

1) LA VIABILITÀ ANTICA

Le strade, i percorsi per avvicinarsi ai luoghi e per collegare i luoghi fra loro, sono un elemento identitario forte del territorio¹; la viabilità ha condizionato, avvicinando o allontanando i luoghi (in termini di tempi di percorrenza), le dinamiche politiche ed economiche, e l'evoluzione storica. I percorsi storici, armatura infrastrutturale tradizionale, sono segno dell'organizzazione voluta dalle comunità residenti (e lasciata in eredità a quelle successive) o impronta della gestione del territorio da parte dei centri di potere: istituirono gerarchie territoriali e gravitazioni, ebbero la capacità di attribuire, con la loro presenza, valore aggiunto e di far crescere o, al contrario, di destinare all'abbandono gli insediamenti che risultarono da essi trascurati.

I ponti in pietra realizzati in antichità, segno altrettanto forte dell'armatura storica, indicano con la loro presenza siti che in determinate epoche ebbero ruolo di nodo locale particolarmente significativo nell'organizzazione di una porzione del territorio: perni infrastrutturali potenti, richiamarono a sé le direttrici, permettendo passaggio, garantendo collegamento. Risultarono spesso elementi strategici, al punto da essere dotati, talvolta, di strutture per il controllo militare. Realizzati in luoghi geomorfologicamente privilegiati e in aree di convergenza, instauravano con la loro stessa presenza nuove convergenze e gerarchie. Elementi sensibili alle dinamiche economiche e demografiche, sopravvissero spesso alle civiltà e alle esigenze che ne determinarono la realizzazione: oggi alcune di tali strutture sopravvivono ai margini dei nuovi flussi o lontane dai centri che solo recentemente dettano le regole delle nuove gravitazioni; l'isolamento, d'altra parte, ha spesso facilitato la sopravvivenza di queste strutture, che non si è sentita l'esigenza di rimpiazzare.

Preistoria e protostoria - L'area della Provincia bergamasca risulta attraversata, fin dalle epoche più antiche, da percorsi che permettevano passaggio di persone e traffici di merci. Già in età preistorica vennero maturando precise gravitazioni territoriali e in questo contesto, entro la prima metà del I millennio a. C., nella bergamasca si consolidarono itinerari commerciali più antichi, che attraversavano il territorio (un percorso seguiva, per esempio, la linea 'pedemontana' e connetteva l'area del Com'asco al Bresciano, passando ai margini dei rilievi, altre direttriciolgevano verso la pianura). La presenza di questi itinerari è confermata anche dai materiali di importazione rinvenuti in alcuni siti; sulla base dei rinvenimenti sono stati ipotizzati percorsi che dovevano connettere alcuni importanti abitati, presso i quali dovettero costituirsi empori commerciali. Alcuni di questi itinerari vennero confermati nelle epoche successive.

L'età romana - Con la pacificazione della regione a Nord del Po, e con la successiva romanizzazione, si consolidarono alcuni percorsi tradizionali e si affermarono nuove rotte commerciali, che permettevano di raggiungere i centri recentemente romanizzati e i nuovi abitati.

¹ L. SCAZZOSI, 1999; in particolare il contributo di A. CAZZANI, 'La tutela paesistica in Svizzera', pp.189-207.

Nel I secolo a.C. la centuriazione determinò il costituirsi di una fitta rete di strade secondarie che si appoggiavano alla maglia costituita da cardo e decumani: sentieri e viottoli acciottolati portavano dagli insediamenti alla campagna, percorsi più importanti collegavano i singoli abitati (quelli di fondazione romana sorgevano lungo un cardo o un decumano, se non a un incrocio fra i due assi) e diventavano luoghi di percorrenza e aree privilegiate per i commerci locali (vie di mercato).

A questa armatura si sovrapponevano, in maniera non sempre rispettosa, gli itinerari a lunga percorrenza (che talvolta ricalcarono tragitti più antichi): le grandi strade romane, infatti, nascevano all'interno di un disegno generale, un piano organico teso a collegare fra loro i punti più lontani dei territori governati, con percorsi sicuri e lineari; l'esigenza primaria era di carattere militare, l'aspetto commerciale giungeva in subordine (anche se spesso furono i commercianti a selezionare, segnalandoli con la loro preferenza, i percorsi più efficaci).

Talvolta le strade romane trascurarono la presenza di centri di media importanza, che non vennero direttamente interessati dalla realizzazione delle strade, condizionate dall'esigenza di unire città lontane. Per questo motivo solo alcuni importanti percorsi commerciali raggiungevano direttamente Bergamo: il percorso fra Milano e Brescia, tratto della strada che conduceva fino ad Aquileia e poi a Emona, per esempio, trascurava la città, passando nella pianura a Sud dell'abitato.

Gli ingegneri romani seguivano, ove possibile, un tracciato rettilineo ed evitavano cambiamenti di quota; nei tratti dove maggiore era il rischio di allagamenti, sopraelevavano il fondo stradale per agevolare lo scolo delle acque.

A seconda della loro importanza le strade vennero realizzate con differenti modalità: le *viae terrenae*, in terra battuta, caratterizzavano i percorsi di uso locale, le *viae silice stratae*, lastricate in pietra, segnalavano gli itinerari di lunga percorrenza e di maggiore rilevanza. A un livello intermedio si ponevano le *viae glarea stratae* (vie glareate), rivestite di uno strato di ghiaia.

Lungo i percorsi maggiori era prevista la presenza di *mutationes* e di *mansiones*: le prime, più frequenti, garantivano la possibilità di un punto di ristoro e di un cambio dei cavalli; le seconde, disposte a una distanza equivalente a una giornata di viaggio, offrivano la possibilità di ricovero per merci e animali, nonché di pernottamento per i viaggiatori. Nel territorio di Bergamo, anche grazie alle indicazioni fornite dalle copie di mappe itinerarie antiche, è stata ipotizzata la presenza di una *mutatio* a Casazza e a Pontirolo, e di una *mansio* a Telgate. Lungo le strade maggiori, a distanza regolare di un miglio, erano poste pietre miliari, che riportavano indicazioni quali la distanza percorsa/da percorrere a partire dal centro più vicino e il nome di colui che si era preso cura del restauro o della realizzazione della strada stessa.

Le vie militari, fra gli itinerari a lunga percorrenza, godettero di particolari cure e attenzioni da parte degli imperatori: in alcuni casi si realizzarono imponenti strutture per assicurare agli eserciti rapidità negli spostamenti (es. il ponte romano sul Brembo ad Almenno, lungo la via per Como e le Rezie). Altri percorsi 'a lunga distanza' furono consolidati con la realizzazione di ponti: la via *Mediolanum Bergomum* attraversava il Brembo nei pressi di Marne, dove fu realizzato un ponte. Lo stesso itinerario puntava

poi verso Verdello, da cui dirigeva in direzione del capoluogo (e dove incrociava la via Mediolanum-Brixia). Un'altra importante strada attraversava l'agro bergomense più a Sud, collegando Milano a Brescia e attraversando l'Adda a Pons Aureoli (l'odierna Pontirolo, dove era ubicata la *mutatio* già citata), l'Oglio a Palazzolo o a Cividino. Quando le sponde risultavano basse sul letto dei fiumi si lasciò che i viaggiatori e i mercanti attraversassero i corsi d'acqua a guado, soprattutto quando l'acqua, scorrendo in un fondo piuttosto largo, si divideva in rami non eccessivamente profondi: è questo il caso dei numerosi guadi del fiume Serio (anche lungo la via Mediolanum-Brixia; la situazione non cambierà in età medievale e gli stessi guadi saranno luogo di attraversamento anche per la strada Francesca, che riprende un tracciato in uso dall'età romana fra Pons Aureoli e Palazzolo). Un importante percorso portava all'area settentrionale del Sebino e alla Valcamonica, staccandosi dalla Bergomum-Brixia in prossimità della mansio di Tellegatae, all'altezza di Carobbio (Quadrivium) degli Angeli; attraversava la Val Cavallina, superando il vicus di Casazza, dove molto probabilmente si trovava una *mutatio*. All'area meridionale del Sebino conduceva invece la via che si staccava dalla Bergomum-Brixia per raggiungere Sarnico e poi Predore. Infine la strada per Cremona passava da Ghisalba e Bolgare

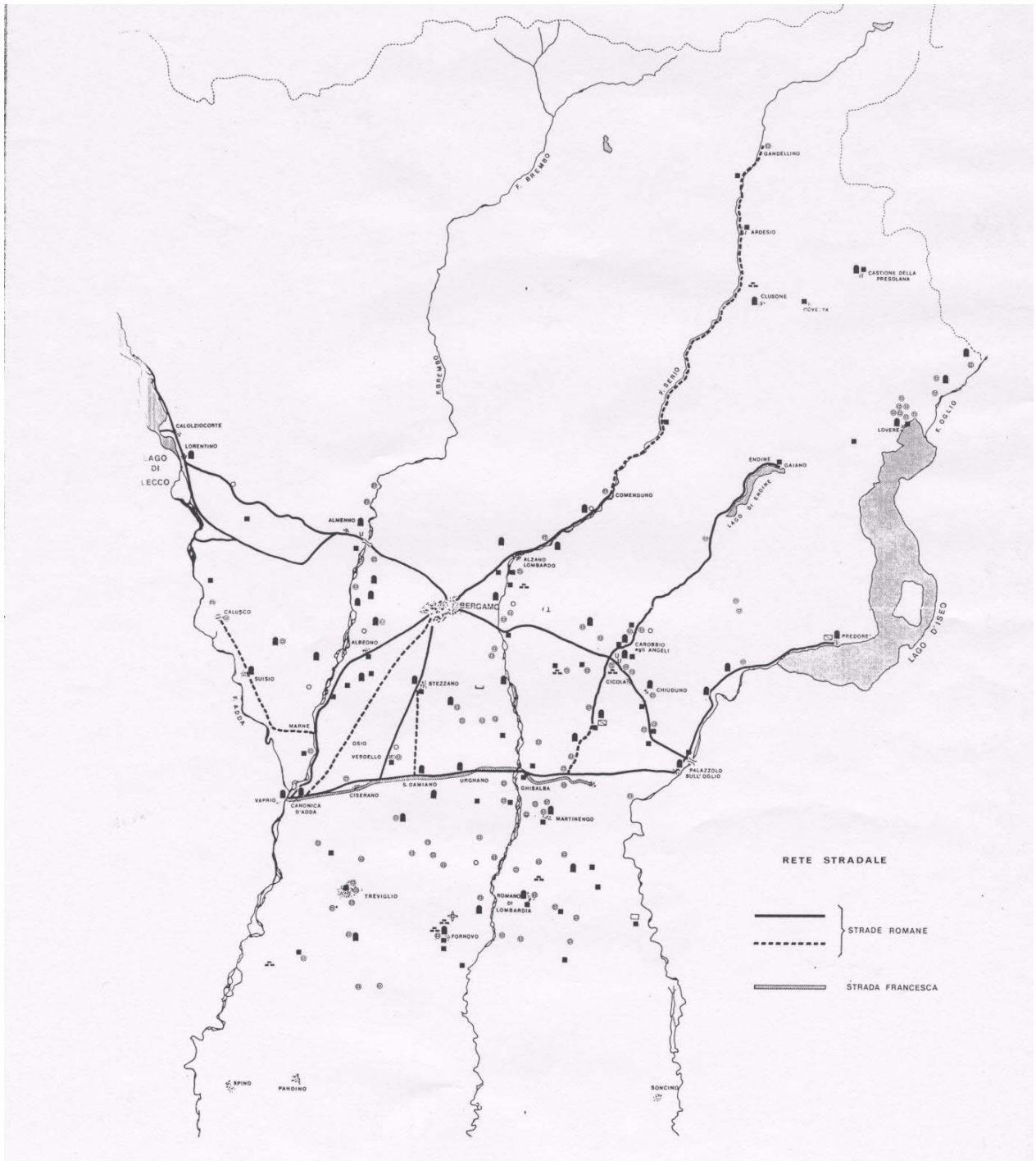


figura n. 6 – da V. Gastaldi Fois, 'La rete viaria romana nel territorio del Municipium di Bergamo' in 'Rendiconti dell'Istituto Lombardo', 105, 1971

A partire dal III secolo d.C. l'area della Pianura Padana accentrò attenzioni e acquisì sempre maggiore importanza, in quanto retrovia dell'organizzazione militare stanziata oltralpe (verso la fine del secolo Milano divenne capitale); con la crisi dell'impero, tuttavia le strade vennero gradualmente abbandonate all'incuria e la mancanza di interventi capillari iniziò a compromettere la qualità e la velocità degli spostamenti, fino alla piena decadenza della rete viaria, accentuata dal crollo dell'impero romano.

Il Medioevo - Alcuni percorsi tradizionali vennero confermati, soprattutto quelli che facevano riferimento ad opere di ingegneria quali i ponti, altri subirono la concorrenza di nuovi itinerari (soprattutto a valenza locale) e vennero abbandonati; spesso questa sorte accomunò le direttrici ideate per tragitti a media e lunga distanza, soprattutto se trascuravano la presenza di centri secondari.

Nei documenti medievali troviamo l'uso del termine 'strata/strada' per indicare percorsi di valenza sovralocale, che collegavano siti di media distanza e solitamente avevano uno sviluppo piuttosto lineare (talvolta eredità delle vie romane), e la parola 'via' a individuare la maglia viaria più marcatamente locale. Le vie potevano collegare due siti vicini fra loro; in questo caso solitamente venivano definite col nome del luogo cui giungevano.

Con la generalizzata ripresa economica, successivamente all'anno Mille, si riaffermò l'esigenza di vie per il commercio, che rispondevano, però, a gerarchie territoriali e a indirizzi politici differenti: il Comune di Bergamo tentò, per esempio, a partire dal XII secolo di convogliare i traffici commerciali che attraversavano il territorio, talvolta passando in aree marginali e trascurando il capoluogo, su percorsi che portassero i mercanti fino alla città. E' in nome di questa politica che vennero realizzate alcune 'Strade Nove' che tagliarono spesso in maniera trasversale la maglia infrastrutturale più antica, permettendo collegamenti rapidi con il capoluogo, in sostituzione di percorsi tradizionali. Fra queste ricordiamo la 'Strada Nova' che attraversava l'Isola con direzione Ponte S.Pietro - Trezzo e quella rettilinea (l'attuale SS.42) che collegava (e collega tuttora) Bergamo a Treviglio.

Gli studiosi hanno formulato numerose ipotesi per i percorsi 'storici' più importanti, a partire dalle fasi più antiche dell'insediamento, quali per esempio l'asse pedemontano (Como-Bergamo-Brescia) di età preistorica, confermato in età gallica, le strade che in età romana collegavano Bergamo a Milano, a Brescia, a Como, o la strada 'Francesca' di età medievale.

Risulta difficile, a tutto oggi, tracciare sul territorio l'esatto percorso di alcuni itinerari, ancorando il tragitto, delineato dagli studiosi, a precise emergenze o particelle poderali: è auspicabile che nuovi studi considerino questi aspetti, anche alla luce dei dati toponomastici e delle informazioni fornite dai documenti di età medievale recentemente pubblicati.

Nelle schede sono state riportate le informazioni che possono risultare utili alla creazione di un percorso 'storico' a valenza ambientale, ovvero un itinerario da inserire nella rete ecologica; per questo motivo sono stati trascurati alcuni percorsi che meno si prestavano a questa funzione.

In questa sede vengono riportati i dati già editi dagli studiosi citati e non si avanzano nuove proposte interpretative. I percorsi per i quali si può far riferimento a precisi riscontri sui luoghi sono segnalati in scheda e individuati, nella cartografia, da un tratto a linea continua. In ogni caso si è segnalata l'eventuale presenza di realtà antiche connesse alle direttrici (aree sacre, miliari, mutationes/mansiones, ponti, guadi, luoghi di incrocio fra percorsi differenti, aree artigianali, luoghi di mercato, insediamenti, posti di guardia,...).

In scheda sono stati riportati anche alcuni percorsi segnalati dalle pergamene del Codice Patetta: spesso si tratta di tracciati molto antichi ancora in uso nel momento in cui, alla fine del XIV secolo, venne redatto tale codice.

Riferimenti bibliografici:

- A. MAZZI, 'Le vie militari romane', in *Atti dell'Ateneo di Bergamo*, 913, 72, Bergamo 1875
- E. FORNONI, 'Il ponte di Lemine, Bergamo 1894
- E. FORNONI, 'L'antica corte di Lemine: Il ponte sul Brembo', in 'Atti dell'Ateneo Bergamasco', XXX, Bergamo, 1887
- G. LANFRANCHI,, 'La strada romana da Bergamo a Brescia: il percorso da Telgate al Montorfano, in 'Atti dell'Ateneo di Scienze e Lettere, Bergamo XXVIII, 1953-54, pp. 63-75
- G. DRAGO, 'Cenno del Paese di Cologno riguardante lo stato presente e passato', Bergamo 1963
- P. L. ToZZi, 'Storia Padana antica. Il territorio fra Adda e Mincio', Milano, 1972
- P. GASTALDI FOIS, 'La rete viaria romana nel territorio del *Municipium* di Bergamo' in 'Rendiconti dell'Istituto Lombardo', 105, 1971, pp. 211-222
- A. FUMAGALLI, 'Architettura contadina nella bergamasca – Ricerca nelle valli Brembana, Imagna, Sedrina, Taleggio', Silvana editoriale, Cinisello Balsamo (Milano), 1979
- Aa.Vv, 'Misurare la terra-Centuriazione e coloni nel mondo romano', Modena, 1984
- P. TOSETTI, 'L'abitato antico di Cornello dei Tasso e il suo studio come campo di sperimentazione di un metodo filologico per la lettura degli insediamenti del passato', in 'Atti dell'Ateneo di Scienze, Lettere ed Arti di Bergamo', Volume XLIV, Bergamo ediz. Dell'Ateneo 1985, pp. 69-92
- P. CAPELLINI, E. GUGLIELMI, 'La Strada Priula', editr. Cesare Ferrari, Clusone (Bg) 1987
- G. PESENTI, F. CARMINATI, 'Una strada, una valle, una storia – Quattro secoli di viabilità in valle Brembana e dintorni, Archivio Storico S. Lorenzo- Zogno, edit. Eletta, Villa d'Almé (Bg) 1988
- A. RAGIONIERI, A. MARTINELLI, a cura di, 'L'isola fra Adda e Brembo – Indagine conoscitiva sui Beni Culturali e Ambientali del territorio dell'Isola', Gorle (Bergamo) 1989
- R. POGGIANI KELLER, a cura di, 'Carta Archeologica della Lombardia-La provincia di Bergamo, Modena 1992
- M. FORTUNATI ZUCCALA, 'Una proposta di lettura del territorio di Bergamo in età romana attraverso la cultura materiale, gli insediamenti e le necropoli', in R. POGGIANI KELLER, a cura di, 'Carta Archeologica della Lombardia – La Provincia di Bergamo', Modena 1992, pp. 115-141
- R. CAPRONI, L. PAGNONI, L. GAMBA PERSIANI, 'Martinengo nella Storia Civile ed Ecclesiale', Bergamo 1992

- Aa.Vv., 'L'antica Via Regina – tra gli itinerari stradali e le vie d'acqua del Comasco', Società Archeologica Comense, Como 1995
- K. ARFANI, G. OBERTI, 'Casa Bottagisi a Redivo- Contributi per la conoscenza e la tutela della fabbrica', Ponteranica (Bg), 1995
- M. FORTUNATI ZUCCALA, 'Il tracciato Bergomum-Comum' in Aa.Vv., 'L'antica Via Regina – tra gli itinerari stradali e le vie d'acqua del Comasco', Società Archeologica Comense, Como 1995, pp. 53-58
- V. GALLIAZZO, 'Ponti romani', Treviso 1995
- A. e C. GAMBA, L. MERISIO, 'Le Orobie – tra la Bergamasca e la Valtellina', ed. junior, Bergamo 1995
- V. MARCHETTI, a cura di, 'Confini dei Comuni del territorio di Bergamo (1392-1395) - Trascrizione del Codice Patetta n. 1387 della Biblioteca Apostolica Vaticana', Fonti per lo studio del territorio bergamasco, XIII, Bergamo 1996
- S. ARMELLINI, O. AZZOLA, A. BRENA, 'Valle Seriana- Valle Brembana. Viabilità storica di collegamento', Politecnico di Milano, corso di Restauro Urbano, tesi di laurea (Docente prof. M. Boriano, Assistente Arch. C. Sangiorgio), a.a. 1996-1997, Milano 10 luglio 1997
- L. SCAZZOSI, 'Politiche e culture del paesaggio – esperienze internazionali a confronto', 1999, Roma (in particolare il contributo di A.Cazzani, 'La tutela paesistica in Svizzera', pp.189-207)
- L.BOSIO, 'Le strade romane della Venetia e dell'Histria', Padova 1997
- M. FORTUNATI ZUCCALA, L. PAGANI, R. POGGIANI KELLER, a cura di, 'Verdello dalle origini all'Altomedioevo', Verdello 2003, pp. 147-155
- P. M. DE MARCHI, L. Pagani, a cura di, 'Le fasi antiche del territorio – La Lombardia Orientale tra Adda e Oglio', Bergamo 2003
- Aa. Vv., 'Notiziari della soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia', anno 1992-2004
- G. COLMUTO ZANELLA, F. CONTI, a cura di, 'Castra Bergomensia', Clusone (Bergamo) 2004
- S. DEL BELLO, G. GUALA, a cura di, 'Qui si fa il ponte! - la storia di un'innovativa opera in cemento armato: il ponte del 1910 di Cortese in Val Borlezza', Comune di Songavazzo (Bg), 2004
- V. MALVESTITI, B. CERESOLI, 'Madone antiqua – Gente e territorio di un paese dell'Isola bergamasca', ediz. Villadiseriane, 2004 Villa di Serio
- V. MALVESTITI, 'Da Ponte S.Pietro al Ponte di S.Vittore', in 'Insula-Rassegna di studi sull'Isola Brembana', anno 1, numero 1, 2005, pp. 103-127
- R. CAPRONI (a cura di), 'Cividate al Piano. Storia di una Comunità - Dalle origini alla Grande Guerra', Bergamo 2005
- M. FORTUNATI ZUCCALA, 'L'elemento "acqua" e la pianificazione territoriale in età romana: l'ager bergomense', in L. Pagani e A. Tosi (a cura di), 'Acqua e paesaggio', Bergamo, 2005, pp. 61-64
- R. CAPRONI, 'Perché è scomparso il Castrum de Lesina?', in Aa. Vv., 'Insula – Rassegna di studi sull'Isola Brembana', Anno I, Numero I, 2005, pp. 128-139

Percorsi di età protostorica

A) Nell'Isola: insediamenti e antichi percorsi

Tre abitati nell'età Golasecchiana si segnalano come importanti centri 'fluviali', ubicati in prossimità di aree in cui doveva risultare più agevole l'attraversamento a guado del corso dei fiumi.

Lungo il Brembo si segnalano i siti particolarmente significativi di Ponte S.Pietro e Brembate Sotto. In entrambi i casi è stata rinvenuta una necropoli, che fa supporre l'esistenza di un abitato nell'area circostante. Il rinvenimento di testimonianze importanti, con oggetti molto ricchi a Ponte S.Pietro e, in Brembate, provenienti da aree lontane (produzioni transalpine ed etrusche), testimonia la presenza di empori locali e percorsi commerciali.

Il sito di Ponte S.Pietro potrebbe segnalare il luogo di attraversamento del fiume Brembo, a guado, lungo l'antico tragitto pedemontano Como-Bergamo-Brescia; quello di Brembate segnalerebbe invece la presenza di un abitato nei pressi dell'attraversamento a guado del fiume Brembo, lungo il percorso Milano-Bergamo-Como. E' probabile l'esistenza di un percorso parallelo al fiume, lungo il margine dell'alto terrazzo, a congiungere i due siti: fra l'altro si evidenzia la presenza di altri insediamenti antichi lungo questo tratto di percorso, fra cui il sito di Lesina (con un'altra area di guado del fiume, probabilmente utilizzata anche in età romana e medievale). Questo percorso è sicuramente in uso in età medievale, quando alcuni documenti citano tratti di questa via. Un terzo sito lungo il fiume Adda, segnalato dai rinvenimenti di Capriate S.Gervasio, segnalerebbe infine un'altra area di attraversamento.

Area della necropoli golasecchiana a Ponte S.Pietro

In località Podere Fontanino, sulla sponda idrografica destra del Fiume Brembo, la necropoli ad incinerazione fu scoperta nel 1875: testimonia la presenza di un antico abitato nei pressi di un percorso che qui attraversava il fiume a guado (nei pressi del ponte vecchio, dove le sponde del fiume si avvicinano): l'abitato, che ancora non è stato rinvenuto, potrebbe essere situato in località 'Madonna del Castello', sui terrazzi più alti del Brembo.

Il materiale metallico proveniente da tale necropoli, esposto al Museo Archeologico di Bergamo (il materiale ceramico andò disperso al momento del rinvenimento), è databile fra i secoli X-VIII a.C..

Il sito è da mettere in relazione con il percorso pedemontano Brescia-Bergamo-Como (il cui tragitto verso Est potrebbe essere segnalato dalle strutture murarie golasecchiane lungo la via Strada Vecchia di Bergamo -località Longuelo-, e poi fino al deposito votivo di Campo Broletto a Curno; a Ovest doveva procedere verso il sito collinare di Mapello e la necropoli di Cisano Bergamasco (località Sorte- via Gandolfi).

Area della necropoli golasecchiana a Brembate Sotto

Nei pressi del ponte di S.Vittore (fra le vie Patrioti di Brembate e Grignano, a Nord della via Provinciale), in occasione della realizzazione della strada 'Osio-Trezzo (fine '800), fu

rinvenuta una necropoli i cui ricchi corredi (con materiali di importazione dalla civiltà celtica transalpina e oggetti di produzione etrusca) permettono di datare il sito al V secolo a.C.. Probabilmente l'abitato si trovava nei pressi della confluenza fra i due fiumi, lungo l'itinerario che fra VI e V secolo collegava la Lombardia orientale con Milano e, soprattutto, con Como (che nel V secolo era punto di mercato in cui si incontravano gli itinerari commerciali fra i popoli transalpini e quelli dell'Etruria centro Italica).

Da Brembate il percorso dirigeva verso Bergamo passando per Osio Sopra (podere Casello- sito di una necropoli golasecchiana) e poi per Porta Osio (località Scarlasso). La presenza dei ricchi materiali di importazione citati fa ritenere che il centro fosse un importante emporio, scalo commerciale fra Bergamo, Milano e Como. Recentemente è stata formulata l'ipotesi della presenza di un percorso, in uso a partire dall'età protostorica, lungo la sponda idrografica destra del fiume Brembo (da Milano, in direzione di Bergamo e Como).

Area dell'abitato golasecchiano a Capriate S.Gervasio

L'abitato, sorto lungo la sponda dell'Adda (dove si nota una specie di penisola, località Cava degli Spagnoli), in prossimità di un'ansa che creava spazio opportuno per la sosta e per l'attraversamento del fiume, costituiva probabilmente un emporio commerciale. Ritrovamenti coevi sulla sponda opposta (località Trezzo) farebbero supporre l'esistenza di un percorso consolidato in uso fra VI e V secolo (probabilmente lo stesso che attraversava il Brembo nei pressi di Brembate Sotto), a collegare Bergamo e Milano (Bergamo-Osio-Brembate Sotto-Capriate-Trezzo-Milano)

b) Via Gallica

Probabile antico itinerario commerciale che attraversava la pianura da Bergamo al Ticino, passando per l'Isola fra Adda e Brembo nel tratto fra Bonate Sotto e Suisio (Bergamo, Curnasco, Bonate Sotto, Suisio, Cornate, la Brianza fino al Ticino). Questo percorso venne confermato in occasione della centuriazione, infatti coincide con un decumano.

c) altri percorsi

All'altezza di Bonate dalla via Gallica probabilmente si staccava un percorso che procedeva verso Sud-Est (percorso ipotizzato: Cascina Brembo-Cascina Marina, Osio Sopra, Osio Sotto, Verdellino, Verdello, Cascina S. Giovanni, Urgnano, Ghisalba, fiume Serio).

Da Osio Sopra doveva essere possibile, invece, seguire un itinerario in direzione di Milano (attraverso Brembate Sotto, Capriate, Trezzo)

Necropoli di Osio Sotto

La necropoli, in località 'Podere Castello', è databile al V secolo a.C.; era ubicata su un probabile tracciato protostorico che connetteva Bergamo a Milano (passando per Osiotombe del Castello).

B) Percorsi di età romana

Per le schede si è utilizzata la ricostruzione dell'assetto viario romano proposta da P. Gastaldi Fois (da questo studio si allega mappa del territorio bergamasco con i principali itinerari di età romana). Sulla Carta sono stati riportati i rinvenimenti riferibili a tali percorsi o a strutture/abitati loro connessi. Per la ricostruzione della Via Bergamo-Brescia nel tratto fra Telgate e il fiume Oglio viene allegata la proposta formulata da G. Lanfranchi -**Figura n. 7**-

Via Milano-Brescia

Il percorso che in età romana collegava Milano a Brescia costituiva un tratto dell'importante Via Mediolanum-Emona: il miliario rinvenuto a Verdello, dedicato agli imperatori Valentiniano e Valente, testimonia l'importanza di questa via di comunicazione, che attraversava la pianura a Sud di Bergamo. Il fatto che il tracciato trascuri la vicina Bergamo potrebbe essere segnale di un ruolo piuttosto secondario svolto dalla città nell'ambito dei commerci che attraversavano la pianura e si indirizzavano verso le Gallie.

Da Pons Aureoli (attuale Canonica), dopo aver oltrepassato il fiume Adda, la strada procedeva per Ciserano, raggiungeva l'oratorio dei SS. Cosma e Damiano nel territorio di Verdello, proseguiva con percorso rettilineo fino a Urgnano, da dove si dirigeva verso il fiume Serio, che veniva attraversato tramite guado (probabilmente in un'area leggermente meridionale rispetto alla successiva 'Francesca'). Oltrepassato il Serio proseguiva per Ghisalba, da dove dirigeva verso la proprietà Passi e, superato il torrente Borgogna, raggiungeva la strada attualmente in uso per Cavernago. Il fiume Oglio poteva essere attraversato a Palazzolo o a Cividino (dove si incontrava la via Bergamo-Brescia).

Secondo un'altra ipotesi il fiume Oglio poteva essere attraversato a Pontoglio, da cui la strada procedeva verso Milano passando per Martinengo-guado del Serio-Carpeneto-Cassano (nei pressi di questa località doveva incrociare la via Bergamo-Cremona).

La strada rimase in uso in epoca altomedievale, fu probabilmente l'itinerario seguito dai Franchi nell'VIII secolo; ampi tratti di questa via romana vennero confermati nella medievale via Francesca. Il tracciato perse la sua importanza a partire dal XII secolo, quando subì la concorrenza della strada pedemontana che passava ai margini di Bergamo, itinerario maggiormente sostenuto dalla politica comunale.

Villa romana di Morengo

In località Campo S.Martino, in un'area vicina a due assi stradali di grande importanza quali il percorso Bergamo-Cremona e quello Brescia-Milano, sono state rinvenute strutture murarie, pavimenti e una vasca che hanno permesso di ipotizzare la presenza di una villa: i frammenti fittili permettono una datazione ad età romana.

• Area sottoposta a vincolo

Via Bergamo-Brescia (tratto ricostruito: fra Telgate e il fiume Oglio)

La strada è documentata nelle fonti itinerarie, anche se esse presentano alcuni aspetti ancora da chiarire e numerose discordanze: queste dissonanze potrebbero d'altra parte essere risultato della antica presenza di più itinerari secondo la stessa direzione. Lungo questo percorso le fonti collocano una *mansio* a *Tellegatae* (riconosciuta nell'attuale Telgate) e una a *Leuceris* (forse posizionata erroneamente in questo tratto, potrebbe invece essere ubicata fra Bergamo e Como)

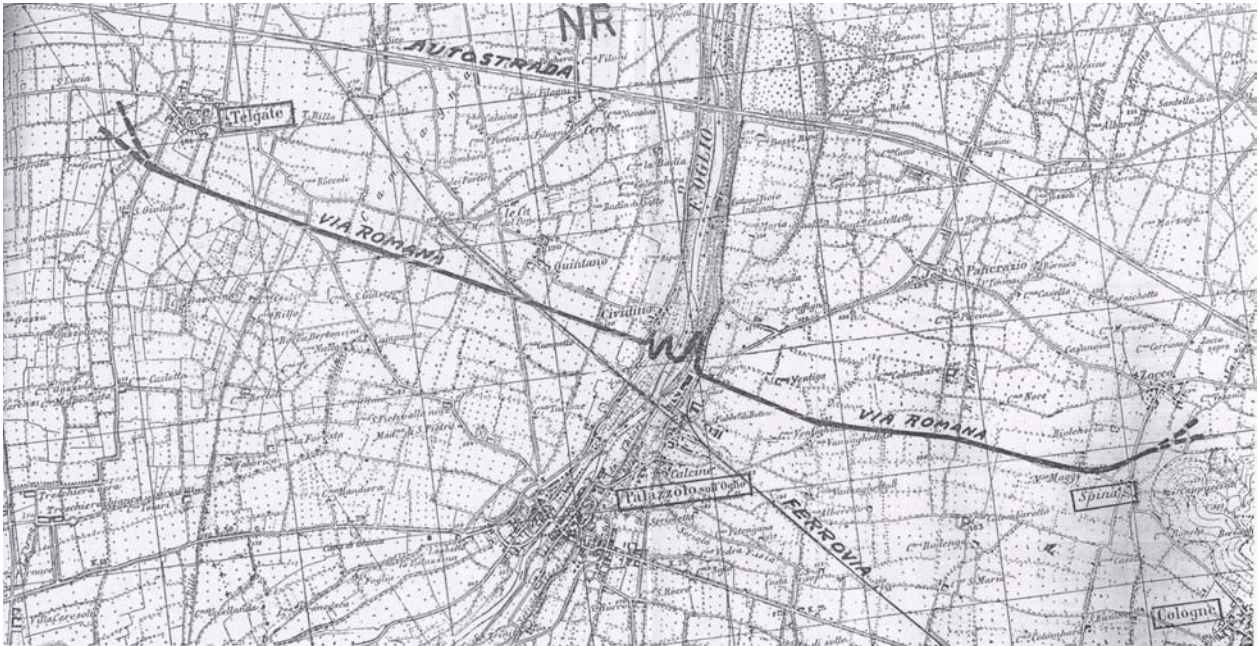


figura n. 7 – ricostruzione del tracciato di età romana, da G. Lanfranchi, 'La strada romana da Bergamo a Brescia: il percorso da Telgate al Montorfano, in 'Atti dell'Ateneo di Scienze e Lettere, Bergamo XXVIII, 1953-54

Anche per questa via (che si connetteva, verso Ovest, alla via per Como) sono state formulate numerose ipotesi. Il percorso di età romana ricalcava con tutta probabilità un itinerario più antico che da Bergamo (Bergamo alta-S. Andrea) si dirigeva verso Seriate: attraversava il fiume Serio leggermente a Sud rispetto l'area dell'attuale ponte, procedeva verso Carobbio degli Angeli; nella frazione di Cicola sono stati rinvenuti tratti di questa strada in occasione dei lavori per la realizzazione della ferrovia. Da qui la strada si dirigeva verso Telgate (probabilmente lungo la direzione dell'attuale linea di confine della proprietà Suardo), l'antica *Tellegatae*, indicata dagli itinerari come sede di *mansio*. Da qui procedeva verso il torrente Rillo fino all'incrocio della attuale strada Telgate-Palazzo, attraversava il terrapieno della attuale roggia Conta, attraversava il tracciato ottocentesco della ferrovia e puntava verso Cividino o Palazzo², dove veniva oltrepassato il fiume Oglio (forse sono ascrivibili all'età romana i ruderi di un ponte rinvenuti subito al di là del fiume, in territorio bresciano).

² M. FORTUNATI ZUCCALA, 'Preesistenze archeologiche sotto i castelli: l'età romana', in G. Colmuto Zanella, a cura di, 'Castrum Bergomense', Clusone (Bergamo) 2004, pp.22-23: a Palazzo il ponte attuale poggia su pile più antiche (potrebbero essere romane); a Cividino sono stati rinvenuti due miliari.

Nell'ipotesi elaborata da G. Lanfranchi (che è quella seguita nella nostra mappa) la via passava con andamento rettilineo fra Cicola e Bolgare, per poi raggiungere Telgate (che restava sul lato settentrionale del percorso). Da qui procedeva verso il Quintano e poi verso Cividino, attraversando campi a Sud (circa 200 m) della cascina Roccoli, poi seguendo per 500 m. circa il torrente Rillo raggiungeva l'attuale strada che collega Telgate a Palazzolo. Da questo punto la via proseguiva con andamento rettilineo, su un terrapieno ora occupato dalla roggia Conta: probabilmente si sfruttò tale terrapieno quando si volle realizzare questa roggia tenendo alto il corso dell'acqua. Sempre con andamento rettilineo la via proseguiva lungo il tracciato di una strada che attualmente costeggia l'antica 'Cascina Nuova', procedendo fino a incrociare la attuale strada 'Palazzolo-Grumello'. Nei pressi dell'ottocentesco tracciato ferroviario la via procedeva con andamento rettilineo lungo l'attuale stradella che costeggia la chiesetta di S. Giovanni delle Formiche (che ricalca il percorso dell'antica via e ne conserva il ricordo anche nel nome con cui è comunemente indicata dai locali: 'bià romana'); infine, passando fra 2 cascine (quella dei fratelli Mangili e quella di P. Pagani) attraversava il tracciato della ferrovia. L'abitato di Quintano è ubicato poco discosto, sul lato sinistro. Probabilmente questo abitato si è sviluppato sul sito di un accampamento romano (il termine 'Quintana' indicava, in un accampamento, il quartiere dei vivandieri e degli artigiani che supportavano l'esercito) collocato a controllo e difesa del ponte sul fiume Oglio. Sempre con andamento rettilineo la via proseguiva lasciando sulla sinistra l'abitato di Cividino (che ha restituito blocchi architettonici di età romana), seguendo la vecchia via 'S. Giovanni', poi dedicata al 'Caduto di Guerra Armici', fino alla attuale strada Palazzolo – Cividino, superata la quale, deviando leggermente verso Nord, si trova una stradella che scende al fiume Oglio. In sponda bresciana rimangono ruderi che molto probabilmente appartengono a un ponte romano: la struttura doveva essere monumentale, in considerazione dell'importanza di questa via di comunicazione e dei criteri utilizzati dagli ingegneri romani in situazioni simili (cfr. per es. il ponte sul Brembo ad Almenno).

Necropoli altomedievale a Bolgare

L'antico sito di Bolgare risulta frequentato a partire dal III secolo a.C. (sepulture celtiche rinvenute in prossimità del fiume Cherio); l'abitato, che si trova poco a Sud del tracciato Bergamo-Brescia, in un area poco distante dal tratto Milano-Brescia dell'importante percorso 'Mediolanum-Emona', fu probabilmente interessato dall'arrivo dei Bulgari nel VII secolo. Nei pressi del centro sorgeva l'oratorio di S. Martino; quando poco più a Occidente, nel secolo XII, venne edificato un castello per presidiare un guado sul Cherio, la popolazione vi si trasferì in massa. L'oratorio venne sostituito dalla chiesa del castello, dedicata a S. Pietro.

Tombe altomedievali sono state rinvenute presso gli antichi oratori di S. Martino e S. Chierico (attualmente scomparsi).

In via S. Chierico campagne di scavo del 2001 e del 2003-2004 hanno rinvenuto una vasta necropoli (l'area è destinata a edifici residenziali): una tomba ha restituito corredo tipicamente longobardo, databile nella II metà del VII secolo. La presenza di depositi di

sabbie fini nell'area a Sud/Est sembra testimoniare la presenza di una roggia ricavata dal torrente Cherio (documentata nel 1200), che attualmente scorre, intubata, sotto la sede stradale.

Nell'area Nord occidentale sono stati rinvenuti i resti di un oratorio funerario: probabilmente questa area inizialmente risultò di esclusivo utilizzo della popolazione longobarda, e solo successivamente alla conversione dei Longobardi al rito cattolico avrebbe accolto anche la popolazione locale. In questo momento potrebbe essere avvenuta la fondazione dell'oratorio sepolcrale. A partire dal IX secolo la fondazione della pieve di S. Giovanni di Telgate comporta una perdita di importanza per l'area sepolcrale di Bolgare. Altre tombe di età medievale, probabilmente coeve, sono state rinvenute in via Tezza.

Carobbio degli Angeli

Carobbio era anticamente luogo in cui si incontravano assi viari di primaria importanza: il nome testimonia la presenza di questo importante incrocio (Quadrivium>Carobbio) fra la via Bergamo Brescia e la via che, risalendo il torrente Cherio, puntava verso la val Cavallina. In località 'Scurizzo', nel tratto di pianura prospiciente il Cherio, lungo la strada fra il torrente e il campo della Torrazza (nei pressi della strada Provinciale Bergamo-Sarnico, a destra), è stato rinvenuto un tratto di strada selciata con grandi lastre poligonali, probabilmente parte della Bergomum-Brixia. Nella stessa area (durante i lavori ottocenteschi per la realizzazione della via d'accesso al cimitero) furono rinvenuti i resti di un edificio, un muraglione del quale fu osservato per una lunghezza di circa 100 metri, e di un dado di marmo di grandi dimensioni (basamento per un pilastro).

Chiuduno - frazione 'Cicola' (e antico abitato di 'Isione')

In località 'Campetti', in un tratto di pianura pedecollinare, vennero rinvenuti nell' '800 resti romani, fra cui un tratto di strada selciata attribuita alla romana Bergomum- Brixia. A Est dell'attuale frazione di Cicola, sul cardo che collegava Bolgare-Tresolzio e Gorlago, anticamente era ubicato l'abitato di Isione, che ebbe notevole importanza fino al sec. XI. Attualmente la sua ubicazione può essere ricostruita tramite lo studio di due pergamene di X e XI secolo, mentre resti di una necropoli con tombe, edifici ed epigrafi di epoca romana e tardo-romana, a Sud-Ovest di Cicola, nei pressi del percorso romano fra Bergomum e Brixia, testimoniano l'antichità dell'insediamento.

Il villaggio ha vissuto un periodo di decadenza a partire dal secolo XI, quando le masse rurali hanno preferito insediarsi nelle vicine Gorlago e Chiuduno, che con le loro fortificazioni davano maggiori garanzie di difesa; venne definitivamente abbandonato nel XIV secolo, quando la popolazione restante si trasferì nel piccolo castello che era sorto ai piedi del monte 'Acicula' (dove si trova l'attuale Cicola).

Un tratto di strada selciata fu rinvenuto anche in occasione dei lavori per la nuova ferrovia Bergamo-Brescia (1854), nella fascia di terreno fra le località 'Campo Campetti' e 'Campo Breda', oltre che in località 'Pradazzo' (1879)

Via Milano-Bergamo

Il tracciato coincideva probabilmente con il percorso da Milano per Brescia (con attraversamento del fiume Adda a Pons Aureoli) fino alla località di Verdello (passando per Ciserano), dove si staccava l'itinerario per Stezzano e poi per Bergamo. Si ipotizza la presenza di varianti a questa direttrice: un itinerario più settentrionale prevedeva l'attraversamento del fiume Adda tra Trezzo e Capriate e del fiume Brembo all'altezza di Marne (ponte Corvo), da dove si poteva procedere verso Verdello, oppure proseguire parallelamente al Brembo in direzione Nord; da Marne, tra l'altro, procedeva anche un percorso che raggiungeva Suisio, attraversando l'Isola. Tutti i centri collegati risultano siti di importanza archeologica.

Il 'ponte Corvo' a Marne (fraz. di Filago)



figura n. 8 – il Ponte Corvo: resti del pilone centrale, da V. Malvestiti, 'Da Ponte S.Pietro al Ponte di S.Vittore – Un probabile itinerario preistorico sulla riva destra del fiume Brembo', in AA. VV., 'Insula, Rassegna di studi sull'Isola Brembana', anno I numero 1, gennaio – dicembre 2005, s.l. 2005, p.113-

Uno dei percorsi che collegavano Mediolanum a Bergomum attraversava il fiume Brembo nei pressi di Marne (fraz. di Filago): attualmente sopravvivono resti delle spalle e del pilone centrale di un ponte a due arcate, probabilmente di origine romana. Il percorso proseguiva dirigendosi verso Verdello.

Il manufatto venne realizzato con una struttura in ciottoli di fiume legati con malta, rivestita da un paramento in blocchi squadrati di pietra locale. Il ponte, a due arcate, sfruttava la roccia affiorante dal fiume come base per il pilone centrale.

• **Area sottoposta a vincolo**

Via Bergamo-Como

Per questo tratto di strada sono state formulate numerose ipotesi, anche seguendo le indicazioni fornite dalle fonti antiche, tra le quali la Tabula Peutingeriana. A questo proposito è doveroso segnalare che rimane di difficile soluzione il problema della identificazione della località in cui risulta ubicata la mansio di Leucaris.

Da Bergamo la via procedeva in direzione di Como passando per Almenno S.Salvatore, Pontida, Caprino Bergamasco, Cisano, Calolziocorte, Olginate; in età imperiale dovette conquistarsi sempre più importanza, fino a che, probabilmente nel II secolo d.C. con l'imperatore Traiano, venne supportata dalla realizzazione di un ponte monumentale per l'attraversamento del Brembo all'altezza di Almenno S. Salvatore, per permettere un passaggio rapido e sicuro agli eserciti diretti verso le Rezie. Nei decenni successivi (probabilmente nel III secolo d.C.) la via venne dotata di un altro ponte monumentale, per l'attraversamento dell'Adda: ad Olginate, nella località in cui per secoli il fiume era stato attraversato tramite un ponte di barche, venne realizzato un ponte monumentale poggiante su 16-18 pilastri, per una lunghezza di 150 metri e una larghezza di 4.

Almenno S. Salvatore - Area del ponte romano (ponte della Regina)

Il ponte venne realizzato probabilmente sotto l'imperatore Traiano, lungo l'importante via Bergomum - Comum; il manufatto, realizzato per la via militare che portava alla Rezia, rimase in uso fino al XV secolo, grazie a numerosi interventi di ripristino e restauro che in parte modificarono la forma e l'aspetto del ponte stesso, fino alla rovinosa alluvione del 1493. L'importanza riconosciuta dai Romani alle vie militari giustifica la realizzazione di questo ponte monumentale: nella ricostruzione proposta da E.Fornoni la struttura risulta alta 25 metri circa e lunga 180 metri.

•Area sottoposta a vincolo

Area del ponte romano-medievale sul torrente Tornago

Il ponte, conosciuto anche con il nome di 'ponte del Tarchino' attualmente conserva la struttura di età medievale che, molto probabilmente, fu ricostruzione di un manufatto romano.

Attraverso questo ponte la via Bergomum-Comum giungeva nella località attualmente denominata 'agro di Almenno', nei pressi dell'area dell'attuale chiesa di S.Tomé (sorta su un luogo di sepoltura del I sec. d.C.).

Via Calciate-Endine Gaiano

Questa strada metteva in collegamento la pianura con la Val Cavallina, risalendo il torrente Cherio, e poi con la Valcamonica: probabilmente si staccava dalla Milano-Brescia all'altezza di Calciate/Mornico al Serio, poi incrociava la Bergamo Brescia a Carobbio. Doveva essere questo il percorso attraverso il quale la pietra cavata fra Zandobbio ed Entratico, materiale privilegiato per la realizzazione di lapidi ed edifici tombali nel territorio bergamasco, raggiungeva la pianura e i mercati.

E' probabile che questo percorso procedesse verso Sud fino a Cremona.

'Vicus' di Casazza: resti romani,(forse della 'mutatio' sulla via per la Valcamonica)

L'abitato antico è stato indagato in varie campagne di scavo: l'intervento del 1992 ha interessato la località 'Ronca' (via Nazionale-area limitrofa a scavo 1987- l'area è attualmente occupata da un nuovo edificio). Le strutture rinvenute segnalano più fasi costruttive (almeno 3), talvolta sovrapposte, ed evidenziano la presenza di ambienti collegati da corridoi e talvolta prospicienti aree aperte (orti-cortili-giardini?). I materiali ceramici e le monete permettono di ipotizzare un periodo di uso a partire dal I secolo d.C. fino al V secolo d.C.: probabilmente le strutture rinvenute costituivano un quartiere di un villaggio più esteso. I resti rinvenuti si segnalano per la loro 'povertà'; tra le altre ipotesi vi è quella che si tratti di una 'mutatio' lungo la strada che attraversava la val Cavallina collegando Bergamo alla Valcamonica.

Un intervento nel 1995 ha indagato l'area sita in via Nazionale n. 47: sono stati rinvenuti resti di un ambiente, già in parte indagato in interventi contigui, con funzione artigianale (cfr. i pesi da telaio rinvenuti in occasione di precedenti scavi).

• Area sottoposta a vincolo

Via Bergamo-Cremona

La strada percorreva l'itinerario della via Bergamo Brescia fino a Carobbio (Quadrivium), da dove piegava verso Sud (Romano-guado del Serio-Carpeneto-Cologno). In località Carpeneto incontrava l'importante via Milano-Brescia (il cui percorso, in questa area, sarebbe stato confermato dalla successiva via Francesca).

Il guado presso Carpeneto restò in uso anche in età medievale, fino al 1417, quando il Consiglio Generale di Romano deliberò la realizzazione di un nuovo percorso verso il Serio (più a Nord, diretto verso il guado di Cologno), avendo constatato le condizioni molto critiche in cui versava l'antico tragitto.

Villa romana di Morengo

In località S.Martino, presso il luogo di incontro delle vie romane Bergamo-Cremona e Milano- Bergamo, la ricerca di superficie ha evidenziato resti di un abitato di età romana: tessere di mosaico, muri, frammenti di intonaco e di piombo, frammenti di ceramica testimoniano la presenza, nel sottosuolo, di una villa.

• Area sottoposta a vincolo

Resti di strada romana, di insediamento romano e di fortificazioni altomedievali a Romano di Lombardia



figura n. 9 – veduta aerea della Motta del Dignone, da R. Poggiani Keller 1992

In località 'Dignone', a Nord-Est dell'abitato di Romano di Lombardia, in prossimità del 'Serio morto', si nota una motta di forma quadrata (m 71x71), rilevata rispetto al piano della campagna circostante, perimetrata da un muro in blocchi di pietra, ciottoli e

laterizi, che si è conservato anche per tratti di notevole altezza; la motta era circondata da un fossato. Probabilmente si tratta di un insediamento militare, rimasto in uso fino all'alto Medioevo (età longobarda).

Nell'area immediatamente a Sud sono stati rinvenuti resti di età romana, prevalentemente ascrivibili a età tardo-imperiale: le tessere di mosaico e i resti di muri in ciottoli (fra le altre strutture anche un vano absidato) fanno ipotizzare la presenza di una villa.

Scavi ottocenteschi hanno messo in luce una strada con selciato regolare presso il Dignone; probabilmente si tratta dell'antico percorso che, proveniendo da Est, passava per il sito della villa romana e delle fortificazioni del Dignone, poi attraversava i Campi di S.Marcello (dove nell'Ottocento si scoprì un tratto di antica strada con andamento Est-Ovest, in direzione di Carpineto, con selciato regolare) e continuava in direzione del guado del fiume Serio all'altezza di Carpineto di Morengo.

• Area sottoposta a vincolo

Via Palazzolo-Predore-Lovere-Valcamonica

Questa strada si staccava dalla via per Brescia all'altezza di Palazzolo; con tutta probabilità seguiva il tracciato proposto da Leonardo da Vinci nei disegni relativi al bacino del lago di Iseo e del fiume Oglio: da Palazzolo a Tagliuno, a Castelli Calepino (dove probabilmente esisteva la possibilità di attraversare il fiume Oglio verso Brescia), a Credaro, a Villongo (località S.Filastro), fino a Sarnico. Da questo sito la via doveva dirigersi, con andamento parallelo alla costa del lago, fino a Predore. Questo centro molto probabilmente costituiva una sorta di 'capolinea' del percorso di terra; per raggiungere Lovere ci si doveva imbarcare. Predore rivestì grande importanza come snodo commerciale, costituendo per secoli il corrispettivo bergamasco della dirimpettaia Iseo, in territorio bresciano. Superato via lago il tratto di costa scosceso fra Predore e Lovere, la viabilità terrestre riprendeva in direzione della Valcamonica o della Val Cavallina.

Sarnico- Resti di antica strada

In contrada Cadè agli inizi del XX secolo furono rinvenuti resti di una strada romana: probabilmente si trattava della via che collegava la Val Calepio a Predore. Contestualmente vennero rinvenute tombe di età romana.

Villa romana di Predore

La villa, che doveva avere notevoli dimensioni, era ubicata sotto l'attuale centro storico, in prossimità del torrente Rino: era costituita da un insieme articolato di strutture, comprensive di impianto termale. Proprio i mosaici relativi alle strutture termali permettono di proporre una datazione fra I e II secolo d.C., anche se alcune tracce fanno ipotizzare la presenza di un edificio di una fase più antica.

Il rinvenimento di un'ara in cui ricorre il nome dell'importante famiglia bresciana dei Nonii ha fatto pensare che la villa appartenesse a tale famiglia.

Le strutture portuali rinvenute nell'area della villa di Predore non hanno restituito materiali che permettano una loro datazione, anche se la vicinanza alla villa suggerisce una realizzazione in età romana: si tratterebbe dei locali annessi al porto (manutenzionemagazzini).

• **Area sottoposta a vincolo**

Loveve –Tratto della strada per la Valcamonica

L'antico tracciato era probabilmente rilevato (circa m.2) rispetto all'attuale via. Su questo tracciato insiste la necropoli di via Martinoli, parzialmente indagata nel 1996, in uso fra I e V secolo d.C..

La via Martinoli insiste sul percorso preromano, poi confermato in età romana, a mezza costa che portava verso la Valcamonica passando dalla sella di Poltragno, attraverso l'area di S.Maurizio, la contrada di Bottazzolo, fino a raggiungere dall'alto il probabile abitato di età romana.

Un tratto della strada che collegava Loveve a Costa Volpino e alla Valcamonica, invece, è stato rinvenuto in un'area a bosco della contrada 'Carozzone': si tratta di una strada di 'altura', realizzata con una struttura muraria di sicurezza lateralmente, pavimentata con grosse lastre di pietra con inzeppature antisdrucchiolo.

• **L'area presso il nuovo ospedale e l'area della necropoli sita in via Martinoli sono sottoposte a vincolo**

C) Percorsi di età medievale

Isola-Area di S.Giulia (Bonate Sotto)

In età tardo-romana l'area aveva funzione sepolcrale e risultava attraversata da percorsi che portavano fino al Brembo, che qui poteva essere attraversato a guado.

In età medievale, forse nella II metà dell'VIII secolo, vennero realizzate strutture relative a un abitato con muri di difesa.

Castrum de Lesina

Così cita un documento del 1088, riferendosi probabilmente a strutture di cui attualmente si conservano mucchi di ciottoli (chiamati 'murere') nell'area a Sud della chiesa di S.Giulia e del cimitero



figura n. 10 – resti dell'antico abitato di Lesina, da R. Caproni, 'Perchè è scomparso il Castrum de Lisina?', in AA.VV., 'Insula, Rassegna di studi sull'Isola Brembana', anno I, numero 1, gennaio – dicembre 2005, s.l. 2005 p. 138

Questi ciottoli, ammassati secondo un disegno regolare, permettono di rilevare il tracciato degli antichi muri crollati: potrebbe trattarsi di un antico insediamento fortificato databile fra il Tardo Antico e l'Altomedioevo.

Isola-Via per Verghi

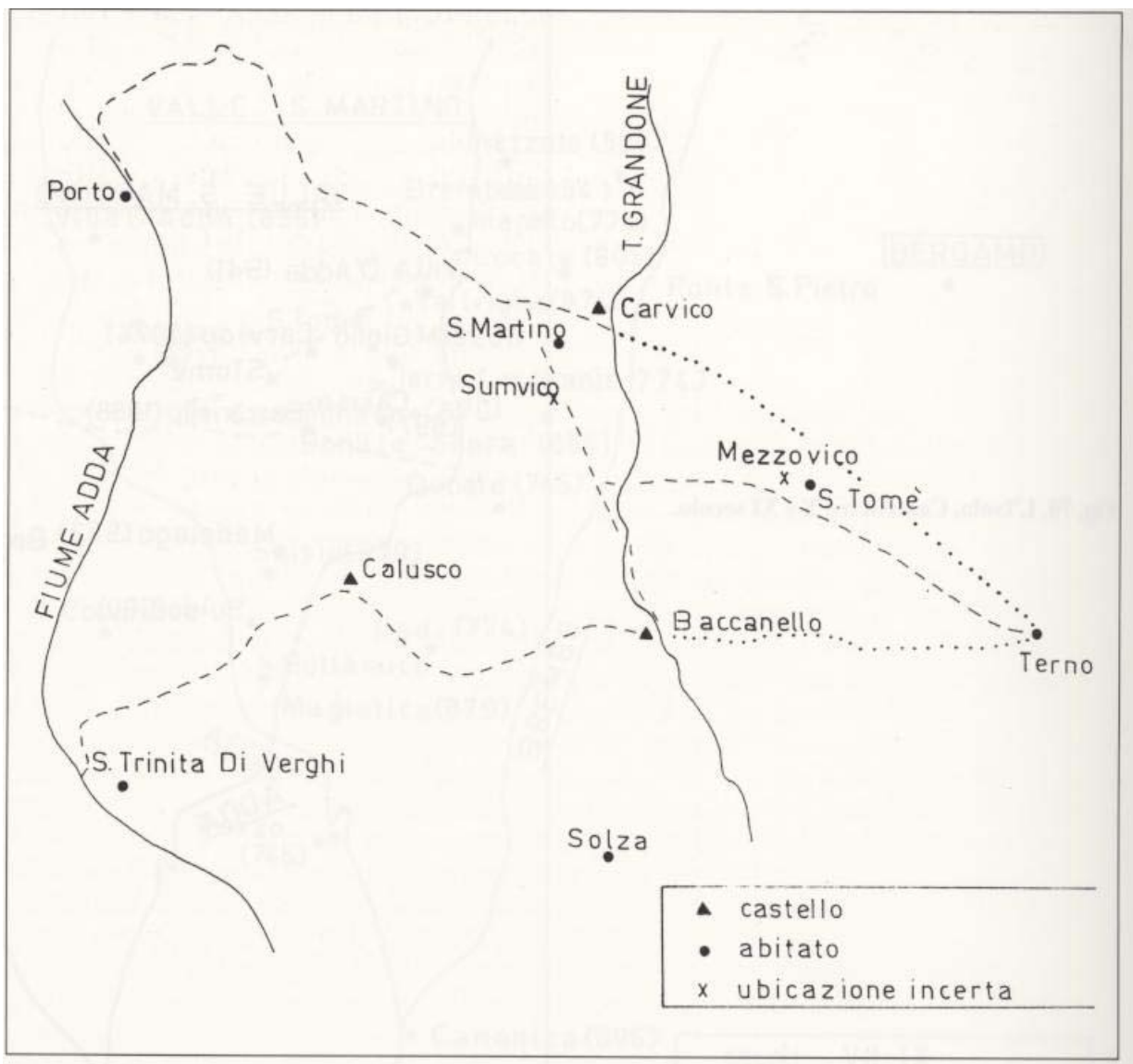


figura n. 11 – percorsi a Nord dell'Isola, da G.P.Brogiolo, 'S. Tomè di Carvico e l'Isola Brembana', in R. POGGIANI KELLER p. 230

Nell'XI secolo acquista importanza un percorso, storicamente più antico, che da Ponte S. Pietro, attraverso Terno, si dirigeva verso Calusco e da qui portava all'Adda. Verso la fine dell'XI secolo la famiglia dei Conti 'Da Calusco' edificò il monastero della SS. Trinità, forse derivandolo da un più antico xenodochium. L'esiguità della dotazione del monastero lascia sospettare il progetto di trarre profitto dal controllo della strada,



figura n. 12 – la strada dall'Adda per Verghi, da A.Ragionieri, A.Martinelli 1989

che qui si avvicinava all'Adda per attraversare il fiume a guado, in un punto in cui, procedendo verso Sud, il fiume risultava non navigabile per più di 2 Km.

Si trattava di un importante nodo commerciale, che vide accrescere la sua importanza nel XII secolo, quando il comune di Bergamo cercò di calamitare verso la città i flussi commerciali fra Milano e Venezia, che normalmente transitavano lungo il percorso più diretto (che evitava Bergamo) a Sud: in questa occasione gli statuti di Bergamo imposero ai mercanti il tracciato che conduceva al guado di Verghi. Pochi anni successivamente, però, Bergamo fece realizzare la 'Strada Nova' (fra il 1167 e il 1185) che tagliava l'Isola diagonalmente, dirigendosi da Ponte S.Pietro direttamente al ponte di Trezzo, e condannò questo passaggio all'abbandono.

Nell'XI secolo lungo questo percorso si allinearono numerosi castra (per es. a Bassanello, per controllare il passaggio del torrente Grandone; il castrum di Torre, invece, era posto all'incrocio con la strada per il ponte di Trezzo).

Il monastero ebbe breve vita: pochi decenni dalla sua fondazione, entro la metà del XII secolo, scomparve e rimase solo la chiesa di Verghi. Il fatto che il monastero scompaia prima della politica di controllo dei traffici attuata da Bergamo lascia supporre che le cause del fallimento siano legate a problemi di gestione del patrimonio familiare. Forse il luogo rimase punto di riferimento per la devozione popolare oppure parte dell'originario edificio sopravvisse: una scritta nella cappella per i morti della peste del 1630, cappella sorta dove era ubicato il monastero, ricorda che qui giungevano coloro che invano cercavano di sottrarsi al contagio.

Rimane tratto della strada, molto ripida, che da Calusco porta all'attracco di Verghi.

Isola- via per Imbersago

Il tragitto risulta complementare a quello per Verghi; all'altezza di Terno si staccava questo percorso che si dirigeva a Carvico e poi a Villa d'Adda per passare il fiume presso Imbersago.

Il passaggio di Imbersago continuerà a godere di buona sorte anche dopo la realizzazione della 'Strada Nuova' che condannò, invece, il passaggio di Verghi (che risultava più scomodo, per posizione e modalità di attraversamento, rispetto a quello di Imbersago).

Probabilmente attraverso lo stesso tragitto passava, nell'alto Medioevo, il percorso che collegava l'abitato di Terno a quello di S.Tomé di Carvico.

Anche lungo questo percorso nell'XI secolo sorgono castra: per es. quello di Carvico, a controllare il passaggio lungo il torrente Grandone, e il castrum di Volpino

Isola - Via Publica (citata in documento del 1160)

Questa via coincide, in realtà, con un antico decumano (Ponte S.Pietro-Terno): in documenti del XII secolo questo tratto di centuriazione venne compreso nel percorso che, in età medievale, era definito 'Via Publica': da Baccanello di Calusco d'Adda, a Carvico, a Villa d'Adda, Imbersago. Probabilmente si tratta del più antico percorso che da Bergamo portava a Curno (area della necropoli di I sec. a.C.), Ponte S. Pietro (dove veniva attraversato il Brembo), Presezzo e Terno, per poi dirigere verso Imbersago.

Questo percorso doveva già esistere in età romana, in considerazione dei rinvenimenti di Curno (necropoli) in direzione del capoluogo.

Isola-Sentiero delle Seride





figura n. 13 e n. 14 – Il sentiero delle Seride da V. Malvestiti, B. Ceresoli, 2004, pp.36 e 37

Lungo il margine orientale della pianura, alta sul fiume Brembo, doveva esistere fin dall'antichità un percorso lungo il quale, in età medievale, vennero realizzati numerosi edifici di culto (chiese e oratori). A Sud di Bonate Sotto, al limite della pianura coltivata, lungo il margine della scarpata entro la quale scorre il torrente Lesina, sopravvive un lungo tratto di muro realizzato in ciottoli di fiume collocati a spina di pesce; lungo questo muro corre un largo sentiero sterrato con direzione Sud, verso Filago. In prossimità del territorio di Filago il sentiero scende al livello del fiume, dove rimangono tracce di un antico insediamento, per poi risalire nell'area di confine fra Filago e Bonate e procedere verso la chiesa di S.Maria Donazana (oggi S.-Pantaleone) nel territorio di Madone. Da qui la strada (anticamente detta via Zana – abbreviaz. da Donazana) prosegue verso Filago e poi verso S. Bartolomeo in Marne. In questo ultimo tratto cadeva l'incrocio con la via che proveniva dal ponte Corvo, che passava per Grignano, Limania, Rodi e, attraversando il Bedesco, doveva giungere fino a Terno, per garantire la connessione con altri percorsi viari.

Attraversamenti Est-Ovest (tra Serio e Oglio)

Molteplici furono le vie che, con direzione Est/Ovest, collegavano i villaggi medievali, superando la presenza di corsi d'acqua con l'attraversamento a guado. In prossimità dell'attraversamento dei corsi d'acqua questi itinerari a volte conservarono nei secoli la direttrice originaria, a volte subirono variazioni causate da spostamenti e modifiche naturali dell'alveo di fiumi e torrenti.

Alcuni di questi itinerari ripercorrono il tracciato dei decumani romani: in alcuni casi queste direttrici sono state confermate dalla viabilità odierna (opere di allargamento,

innalzamento o allineamento sono in genere ascrivibili al periodo compreso fra XIX e XX secolo); in altri casi rimangono solo labili tracce (strade campestri, sentieri, fossati ormai quasi scomparsi) di brevi tratti di percorso.

Palosco-Martinengo (attraverso la Torre delle Passere)

Partendo dalla **Torre delle Passere** questo tracciato attraversava il villaggio altomedievale di Casnadello (poco a Nord della **cascina Vallere**) continuando fino al Borgonuovo, centro eretto poco fuori dalla Porta Orientale di Martinengo.

Oltrepassando la cinta la direttrice proseguiva fino a raggiungere il percorso che conduceva, a Nord, attraverso il guado, in **località Fornasette** e presso l'oratorio di **S. Anna**, e successivamente a **Cologno al Serio**, centro che conserva il fossato medievale con le porte di Anteniano, Cassatica e Moringhella e, sull'apice settentrionale, verso Bergamo, la rocca ristrutturata nel XV secolo.

Strada "di Pontoglio"

La strada correva lungo la linea che univa Martinengo a Pontoglio, passando nel territorio di Palosco presso la **cascina De Paoli**, detta anticamente "Ca' del Cavalier" e appartenuta nel XV secolo ai nobili Alessandri. Percorrendo in linea la campagna si incrocia la via medievale "Strada Campanea" che dalla cascina Vallere prosegue a Sud verso Cortenuova. Lasciato sul lato sinistro il comune di Martinengo, la strada si collega al percorso che conduce a Cologno al Serio (a Nord, attraverso il guado in **località Fornasette**) e verso Morengo (a Sud, in direzione del **guado di Carpeneto**).

Strada dal guado di Urago

Si ritiene che questo tracciato ricalchi un asse decumano che attraversava l'Oglio al **guado di Urago**. La sua presenza è documentata fin dal 1264, anno in cui era diventata la linea di spartizione del territorio di Cortenuova (coincidente con il confine fra Cremona e Bergamo). La distruzione del centro ribelle, avvenuta nel 1237 ad opera delle truppe di Federico II, aveva portato alla divisione tra i comuni limitrofi dell'ampio territorio di Cortenuova. Questo percorso sopravvisse a questi eventi e rimase importante asse di collegamento fra Brescia e Bergamo: permetteva infatti di evitare l'attraversamento del nuovo confine, costituito dal Fosso Bergamasco. Significative sono le tracce e le testimonianze che si incontrano lungo questa direttrice: se il guado nell'Oglio è, ormai, scomparso, sul tracciato si incontrano, in Cividate, la **cascina Bosco** (originaria del XV-inizio XVI secolo) e la **cascina Ceredello**. Quest'ultima era eretta su un mulino medievale alimentato dalla **roggia Donna**. Da qui si può raggiungere la **cascina S. Giorgio**, antico complesso rurale appartenuto alla famiglia Alessandri, documentata nel XV secolo, sui cui insisteva una cappella dedicata a S. Giorgio, presumibilmente di origine longobarda. Proseguendo si raggiunge il **santuario di S. Maria del Sasso**, citato in un atto del 1263 come S. Maria del Perdono e passato, in epoca medievale, sotto la diocesi di Cremona; fu ricostruito nel XV secolo (e rimodernato con pregevoli stucchi nel 1753). Interrotta dalla massicciata della ferrovia la strada conduceva direttamente verso la porta orientale di **Romano di Lombardia**. Si potrebbe

potizzare poi l'attraversamento del Serio in due guadi: il primo, più a Sud, percorre una via detta ancora la "Strada del guado" per giungere, sull'altra sponda all'altezza dell'abitato di **Bariano**. Il secondo, più a Nord, alterato dalla realizzazione ottocentesca della ferrovia Milano-Brescia, doveva portare al **Convento Carmelitano dei Neveri** (costruzione realizzata su una villa di età romana).

Nel 1623, più a monte, un nuovo ponte in pietra permise di passare l'Oglio con maggior facilità, cosicché si affermarono altre direttrici. e si ridimensionò la portata di questa strada, che in parte scomparve.

Fra Arzago d'Adda e Calcio, lungo le strade 'Maestra' e 'Carraria'

Con questo nome in età medievale veniva indicato un percorso che conduceva al guado 'di Spadatratta', ubicato fra Fara Olivana e Fornovo: il tracciato passava per gli abitati di Arzago, Caravaggio, Fornovo e Fara Olivana. Per un ampio tratto, compreso fra Arzago e Fornovo, il percorso riutilizzava una direttrice di età romana, coincidente con il decumano sul quale era sorto anche il centro di Caravaggio.

Attraversato il fiume Serio e giunti a Fara Olivana, il tracciato riassumeva un percorso rettilineo che, passando per Covo, portava fino a Calcio: anche questo tratto potrebbe avere origini in età romana.

Strada per Cortenuova

Il tracciato aveva origine in prossimità del fiume Oglio, a Sud di Cividate al Piano; con un andamento rettilineo (Est/Ovest) si dirigeva nel territorio di Cortenuova, che lasciava alla sua sinistra; in località 'Cortenuova di Sopra' un bivio permetteva di raggiungere Martinengo (verso Nord) oppure di arrivare al guado 'de Carpenetum' sul fiume Serio (in prossimità della località 'Dignone' di Romano di Lombardia).

La "Strada Francesca"

La strada Francesca è il percorso che in epoca medievale collegava Milano a Brescia. Questo tracciato confermò, per ampi tratti, l'antica via romana Mediolanum-Brixia. In età medievale si verificarono alcune variazioni del percorso, soprattutto nell'area fra il fiume Serio e il fiume Oglio, e si affermarono più varianti che permettevano di attraversare i due fiumi in località differenti.

In carta vengono riportati brevi tratti di due probabili varianti nel territorio compreso fra gli abitati di Ghisalba e Palazzolo³, e un'ipotesi ricostruttiva del tracciato fra gli abitati di Ciserano e Ghisalba. La presenza di questo asse stradale ha lasciato frequenti testimonianze nella toponomastica dei territori attraversati.

³ Le informazioni relative alle due varianti nel territorio compreso fra Ghisalba e Palazzolo provengono da comunicazione orale dell'architetto P. Mazzariol (Studio di prossima pubblicazione)



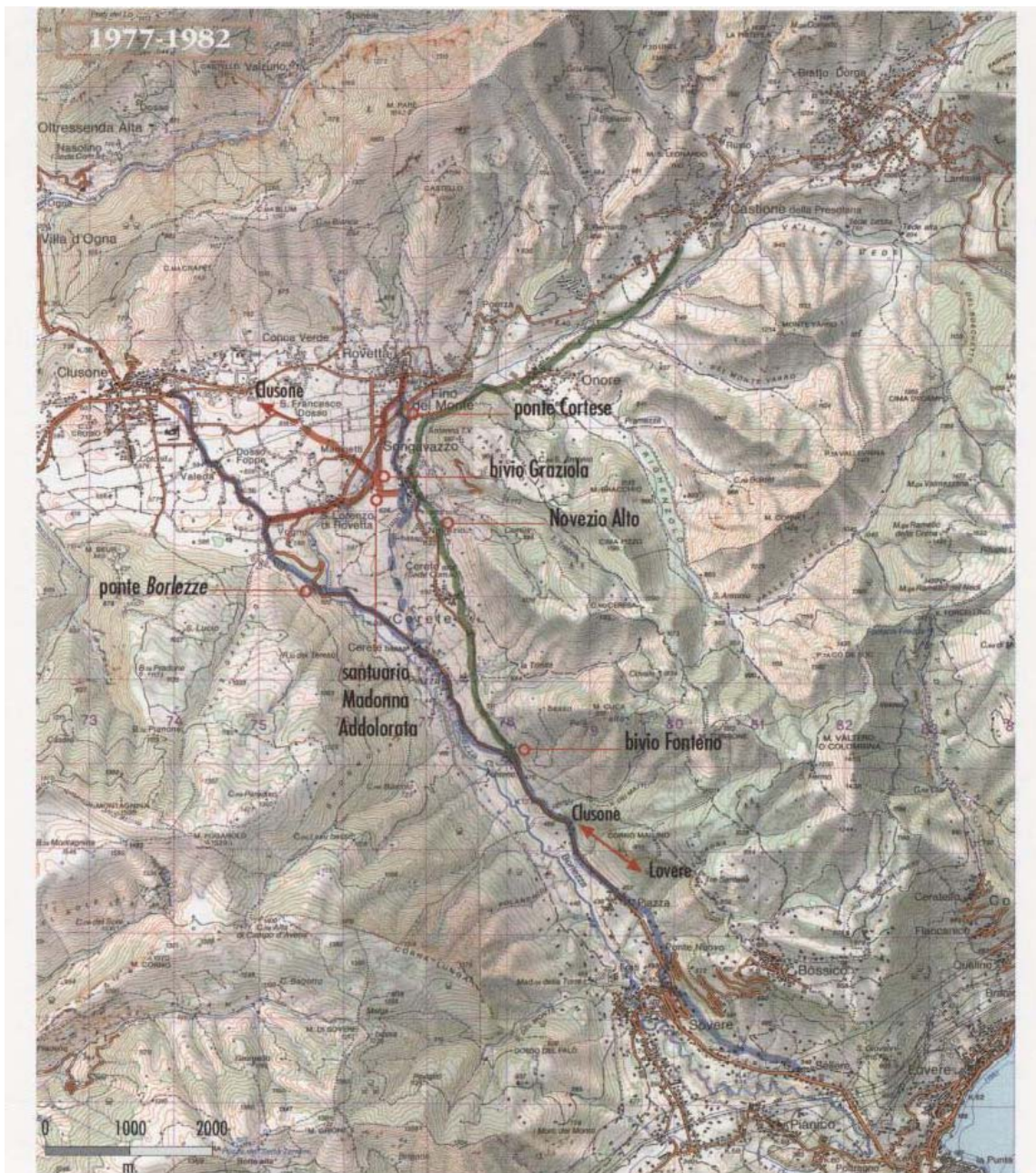
figura n. 15 Tratto dell'antica strada Francesca, da R. Caproni, 'L'alto Medioevo', in R. Caproni (a cura di), 'Ghisalba dalle origini all'Altomedioevo', Ghisalba 2005, p.103

La Via Malghera (o via Malghesa)

A Cortenova, nell'area posta a sud-ovest della cascina Fornace, si rinvengono numerosi resti attribuibili ad un insediamento di età romana (ciottoli e frammenti ceramici); in prossimità di questo sito, immediatamente a est, si evidenziano segni che attestano la presenza di un antico percorso con andamento nord-sud, probabilmente l'itinerario seguito per la transumanza che dalla pianura portava fino alla Val Cavallina⁴

La Via del Ferro

⁴ Si ringrazia il professor R.Caproni per questa informazione



Nelle due carte topografiche sono leggibili i tracciati delle principali vie di comunicazione della zona. In quella più recente, del 1977-1982, sono riportati in sovrapposizione i tracciati delle strade storiche.

LEGENDA

- Via del "Ferro": strada storica di collegamento fra la Valle di Scalve e il Lago d'Isèo.
- Strada Dipartimentale poi Regia Provinciale Lovere – Clusone.
- Collegamenti stradali fra Songavazzo e Rovetta in direzione di Clusone nella prima metà del secolo XIX. Situazione documentata almeno fino al crollo del ponte Fedrighini del 1842.
- Strada comunale di collegamento Cercete Basso – Songavazzo.

Figura n 16- il tracciato della Via del Ferro, asse storico che collegava l'area di Castione della Presolana e la val di Scalve con il Lago d'Isèo (da S.Del Bello, G. Guala, 2004, p. XXXI)

Questo antico percorso, forse già utilizzato in età romana, permetteva il trasporto dei minerali dalla Val di Scalve a Lovere; lungo questa direttrice, che partiva dall'area di Castione della Presolana, in età medievale sorse l'abitato di Songavazzo.

Strada della Busa

La strada, studiata e cartografata in occasione di una tesi di laurea discussa nel 1997, collegava Alzano Lombardo a Zogno, attraverso il Monte di Nese, coprendo un dislivello di 600 metri (da quota 300 s.l.m. in Val Seriana sale a quota 920 s.l.m. e poi scende a quota 310 s.l.m. in val Brembana): questa direttrice ha garantito, fino agli inizi del XX secolo, la possibilità di connettere le due vallate.

Secondo gli studiosi l'impianto risale agli inizi del XIV secolo; attualmente si conserva per ampio tratto carrozzabile o percorribile a piedi (nel tratto dalla località Forcella fino a Poscante si conserva come sentiero); in alcuni tratti il tracciato attuale ha occupato la sede del vecchio percorso, obliterandolo.

Il percorso garantiva la connessione alla Via Mercatorum, che incrociava in località Salmezza.

Alla strada erano connesse strutture quali il ponte del Ronco, la ex dogana (attuale casa Curnis) e il molino del Bono.

Percorsi individuati sulla base delle indicazioni fornite dalle pergamene del Codice Patetta⁵

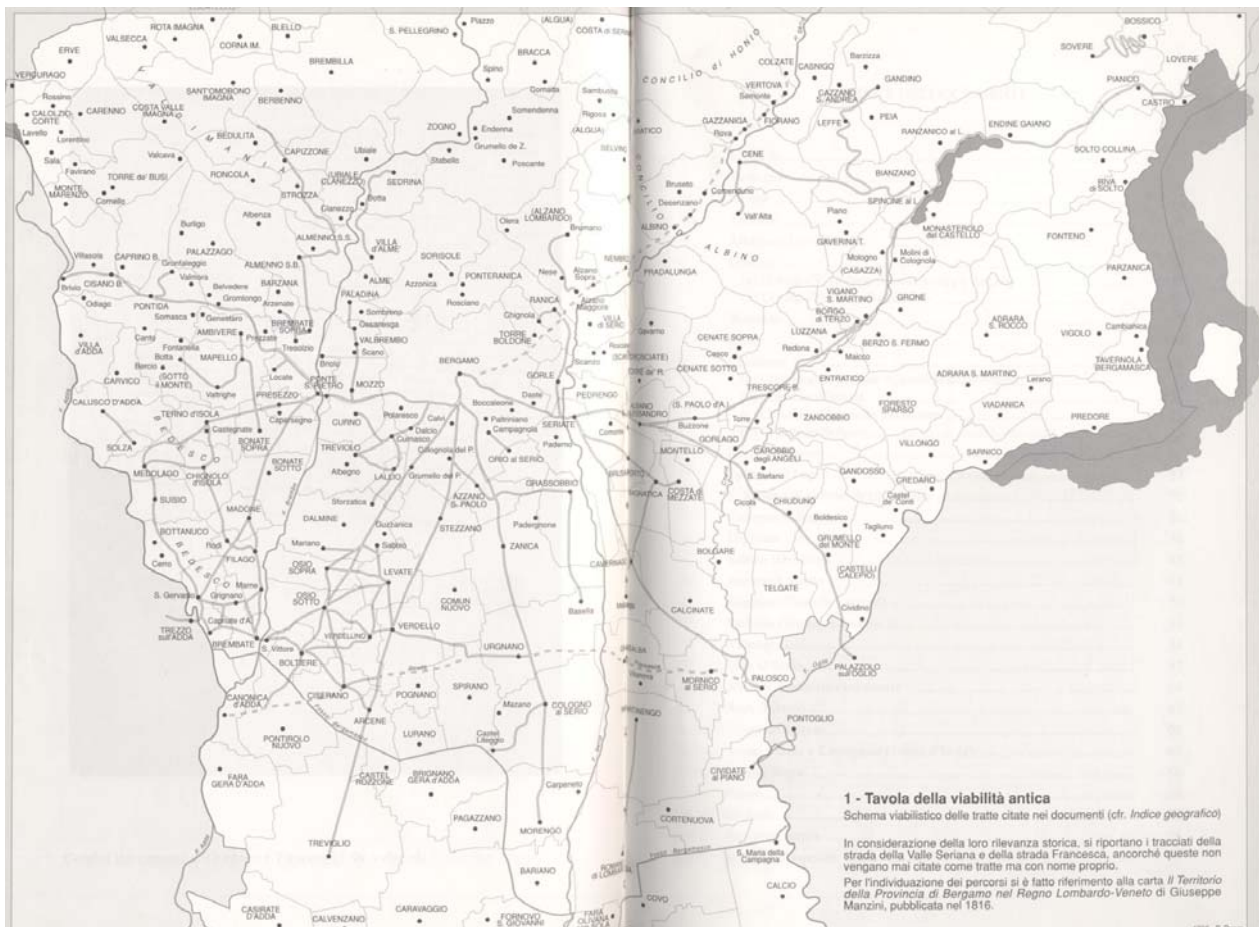


figura n. 16 viabilità nel XIII secolo, da V. Marchetti, a cura di, 'Confini dei Comuni del territorio di Bergamo (1392-1395) Trascrizione del Codice Patetta n. 1387 della Biblioteca Apostolica Vaticana', Fonti per lo studio del territorio bergamasco, XIII, Bergamo 1996

Gian Galeazzo Visconti, che nel 1385 si era impadronito del ducato di Milano (allora comprendente parte della attuale provincia di Bergamo), procedette a un riordino del territorio bergamasco in suo potere. Nell'anno 1391 ordinò che una commissione apposita stabilisse in maniera definitiva i confini dei territori da lui governati: la commissione procedette descrivendo e definendo, con il ricorso a testimoni e notai, le linee che segnavano il limite fra i singoli Comuni (dal 1183 essi erano assimilati ai vassalli della corona). La pubblicazione di questi testi permette di accedere a queste descrizioni dettagliate, che segnalano la presenza di strade, fiumi, ponti, ogni qual volta essi si avvicinano al limite confinario di un comune.

Per quanto riguarda le strade troviamo indicazioni relative a itinerari più recenti (per esempio la 'Via Nova' che attraversa l'Isola o quella che da Bergamo porta a Treviglio), che si sovrappongono ad altri itinerari di cui non è sempre possibile conoscere il periodo

⁵ Si considerano i tracciati proposti da V. Marchetti, a cura di, 'Confini dei Comuni del territorio di Bergamo (1392-1395)-Trascrizione del Codice Patetta n. 1387 dell Biblioteca Apostolica Vaticana?', Fonti per lo studio del territorio bergamasco, XIII, Bergamo 1996

di origine; peraltro non è escluso che molti degli itinerari citati siano tracciati più antichi, sopravvissuti fino al basso Medioevo.

Nelle schede vengono segnalati alcuni di questi percorsi, per i quali si sono raccolte informazioni fornite anche in altri testi; per le altre tratte si rimanda alla 'Tavola della viabilità antica' pubblicata nel testo.

Strada de Lurano (anche detta 'de Polerollo')

Questo tracciato si staccava dalla via Francesca nelle vicinanze di S.Damiano, procedeva attraversando il territorio fra Verdello, Levate e Comun Nuovo fino a Stezzano; da qui si dirigeva a Bergamo. La parte di questo percorso compresa fra i centri di Pognano e di Lurano coincide con un cardo della centuriazione romana: probabilmente si tratta di una via di collegamento tracciata in età romana e rimasta in uso in epoca medievale.

Antica 'Strata Mulatera'

Il percorso legava l'abitato di Urganò alla Morla, con un andamento Est-Ovest parallelo e settentrionale alla Strada Francesca; l'indipendenza di tale percorso dalla maglia della centuriazione di età romana potrebbe suggerire un'origine in età medievale. Il percorso passa dall'area della Cascina Ravarolo in quella della Cascina Grina, poi si dirige verso Nord, lungo la 'via de Albaris' (nell'Ottocento questa zona, tra Verdello e Minervio è chiamata 'Albero-Roveselle'), e poi di nuovo verso Est, passando leggermente a Nord dell'abitato di Cascina Nervio, fino a raggiungere la Morla (in prossimità del confine fra Verdello e Verdellino) in un'area che, ancora nell'Ottocento, era denominata 'Mulattera'.

Via Carbonera (o Via de Terno) -figura n. 18

Questo percorso collegava l'area del Monte Canto alla bassa pianura (area di Morengo) passando attraverso alcuni centri abitati ubicati nell'Isola; in alcuni documenti è anche citata come 'Via Lunga' e 'Via Limaniesca' (nel tratto che costeggiava l'antico sito di Limania); attualmente è chiamata anche 'Strada Sottoripa'.

La via aveva sicuramente la funzione di assicurare un collegamento fra i monasteri siti in Pontida e in Fontanella e l'Isola, nella quale detti monasteri avevano vasti appezzamenti, però dovette anche essere percorsa da traffici commerciali che legavano l'area del monte Canto alla Bassa Pianura, nella quale trovavano mercato prodotti delle colline (per esempio il carbone da legna). Questo uso potrebbe spiegare il toponimo di 'Via Carbonera'. Da questo asse principale dovevano staccarsi tratti secondari che permettevano di raggiungere i siti abitati.

Dal Monte Canto (abbazie di Pontida e Fontanella), la via procedeva verso Sud seguendo un percorso successivamente ricalcato dalle linee confinarie di alcuni comuni: è segnalata fra Terno e Castagnate, fra Valtrighe e Botta, fra Terno e Bonate Sopra (dove si trova l'attuale strada per Valtrighe); procedendo verso Sud si indirizza verso Chignolo (confine orientale con Bonate Sopra), poi verso Madone (confine comunale di Bonate Sotto). In prossimità del torrente Dordo volgeva verso Ovest in direzione della



figura n. 18 tratto della Via Carbonera da V.Malvestiti, B.Ceresoli, 2004, p.39

cascina di Muggiò (distrutta da pochi decenni), poi superava il torrente Buliga e saliva verso il Bedesco (segna il confine fra Chignolo e Madone). Attualmente un tratto della strada si conserva nel Bedesco, sotto forma di sentiero acciottolato. Da qui il percorso volgeva verso Sud passando nei pressi dell'antico abitato di Rodi (dove il toponimo 'Via Carbonera' sopravvive fino alle carte ottocentesche); il tracciato proseguiva ancora verso Sud, sfiorando l'antico sito di Limania (zona di S.Martino- linea di confine Filago/Marne), da cui doveva proseguire verso il ponte di Marne o verso quello di Brembate Sotto, per poi volgere verso la bassa pianura.

La strada è stata in gran parte obliterata da interventi degli ultimi decenni ma sopravvivono alcuni tratti sterrati o acciottolati.

La 'Via Mercatorum' e la Strada Priula

La val Brembana, nell'area a Nord-Ovest del capoluogo, costituisce un quarto del territorio della provincia bergamasca. In questa scheda si segnalano gli itinerari storici che attraversavano la valle e di cui sono rimaste tracce: questi percorsi affermarono o modificarono nelle epoche l'importanza dei luoghi, gli ambiti delle gravitazioni e le gerarchie territoriali. Per completezza vengono citati anche gli interventi realizzati nel XVI secolo sotto la guida del podestà A. Priuli, tesi a migliorare la viabilità di alcuni percorsi già esistenti o a realizzare nuovi tracciati coi quali evitare tratti tortuosi o troppo ripidi, determinando processi di sviluppo di nuovi siti e di decadimento per aree divenute marginali alla nuova viabilità. I siti di Dossena (con la chiesa plebana), Callora (percorso porticato) Cornello dei Tasso (con i portici - figura 19- e i percorsi per il torchio e il mulino), Averara (col percorso porticato), Redivo (con l'edificio storico, a lungo erroneamente ritenuto l'antica sede della dogana - figura n. 20), che conservano architetture legate alla viabilità precedente alla realizzazione della Strada Priula, possono essere considerati nodi locali significativi dell'armatura storica di questo territorio (modelli esemplificativi anche per siti non considerati nella scheda).

Si fornisce in allegato la riproduzione del disegno, eseguito nel 1596 per il capitano Giovanni da Lezze, che traccia in nero l'antico percorso di fondovalle e in color oro il percorso della nuova strada, che si stava realizzando in quegli anni, poi ricordata col nome di Priula -figura n. 21-



Figura n.19-L'antica via porticata a Cornello, da Capellini, Guglielmini 1978 p.122



Figura n.20 Casa Bottagisi a redivo (l'edificio è stato a lungo ritenuto sede della dogana veneta): da A.Fumagalli 1981,p.125

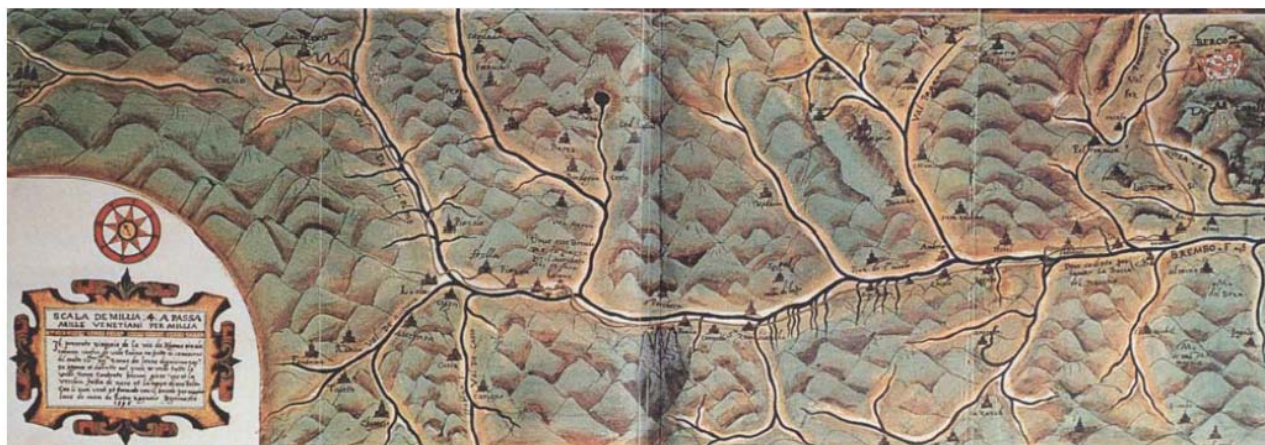


Figura n.21 la via Priula, da Pesenti, Carminati 1988, pp.264-265

Nelle epoche più antiche le comunità di queste terre vissero in condizioni di parziale isolamento conseguente alle difficoltà di accesso alla valle dalla pianura, difficoltà che si concentravano in particolare nell'area della strettoia fra Botta e Sedrina (nella parte meridionale del corso vallivo del Brembo) e, più a monte, nella località 'Goggia', nei pressi di Cornello.

In età romana le comunità stanziate nelle valli a settentrione del capoluogo sono ricordate come aree 'adtributae' al municipio di Bergamo. I Romani conoscevano la presenza di minerali anche in val Brembana: probabilmente il percorso con cui questi giungevano ai mercati della pianura passava attraverso i valichi di Dossena, Valpiana e Selvino (verso la Val Seriana e poi verso Bergamo e la pianura).

A partire dall'epoca tardo antica, quando le invasioni resero sempre meno sicuri i siti di pianura, possiamo ipotizzare un lento spostamento di genti che migrò verso le colline e poi verso le montagne, causando una crescita demografica negli insediamenti già stanziati e la nascita di nuovi centri; la valle fu, tuttavia, spesso luogo di emigrazione per le sue genti che cercavano lavoro altrove (per esempio a Genova o a Venezia) Il percorso che anticamente permetteva l'accesso al territorio dell'alta Valle Brembana partiva da Bergamo e raggiungeva Serina attraverso l'altopiano di Selvino, per poi puntare al valico di Dossena (sito al centro di un'area mineraria e sede della chiesa plebana) e scendere a Cornello, da dove procedeva verso Averara e il passo S.Marco.

Questo itinerario era chiamato 'Via Alta' o 'Via Mercatorum' .-figura n. 22- e aveva in Serina il suo centro di mercato più importante. La strada procedeva poi attraverso Piazza Brembana, Averara (dove un tratto di strada correva 'coperto' da portici) e il passo S. Marco, da cui era possibile raggiungere la Valtellina. Sul versante sinistro della vallata esisteva una mulattiera, di fronte a Zogno, e c'era un ponte per superare il fiume che portava a Grumello de' Zanchi, Poscante, Monte di Nese e poi Alzano (cfr con l'antica via della Busa)

La via Mercatorum manteneva l'aspetto di una mulattiera per un'ampia porzione del suo tracciato: non risultava transitabile ai carri e ai cavalli, tuttavia era percorribile da carovane di muli e i viandanti potevano trovare ospitalità e ristoro nelle stazioni che si trovavano presso Trafficanti, Serina, Cornello, Piazza Brembana, Averara e il valico di

S. Marco. Lungo la via si incontravano anche altri luoghi di mercato, fra gli altri quello di Cornello.



Figura n.22 : la strada precedente la realizzazione della Priula a Cornello, da Capellini, Guglielmini 1987,p.31

A questo 'asse portante' si congiungevano gli itinerari minori, che collegavano le differenti località e le valli laterali: numerosi passi garantivano contatti e commerci con l'altro versante della montagna. La porzione di vallata 'oltre la Goggia' disponeva infatti di numerose mulattiere che percorrevano le vallate laterali fino ai valichi, che permettevano (nella bella stagione) di raggiungere le vallate contigue: da Carona fino al passo Valcervia (da cui si poteva scendere in Valtellina), da Branzi per Valleve e Foppolo fino ai passi di Dordona e di Porcile, oppure per Cambrembo e poi fino al passo Tartaro e Lemma, da Olmo al Brembo per la val di Mezzoldo fino al passo S. Marco, oppure per la Valmora fino ad Averara e ai passi S. Marco e Verobbio (dai quali si può raggiungere Morbegno). Sentieri e mulattiere garantivano il passaggio anche per la Valsassina attraverso il passo del Gandazzo e la forcella del Cedrino. A questi percorsi vanno ad aggiungersi altri itinerari che garantivano le comunicazioni fra i due versanti della catena montuosa, ma anche i collegamenti in quota fra i differenti valichi. Capellini e Guglielmi segnalano fra questi percorsi quello che partiva da Ornica e, passando per i Piani dell'Avaro, raggiungeva prima la mulattiera del Verobbio, poi la mulattiera di S. Marco, per procedere verso il Monte Azzardo, fino alla Forcella Rossa: da qui raggiungeva le mulattiere dei passi di Lemma e di Tartano, collegando sei valichi delle Orobie, dai quali si poteva raggiungere Morbegno.

La '*Via Mercatorum*' fu per un lungo periodo, almeno fino alla realizzazione dei ponti di Sedrina (testimoniati dal 1279), il collegamento più agevole fra la valle e Bergamo, non l'unico.

In epoca antica, malgrado le condizioni rese difficili dalla presenza di pareti di roccia a strapiombo sul fiume e strettoie con massi che ostacolavano il passaggio, nonché il frequente pericolo di aumento della portata del fiume in occasione di temporali nell'alta valle o nelle valli laterali, venne comunque tracciato un sentiero di fondovalle; di questo itinerario rimangono tracce nei resti di mulattiera che passava per Costa Cavallina e Postiero, poi puntava verso il ponte che permetteva di superare il torrente Brembilla (testimoniato a partire dal 1178), risaliva fino a sopra le 'Grotte delle Meraviglie' per dirigersi verso Zogno, S. Pellegrino e S. Giovanni Bianco.

Questo tracciato di fondovalle poteva essere percorso, per alcuni tratti, con i carri leggeri; probabilmente è la direttrice che troviamo indicata nel disegno del 1596 (eseguito per il Capitano Giovanni da Lezze) come 'strada vecchia' (segnata a tratto nero, mentre la 'nuova' strada, la Priula, è segnata in color oro); le difficoltà maggiori si incontravano a voler connettere questo settore della valle con l'area a Nord della Goggia (in prossimità di Cornello): le rocce a strapiombo separavano queste due parti di valle che potevano essere collegate solo attraversando (a piedi!) il centro di Cornello dopo una ripida salita; dall'abitato si discendeva poi, con ripido e pericoloso tragitto, fino alla località Orbrembo Secondo gli studiosi Pesenti e Carminati la mulattiera che passava per Cornello dirigeva poi verso Lenna, Piazza Brembana, passava per Frolla poi proseguiva verso il ponte di Olmo al Brembo; poco dopo, nelle vicinanze della località Malpasso, saliva ripida fino alla contrada Sigadola e poi fino alla parrocchiale di Mezzoldo, passando per Cà Sonetti e Cà Vassalli (tratto conservato); divenuta un sentiero, giungeva ad Averara, risaliva la Valmora (dove venne realizzato l'edificio della dogana

a Redivo), raggiungeva Caprile e poi il passo, da dove puntava verso Morbegno. Questo itinerario fu confermato anche in epoca veneta, percorso dai corrieri postali (fra Venezia e Chiavenna) ma anche dai mercanti che intrattenevano commerci fra Bergamo e i Grigioni.

Era possibile, per chi partiva da Bergamo, connettersi a questo tracciato di fondovalle attraverso una mulattiera che dalla località 'Ventolosa' saliva fino alla contrada Cà dell'Ora (o Callora: esistono ancora i portici), passava con un percorso sufficientemente agevole sopra alla parete di roccia a picco sul fiume e poi dirigeva verso la località 'Campana', con una ripida e pericolosa discesa gradinata – figura 23- Da qui il vecchio percorso scendeva molto ripido fino al ponte di Sedrina, poi procedeva in piano verso Zogno.



Figuran.23 il sentiero di Ca' dell'Ora (Villa d'Almè), da Capellini Guglielmini 1987 p.101

Sotto il governo della Serenissima l'area montana venne scandita in vallate (le più ampie vennero poi ulteriormente frazionate) e ai centri maggiori venne riconosciuto un ruolo di centro di riferimento per porzioni di territorio. Successivamente alla realizzazione delle mura che cinsero la città di Bergamo (1561-1588), Venezia si occupò della viabilità lungo la Val Brembana, tramite l'opera del podestà A. Priuli, per assicurarsi la possibilità di stringere rapporti politici, economici e militari con i Grigioni che controllavano la Valtellina (alleati della Serenissima).

L'intento era quello di rendere percorribile ai carri leggeri (e transitabile, in tempi accettabili, da milizie) l'intero percorso, in un momento in cui i traffici con la Valtellina

stavano aumentando e la alleanza con i Grigioni era considerata una risorsa vitale. Secondo gli studiosi Pesenti e Carminati Priuli si limitò a intervenire in quei tratti di strada dove la viabilità risultava maggiormente faticosa; per superare l'ostacolo costituito dalla strettoia di Botta si realizzò un tratto di via sostenuta con archetti e tiranti metallici (abbattuto durante l'età napoleonica). Il percorso dirigeva poi, verso Stabello per poi scendere al ponte di Sedrina in maniera meno ripida (il tratto venne scavato nella roccia). Nei pressi di Zogno la nuova strada correva più a monte rispetto al vecchio percorso.

Un altro luogo di difficile passaggio era in località 'Goggia', dove uno sperone roccioso divideva la valle in 'Brembana' e 'Brembana oltre la Goggia' e obbligava la vecchia strada a salire su ripidi dirupi per raggiungere Cornello, da cui scendere ripidamente fino alla contrada Orbrembo: qui venne realizzata una strada sostenuta da un muro che poggiava nel greto del torrente -figura n. 24-, e che permetteva di evitare una faticosa risalita, l'attraversamento di Cornello (rigorosamente a piedi) e la pericolosa discesa.



Figura n.24: archi di sostegno per la strada sotto i dirupi di Cornello dei Tasso (L'arco inferiore è veneto, quello mediano e austriaco, il superiore è dagli inizi del'900) da Pesenti, Carminati 1988, p.272

Nei pressi di Frola la mulattiera abbandonava la quota del fiume e saliva per procedere poi fino al ponte di Olmo sopra al Brembo: la nuova via venne fatta passare accanto al fiume, sotto le 'Corna di Frolla'.

La nuova strada a partire da Malpasso percorreva il fondovalle (invece di salire) e attraversava il fiume nei pressi di Piazzatorre per mezzo di un nuovo ponte –figura n. 25 - che permetteva, sul lato sinistro del fiume, un percorso meno accidentato; in prossimità della località Moiacca (a 1 Km da Mezzoldo), la nuova strada riattraversava il Brembo su un altro nuovo ponte. Oltre Mezzoldo furono aggiunti dei tornanti allo scopo di diminuire la pendenza del percorso (attualmente si vedono dei tornanti che sono stati realizzati durante la I e la II guerra mondiale).

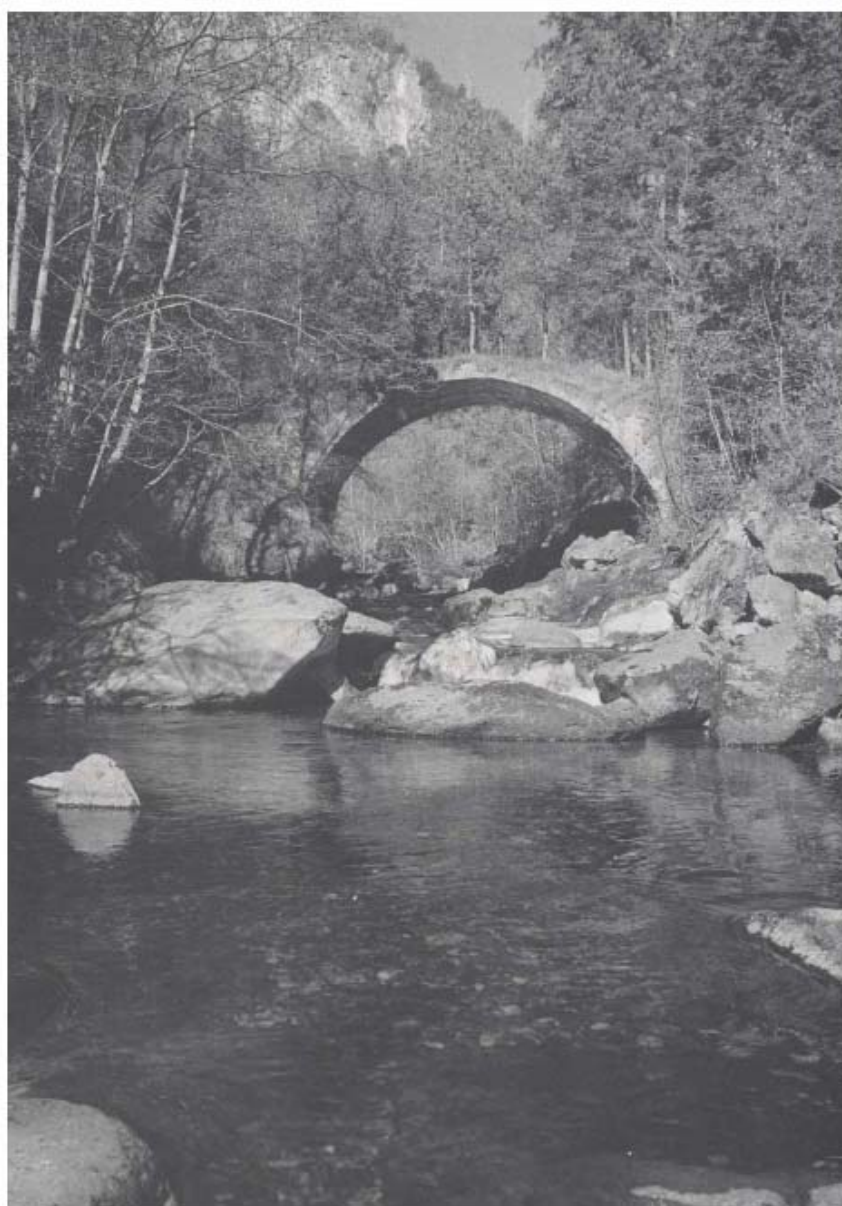


Figura n.25: ponte nei pressi del raccordo per Piazzatorre, da Pesenti, Carminati p.226

Questi interventi furono realizzati nell'arco di pochi anni e completati entro il 1600, quando la Strada Priula si presentò in veste di asse di collegamento di importanza sopranazionale, garantendo percorribilità fra Bergamo (Porta S. Lorenzo) e i passi retici senza transitare lungo il Lago di Lecco, territorio dell'ostile Ducato di Milano (che si estendeva fra il Sesia e l'Adda e giungeva, verso Nord, fino a Colico).

Malgrado l'importanza strategica la Strada Priula rimase comunque poco più di una mulattiera, anche se regolare e ben selciata, in quanto l'alta quota comportava la presenza di neve per lunghi periodi dell'anno, inoltre gli Spagnoli, che conquistarono negli stessi anni la Valtellina, realizzarono il forte di Fuentes (dove si incontrano la Valtellina e la Valchiavenna) e costrinsero al pagamento dei dazi anche i mercanti diretti a Morbegno e alla val Brembana.

Venuto meno il ruolo sovralocale, la strada conservò importanza per la valle, garantendo un percorso diretto che metteva in comunicazione la montagna con il piano e col capoluogo, determinando nuove gerarchie e convergenze: i centri cresciuti lungo gli assi stradali più antichi e ora marginali alla nuova viabilità videro ridimensionata la loro importanza di nodo locale e in alcuni casi decadde, mentre nuovi centri, di fondovalle, divennero i nuovi nodi di richiamo e sviluppo, che catalizzarono nuovi percorsi di collegamento con le valli laterali e le località minori

Cornello dei Tasso

Fra gli abitati che si svilupparono lungo gli antichi assi viari, precedenti alla realizzazione della Priula, ricordiamo Cornello dei Tasso, che in età medievale fu sede di un importante mercato (testimoniato fra l'altro dal percorso porticato) e luogo di passaggio obbligato, cerniera fra la bassa Valle Brembana, e la valle 'Oltre la Goggia'. La realizzazione del nuovo tratto di Priula a fondovalle, sostenuto da un muro con archi che poggiava nel greto del fiume, garantì un percorso lineare e agevole che evitava la salita fino all'abitato. Divenuto luogo marginale nel nuovo assetto viario, il centro perse attrattiva e vitalità, e si innestò un processo di decadimento e parziale abbandono. Queste condizioni hanno permesso il parziale mantenimento dell'antico abitato; da questo si dipartono tuttora due percorsi che costituivano la prosecuzione delle due strade principali di epoca medievale: la Strada del Torchio e la Strada del Mulino (compaiono nel Catasto Napoleonico) che portavano agli edifici da cui mutuavano il nome (oggi rimangono i ruderi).

Dossena – La pieve

Vedasi scheda in 'I luoghi del sacro'

Averara - Area dei portici ed edificio storico di Redivo

A Redivo si conserva un edificio storico, la casa Bottagisi, a lungo erroneamente considerato la 'Dogana' relativa all'antico percorso: la struttura testimonia numerose fasi edilizie che si sono sovrapposte a partire dal XIV secolo. I portici di Averara

testimoniano, con l'importante area coperta di mercato e di passaggio, l'importanza del sito.

Ponti di età medievale

I ponti hanno offerto la possibilità di interrompere l'isolamento di alcune comunità, hanno abbreviato i tempi di percorrenza modificando le gerarchie territoriali, hanno messo in collegamento luoghi vicini allo sguardo e lontani nei gesti, rendendo appetibili aree prima neglette o marginali; da sempre hanno avuto un forte valore simbolico (oltre che pratico), segno della 'forza' organizzatrice e razionale dell'uomo, che modella, trasforma, crea.

In questo ambito si segnalano alcuni ponti di età medievale, con particolare attenzione per le infrastrutture realizzate in area collinare e montana. Questa selezione ha valore puramente esemplificativo e si presta a essere modello operativo per altre epoche e per località non citate in scheda.

Ponte del Tarchino – figure n. 26 e 27-

Il ponte, realizzato in epoca medievale sul torrente Tornago in prossimità del suo sbocco nel fiume Brembo e nelle vicinanze dell'area della chiesa di S. Tomé, fu probabilmente un rifacimento di una struttura più antica: E. Fornoni lo mette in relazione con il vicino Ponte della Regina, lungo la via militare che da Bergamo portava a Lecco e alle Rezie. La struttura, con arco singolo, presenta muratura in conci squadrati e allineati fino alla chiave dell'arco, mentre superiormente è realizzata in pietra e meno rifinita e in ciottoli di fiume, a tratti disposti a spina di pesce.

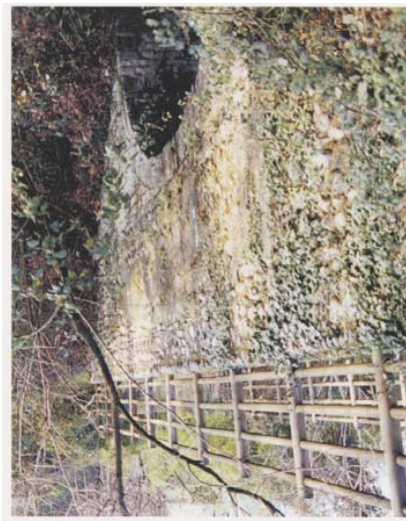


Figure n.26 e 27: il ponte del Tarchino da Adorati, Lorenzi 2001, scheda 'Almenno S. Salvatore

Ponte medievale di Clanezzo -figure n. 28 e 29-

All'imbocco della val Brembilla, lungo la direttrice per Almenno, probabilmente nel X secolo d.C. (è sicuramente testimoniato nell'XI secolo) venne realizzato un ponte

fortificato, con un'unica arcata, che permetteva di mettere in collegamento la Valle Brembana con la Valle Imagna. Il passaggio era sorvegliato (tuttora sopravvivono tracce di un cancello al centro del passaggio sopraelevato e resti di una torre nelle vicinanze della struttura) e fu luogo di scontri numerosi in epoca comunale. Dal ponte era possibile accedere, tramite una strada selciata, verso il fiume Brembo dove, in località Porto, un barcaiolo garantiva l'attraversamento del fiume.



figure n. 28 e 29: il ponte di Clanezzo e la strada che portava al fiume, da Adobati, Lorenzi 2001, scheda 'Clanezzo, il ponte fortificato'

Ponte di Berbenno –figura n. 30-

Nei pressi dell'abitato di ponte Giurino, nelle vicinanze del Mulino 'Terse' sopravvive un ponte ad arcata unica che permette di attraversare il torrente Imagna. La struttura, realizzata in conci squadrati di pietra, presenta il caratteristico profilo 'a dorso d'asino'. Insieme al ponte di 'Ca' Giurino, più a monte, permetteva il passaggio da un versante all'altro della valle, garantendo il collegamento con la Val Brembilla: rimase struttura centrale nelle comunicazioni fino alla metà del XIX secolo.



Figura n.30 : il ponte di Berbenno, da Adorati,Lorenzi 2001,scheda 'Berbenno-Ponte medievale'

Riferimenti bibliografici:

GALLIAZZO V., Ponti romani, 1995 Treviso.

F. ADOBATI, M. LORENZI (a cura di), 'Arte romanica tra Italia, Francia e Spagna – Catalogo didattico, 2001

M. LORENZI, A. PELLEGRINI, 'Sulle tracce del Romanico in Provincia di Bergamo – tra storia, architettura e paesaggio', Bergamo 2003