

LA STRADA ROMANA AURELIA

(DA PISA A VADO)

Vicino al tempio di Saturno c'era
allora un cippo risplendente d'oro
dove Roma lanciò per tutto l'orbe
sue vie secliate di sonanti sassi....
(G. PASCOLI, *Poem. crist.*, VI-1).

I. - IL MILIARIO AUREO

Nel foro di Roma immortale, non lontano dall'« Umbilicus Urbis » centro simbolico della città, e propriamente in vicinanza del tempio di Saturno ⁽¹⁾ sorse, per opera di Augusto ⁽²⁾ il celebre « Miliarium Aureum » (DIONE CASSIO, L. IV-8) sul quale stavano incisi i nomi delle superbe scie della grandezza di Roma: le strade che gli industri legionari avevano aperto per il mondo, monumenti d'una gloria senza fine.

Non da esso però muovevano le vie che da Roma s'irradiavano pulsanti di vita, arterie di civiltà, ma dall'antica cinta delle mura serviane (*Agger Servianus*) ⁽³⁾.

Il Miliario Aureo, colonna marmorea rivestita di bronzo, dovette essere come il monumento, l'esaltazione, ed insieme l'indice di tutte le strade che da Roma muovevano, con l'indicazione delle distanze

(1) IORDAN, *Sui rostri del Foro Romano*, in « Annali dell'Ist. di corrispondenza Archeol. », vol. 55, Roma, 1883.

(2) Il « Miliarium Aureum » sorse nell'anno 724 di Roma, allorchè Cesare Augusto fu eletto « curator viarum ». (Vedi: CANINA L., *La I parte della via Appia antica*, Stab. Tip. di G. A. Bertinelli, vol. I, app. II, Roma, 1853, pag. 232). Prima di tale data era il censore che si occupava delle strade (CIC., *De Leg.*, III, 3).

(3) Lungo le vie militari ed anche lungo quelle di minore importanza, come dimostreremo in seguito, si ponevano, alla distanza di un miglio l'una dall'altra, delle pietre che si elevavano dal suolo e recavano incisa la distanza da un luogo importante: in genere da un « oppidum ». La cifra era spessissimo seguita dalla sigla M P (*milia passuum*), con scolpito il nome degli imperatori, consoli, censori pretori o magistrati che avevano curata l'apertura della via o l'avevano riattata. Le pietre oltre il nome di « miliarium » prendevano anche quello generico di « lapis », tanto che si diceva più spesso, ad esempio, « ad sextum lapidem » o più semplicemente « ad sextum » che non « ad sextum miliarium » (POLIBIO, III, 39, 8), (PLUTARCO-C. GRACCO, XI).

fra le varie località. Intorno al Miliario, e vicinissimo al Foro, per ordine di Agrippa, era stata disegnata la mappa dell'Impero: come un immenso atlante, superbo monumento di potenza (TACITO, *Hist.*, I, 27) (SVETONIO, *Otho*, 6) (PLINIO, *Ist. Nat.*, III, 6, 9). Qui i generali potevano meditare i loro piani di campagna calcolando in precedenza sulle segnate distanze, le marcie degli eserciti e l'ubicazione del nemico.

II. - LE GRANDI ARTERIE DELL'ITALIA SETTENTRIONALE

Dalle 37 porte di Roma come

*.... dardî di un gigantesco sagittario
tendente in giro l'arco suo fatato,
si lanciarono fiere tante vie
per conquistare il mondo....*

Erano 246 le strade: 31 militari e 215 strade maggiori ⁽¹⁾. Strategiche si possono chiamare le vie militari « consulares » o « pretoriae » che in origine avevano finalità esclusivamente tattiche e belliche. Esse erano tanto spesso opera di quelle legioni di ferro che seppero lasciare impronte incancellabili per il mondo antico. Architetti, ingegneri, pontieri, costruttori, colonizzatori erano i legionari e si volgevano versatilmente a qualsiasi opera che potesse far grande il nome di Roma. Queste vie delle quali l'onere gravava sullo Stato, erano mantenute in piena efficienza da funzionari all'uopo nominati: il « curator viarum » che stava generalmente a Roma ed i « mancipi » che dirigevano le stazioni principali ⁽²⁾.

Apprendiamo da Cicerone (*Filipp.* XIII) che tre vie conducevano alla Gallia Cisalpina da Roma: la Flaminia, la Cassia e l'Aurelia.

La *Flaminia*, che usciva dalla Porta Ratumena o Fontinalis della cinta Serviana e conduceva all'alto Adriatico e alla Cisalpina, tolse il rango di « Regina Viarum » all'Appia, quando la potenza espansionistica di Roma si trovò insensibilmente spostata a Nord. Fu costruita nel 187 a. C. dal Censore Flaminio, morto poi nella battaglia del Trasimeno, e si spingeva sino a Rimini (*Arimi-*

⁽¹⁾ CELESIA E., *Porti e vie strate dell'antica Liguria*. Coi tipi della Tipografia sociale, Genova, 1883, pag. 28. (Pur monca ed erronea in molti punti, quest'opera del Celesia è quanto abbiamo di più compiuto sull'argomento).

⁽²⁾ CELESIA E., *Op. cit.*, pag. 52. Le altre vie invece *viae communales, vicinales, transversae* erano aperte e conservate dai cittadini dei *pagi* e dei *vici* interessati all'efficienza di esse. A queste strade di comune transito presiedevano i *magistri pagorum* di antichissima istituzione.

num). Qui giunta si bipartiva e ne conservava il nome il ramo che volgeva a Settentrione. L'altro tronco, costruito pure nel 187 a. C. dal console M. Emilio Lepido, col nome di Emilia, portava al grande emporio fluviale di Piacenza (*Placentia*) fulcro d'ogni azione bellica nelle Gallie (Livro, XXI, 57; XXXIX, 2) ⁽¹⁾.

Un altro ramo della Flaminia, la *Cassia*, si staccava dalla grande arteria a Ponte Milvio, e, toccando Veio, Volsini novi, Chiusi, Cortona, Arezzo, Firenze, sboccava nell'Aurelia fra Pisa e Luni.

Infine la terza od *Aurelia* (da Aurelio Cotta censore nel 241 a. C.) per il « Pons Aurelius » conduceva al Gianicolo e di qui, attraversando l'Etruria, portava a Pisa (Pisis) importantissimo centro militare pari a Piacenza (Livio XXXIX, 2). Difatti al tempo delle guerre liguri un console risiedeva nel « castrum » di Piacenza e l'altro a Pisa. Quivi metteva anche un ramo della Cassia, la Clodia, che da Viterbo portava in Etruria ⁽²⁾.

III. - COME NACQUE IL SEGMENTO LIGURE DELL'AURELIA

Correva l'anno 109 a. C. Gravi nubi si addensavano sulla Cisalpina. La marea de' Cimbri e dei Teutoni premeva minacciosamente sulla resistenza romana. Le orde barbariche avanzavano con inesorabile passo e la pingue pianura del Po sembrava da un momento all'altro in estremo pericolo. In tanta gravità di prossimi eventi, il Censore M. Emilio Scauro fu incaricato di aprire una strada « che per Pisa e Luni conducesse ai Sabazi e di qui a Dertona » (STRABONE, V, 6) ⁽³⁾.

Mai come in quel calamitoso momento si delineò nella mente de' Romani la necessità di una via, che, al riparo delle intemperie alpine, mettesse in comunicazione diretta i due formidabili « Emporia » militari di Pisa e Piacenza, con la Gallia invasa.

Occorre dir subito che la *Pisa-Vado* (o Emilia di Scauro) che noi chiameremo però secondo l'uso corrente *Aurelia*, conserva pochi, pochissimi caratteri di romanità, se togliamo l'ardito suo tracciato di concezione squisitamente romana, perchè non fu mai una via « stra-

(1) Poche, ma esatte notizie sull'argomento si trovano in BERTARELLI L. V., *Italia Centrale*, vol. IV. A cura del T. C. I., Milano 1925, pag. 240.

(2) CELESIA E., *Op. cit.*, pag. 100. La Clodia (da C. Claudio Censore nel 225 a. C.) si staccava presso Veio dalla Cassia e, toccando Saturnia, Roselle, Vetulonia, sfociava nell'Aurelia a Salebro.

(3) Vedi a proposito di questo luogo straboniano il CELESIA, *Op. cit.*, pag. 32 e SANGUINETI L., *Epigrafi Ligure*, in « Atti Soc. Lig. Storia Patria », vol. III. 1864. Si tratta dei termini di una disputa ormai superata.

ta » ⁽¹⁾ nel pieno significato della parola. Essa fu semplicemente una « *terrena* » o al più *glareata* ⁽²⁾.

Mancò certamente ad Emilio Scauro il tempo necessario per « strare » ossia per apportare alla strada da lui aperta tutte quelle rifiniture proprie delle vie romane. Da notarsi ancora che ai tempi di Scauro i Romani non si erano ancora specializzati in quella mirabile tecnica stradale che vediamo rifulgere sotto ai Cesari.

Quando ad « *Aquae Sextiae* » le orde barbariche furon dissolte dal valore di Mario e dei suoi fedelissimi Liguri, (PLUTARCO-Mario, 194) per l'aumentata importanza acquisita dalla via che da Piacenza conduceva a Vado, (Julia Augusta) non si pensò più a « strare » l'Aurelia, che aveva perduta molta della sua immediata necessità. Sicchè la Pisa-Vado rimase arteria di utilità mediocre e tale da non giustificare gli imponenti lavori di rifinitura e di assestamento che troveremo nella « *Julia Augusta* ». Questa inferiorità ben palese è giustificata in parte dall'importanza sempre crescente dell'emporio militare di Piacenza a danno di quello di Pisa e dal fatto che da Roma, per andare alle Gallie, si preferiva seguire la Flaminia, indi la Emilia di Lepido e la Julia Augusta anzichè seguire la litoranea del Tirreno che era alle prese con un terreno « *impeditissimum ad iter faciendum* » (*Brut. a Cic. Ep.*, Fam. XIII). Si aggiunga che sotto i Cesari si preferì seguire da Roma alle Gallie la via marittima.

Resta da osservarsi ancora che il nome di *Aurelia* sostituì in breve quello di Emilia, perchè la strada di Scauro non è che la continuazione della grande arteria di Aurelio Cotta, che da Roma conduceva a Pisa, ma anche per non creare evidenti equivoci di omonimia con l'altra Emilia, quella di Lepido. Così noi chiameremo Au-

(1) Questo appellativo merita qualche osservazione in proposito. La via *strata* (da: *sternere viam*) era la via pavimentata o reticulata. La sua costruzione importava lavori imponenti, tantochè si calcola a mo' d'esempio che un m² dell'Appia costasse il sestuplo d'una moderna autostrada attrezzata per il traffico pesante. (Vedi: UMSCHAU, in « *Wissenschaft und Technik* », Francoforte, 1934, fasc. maggio). Per costruirla si procedeva così: Dopo che gli operai, o i legionari, avevano aperto la via (*viam munire*) si passava alla lavorazione tipicamente romana del fondo stradale. Sul *gremium*, o fondo primo, si posava lo *stratumen* formato di un ammasso di ghiaioni o ciottoli bene assestati. Sul primo strato posava il *rudus* che era un lenzuolo di sabbia e di pletrisco leggero legato con calce. Sul *rudus* posava il *nucleus* che era di cemento e di creta ben battuta. Finalmente su queste solide basi si posavano grosse lastre (*lapides*) di pietra ad angoli smussati, non simmetriche, ma tagliate in modo che si connettessero bene le une con le altre. Il tutto legato solidamente con calcestruzzo formava il *pavimentum* o *summa crusta*. Non tutte le vie però eran costruite con tanta rifinitura. Spesso per urgenti necessità di guerra, o per mediocre e caduca utilità le vie restavano semplicemente *terrenae* o appena spianate, oppure eran *glareatae* cioè a fondo ghiaioso ben diverso da quello delle *reticulatae* o *stratae*. (Vedi: LIVIO, XLI, 27).

(2) VIGNOLI C., *Quali erano le arterie dell'Impero romano*, in « *Giornale della Domenica* », A. III, n. 31, Roma 1932-XI, pag. 6.

relia la via che da Pisa conduceva a Vado (*Sabates*) e *Julia Augusta* ⁽¹⁾ quella che da Piacenza per Vado si dirigeva ad Arles, benchè ambedue siano state aperte da Emilio Scauro censore, e quindi, secondo il vetusto uso romano, debbano portare il nome di *Emilia*.

L'ANDAMENTO DELL'AURELIA

DA PISA A LUNI.

Da Lerici a Turbia, la più deserta
La più romita via....

(DANTE, *Purg.*, III).

Da *Pisae* ⁽²⁾ l'Aurelia, seguendo il pittoresco e breve orlo pianeggiante delle coste tirreniche, toccava a 12 m. p. *Fossis Papirianis* (Peut) ⁽³⁾ o *Papiriana* (It. Ant.) ⁽⁴⁾ che va identificata, senza ombra

⁽¹⁾ La *Julia Augusta* prese il suo nome dal grande Imperatore, quando questi, eletto « curator viarum » intraprese la grande riforma delle strade romane. (DIONE CASSIO, IV, 8). Il Millario della Chiappa presso S. Bartolomeo del Cervo ci attesta che questi lavori di rifinitura vennero condotti a termine nell'anno 13 a. C. (Vedi: NISSEN H., *Italische Landeskunde*, Berlin, 1902, pag. 140. Lo stesso Nissen a pag. 145 nega l'esistenza d'una Aurelia ligure. Di questo errore basato su un'erronea interpretazione d'un luogo straboniano si fece in Italia banditore il CELESIA (*Porti e vie strate, ecc.*, op. cit., pag. 32), ma le loro obbiezioni non hanno oggi più importanza.

⁽²⁾ Pisa fu forse colonia greca ed ebbe la sua omonima nella *Πῖσα* peloponesiaca (*πίσα* in greco vale per: luogo molto irrigato, prateria).

⁽³⁾ La notazione « Peut » si riferisce alle stazioni ricordate dalla tavola itineraria detta Peutingeriana dal suo primo divulgatore: il Peutinger. Secondo il Mannert pare fosse una copia di quell'« Orbis pictus » che figurava come un immenso atlante sotto il portico di Agrippa. È certo che una descrizione dell'impero romano fu fatta in quei tempi (PLINIO, *n. h.*, III, 7) e con tutta probabilità fu compilata una specie di mappa dove stavano segnate le vie, le loro stazioni, i centri abitati che toccavano, i « castra » che le munivano, i fiumi che attraversavano. La tavola di cui parliamo ci è pervenuta nella trascrizione di un monaco di Colmar del XIII secolo. Dalla biblioteca Imperiale di Vienna, dove era stata depositata nel XV secolo da Corrado Celte, il prezioso manoscritto, non si sa come, passò nelle mani di un antiquario, Corrado Peutinger, verso la metà del XVI secolo (Vedi: ROCCA P., *Giustificazione della tavola Peutingeriana*, Tip. Monteverde, Genova, 1884, pag. 4 e segg.). Ne fece una splendida edizione in Francia il Dejardin per incarico del Ministero dell'Istruzione Pubblica fra il 1868 e il 1880, ricca di citazioni e di bibliografia. In Germania nel 1887 se ne fece una nuova edizione con l'introduzione di Konrad Miller.

È documento capitale per lo studio delle arterie romane che solcarono la Liguria e credo che alla Tavola si possa prestare sicura fede, perchè, come vedremo, le località che essa ci ricorda, realmente esistettero e quasi tutte sono identificabili. C'è da porre qualche riserva però su le distanze segnate fra luogo e luogo: non che l'originale fosse inesatto, ma è ovvio supporre che dalle innumeri trascrizioni sia nato qualche errore che controlleremo passo passo. Il secondo segmento è quello che riguarda la Liguria.

⁽⁴⁾ La notazione « It. Ant. » si riferisce alla « Dimensio Universis orbis a »

di dubbio con l'odierna Torre del Lago. Continuando il suo cammino incontrava « *ad taberna frigida* » (Peut.) ⁽¹⁾ che sorgeva presso il corso del Frigido presso l'odierna Massa Lunense. Senza curare le discordanze di tappa dei documenti itinerari (Peut. m. p. 22 - It. Ant. m. p., 24) da la Taberna Frigida giungiamo a *Lune*. Da questa città tanto ricordata dagli antichi, comincia l'Aurelia ligure e perciò ci sia lecito abbandonare la brevità del discorso per soffermarci un istante presso le sue candide mura (R. NUMAZIANO, *De r.* II-63). È tradizione antichissima che Luni sia stata fondata dai Liguri e poscia a loro tolta dagli Etruschi fra l'VIII e il V secolo (MAR-

Julio et Marco Antonio consulibus facta » che va comunemente sotto il nome di « Itinerario detto di Antonino Pio ». Enrico Estienne nel 1512, a Parigi, ne diede la prima stampa. Un'altra edizione ne fece da noi Aldo Manuzio in Venezia nel 1582. Da allora ne curò un'ottima edizione il Wesseling (Amsterdam, 1735). In tempi più recenti il Parthey e il Pinder (Berlin, 1848) ne curarono un'altra ristampa.

L'« Itinerario » che generalmente è attribuito ad Antonino Pio, non è una tavola, come quella del Peutinger. Si potrebbe chiamare piuttosto un pratico prontuario delle stazioni stradali con le relative distanze. Di comune con la tavola ha solo probabilmente lo scopo, evidentemente strategico e militare. (Vedi: CELESIA E., *Porti e vie strate*, ecc., cit., pag. 5).

Purtroppo le ripetute trascrizioni e la molteplicità dei codici l'hanno ridotto a documento poco attendibile, specialmente per ciò che riguarda le cifre delle distanze. Consta di due parti: « Itinerarium Provinciarum » o enumerazione delle vie e stazioni militari dell'Impero, e « Itinerarium Maritimum » o enumerazione delle « positiones navium » e delle « plagiae ». Le distanze vi sono sempre segnate in miglia (m. p.).

Il Barrili, che lo attribuisce senz'altro al tempo degli Antonini, vi rilevò un rifacimento di più bassi tempi e ritocchi del secolo IV. (Vedi: BARRILI A. G., *Monografia storica dei porti dell'antichità nella penisola italiana*, Off. Poligr. Ital., Roma, 1905, pag. 8).

⁽¹⁾ Questo nome forse sta a significare che ivi sorgeva una *taberna* od albergo privato per comodità dei viaggiatori. I militari ed i funzionari invece si rifocillavano alle « mansiones », edifici importanti ai quali potevano attinger provvista interi eserciti, perchè ivi risiedevano i « mancipi » veri e propri governatori, che estendevano il loro dominio lungo le vie militari dove sorgevano le stazioni minori nell'intervallo fra le varie « mansiones »: le « mutationes ». Queste ultime erano piccole stazioni di muta di cavalli di uso statale. Ivi si fermavano i « tabellari » i « veredari » (corrieri postali) i « cursores » a rifocillarsi e a cambiar cavalcatura nel loro incessante andare per le vie romane. Quasi sempre intorno alle « mansiones » e alle « mutationes » sorgevano dei privati edifici « tabernae » « popinae », « cauponae » per servire ai viaggiatori non dipendenti dallo stato. Ai tempi dei Cesari furono istituite pubbliche corse (cursus publicus) e poste regolari (vehiculationes). (Vedi anche su questo argomento: CELESIA E., *Porti e vie strate*, ecc., cit., pag. 52 e MASSANO G., *Il turismo nell'antica Roma*, Ed. Ente Naz. per le Ind. Turist., Roma, 1933).

ZIALE Epigr. XIII, 30) ⁽¹⁾. LIVIO però (XII, 13) è di parere opposto. Probabilmente questa fu una zona assai disputata fra i due popoli, dove le inframmettenze furono innumeri come lo dimostrano i reperti archeologici.

Adagiata sulla vasta piana alluvionale del Magra, che forse, in antico, sfociava a mezzodì della città, ove corre oggi l'Avenza, (Peut. *Aventia*) Luni dovette avere straordinaria importanza pei commerci che in essa confluivano dalla Lunigiana e dalle candide apuane ricche del prezioso marmo che i Liguri sapevano tanto bene estratte (STRABONE, V, III) (PLINIO, XXXVI, 7). Fu emporio marino di rilevanti scambi e visse una fiorentissima vita sotto il romano dominio, allorchando vi dovette sorgere, come si rileva esaminando la mappa della Tavola, un « castrum » assai importante, pari almeno a quello di *Genua*.

Il Poggi ⁽²⁾ trovò con misure da lui rilevate sulle rovine, le dimensioni del tipico campo romano (*statutum*) descritto da Polibio (IV, 27, 32). Era di forma quadrata e, secondo il Poggi, misurava m. 639 × 639. Esso dovette ospitare nell'epoca della sua floridezza massima non meno di 100.000 abitanti (cifra questa da accettare con qualche cautela, perchè il Poggi, questo entusiasta « poeta » della storia ligure, cade spesso, in esagerazioni amplificatrici). Si sa da Livio (XXVII, 38) che Luni godeva dei privilegi ed esenzioni proprie delle città marinare. La sua romanità risale al 177 a. C., quando deportati in massa 40.000 Apuani nel lontano Sannio, vi furono mandati 2.000 veterani a colonizzarne il territorio che « de Ligure captus is ager erat » (Livio XLI, 13).

Intorno al suo porto ⁽³⁾ sorsero infinite dispute nel secolo scorso. Nulla intorno a questo dibattuto problema si può affermare con sicurezza: oggi però si propende nel credere che Luni abbia avuto nelle sue immediate vicinanze un « navalia » fiorente, ma che il vero « Portus Lunae » di Ennio (PERSIO, *Satura VI*), di Plinio (III, 8) di Silio Italico (*Bell. Pun.* VIII), degli itinerari marittimi, sia forse il vicino golfo lunato della Spezia ⁽⁴⁾.

(1) Il nome è indubbiamente etrusco, tanto simile a quello di Vetluna (Vetulonia) e Popluna (Populonia). Vedi a questo proposito il volume del: POGGI G.: *Luni Ligure, etrusca e Luni colonia romana*. Ed. Frat. Carlini. Genova, 1904, pag. 4, ed anche: MAZZINI U., *La Necropoli Apuana del Baccatoio*, Tip. Moderna, La Spezia, pag. 75. Fondamentale è sempre però il saggio di BOLLO P., in « Giornale degli studiosi », 1870, 2° sem., pag. 65.

(2) Vedi cit. in nota precedente.

(3) Sul porto di Luni vedi: MAZZINI U., *Da Riva Trigoso a Viareggio*, in « Monografia Storica dei porti dell'antichità nella penisola italiana », Off. Poligr. Ital., Roma, 1925, pagg. 7-10. Interessante sempre il già citato saggio del Bollo.

(4) Questa interpretazione è confortata da Strabone. Dice infatti il grande geografo che il porto di Luni « è grandissimo e bellissimo, di grande pro-

DA LUNI AL VALICO « IN ALPE PENNINO ».

Da *Lune* (*Peut.* e *It. Ant.*) l'Aurelia volgeva alquanto al disopra dell'odierna Sarzana (ant. *Sergianum*, forse da un *Fundus Sergianus*) e di S. Stefano Magra. Quivi giunta, varcato il fiume per mezzo di un ponte di cui esistono ancora visibili resti presso Caprigliola, volgeva a mezzogiorno a collegarsi con quella antichissima dei Liguri sulla sinistra del Vara ⁽¹⁾ e tenendo sempre questo lato finalmente raggiungeva *Boron* (*Peut.* m. p. 9) o *Boaceas* (*It. Ant.* m. p. 12) situato sulla destra del Vara, fra la bocca di Piguque e Borghetto Vara, presso Padivarma, dopo di avere attraversata anche questa mediante un ponte di cui si vedono ancora le antiche rovine, alla confluenza del torrente Riccò.

Boron o *Boaceas* si può identificare all'incirca con l'odierna Borghetto Vara, che giace sulla destra del torrente, che Tolomeo chiamò Βορζαττης (III, 1) e poscia fu detto *Boron* ⁽²⁾. Nelle sue vicinanze sorgeva *Briniatus*, capitale dei Liguri *Briniates* vinti e dispersi dal console M. Emilio, nel 190 a. C. Troviamo però troppo poche tanto le 9 miglia della *Peutingeria* come le 12 dell'*Itinerario*, che dividono questa stazione da Luni ⁽³⁾.

Dopo la « *mutatio* » di *Boron* la strada romea saliva all'attuale Roverano, ma di essa non appaiono tracce sicure se non a Mattarana, ai piedi del valico detto *Bodetia* (*It. Ant.* m. p. da *Boactes* 27!) o *in alpe pennino* (*Peut.* m. p. 16). Presso Roverano si diparte una via che sale a Sesta Godano, antichissimo borgo, che il *Celesia* ⁽⁴⁾ erroneamente a mio avviso identifica con la « *Segesta Tigulliorum* » di Plinio (III, 5). Dall'odierna Mattarana le tracce dell'Aurelia si fanno ben più definite e sicure. Il Risso ⁽⁵⁾ ne ha rilevato i resti fra

fondità e racchiude entro di sè altri molti porti ». Queste parole s'attagliano benissimo al golfo della Spezia, ma non all'antico porto di Luni che, probabilmente, era un emporio fluviale (Tolomeo, *Geogr.*, III, 1.... *Ora fluminis Macrae*).

(1) Vedi: BOLLO P., in « *Giornale degli studiosi* », Genova, 1871, 2° sem., pag. 255. Il Bollo è l'unico autore che fa cenno di questo segmento d'Aurelia. Ad ogni modo è assai attendibile, avendo avuto egli una profonda conoscenza dei luoghi che mancò a tanti.

(2) Vedi: OBERZINER G., *I Liguri antichi e i loro commerci*, in « *Giorn. stor. e lett. della Liguria* », A. III, Genova, 1902, fasc. 1, pag. 16. *Boron* è nome gallico. C'è anche un *Boron* presso Nizza. Vedi: HOLDER H., *Alt. Celtischer Sprachscharz*, Leipzig, 1904, vol. I. Voce: *Boron*.

(3) In merito a questo segmento d'Aurelia oltre la costante, tenacissima tradizione, sappiamo dal GIUSTINIANI (*Annali della Rep. di Genova*, Tip. Ferrando, Genova, 1834, I, 101-102) che godeva ai suoi tempi ancora dell'appellativo di « romea » o romana. Infatti egli dice: « ... e vicino alla città di Brignate due miglia in circa, è la strada Romea... ».

(4) CELESIA E., *Porti e vie strate*, ecc., cit., pag. 21.

(5) RISSO G. B., *Note di viaggio*, Tip. della Gioventù, Genova, 1912, pag. 78.

Mattarana e il passo del Bracco (*Bodetia* o *in Alpe pennino*, ravviandola per la solidità degli archi e per la sua costante larghezza di circa due metri, ossia otto piedi ⁽¹⁾). Da quota 600 circa dove ancor oggi se ne possono ammirare i ruderi, con una rapida salita essa si portava sul valico « in alpe pennino » ⁽²⁾.

DAL PASSO DEL BRACCO A ZOAGLI.

Quivi sorgeva la « *mutatio* » difesa certamente da un piccolo nucleo di soldati posti a presidio e a sicurezza della strada. Poco prima del passo è la Baracca che il Ferretto vuole far corrispondere ad una « *mansio* » del « *vicus* » romano, non so con quale fondamento ⁽³⁾.

Dall'« in Alpe pennino » lungo visibili tracce si scende alla cantoniera, si sale la costiera Persico, si passa sopra il Baracchino, casa Marcone, sino al villaggio del Bracco. Sulla Tavola Peutingeriana, a 2 m. p. dal valico si incontra la stazione di « *ad Monilia* ». Era questa una « *mutatio* » sui monti dipendente dal paese posto a mare col quale era unita da una « *transversa* » che, coi suoi cippi migliari diede il nome alle borgate di Comeglio e di Lemeglio? In questo caso l'Aurelia avrebbe seguito all'incirca il tracciato dell'odierna nazionale. Il Bollo ⁽⁴⁾ dice invece che essa discendeva all'attuale Moneglia sulla riva del mare. Poscia, rimontando a metà il monte Venino, si portava al centro della Valle Grande, là dove il monte Scarmo forma una specie di falsopiano. Di qui discendeva ancora al mare e, voltasi a ponente correva difilata a raggiungere l'ultima punta del monte della Valle Grande presso punta della Madonnetta o delle Baffe. Superando un ardito strapiombo con un intaglio netto, si portava finalmente a Sestri. Il Bollo rilevò ai suoi tempi resti sicuri di questo passaggio. Oggi invece sono molto incerti, nè questo tracciato mi persuade appieno. Ad ogni modo occorre dire che fra il

(1) Il piede romano era formato di quattro palmi (cm. 0,074) e cioè misurava cm. 0,296.

(2) Il nome « in Alpe pennino » parrebbe di derivazione celtica. La voce « *pen* » in celto significa « testa », « vetta ». (Vedi: DIEZ F., *Etymologisches Wörterbuch der Romanischen Sprachen*, Bon. 1861, pag. 312). Si sa poi d'un Giove Pennino (LIVIO, XXI, 38) e di un Pennino ricordato in alcune lapidi romane (HOLDER A., *Alt. Celt.*, op. cit., vol. II, pag. 1022. Voce: *Poeninus*). Il nome attuale di Bracco, secondo il SERRA (Cit. in RISSO G. B.: *Note di viaggio*, op. cit., pag. 77) deriva dal vocabolo ligure arcaico « *brak* » che starebbe a significare « luogo aspro e deserto ». Fantasie.

(3) FERRETTO A., *Il distretto di Chiavari preromano, romano e medioevale*. Tip. Art. L. Colombo, Chiavari, 1928, parte I, pref. pag. XI. È questo un libro, vera miniera per lo studioso, in cui non sempre la verità è ricercata con freddo senso critico.

(4) BOLLO P., In « *Giornale degli studiosi* », Genova, 1871, 2° sem., pag. 256.

Bracco e Sestri L. l'identificazione non può basarsi che su pochi e fallaci indizi ⁽¹⁾.

Dopo l'« ad Monilia » ⁽²⁾ che l'Itinerario Antoniano non ricorda, l'Aurelia toccava l'attuale Trigoso che erroneamente il Cellesia ⁽³⁾ ed il Mazzini ⁽⁴⁾ vollero identificare con la « Tigullia » di Plinio, valicava il Petronio, torrentello che prende forse il nome da un antico « fondo Petronio » e si incontrava con un'altra strada forse « communalis » detta « romana » in atti del 774 d. C. ⁽⁵⁾ e che scendeva da Castiglione e forse dal Cento Croci (ant. Lamba). Di essa si ha ricordo nella frazione Migliario a Castiglione. Dal Petronio la strada, lasciando a sinistra Sestri Levante colla quale deve identificare la « *Segesta Tigulliorum* » dei Liguri ⁽⁶⁾, si inerpicava sopra gli strapiombi di S. Anna e tenendosi sempre discosta dal mare, per S. Giulia Centaurea, superava i Cavi e Lavagna, si portava nella valle terminale dell'Entella, allora ampio golfo ⁽⁷⁾, presso l'antichissimo ponte della Maddalena, di cui traspaiono ancora alcuni archi, che però sono di fattura medioevale.

Dopo l'« ad Monilia » la Tavola Peutingeriana segna la stazione di « ad Solaria » a 13 m. p. e l'Itinerario segna invece « *Tegulata* » a 12 m. p. Le due stazioni probabilmente si identificano e corrispondono, come modernamente si crede, all'odierna Zoagli.

Il Poggi invece ne affastellò una fantasiosa ricostruzione presso l'odierna Chiavari, ivi facendo sorgere un ipotetico « castrum » ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ Anche il POGGI (POGGI G., *Le due Riviere, ossia la Liguria Marittima*, Stab. Tip. Frat. Pagano, Genova, 1901, pag. 39) ritiene esatto il percorso litoraneo dato dal Bollo, senza aggiungervi nulla di suo.

⁽²⁾ Della romanità di Moneglia ci parlano le tombe romane scoperte nel marzo 1928 che risalgono, come quelle della vicina Vigo (vicus?) al I e II secolo dell'era volgare. (Vedi: FERRETTO A., *Il distretto di Chiavari, ecc.*, op. cit., pag. 803 e segg.).

⁽³⁾ CELESIA E., *Porti e vie strate, ecc.*, op. cit., pag. 21. MAZZINI U., *Da Riva T. a Viareggio*, op. cit., pag. 6.

⁽⁴⁾ FERRETTO A., *Il distretto di Chiavari, ecc.*, cit., pag. 22.

⁽⁵⁾ FERRETTO A., *Il distretto di Chiavari, ecc.*, cit., pag. 45.

⁽⁶⁾ ISSEL A., *L'evoluzione delle rive marine*, in « Boll. della Soc. Geogr. Ital. Roma », 1911, fasc. XII. L'A. afferma che la penisola di Sestri L. ancora nel Medio Evo era un'isola ricordata in atti col nome di « insula Segesti ».

⁽⁷⁾ Non è il caso qui di insistere su questo argomento. Basti dire che la configurazione litoranea della Liguria è nettamente diversa oggi, da quanto non fosse nell'epoca romana. Le spiagge depositate infatti a quei tempi non esistevano ed erano occupate, come nel caso di quella dell'Entella, da un ampio golfo. In seguito, sul finire del Medio Evo, vuoi per il continuo disboscamento, vuoi per altre cause non ancora chiarite, s'iniziò la formazione di ampi conii di deiezione fluviale che diedero origine, coi loro apporti alla formazione delle spiagge costiere. Vedi su questo argomento: GIOVANNI SANGUINETI, *La spiaggia di Chiavari*, in FERRETTO A., *Il distretto di Chiavari, ecc.*, cit., pag. 561 e segg. Si tratta di uno studio meraviglioso per chiarezza e dottrina.

⁽⁸⁾ POGGI G., *La Tigullia*, a cura del C. A. I., Stab. Frat. Pagano, Genova, 1902, pag. 8.

Per confutare questa gratuita ed avventata affermazione, basta seguire l'andamento della strada romana che non toccava l'odierna Chiavari, perchè ivi era il mare ma, invece, dall'attuale ponte della Maddalena saliva il colle di Rì, rasentando l'attuale castello di Chiavari, scendendo a Bacezza, per portarsi alla Pineta, al Santuario delle Grazie, ai due Rovereto e, per una ripida discesa a Zoagli. Segmenti dell'Aurelia sono facilmente identificabili in varie località.

Presso il ponte dalla Maddalena la via romana incontrava la *Panateria* ⁽¹⁾ arteria « *vicinalis* » di Fontanabuona, segnata in miglia, come ricorda la « *tavernula* » nel luogo che ancora nel primo Medioevo dicevasi « in campo gaturno » (Gattorna) presso la « *strata de meiarina* » e il « *migliario* » presso Lumarzo ⁽²⁾.

(*continua*)

RENZO BACCINO

⁽¹⁾ DONDERO G. A., *Storia di Fontanabuona*, Tip. dei Sordomuti, Genova, 1853, pag. 49.

⁽²⁾ FERRETTO A., *Il distretto di Chiavari*, ecc. cit., pagg. 389 e 410.