

AURELIA...

... un nome conosciuto, mitico, che mette a confronto l'antico uso della via con il moderno concetto di sistema di comunicazione. Un'unione tra passato e presente, un viaggio su un monumento all'aria aperta...



*La Via Aurelia nella Val di Vara
Carrodano: un Comune attraversato dalla storia*

Le origini

Il tratto iniziale dell' Aurelia nacque nel 239 a.C. e, come tradizione, prese il nome dal suo costruttore Aurelio Cotta. La Via partì da Roma e terminò a sud di Pisa (*Vada Volterrana*). Nel corso del II sec. a.C. , dopo anni di lotte, i Romani riuscirono a sottomettere i Liguri, ottenendo così il controllo di tutta la regione.

Poco dopo furono costruite la Via Flaminia e la Via Emilia: la prima realizzata da Caio Flaminio nel 219 a.C., univa Roma a Rimini, l'altra, costruita da Marco Emilio Lepido nel 187 a.C. , collegava Rimini a Piacenza. In questo modo Pisa e Piacenza, piazzeforti militari romane, furono collegate a Roma.

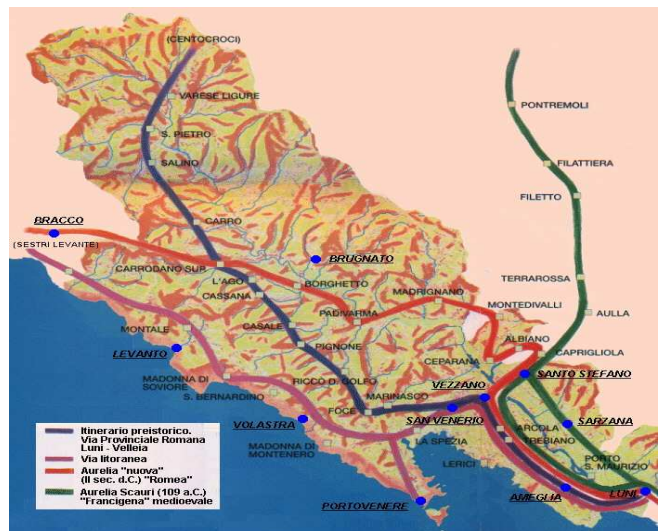
L'aspro territorio ligure e la particolare morfologia delle sue coste, rendeva problematica la costruzione di strade percorribili da mezzi a ruota, mantenendo così la comunicazione marittima come via principale, anche se esistevano comunque mulattiere, sentieri e viottoli per gli scambi commerciali tra le tribù della regione con l'entroterra padano.

Nel 113 a.C. le tribù germaniche minacciarono i confini romani nel nord-ovidente così che il governo di Roma stabilì necessaria la costruzione di una strada che collegasse Pisa e Piacenza con il teatro di battaglia. Nel 109 a.C. fu così affidato a Marco Emilio Scauro l'incarico di collegare Pisa a *Vada Sabatia* (Vado Ligure): "*Hic est Scaurus qui viam Aemiliam stravit, quae per Pisam et Lunam transit usque Sabatos indenque per dertonam*" [questo Scauro è colui che costruì la via Emilia, che per Pisa e Luni arriva ai Sabati e di qui per Tortona].

Dopo la sconfitta dei Germanici nel 102 a.C., il mare tornò la via di comunicazione principale.

Augusto, nel I secolo a.C., diventò il *curator viarum* avviando un piano di rinnovamento e rimodernamento nel settentrione. Nel suo piano rientrò la sistemazione della via Emilia di Scauro, e nel 13 a.C. la continuazione della litoranea da Vado a Ventimiglia ed Arles (la *Iulia Augusta*). Mentre di quest'ultimo tratto rimangono queste testimonianze, le informazioni relative al tracciato della Emilia di Scauro sono quasi inesistenti così come le fonti archeologiche per una sua ricostruzione.¹

Per evitare l'omonimia con l'Emilia di Lepido, l' *Aemilia Scauri* dal I sec. a.C. fu chiamata *Aurelia*, essendo in pratica la continuazione della strada realizzata da Aurelio Cotta.

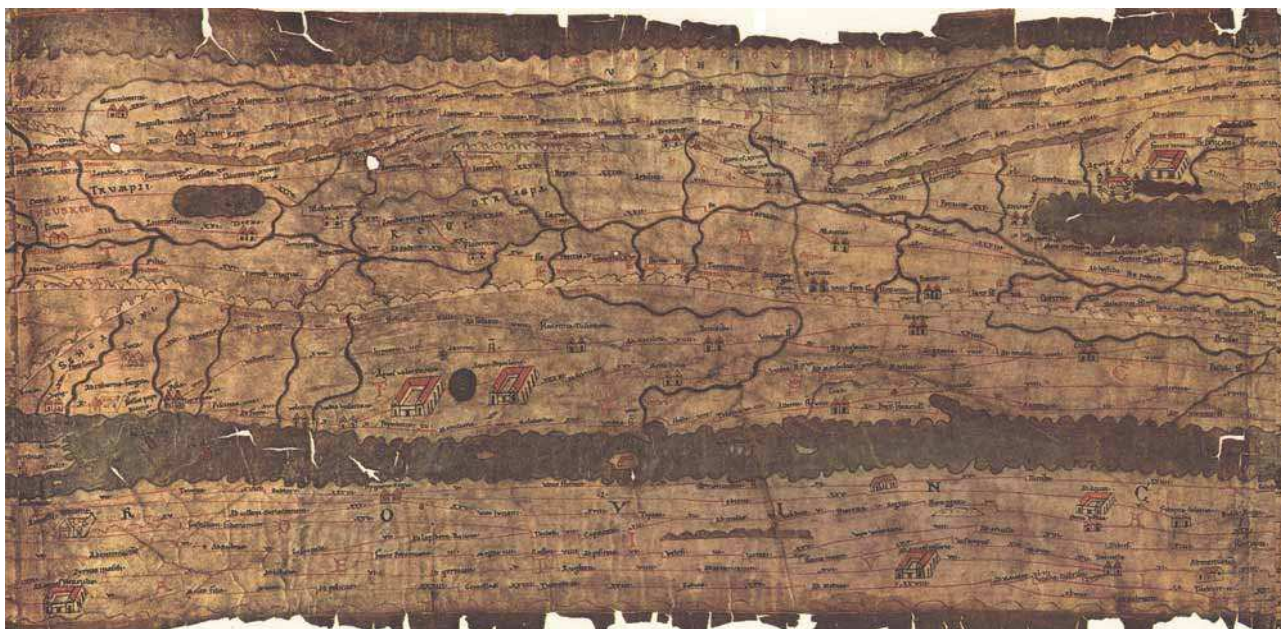


Gli studi sulla Via Aurelia, come già accennato, sono stati oggetto di dispute tra gli studiosi che, data l'assenza di reperti archeologici e di documenti medioevali, a tutt'oggi non sono giunti ad una ricostruzione precisa dell' antico percorso.

Secondo gli studi più autorevoli sull'argomento proseguendo da Pisa si transitava presso *Papiriana* (Torre del Lago), *Taverna Frigida* (Massa), *Lune* (Luni) e, seguendo il Magra, si attraversavano l'odierna Sarzana e Santo Stefano. Presso Caprigliola, la strada voltava ad ovest fino alla Stazione di *Boron* (Borghetto di Vara), sulla riva sinistra del Vara.

La Via attraversava il fiume Vara a Padivarma per giungere a Boron e salire all' attuale Roverano. Da qui si raggiungeva il valico del Bracco (*in Alpe Pennino*), chiamato anche *Bodetia*, probabile presidio di soldati. La strada discendeva verso il mare per giungere a *Ad Monilia* (Moneglia) e *Segesta Tigulliorium* (Sestri Levante).

Da Sestri Levante la Via Aurelia proseguiva per: *Ad Solaria* (Rovereto), *Tigullia* (Rapallo) San Michele di Pagana, Camogli, Sori, Pieve, Bogliasco, Nervi, Quinto e Quarto, poi attraversava il torrente Sturla, discendendo per la Valle del Bisagno per giungere a Brignole.



note

¹ Gli studiosi sostengono che i motivi per cui non esistono tracce dell' antica Via Aurelia, sono gli eventi naturali e i fatti umani: continue alluvioni provocate dal disboscamento dei nostri monti, il rialzo dei letti dei torrenti, l'insabbiamento dei golfi (quindi il ritiro del mare), le trasformazioni agricole e la continua manutenzione del terreno a terrazze. Tutto ciò ha contribuito a cancellare il passaggio dei romani nel nostro territorio.

Il Medioevo e l'Età Moderna

Dopo il 476 d.C. (caduta dell'Impero Romano d'Occidente), la Liguria fu teatro di sanguinose lotte. Invasa dagli Ostrogoti, riconquistata dai Bizantini (553) e contesa dai Longobardi (643); fu conquistata da Carlo Magno nel 774, in seguito subì le devastazioni saracene con le conseguenti pestilenze e carestie. Nei 500 anni che seguirono, la Liguria si presentava così: desolata, paurosa, anarchica; i centri abitati furono abbandonati dalla popolazione che preferiva luoghi e vie di comunicazione meno conosciuti ma più sicuri, difendibili. La gloriosa Via Aurelia scomparve così. C'è solo da chiedersi se la distruzione fu opera dell'uomo o del tempo. Molti secoli più tardi, Genova riconfermò la sua potenza economica e politica, nonché militare; infatti l'idea principale era quella di conquistare tutta la costiera ligure, e diventare così padrona dell'intero "arco".

Nel XIII sec. era ancora la Superba ad avere il predominio sul territorio ligure; solo nel XVI sec. il Comune di Genova, diventato repubblica, riuscì a conquistare lungo periodo di pace e libertà.

Per tutto il Medioevo, le principali vie di comunicazione erano rappresentate dalle cosiddette "vie naturali"(sentieri e mulattiere). Le ragioni principali erano: i disegni politici, il mare che rimaneva comunque il sistema di trasporto più economico e più rapido, il timore di invasioni (Anche se nulla aveva da temere dai Ducati confinanti) e altre ragioni di carattere commerciale. Genova doveva essere l'unico porto di rilievo (monopolio dei traffici internazionali), e per le altre città liguri il traffico doveva rimanere locale e limitato ad un entroterra molto ristretto.

Fino al XVIII sec., l'Aurelia era percorribile solo da Genova a Nervi. Il promontorio del Bracco è sempre stato un ostacolo. Infatti, anche se di elevazione modesta (675m), corre parallelo al mare e a strapiombo sia verso La Spezia sia verso Genova e deve farsi largo tra le montagne. Il resto dell'Aurelia venne chiamata "Aurelia mulattiera" (vedi foto) e ben presto divenne una delle vie principali in cui convergevano tutti i sentieri della costa e dell'entroterra.

Il suo itinerario era il seguente: dopo essere uscita da Genova, la strada superava il Bisagno sul ponte in pietra di Sant'Agata e arrivava a Nervi passando da Sturla per seguire la costa di Quarto e Quinto. Da Nervi l'Aurelia diventava mulattiera e raggiungeva Bogliasco, Pieve, Sori e Recco. Da Recco, la via saliva a Ruta e San Lorenzo; scendeva a Rapallo, proseguiva per Zoagli e Chiavari. Il borgo di Chiavari veniva attraversato lungo il "carruggio diritto" dopodiché vi erano due possibilità per raggiungere Lavagna: un itinerario litorale servendosi di barche, uno interno che risaliva il fiume Entella tramite un ponte (distrutto nella piena del 1736). Fino a Sestri Levante la strada correva lungo le colline. Anche da Sestri le possibilità percorribili erano due: un itinerario interno (Santo Stefano del ponte, Valle di S.Lazzaro, Casarza, Casa Bianca, Bracco di Moneglia, Salto del Cavallo fino alla Bocca di Vasca (l'attuale Baracchino). Da qui proseguiva per la Foce di S. Nicolao (l'odierna Baracca), dove incontrava le strade provenienti da Framura e Deiva. L'Aurelia proseguiva lungo la parete est del massiccio del Bracco, giungendo fino a Padivarma, passando da Mattarana, Carrodano, superando il torrente Malacqua, per poi arrivare a Pogliasca, e Borghetto. Seguendo il fiume Vara si giungeva fino a La Spezia e, superata la Magra, fino a Sarzana.



L'Aurelia mulattiera da Genova al torrente Parmignola (confine con il ducato di Massa) misurava 71 miglia romane (105,719 Km).

L'evidente ruolo marginale nelle comunicazioni regionali rese ancora più improbabile un intervento da parte della Repubblica di miglioramento o manutenzione. Nel 1680, a Sarzana, un viaggiatore, descrivendo l'itinerario tra Sarzana e Genova, consigliava: *“Convien sfuggire tale cammino. Qui (Sarzana) cominciano le disastrose montagne di Genova e si va a Matarana e Albracco (sic), montagna fierissima e la più alta si tutto il Genovesato. Questa non è praticabile e passarla con cavalli ma si va per esso con piccoli muli e parte a piedi”*. Nell'anno 1797 la repubblica di Genova scomparve senza essere riuscita a superare Nervi con una strada carrozzabile.

L'importanza della strada del Bracco, o di Pietra Colice, nei sec. del Medioevo, è legata alla fortuna mercantile delle città italiane. In molti comuni toscani, come Pontremoli, Lucca e Pisa, o nelle città emiliane, come Parma o Piacenza, i mercanti stipulavano dei contratti di trasporto con i "conduttori" o "vetturiali" ai quali affidavano le loro preziose merci dietro lauti pagamenti. Muli ed asini, con i loro carichi percorrevano in grande numero i sentieri come questo del Bracco, procedendo a piccoli gruppi oppure in lunghe carovane, sotto la guida di esperti mulattieri. I signori che possedevano queste terre traevano notevoli ricchezze dallo sfruttamento del passaggio delle mercanzie, sul quale richiedevano pedaggi talvolta esosi. La strada del Bracco, ad esempio, è menzionata in numerosi documenti medievali conservati nell'Archivio di Stato di Genova, nei quali si fa riferimento alla riscossione dei pedaggi. Per questo motivo, presso il sentiero si trovavano spesso dei castelli, come quello dei signori di Lagneto, sul monte S. Agata, o quello dei signori da Passano, presso Piazza, o, ancora, quello dei signori di Celasco, sul monte Bardellone. In alcuni documenti notarili del XII - XIII sec. si dice che questi *“domini”* (signori) detenevano i pedaggi sui mercanti lucchesi e talvolta la Repubblica di Genova doveva intervenire direttamente per proteggere il regolare svolgimento dei traffici. In diversi documenti medievali la strada di Pietra Colice è menzionata in rapporto con la via *“de Pontremolo”*, in quanto collegava questo ricco comune della Lunigiana con la famosa Insula (Sestri Levante) e quindi con Janua (Genova).



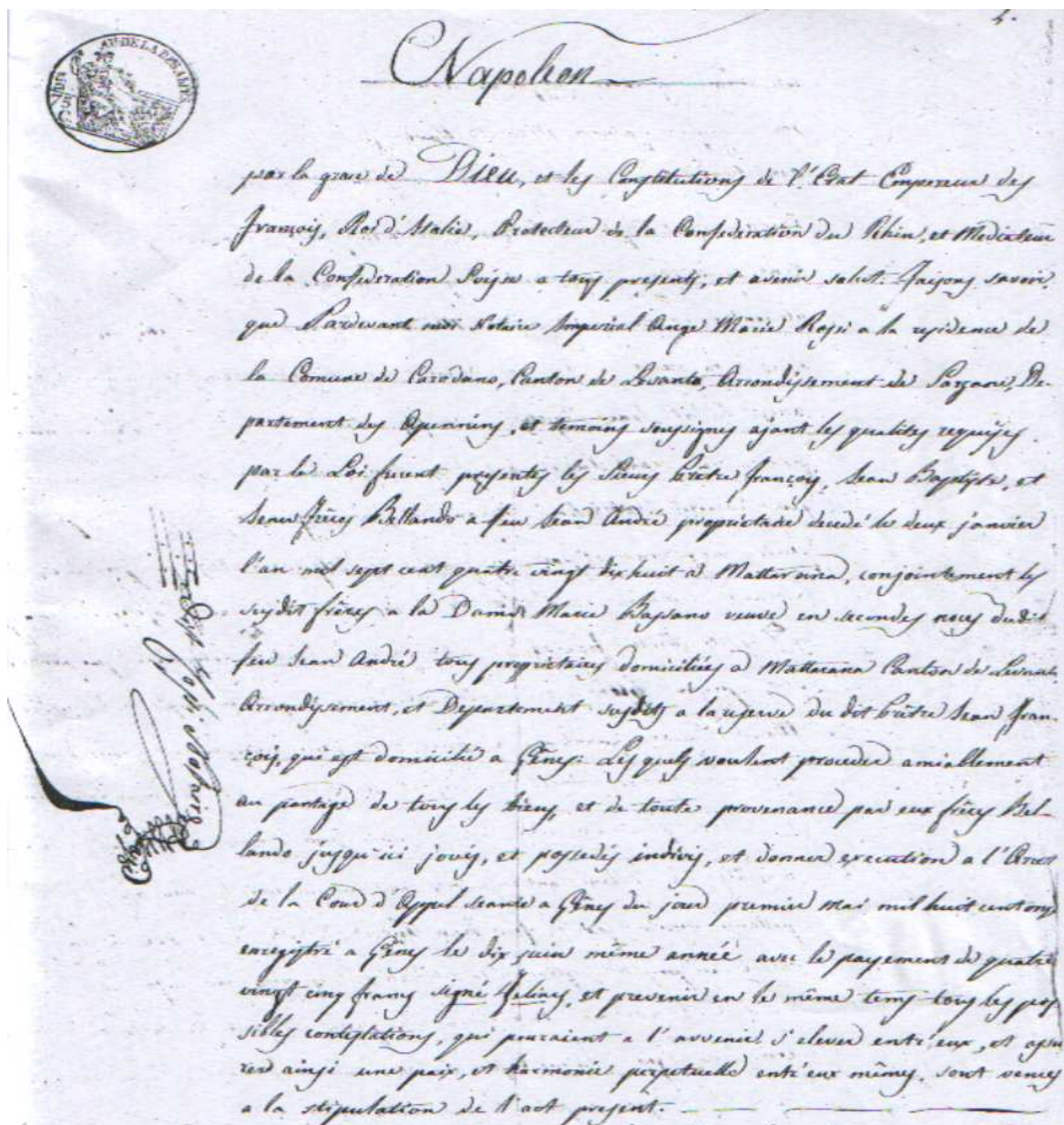
L'Aurelia nel periodo francese

Nel 1796 la Repubblica di Genova cadde nelle mani del generale Napoleone Bonaparte: iniziò così una nuova era per le vie di comunicazione. A partire dal 1806, essendo le vie marittime sotto il controllo inglese, le vie terrestri divennero di vitale importanza e furono migliorate.

Gli ingegneri francesi provvidero così alla progettazione, realizzazione e manutenzione di una nuova rete viaria che collegava la Liguria con la maggior parte delle "regioni Napoleoniche".

Già dal 1810 l'odierna S.S.N. 1 era aperta al traffico. Tra Sarzana e La Spezia i francesi realizzarono 53 opere tra acquedotti, ponticelli e ponti.

A testimonianza dell'egemonia francese sul nostro territorio, riportiamo la prima pagina dell'atto di divisione stilato dal notaio carrodanese Angelo Maria Rossi in data 29 luglio 1811. Esso è redatto in lingua francese e in nome dell'imperatore Napoleone. A quel tempo infatti il nostro territorio era stato annesso alla Francia e faceva parte del "Departement des Apenins".



L'intervento dei Savoia

Dopo la definitiva sconfitta di Napoleone e a seguito de Congresso di Vienna, il 1° gennaio 1815 i Savoia divennero i sovrani della vecchia Repubblica di Genova, ribattezzata "Ducato", continuando e realizzando i vecchi progetti francesi.

Con Regio Editto dell'11 novembre 1818, veniva intanto costituita la Provincia di Levante con sede alla Spezia. La nuova Circostrizione Amministrativa era composta da ventinove Comuni raggruppati nei Mandamenti di Levante (con Bonassola, Framura, Deiva, Carrodano, Borghetto, Pignone, Monterosso e Vernazza), Godano (con Carro, Zignago e Brugnato), La Spezia (con Portovenere, Riomaggiore, Riccò e Beverino), Lerici (con Trebiano e Ameglia), Sarzana (con Bolano, Santo Stefano, Castelnuovo e Ortonovo) e Vezzano (con Follo e Arcola). Il primo provvedimento fu l'organizzazione dell' Intendenza Generale dei ponti, delle strade e delle acque ("*Regie Patenti*" 19 marzo 1816). Un aspetto importante di questo Regolamento fu la classificazione delle strade in reali (dalla capitale all'estero o destinate al commercio marittimo e militare), provinciali (collegavano due capoluoghi di provincia, si collegavano alle reali e si annoveravano alle strade postali), comunali e private.

L' Aurelia (rinominata "Strada di Levante") fu classificata tra le strade provinciali, per poi essere, nel 1825, classificata nelle strade reali (delle quali presentava tutte le caratteristiche).



Sarzana: La fortezza

La strada reale di levante: tra La Spezia e Sestri Levante

Gli addetti alla costruzione del tracciato Sestri Levante – La Spezia si accorsero della difficoltà di realizzazione di un percorso interno, da qui la decisione di incaricare un architetto, Gaetano Cantoni, che ne disegnasse il tracciato. Per prima cosa sconsigliò al Ducato di Genova il tratto interno e ripropose un suo progetto del 1793 che prevedeva una strada litoranea (fino a Levanto), per poi ricongiungersi a Riccò, evitando così *“li precipizi che presentano le cosiddette Cinque Terre”*. I problemi essenziali del tracciato interno erano i saliscendi, la sua maggiore lunghezza, i pochi e “miserabili” paesi interni, e il tratto di 8 miglia inospitale e frequentato da bande di ladri e assassini. La sicurezza dell’Aurelia fu, in tutte le epoche, un problema molto grave. Sin dal 1585 si hanno notizie di aggressioni subite da viandanti e da corrieri. Per questo la Repubblica di Genova manteneva una guardia di soldati al Bracco, mentre il governo francese stabilì dei posti di gendarmeria a Carrodano e a Levanto. Il tracciato sulla riviera, invece era sicuro da pericoli, passando in luoghi ospitali che offrivano ogni tipo di assistenza, inoltre la presenza di un ponte e 3 miglia di ottima strada lungo il torrente Riccò ne avrebbero facilitato la realizzazione. I sostenitori della strada interna affermavano che il costo per la realizzazione sarebbe stato inferiore (i terreni sul litorale avevano un prezzo maggiore rispetto a quelli dell’ entroterra). Cantoni aveva dalla sua parte l’assegnazione *Regia* di lire 300.000 e 50.000 lire del consorzio provinciale che, secondo lui, non sarebbero bastate neanche per la costruzione della strada interna. Queste esposizioni non convinsero lo Stato Sabauda che voleva contenere le spese pubbliche; l’amministrazione ascoltava più volentieri le proposte del tracciato più economico come quelle dell’intendente del Levante, Egidio Sansone, che nel 1816 inviò una lettera al commissario, conte Des Geneys, in cui sosteneva che la strada litorale era piu’ lunga e aveva un numero maggiore di curve e saliscendi, e avrebbe pertanto comportato un costo sette volte superiore, sottolineando il vantaggio della strada interna nei commerci con il Pontremolese e il Parmigiano.

Il 3 aprile 1816 nel documento dell’Azienda Economica Dell’Interno si legge il definitivo abbandono del progetto dell’architetto Cantoni. Da qui partirono una serie di appelli da parte delle zone della riviera (il sindaco di Moneglia, Girolamo Costa da Framura, Francesco Cornice da Levanto). Ma gli abitanti della Val di Vara ebbero la meglio perché nel 1822 venne respinta l’ultima proposta, la valutazione del tracciato sotto l’aspetto militare. A distanza di anni, il Sindaco di Levanto, che non era ancora riuscito a digerire la sconfitta, pubblicò una memoria provocatoria nella quale sottolineava l’inutilità della strada interna (questa memoria non è mai stata trovata ma si è certi della sua esistenza dalle testimonianze dei sindaci di Carrodano e di Borghetto). A questa provocazione rispose Rollentini, il sindaco di Borghetto, ricordando la pericolosità della costa durante le invasioni di corsari e pirati. Ad alimentare la controversia scese in campo anche il sindaco di Carrodano, Terrarossa, ricordando l’abbondante disponibilità idrica del proprio territorio testimoniata dalla presenza di una fontana a Mattarana che avrebbe consentito l’abbeveramento dei cavalli. Abbandonata definitivamente l’idea della strada costiera si decise di realizzare un percorso, attraversato Sestri Levante, che saliva al Bracco e, seguendo la cresta del monte, proseguiva verso il passo detto Bocca di Vasca (confine tra il Ponente e il Levante). Questo tratto fu appaltato nel 1820 e collaudato nel ’22. Da Bocca di Vasca, si continuava per la località detta Baracca di levanto fino a giungere a Mattarana e Carrodano Inferiore ,da dove, grazie ad un ponte sul torrente Malacqua, si arrivava a Borghetto.

Nel 1823, l’ Aurelia era prossima alla sua completa realizzazione, anche se il percorso Borghetto - Padivarma - Riccò fu ultimato nel 1825.

La carta del 1853

Solo con il regno sardo - piemontese prima e con l'Unità d'Italia poi, si sviluppa una vera e propria tradizione storiografica e culturale locale che avrà nei vari Cappellini, Sforza, Mazzini e Formentini i suoi massimi esponenti. L'inquadramento del 1853 della Carta degli Stati di S. M. Sarda alla scala 1:50.000 permette la prima e organica lettura dell'impianto territoriale dell'attuale provincia spezzina e fornisce l'immagine ottocentesca di un territorio che funziona in tutte le sue parti, attento sia al proprio equilibrio interno, sia a quello dei territori limitrofi. I fogli al 50.000 rimasero segreti fino al 1854, quando, insieme ad una verifica generale, se ne deliberò la pubblicazione, come recita la precisa indicazione in calce ad ogni foglio: pubblicato dal R. Corpo di Stato Maggiore nell'anno 1853 sotto la direzione di apposita Commissione di Ufficiali del Corpo medesimo e dietro le verificazioni eseguite nel 1852. Un territorio come quello ligure mette a dura prova il lettore curioso che desidera viaggiare sulla carta. La rete della viabilità, passando dalle strade Reali e Provinciali, ben evidenziate, ai sottili sentieri che si perdono nei boschi, si sovrappone a una rete idrografica non meno diffusa e divisa in maggiori e minori corsi d'acqua. L'esame dell'assetto territoriale mostra una situazione di sostanziale equilibrio insediativo sull'intero territorio provinciale, che presenta ancora i caratteri tipici della civiltà rurale: una costellazione di insediamenti compatti, di modeste dimensioni, assestati prevalentemente sulle mezzecoste e sulle fasce collinari, collegati da un fitto reticolo di percorsi scarsamente gerarchizzati (in prevalenza mulattiere e sentieri). Le direttrici viarie principali sono i percorsi storici di fondovalle che ricalcano le consolari romane: in realtà l'Aurelia romana non passava per Spezia ma seguiva il corso del fiume Vara, anche se storicamente vengono usati entrambi i tracciati in modo alternativo. L'infrastrutturazione della "variante" spezzina è evidentemente da collegare al nuovo ruolo acquisito dalla città che di lì a poco sarà stravolta dal nuovo impianto a carattere prevalentemente produttivo e militare. L'unica altra strada degna di rilievo è la Sestri Levante - Varese - Cento Croci, a testimonianza della forte coesione storica che contraddistingue la Val di Vara. L'assetto insediativo della valle è quello tipico della Liguria interna, caratterizzato da piccoli nuclei rurali di epoca tardomedievale e moderna, diffusi in modo capillare secondo modalità legate alla natura dei siti. Generalmente gli insediamenti sono attestati sui promontori trasversali ai crinali principali o nelle testate di valle, oppure nei primi rilievi vicino al fondovalle principale, ad eccezione di quelli posti all'intersezione tra il fiume Vara e la viabilità principale (come Brugnato e Varese). L'immagine sarda ha accolto in maniera sorprendente il "racconto" degli "indicatori", e l'interpretazione dei segni è stata trasmessa poi all'immagine più recente del territorio provinciale.



Dal 1853 ai giorni nostri

Dall'unificazione d'Italia in poi, con la realizzazione dei grandi progetti militari nel golfo della Spezia, assistiamo alla trasmissione dell'iconografia attraverso i giornali illustrati. *"Quando Spezia non esisteva ancora, mille e mille anni prima della sua apparizione nella storia medievale, la leggenda pagana aveva aleggiato sui suoi colli verdeggianti di lauro, di mirto e di olivi, sui suoi monti rivestiti di pini e di faggi, sul suo golfo maestoso e sereno e lo aveva irradiato dal fascino di quella poesia potentemente umana che avvolge la più bella concezione della filosofia antica la mistica figura dell'Alma Venus."* Gustavo Chiesi, 1889.

L'autore continua la sua descrizione del Golfo della Spezia nei secoli posteriori alla caduta di Luni finché (...) nel 1797, proclamata la Repubblica democratica genovese col titolo di Repubblica Ligure, La Spezia ne abbraccia le sorti e divenne il capoluogo del Distretto del Golfo di Venere, estendendo la sua giurisdizione su un gran numero di parrocchie e paesi. L'Ottocento apre un periodo di grande fervore e produzione iconografica, che, nell'arco di un secolo, registrerà il cambiamento di sguardi dalle località costiere del golfo alla città della Spezia, fino a giungere alla costruzione del moderno centro industriale e militare nel quale l'antico borgo si trasforma tra gli anni '50 e '80 grazie all'insediamento dell'Arsenale Militare Marittimo su progetto del Col. Domenico Chiodo.



Costruzione della prima darsena dell'Arsenale di Spezia

Nel 1923, con l'elezione di La Spezia a Provincia, vennero comprese nei confini geografici anche quelle porzioni fino a quel tempo appartenenti alle province di Genova e di Massa Carrara.

Il Piano ha approfondito la dinamica storica del sistema insediativo attraverso l'analisi dei cicli e delle fasi di antropizzazione.

La serie storica analizzata è composta da quattro date: 1878, 1938, 1979 e 1994. La prima serie di carte (1878) fotografa la situazione del territorio spezzino al momento della fondazione dell'Arsenale Militare e del primo impianto urbano ottocentesco della Spezia; la seconda serie (1938) costituisce il riferimento storico principale poiché rappresenta l'ultima fotografia dettagliata (scala 1: 25.000) dell'assetto territoriale "storico" prima delle imponenti trasformazioni del secondo dopoguerra. La terza serie (1979) disegna sostanzialmente l'assetto attuale mentre la quarta serie (1994) fotografa ancora la situazione attuale e registra lievi modificazioni nell'assetto generale rispetto alla serie precedente.

I più importanti "inquadramenti" territoriali presi a riferimento per la lettura del territorio provinciale sono la Riviera di Levante, la Lunigiana Storica, la bassa Val di Magra e il Golfo della Spezia.

L'Aurelia in Liguria

Le caratteristiche principali della Liguria sono il mare e i monti che in certi punti sembrano incontrarsi... si alternano piccoli approdi e baie a promontori e scoscese scogliere. Tutto ciò fa sì che si pensi alla Liguria come ad una terra aspra e ostile. Queste caratteristiche geografiche rispecchiano il carattere "rude e vigoroso" della popolazione composta di eccellenti lavoratori e validi guerrieri. Le prime testimonianze della viabilità ligure si hanno con i greci e i romani.

Nel 197 a.C. i romani iniziarono una battaglia contro i Galli. Partiti da "Portus lunae", dovendo attraversare la Liguria, progettano una viabilità militare già nei primi anni del II secolo, quando si definirono i primi conflitti tra liguri e romani.

Solo alla metà del II secolo d.C., la Liguria diventa definitivamente una provincia romana sotto l'imperatore Augusto. E' in questo periodo che Luni, situata alla foce del Magra, diventa un centro floridissimo e un'importante base navale. L'impronta romana si nota soprattutto nella realizzazione di una efficiente rete stradale, in grado di collegare i maggiori centri con le altre provincie. La via Aurelia ne è un esempio. L'Aurelia Scauri (109 a.C.) diverrà, anche se non esistono testimonianze inequivocabili, la medievale via Francigena, che congiungerà, attraverso il Passo della Cisa, Roma al Nord Europa. L'Aurelia "nova" (II sec. d.C.) collegava Roma a Genova attraverso il Passo del Bracco.

Da queste due strade si dipartivano numerose altre vie di comunicazione, in parte ancora oggi esistenti: Un comune interamente attraversato da questa via è Carrodano.



Il comune di Carrodano

Siamo nell'alta Val di Vara, territorio incontaminato e di rara bellezza. Il comune di Carrodano si compone di otto frazioni: Carrodano Inferiore, Carrodano Superiore, Arsina, Ferriere, Termine di Roverano, Piana, Mattarana, Canegreca. Il comune conta 545 abitanti, chiamati "carrodanesi", e si estende in lunghezza su una superficie di 20,97 Km², in altezza va dai 127 m.s.l.m. ai 763 m.s.l.m. Dista 32 Km dalla provincia.

Nell'archivio storico del Comune di Genova è conservato un manoscritto già appartenuto alla Famiglia Brignole che contiene i "Capitoli delle Comunità di Carrodano Soprano e Sottano e di Mattarana".



Il Testo reca la data del 5 Aprile 1463, estratto dall'originale del notaio Antonio Dugo di Framura per incarico del nobile Antonio Da Passano Podestà delle tre Comunità, da Livio Serpa Bolognese, insegnante nel pubblico Ginnasio di Bonassola, che di sua propria mano l'ha scritta, per incarico dei Consiglieri della comunità, il 17 agosto 1570.

Questi Capitoli contengono tutte le norme idonee ad assicurare agli abitanti delle tre Comunità un'ordinata e pacifica convivenza civile.

Le disposizioni sono, in genere, tipiche delle piccole comunità rurali.

Sono stabilite pene, tutte costituite da multe in denaro (generalmente minime) destinate, non solo a chi offenda con atti e ingiurie delle persone, ma a chiunque causi danni alle coltivazioni altrui, vigne, orti, oliveti castagneti.

Altre pene verranno inflitte a chi osi tagliare alberi di altrui proprietà o, peggio, causi incendi a case o boschi per dolo o per incuria, o procuri danni al bestiame personalmente o con i propri cani, o ancora insozzi l'acqua delle fonti e dei torrenti. E' considerata gravissima colpa spostare i "termina", cioè le pietre poste ad indicare i confini delle varie proprietà.

Ci sono inoltre altre norme che hanno carattere religioso e sociale, come la prescrizione di non lavorare e non far lavorare nei giorni festivi. Sono previste pene per quelli che bestemmano, o che vengono sorpresi a giocare a carte o a dadi, e per chi, introducendo bestiame nei cimiteri o masserizie nelle chiese, oltraggi la sacralità di tali luoghi.

Per quanto riguarda l'organizzazione religiosa, le chiese delle comunità di Carrodano Superiore e Inferiore e Mattarana appartengono fino al 1650 alla Plebania di Framura.

Durante i secoli sono state eseguite migliorie per rendere più vivibile il rapporto chiesa-popolazione; le chiese in questi anni vengono modificate, arricchite, abbellite, restaurate, con ammirevole attaccamento e abnegazione di popolazione e sacerdoti.

Le planimetrie di Carrodano Inferiore, Superiore e di Mattarana ci ricordano che questi centri, come tanti altri in Val di Vara, ebbero origine dalle antiche strade che li attraversano. I tre paesi, infatti sono allineati lungo un vecchio tracciato e hanno case a schiera. Una testimonianza della vocazione originaria è rimasta nella memoria di due "ospitali" uno dedicato al Santo Spirito, l'altro a Sant'Antonio (già sopra citati) andati distrutti nel corso degli anni. Questi sono la caratteristica e l'importanza principale del tracciato della Via Aurelia, infatti l' Hospitale era un luogo di riposo e rifugio per i viandanti in caso di intemperie, e luogo di sosta dei pellegrini che scendevano per raggiungere la Via Francigena. In un estimo degli enti della diocesi Brugnatese, datato 1451 Viene elencato "*L'Hospitale Sancti Spiritus de Carodano Sotano S.x.*" e in un elenco delle chiese diocesane di Brugnato, datato 1550, troviamo indicato "*Santo Spirito in Carrodano Inferiore (Chiesa con Ospedale)*". Quanto posto tra parentesi lascerebbe pensare che sia indicata la Chiesa parrocchiale di Santa Felicità ma, stando alle informazioni dettagliate fornite dal Tomaini, si deduce che vi era una Chiesa vicino all'Ospedale Santo Spirito.

Lo storico Brugnatese scrive: "*Questo distrutto ospedale, i cui ricordi giungono fino alla fine del secolo XV, doveva essere situato sulle riva destra del Malacqua, a capo del vecchio ponte ancora esistente, su queste rive, che dava il passaggio all' antica Aurelia, poco lungi da dall'attuale ponte di Carrodano sulla Strada nazionale del Bracco*".

Questo ospedale, come tutti gli altri di questa regione, aveva la propria chiesa. Durante l'episcopato di mons. Antonio Valletaro (1481-1492) è nominato "rettore e governatore" di questa chiesa e ed ospedale un certo prete Amedeo di Orsano. L'atto o decreto di nomina, la cui minuta si conserva nell'archivio vescovile di Brugnato, porta l'intestazione del vescovo, ma non la data". La chiesa di tale ospedale non è da confondersi con la chiesa parrocchiale di Carrodano Inferiore.

Ancora presente ai giorni nostri per testimoniare la presenza di antiche civiltà in quest'area è l'ospitale del San Nicolao (con grande probabilità stazione stradale dei romani), databile fra il 1100 e il 1200 d.C.. Nel 1590 un incendio lo distrusse e divenne poi rifugio per briganti (ne sono ancora visibili i resti).



Resti dell'hospitale di San Nicolao

CARRODANO INFERIORE



Carrodano nasce su antichi percorsi e deve il suo nome al vocabolo *“carro-dunum”* (accampamento mobile di carri); potrebbe essere nato da un insediamento ai tempi dei Galli nel IV secolo a.C., ma i primi dati sicuri relativi a Carrodano si hanno solo in epoca medioevale. Carrodano Sottano si collocava nei domini del Vescovo di Brugnato, quello Soprano, con un diploma di Federico I nel 1168, fu possesso dei Malaspina, affidato poi ai Da Passano; nel 1129 passò definitivamente al “comune di Genova”.

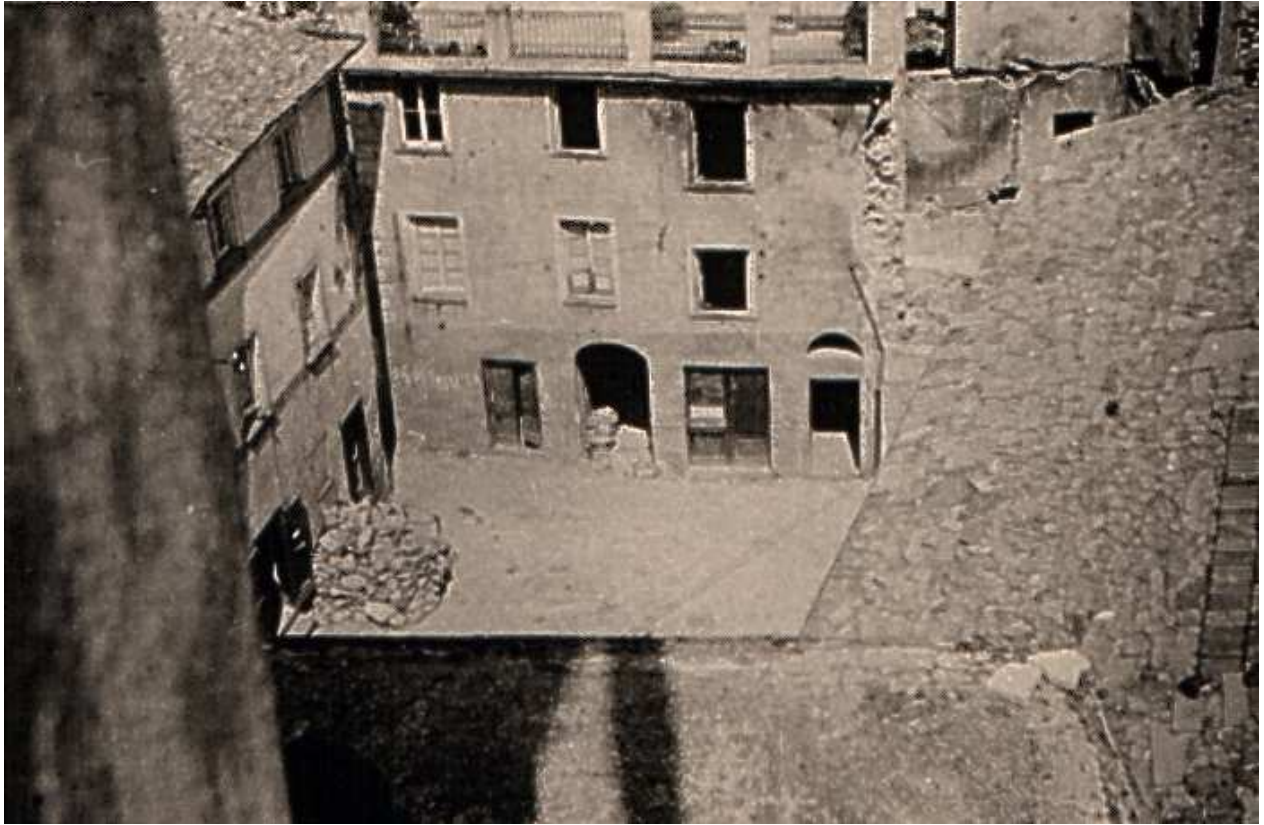
Durante la Seconda Guerra Mondiale, il 25 Gennaio 1945, Carrodano fu bombardato e vi persero la vita 27 persone. Nel bombardamento fu distrutta parte della chiesa (la navata destra) e molte abitazioni.

In memoria dell' accaduto, la popolazione e il comune di Carrodano hanno dedicato alle vittime una lapide commemorativa posta nel cimitero. Nel 50° anniversario, 25 Gennaio 1995, è stato inaugurato il “Parco della Pace” a ricordo dei bambini. Nel 2005, la stessa giornata è stata ricordata con una messa in suffragio dei caduti con la presenza di Don Antonio Pessagno, che allora era parroco di Carrodano Superiore e poi di Carrodano Inf. e che ha ricordato il bombardamento vissuto in prima persona (fu tra i primi a portare soccorso).



L'attuale piazza 25 gennaio 1945 dopo il bombardamento





Piazza S. Felicità



Via XXIV Maggio

**CARRODANO:
IL GIORNO DELLA
MEMORIA**

Il giorno 25 gennaio 1945 alle ore 12 circa, Carrodano, piccolo e tranquillo paese della Val di Vara, ha subito un massiccio bombardamento che ha fatto contare tanti morti, per non parlare dei feriti più o meno gravi.

Le vittime non erano tutte locali: molti sfollati erano saliti dalla Spezia per evitare i pericoli dei bombardamenti in città. Carrodano era ed è situata su una arteria importante: la via Aurelia che all'epoca era l'unica strada esistente per raggiungere Genova ed oltre e La Spezia ed il Sud d'Italia.

C'era ed ancora è lì, un ponte sul piccolo corso del Malacqua, che era senz'altro l'obiettivo degli Angloamericani.

Forse la configurazione della Valle alla quale è aggrappato Carrodano e la proverbiale abitudine degli Alleati che sganciavano bombe non certamente in maniera mirata ma guardavano al mucchio, fece sì che le bombe cadessero a grappoli sul paese in più riprese e con varietà di proiettili: dirompenti ed incendiari, provocando lutto e distruzione.

La piazza del paese, dove sorge il Municipio, non molto tempo fa è stata ripulita dai detriti che l'hanno deturpata per anni e risistemata, ed ora è luogo di aggregazione per gli abitanti. Le case sono state ricostruite e finalmente nulla di quel terribile giorno è sotto gli occhi degli abitanti. Carrodano ha avuto negli ultimi venti anni una buona amministrazione che ha ben lavorato e ha dato nuova vita al piccolo ed industrioso centro.

... Ma nel cuore dei più anziani il ricordo delle ferite della guerra è sempre vivo e i giovani ascoltano le parole dei padri e dei nonni e tengano viva la memoria dell'accaduto, ed ognuno di loro faccia il possibile affinché ciò non si ripeta mai più!

Le autorità comunali, la popolazione unitamente a Don Antonio Pessagno, memoria storica dell'avvenimento, il 30 gennaio u.s. hanno voluto ricordare il tragico evento con una cerimonia religiosa.

Le Poste hanno emesso un annullo speciale a ricordo che è stato distribuito nella Sala del Consiglio Comunale dalle 9 alle 15.

Tutto questo ha dato modo di riflettere quale bene prezioso sia la pace e con quanto cuore e tenacia bisogna difenderla. Con la pace si progredisce, con la guerra tutto muore e, soprattutto, affiora la crudeltà che non conosce limiti.

Carolina Siboldi

Articolo della Gazzetta del Vara di Marzo 2005, riguardante il bombardamento.

La chiesa parrocchiale di Carrodano è dedicata a *Santa Felicità*.

Felicità era una ricca matrona romana, vedova e madre di sette figli. Alcuni sacerdoti pagani l'accusarono di cristianesimo di fronte all'imperatore Antonino. La donna venne condotta davanti al prefetto Publio, per essere interrogata. Poiché non si riusciva a farla recedere dalla sua religione, fu portata presso il foro di Marte e posta al cospetto dei suoi figli: Gennaro, Felice, Filippo, Silano, Alessandro, Vitale e Marziale. Uno alla volta, i giovani vennero interrogati e richiesti di apostatare. Ma essi, degni figli della loro madre, rimasero saldi nella loro fede. Si cercò di mettere Felicità con le spalle al muro: l'apostasia, se non voleva veder morire i suoi figli. La donna e i suoi sette figli vennero giustiziati e sepolti in quattro diversi cimiteri. Papa Bonifacio I, in seguito, fece costruire sulla tomba di Felicità una Basilica.

Invocare S. Felicità è consigliato alle donne che desiderano avere figli.

L'iconografia la ritrae con una spada una in mano (lo strumento del martirio) e le teste dei sette figli amorevolmente abbracciate dall'altra. La Chiesa di Carrodano possiede un gruppo ligneo processionale pesante 680 kg della scuola del Maraglino raffigurante Santa Felicità con i suoi sette figli.



Lode a Santa Felicita martire

A Santa felicita madre di eroi
ai sette fratelli che son figli suoi:
la fede, la speme insegna a patir
l'amore di Cristo in mezzo ai martir.
Ciascun morrà, non cederà, alla vittoria arriverà.

Dell'empio prefetto minacce e promesse
Son fatte per toglier la loro virtù;
parole di madre son sempre le stesse
odiare il peccato ed amare Gesù.
Lei pur morrà, coi figli andrà,
per Cristo il sangue verserà.
Lassù nel ciel coi suoi fedel
In Cristo avrà la felicità.

Carrodano santa, ti prega fidente,
a te si consacra padrona del ciel.
Avrà di tu vita ricordo frequente,
per viver cristiana, serbarsi fedel.
La tua pietà ricorderà da te l'esempio prenderà;
anche a patir, anche a morir,
se Dio vorrà, risponderà.

Gennaro, Felice, Filippo, Silvano, Vitale,
Alessandro, Marziale, morì.
Han scelto la morte del vero cristiano;
nessun di loro la fede tradì.
Questo è l'onor, è il vero onor
Che santa madre infuse in cor.
Questa virtù Cristo Gesù la premierà, coronerà.

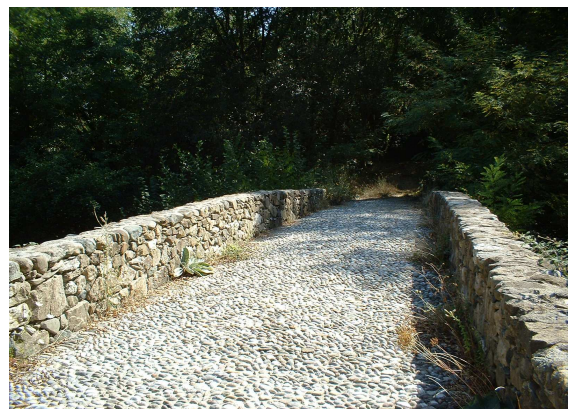


Chiesa Santa Felicita di Carrodano

In paese la festa patronale viene celebrata la prima domenica d'agosto, seguita il giorno successivo, dalla festa dedicata la madonna della Neve nella Chiesetta del Soccorso. Più a valle sulla strada che porta al Passo del Bracco, al ponte di Carrodano, sul torrente Malacqua, si trova il ponte medievale a due archi, restaurato per il "Giubileo 2000".



Ponte medievale di Carrodano



Vista dall'alto del ponte



CARRODANO NELLE NEBBIE...

Carrodano nelle nebbie
vorrei chiamarti
paese di fondovalle
sparso e antico.
Ormai so cosa nasconde la tua nebbia:
i tuoi segreti,
le storie amare,
una strage senza senso
u gran dolore, la gente buona
che porterò sempre nel cuore.



IL QUADRO

L'erba pungente,
il cielo tanto azzurro,
il campanile che sembra una cipolla,
s'alza tra i tetti
come un fiore spento
che ha perduto per sempre la corolla.
A una finestra un viso,
è quello di un bambino,
poi la mia scuola,
tra le scale ed il giardino.
E' solo un quadro
appeso alla mia mente,
è solo mio,
nessuno vede niente.

Carmen Massucco

ED E' ANCORA PRIMAVERA
NELLA MIA VALLE

T'amo, mia verde valle,
le tue limpide acque
scroscianti in pendii
e le gemme di brina cristallina
che amore di sole
dissolve al mattino.
Incontro tra i tuoi borghi,
sorrisi di bimbi
rosei visi
luna e sole insieme
che frementi
attendono in me
luce d'intesa
ed ecco
ad un battito d'ali
allo sbocciar d'un fiore
gagliarda rifiorisci
dipinta di luce.

Maria Giulietta Musso





CARRODANO SUPERIORE



Carrodano Superiore nasce, probabilmente, dal rapporto borgo-castello con Carrodano Inferiore (come accade tra Carro e Castello), in cui il primo ha funzioni difensive rispetto al secondo. Lo scrittore U. Formentini sostiene che Carrodano S. ha origini antichissime, riconducibili al IV secolo a.C.. Nel Medioevo il paese possedeva un castello quale feudo degli Estensi, che passò poi ai Malaspina e quindi ai Da Passano. Qui vi si trova testimonianza dell'esistenza di un ospedale, andato distrutto, ma di cui si hanno notizie già a partire dal 1409, anno in cui l'ospedale deve far pervenire alla chiesa di San Siro di Genova *"una libbra di cera in offerta per la festa di San Lorenzo"*; di un oratorio dedicato a Santa Annunziata molto antico ma di epoca sconosciuta (che fu poi trasformato in edificio scolastico) e della presenza di un mulino ad acqua di cui rimangono solo poche tracce.



Chiesa di San Bartolomeo



Scorcio della chiesa di San Bartolomeo

La chiesa parrocchiale di Carrodano Superiore, dedicata a San Bartolomeo fu edificata nel 1516. Essa sostituì la preesistente chiesa (più piccola) dedicata a Sant'Antonio, successivamente sconsacrata. Degli arredi di tale chiesa esistono ancora, nell'attuale Parrocchiale, una statua marmorea di Sant'Antonio e l'Acquasantiera, ugualmente in marmo, posizionata all'ingresso. Accanto alla vecchia chiesa (ormai ceduta a privati) esistono ancora i muri perimetrali dell'oratorio (oggi destinato ad usi abitativi) dedicato alla Santissima Annunziata. Il bellissimo gruppo marmoreo, raffigurante l'Angelo che annuncia a Maria il concepimento di Gesù, è oggi visibile nella Parrocchiale, sul lato sinistro e in prossimità della fonte battesimale. Nelle adiacenze dell'oratorio esisteva l'antico "hospitale", i cui ruderi sono stati eliminati nella seconda metà del secolo scorso. Sul piazzale antistante l'attuale Cimitero si trovava, fino agli anni '70, una Cappella dedicata a San Rocco (patrono del paese), che custodiva una pregevole statua lignea del Santo, oggi visibile nella Chiesa. La Cappella, antichissima testimonianza della devozione del paese a San Rocco, fu demolita intorno alla fine degli anni '70. Purtroppo di tale edificio non è stato possibile reperire alcuna fotografia. Di tale edificio sopra la porta della chiesa c'è una statua con Maria che ha in braccio Gesù. Dentro alla Chiesa, vicino all'entrata, c'è un organo, a sinistra del quale si trova la statua di San Giuseppe e a destra quella del Sacro Cuore; al centro ci sono un pulpito fatto di peridotite. A destra dell'altare c'è la statua di San Rocco e la statua di Sant'Antonio, a sinistra la statua dell'Angelo con la Maria. La Chiesa ha tre navate e il soffitto è decorato da tre dipinti di cui uno rappresenta la colomba che porta la pace. Si festeggia San Rocco il 16 agosto.



Mura perimetrali dell'antica chiesa di S. Antonio e il suo ingresso



Antica Chiesa dedicata
a Sant'Antonio

Oratorio della S.S. Annunziata

Area dove sorgeva
l'antico *Hospitale*

Una leggenda narra di Carrodano Superiore come prigione e di un cancello, chiamato "*rastrello di ferro*": se i condannati a morte riuscivano a raggiungerlo aggiudicava loro la salvezza, altrimenti venivano giustiziati.



Parte del cancello detto "*rastrello di ferro*"



Veduta di Carrodano Superiore da Carrodano Inferiore



Foto storica di Carrodano Superiore

FERRIERE



In località Ferriere, sulla strada per Levanto, si trova la chiesa di Sant'Anna e Sant'Aurelio dalle linee architettoniche semplici ma aggraziate, costruita probabilmente dai Fieschi nel 1600; inoltre esiste ancora un vecchio mulino ad acqua che funzionò fino al 1950 e che probabilmente aveva la funzione di fonte di sostentamento per la zona che viveva prevalentemente di agricoltura. Da segnalare è anche un edicola con bassorilievo in ardesia di San Francesco d'Assisi datata 1450/1500; si presume che la casa delle Ferriere, dove si trova l'edicola, fosse un ritrovo per frati francescani o seguaci di San Bernardino. Ferriere deve il suo nome all'importazione e lavorazione del ferro che arriva in Liguria intorno al 1640, dove si costituiscono appunto delle "ferriere".



L'antico mulino delle Ferriere



Edicola raffigurante S.Francesco

MATTARANA



Un Piccolo Paese

Là poco oltre il Bracco
vicino a La Spezia
c'è un paesino appoggiato
sulla Via Aurelia.

E' un paese piccolino
arroccato in cima ad un monte,
baciato dal sole, ombreggiato dalle fronde.

Ancora medievale è il suo carruggio
con gli archivolto, i muretti, le terrazze,
una bella chiesa, sul piazzale,
che è dedicata a S. Giovanni Battista.

Qui a Mattarana, questo è il paese,
l'aria salmastra, che sale dal mare
si mescola con quella di pino.

Nel silenzio che ti circonda
c'è un fascino antico che ti conforta !
E quando alla sera , in cielo ci sono le stelle,
ti sembra di poterle toccare con le mani.

No, non esagero,
è un posto incantato
chi ci viene una volta
ne rimane rapito
per me è unico, ma sarà perché,
vi ho trovato l'amore !

Giuseppina Baruffaldi Bellando

Mattarana non ha molti elementi che le permettono di essere ricordata storicamente, e non è facile ricostruire la storia della comunità perché si hanno pochi documenti antichi.

Per certo si sa della presenza dei Da Passano: *“DCLXXVII- 1129 31 maii - Paxani domini, homines locorum Castrinovi, Paxani, Carrotani, Matalanae et Levanti liberos prorsus ab eorum iurisdictione et subiectione declarant”*. Così come si hanno testimonianze della famiglia Brignole e della diocesi di Chiavari.

Inoltre da pochi documenti giunti da altre parti del luogo, si può percorrere l'onomastica di Mattarana:

1229 – *Matalana*

1298 – *Mathalana*

1360 – *Materana*

1463 – *Mattalana*

1582 – *Mattarana*

1600 – *Materana* (è stato ritrovato in un' archivio di Carro il nome del parroco dal 1589 al 1635: *Rossi Tommaso di Materana* morto nel 1636 a 90 anni)

1617 – *Mattalana*

1686 – *Mattarana*



San Giovanni Battista di Mattarana



Il carruggio



Foto panoramica

La chiesa di Mattarana è dedicata a "S. Giovanni Battista".

All'interno sono visibili tre crocifissi, un antico organo, al centro la Madonna con bambino e infondo l'altare. Gli affreschi del soffitto rappresentano l'Ultima Cena e Giovanni Battista che battezza.

La chiesa, che artisticamente ricalca i modelli delle chiese ottocentesche, ha perso molto valore dal punto di vista dell'architettura e molte caratteristiche stilistiche sono scomparse nel corso dei secoli.

Nella notte del 24 giugno, dopo la processione in occasione della vigilia di San. Giovanni Battista, viene acceso il tradizionale "falò". Lo scopo di questo rito pagano è di allontanare gli influssi negativi e attirare energie positive. La tradizione ha origini antiche, da una credenza popolare secondo la quale durante quella notte gli spiriti malvagi escono a danneggiare il raccolto e causare morte di animali e uomini.



Tradizionale processione di San Giovanni



Processione del 150° anniversario della Madonna del Carmine

Sopra l'abitato di Mattarana, a 480 m di altitudine, si trova "il lago" artificiale realizzato nel 1960 a seguito della costituzione di una società di Miglioramento Fondiario di Carrodano composta oggi da più di 200 soci.(avvenuta il 28 Settembre 1958).

Il lago fu studiato e creato con apposite tubazioni sotterranee per irrigare le coltivazioni degli agricoltori di Mattarana. Il punto più profondo del lago è 12 m e la larghezza massima è di 50 m. Oltre che una semplice riserva d'acqua, il lago di Mattarana accoglie numerose specie di pesci. Negli anni sessanta era luogo di ritrovo per feste e serate danzanti. Un'altra riserva d'acqua simile si trova a Carrodano Superiore.

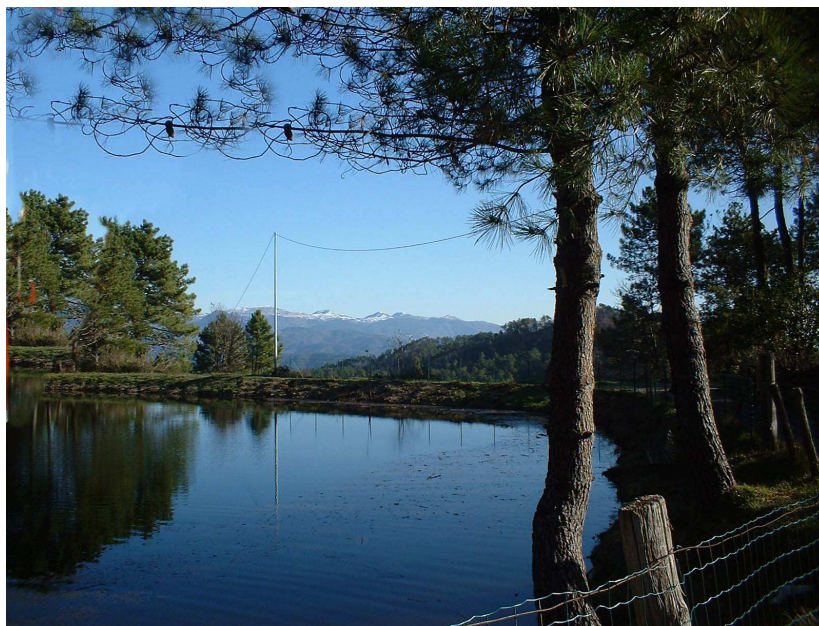


Foto panoramica del Lago



Foto storica del Lago

Nel 1992, giovani e anziani volontari della Pro Loco (con a capo Umberto Migliorini tutt'oggi presidente) hanno realizzato un parco per il tempo libero, il Parco dei Tigli, luogo di ritrovo del paese e di feste paesane, sagre, serate danzanti. La sua realizzazione ha contribuito ad una rivalutazione turistica del paese; tra le varie iniziative il Parco ha ospitato il primo raduno bandistico regionale, la selezione regionale di Miss Italia, un moto-raduno, il premio nazionale di poesia "Val di Vara", è stato punto di rifornimento per la Gran Fondo delle Cinque Terre, nonché di eventi come la sagra dell'asado, il teatro genovese, il torneo di calcio e tante altre manifestazioni. Recentemente (2001), grazie alla collaborazione con l'APT di La Spezia e altri enti territoriali, è stato inaugurato l'ufficio informazioni punto IAT dove si può consultare materiale sulla Val di Vara e la Riviera.



Parco dei tigli



L'ufficio informazioni di Mattarana

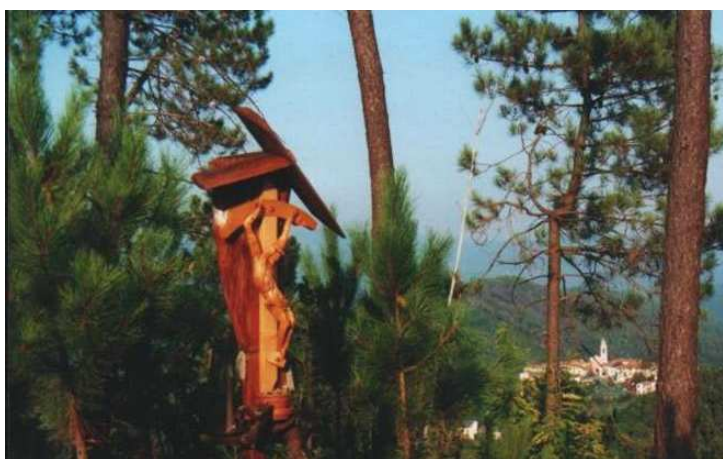


Una delle serate al parco

Nell'anno 2000, sul colle del Pissariso alle spalle di Mattarana, è stato inaugurato il percorso natura "policrosalus", un sentiero in mezzo al bosco dove poter compiere passeggiate, nel quale sono state inserite diverse aree attrezzate per lo sport. A metà del percorso è stato posizionato un Cristo Crocifisso realizzato dallo scultore Renato Mortola, in legno di radica, inaugurato e benedetto il 18 agosto 2000, da un'idea del parroco Don Lorenzo Zanchetta (scomparso nel 2002). Il 23 agosto 2003 è stata aggiunta una campana che ha unito simbolicamente Mattarana e Carrodano Superiore dopo secoli di rivalità. Il Pissariso si trova lungo il tragitto della via Romea, che in passato conduceva i pellegrini Portoghesi, Spagnoli e Francesi a Roma.



Benedizione del Cristo 18/08/00



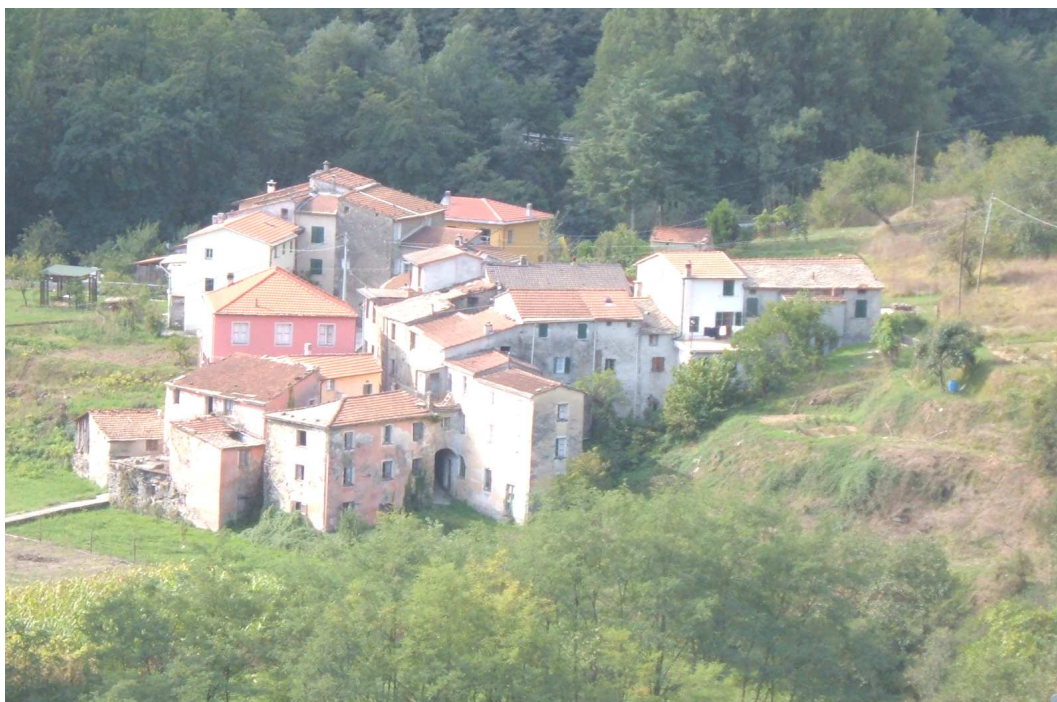
Panorama dal colle del Pissariso e la campana inaugurata nel 2003

ARSINA



Arsina, che, rimane nell'ombra, non è però meno importante, vista la presenza di un antico ponte a tre arcate in pietra datato 1700 circa, realizzato con la stessa tecnica che veniva usata per costruire i ponti romani; all'interno delle arcate, infatti sono presenti dei fori che servivano per inserirvi dei pali di legno di sostegno a strutture, consentendo così di costruire la parte superiore del ponte. Non è più percorribile perché in parte crollato.

PIANA



La Piana, piccola frazione del comune, è, come Arsina, un piccolo nucleo a sé che ha un suo valore storico e contribuisce all'arricchimento culturale del territorio; infatti vi sono un mulino in disuso che ricorda quello delle Ferriere, e l'antico borgo di case che risale al 1500 e attribuito ai Fieschi: *"Prina"*.



L'antico borgo detto "Prina dei Fieschi"

TERMINE DI ROVERANO



Secondo la leggenda, la Vergine sarebbe apparsa a due pastorelle di L'Ago che facevano pascolare il loro gregge sul Monte Roverano.

Una delle due pastorelle, che era muta, riacquistò la parola dopo l'apparizione della Madonna.

La notizia dell'evento miracoloso arrivò in paese e fece accorrere la popolazione sul luogo dell'apparizione, dove, fu trovato, appeso ad una pianta d'ulivo, un dipinto con l'immagine della Vergine.

Il quadro fu portato nella chiesa di l'Ago, ma inutilmente dal momento che ritornava sempre sul Monte di Roverano. Allora sul posto fu costruita una Cappella dedicata alla Vergine.

Del santuario si inizia a parlare nel, 1518, anno della visita del Vescovo di Brugnato, mons. Filippo Sauli.

Nel XIX secolo l'edificio fu ingrandito e nel 1875 l'antica immagine della Madonna con il bambino fu posta nel nuovo edificio.

Racconta una leggenda che per la ricorrenza annuale della festa (7-8-9 settembre) avvenga la prodigiosa fioritura degli ulivi intorno al Santuario.

La festa richiama sempre un gran numero di fedeli, che arrivano da ogni parte per chiedere grazia alla Madonna.



Cinquecentesca Madonna con bambino, dipinto ad olio su tavola.

Quello che è rimasto dell'antica Via Aurelia...



Veduta del vecchio ponte romano e dell'antico tracciato della Via Aurelia, unica testimonianza presente sul Passo del Bracco.



Come si presentava il Passo del Bracco negli anni '50: il noto Ristorante e Albergo "da Pippo Cella".

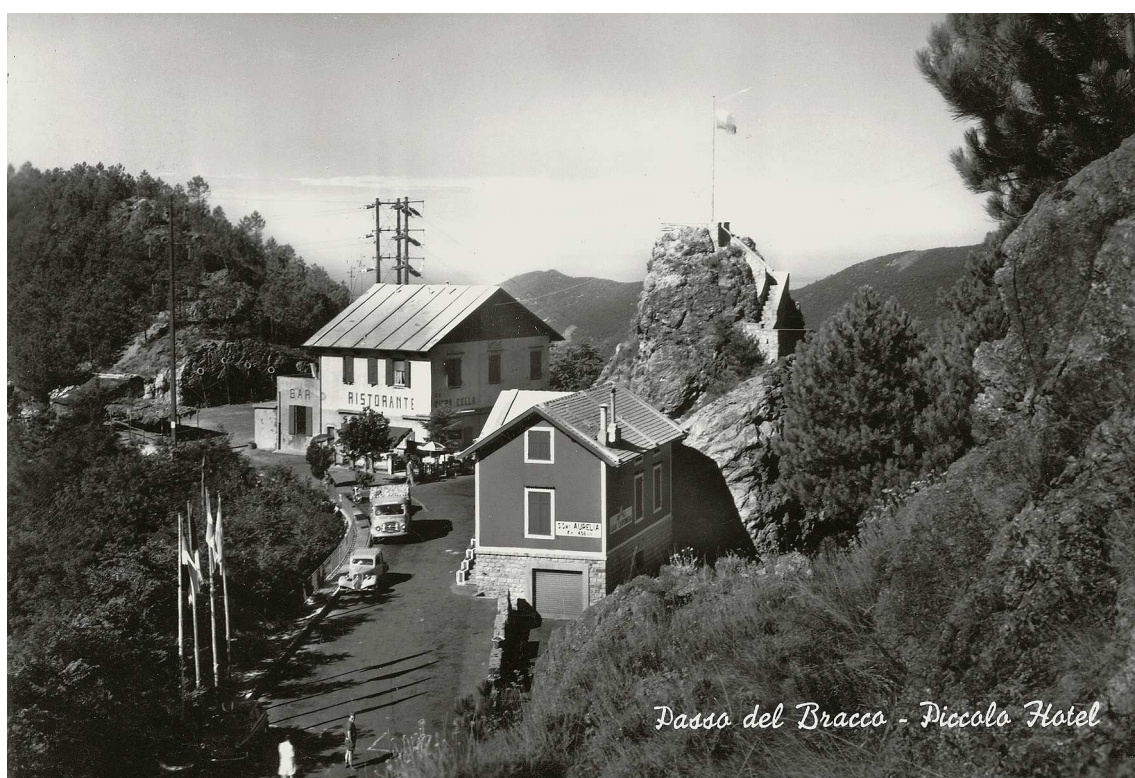


Foto dei primi del '900.

La Trattoria lungo il percorso del Bracco, ancora oggi esistente.

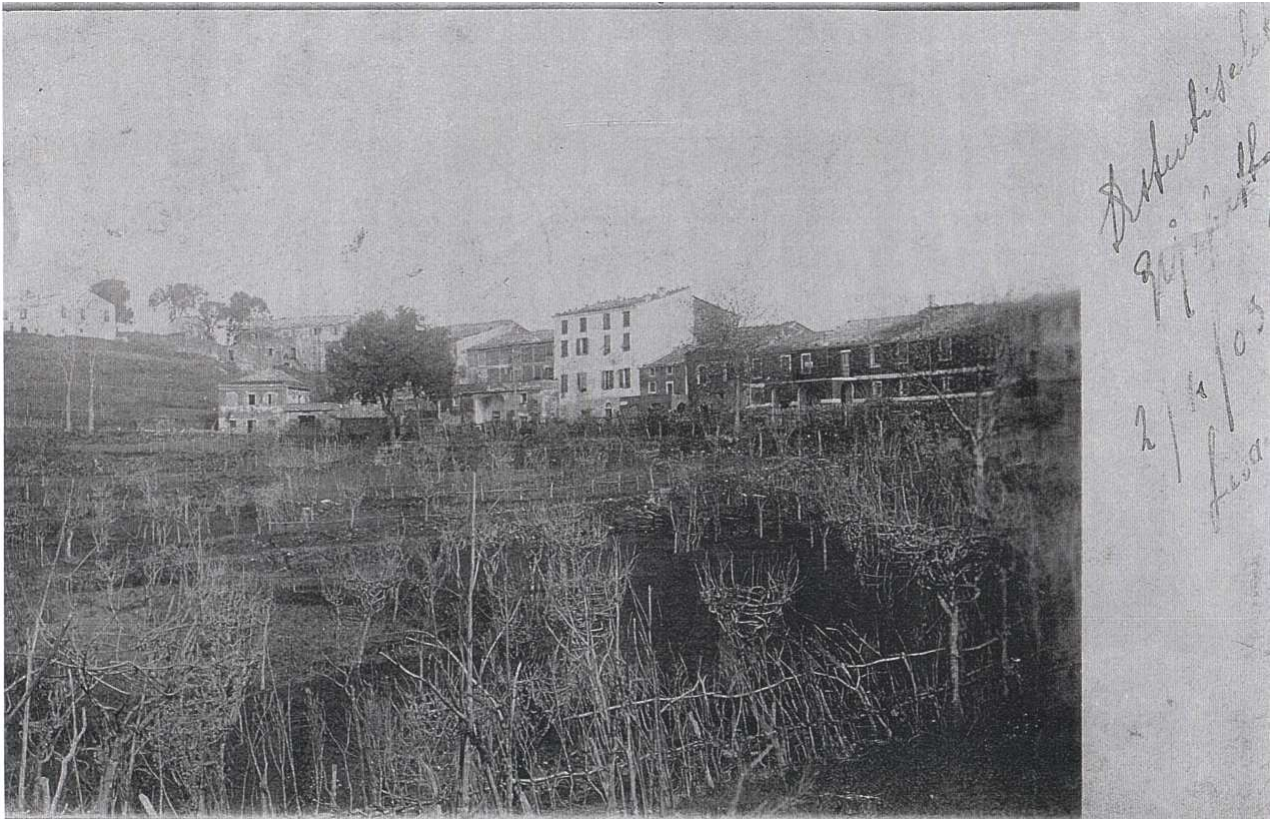


Il Passo del Bracco, diventando sempre più importante, subì continui ammodernamenti.



Come si presentava Mattarana

Nel 1903



Nel 1914



Come si presentava la strada prima dell'apertura del tratto autostradale



La Via Aurelia era la strada principale per poter raggiungere la Provincia di Genova. Era una via molto trafficata e usata soprattutto per necessità. Ora è rimasta una via strettamente panoramica e turistica.



Come si presentava il paese di Carrodano.

All'inizio del 1900.



CARRODANO - Panorama

La strada che porta in paese realizzata negli anni '60.



Carrodano (La Spezia) - Panorama



Anni '60.




Primi anni '70.




Fine anni '70 (la costruzione dell'autostrada)





Curiosità...





IL SECOLO XIX

PREZZO DI L. A. VASSALLO GENOVA

HA IL PIÙ DIFFESO SERVIZIO TELEGRAFICO DA ROMA PARIGI LONDRA VIENNA MADRID BRENIS AYRES, E DA TUTTI I PRINCIPALI CENTRI ITALIANI. PIREZZETTI QUOTIDIANI CORISPONDENZE ILLUSTRATE. ARTICOLI SCIENTIFICI LETTERARI. INFORMAZIONI RAPIDE... RICCHISSIMA CRONACA.

ROMANZI DI PRIM'ORDINE

PREMI MAGNIFICI COMPRESI
- NELL'ABBONAMENTO ANNUO DI L. **18**

LEGGERE IL PROSPETTO NEL GIORNALE STESSO O VERO
CHIEDERNE LA DISTINTA ALL'AMMINISTRAZIONE.

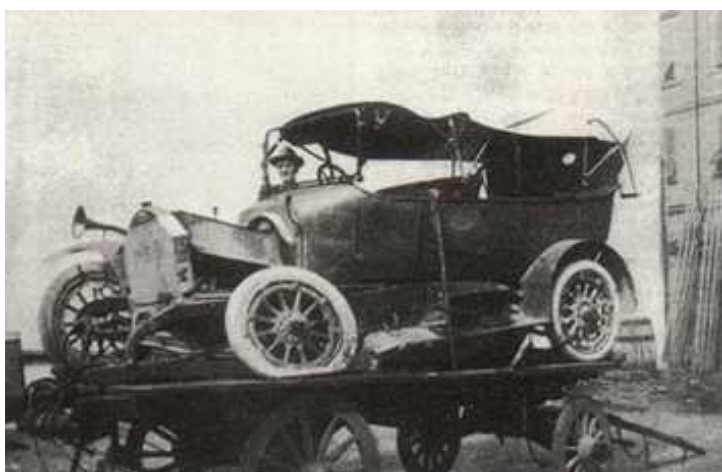
DIRIGERE VAGLIA - AMMINISTRAZIONE DEL SECOLO XIX
PIAZZA DE FERRARI 36 - GENOVA.

L. 12
PER L'ABBONAMENTO
COL SOLO PREZZO
DI UN ARTISTICO
ALMANACCO.

L'incidente d'auto di Marconi

Guglielmo Marconi rimase ferito in uno scontro automobilistico a Borghetto di Vara in provincia di Genova¹, sulla Via Aurelia, martedì 25 settembre 1912 alle ore 12,30 circa. Poco dopo le 13 Guglielmo Marconi con telegramma urgente da Borghetto di Vara informava il comando in capo del Dipartimento che era rimasto ferito in un incidente automobilistico avvenuto nella curva a gomito appena superato il centro abitato e chiedeva soccorsi. Quasi contemporaneamente il garage Liburnia aveva, pure da Borghetto di Vara, fatto richiesta urgente dell'invio di due automobili. La notizia subito diffusa in città, destò enorme impressione e mentre partiva con urgenza l'automobile dell'Ammiragliato con un medico militare e alcuni infermieri provvisti di ogni materiale di soccorso, altre automobili private correvano verso Borghetto. Guglielmo Marconi con la Signora, il segretario e lo chauffeur era partito nella mattinata da Coltano (Pisa) diretto a Genova. Alle ore 11 l'automobile attraversò inosservata La Spezia e, presa la salita della Foce, si diresse, attraversando la Val di Vara, verso il passo del Bracco. Appena ebbe passato l'abitato di Borghetto di Vara, in un punto in cui la strada descrive un' esse assai accentuata, appoggiata da un lato al dorso del monte e fiancheggiata dall'altro da campi coltivati, l'automobile di Marconi si trovò improvvisamente di fronte un'altra automobile che proveniva da Genova, che scendeva velocemente. L'urto, inevitabile anche per la ristrettezza della strada, fatalmente avvenne. Le due macchine cozzarono quasi in pieno. L'automobile di Marconi (una FIAT 50 HP) più resistente sfondò la parte anteriore dell'altra e vi si incastrò tenacemente. I viaggiatori dall'urto furono sbalzati sulla strada. Marconi, che stava al volante, riportò alcune contusioni al petto e, per la rottura del cristallo di protezione, ebbe una grave ferita all'occhio destro. La signora, sebbene sbalzata in un campo vicino, il segretario e lo chauffeur rimasero miracolosamente incolumi. Sull'altra vettura (una Isotta Fraschini HP) diretta al Sud dell'Italia, viaggiava il Comm. Beltrami, un vicentino residente a Rosario in Argentina, con la signora e due figli. A loro toccò la sorte peggiore. Il comm. Beltrami, infatti, riportò ferite assai gravi alla testa e al costato destro e fu ricoverato nell'albergo Europa di Borghetto di Vara assieme a uno dei suoi figli, dodicenne, che riportava pure gravi ferite. La signora e l'altro figlio non ebbero che leggere contusioni. La loro automobile era però completamente inservibile. I due feriti saranno nella nottata, se le loro condizioni lo permetteranno, trasportati a La Spezia.

¹ All'epoca si trovava in provincia di Genova, poiché la provincia di La Spezia fu istituita nel 1923.



L'auto di Marconi dopo l'incidente

Malgrado fosse l'ora di pranzo e tanti borghettini fossero intenti ai lavori dei campi (vendemmie) o nei boschi per le provviste di legna per l'inverno, molti si prodigarono nel dare i primi soccorsi ai feriti. Dopo i rintocchi della "campana a martello" usata nei momenti di emergenza e della solidarietà, i feriti furono adagiati su scale a pioli adattate a barelle. Così Marconi ebbe le prime cure dal medico condotto locale, Dott. Cordano; sempre assistito dalla signora, che in questa contingenza dimostrò un animo molto forte, venne trasportato d'urgenza all'ospedale militare marittimo di La Spezia, ricevuto dal direttore colonnello Montano e dai medici di servizio.



Guglielmo Marconi

Tra i soccorritori accorsi per primi, quelli che avevano i campi vicini alla curva dove avvenne l'incidente, vi erano Ivani Carlo, Ivani Paolo, Ivani Dionisio, la signora Cecchi, Ferrari Luigi. Una particolare menzione merita Ivani Emilia, detta Pescina di soli otto anni che si prodigò tra i feriti con grande coraggio e altruismo da vera eroina. Per le vetture incidentate il soccorso e il carico su carri a trazione animale venne effettuato dal sig. Aldo Colombo titolare del garage omonimo in Borghetto di Vara. Le vetture furono poi trasportate al garage Liburnia di La Spezia. La curva che fu teatro dello scontro fu denominata dall'ANAS "Curva Marconi".

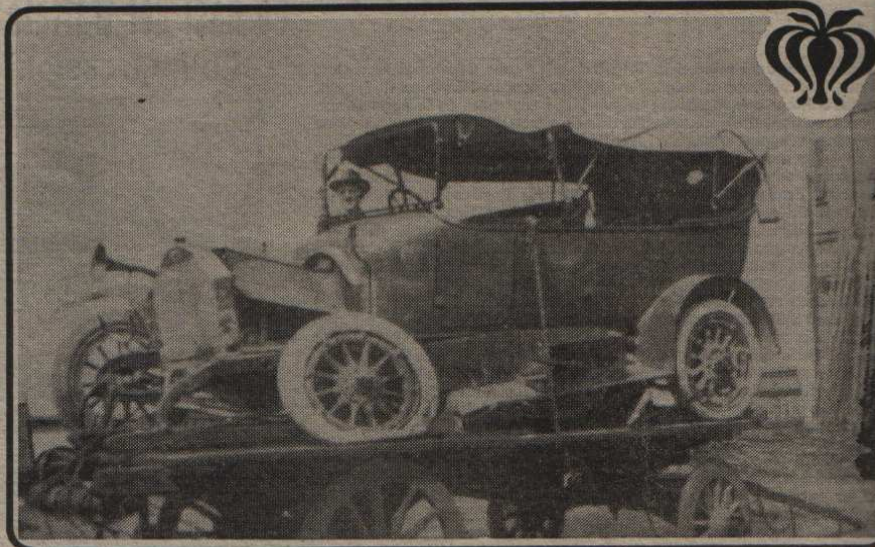
L'articolo che il noto quotidiano ligure, "Il Secolo Decimonono", riportò sull'accaduto del 26 settembre 1912

IL SECOLO XIX

Schianto di automobili a Borghetto Vara Marconi scende col viso insanguinato I medici si arrendono, un occhio è perduto



L'auto di Marconi recuperata dopo l'incidente. Sopra lo scienziato in una foto dell'epoca dell'infornio



Guglielmo Marconi ferito in uno scontro d'automobile a Borghetto Vara — Alle ore 23 Enotrio ci telefona da Spezia: Eccovi altri particolari sull'incidente automobilistico toccato a Guglielmo Marconi. Due vetture automobilistiche, una proveniente da Genova e sulla quale stavano il comm. Beltrami Antinore con la signora e due figli, ed un'altra proveniente da Coltano e guidata da Guglielmo Marconi e sulla quale stavano oltre alla sua signora, il segretario e lo chauffeur, erano giunte a mezzo chilometro da Borghetto. In una curva della strada, fortemente urtarono tanto che la signora Beltrami veniva sbalzata nel sottostante campo rimanendo però illesa, mentre il di lei marito riportava gravi contusioni al petto e ferite al capo. Rimaneva pure ferito uno dei loro figliuoli che riportò la rottura di qualche dente. Anche Guglielmo Marconi, per la rottura dei

vetri della sua automobile veniva ferito al viso ed al capo. I feriti si recarono subito all'albergo del paese, dove il Beltrami e suo figlio vennero messi a letto e tutti ebbero le massime cure per parte del medico del paese.

Venne immediatamente mandata una vettura militare con medici ed infermieri. Poco dopo richiesto partiva pure il signor Aldo Colombo con altre due vetture. Marconi, la sua signora ed il segretario venivano trasportati a Spezia ove il Marconi volle essere trasferito all'ospedale militare.

Quivi giunto fu subito ricevuto dal direttore, dottor Montani, e da altri moltissimi medici militari delle varie armi. Proceduto all'esame gli fu riscontrata una contusione al globo oculare destro, ma data la tumefazione della ferita, fu riservata la prognosi. Il Marconi è pure ferito al capo. Egli è assistito dalla sua signora e conserva

la massima tranquillità.

Immediatamente si recarono a visitarlo l'ammiraglio Bertolini, comandante del Compartimento, il Capo di Stato Maggiore Mingoni, l'assessore comunale signor Prati, per il sindaco assente, il segretario di prefettura e commissario di P.S. signor Rossi.

Il comm. Beltrami da circa 30 anni è residente in America e compiva ora con la famiglia un lungo viaggio in Italia.

Guglielmo Marconi proveniva da Pisa e da San Rossore, ove era stato ospite del Re. Egli era diretto a Genova ove era atteso dal marchese Solari. Il suo agente che lo aveva preceduto a Genova, ricevette un telegramma che lo chiamava immediatamente a Spezia. Infatti egli partì col treno delle 15 portando seco i bagagli del suo padrone. (26 settembre)

L'estirpazione dell'occhio offeso di Guglielmo Marconi - Le condizioni dell'illustre infermo — Spezia, 17 S. T. - Stamane alle ore 8, all'Ospedale Dipartimentale, alla presenza del professor Fusch, direttore della clinica oculistica dell'Università di Vienna, del professor Bajardi, direttore della clinica oculistica dell'Università di Torino ed altre autorità mediche, Guglielmo Marconi subì l'estirpazione dell'occhio lesso. L'operazione fu eseguita dal professor Fusch e riuscì felicemente. L'operazione si rese indispensabile per non pregiudicare più oltre le facoltà visive dell'occhio sinistro.

La signora Beatrice Marconi, la cognata ed il marchese Solari assistono premurosamente l'illustre infermo. Alle ore 17,30 è stato pubblicato un bollettino dal quale si rileva che le condizioni dell'operato sono buone e il morale altissimo. (18 ottobre)

Il “malfamato” Passo del Bracco. Nei secoli remoti fino alla storia moderna...

L'antico itinerario del Bracco si trova raffigurato in numerose carte redatte nel XVII – XVIII sec., a riprova della sua perdurata importanza anche dopo l'epoca dei grandi traffici mercantili del Medioevo. Tuttavia, molti documenti, attestano quanto esso fosse difficile da superare: in inverno era particolarmente freddo, le frane e gli smottamenti vi erano frequenti, e inoltre, poiché presentava lunghi tratti deserti, i viaggiatori erano di frequente esposti al pericolo di essere assaliti, derubati e persino uccisi dai briganti che stavano in agguato sulle cime più sperdute. Più di una volta si fa riferimento nei documenti alla ripidità del percorso; il sindaco di Moneglia, ad esempio, nel 1663, osserva che a Pietra Crosa “per essere passo precipitoso conviene smontare da cavallo” e che è assai pericoloso anche il tratto che si tenta di fare sotto il passo “per schivare i dirupi”. Ma il pericolo maggiore doveva essere quello legato alla presenza di “ladri”, o “briganti”. La lettura di numerosi documenti scritti che ancora si conservano nell'Archivio di Stato di Genova fa capire quanto fosse malfamato il monte di S. Nicolao, (allora denominato di Pietra Colice). In una lettera inviata al Governo della Repubblica di Genova nel 1584, ad esempio, si afferma che questa via “passando per altissimi monti e luoghi solitari è grandemente pericolosa di ladri e vi sono già stati commessi infiniti malefici delitti) per il passato e ancora nuovamente”. In un'altra supplica del 1633, alcuni “poveri viandanti” descrivono al governo di Genova gli ultimi omicidi avvenuti sulla strada del Bracco. La Repubblica cercava di ovviare a questi pericoli invitando (o obbligando) le comunità locali a fare delle guardie. Tuttavia la cosa era difficile, poiché, come osservò il podestà di Moneglia nel 1584 “è impossibile guardare il passo (di Pietra Colice) poi che resta fra il Bracco e Mattalana distante quasi tre miglia” dai centri abitati ed è perciò “comodo ai ladri per il sito (la posizione) eminente e solitario che venendo i ladri al suddetto passo dalli monti di Varese e Lagorara ben possono scoprire quando le andasse addosso calca di persone ed è sempre in mano loro di ritirarsi senza essere offesi”. Anche le comunità locali non erano entusiaste di assolvere agli obblighi delle guardie alla strada, per proteggere i viandanti.



IL SECOLO XIX

1945

E' in mano ai banditi il solitario Bracco

Il Bracco covo di briganti — Non passa giorno che i briganti del Bracco non diano notizie di sé. E' stato comunicato ieri da Chiavari l'assalto di una banda armata ad una autocolonna scortata da carabinieri e dalla polizia partigiana.

Riceviamo ora notizia di altri due gravissimi atti di banditismo perpetrati forse dalla stessa banda che aggredì l'autocolonna. Una pattuglia sarebbe stata aggredita la notte scorsa da una banda di individui mascherati, che riusciva a sorprendere in un agguato i militi in perlustrazione sulla via Aurelia. I Carabinieri colti alla sprovvista e assai inferiori come numero agli assalitori e messi nell'impossibilità di reagire furono disarmati e privati persino delle scarpe.

Qualche ora più tardi, probabilmente la stessa banda, intimava l'alt ad una macchina targata Milano, proveniente da Roma e viaggiante in direzione di Genova. I quattro passeggeri venivano costretti a consegnare denaro e valori. Fra i passeggeri erano assieme al signor Giacomo Giuffrida, di anni 56, tre signorine: Lina e Franca Morbello, rispettivamente di anni 18 e 21 e Lucia Vernet di anni 36 che venivano spogliate anche degli abiti che vestivano. Il transito per il passo del Bracco è divenuto dunque, di giorno in giorno, più pericoloso e la precauzione di viaggiare in colonna scortata è stata ieri osservata con estremo rigore.

(13 settembre)

1946

Pertini lascia il pigiama sul Bracco poi il terribile Madone è catturato

Sandro Pertini derubato sul Bracco — Spezia, 30 maggio — Il consulente nazionale Sandro Pertini fu Alberto, di anni 50, mentre a bordo della sua «Aprilia» fuori serie VE 9414 stava percorrendo la via Aurelia di ritorno da Genova a Bocca di Pignone è stato aggredito e derubato da tre individui armati e mascherati, di lire ventimila, di un orologio d'oro da polso, di una valigia con biancheria, di un pigiama e di una rivoltella.

A Pertini non rimaneva che denunciare il fatto ai Carabinieri.

(31 maggio)

La cattura di Madone il bandito del Bracco — Spezia, 15 giugno — Dobbiamo fare i nostri complimenti al tenente Casarico, comandante la tenenza della Stazione principale dei carabinieri della nostra città. Il giovane ufficiale ieri ha compiuto una rapidissima azione di polizia che ha portato all'arresto dell'ultimo e più pericoloso bandito del Bracco, Ferrante Madone. Il diciannovenne criminale ieri mattina aveva compiuto un'altra delle sue azioni. Aveva aggredito verso le 10.30 sulla strada della Foce un amministratore dell'Italstrade, mentre stava consegnando le buste paga a una quarantina di operai che eseguono lavori nella zona. Il colpo era andato bene, in cinque minuti lo zaino del Madone si era riempito di una quarantina di buste paga contenenti in totale circa 300 mila lire. A combinare il crack della banda Madone è stata la vicinanza di un telefono. Da quello è partita una immediata denuncia al tenente Casarico che ha avuto buon intuito nel salire immediatamente su una «jeep» con alcuni militi, passare alla stazione della Chiappa a prelevare il maresciallo Scalabrino che già ammanettò una

volta il Madone, e poi via in volata verso la Foce.

Gli operai e gli impiegati dell'Italstrade, sono ancora stupiti della brutta sorpresa che hanno sopportato poco prima. Raccontano la loro brutta avventura. Dalla sommaria descrizione dei tipi si capisce che uno dei banditi è il famigerato Madone.

E' un po' tentare la fortuna. Sembra quasi ingenuo pensare di rintracciare i due fra quelle boscaglie ove il verde è ora perfetto. Ma Madone è abbastanza conosciuto; si immagina e si può scommettere cento contro uno che Madone, dopo un tiro così fruttuoso, a quell'ora si sta avviando verso qualche osteria. E la carta topografica della zona segnala la sola osteria del Paradiso. Verso quella zona sta correndo la «jeep». A 200 metri da un viottolo che incrocia la carrozzabile il maresciallo Scalabrino punta il moschetto: ha visto due teste, due persone che vengono dal bosco verso la strada. Sono loro! Scalabrino riconosce Madone.

Il tenente Casarico al volante preme l'acceleratore e la macchina con un guizzo si va a fermare a pochi passi dai due. I militi saltano a terra e il Madone col compare alzano le mani lasciando cadere a terra le rivoltelle.

Viene identificato il complice del Madone: è Rolla Osvaldo fu Michele, di 18 anni. Vengono sequestrati loro gli zaini. Aperti mostrano il loro prezioso contenuto. E' un flusso di biglietti di banca da mille, cento e dieci lire, lirette e pezzi di carta gialla. Un quarto d'ora dopo, alla Chiappa, una folla di curiosi si sta radunando innanzi alla locale caserma dove i banditi sono stati tradotti per il primo interrogatorio.

(16 giugno)

VISTO

1959



"Non tutte le coppie hanno potuto recarsi in chiesa ad assistere al rito celebrato per loro dal vescovo di Chiavari assistito dal parroco Don Antonio Pessagno, organizzatore dell'originale convegno. Alcune, per l'età e per gli acciacchi, hanno dovuto rimanere a casa. I trenta vecchietti tutti insieme collezionano la ragguardevole età di 2360 anni. Le coppie si sono inginocchiate sugli stessi banchi, un po' consumati dal tempo sui quali cominciarono, mezzo secolo fa e più, il loro sogno d'amore"

Il primato della longevità matrimoniale spetta a Carrodano un paesetto della Liguria dove una coppia ha celebrato felice il sessantacinquesimo anniversario di vita in comune e quattordici altre le nozze d'oro. Tutti furono sposati dallo stesso sacerdote



Vistosi cartelli inneggianti agli "sposini" sono stati issati su alcuni carretti ai quali erano stati pure legati alcuni rumorosi barattoli. In questo modo Carrodano ha inteso ricordare ai suoi anziani sposi i giorni lontani del loro matrimonio quando, fuori della chiesa, li accolse il fragore gioioso dei ragazzi. Il paese si trova sulla strada del Bracco e conta meno di 500 abitanti.

Una torta nuziale è stata collocata sul tavolo davanti ad Angelo Callegari di 97 anni ed a sua moglie Marianna, ottantasettenne, che vantano sessantacinque anni di matrimonio. Il parroco che celebrò le nozze longeve, si chiamava don Bartolomeo Badi e morì a novantatre anni.

"Vistosi cartelli inneggianti agli "sposini" sono stati issati su alcuni carretti ai quali erano stati pure legati alcuni rumorosi barattoli. In questo modo Carrodano ha inteso ricordare ai suoi anziani sposi i giorni lontani del loro matrimonio quando, fuori dalla chiesa, li accolse il fragore gioioso dei ragazzi. Il paese si trova sulla strada del Bracco e conta meno di 500 abitanti."

"Una torta nuziale è stata collocata sul tavolo davanti a Angelo Callegari di 97 anni ed a sua moglie Marianna, ottantasettenne, che vantano 65 anni di matrimonio. Il parroco che celebrò le nozze longeve si chiamava Bartolomeo Badi e morì a novantatre anni."

Tutt'oggi il Secolo XIX, come tanti altri quotidiani e riviste turistiche, rivive e ripercorre l'antico tracciato: un esempio?

2005

Una regione che si riconosce intorno a un'antica strada, l'Aurelia, che le ha dato unità

All'ombra di Genova l'egoista non è ancora nata la Liguria

Mi riconosco in questo paesaggio, nell'Aurelia che ha unito terra e mare

MAURIZIO MAGGIANI

Nelle ultime settimane sono andato in pellegrinaggio un paio di volte alla Commenda, ci sono andato, in religioso ossequio, per studiare la grande mostra sui Liguri e contemplare nel polveroso specchio dei reperti archeologici l'orma fossile di ciò che sono, che penso di essere, che vorrei essere, quando a Francoforte o a Mazara del Vallo mi scrutano asserendo: ah! Ligure?

Ligure? Ligure come? Ligure perché?

Mi è stato facile nel corso della vita pensare di essere un mediterraneo: là dove c'è un pezzo di pane, un filo d'olio e un'acciuga salata io sono di casa; e non c'è lingua o costume o guerra che mi impedisca di capire come questo mio mare altro non sia la grande foce di un fiume di genti che, più che navigare, ha traghettato e continua a traghettare cose e pensieri che si mischiano nella disordinata stiva senza fondo della mia cultura. Mi è stato un pochino più difficile, non lo nego, capire che sono un italiano. Al di là del fatto materiale che è qui che pago le mie tasse e onoro il mio dovere di elettore, devo fare un lungo percorso intellettuale di deduzioni per considerarmi qualcosa di meglio di quello che Leopardi pensava fossimo:

Iniziamo oggi, con l'avvicinarsi delle elezioni regionali, a pubblicare una serie di articoli su che cosa è la Liguria e cosa significa essere liguri

rissosi paesani senza coscienza di nazione. Forse non è ancora del tutto certo che, fatta l'Italia con il Risorgimento e rifatta con la Liberazione, si sia compiuto l'immane mandato di fare gli italiani.

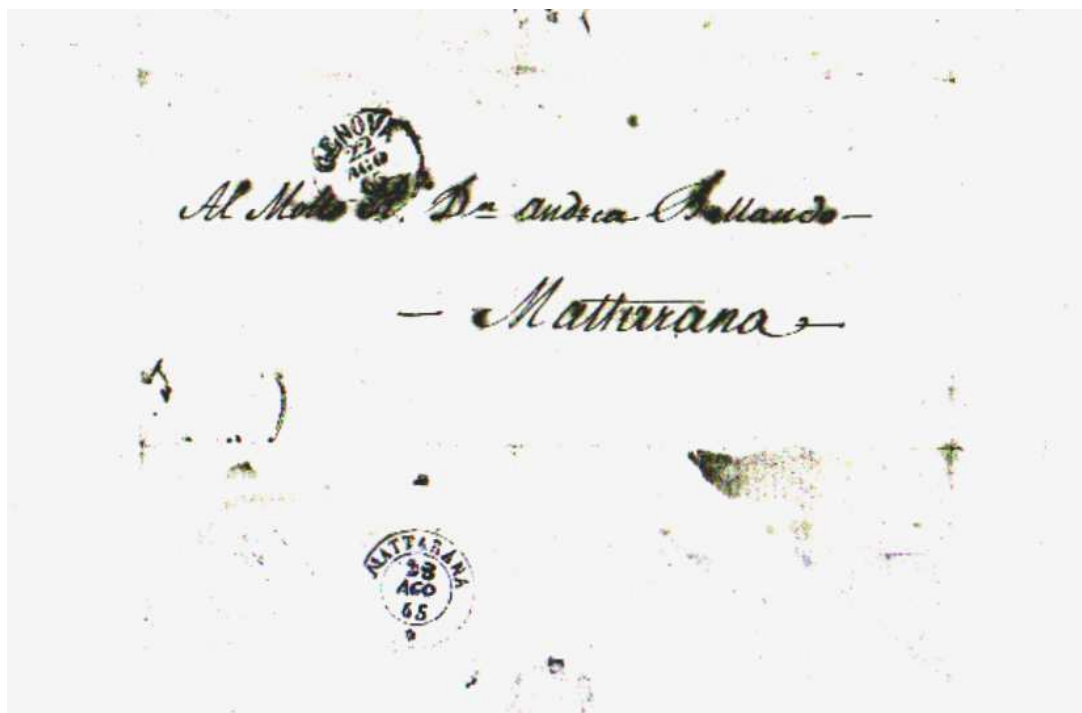
Siccome, al pari di qualunque altro umano, ho bisogno di una casa, di un riparo all'anima oltreché al corpo, che sia qualcosa di meglio e più solido di una costruzione di mattoni per custodire e ritrovare la mia identità, mi sono costruito appena ho avuto un minimo di mezzi intellettuali, il mito della gente apua. I fieri e selvatici apui, il piccolo popolo che ha resisitito due secoli alle legioni di Roma imperiale, lo sono un apuo. Questo mi dico e declamo quando mi guardo alle spalle e non voglio trovare il vuoto, quando ho bisogno di sapere, o immaginare, che vengo da qualcosa e qualcuno che possa perdersi nelle generazioni passate avendo lasciato una storia di sé. Mi spingo a definirmi apuo-ligure per concedere qualcosa alla geografia della mia storia personale, visto che ha avuto inizio tra le pietre dell'anfiteatro di Luni, simbolo della conquista romana delle terre apue, e si è svolta tutta lungo le riviere del Levante.

Struzione di mattoni per custodire e ritrovare la mia identità, mi sono costruito appena ho avuto un minimo di mezzi intellettuali, il mito della gente apua. I fieri e selvatici apui, il piccolo popolo che ha resisitito due secoli alle legioni di Roma imperiale, lo sono un apuo. Questo mi dico e declamo quando mi guardo alle spalle e non voglio trovare il vuoto, quando ho bisogno di sapere, o immaginare, che vengo da qualcosa e qualcuno che possa perdersi nelle generazioni passate avendo lasciato una storia di sé. Mi spingo a definirmi apuo-ligure per concedere qualcosa alla geografia della mia storia personale, visto che ha avuto inizio tra le pietre dell'anfiteatro di Luni, simbolo della conquista romana delle terre apue, e si è svolta tutta lungo le riviere del Levante.

□ Segue a pagina 3

...L'articolo prosegue con i ricordi del giornalista che, genovese, sa bene che cos'ha significato il Passo del Bracco per gli abitanti di un tempo, quando ancora l'autostrada era lontana e l'automobile un lusso per pochi. Un antico percorso che viene ricordato in occasione delle elezioni regionali ma che meriterebbe di essere ricordato e citato un po' più spesso: non dimentichiamo che collega l'entroterra con la costa del Tigullio e che potrebbe (e dovrebbe) essere meta interessante per un turismo sportivo-escursionistico nonché un'occasione per stare davvero a contatto con la natura, in uno dei pochi paesaggi ancora incontaminati.

Frontespizio di una corrispondenza spedita ad un mattaranese il 22 agosto 1865 e pervenuta a Mattarana il 23 Agosto. Dimostrazione che l'amministrazione postale funzionava allora meglio di oggi!



Documento militare datato 21/01/1897, in cui si attesta che il soldato Bellando Antonio nato a Carrodano il 12/04/1815, viene congedato dalla leva militare (allora di 8 anni) "...per aver surrogato in suo vice il nominato Capria Giacomo...", pagando a questi il favore.



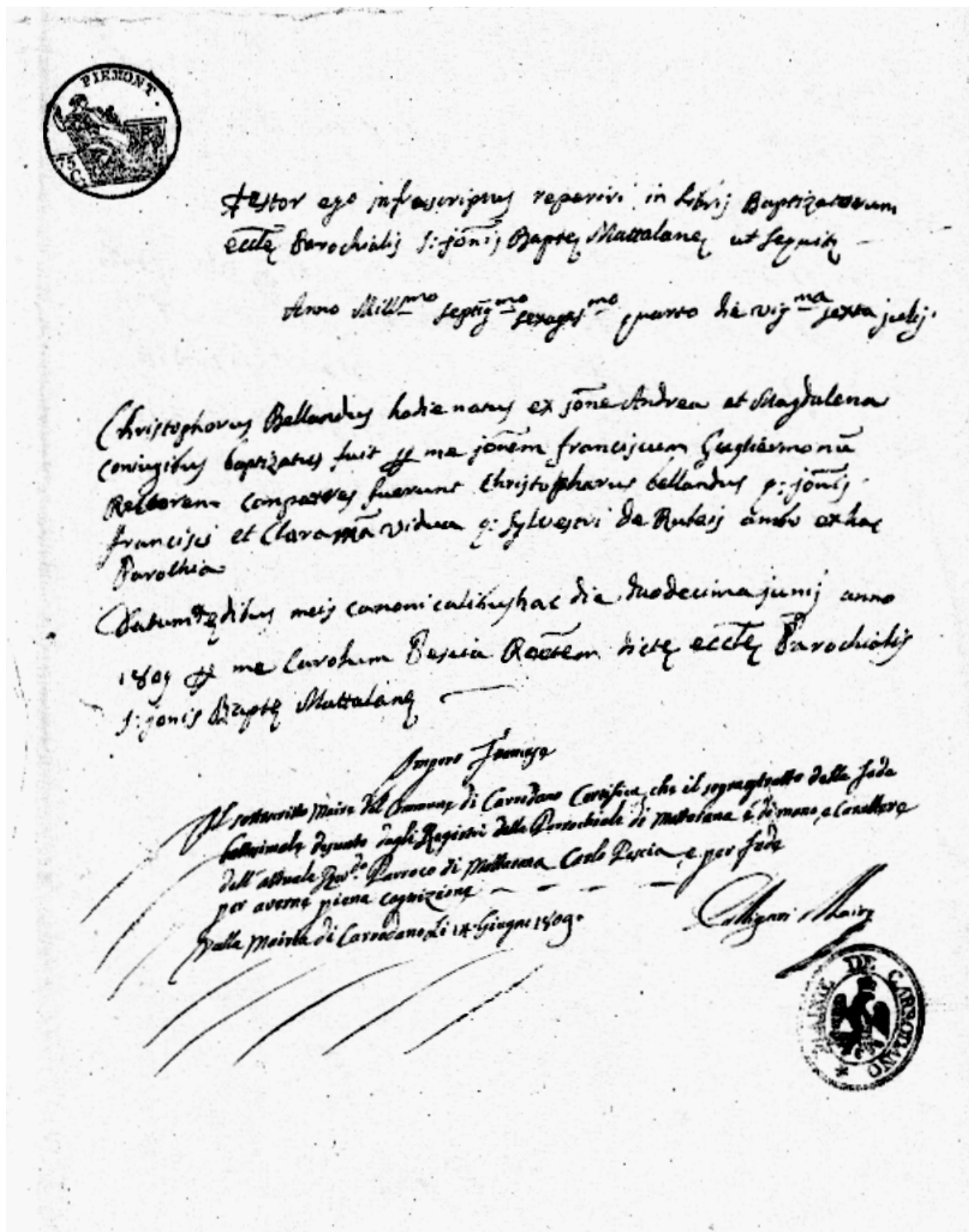
Atto di acquisto di una casa in Mattarana, datato 3 Marzo 1539 e stilato dal notaio Antonio De Ferrari di Carro.

In nomine domini Amen Joannes de baptista de banolis de mattarana curato
 spectat sua cetera sua et nullo unius
 vel forte ex parte dicitur sibi aliqua
 alio modo regentibus sponte p se
 suos heredes et successores et tunc
 videlicet in meo proprio et proprio
 videlicet pro et ceteris tenentibus et manentibus
 sibi qd benedictus de farnis de bellano
 a dno loco pnti pnti et supra
 acceptam pro se et suis heredibus dicitur
 una de solacio sibi in villa
 matarant in coheret ante bra
 vidualis recto hereditum de thoma de
 rubro ab uno latere et tunc de
 la armij et rubro et ab alio latere
 dicit benedicti impioris et sig alij fuerit
 con rubro et singulis unibus
 et hinc tenentibus et manentibus
 liberta franca
 pro se et
 aut equas
 et
 pro prelo et finto more prelo libras
 et equas fimo quas quidem libras
 et equas fimo dicitur farnis
 videlicet ad dno benedicti impioris
 pro et acceptante dno habuisse et
 videlicet confusus fuit a consuetudine
 in prelo et fimo et se et se bene
 quidem fimo videlicet solutus et
 videlicet dicitur et videlicet et
 et in tanta et tunc et tunc et tunc
 domus et tunc et tunc et tunc
 et tunc et tunc et tunc et tunc
 ambae partes et tunc farnis
 videlicet et dicitur benedicti impioris
 p ang de thoma et tunc et tunc
 et tunc et tunc et tunc et tunc
 dicit ang et tunc et tunc
 et

et suplus balit
 et no lpa
 possessoris qd et dicitur
 constitutus
 dicit
 in sup
 ita qd et
 constitutus
 promittens
 et de mioris
 et missa
 Quia quidem videlicet
 et sub pna dupli
 Con tunc
 et ante
 et pro fimo
 et quibus rubus

Actu matarant videlicet in domo habitato
 dicit impioris Anno Anatumato
 dicit in d m biii in dicitur et tunc
 in fimo et tunc dicit dno et tunc
 fimo maxij hora et tunc
 fimo et tunc et tunc et tunc
 Antonij de banolis et farnis de
 papanni et fimo et tunc et
 matarant et tunc ad fimo
 videlicet
 et tunc et tunc
 et tunc
 et Antonij de et fimo et
 et tunc et tunc

Certificato di nascita di un Mattaranese, rilasciato il 12 Giugno 1809 dal parroco Don Carlo Pesca. È interessante l'autenticazione, da parte del Sindaco di Carrodano di quel tempo, con apposto il timbro "Mairie de Carrodano" a ulteriore dimostrazione che in quel tempo il nostro Comune apparteneva alla Francia.



Copertina dell'enciclopedia d'Italia del 1838 in cui sono presenti passaggi sulla Val di Vara e sul tratto della Via Aurelia da ponente a levante.

L'ITALIA,

LA SICILIA, LE ISOLE EOLIE, L'ISOLA D'ELBA,
LA SARDEGNA, MALTA, L'ISOLA DI CALIPSO, ECC.

secondo le ispirazioni, le indagini, i lavori

DE' SIGNORI IL VISCONTE DI CHATEAUBRIAND, LAMARTINE, BAUUL-BOCHETTE
IL CONTE DI FORBIN, PIRANESI, MAZZARA

E DI NAPOLEONE, DENON, SAINT-MON, LORD BYRON, GOETHE, VICOENTI,
CICOGNARA, LANZI, ORBOLI, BERTOLOTTI, DANDOLO, RALEI, ZUCCAGNI-ORLANDINI,
ROMANELLI, GALANTI, JORIO, TORRENUZZA, MONTI, BELL, MELCHIORRI, NIBBY, TENORE,
MANNO, LA-MARMORA, RAMPOLDI, SACCHI, AMBROSOLI, TICCOZZI, TEA,
DI BONSTETTEN, SVENBURNE, DELLA CHAVANNE, CANZU',
SARTORIO, ROSSI, LANCETTI, ECC. ECC.

SITI, MONUMENTI, SCENE E COSTUMI

SECONDO LA SIGNORA HAUDEDOUT-LESCOT, I SIGNORI ORAZIO VERNET, GRANET, ISAREY,
CIGENI, MAZZARA, IL MAGGIORE LIGHT, IL CAPITANO BATTY, COOKE, GELL E GANDY,
PINELLI, FERRARI, E MOLTI ALTRI ARTISTI ITALIANI.

RACCOLTI E PUBBLICATI DA AUDOT PADRE

MEMBR DELLA SOCIETA' DI GEOGRAFIA.

TOMO V.

STATI DEL RE DI SARDEGNA.

PRIMA EDIZIONE ITALIANA
CON AGGIUNTE E CORREZIONI.



TORINO
PRESSO GLI EDITORI GIUSEPPE POMBA E C.*

1838

CAPITOLO XIV.

DA LAVAGNA ALLA SPEZIA.

« Senza dilungarsi più dal lido marino nè più montare o calare, trascorre da Lavagna a Sestri tutta piana e quasi a filo la strada, per luoghi dove immani scogli già pendevano a piombo sui rauchi flutti, o questi s'ingolfavano dentro a tenebrose voragini. E veramente il tratto fra Chiavari e Sestri di ~~Marate~~ è di gran lunga il più bello della strada Ligustica, e il solo in cui siasi recato ad esecuzione l'originale concetto di condurla sempre in piano ed a riva il mare, abbattendo con gli argomenti dell'arte le mille e superbissime difficoltà che ad ogni passo opponea la natura. Lo aprirono con gran dispendio i Francesi, lo trassero a perfezione gli ingegneri reali.

« Sestri è bimare, come gli antichi dicean di Corinto. Il mare gli forma intorno due archi contrari, non divisi che da una breve e bassa lingua di terra che unisce la fertile pianura ad un promontorio erto e scosceso. E quando i venti in giostra sollevano le sonore tempeste, passano e ripassano i cavalloni sopra quel

corto tratto di rialzata arena, e restituiscono a Sestri l'antica forma d'isola ch'è fama avesse una volta.

« Il seno che guarda al sol nascente forma una specie di porto non bene sicuro. Lo signoreggiano le brune mura dell'antica rocca e qualche chiesa ed alcune rovine. Un tranquillo ordine di case gira intorno al basso lido. La trista punta di Manara vieta che si scopra più oltre l'orientale Riviera. La quiete di questo seno e la sua ristretta veduta contrastano col moto e coi larghissimi prospetti del seno che mira ad occaso. Da questo luogo 27,000 metri della spiaggia Tigulia s'assoggettano allo sguardo, gareggiando nell'ostentar le lor pompe. Voi scorgete i grandi tagli della strada nel dirupo rosso-nericcio, col campanile di Santa Giulia che s'appunta sul monte; scorgete il piano, i poggi, i villaggi di Chiavari, il seno di Rapallo, la felice costiera di Margherita ove alla rossa mole della Centurione succedono le bianche mura della chiesa di S. Giacomo. Il deserto monastero

della Cervara forma una macchia nel fondo, ed i balzi di Portofino, rallegrati ad oriente di abitazioni, chiudono la scena che particolareggiando può discernere l'occhio al quale più lungi pur si appalesano le cèrulee linee dell'occidentale Riviera che per gran tratto s'incurvano al mare. X

« La scena che di quinci esibisce Sestri stessa, ferma del continuo qualche viaggiatore a delinearne il disegno. I casolari pescarecci s'avvicendano con le ville dipinte e co'giardini di aranci. Una fortezza in rovina da' cui rottami si slanciano alcuni aerei cipressi, fa corona al paese. Succede il promontorio che stende le brune chiome de'suoi pini sull'onde. Convien salire in cima a questo promontorio, e dalla piattaforma della Madonnetta tra le mortine ed i lauri abbandonarsi alle immagini che piene di lusinghe e di vita poetica vengono, per usare una espressiva frase, a danzare dinanzi all'animo eccitato da scene sì fatte.

« A Sestri la strada volge le spalle al mare, per non più affrontarlo che alla Spezia dopo una giornata di cammino. Essa attraversa una spaziosa e feracissima pianura, tutta sparsa di ville, cavalca il torrente Petronia che scende da piacevole valle, e salendo con giri e rigiri, diviene in sul giogo del monte Bracco. A chi sale riesce increbbevole l'aridezza de' dirupi; benchè bello sia nell'aprile e nel maggio mirare l'oro delle ginestre spiccare tra cento fiorellini bianchi, azzurri e purpurei. Ma chi scende dal Bracco a ponente, rallegrasi per dolcissima vista: imperò ch'egli ha sempre sotto gli occhi da ogni alto al mare, ed osserva i villaggi che in fondo a' piccioli suoi seni s'innalzano, e gode l'aspetto de' colli che

succedendo ai monti, si digradano al lido con infiniti paesetti sul dorso e molte pittoresche piegature di valli ed un orizzonte senza confine. X

« Dal villaggio del Bracco sino alla casa di ricovero ov'è il più alto punto della strada, ora vi assidera un freddo ed impetuoso vento, ora vi cuoce l'ardente raggio del sole, riverberato dalle ignude rupi, nè vi conforta che il lontano prospetto del mare, o quello della non incolta valle di Deiva che si schiude di sotto.

« Alla Baracca dileguasi finalmente ogni veduta di mare e discendesi al meschino villaggio di Mattarana. In questo spazio sono i larghi tagli fatti nella roccia serpentinoso per aprire la strada. Segue una valle verdeggiante a cui i monti vestiti di castagni fanno ampia cintura; nè privo è di teatral vaghezza, se lo miri per fianco dall'alto, il ponte imposto al torrente nell'imo ed appoggiante le curve spalle a due altissimi argini in forma di strada.

« Dopo molta vicenda di erta e di china, si giunge finalmente al Borghetto, di trista rimembranza ai viaggiatori per la tetraggine del luogo e pel suicidume de'suoi abitatori. Nondimeno è questa l'ordinaria fermata, perchè stazione di mezzo tra Sestri e la Spezia.

« Accanto al Borghetto volge le sue acque la Vara, sulla cui riva destra siede mestamente Brugnato, mucchio di casipole decorato del nome di città. Era un antico cenobio di Benedettini, convertito in vescovado nel 1133 da papa Innocenzo II per qualche urgente causa, dice il Giustiniano. Tuttavia taluno vorrebbe trovarvi la capitale di un antico popolo Ligure.

«La valle della Vara, ricetto di 30000 abitatori, fa mostra di bella coltivazione nelle sue pendici rivolte al sole, molte delle quali si veston d' ulivi. Ma la vite n'è il maggior prodotto. Vi seminano anche il canape. Tuttavia gran parte dei suoi contadini trapassa in Lombardia a far i lavori campestri nella buona stagione. Le donne di questa valle chiudono i capegli in una rete di seta che lor cade a fiocchi dietro le spalle, poi sopra alla rete or rossa or nera pongono un largo pezzo di tela bianca, piegata a più doppi, e lo acconciano nella foggia che usavano i sacerdoti d' Iside nell' antico Egitto. Una larga manica di bianca tela, ravvolta all' insù non senza artificio, copre sola il lor braccio, ed il busto di stoffa, vistosa per colore, è annodato dietro in guisa che si scorga una lista della bianca camicia. Se accade al viaggiatore di abbattersi in una qualche vaga giovanetta così vestita nella lindezza de' giorni festivi, egli confessa che questa portatura non è sfavorevole all' avvenenza.

« La strada esce dal Borghetto, costeggia la Vara, poi improvvisamente, senza che quasi ve n' avvegiate, si trasporta sulla manca riva del torrente Riccò, ch' essa attraversa per trasferirsi sulla riva diritta. Pieno di tristaggine anzi d' orridezza è questo tratto se alla natura del paese si miri, ma le opere della strada lungo la Vara chieggono riguardo ed encomio. Nè lieve impresa era il condurla a piè di una rupe che senza posa divalla e ruina. Nobilmente architettato sorge il ponte che cavalca il burrato, o, come e' dicono, canal del Pignone.

« Lontano a due miglia dal canale del Pignone si apre la grotta di Cassana in cui stavano le ossa fossili di un orso an-

tidiluviano, dal prof. Savi descritte in una *Memoria* alle stampe.

« Dal territorio di Riccò, villaggio a cui non tocca la strada, poggia questa in cima del monte, e quindi scendendo con perenne varietà di prospetti, per amenissimi poggi ed allegre pianure si dichina sino al celebre golfo della Spezia, dove natura formò fidi luoghi da ricovrare a migliaja le navi, senza che l' arte avesse bisogno di spingere in seno all' acqua moli altere di pietre, ed a' quali agitata sabbia non turba le fauci, nè alcun vento può rapire le paci. »

Da Sestri andando alla Spezia per mare si veggono varj paesetti a' quali volgeremo uno sguardo.

« Ecco farsi arco il lido, e sotto ameni e fruttiferi colli adagiarsi Moneglia, rivolta al giocondo Favonio. Chiamarono *Monilia* questa terra gli antichi, ed un autore del cinquecento interpretando dalla vaghezza quel nome, disse che così l'avean addimandata per dinotare un gioiello.

« Quegli altri villaggi che discernete di poi parte sul colle e parte sul lido, sono Lomiglia, Deiva, Framura, Bonasola, abitati da un popolo che alla coltivazione de' vigneti ed alla marineria dà opera nel tempo istesso.

« Ma il vento gonfia le vele; celere-mente corre le acque il nostro naviglio. Mirate quel felice seno, tutto riparato da' venti orientali. Colà siede Levante, la più illustre terra fra Sestri e la Spezia. Direste che la natura avesse ideato di farne un porto e quindi si fosse pentita. La sua vasta ed ombreggiata piazza si confonde con la spiaggia ove tirate vengono in secco le navi. De' monti che le fan mezzo cerchio di sopra, alcuni si mostrano in cima aridi e tristi; ma ri-

endenti ed aprichi ne sono i poggi; ben coltivata, irrigua e lieta d' ombre la valle. I casali e le villette che a dovizia ivi spuntano, rendono fede della ricompensa che vi trovano le rurali fatiche. Una vecchia rocca, che ora serve di carcere, corona bizzarramente il sinistro corno del seno.



Detti popolari, proverbi...



Detti popolari, proverbi...

Detti derisori tra paesi:

Mattarana:

Matarana tarantana
che de bun nu gh en è grana
se gh en è dui de bun
ün in galèa e l'àtru in prèjùn.

matarana tarantana
cuatru pégue senza lana
üna péa intu sachetu
a matarana i sun tüti au bécu.

I proverbi del calendario:

Carrodano (gennaio):

Sènà di gatti e frèvà di matti

Mattarana (maggio):

Se ciöve péa scensiùn
Tüta a ròba a pèrde a stàgiun.

Carrodano (maggio)

Ne de mazu, ne de mazun,
nu te leva u pelissun.

Carrodano (luglio):

A lügiu, buna o cattiva stagiùn,
va in vacanza nasiùn e regiùn.

Mattarana (luglio):

Sant'ana
a castagna a se ingrana.

Mattarana (novembre):

Pe san martin
sciörte i ruspaghin.

Carrodano (dicembre):

Ul a itu u frèdu aa vècia
aspèteme pèi santi
se nu sun vègnüu pèi santi
spèteme a santì'andria
se nu sun vègnüu a sant-ù andria
vègnu pe natale
se nu sun vegnüu pe natale
nu sta ciü a spetame.

Indovinelli:

Carrodano

Sùn nujélu giancu e grossu
e vulà mai nu possu
fürbaia a n ò pòga pòga
perché sùn.....(n'òca).

Saggezza popolare:

Carrodano:

Bèstie e figiö
i nu stan in tu sö.

Mattarana:

Nu gh è prai senza èrba
nu gh è prèvi senza sèrva.

Carrodano/Mattarana:

Pagèi e guai
nu mancan mai.

Carrodano:

Servituri e can da caccia
in vèciàia ognün i scaccia.

Carrodano/Mattarana:

Chi và in lettu senza sena,
tütta a notte se remena.

Carrodano:

Röa röa zu pè u cian,
che u maottu u porte u san.

Carrodano:

Amigu o nu amigu
china zu da ü pe de figü!

Detti e proverbi sulla castagna:

Mattarana:

A castagna a gà a cua
chi a pigge al'è a sua.

Detti e proverbi sul vino:

Carrodano:

Pe san martin
se fa a bute e u caratelin

Carrodano:

L'èigua a derive e pözze:
beiva ü vin che u fa ben!

Detti e proverbi sul Tempo:

Carrodano:

Quande e nuvie van au munte
piggia a sappa e valla a nascunde,
quande e nuvie van au mà,
piggia a sappa e vâ a sappà!

Carrodano:

Quande ghè e nuvie fatte a pan,
se nu ciove anch, ciove duman.

Carrodano/Mattarana:

A neve curseghina
növe vote a se ghe inchina.



Le erbe: medicine che crescono spontaneamente nei campi.

Margherita (*margheritta*):

il seme della margherita si faceva seccare e si usava come insetticida.

Valeriana:

il decotto era usato per depurarsi.

Sambuco (*sambüigu*):

il decotto di fiori di sambuco combatteva la tosse e l'infiammazione dei denti. I fiori si raccoglievano il giorno di S. G. Battista (24 giugno).

Malva (*varma*):

il decotto ricavato si usava per curare l'infiammazione dei denti e il mal di pancia. Con il decotto caldo di foglie si curavano anche gli ascessi (nelle gengive e nelle orecchie).

Trifoglio domestico (*triföggiu*):

serve per far procurare più latte alle mucche.

Paritaria (*gambarussa*):

il decotto di foglie era usato nelle infezioni delle vie urinarie. Il succo era usato contro le punture di api, vespe ecc.

Lavanda (*spigu*):

si metteva nel canterano per profumare la biancheria.

Borragine (*burajie*):

le foglie lessate si usavano nei ripieni e nelle tagliatelle verdi. Il decotto serviva per curare la tosse.

Ortica (*urtiga*):

le foglie lessate erano utilizzate per la frittata e per i ripieni. Il decotto delle radici veniva adoperato come rimedio contro il raffreddore. L'ortica era anche un ottimo foraggio (aumentava e migliorava il latte degli animali).



RINGRAZIAMENTI

Un particolare ringraziamento per la collaborazione a :

Serena Bolleri
Federica Toso
Vannino Bellando
Guido Prazzoli
Maria Musso
Silvano Baratta
Comune di Carrodano
Dott. Piero Barbieri
Dott. Giulia Marani
Tutta la cittadinanza del Comune di Carrodano

INDICE

Le origini	1
Il Medioevo e l'Età Moderna	3
L'Aurelia nel periodo francese	5
L'intervento dei Savoia	6
La strada reale di levante: tra La Spezia e Sestri Levante	7
La carta del 1853	8
Dal 1853 ai giorni nostri	9
L'Aurelia in Liguria	10
Il comune di Carrodano	11
CARRODANO INFERIORE	13
Lode a Santa Felicita martire	18
CARRODANO NELLE NEBBIE	21
IL QUADRO	21
ED E' ANCORA PRIMAVERA	22
NELLA MIA VALLE	22
CARRODANO SUPERIORE	24
FERRIERE	28
MATTARANA	29
ARSINA	35
PIANA	36
TERMINE DI ROVERANO	37
Curiosità	46
L'incidente d'auto di Marconi	48
L'articolo che il noto quotidiano ligure, "Il Secolo Decimonono", riportò sull'accaduto del 26 settembre 1912	50
Il "malfamato" Passo del Bracco	51
Nei secoli remoti fino alla storia moderna	51
Detti popolari, proverbi	63
Le erbe: medicine che crescono spontaneamente nei campi	67
RINGRAZIAMENTI	68