbe fine il potere feudale.

**Descrizione dei percorsi.**

La valle fu da sempre interessata da numerose importanti mulattiere.
Sui crinali che la delimitano transitavano antiche vie commerciali.
Verso Nord e Ovest si snodava la via patranica dell'Antola, a Sud quella di Piacenza, (*Caminus Januae*), ad Est la mulattiera delle Balestre che partiva da Montebruno, saliva a S.Anna e, passando in località Balestre, andava a raggiungere il crinale nelle vicinanze della Casa del Romano.
Quest'ultima importante mulattiera, che dal fondovalle arrivava a collegarsi alla via dell'Antola, merita una descrizione più dettagliata.
Essa, dopo aver lasciato Montebruno, saliva a Caprili (m 850) lungo i versanti che scendono sulla sinistra del Brugneto, su un percorso di circa due chilometri a pendenza media del 10%.
Oltre Caprili (*Cravì*) la mulattiera, con un tratto di salita a forte pendenza, lunga circa un chilometro, arrivava sul monte Argentaia (m 1070), posto sullo spartiacque tra le valli del Brugneto e del Cassingheno. Poco prima di giungere in cresta si univa alla strada di Zeppado; quindi proseguiva lungo il crinale con andamento pianeggiante e, dopo aver incontrata la mulattiera proveniente da Connio Avena, arrivava a S. Anna (m 1057).
Sul nodo viario di S. Anna il nostro cammino incrociava le mulattiere provenienti da Fontanasse e Retezzo, che dal fondovalle

salivano a Giardino, per poi proseguire verso Rondanina (*Rundanìn-a*) e Fascia.
Quest'ultimo percorso, proveniente da S. Maria del Porto, attraversava l'intera valle del Brugneto (come si trova descritto nel *Caminus Januae*).
La strada passava in località Balestre e saliva lungo le pendici occidentali di Bric Rondanina (m 1338). Dopo un percorso di circa due chilometri, con pendenza media del 16%, arrivava sul monte di Propata (*Prôupà*) dove, a quota 1265, ritornava sullo spartiacque tra il Brugneto e il Cassingheno.
Qui incrociava la mulattiera proveniente da Rondanina che, biforcandosi dalla cappella di S. Rocco, portava a Caffarena o a Propata.
La mulattiera proseguiva per crinale raccordandosi con le strade che salivano dalle due valli laterali. Giunta a quota 1392 si separava dalla via che scendeva a Fascia e raggiungeva la Casa del Romano, posta a 1406 metri d'altitudine, oltre la quale, lungo un breve tratto di strada pianeggiante, arrivava a collegarsi alla via dell'Antola a quota 1409, a circa mezzo chilometro prima delle Capanne di Carrega. L'intero percorso misurava 11,2 chilometri circa, con pendenza media del 6,8 %.
A fondovalle, una mulattiera partiva dalla confluenza del Brugneto col fiume Trebbia e seguiva il torrente lungo il versante sinistro, incontrando le seguenti località: Costalunga, Ballini, Retezzo, Fontanasse, Mulino del Drago, Frinti , Mulino del Brigneto.
Giunta sotto Bavastrelli, attraversava il torrente e saliva in questo paese. La mulattiera era lunga circa 9 chilometri, la sua pendenza media era del 3%.
All'interno della Val Brugneto vi era un'importante via che si sviluppava a mezza costa (durante il secolo scorso fu trasformata in strada carrozzabile. I lavori iniziarono nel 1914).
Essa, proveniente da Torriglia o Donetta, collegava i paesi di Garaventa, Bavastri, Bavastrelli, Caprile, Propata e Caffarena, con un percorso che si manteneva intorno ai 900 metri d'altitudine ed

interessava gran parte della vallata alta. Da essa si dipartivano numerose mulattiere che scendevano a valle oppure salivano sui crinali circostanti.
La mulattiera entrava nella valle del Brugneto passando dalla cappella di Garaventa (m 1025), posta sopra la galleria dell'attuale strada rotabile proveniente da Torriglia.
Con una breve discesa arrivava nell'omonimo paese (m 939).
Da Garaventa una mulattiera scendeva a fondovalle nel paese dei Frinti (m 753), passando dal mulino del Drago, per poi risalire a Caffarena lungo il versante opposto.
Fra le poche notizie che conosciamo riguardanti Garaventa troviamo cinque capifamiglia di Garaventa: Bartolomeo, Maestrino, Giacomo, Pietro e Giovanni che giurarono fedeltà a Bianca Maria Visconti duchessa di Milano e a suo figlio Galeazzo Maria Sforza, sul piazzale della Chiesa di Torriglia, il 20 marzo 1468.
Nel 1655 il villaggio comprendeva otto famiglie (*fuochi*) e vi era un oratorio del principe Doria dedicato a S. Giovanni Evangelista, dove si celebrava per legato del defunto principe.
Dopo Garaventa, su circa due chilometri di strada pianeggiante, si arrivava a Bavastri (m 886). Lungo questo tratto di mulattiera, che seguiva all'incirca il tracciato dell'attuale strada rotabile, si diramava la mulattiera che scendeva da Costa di Paglia al torrente Brugneto e poco oltre, in vicinanza dall'omonimo mulino, si biforcava su due direzioni.
Un ramo, passando per Albora (m 825), andava a Caffarena, mentre l'altro saliva a Propata.
Da Bavastri partiva una mulattiera che giungeva al Colletto, sotto il monte Duso, incrociava la via dell'Antola e proseguiva scendendo in Valle Scrivia, lungo la Costa della Gallina.
Un'altra strada si diramava all'inizio del paese, scendeva al corso del Brugneto, di fronte all'omonimo mulino, costeggiava il torrente, risalendo per circa trecento metri la sua riva destra. Poi lo attraversava, passando sul vecchio ponte ad arco, murato in pietra squadrata, tuttora esistente.

Bavastri nel 1614 contava settanta abitanti (*anime*) divisi in dodici famiglie (*fuochi*). Il paese dipendeva dalla parrocchia di Torriglia, ma già prima del 1665 possedeva un oratorio proprio, dedicato a S. Giorgio, nel quale si battezzava e si celebravano messe quotidiane per legato dei signori feudatari.
La strada proseguiva passando più o meno sullo stesso percorso dell'attuale strada carrabile e, dopo circa altri due chilometri, arrivava a Bavastrelli (m 931).
Bavastrelli era collegato al crinale dell'Antola da una mulattiera che saliva lungo i versanti che digradano sulla sinistra del Fosso del Ponte. Essa, a quota 1100 metri, mezzo chilometro prima di Boccaiosa, si biforcava lungo due direttrici. Il ramo di destra andava ad unirsi con le mulattiere che salivano da Caprile e valicavano in Val Borbera. Mentre quello di sinistra continuava lungo le pendici della piccola convalle salendo a collegarsi con la via dell'Antola a quota 1477, sessanta metri sotto il vecchio rifugio Musante. Questo percorso è tutt'oggi considerato il più facile per arrivare sulla vetta del monte Antola (m 1597).
La Chiesa di Bavastrelli, dedicata a S. Giacomo, fu eretta nel 1836. Nel 1878, come oratorio, ebbe la facoltà di battezzare.
Nel 1918, staccatasi da Propata, divenne parrocchia. Nel 1924 Bavastri, separato da Torriglia, entrò a far parte della parrocchia di Bavastrelli.
Nell'anno 1668 nel paese di Bavastrelli vi erano 30 famiglie (*fuochi*).
La mulattiera più breve che da Bavastrelli portava a Propata (m 963) era lunga circa un chilometro.
Essa scendeva ad attraversare il torrente Brugneto, a quota 841 e, risalendo il versante opposto, arrivava in paese.
L'altra mulattiera, più lunga della precedente di circa 1,3 chilometri, seguiva il percorso pianeggiante dell'attuale strada carrozzabile. Giunta sotto Caprile (m 994), si separava dalle due mulattiere che salivano a quest'ultimo paese.
Esse, proseguendo oltre, salivano ai Piani di Caprile sdoppiandosi su diversi percorsi che andavano a valicare la catena dell'Antola.

Del paese di Caprile (*Craì*) conosciamo ben poco; sappiamo soltanto che nel 1668 la sua popolazione era raggruppata in 30 famiglie (*fuochi*).
Inoltre, troviamo quattro capifamiglia del casato dei Rapuzzi, probabilmente di Caprile che nel 1468 giurarono fedeltà a Torriglia.
Una mulattiera che partiva da Propata portava alla Cappella di S. Rocco, mentre altre salivano verso Fascia o andavano a collegarsi con la via dell'Antola, in vicinanza della Casa del Romano.
La parrocchia di Propata, intitolata a S. Lorenzo, secondo il Casalis in "Storia di Babbio", viene considerata antichissima; però da testimonianze certe risulta che nel 1523 era unita a quella di Rondanina e soltanto nel 1595 la troviamo autonoma.
Nel 1622 contava 600 abitanti (*anime*). Nel 1668 il paese di Propata ospitava trenta famiglie (*fuochi*).

Nel 1746 durante la guerra austro-gallo-ispana, che vide impegnate le truppe di Genova nella battaglia della Scoffera, in cui cadde il patrizio genovese Pier Maria Canevari, il rettore di Propata fu arrestato dai tedeschi perché favorevole ai genovesi. Fu liberato in seguito all'intervento del Vescovo di Tortona.
La nostra mulattiera usciva da Propata e, continuando sempre lungo il percorso dell'attuale strada carrabile, dopo circa due chilometri terminava nel villaggio di Caffarena (m 937).
Oltre Caffarena una mulattiera saliva in località Vaccarezza (m 1106), situata in vicinanza della Cappella di S. Rocco, da dove proseguiva per Rondanina passando per le Balestre.
Come sopra accennato, Azzo Malaspina figlio di Corradino *Spadalunga*, marchese di Catrebbiasca, a nome suo e del fratello Federico, donò a Galeazzo Visconti tutti i loro possedimenti che detenevano in Val Trebbia, per rogito Cavallino Cavalli fatto nel castello di Pavia il 18 ottobre del 1361.
Nel documento sono elencati tutti i paesi e i castelli dei loro feudi posti sulla sinistra del fiume Trebbia, dal territorio di Bobbio fino al torrente Brugneto, rispettando una sequenza geografica.

Giunti sul versante sinistro della valle del Brugneto, ultima propaggine meridionale del territorio, nell'elenco dei nomi compaiono: … *villa de pratovulpario, villa de caferrayna,* v*illa de vacharicia*….
Per il riconoscimento delle due ultime località, penso non vi siano dubbi, si trattava di Caffarena e la sovrastante località di Vaccarezza.
Al contrario, per l'identificazione della prima il quesito appare più complicato.
Il toponimo in latino significa "*Prato volpaia*".
Il notaio sicuramente tradusse il termine dalla corrispondente forma dialettale locale "*Prôu vurpà*".
Col passar dei secoli il termine subì una contrazione e divenne *Prôupà*. Italianizzando poi il toponimo, non si tenne conto del suo originale significato e si trasformò in Propata.
Questa è una semplice ipotesi che non pretende d'essere subito accettata.
Demandiamo al lettore qualsiasi commento.
Buona parte dei siti e delle strade di fondovalle sono ora sommersi dalle acque dell'invaso del Brugneto.

## La Valle Boreca

Il torrente Boreca nasce dalle pendici orientali del monte Carmo.
Inizialmente scorre verso settentrione fin sotto il paese di Vesimo (*Vèximu*). Poi dirigendosi verso oriente, con andamento serpeggiante, forma ampie anse e va a confluire nel fiume Trebbia.
Alla confluenza del torrente la vallata è stretta, limitata a meridione dai ripidi versanti che digradano dal monte Alfeo (m 1651), mentre a settentrione è chiusa dal contrafforte che sale lungo la Costa del Gazzo e raggiunge la cima del monte Lesima (m 1724).

L'entrata della vallata si trova dunque fiancheggiata da due cime, tra le più alte della Val Trebbia, che la sovrastano quasi fossero sentinelle poste di guardia al suo ingresso.

La vallata è profonda con versanti molto scoscesi. Al suo interno diventa più ampia ed assume forma semicircolare che segue l'andamento delle sovrastanti giogaie percorse dalla via dell'Antola.
Secondo un'antica tradizione, nella vallata si rifugiarono militari che nel 218 a.C., durante la seconda guerra punica, disertarono dalle file dell'esercito di Annibale.
Questo fatto è supportato dal nome di alcuni paesi della vallata che potrebbero avere origini africane o spagnole, risalenti ai paesi di provenienza dei rifugiati.
Uno è Tartago che, secondo la tradizione, doveva inizialmente chiamarsi Carthago (Cartagine).
Un altro è Zerba che in antichi documenti è citato con i nomi di Gerba e Gerbanum.
Toponimi che si possono far risalire all'isola di Gerba (Djerba) nel golfo di Gabès in Tunisia.
Infine, sempre secondo tradizione orale, il paese di Belnome (*Bēnùmme*) pare si chiamasse Merida, città spagnola dell'Estremadura, diventata fiorente durante l'Impero Romano.
In verità queste sono semplici ipotesi prive di fonti attendibili.
In periodo feudale la vallata fece parte dei possedimenti dei marchesi Malaspina di Catrebbiasca e del Marchesato di Pregola, tranne durante il XIV secolo quando fu dominata da vassalli viscontei.
In epoca moderna alcuni suoi paesi entrarono a far parte del feudo di Campi e dei possedimenti dei Doria.
La vallata, durante i secoli in cui imperversò il banditismo, fu spesso rifugio sicuro di uomini banditi dalla Repubblica di Genova.

## L'antica viabilità della vallata

Una mulattiera entrava nella vallata passando vicino al mulino della Boreca (m 426), posto sulla confluenza del torrente con il fiume Trebbia e proseguiva arrivando a Cerreto (m 562), lungo un tratto di circa un chilometro e mezzo, con pendenza media del 9%. Dopo Cerreto (*Zerèiu*), la strada si divideva in due rami principali che

risalivano gli opposti versanti, unendo tutti i paesi della vallata e raccordando le diverse strade che scendevano dai valichi di crinale.
Il ramo che percorreva il versante sinistro della valle incontrava: Zerba, Vesimo, Pej, Artana e Bogli (*Bùgli*), mentre quello che saliva lungo il versante opposto collegava i paesi di Tartago (*Tàrtegu*), Belnome, Pizzonero (*Piscinèigheri*) e Suzzi.
Tutti questi paesi sono citati nell'atto di donazione che fecero i Malaspina di Catrebbiasca a favore dei Visconti di Milano, rogato a Pavia il 18 ottobre dell'anno 1361.
Il primo ramo saliva da Cerreto a Zerba (m 902), lungo un percorso di circa due chilometri, con pendenza media del 17%. La mulattiera, prima di entrare in paese, incontrava Villa Fontana e Villa Scabione, dove si univa alla strada che saliva dal fiume Trebbia, passando vicino alla Castello di Zerba.
Da Zerba, alcune mulattiere salivano lungo i versanti orientali e occidentali del monte Lesima (*Lèixima*) e valicavano in Val Staffora, dopo aver incontrato la via dell'Antola.
Fra le strade che scendevano verso il fondovalle, una andava a guadare il torrente Boreca e saliva al paese di Belnome (*Bēnùmme*), situato sul versante opposto.
La parrocchia di Zerba, dedicata a S. Michele Arcangelo, probabilmente è molto antica, tanto da risalire all'epoca in cui il culto di questo Santo si estese in Italia.
Il successivo tratto di mulattiera che portava a Vesimo (m 1020) attraversava i ripidi versanti che scendono dal Lesima, mantenendosi su quote intorno ai 900 metri, e copriva una distanza di circa 3,8 chilometri, con pendenza media del 3%.
A Vesimo intorno alla metà del 1600 abitavano 20 famiglie (*fuochi*). La chiesa del paese era Vicecura dedicata a S. Colombano Abate. Forse anticamente ebbe anche la presenza e l'opera dei monaci del monastero di Bobbio, fondato da questo Santo.
Poco oltre Vesimo, da una delle strade che portavano ad Artana si diramavano: la mulattiera che saliva a Pej e quella che andava a Casale Staffora. Quest'ultima incrociava la via dell'Antola tra le

Colle di Pej e Fontana Morone, a quota 1450 m, e proseguiva verso Casale, scendendo lungo il versante occidentale della convalle di fossato Tigarello, nella zona detta ”*Selvàssa*”.
Le mulattiere che proseguivano per Artana (m 1100) erano due. Una scendeva ad incontrare la strada di fondovalle, proveniente da Belnome, vicino alla confluenza del Rio di Pej con la Boreca (m 700). Da qui proseguiva lungo il torrente fino al bivio (m 750), in cui s’incontravano le mulattiere che portavano a Pizzonero e a Bogli. Quindi la strada saliva ad Artana (*Artàn-a*).
Lasciato Vesimo, la strada scendeva ripidamente portandosi vicino a quota 700 metri e proseguiva pianeggiante lungo il fondovalle fino al bivio di Pizzonero e Bogli, situato vicino alla confluenza del fosso Curlè.
L’ultimo tratto di mulattiera, lungo circa un chilometro e mezzo, saliva ad Artana con forte pendenza (23%). La distanza tra Vesimo (*Vèximu*) e Artana, lungo questo percorso, era di circa cinque chilometri.
La seconda mulattiera, da cui si staccavano le strade di Pej e Casale Staffora, inizialmente seguiva un percorso pianeggiante. Mantenendosi intorno agli 800 metri di quota, attraversava i versanti dei fossati dell’Avena e di Rio Pej. Oltre quest’ultimo torrente, la strada iniziava a salire con pendenza media del 14% fino ad arrivare ad Artana. L’intero percorso era leggermente più lungo del precedente di circa 300 metri, ma presentava difficoltà di percorrenza specialmente dopo l’attraversamento del Rio di Pej, dove la strada, lungo un tratto di mezzo chilometro a forte pendenza (circa 35%), attraversava una zona impervia soggetta a frane e smottamenti. Questo percorso, già verso la fine del XIX secolo, era riportato sulle carte dell’Istituto Geografico Militare come semplice sentiero.
Il toponimo Artana, secondo il Goggi, proviene dal ligure e significherebbe “Fontana copiosa”.
In realtà Artana ha un’abbondante fontana.
Da Artana partivano mulattiere che portavano a Pej, alle Capanne di Cosola (*Cabànne de Quèxera*) e in Val Borbera.

Inoltre il paese era collegato con Bogli (*Bùgli*), sede della Parrocchiale, tramite la mulattiera che si trova in seguito descritta.
Nel 1665 il paese ospitava 32 famiglie (*fuochi*) con 170 abitanti (*anime*) ed aveva un oratorio dedicato alla B.V.M., dove celebrava il rettore di Bogli.
Dal nostro percorso non possiamo escludere Pej, quindi da Vesimo saliamo a questo paese, sede parrocchiale, situato a 1193 m d'altitudine, posto in cima alla valle, sotto il Passo del Giovà (m 1375).
Dopo Vesimo, la mulattiera che portava a Pej si separava dalla strada di Artana, a quota 925 m e saliva lungo i versanti sulla sinistra del Rio di Pej. Giunta a quota 1100 metri, attraversava il torrente portandosi sul versante opposto.
Questo primo tratto misurava circa 2,8 chilometri ed aveva una pendenza media del 6%, pressoché costante. Infine, dopo l'ultimo tratto di leggera salita, la mulattiera arrivava a Codeviglio (m 1150), frazione di Pej.
La lunghezza totale dell'intero percorso era di circa quattro chilometri, con pendenza media del 6,7%.
Pej fu feudo dei marchesi Malaspina di Pregola, con presidio fortificato in località Case Torre, di cui oggi non rimane traccia.
Il paese viene citato in un documento del 1263, come luogo di nascita di un certo Giovanni di professione pellicciaio, abitante a Genova.
Non si conosce l'anno d'origine della sua parrocchia. Si sa di certo che già esisteva nel 1523. La parrocchia nel 1659 comprendeva Pej, Casale e Samboneto e contava 300 abitanti (*anime*) divisi in 58 famiglie (*fuochi*).
Nel 1719 una frana distrusse la chiesa e il paese. La nuova chiesa fu fatta ricostruire dal principe Doria.
Dal paese partivano quattro mulattiere che salivano alle Capanne di Cosola, alle Capannette di Pej, al passo del Giovà e alle Colle di Pej.
Una mulattiera, che usciva dal paese passando da Case Torre, andava ad Artana lungo un percorso ad andamento variabile, lungo circa 3,6

chilometri, con pendenza media del 2,3 %. La strada che da Artana portava a Bogli (m 1067) era una buona mulattiera ampia e pianeggiante, che si sviluppava intorno ai 1100 metri d'altitudine. Era lunga circa 3,2 chilometri con pendenza media dell'1%.
All'inizio di questa strada si staccava una mulattiera che saliva ad incrociare la via dell'Antola vicino a fontana Ravinella e proseguiva valicando in Val Borbera, a quota 1500 metri, sulla giogaia del monte Legnà.
Lungo la mulattiera che portava a Bogli si trovava il Casolare Borgonovo (*u Bucalon*) e prima di arrivare in paese, a quota 1072 metri, sulla costa dove era posta la crocetta delle Rogazioni, si separava dalla mulattiera diretta a fondovalle, ritenuta la via più breve per scendere a Cerreto, passando lungo i versanti di destra della vallata.
Bogli inizialmente fece parte dei feudi malaspiniani.
Nel 1665 si trovava fra i possedimenti dei Doria.
Nello stesso anno la chiesa di Bogli, dedicata a S. Marziano, fu registrata come parrocchia comprendente le ville di Artana,Pizzonero e Suzzi. Il paese in quel periodo contava 32 famiglie (*fuochi*).
Sopra a Bogli vi sono dei ruderi, che forse provengono da un monastero.
Bogli diede i natali agli avi del maestro Arturo Toscanini.
Due importanti mulattiere partivano da Bogli e salivano sulle giogaie dei monti Rondino e Carmo ad incontrare la via patranica dell'Antola.
Una terza strada scendeva ad attraversare il torrente Boreca in vicinanza del mulino di Pizzonero e risaliva il versante opposto, andandosi a raccordare con la mulattiera che collegava i paesi di Suzzi e Pizzonero.
Ritorniamo ora sui nostri passi, scendendo nuovamente a Cerreto, villa che appartiene alla parrocchia di Zerba, ma ha una propria chiesa dedicata a S. Rocco.
A Cerreto iniziava la seconda mulattiera che risaliva la valle Boreca lungo i versanti posti sulla destra del torrente.

Un primo tratto di strada, lungo circa un chilometro e mezzo, scendeva ad attraversare il torrente a quota 475 m e, proseguendo lungo il versante opposto, arrivava nel paese di Tartago (m 708). Nell'ultima parte, la strada saliva con una pendenza media del 30 %.
Tartago è anch'esso villa della parrocchia di Zerba ed ha la sua piccola chiesa dedicata a S. Giovanni Battista.

L'oratorio è posto all'inizio del paese, così come Giovanni Ferrero lo ha descritto in un suo articolo, pubblicato sulla rivista "Il nido d'aquila": *"Il primo incon tro si ha con la minuscola chiesa dalla facciata a vela, dove le campane, prima che il campanile venisse costruito, trovavano alloggio nell'elegante bifora"*.Da Tartaro (*Tàrtegu*) partiva una mulattiera che risaliva i versanti scoscesi del monte Alfeo.
Il primo tratto, lungo circa un chilometro e mezzo, a forte pendenza (31 %), formava una serie di tornanti fino ad arrivare sulla cresta d'un contrafforte, a quota 1189 m, dove si univa con la mulattiera proveniente da Belnome.
La strada proseguiva oltre lungo il crinale; giunta a quota 1451 m, duecento metri sotto la cima del monte Alfeo, incontrava quella proveniente da Bertone.
Oltre Tartago, la mulattiera che risaliva il versante destro della Val Boreca, seguiva l'andamento tortuoso del torrente.
Per circa due chilometri e mezzo, la strada scendeva dolcemente con pendenza media del 6 %, fino a raggiungere la riva del torrente a quota 560 metri, vicino alla confluenza del Rio di Belnome.
Poi, con circa novecento metri di salita a forte pendenza, raggiungeva l'omonimo paese posto a quota 865 m.

La villa di Belnome (*Bēnùmme*) fu vicecura appartenente alla parrocchia di Zerba, con chiesa dedicata a S. Fermo.
Dal paese si dipartivano quattro mulattiere.
Due salivano ai valichi che portavano nella valle del Dorbera, una terza scendeva nuovamente al torrente Boreca, lo attraversava vicino

alla confluenza del fossato di Pej e, lungo la riva opposta, collegava le mulattiere che scendevano da Vesimo, Artana e Bogli, anzi descritte.

La quarta mulattiera saliva a Pizzonero (m. 1034), lungo un percorso di circa 2,2 chilometri, con pendenza media dell'8 %.

La villa di Pizzonero (*Piscinèigheri*) nel 1665 apparteneva alla parrocchia di Bogli ed aveva un oratorio dedicato a S. Bernardo; i suoi abitanti (*anime*) erano raggruppati in cinque famiglie (*fuochi*).
Dopo ottanta anni, ossia nel 1745, nel paese vivevano 35 abitanti (*anime*) suddivisi in otto famiglie (*fuochi*).
Da Pizzonero una mulattiera andava a raccordarsi con la via di crinale tra le valli di Dorbera e Boreca, salendo lungo la Costa Vaccarezza.

Una seconda strada scendeva ad attraversare il torrente Boreca e si univa alla direttrice di fondovalle.
La terza mulattiera che partiva dal paese proseguiva per Suzzi (m 967), con andamento in leggera discesa, misurava circa 2.7 chilometri, con pendenza media del 2,5 %.
A metà di questo percorso si diramava una mulattiera che scendeva al torrente Boreca, lo guadava vicino al mulino di Pizzonero e saliva alla parrocchiale di Bogli.

Il paese di Suzzi (*Sùżżi*), villa di Bogli, nel 1665 ospitava undici famiglie (*fuochi*). Nel 1774 ne comprendeva tredici per un totale di 76 abitanti (*anime*). In quell'anno in paese esisteva già l'oratorio dedicato a S. Bartolomeo.
Da Suzzi partivano due mulattiere che salivano sul crinale di monte Busasca.
Una terza strada andava ad incontrare la via dell'Antola, sul crinale tra Monte Carmo e Poggio Rondino.
Oggi il paese è collegato con Barchi tramite una strada rotabile.

## LA VALLATA DEL CASSINGHENO

Le mulattiere che percorrevano questa vallata le abbiamo già incontrate casualmente e ricordate con poche righe.
Le vie principali, il loro percorso e i paesi che esse univano meritano una descrizione più dettagliata.

### S. Anna – Rondanina - Fascia - Capanne di Carrega

La mulattiera che dal nodo viario di S. Anna (m. 1057) andava a Rondanina (m. 981) era breve, misurava circa un chilometro e seguiva lo stesso percorso dell'attuale strada carrabile. Iniziava con una salita, lunga circa 300 metri, fino a raggiungere quota 1075, poi proseguiva scendendo in paese con pendenza media del 12,5%.
Rondanina (*Rundanìn-a*) si trova citata in una bolla del 1186, con cui il papa Urbano II prendeva sotto la sua protezione i beni dell'abbazia di Tiglieto, tra i quali quelli in Rondanina. La sua parrocchia è anch'essa antica, compare in un atto del 1248.
Nel 1665, dopo il distacco di Carpeneto e Fascia, contava 226 abitanti (*anime*) divisi in 44 famiglie (*fuochi*).
Rondanina distava un giorno di cammino da Genova.
I mulattieri la sceglievano come punto di sosta giornaliero. Il paese era predisposto ad ospitare le carovane dopo il primo giorno di viaggio verso la pianura. Era, inoltre, sede di scambi commerciali tra gli abitanti dei paesi limitrofi. Da Rondanina due mulattiere scendevano ad attraversare il torrente Cassingheno. Una passava presso il mulino di Carpeneto e risaliva il versante opposto raggiungendo l'omonimo paese. L'altra superava il torrente alla confluenza del fosso Bernallo e proseguiva in salita lungo due tornanti, con pendenza del 23%. Infine, su tratto pianeggiante (4%), giungeva a Cassingheno (m.858).
Una terza strada saliva sul monte di Propata a quota 1265 m, dove incontrava la mulattiera delle Balestre che andava alla Casa del Romano.

La mulattiera che da Rondanina proseguiva per Fascia era lunga circa quattro chilometri. Iniziava con un tratto pianeggiante, poi scendeva a quota 900 m e percorreva i versanti di destra della valle, mantenendosi su quest'altitudine fino all'attraversamento del torrente, situato sotto il mulino di Fascia. Da qui la mulattiera saliva all'omonimo paese, posto a quota 1115 m, lungo un percorso a pendenza madia del 15,4 %.
Fascia era fra i paesi più elevati che si trovavano lungo le giogaie percorse dalla via patranica dell'Antola. Il paese, essendo in vicinanza di un nodo viario, dove convergevano una decina di mulattiere, si può dunque pensare che sia nato come punto di sosta, con ristoro per i viandanti che percorrevano la via di crinale. I pochi reperti che rimangono sul posto testimonierebbero la presenza di un antico insediamento monastico (*Hospitale*). La sua origine potrebbe pertanto risalire all'Alto Medioevo.
Tre capifamiglia di Fascia: Guglielmo, Leonardo e suo fratello Bino giurarono fedeltà ai Duchi di Milano, sul piazzale della chiesa di Torriglia, il giorno 20 marzo del 1468. In quel tempo i milanesi furono domini, per quattordici anni, dei feudi di Torriglia e di Roccatagliata. Fascia, staccatasi da Rondanina, fu eretta parrocchia nel 1647. In quell'anno contava 200 abitanti (*anime*) raggruppati in 35 famiglie (*fuochi*). La sua chiesa era dedicata alla S.S. Annunziata. In quel tempo, è documentata l'esistenza dell'Oratorio, ossia la vecchia chiesa intitolata a S. Guglielmo che si trovava nel cimitero. (*C. Goggi – "Storia delle parrocchie della diocesi di Tortona" – pag. 162*). Il documento più antico, finora conosciuto, che attesta l'esistenza della chiesa di Fascia è un testamento di una certa Beldì, moglie di Beltramo di Torriglia, datato 12 febbraio 1235.
Le mulattiere provenienti da Carpeneto e Fontanarossa, dopo aver attraversato i versanti occidentali del Monte della Cavalla, giungevano a Fascia. La strada, che da Fascia saliva alla Costa del Fresco ad incontrare la mulattiera proveniente da Fontanarossa (già descritta) usciva a Nord del paese ed era lunga circa mezzo chilometro, con una pendenza media del 18 %.

Le due mulattiere proseguivano sullo stesso percorso fino alle Capanne di Carrega, passando in vicinanza della Casa del Romano.

**Due Ponti (*Riva dei Guadi*) – Cassingheno – Carpeneto – Fascia**

La strada, che scendeva dal Passo della Rocca (Via del Gifalco) passando per Canale, guadava la Trebbia a Due Ponti, dal secondo ponte che oggi s'incontra venendo da Genova (m 608), poi iniziava a salire sul versante opposto verso Cassingheno (m 890); incrociando la via proveniente da Piacenza, il *Caminus Januae*.
La mulattiera inizialmente saliva con una pendenza media del 21%, lungo una serie di tornanti, fino a raggiungere l'altitudine di 879 m. Poi, proseguendo su tratto pianeggiante, arrivava a Cassingheno.
La lunghezza totale del percorso misurava circa due chilometri. Dopo la prima salita si univa con una mulattiera proveniente da Loco la quale partiva dalla strada di fondovalle (*Caminus Januae*) in vicinanza del Fosso dei Liemè.
Cassingheno si trova nominato in una convenzione del 1185 tra i Malaspina, che n'erano proprietari, e i Piacentini.
I Malaspina, marchesi di Catrebbiasca, nel 1361 donarono il paese con le sue pertinenze ai Visconti di Milano.
Cassingheno fu villa della parrocchia di Rondanina fino al 1647, anno in cui passò a far parte della nuova parrocchia di Corpeneto. Il paese aveva già un oratorio in cui, fin dal 1595, si celebravano le funzioni parrocchiali. Il 24 aprile del 1845, fu scorporato da Carpeneto ed eretto in parrocchia. Cassingheno nel 1668 contava 14 famiglie (*fuochi*). La mulattiera che proseguiva per Carpeneto (m 900) misurava circa 2,7 chilometri. Dopo una breve salita iniziale aveva andamento pianeggiante che si manteneva intorno ai 950 metri d'altitudine. La strada lungo questo tratto si biforcava, sul contrafforte che scende a Sud del Monte della Cavalla, a quota 990 m. Un ramo saliva per costa direttamente alla Cappella di Carpeneto (m 1081) evitando di passare in paese. Questa deviazione accorciava il cammino di un buon chilometro. Il paese, dopo essere stato sotto la

giurisdizione degli Spinola, nel 1668 faceva parte dei feudi dei Doria e tale rimase fino al 1797, anno in cui ebbe fine il potere feudale. Carpeneto, staccatosi da Rondanina, fu eretto parrocchia nel 1647, con giurisdizione sull'oratorio di Cassingheno. La parrocchia nel 1668 contava 200 abitanti (*anime*), divisi in 34 famiglie (*fuochi*) di cui 20 a Carpeneto.
La mulattiera che andava a Fascia usciva dal paese di Carpeneto salendo verso levante, fino a quota 1000 m., con una pendenza del 25 %. Dopo aver incontrato la mulattiera proveniente da Spescia, proseguiva con andamento meno ripido (12,5 %). Giunta alla Cappella di Carpeneto (m 1081), si univa alla scorciatoia che saliva per costa e proseguiva per Fascia, attraversando i versanti occidentali del Monte della Cavalla con andamento pianeggiante, mantenendosi su quote intorno ai 1080 metri.
Seicento metri prima dell'arrivo, incontrava la mulattiera proveniente da Fontanarossa e con essa entrava in paese. L'intero percorso tra i due paesi misurava circa quattro chilometri, con pendenza media del 5,4 %. La distanza tra il Passo della Rocca (Via del Gifalco) e Fascia, passando per Canale e Cassingheno, era di circa 14 chilometri.
Questa era una delle più importanti mulattiere che percorrevano l'Alta Val Trebbia, in senso trasversale.
Essa collegava le tre principali direttrici commerciali che scendevano dall'Appennino verso la Val Padana.

*Monte della Cavalla* (*foto: Marco Gallione*)

# MARCHESATO DI CROCE E CASANOVA

## Brevi cenni storici

Il territorio di Croce e Casanova si estendeva sul versante destro del fiume Trebbia, tra i corsi dei torrenti Pescia e Gramizzola; a valle confinava col fiume e a monte con la Val d'Aveto, lungo il crinale percorso dalla strada del Gifalco.
Durante il periodo monastico appartenne alla Corte d'Alpepiana.
In seguito, con l'avvento del feudalesimo, fece parte dei possedimenti infeudati dall'imperatore Federico I Barbarossa a Obizzo Malaspina nell'anno 1164.

Dopo successivi frazionamenti dei feudi malaspiniani, il marchesato di Croce e Casanova pervenne al ramo dei Malaspina, signori di Mulazzo dello *Spino Secco*.
I feudatari avevano le loro residenze nel castelli di Croce e Casanova. I Malaspina di Mulazzo, con alterne vicende, governarono il marchesato fino alla fine del XVI secolo.
Nei primi anni del secolo successivo, le ultime porzioni del feudo, appartenenti al marchese Antonio Maria e ai suoi cugini, vennero anch'esse vendute al principe Doria, marchese di Torriglia, che già deteneva la restante parte. Il governo dei Doria durò fino al 1797, quando ebbe fine il feudalesimo.

## La viabilità del feudo

Dalla via "Romea di Chiavari", precedentemente descritta, che attraversava il feudo a metà versante, incontrando i paesi di Casanova e Pietranera, partivano importanti mulattiere che salivano alla via del Gifalco ed altre che scendevano a collegarsi col *Caminus Januae* di fondovalle.
Le quattro mulattiere, che da Casanova andavano in Val d'Aveto, valicavano i passi di Prato Foppiano, Ertola, Esola e Gifalco; mentre

una quinta strada scendeva nella frazione Carchelli ad incontrare la via che costeggiava il fiume Trebbia.
Anche Pietranera era collegata con la Val d'Aveto tramite una mulattiera che saliva al passo di Prato Foppiano, mentre un'altra andava da Pietranera al paese di Foppiano, infine una terza scendeva a collegarsi col borgo pievano di Rovegno.
Il tratto della via di Chiavari, che scendeva da Pietranera a Rettagliata, incrociava la mulattiera che da Foppiano andava a Garbarino.

**Descrizione dei percorsi:**

**Casanova – Passo Prato Foppiano**

La mulattiera partiva dalla Chiesa del paese (m 870) e saliva nelle località: Crescione (*Cresciùn*) e Zoccola (*Zöcchera*) che si trovano a quota 985 metri. Dopo aver attraversato le acque che alimentano il torrente Pescia, proseguiva lungo la Costa Ginevretto, fino ad arrivare sulla Costa del Perdono, a quota 1168 m; qui si univa alla mulattiera proveniente da Pietranera, diretta allo stesso valico.
Il tratto di strada fin qui percorso misurava circa 2,9 chilometri, con pendenza media del 10%. La mulattiera proseguiva verso il Passo lungo la Costa del Perdono con pendenza media del 6%.
Dopo circa un chilometro si univa con la Strada di Mezzo (*Strà de Mièżżu*) proveniente da Foppiano e Pietranera. Da qui continuava lungo le pendici settentrionali del Montarlone, incontrando la Fontana del Figliolo (*Funtàn-a du figliö*) che sgorga a quota 1336 m.
Infine giungeva al Passo di Prato Foppiano (m. 1340).
Quest'ultima parte del percorso misurava circa 3,3 chilometri.
L'intero cammino aveva una lunghezza di circa 6,2 chilometri, con pendenza media del 7,6%. Distanza percorribile in un'ora e mezza di marcia. Ancora ai giorni nostri si ricorda un fatto accaduto nel Medioevo su questa mulattiera. E' la storia di un bambino portato a battezzare in forma solenne ad Alpepiana, pieve con fonte battesimale. Si racconta che durante il tragitto la comitiva fu colta da

avverse condizioni atmosferiche, tali da mettere in pericolo la vita del neonato. Il piccolo gruppo giunto alle falde del Montarlone decise di battezzare il neonato “in extremis” ad una fontana che si trovava lungo la strada. Da quel lontano giorno (forse mille anni fa) la fontana fu chiamata *Funtàn-a du figliö* (Fontana del figliolo).
La data di questo evento, tramandatoci dalla tradizione locale, è stata oggetto di molte supposizioni. Rimane certo il fatto ch’esso avvenne in epoca antecedente al 1076, anno in cui, da documentazione certa, esisteva la pieve di Rovegno con fonte battesimale. Pertanto è da escludere che, dopo tale data, i neonati di Casanova o Fotanigorda venissero portati a ricevere il battesimo alla pieve di Alpepiana percorrendo strade difficili e pericolose.

## Casanova – Passo di Ertola

La strada partiva dalla Chiesa di Casanova (m 870); inizialmente, per circa 1,3 chilometri, saliva con pendenza costante del 6%, attraversando le pendici di *Cùgnu Lùngu* e, dopo aver superato il rio *Cabùn-e* a quota 850 m, iniziava a salire per costa con forte pendenza del 23%, fino ad arrivare alla Fontana del Vino, a 1195 m d’altitudine, in vicinanza delle sorgenti del torrente Pescia.
Da qui, con andamento pianeggiante, giungeva al Passo di Ertola (m 1284). L’intero percorso, a pendenza media del 10,4%, misurava circa 4 chilometri, percorribili in poco meno di un’ora.

## Casanova – Passo di Esola

Questa mulattiera lasciava Casanova passando da Canfernasca e andava a superare il torrente Pescia, dove oggi transita la provinciale (m 800). Poco oltre si separava dalla strada che andava a collegarsi con la mulattiera che da Fontanigorda saliva al Passo del Gifalco.
Dopo la biforcazione, la mulattiera che seguiamo saliva lungo il versante sinistro del torrente Pescia, su un percorso a tornanti, con pendenza media del 20%. Con questo andamento continuava per circa un chilometro e mezzo, arrivando a quota 1100 m.

Poi, lungo un tratto pianeggiante, attraversava *Piàn Brisciùn*, passava vicino alla *Ciapàzza* e giungeva al Passo di Esola (m 1304).
Quest'ultimo tratto misurava circa due chilometri ed aveva una pendenza media del 10%.
La pendenza media dell'intero percorso era del 14,4%. Il tempo di percorrenza, partendo dalla Chiesa di Casanova, era di circa un'ora.

**Casanova - Passo del Gifalco**

La strada, dopo essersi separata da quella che abbiamo qui sopra descritta, andava ad unirsi, a quota 1005 m, alla mulattiera di Fontanigorda diretta al Passo del Gifalco e con essa saliva lungo la strada delle *Lungàie*, che portava al Passo (m 1264).
Questo valico viene anche indicato col toponimo "*Còlla da Rìva*".
Il primo tratto era lungo circa 1,4 chilometri ed aveva una pendenza del 14,6%. L'intero tragitto, partendo dalla Chiesa di Casanova, misurava circa 4 chilometri, con pendenze medie del 15%. Il tempo impiegato a coprire il percorso era di circa un'ora.

*Passo del Gifalco m 1264* (*foto G. Ferretti*)

**Casanova – Carchelli**

La strada partiva dalla Chiesa di Casanova e seguiva gran parte dell'attuale percorso della strada rotabile che scende al ponte di Rovegno.
Soltanto prima d'arrivare a Carchelli (m 600) abbandonava il percorso della carrozzabile ed accorciava il cammino tagliando i tornanti. In vicinanza del fosso Castagna, dove oggi si trova il bacino d'accumulo della centrale idroelettrica di Loco, incontrava la mulattiera proveniente da Fontanigorda.
Il percorso misurava circa 3,1 chilometri ed aveva una pendenza media del 9%.
A Casanova nel Medioevo esisteva un castello posto sul poggio che s'affaccia sulla destra del torrente Pescia. Di esso rimangano il toponimo e poche tracce. Da documenti certi risulta che nel 1520 il maniero non era più abitato dai feudatari.
In un documento del 1250 viene nominata la chiesa di San Pietro di Casanova, diocesi di Tortona, come sede destinata al chierico Ogerino di Gugliemo di Bertone (*Ferretto – Volume II pag. 53*).
Il 26 ottobre 1520, trentasette capifamiglia di Casanova giurarono fedeltà ad Antonio e Batino Malaspina, figli di Lodisio, loro feudatari.
Il 1° novembre del 1571, a Casanova, sul piano dei Casazza, si radunarono numerosi sudditi, tra i quali molti uomini banditi dal suolo della Repubblica di Genova e dai feudi assegnati ai Doria. In tale occasione fu concessa l'amnistia ai banditi e fu sancita la pace fra le loro parentele,
con atto rogato dal notaio Giuseppe De Aliano (*Pace di Casanova, A.S.Ge, Atti del Senato, filza 1455, doc. n° 41*).

Il giorno di domenica, 9 maggio 1592, davanti alla chiesa di Casanova venne gravemente ferito il marchese Antonio Maria Malaspina, legittimo erede di un quarto del feudo. Il giorno 7 marzo del 1594, ventiquattro capi famiglia di Casanova riconobbero gli

statuti del loro nuovo feudatario, il principe Doria marchese di Torriglia.
Nel 1656 i Doria, dopo essere entrati in possesso dell'intero territorio di Croce e Casanova, ebbero, definitivamente, l'investitura imperiale di tutto il feudo che entrò a far parte dei loro possedimenti della Val Trebbia.
La data della nascita della parrocchia di Casanova, dedicata a San Pietro Apostolo, non è certa. Forse, dal XIII secolo esisteva un oratorio dedicato a San Marziano, voluto dai marchesi Malaspina. Esso in seguito fu incorporato nell'attuale edificio parrocchiale.
La parrocchia di Casanova all'inizio del secolo scorso contava 900 abitanti (*anime*).
Il paese durante il periodo napoleonico fece parte del Cantone della Trebbia con sede ad Ottone.

## Pietranera – Passo Prato Foppiano

La mulattiera incrociava la via Romea di Chiavari all'uscita del paese, dove si trova la grossa roccia di serpentino nero che, certamente, ha dato il nome a Pietranera (*Pranèighera*).

Poco oltre il bivio, si separava dalla strada che andava a Foppiano e saliva fino a quota 1050 m, con pendenza del 16%.
Poi proseguiva pianeggiante, attraversando le pendici del monte Pianazzi, digradanti verso Foppiano.
Dopo essersi separata dalla mulattiera che andava a collegarsi alla Strada di Mezzo, a *Piàn Vaccarìn*, arrivava sulla Costa del Perdono dove, a quota 1168 m, incontrava la strada proveniente da Casanova. Con questa, proseguendo lungo il percorso già descritto, giungeva al Passo Prato Foppiano.

L'intero tragitto misurava circa 6,4 chilometri, con pendenza media del 6,9%. Il tempo di percorrenza dell'intero percorso era di circa un'ora e mezza.

**Pietranera – Rovegno**

La mulattiera andava da Pietranera al borgo di Rovegno, antica Pieve centro amministrativo dell'Alta Val Trebbia.
Inizialmente scendeva ad attraversare il torrente Riccio, nello stesso punto dove oggi transita la strada rotabile.
Questo primo tratto del percorso aveva la pendenza media del 10%, con punte massime del 20%.
Oltre il torrente la strada proseguiva verso Occidente, con andamento costante (pendenza media del 10%), fino ad entrare nel centro di Rovegno (m 658), passando dalla località Zerbo.
La mulattiera aveva una lunghezza totale di circa 2,5 chilometri, percorribili in mezz'ora. La sua pendenza media era del 9,6%.
Pietranera è situata su un pianoro circondato da poggi, tra i quali il Casteluzzo posto in posizione dominante la valle; in passato, dalla sua cima veniva controllata gran parte della via carovaniera di Chiavari. Su di esso vi era un fortilizio o posto di guardia, dove, all'inizio del secolo scorso, fu trovata una piccola moneta d'argento dell'età romana repubblicana, risalente al consolato di Silla.
Nel 1523 è documentata l'esistenza della chiesa di Pietranera, intitolata a Sant'Antonio da Padova ed unita a quella di Rovegno.
L'edificio della Chiesa attuale fu costruito verso la fine del XIX secolo. La chiesa venne costituita in parrocchia autonoma il 7 dicembre 1904.
Nel 1803 Pietranera contava 156 abitanti (*anime*).
Il paese era collegato con la villa di Foppiano da una mulattiera lunga circa 1,5 chilometri che seguiva pressappoco l'attuale percorso della strada rotabile. A metà del tragitto, si diramava la mulattiera che scendeva a Garbarino.
Una seconda mulattiera andava da Foppiano a Croce, scendendo lungo il contrafforte posto tra il fossato Faro e il torrente Gramizzola.
Una terza, detta Via di Mezzo, saliva alle falde del Montarlone.
Quest'ultima strada lasciava Foppiano (m 957), dirigendo verso levante; giunta sullo spartiacque tra rio Faro e i torrente Gramizzola,

saliva lungo questo contrafforte, fino ad arrivare sulla costa del Perdono, dove incontrava la strada di Casanova a quota 1290 m e, proseguendo su questa, giungeva al Passo Prato Foppiano.

La mulattiera lungo il suo percorso incrociava due strade che salivano sul crinale del monte Dego, attraversando la valle dove nasce il Gramizzola. La lunghezza del percorso era di circa 3,4 chilometri, con pendenza media del 10%.
Nel paese di Foppiano esiste un Oratorio intitolato a S. Rocco, eretto nel 1859 ed in seguito rifatto nel 1888.
Nella villa vi era un mulino che funzionava utilizzando le acque del rio Faro. Nel 1803 la frazione contava 74 abitanti (*anime*).

## I TERRITORI DI FANTANIGORDA E CANALE

### Brevi notizie storiche

Nel Medioevo, la Corte d'Alpepiana comprendeva la zona posta sul versante destro dell'Alta Val Trebbia, compresa tra il corso del torrente Gramizzola e il contrafforte che dalla confluenza del torrente Brugneto sale a Costafinale.
Questo è confermato nel *preceptum* del re longobardo Liutprando del 714 e in successivi diplomi imperiali, fino ad arrivare a quello di Federico I Barbarossa del 1159. Pertanto i territori di Fontanigorda e Canale in quel periodo fecero parte di detta Corte, dipendente dal monastero di San Pietro in Ciel d'Oro di Pavia.

Dopo cinque anni, nel 1164, con decreto imperiale i Malaspina ebbero la legittima investitura dei loro feudi che detenevano in Val Trebbia; fra questi vi furono anche i territori sopra citati.
Con le successive divisioni dei feudi malaspiniani, i territori di Fontanigorda e Canale pervennero al marchese Moroello, del ramo dei Malaspina di Mulazzo.

Sulla fine del XIII secolo, Nicolò Fieschi, conte di Lavagna, acquistò dai Malaspina il feudo di Torriglia che si estendeva in Val Trebbia, arrivando a confinare con i rimanenti feudi malaspiniani lungo il torrente Brugneto e il contrafforte di Costafinale.
In seguito i Fieschi, legati ai Malaspina d'amicizia e vincoli di parentela provenienti da matrimoni, approfittarono della disgregazione dei feudi malaspiniani, ampliando, con capillare espansione, i loro territori in Val Trebbia.
Delle acquisizioni che i Fieschi, conti di Lavagna, fecero in Val Trebbia durante il XIV secolo non si trovano testimonianze scritte; al contrario, si conoscono documenti del 1400 in cui, mediante acquisto, essi estinsero i diritti di terzi che ancora detenevano sui territori passati sotto la loro giurisdizione.
Fra questi troviamo: l'atto d'acquisto del mulino a due ruote, funzionante con le acque del torrente Pescia, rogato nel 1491, e due atti del notaio Bernardo da Reggio del 1494, con i quali i Fieschi estinsero i diritti che Giacomo e Benedetto Fossati (padre e figlio), di Villa Campori in Valle Sturla, detenevano sul territorio di Canale.
Si può dunque stabilire che, nel XV secolo, i loro possedimenti sulla destra della Trebbia arrivavano a confinare col marchesato di Croce e Casanova, lungo il torrente Pescia.
A conferma di quanto sopra, nel 1468 i capi famiglia di Fontanigorda e Canale, sudditi del feudo di Torriglia appartenente ai Fieschi, giurarono fedeltà ai Visconti di Milano, che furono domini di questo feudo per quattordici anni.
Dopo la famigerata congiura del gennaio 1547, il feudo di Torriglia fu confiscato ed assegnato ai Doria che lo tennero fino al 1797, anno in cui cessò il potere feudale.
Durante la Repubblica Ligure e il successivo periodo napoleonico, i territori di Fontanigorda e Canale furono uniti, formando la municipalità di Fontanigorda, appartenente al Cantone del Laccio con sede a Torriglia. Dopo la Restaurazione (1815) la municipalità passò sotto il Regno Sabaudo. Inizialmente appartenne al ducato di Genova; dopo breve periodo entrò a far parte della provincia di

Bobbio (Divisione d'Alessandria) e, dal 1861 al 1923, a quella di Pavia. Infine fu comune della provincia di Genova.

## Viabilità del comprensorio

Oltre alle vie commerciali che sono già state descritte, il territorio era attraversato da mulattiere che collegavano i diversi paesi con le direttrici principali, diventando in certi casi percorsi alternativi di quest'ultime. Da Fontanigorda una mulattiera andava a collegarsi con la via di crinale al Passo del Gifalco ed un'altra scendeva a Loco - Barbieri , dove si univa al *Caminus Januae*.
Da Canale alcune mulattiere scendevano a fondovalle, mentre una andava a Casoni, ad incontrare la strada Romea di Chiavari. Da questa, sul tratto Vallescura – Casoni, si diramava la strada che saliva al Passo delle Colle, sulla via del Gifalco.
Un'altra mulattiera da Casoni giungeva al Passo delle Carbonine o della Foce, dove si univa, anch'essa, alla via di crinale del Gifalco.
Sopra Vallescura (*Valleschìra*), sulla strada di Ala di Gallo (*Àra de Gàllu*), si biforcava un'importante mulattiera che, passando per la località Volpaie (*Vurpàie*), andava a Montebruno.

## Descrizione dei percorsi:

## Fontanigorda – Passo del Gifalco

Due erano le mulattiere che da Fontanigorda salivano al Passo su percorsi paralleli.
Una partiva dalla Chiesa del paese, l'altra a Sud–Est dell'abitato, dove oggi si trova piazza Roma.
Raggiunta quota 865 m, le due direttrici s'incontravano in località *Priàzza*; da qui proseguivano sempre lungo due percorsi separati, fino a riunirsi a mezzo chilometro prima di giungere in cresta.
Una saliva ad occidente della località *Piàn-e* e continuava, passando sotto la parete rocciosa del contrafforte Ripa.

L'altra, sul lato opposto, andava ad incontrare la mulattiera proveniente da Casanova e con essa saliva lungo la conca delle *Lungaie*. A quota 1158 m le due mulattiere si riunivano e giungevano al Passo del Gifalco (m 1264).
Le lunghezze dei due percorsi differivano di qualche centinaio di metri. Le due mulattiere misuravano circa 3,7 chilometri ed avevano la pendenza media del 13%. Per coprire la distanza occorreva circa un'ora di marcia.

## Canale – Casoni

Era una mulattiera che si snodava a metà versante, sulla sinistra del torrente Sermigliasca, collegando sei paesi. Partiva da Canale uscendo dal rione della Costa (m 791) e continuava fino a Vallescura, lungo un percorso che seguiva il tracciato dell'attuale strada provinciale. Il cammino era agevole e pianeggiante. Inizialmente la strada, a quota m 767, incontrava Casone di Canale (*Casùn de Canà*) e poco oltre Reisoni (m 778); due paesi abitati, da sempre, da famiglie del casato degli Sciutti della Val Trebbia.
Nel 1831 Reisoni (*Reixiùn*) contava 24 abitanti, raggruppati in cinque famiglie, tutte appartenenti alla parentela degli Sciutti.

*L'Alta Valle del Sermigliasca, vista da Canale.* *(foto: G..Ferrero)*

Oltre Mezzoni (*Meżùn*) la mulattiera saliva con maggiore pendenza ed arrivava sul contrafforte che scende dal monte della Nava. Qui incontrava la strada di Ala di Gallo, proveniente dal Passo della Rocca, e con questa, dopo breve percorso in leggera discesa, entrava nel paese di Vallescura (m 963).
Vallescura esisteva già alla metà del XV secolo ed era abitata da famiglie Benazzi, probabilmente provenienti da Retorto di Val Nure, allora marchesato di Gambaro o degli Edifici, dominio dei Malaspina di Mulazzo.
Il paese nel 1831 contava 84 abitanti, divisi in dieci famiglie tutte del casato dei Benazzi.
Da Vallescura una strada andava ad unirsi con la mulattiera di Montaldo (*Muntàdu*), in località "*Piàn-e*", e con questa valicava in Val d'Aveto, passando dal Passo delle Colle.
La mulattiera che stiamo seguendo usciva dal paese in discesa, con pendenza del 19% per circa 120 metri; poi proseguiva pianeggiante, attraversando il versante destro della convalle, fino ad arrivare sulla costa di fronte al paese di Casoni, dove si trovava un'antica cappella (m 921). Qui la strada si separava dalla mulattiera che, salendo da Montaldo, giungeva al Passo delle Colle. Il nostro cammino proseguiva, incontrando due torrenti. Su uno di questi, nel 1849, fu costruito un ponte a semplice arcata, murato in pietra squadrata, tuttora esistente. La strada era lunga circa 6,3 chilometri. L'intero percorso, ad andamento variabile, superava un dislivello di 94 metri, con punti di massima pendenza del 18 e19%.
Nel XVI secolo, a Casoni (m 883) vi erano soltanto alcuni casolari, in cui vennero ad abitare le prime famiglie dei Ferretti provenienti dal Genovesato. Questi, col passar degli anni, ingrandirono il paese fino a comprendere sessanta case, tutte abitate da famiglie del loro casato. Nel 1831 i Ferretti di Casoni erano 183, suddivisi in trenta famiglie. Nel secolo successivo le loro famiglie raddoppiarono.
La mulattiera saliva sopra al paese a quota 948 m e si univa con la strada Romea di Chiavari.
Da Casoni partiva una mulattiera che, passando per Villanova,

Barcaggio e Casolari Campo, andava a Fontanigorda.

*Marino Di Fazio – Inverno a Casoni. (particolare)*

## Passo della Rocca – Canale – Due Ponti

Questa importante mulattiera che abbiamo in precedenza più volte incontrata merita una descrizione dettagliata.
La mulattiera, dopo aver valicato il Passo (m 1243), iniziava a scendere ripidamente in Val Trebbia, con pendenza intorno al 30%. Dopo un breve tratto di circa 340 metri, arrivava a quota 1160, dove si separava dalle strade di Ala di Gallo e di Sottoripa.
Sempre con uguale pendenza, scendeva a quota 1050. Poi proseguiva con andamento pianeggiante, lungo il versante destro della valle del torrente Cravenghiè. Arrivata sopra le Borzine, incontrava la strada che da Vallescura andava a Montebruno. Proseguiva con questa lungo le alte pendici che s'affacciano sul torrente Alborelle. Giunta in località "*Piàn-a Bèlla*", a quota 900 metri, si separava dalla strada di Montebruno e scendeva a Canale mantenendosi a filo di costa.
Entrava in paese dal rione della "*Costa*" ed usciva passando da quello della "*Miràzza*" (m 775).

Da qui proseguiva giungendo sul fiume Trebbia, presso il mulino di Due Ponti (m 608).
Quest'ultimo tratto misurava circa 1,3 chilometri ed aveva una pendenza media del 13%. La lunghezza totale del percorso era di circa 6 chilometri con pendenza media del 10,6%, ed era percorribile in un'ora e mezza.
Lungo questa strada, durante un inverno del secondo decennio del secolo scorso, un abitante di Canale perse l'orientamento nella tormenta e, cadendo a valle morì.
Egli quel giorno s'era offerto d'accompagnare un forestiero fino al monte Croce, sopra la Priosa di Val d'Aveto, da dove gli indicò la strada per scendere a questo paese. Poi riprese la via di ritorno a Canale. Era una serata pessima: continuava a nevicare; il vento soffiava con forti raffiche. La notte stava arrivando a peggiorare la situazione. Ora possiamo soltanto supporre quanto gli accadde.
Egli, uomo d'esperienza che conosceva perfettamente la zona, probabilmente quando giunse sopra le Borzine, accecato dalla tormenta, decise di scendere in questa località per evitare il percorso di cresta sferzato dal vento. Purtroppo andò a passare oltre il sentiero coperto dalla neve, precipitando a valle nell'unica zona impervia del versante che sovrasta l'abitato.
Il suo corpo fu trovato dopo il disgelo di primavera.

*Ponte Alborelle, sulla mulattiera Canale-Fontanigorda* (*foto: G. Ferrero*)

## GUADI, PONTI E TELEFERICHE

Gli attraversamenti dei fiumi e dei torrenti in piena furono di grande impedimento alla viabilità del passato, tanto da costringere il viandante a scegliere, secondo i diversi casi, percorsi alternativi. La maggior parte dei corsi d'acqua era superata a guado, scegliendo punti di passaggio pianeggianti ed ampi, dove le acque scorrevano più lentamente e il sottostante greto era possibilmente uniforme.
I muli delle carovane potevano guadare il torrente in piena senza problemi, purchè il livello dell'acqua non arrivasse a lambire il ventre dell'animale, in tal caso rischiavano d'essere travolti dalla corrente.
Molto più difficoltoso era il transito dell'uomo. In certi guadi vi erano le *passiere.* Pietre abbastanza alte e appositamente sagomate, piantate saldamente sul greto e distanziate fra loro di circa un passo, poste in fila a collegamento delle due opposte rive.
Il viandante poteva passare su queste mantenendosi in equilibrio con l'aiuto di un lungo bastone, ma quando la piena aumentava venivano ricoperte dalle acque, in questo caso bisognava ricorrere ad altri mezzi.
Fra questi vi erano i trampoli (*sgaràmpi*). Certi uomini abili e robusti, dietro compenso, si prestavano a traghettare a spalle sull'altra riva uomini e donne servendosi, secondo l'occasione, di trampoli di diverse altezze.
I mulattieri in queste circostanze guadavano cavalcando un mulo.
Altro mezzo utilizzato dall'uomo per superare un torrente in piena era la passerella.
La passerella era formata da due lunghi tavoloni, mediamente larghi 40 centimetri, appoggiati uno dopo l'altro sopra una fila di cavalletti di legno, saldamente piantati sul greto, in corrispondenza del guado.
I tavoloni erano soltanto appoggiati sui loro sostegni e non erano collegati tra loro. Ognuno di questi aveva un'estremità fissata alla riva per mezzo di una robusta catena. La passerella raramente aveva protezioni laterali. Chi l'attraversava non doveva soffrire di vertigini

e doveva evitare d’osservare la sottostante vorticosa corrente che poteva fargli perdere il senso d’equilibrio.
La passerella diventava inutilizzabile quando la piena saliva oltre l’altezza dei cavalletti. In tal caso i due tavoloni, trascinati dalla corrente, andavano a galleggiare lungo le opposte rive, trattenuti dalle robuste catene. Cessata la piena, occorreva ricollocarli sui cavalletti nella loro posizione iniziale.
Il ponte era il mezzo più sicuro e affidabile per superare i torrenti. Al contrario del guado, il ponte di legno ad unica campata era posto sui torrenti, preferibilmente fra rive alte e ravvicinate formate da solidi massi.
Le due pile erano completate con grosse pietre sistemate a secco, fino a raggiungere l’altezza voluta, su queste poggiavano grossi tronchi d’albero strettamente affiancati che formavano la base del piano stradale.
Generalmente il legno prescelto era il castagno selvatico, che bene si prestava a quest’impiego per la sua lunga durata.
Sui tronchi era sistemato uno strato di pietrisco, trattenuto lateralmente da una bordatura, sempre in legno, fissata alle sottostanti travi portanti.
La larghezza della sede stradale per le mulattiere era di circa un metro e settanta. Da ambo i lati del ponte erano sistemate le protezioni, che non dovevano arrivare all’altezza della soma dei muli per evitare sfregamenti con conseguente rottura dei sacchi.
Questi ponticelli di costruzione semplice erano molto diffusi lungo le mulattiere.
Essi potevano resistere alle piene, ma non alle grandi alluvioni.
In questo caso il torrente trascinava a valle molti detriti e alberi interi. Questi andavano ad impigliarsi contro i ponticelli, ostacolando il regolare deflusso delle acque che finivano per travolgere il manufatto.
I ponti ad arco murati con pietre squadrate s’incontravano soltanto lungo le mulattiere medioevali più importanti, ed attraversavano i fiumi e i torrenti maggiori.

Durante il Medioevo il fiume Trebbia, sul tratto a monte di Bobbio, era attraversato soltanto dal Ponte Organasco e forse più tardi da quello di Loco. Poi, nel ‘600, i Doria fecero costruire il ponte di Montebruno.
Oltre Bobbio, scendendo verso la pianura, l’impetuosità della corrente del fiume diminuiva dando luogo a zone di calma dove, fra le opposte rive, venivano traghettate le carovane di muli e i carri tramite appositi natanti.
In diversi casi, come mezzo d’attraversamento dei torrenti, era usata la teleferica, formata da un cavo aereo teso fra le due rive, appeso al quale scorreva un carrello trainato manualmente.

## MULO, MULATTIERI E MERCANZIE

Il mulo appartiene alla famiglia degli equidi; si tratta di un ibrido derivato dall’incrocio tra l’asino stallone e la cavalla. Al contrario, l’incrocio tra il cavallo stallone e l’asina genera il bardotto, ibrido molto più piccolo del mulo, infatti la sua altezza massima al garrese è 1,40 metri, mentre il mulo può raggiungere l’altezza di 1,70 m.
L’aspetto esteriore del mulo varia a secondo delle razze asinine e cavalline tra loro incrociate.
Si ritiene che la femmina influenzi la struttura scheletrica e il maschio l’aspetto e le caratteristiche fisiologiche.

Il mulo ha la testa più grossa e le orecchie più lunghe del cavallo, la sua criniera non è molto folta e il pelo è corto, come pure il collo.
Rispetto al cavallo è molto più resistente; per questo motivo è da sempre utilizzato come animale da soma e da traino. Il mulo ha un temperamento calmo e soprattutto accetta le condizioni più disagiate e i lavori più faticosi.
I maschi sono sterili, mentre tra le femmine vi sono alcuni casi di gravidanza che, però, solitamente non viene portata a termine.
Secondo quanto ricordo, in Alta Val Trebbia erano rari gli allevamenti di muli con cavalle fattrici. I puledri appena svezzati e

venduti sulle fiere, generalmente venivano dalla Val di Taro o dalla Val di Ceno.
Essi crescevano nelle stalle e nei pascoli dei contadini e dopo l'età di due anni incominciavano le prime fasi del loro ambientamento al lavoro. I puledri inizialmente dovevano abituarsi a sopportare il basto e la briglia, successivamente a trasportare piccoli carichi.
Poi venivano addestrati al traino della slitta e infine del carro. Quest'ultima fase della domatura era spesso la più difficile. Il puledro si spaventava facilmente sentendo alle sue spalle il rumore delle ruote del carro. Bisognava procedere con molta pazienza fino a quando l'animale era completamente domato.
Superato questo primo periodo, al mulo venivano applicati i primi ferri agli zoccoli, così l'animale era pronto per una vita lavorativa al servizio del suo padrone.
Qualora il mulo fosse rimasto nell'azienda della famiglia contadina il suo lavoro non era molto gravoso e continuo. Consisteva principalmente nel trasportare localmente: legna da ardere, carbone, stallatico, fieno, castagne, patate ed altri prodotti della terra, con periodi d'inattività. Però non tutte le famiglie contadine avevano la possibilità di mantenere un mulo al proprio servizio.
Il mantenimento dell'animale aveva un costo che poteva essere compensato soltanto con il suo assiduo lavoro, cosa che non avveniva nell'ambito contadino.

Mantenere un mulo significava rinunciare al reddito di una mucca (latte, formaggio, vitelli, ecc.).
Perciò, specialmente se l'animale era di grossa taglia, il contadino lo vendeva quando aveva raggiunto il suo massimo valore, corrispondente all'età di tre o quattro anni.
Molto spesso i muli cresciuti nell'ambiente contadino erano acquistati da commercianti che eseguivano il trasporto della loro mercanzia su lunghe distanze. In tal modo i quadrupedi entravano a far parte di carovane governate da mulattieri al servizio del loro stesso padrone.

Oppure venivano comprati da mulattieri consociati fra loro che possedevano muli propri e trasportavano per conto terzi.
In ambo i casi il lavoro era estremamente duro sia per i mulattieri sia per gli animali. Giornalmente, con qualsiasi tempo, bisognava percorrere più di trenta chilometri, lungo strade di montagna, a volte con pioggia, neve o grandine; attraversare torrenti in piena o proseguire su strade fangose oppure ghiacciate, sperando sempre di non fare brutti incontri con rapinatori.
Alla fine di ogni giorno, giunti al punto di sosta, per i mulattieri la giornata di lavoro non era ancora finita; bisognava scaricare la merce, sistemarla nei depositi ed accudire ai muli, dando loro da mangiare e da bere.
All'alba del mattino seguente, prima di partire occorreva spazzolare i muli con brusca e striglia e ricaricarli per la successiva partenza.
Nei punti di sosta maggiormente attrezzati vi erano stallieri che si prestavano ad accudire agli animali in sosta.
Le merci trasportate dalle carovane che percorrevano le mulattiere dell'Appennino ligure comprendevano svariati prodotti, fra questi i principali erano le granaglie, provenienti dalla Val Padana, e il sale che dagli approdi liguri andava verso i paesi d'Oltregiogo.
In aggiunta a quanto è già stato accennato parlando delle carovane che partivano da Rapallo, sul libro "*Castrum Turrilie*" di Mauro Casale, troviamo un lungo elenco delle merci che nel 1700 transitavano per Torriglia e sul Passo della Scoffera; dal quale risulta che le carovane oltre al sale trasportavano: riso, granturco, fagioli, grano, otri di vino, agnelli, biada, castagne secche, legname, lino, canapa, stoppa, seta, filati, formaggi, carbone, ferro, canne, ferrame, tele, orbaci, lanette, corami, cuoi e scarpe, piante di limoni, cedri, mele, pere, olio, sapone, carne, carta da scrivere, noci, uova, calce e mattoni, tabacchi, polvere da sparo, archibugi, sevo, farina di diverse qualità, piombo e stagno, corda, carne salata, polleria e pesci conservati.
I mulattieri si distinguevano per il loro abbigliamento: indossavano gambali di panno pesante (*scafaròtti*), abbottonati esternamente, che

arrivavano fino al ginocchio e scendevano a coprire gli scarponi, ai quali erano fissati con una cinghia di cuoio. Un cappello di feltro impermeabile a larghe falde proteggeva il loro capo dall'intemperie.
Durante l'inverno portavano sulle spalle un pesante mantello (ferraiolo) oppure una coperta di lana; per ripararsi dalla pioggia avevano un ampio ombrello dalla tela colorata e le bacchette di legno. Essi tenevano sempre a portata di mano un coltello ben affilato che poteva servire, in caso d'incidente, a liberare il mulo dal carico, tagliando prontamente le cinghie del basto e le corde che legavano la soma.
Nel loro corredo non mancavano mai alcuni utensili da maniscalco e sellaio, utili per riparare guasti agli zoccoli o ai finimenti dei quadrupedi, che potevano capitare durante il viaggio.
La frusta (*scuriàzzu*), dal manico di legno di fico, corto ed intrecciato, la portavano sulla spalla oppure appesa al collo. Mediamente ogni mulattiere conduceva cinque muli.

## Finimenti del mulo, per trasporto someggiato

**La cavezza** è un finimento fatto di strisce di cuoio con fibbia al sottogola, che cinge la testa del mulo ed è collegato a un tratto di corda che serve per condurre l'animale a mano o legarlo nella stalla.
**La briglia** è il finimento col quale viene guidato il mulo; comprende il morso, le redini e i paraocchi. Anch'esso è fissato alla testa dell'animale mediante sottogola affibbiato.
**Il basto** è una rozza sella imbottita posta sul dorso del mulo, predisposta per portare la soma. Esso viene assicurato sul dorso del quadrupede mediante cinghie di cuoio appositamente dimensionate che comprendono: la braga, che cinge la parte posteriore dell'animale, il sottocoda, il pettorale, affibbiato sul petto, e il sottopancia, anch'esso affibbiato.
**La soma** nella maggior parte dei casi è formata da due balle o sacchi di merce, più o meno di uguale peso, sistemati su ambo i lati del basto e trattenuti accoppiati da una funicella (*cùbbia*) che li vincola

in due punti con passate scorrevoli, onde poter regolare l'altezza e l'inclinazione del carico. Qualora il peso lo consenta, un terzo sacco può essere sistemato tra i primi due. Il tutto verrà fortemente legato al dorso del mulo tramite una larga cinghia di tela (*sùsta*) che gli passa sotto il ventre, la quale, da un lato porta una coppia di robusti ganci, mentre dall'altra parte termina con due buone corde che servono a legar la soma.
Per stringere maggiormente la soma viene usato un tronchetto di legno tondo e ricurvo (*turzöu*) che, attorcigliando la legatura, funge da tenditore. Nei giorni di pioggia i mulattieri coprivano la soma con un'incerata (*patìggia*), che ogni mulo aveva in dotazione, e proteggevano la testa del quadrupede con una cuffia, anch'essa impermeabile.

*Maniscalco al lavoro* (*foto:Piero Vado* )

**Bibliografia**

Ferrero G., *"Rusca villaggio abbandonato: dall'ospedale alla fondazione del convento Agostiniano"*, Storia locale 19, Montebruno 2002.
Ferrero G., *"Matteo Vinzoni – Cartografo della Val Trebbia"*, Storia locale 5, ontebruno 1997.
Ferrero G., *"Pier Maria Canevari eroe della Scoffera"*, Stampato in proprio, Storia locale 13, Montebruno 1999.
Ferrero G., *"Relazione - Da Genova al Portus Placentie"*, Stampato in proprio, Storia locale 24, Montebruno 2004.
Ferrero G.,*"I Centurione Scotto,Signori del Gorreto in Val Trebbia"*, Comunità Montana Alta Val Trebbia, Montebruno 1999.
Guarnieri R., *"Dovendo schivare a levante il Bobbiese…passando per Ozzola"*, Edizioni Pontegobbo, Castelsangiovanni 2002.
Scognamiglio G.F- Macellari G., *"Val Trebbia e Val d'Aveto"*, Guida antologica a cura della Camera Commercio di Piacenza, Stab.to Tipog.co Piacentino, Ediz. 1970.
Calcagno-Cavana- Sbarbaro, *"Canto di un patrimonio silente- Pietre disposte a suggerir cammino"*, Guida di Val d'Aveto, Grafica Piemme s.n.c., Chiavari 2003.
Fontana G., *"Rezzoaglio e Val d'Aveto-Cenni storici ed episodi"*, Scuola Grafica Emiliani, Rapallo 1940.
Meriana-Ferrero , *"Le rotte terrestri del porto di Genova"*, Arti grafiche Litoprint, Genova 2004.
Ghilarducci E., *"Antiche genti di Liguria: il Bargaglio"*, Microart's S.p.A., Recco 1990.
Ghilarducci E., *"Borzonasca, la metà del cuore"*, Vol.I, Microart's S.p.A., Recco 1990.
Stringa P., *"L'antica strada dell'acqua"*, Sagep, Genova 2004.
Arena R.-Citi D., *"Sopralacroce, una comunità antica dell'Alta Valle Sturla"*, Arti Grafiche Bobbiesi, Bobbio 1998.
Bernini F., *"La badia di S. Alberto di Butrio"*, Scuola Litografica Don Orione, Borgonovo Valtidone 1998 (Pc).

Benente F., *“L’incastellamento in Liguria, X-XII secolo”*, Coperativa Sociale, impressioni Grafiche, Acqui Terme 2000.
AA.VV., *“Fascia-Un paese, una Chiesa, una Comunità”*, Marconi Arti Grafiche, Genova 1997.
Ferrero G.- Franceschi B., *“Ecclesia S. Justinae Loci Canalis”*, Marconi Arti Grafiche, Genova 1998.
Chiappe M., *“Il Tigullio e il suo entroterra nell’Alto Medioevo”*, Tipografia IPS Srl, Ovada 1996.
Cambri G., *“Recco nel Medioevo. Una via, un ponte, un borgo fortificato”*, ECIG, Genova 1990.
Tacchella L., *“Busalla e la Valle Scrivia nella storia”*, Stamperia Zendrini & C., Verona 1981.
Goggi C., *“Per la storia della diocesi di Tortona”*, Vol I, Stab. Grafico Rossi, Tortona 1963.
Goggi C., *“Per la storia della Diocesi di Tortona”*, Vol. II, Stab. Grafico Rossi, Tortona1965.
Goggi C., *“Storia dei Comuni e delle Parrocchie della Diocesi di Tortona”*, tocoop srl, Tortona 1973.
Garbarini O., *“Monaci, milites e coloni”*, Editore De Ferrari, Genova 2000.
Casale M.,*“Castrum Turrilie”*,Edioni d’Arte Marconi, Genova 1995.
Nasalli Rocca E., *“Archivio Storico per le Province Parmensi”*, Vol. XV, Anno 1963.
Malaspina G,*“Notizie sul Feudo Imperiale di Orezzoli”* CBB,B 96.8.
Fiori G., *“Studi Storici”*, CBB - B 771, La Nazionale Tipog. Ed.ce di Parma.
Sbarbaro S., *“Stradaroli -Storie di briganti tra Aveto e Trebbia”*, Stampato in prprio, Storia locale n° 18, Montebruno – 2000.
Meriana G., *“Santo Stefano e la Valle dell’Aveto”*, Edit. Sagep, Genova 1976.
Magistretti G., *“La via degli Abati di Bobbio”*, Bobbio 1999.
Luccardini R., *“Vie romane in Liguria”*, De Ferrari Editore, Genova 2001. Le Mani, Microart’s Edizioni, Recco 2002.
Asborno P., *“La Grangia di Magioncalda nella storia monastica”*,

Tosi M., *“I monaci di Bobbio e la rinascita della Liguria”*, La Casana 1952 n°4.
Ferretti G.-Sbarbaro S., *“Il Casato dei Ferretti tra Aveto e Trebbia”*, Storia Locale, Nuova Serie n° 14, Comunità Montana Alta Val Trebbia, Montebruno 2006.
Ferretti G., *“S. Bartolomeo di Casoni – Notizie storiche e religiose”*, Marconi Arti Grafiche, Genova 1998.
AA.VV., *“L’incastellamento in Liguria X-XII secolo – Bilancio e destini di un tema storiografico”*, a cura di Fabrizio Benente, Bordighera 2000.
Archivio Daria Pamphili di Roma, *“Notizie circa il feudo di Torriglia”*, Scaf. 71.52.
Archivio di Stato di Genova,*“Atti del Senato”*, Sala Senarega, f. 598.
Archivio di Stato di Parma, *“Famiglia Malaspina”*.
Archivo Diocesano di Tortona.
Archivi Parrocchiali di Casanova, Fontanigorda, Canale e Casoni

(*foto G. Ferretti*)

**INDICE**

**PATRANIA, CROCEVIA D'ANTICHE STRADE** pag. **6**
Le vie patraniche
**CAMINUS JANUAE** « **16**
Descrizione del percorso-Percorsi alternativi-Transiti storici
**STRADA ROMEA DI CHIAVARI** ” **43**
Descrizione dell'itinerario–Percorsi alternativi-Transiti storici
**MULATTIERA DELL'OLIO** ” **56**
Descrizione dell'itinerario–Transiti e fatti attinenti al percorso
**UNA VIA DEL SALE** ” **75**
Descrizione dell'itinerario–Fatti attinenti a questo percorso
**LA STRADA DEL GIFALCO** ” **84**
Descrizione dell'itinerario–Percorsi alternativi
Fatti attinenti alla strada del Gifalco
**LA MULATTIERA DELL'ANTOLA** ” **104**
Descrizione dettagliata del percorso
Transiti e fatti storici attinenti al percorso
**LE STRADE DEL MARCHESATO DI CAMPI** ” **119**
Brevi cenni storici – Viabilità del feudo
Descrizione dei percorsi
**DUE CONVALLI DELL'ALTA VAL TREBBIA** ” **130**
La valle del Brugneto–Brevi cenni storici-Descrizione dei percorsi
La Valle del Boreca–L'antica viabilità della vallata
**LA VALLATA DEL CASSINGHENO** ” **144**
S. Anna–Rondanina–Fascia–Capanne di Carrega
Due Ponti–Cassingheno–Carpeneto–Fascia.
**MARCHESATO DI CROCE E CASANOVA** ” **148**
Brevi cenni storici–Viabilità del feudo-Descrizione dei percorsi
**I TERRITORI DI FONTANIGORDA E CANALE** ” **155**
Brevi notizie storiche–Viabilità del comprensorio
Descrizione dei percorsi
**GUADI, PONTI E TELEFERICHE** ” **162**

**MULO, MULATTIERI E MERCANZIE** ” **164**

**Bibliografia** ” **169**

*Da disegno di Matteo Vinzoni*

Le cartografie riguardanti i sette principali percorsi sono state tratte dalla "Carta dell'Alta Via dei Monti Liguri" della Regione Liguria. Stampata dall'Istituto Geografico De Agostini, Novara, 1995.

Terza Edizione
2012

Finito di stampare nel mese di Marzo 2012.