

Rotary Club
Golfo di Genova
Distretto 2032



quattropassifuoriporta
Collana a cura di Anna Maria Parodi



La via del **SALE**



La via del Sale

di Ruggero Torti

La via del sale 3

IL TERRITORIO

- Territorio 5

IL SALE

- Sale 7

IL PERCORSO

- Percorsi 13

- Dal mare alla pianura 16

PLANIMETRIA 18-19

- La via della Salata 20

- La via dei Malaspina 31

Bibliografia 34

Testi e ricerche:

Ruggero Torti

Fotografie:

Giuseppe Stafforini

Progetto grafico:

Massimo Malagugini

Realizzazione grafica:

Massimo Malagugini

Stampa:

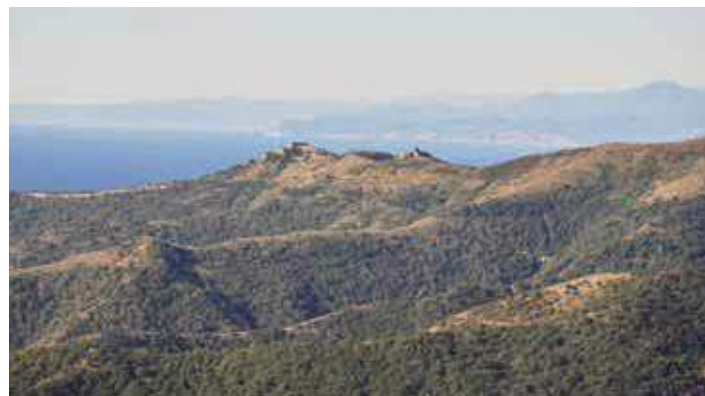
ALGRAPHY - Genova

La via del SALE

La denominazione “via del sale” è legata agli antichi percorsi del commercio che mettevano in comunicazione il mar Ligure con la pianura Padana: il sale, infatti, per le sue proprietà alimentari e di conservazione dei cibi, era la più preziosa e tassata delle merci trasportate; esistono moltissime vie del sale, ma, tra le più interessanti, in quanto legate alle nostre tradizioni, ci soffermeremo in particolare su quelle che, partendo dal bacino portuale genovese, risalivano la dorsale appenninica per scendere poi in Piemonte, Lombardia ed Emilia. Queste strade senza dubbio disagiati, poco sicure e in certi periodi dell'anno rese impraticabili dalle piogge, non venivano usate solo per il trasporto del sale, ma anche per quello di vino, olio, riso, cereali, frumento, castagne, formaggi, car-

ne salata, pesce, noci, spezie, legname, carbone, fibre tessili e coloranti, tuttavia il prodotto più importante, colpito da una gabella più alta, era senza dubbio il sale in quanto elemento vitale per l'alimentazione, fondamentale per la conservazione dei cibi e indispensabile per la concia delle pelli ed è proprio per il grande valore di questo prodotto, indispensabile alla sopravvivenza dell'uomo, che le strade hanno assunto la denominazione di “vie salarie”. Le vie del sale sono quindi antichi percorsi che da secoli caratterizzano i territori che collegano entroterra e mare, ma dove sono e a che epoca risalgono? Com'erano e come si presentano oggi? Ma soprattutto cosa sono veramente le vie del sale? A queste domande cercheremo di dare risposta nelle pagine seguenti.

Forte Sperone e il mare di Genova visti dall'alta Val Bisagno.



IL TERRITORIO

Territorio

Le antiche vie di comunicazione che dal litorale ligure salivano verso la pianura padana attraverso l'Appennino sono una preziosa testimonianza dell'importanza che la dorsale montuosa ha ricoperto nella vita delle civiltà più antiche. Attraversato prima dai liguri iriati, che circa tremila anni fa si spinsero verso la pianura alla ricerca di nuove terre da colonizzare, il crinale spartiacque diviene, nel XII secolo, un importantissimo luogo di passaggio tra il porto di Genova, considerato, durante tutto il Medioevo, il centro commerciale più importante per lo smercio dei prodotti provenienti dall'oriente e la pianura. In quel periodo il bacino portuale è, infatti, capace di sviluppare grandi traffici grazie all'importazione e all'esportazione delle merci dal mare all'entroterra.

Inizialmente il trasporto del sale avveniva, prevalentemente, attraverso l'antica via romana Postumia, voluta nel 197 a.C. dal console Aulo Postumio Albino per collegare Genova con Aquileia passando per Campomorone, Voltaggio, Gavi, Libarna, Serravalle, Tortona, Voghera e deviando poi per Pavia, ma il susseguirsi di dispute politiche tra la ghibellina Pavia e la guelfa Piacenza portò quest'ultima alla realizzazione di un nuovo percorso più breve e sicuro che, partendo da Genova,

saliva lungo la val Bisagno per scollinare sul valico della Scoffera, attraversare l'alta valle Scrivia, Torriglia, addentrarsi nella val Trebbia per giungere in pianura. Ben presto anche per la città di Pavia si presenta l'esigenza di disegnare un nuovo percorso per dare sfogo ai suoi mercati, abbandonando così la più comoda via Postumia e preferendo una nuova strada commerciale che dalla pianura padana risaliva il corso del torrente Staffora fino al mar Tirreno.

Solo dopo la metà del XIII secolo, grazie ad accordi stipulati tra i rappresentanti dei mercanti di Pavia e i marchesi Malaspina, viene consolidato l'itinerario commerciale tra Pavia e Genova attraverso la valle Staffora; infatti, con la caduta dei Longobardi ad opera di Carlo Magno (742-814 d.C.), il Sacro Romano Impero per mantenere un passaggio sicuro verso il mare costituisce i feudi imperiali, affidandoli alle famiglie più fedeli all'impero. Per lunghi secoli le valli Staffora, Borbera, Curone e Trebbia sono dominate dalla potente famiglia dei Malaspina che, in accordo con la città di Pavia, garantisce protezione e sicurezza ai flussi delle merci sui propri territori, dietro la riscossione di tasse e gabelle, mentre i passaggi nei feudi liguri sono prevalentemente regolati dai Fieschi.

Sale

Il primo sale marino arrivava da Genova ai territori dell'oltregiogo in rudimentali borse confezionate con pelli di animale: una borsa di sale equivaleva ad un sacco di grano; nasce così lo scambio delle merci che ha permesso la sopravvivenza agli abitanti dei villaggi collinari. Il trasporto lungo i sentieri è stato per secoli effettuato dai muli accompagnati da uomini che si inerpavano sui pendii lungo strette e disagiati mulattiere ottenendo in cambio una modesta parte del carico come ricompensa, da qui il nome "salario" che definisce la paga dell'operaio. Oggi è difficile concepire il valore che il sale possedeva nell'antichità; attualmente il sale è un elemento indispensabile nell'alimentazione ma, in passato, quando non esistevano i moderni sistemi di congelazione, era fondamentale per la conservazione

dei cibi in quanto risultava il più importante prodotto a disposizione per stoccare e mantenere in buono stato molti alimenti deperibili.

La difficile reperibilità nelle regioni settentrionali e le modeste e insufficienti quantità di sale prodotte in Liguria venivano compensate con l'importazione di questo prezioso bene che giungeva nel porto ligure con le navi provenienti dalle grandi saline di Cagliari, di Trapani, di Rodi, di Tunisi, delle Baleari e della Libia.

Per questo motivo Genova grazie al traffico delle merci in arrivo o in partenza con le navi era senza dubbio la più importante città di riferimento dalla quale si diramavano le vie del sale.

Porta Siberia o porta Cibaria e la più antica porta Sottana o dei Vacca delimitavano i luoghi adibiti al commercio del sale che giun-

Una tipica "creusa" in mattoni che collega la città al percorso in quota della via del sale.



geva nell'antica rada portuale del Mandraccio; fra il XVI e il XVII secolo, nelle zone del Molo, di Prè e della Darsena si arrivò a conservare fino a 44mila tonnellate di sale, testimoniando l'importanza del ruolo che la grande Repubblica Marinara ricopriva.

A Genova, così come lungo i più importanti itinerari commerciali che collegavano il mare alla pianura, si aveva la presenza dei "fondaci" e delle "volte", antiche aree riservate al commercio e al deposito delle merci, caratterizzate da spazi preposti al riparo e al ristoro delle carovane. Questi luoghi at-

trezzati, "stationes", erano dotati di un cortile con porticato per lo stazionamento temporaneo dei muli e delle merci e di limitrofe locande che garantivano la sosta e il ristoro ai conducenti.

Durante il trasporto via mare il sale veniva caricato alla rinfusa della stiva delle navi e fungeva da zavorra, poi, nei porti, veniva insaccato o messo in mastelli di legno. Era sale coloratissimo: rosso, giallo, difficilmente bianco. La navigazione avveniva prevalentemente nella bella stagione, da aprile a settembre; le navi salpavano da Genova cariche di merci

I magazzini dell'Abbondanza nel quartiere del Molo.



destinate ai porti del Mediterraneo: grano, cereali, fagioli, vino, ceci, castagne, legna, lino, canapa, seta, formaggi, noci ed altri prodotti provenienti dalla pianura e dalle colline, venivano scaricati per consentire alle navi di ripartire vuote verso le località di carico del sale ottenuto dalla lavorazione del prodotto nelle saline durante la stagione più calda. Il sale veniva così caricato sulle galee di ritorno a Genova e depositato in un'area del porto in cui venivano disposte le derrate alimentari. In particolare va ricordato il magazzino dell'Abbondanza (XVII sec.),

Tratto urbano della via del sale.



sulla penisola del molo, con ogni probabilità chiamato così perché la Repubblica genovese riempiva questi magazzini pubblici nei periodi di abbondanza delle merci per poi ridistribuirle nei periodi di carestia. Da qui i muli venivano caricati con sacchi di sale e di altre mercanzie per intraprendere nuovamente il viaggio, prima lungo le "creuse", strade pedonali che dal mare salivano ai primi rilievi, poi lungo i sentieri verso l'oltregiogo.

Nel periodo medievale le principali città commerciali tra le quali Genova e Pavia ricoprirono un ruolo importante come centri di smistamento del prezioso sale, come testimoniato dall'etimologia di numerose vie, piazze o porte cittadine quali: piazza del Sale o porta Salara, nella città di Pavia oppure porta Siberia o Cibarìa e vico del Sale nell'antica rada portuale del Mandraccio a Genova.

Lungo il tracciato delle vie del sale non è raro scorgere la presenza di antiche rocche come segno della presenza dei feudi Imperiali, di abbazie e di pievi medioevali che davano ospitalità ai pellegrini e ai mercanti di passaggio o di piccoli oratori e cappelle votive. Così come nei punti di intersezione delle antiche strade si possono, ancora oggi, riconoscere gli edifici atti alla riscossione del pedaggio o i portici dove venivano ricoverate le carovane di muli, le merci o ancora individuare le tracce delle antiche locande luoghi di sosta dei carovanieri.

Porta Siberia

La porta fu edificata tra il 1551 e il 1553 da Galeazzo Alessi nell'ambito del progetto di sistemazione dell'area portuale del Molo. L'edificio presenta due fronti principali completamente diversi: quello interno, verso la città, di impronta classica con tre fornici ornati da lesene e capitelli, più originale e innovativo quello rivolto verso mare caratterizzato da una forma planimetrica a tenaglia. In alzato la porta a bugnato rustico si apre al fondo di uno spazio ellittico e due bastioni si protendono verso la punta del molo dando alla costruzione un senso di forza, quasi di aggressività e di difesa.

L'ingresso della Porta del Molo, nota come porta Siberia, oggi sede del Museo Luzzati.

Il trasporto del sale e il mare

Il trasporto del sale via mare avveniva attraverso gruppi di due - quattro imbarcazioni a remi tipiche del Mediterraneo dal profilo lungo e sottile che prendevano il nome greco "**galeas**", pesce spada.

La galea veniva usata sia come imbarcazione da combattimento che per il trasporto delle merci.

Aveva una portata massima di cinquecento tonnellate, era di modeste dimensioni, 40 metri per 6, e poteva essere a uno o due alberi.

Sale e acciughe

Lo scrittore contemporaneo Nico Orengo nel suo libro "Il salto dell'acciuga" scrive che un altro importante alimento che transitava dal mare verso la pianura era costituito dalle acciughe conservate sotto sale; questo giustifica il fatto che una tra le specialità gastronomiche piemontesi, la bagna cauda, sia proprio a base di acciughe.



IL PERCORSO

Percorsi

“E’ vano il tentativo di voler disegnare una carta delle vie del sale, dato che anche il più piccolo sentiero è stato usato dai portatori di sale”.

Questa affermazione dello storico francese Jean Claude Hocquet, autore di uno scritto sul sale, enfatizza ulteriormente l’idea che non esisteva un’unica via del sale, ma un fitto sistema di percorsi e sentieri che i vari popoli: liguri, piemontesi, lombardi ed emiliani usufruivano come collegamento per trasportare le loro merci. Considerare quindi, la via del sale come una sola strada non è corretto, in quanto deve essere intesa in senso più ampio e costituita da un insieme di sentieri principali e alternativi che dalla costa ligure conducevano alla pianura padana.

Se osserviamo una cartina geografica possiamo facilmente individuare l’estensione, sul territorio, di questa trama di percorsi delimitata a nord, tra Pavia e Piacenza, dal fiume Po, a sud dal tratto di riviera ligure compresa tra Genova e Chiavari, a ovest dalla valle Scrivia e a est delle valli Trebbia e Aveto. Le vie del sale, in territorio ligure, salivano verso lo spartiacque appenninico, quelle emiliane percorrevano i crinali e i pendii della val Trebbia e della val di Taro; le vie del sale lombarde seguivano la valle Staffora in provincia di Pavia, percorrevano il crinale che divide la val Borbera in provincia di Alessandria dalla val Boreca in provincia di Piacenza passando per il monte Antola, per poi proseguire in val Trebbia fino a Torriglia che diventava così un im-

Vista panoramica dal colle di Creto: uno dei tanti crinali lungo i quali si sviluppavano le vie del sale.



portante luogo di confluenza tra i tracciati lombardi ed emiliani e da dove si poteva raggiungere Genova in maniera più agevole attraverso il passo della Scoffera. Con il passare del tempo si consolida un articolato sistema di tracciati viari, percorso da migliaia di mulattieri organizzati in carovane. Il nome "strade" però non deve trarci in inganno e pensarle come tracciati agevoli e ben attrezzati ma, al contrario, devono essere intesi come vie con fondo realizzato in terra, fango e pietra e, in alcuni casi, costituite anche dal greto dei fiumi in secca. Queste vie erano molto ripide in quanto il mulattiere con il suo mulo preferiva il cammino più scosceso pur di abbreviare le distanze e quindi i

tempi di percorrenza.

A causa dello stato di trascuratezza in cui sovente versavano i sentieri si preferiva procedere lungo i crinali piuttosto che a mazza costa o in prossimità del fondo valle perché quest'ultimo spesso si allagava diventando impraticabile, ma questo "viaggiare in quota" comportava, una buona conoscenza del territorio, una valida attrezzatura e un discreto allenamento alla marcia in montagna in quanto i tracciati raggiungevano anche i 1500 metri, tuttavia erano da preferirsi in quanto più diretti, più sicuri dagli agguati dei briganti e non soggetti alle frequenti piene dei torrenti, che mettevano a rischio il trasporto delle merci e non richiedevano

Le evidenti tracce degli antichi percorsi della via del sale che si sviluppavano lungo i crinali sui colli prospicienti la città di Genova.



l'uso dei trampoli (gampi o garampi) per guadare i fiumi spesso privi di ponti.

La scelta, da parte delle carovane di mercanti, di prendere un percorso piuttosto che un altro, dipendeva sostanzialmente dallo stato delle strade, dai mezzi di trasporto, dalla natura delle merci trasportate, ma soprattutto dalla convenienza dei dazi doganali richiesti per l'attraversamento dei diversi stati. Percorsi alternativi erano seguiti poi dai contrabbandieri del sale che, per evitare i dazi, percorrevano con i muli le stradine secondarie, poco conosciute, protette dai boschi, ben nascoste tra la vegetazione in maniera da transitare inosservati. Accanto ad un sistema viario costituito dalle strade

ufficiali, abbiamo così un sistema di strade "proibite" sulle quali le autorità feudali vietavano il trasporto delle merci, in maniera da favorire l'incanalarsi delle carovane lungo gli itinerari controllati dagli esattori delle gabelle, tuttavia, anche se viaggiare in carovana sulle strade ufficiali era più sicuro, questi percorsi erano ugualmente soggetti a rischi di agguati da parte di banditi senza scrupoli. Questi sentieri, un tempo percorsi dalle carovane dei muli carichi di "oro bianco", sono divenuti oggi interessanti e suggestivi percorsi immersi in un paesaggio senza tempo, dove si respira aria di medioevo anche grazie alla presenza di numerosi castelli, fortificazioni, pievi e abbazie millenarie.

Ancora oggi sono visibili i tracciati di crinale lungo la via del sale che consentivano di superare le scoscese valli dai colli di Creto e Trensasco.



Dal mare alla pianura

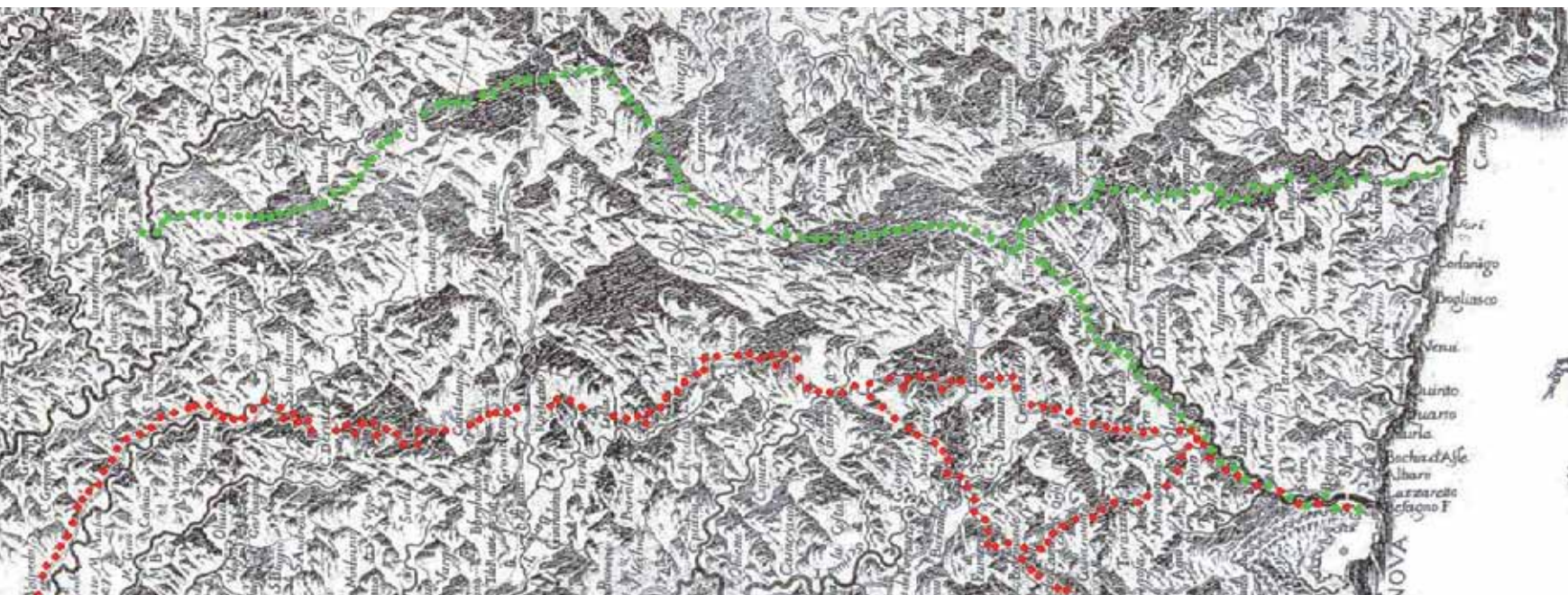
Le vie del sale hanno sicuramente rappresentato un collegamento importante tra i popoli appartenenti alle attuali province di Genova, Alessandria, Pavia e Piacenza contribuendo a creare identità e aspetti storico-culturali comuni. Tra i numerosi e più importanti itinerari, possiamo citare la **"Via dell'Oltregiogo"** che collegava Genova con Libarna e Voghera mediante le valli Polcevera e Scrivia. Una diramazione si distaccava poi da Libarna, scendeva a Varzi per passare da Zavattarello e Castel San Giovanni sulla direttrice Voghera-Piacenza. Un'altra importante strada commerciale, che partiva dai magazzini del sale del porto di Genova, è la

"Strada del Sale" o **"Via dei Feudi Imperiali"** che transitando dal passo della Crocetta raggiungeva Crocefieschi, poi discendeva in val Borbera per poi proseguire in val Curone e valle Scrivia. Sempre da Genova partiva la **"Strada di Mastra"** che attraverso la valle Sturla raggiungeva la valle Fontanabuona incrociandosi con il percorso che da Rapallo saliva verso Piacenza. In val Fontanabuona da Chiavari a Torriglia si ha la presenza della **"Via Patrania"** intersecata da altre strade commerciali provenienti dai porti di Sori, Recco, Camoglio, Rapallo. Dalla Patrania le strade risalivano a nord per poi scendere verso le valli Trebbia e Aveto. Fondamentale importanza ricoprivano i numerosi valichi che permettevano il passaggio delle merci tra

la pianura e il mare o tra le valli. Va evidenziato, infatti, che le merci venivano trasportate non solo da sud verso nord, attraversando i monti e viceversa, ma anche secondo l'asse viario tra le valli Scrivia, Borbera, Curone, Staffora e tra le valli Trebbia e Aveto. Tra i principali valichi legati al trasporto del sale possiamo citare da occidente ad oriente il Passo della Bocchetta e quello dei Giovi, ubicati a nord di Genova, che, dalla val Polcevera, permettevano il passaggio delle merci rispettivamente verso la valle Lemme e la valle Scrivia. Il passo della Crocetta permetteva invece, il passaggio dalla val Bisagno alla direttrice che conduceva verso le valli Vobbia e Borbera. A levante i passi della Scoffera, del Portello e della Scoglina permettevano l'accesso dalla valle Fontanabuona ver-

so la valle Trebbia, contrariamente ai passi Ventarola, Forcella e Becco che dalla val Fontanabuona conducevano verso la valle Aveto. Numerosi sono quindi i tracciati seguiti dalle carovane; tra i tanti si ritiene opportuno analizzare in maniera maggiormente approfondita la **Via della Salata** e la **Via dei Malaspina**. Itinerari che pur uscendo dal confine ligure, ancora oggi offrono aspetti storico-artistici e culturali fortemente legati al territorio ligure, capaci di far rivivere, all'attento visitatore, l'atmosfera dei tempi passati.

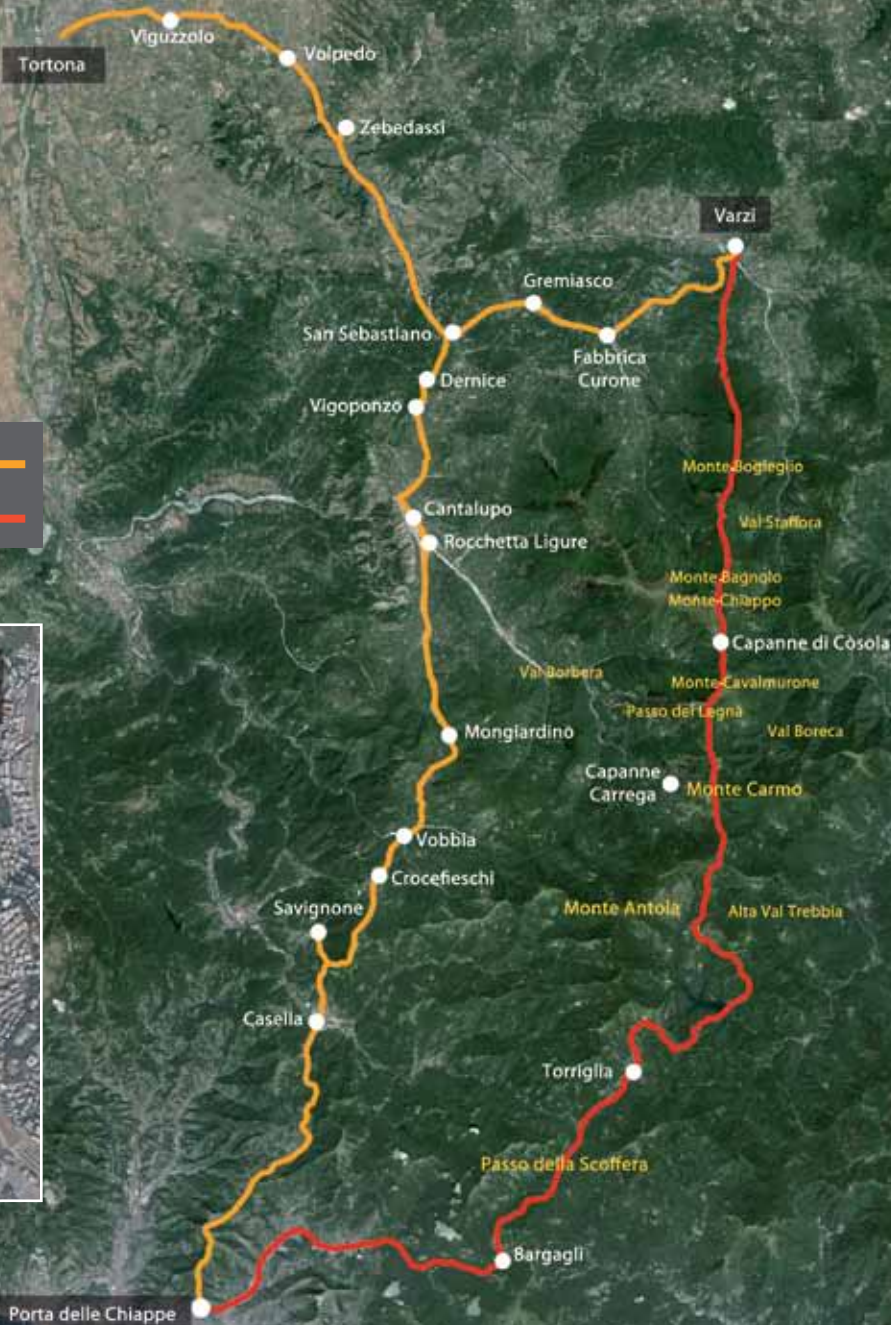
Carta del 1635 con evidenziate la via dei MALASPINA in verde e la via della SALATA in rosso
(da "La Liguria nelle carte e nelle vedute antiche", De Agostini, Novara 1992 raccolte da Giuseppe Bessone)



IL PERCORSO

La via della Salata

La via dei Malaspina



La via della Salata

Questa strada era una delle più frequentate per il trasporto delle merci; la via della Salata, infatti, all'uscita dai territori appartenenti al genovesato si diramava tra Lombardia e Piemonte: un ramo conduceva a Varzi mentre l'altro si addentrava verso Tortona e Alessandria per poi proseguire fino ad Asti e verso i valichi della Francia. La via della Salata presentava un grande vantaggio rispet-

to ad altre strade poiché i crinali erano posti ad una quota minore quindi più facilmente accessibili e meno faticosi da percorrere; l'Appennino ligure veniva, infatti, attraversato proprio nel suo punto più basso in un luogo chiamato significativamente "Salata".

Oggi, se vogliamo, possiamo riprendere l'antico percorso e ritrovare molte testimonianze ancora presenti lungo il tracciato; oltre a porta Siberia e ai magazzini dell'Abbondanza, che affacciano

su via del Molo, troviamo chiese ed edifici che presentano le fattezze tipiche dell'architettura medioevale, caratterizzati da porticati, archi, polifore, splendidi portali e decorazioni tardogotiche.

Il percorso ha inizio da porta Siberia, si prosegue poi lungo via del Molo, piazza Cavour, salita dei Mattoni rossi, via di Canneto il Curto, vico del Sale, piazza Cinque Lampadi, piazza Banchi con la chiesa di San Pietro, via Orefici, piazza Soziglia, via Macelli di Sozi-

gla, vico del Ferro, Portello, salita inferiore e superiore Sant'Anna, dove si trova l'antico convento con annessa farmacia, salita Bachernia, una "creusa" in mattoni che conduce, alle mura di sant'Erasmo dove si apriva l'omonima porta, ora non più esistente, si giunge così a porta delle Chiappe, rimasta pressoché immutata anche se fortemente degradata, che fu inglobata nel 1626 ad opera dell'ing. Ansaldo De Mari nell'ultima cerchia di mura della città.

Porta delle Chiappe inglobata nel 1626 nell'ultima cerchia di mura della città.



L'antica strada in uscita da porta delle Chiappe.



Le alternative al percorso

Molteplici sono i percorsi alternativi all'itinerario sopra descritto: infatti chi preferisce la comodità può intraprendere la salita verso il Righi usando la funicolare che parte dal largo della Zecca, oppure, da piazza Manin può prendere il trenino per Casella per poi giungere a piedi a Crocefieschi e da qui a Vobbia attraverso il bosco di Vallemara per poi ricollegarsi all'itinerario della via della Salata.

Il trenino di Casella, con le sue antiche carrozze.



Genova, santuario della Madonnetta: il sagrato della chiesa.

A porta delle Chiappe si può giungere anche attraverso la panoramica salita della Madonnetta caratterizzata dalla presenza dell'ottagonale Santuario seicentesco col piazzale antistante decorato con ciottoli bianchi e neri, uno dei più belli tra quelli ancora esistenti, e poi attraverso salita a porta delle Chiappe, tratto più genuino della mulattiera, caratterizzata da pietre levigate e mattoni logori che, seppur ancor ben composti, denunciano ancora il passaggio dei muli e dei mulattieri.

Qui termina il tratto urbano del percorso, infatti, oltrepassata la porta delle Chiappe ci si trova immersi in una rigogliosa vegetazione, da qui il tracciato, che un tempo, costeggiava a levante i bastioni, oggi non è più praticabile, è consigliabile quindi deviare attraverso il forte Castellaccio per giungere a via delle Baracche, che prende il nome dall'antichissima osteria di posta, primo punto di ristoro delle carovane. Superate le Baracche si segue il piccolo sentiero segnalato dalla Federazione



La salita conclusiva che conduce al Forte Diamante, sulla vetta del Trensasco.

Italiana Escursionismo (F.I.E.) che conduce alle pendici del forte Diamante attraverso un percorso pianeggiante e ombreggiato.

Giunti al valico di Trensasco e lasciando alle spalle il mare e i territori della città di Genova, ci si addentra in val Polcevera. Percorrendo la mulattiera a tratti acciottolata e a tratti asfaltata

si arriva a Torrazza, frazione di Sant'Olcese, dove, nell'antica villa Spinola troviamo ancora, infissi sul fianco dell'edificio, gli anelli di ferro utilizzati per legare i muli; camminando circondati da una natura incontaminata si giunge al ponte sul torrente Sardorella verso Vigomorasso: da qui si procede fino a Casella dove, ancor oggi,

Pietra con segnaletica della F.I.E. presente lungo gli itinerari.



La segnaletica dei percorsi

Per un miglior orientamento lungo le vie del sale la Federazione Italiana Escursionisti (F.I.E.) ha diviso i sentieri nella provincia di Genova in 7 zone con i relativi itinerari indicati e segnalati non solo sulla carta, ma anche lungo il percorso da un segno geometrico colorato: i segni rossi sono per i sentieri del versante marino, i gialli per quelli del versante padano. Il sentiero dello spartiacque, contrassegnato da due cerchi azzurri separa la zona rossa da quella gialla. In città, come in alcuni casi lungo il percorso, questi segni si sono persi, ma l'antica via del sale dal Righi alla Crociera di Pino è ancora oggi segnalato con una X ovviamente rossa mentre il tratto tra Casella e Montemaggio con rombi gialli.



Segnaletica del C.A.I. presente non solo sulla carta, ma anche lungo gli itinerari.

nella zona più antica si possono riconoscere la vecchia Osteria di posta, le scuderie dei Fieschi adibite a semplici ricoveri per i muli e il palazzo utilizzato per il deposito del sale e di altre merci. Da questo punto l'antica via del sale risulta spesso interrotta inghiottita dall'asfalto e dal cemento; un accorto osservatore può però ancora scorgere sia testimonianze dell'antica storia di questo territorio, sia di quella più recente, infatti, lungo la via del sale non è raro scorgere lapidi, cippi, monumenti che ricordano episodi della resistenza partigiana.

Casella (GE), il palazzo nel centro del paese che in passato veniva utilizzato come deposito del sale.



Da Casella si prosegue per Savignone. Di origine preromana Savignone, nel XIII secolo fu concessa, come possesso feudale, alla casata dei Fieschi, il tono aristocratico del borgo è legato prevalentemente alla continuativa presenza di questa famiglia, come testimoniato dal castello e dal palazzo marchionale. Oggi Savignone si presenta ricca di eleganti ville in stile liberty edificate dalla borghesia genovese tra il 1800 e 1900.

Proseguendo si giunge a Crocefieschi al confine con la val Vobbia. Qui veniva richiesto il paga-

La famiglia dei Fieschi

La famiglia dei Fieschi originaria di Lavagna, emerse nel tardo medioevo, imponendo il dominio su un'ampia fascia di territorio montano limitrofo a Genova. Da sempre rivale dei Malaspina del ramo fiorito insediati ad ovest dell'Appennino e dei Malaspina del ramo secco che possedevano i feudi fra l'Appennino toscano e quello parmense, si contese il possesso del territorio montano e il controllo dei valichi attraverso i quali transitavano le carovane con le merci. Con queste attività i Fieschi divennero la più importante famiglia nobiliare genovese ad arricchirsi con il controllo del passaggio delle merci sul territorio montano. Il 1547 però segnò il crollo della supremazia dei Fieschi a seguito della celebre e disastrosa congiura organizzata contro la potente famiglia dei Doria. Il ramo dei Fieschi appartenenti all'antico borgo di Savignone fu tra i pochi che si salvò avendo potuto provare la propria totale estraneità alla vicenda. Il mantenimento dei titoli nobiliari ma, soprattutto, dei feudi permise la continuità dei controlli lungo la via della Salata e i Fieschi continuarono ad erigere castelli e palazzi lungo il tratto di percorso che attraversava i loro feudi.

*Savignone (GE),
Palazzo Fieschi.*



mento del diritto di passaggio ed era possibile sostare grazie alla presenza di stalle e osterie. Crocefieschi è un piccolo centro posto a 750 metri di altezza da dove si può spaziare con la vista su tutte le catene montane circostanti. Il termine "croce" con tutta probabilità nasce dal fatto che fosse un crocevia delle numerose mulattiere convergenti dalle valli circostanti. Nell'XI secolo i Vescovi di Tortona fecero costruire alle spalle del paese un castello chiamato appunto Montecastello, che successivamente passò di proprietà ai marchesi di Gavi, poi ai Malaspina ed infine nel XII secolo ai Fieschi. Due modesti palazzi nella piazza del paese di cui uno sede del municipio e l'altro abitazione privata,

Crocefieschi (GE), vista del centro del paese attraversato dalla via del sale.



testimoniano la presenza della potente famiglia genovese. Proseguendo lungo la via della salata i mulattieri entravano nella valle Vobbia, dominata dal castello della Pietra, edificato intorno al 1100 tra due speroni di roccia. Eretto probabilmente dal feudatario Opizzone della Pietra appartenente, nel corso dei secoli, alle più importanti famiglie nobiliari della zona, dagli Spinola agli Adorno ai Pallavicino. La sua straordinaria collocazione tra due speroni di roccia rende questa scenografica e ardita opera architettonica unica nel suo genere. A Vobbia la via centrale è caratterizzata dalla presenza di un arco affiancato da un interessante oratorio seicentesco consacrato alla Trinità. Passato

Vobbia (GE), il castello visto dall'arrivo della Salata in direzione Crocefieschi.



il borgo e salendo fino al valico della Salata si arriva, passando per la val Sisola, a Mongiardino e poi a Rocchetta Ligure. Quest'ultimo borgo è caratterizzato dalla presenza di un arco a cavallo della via che attraversa il paese e lungo questa strada si affaccia il notevole palazzo dei nobili Malaspina, ora sede del comune. La via del sale raggiunge poi il fiume Borbera a Cantalupo che, come altri centri principali disposti lungo questo itinerario, è seguito dal suffisso "ligure", anche se attualmente appartenenti al territorio piemontese, come Albera, Cabella, Carrega, Roccaforte, Rocchetta a sottolineare i forti legami storici, culturali e linguistici di queste zone con il genovesato.

Rocchetta Ligure (AL), la confluenza del torrente Sisola nel Borbera.



Si prosegue verso Zebedassi per arrivare a Vigoponzo "Vico ponzo" antico paese un tempo sede di un monastero. Si giunge poi sul tratto di valico dove sorgono i paesi di Dernice e Montebore che controllavano la zona a cavallo tra il Curone, il Grue e il Borbera come testimoniato dalla presenza di numerosi castelli.

Lungo il percorso che mette in comunicazione l'alta val Borbera con la val Curone si giunge allo storico borgo di San Sebastiano, uno dei più importanti punti di arrivo e di passaggio delle merci, caratterizzato dalla presenza di magazzini per l'accatastamento dei sacchi di sale, di cereali e di tutti i prodotti che transitavano dal mare alla pianura e viceversa.

San Sebastiano Curone (AL), le case strette e colorate poste lungo il Musegla.



La posizione strategica di questo piccolo ma incantevole paese attraversato dal Curone al confine tra il genovesato e i territori piacentini, pavesi e milanesi, ha contribuito alla formazione e all'espansione dell'originario agglomerato di case divenendo luogo di confluenza delle carovane e quindi importante snodo commerciale sotto il feudo di Gremiasco.

Oggi San Sebastiano si presenta come un gradevole borgo chiaramente ligure anche nell'architettura caratterizzata da alte, strette e coloratissime case settecentesche e dominato da antiche chiese risalenti al tardo medioevo anche se rivisitate nel

periodo a cavallo tra il sei e il settecento.

Scendendo lungo la val Curone verso Tortona si incontra Volpedo, famoso per aver dato i natali al pittore Giuseppe Pellizza (1868-1907) autore della celeberrima opera a sfondo sociale "Il Quarto Stato". Le origini di questo interessante paese sono testimoniata dalla presenza dell'antica Pieve medioevale di San Pietro, anteriore al mille che, nonostante gli interventi del XV e XVI secolo, ha mantenuto le caratteristiche salienti dell'originario edificio così come quella, anch'essa medioevale, di Santa Maria a Viguzzolo posta lungo il percorso per Tortona e Alessandria.

*Dernice (AL),
i resti della torre del castello.*



*Volpedo (AL),
la pieve di Santa Maria a Viguzzolo.*



La via dei Malaspina

A differenza della più "dolce" via della Salata la via dei Malaspina segue un itinerario posto sui crinali ad alta quota capace di offrire una visione panoramica di insieme più ampia tale da permettere una facile individuazione del tracciato che si sviluppa, da Genova a Varzi, per circa 80 chilometri. Il nome deriva dall'attraversamento, per lunghi tratti, dei feudi controllati dai Malaspina. La potente famiglia, alleata alla città di Pavia, in base ad una legge del 1284 obbligava tutti i mercanti pavesi a seguire questo itinerario a fronte del pagamento

del pedaggio da corrispondere ai marchesi stessi che, in cambio, offrivano sicurezza e protezione. Questa via del sale è tutt'oggi percorsa dagli appassionati per la sua valenza paesistica e ambientale ed è costituita anche da una decina di chilometri di percorso posto ad alta quota, intorno ai 1500 metri sul livello del mare da dove, nelle belle giornate, si può godere lo splendido panorama della sottostante pianura e dell'arco alpino. L'antico percorso della via del sale malaspina aveva le coste liguri come punto di partenza e Varzi, San Sebastiano o Fabbbrica come località più significative di arrivo nel versante padano; per l'import-

*Varzi (PV), la torre in pietra della
porta Soprana nel centro del paese.*



*Varzi (PV), la torre in pietra della
porta Sottana nel centro del paese.*



tanza e la lunghezza del tracciato è facile intuire la copiosa presenza di locande, luoghi di sosta e di ristoro, di pievi e di oratori ancor oggi presenti lungo il percorso. Lasciato alle spalle il porto commerciale di Genova, il tracciato si snoda lungo la val Bisagno per giungere a Torriglia attraverso il passo della Scoffera. Torriglia è un ameno paese luogo di villeggiatura dei genovesi, il castello costruito dai Malaspina tra l'XI e il XII secolo è passato prima ai Fieschi e poi ai Doria, distrutto nel XVIII è stato recentemente restaurato e aperto al pubblico. Da Torriglia la via dei Malaspina riprende in direzione del monte Antola che, con i suoi 1597 metri di altitudine, domina le valli Trebbia e Borbera. Si arriva quindi prima alle Capanne di Carrega caratterizzate da un'antica storia e luogo ospitale con locanda, attrezzata un tempo anche per lo stallaggio dei muli e ancor oggi funzionante e poi sul monte Carmo, punto di congiunzione tra Liguria, Piemonte e Lombardia. Il cammino prosegue aprendosi a suggestive viste panoramiche su borghi e vallate fino a giungere al passo del Legnà, importante valico che separa la val Borbera dalla piacentina val Boreca per poi proseguire lungo i crinali del monte Cavalmurone prima di arrivare a Capanne di Còsola cuore delle quattro province dove confluiscono le strade che salgono dalle valli Borbera, Staf-



San Sebastiano Curone (AL), antiche case in pietra.

fora e Boreca. Superato il valico delle Capanne di Còsola, si sale a quota 1700 metri s.l.m. verso il Monte Chiappo. Proseguendo in discesa verso la vetta del Monte Bagnolo prima e Bogleglio poi, ci si imbatte in un percorso a tratti boscoso e a tratti aperto costituito da diversi dolci saliscendi appartenenti alla catena che conduce direttamente al suggestivo borgo di Varzi, uno dei principali centri commerciali dell'Appennino ligure/lombardo da secoli conteso per la sua particolare posizione strategica in quanto punto di partenza e di arrivo delle carovane in transito tra entroterra e mare. Oggi questo borgo si presenta ancora con l'originario aspetto medioevale caratterizzato da bassi portici, torri in pietra, dalla romanica chiesa dei Cappuccini e dagli oratori delle congregazioni.



Torrighia (GE), vista dei resti del castello.

Le vie del sale, pur avendo perso la loro primitiva valenza commerciale, oggi costituiscono insoliti itinerari alla scoperta di diverse realtà locali, sono meta di escursioni di interesse naturalistico, culturale ed enogastronomico e risultano percorribili, anche per brevi tratti, a piedi, a cavallo, in mountain-bike o in moto. Ripercorrere questi antichi sentieri permette la conservazione di un patrimonio cultu-

rale e storico antico di millenni. In conclusione si può affermare che quelli che un tempo erano importanti itinerari commerciali utilizzati per il transito delle merci e caratterizzati da sentieri e mulattiere, oggi svolgono funzione turistica e regalano suggestivi panorami consentendo di assaporare la straordinaria bellezza di questi luoghi e le testimonianze di queste terre. Buona passeggiata...





Bibliografia

A. Bassi, I. Cammarata, *"Storie di Gremiasco e della Val Curone"*
Ed. Guardamagna, Varzi 1997

G. Bonavoglia, *"Il mercato di San Sebastiano Curone a metà Cinquecento"*
Litocoop srl, Tortona 1990

I. Cammarata, *"Quando la storia passava di qui. Cronache sforzesche delle Valli Borbera, Curone, Grue, Ossona, Scrivia, Sisola, Spinti e Vobbia"*
Guardamagna C. & L. F.lli snc, Varzi 2011

I. Cammarata, *"Storie del Settecento"*
EDO – Edizioni Oltrepò, Voghera 2005

F. Capecchi, *"Le vie del sale e altri percorsi. Nove itinerari tra pianura e mare"*
Edizioni Croma, Pavia 2000

P.V. Chierico, G. Pireddu, *"Le vie del sale, dall'Oltrepò Pavese al Mare"*
St. Cartografico Italiano, Genova 2011

F. Debattisti, *La viabilità, il commercio e il contrabbando del sale dalla pianura padana al mare passando in valle stàffora*, in *"Storia di Varzi"* vol. IV novembre 2008
Guardamagna C. & L. F.lli snc, Varzi 2008

M.G. Milani, *"I castelli della Val Curone"*
Litocoop srl, Tortona 2009

A. Morosetti, *"Le strade del sale. La memoria, i percorsi, la civiltà rurale"*
Dutch Comm. & Editing, Milano 2011

C. Praga (a cura di), *"Sulle tracce della via del sale: dal porto di Genova alla valle del Vobbia"*
Sagep, Genova 1986

www.studiocartograficoitaliano.it
www.cailigurengenova.it
www.fieitalia.com

quattropassifuoriporta

Il **Rotary** è un'organizzazione mondiale fondata più di cento anni fa in America, oggi conta oltre 1.300.000 iscritti ed è presente in più di 200 paesi del mondo; le finalità che il Rotary si prefigge sono quelle di prestare servizio umanitario e di aiuto a popolazioni con gravi problemi, di incoraggiare il rispetto dei principi etici nell'esercizio di ogni professione e di impegnarsi a costruire un mondo di amicizia e di pace. Tra i principali progetti di servizio realizzati dal Rotary possiamo ricordare la lotta contro la poliomielite, l'AIDS, la talassemia, gli aiuti alle popolazioni con gravi problemi legati alla mancanza di acqua, cibo, medicinali, istruzione e il sostegno a popolazioni colpite da gravi calamità naturali. Ma il Rotary si occupa anche di diffondere la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio culturale e artistico, rivolgendosi in particolare ai giovani e sensibilizzandoli verso la conoscenza e la conservazione del patrimonio presente nelle comunità territoriali di appartenenza.

Per questi motivi il **Rotary Club Golfo di Genova**, in collaborazione con i **docenti del DSA (Dipartimento di Scienze per l'Architettura)** della Scuola Politecnica dell'Università degli Studi di Genova, ha realizzato, dopo la collana **"I segni del tempo"** e la **"Guida ai palazzi dei Rolli di Genova"**, una nuova serie di sei pubblicazioni intitolata **"Quattro passi fuori porta"** alla ricerca dei luoghi e delle tradizioni del passato, con l'intento di favorire il riappropriarsi delle proprie radici e della propria storia e di garantirne così la memoria ai posteri.

La via dell'**ARDESIA**

La via dell'**ACQUA**

La via dell'**ARGENTO**

La via del **SALE**

La via della **SETA**

La via della **CARTA**



Finito di stampare
nel mese di Giugno 2014

Le guide sono consultabili su:
www.rotarygolfodigenova.org

Forte Diamante



Volpedo, l'antica pieve



Panorama sull'appennino



Le guide si propongono di individuare **sei percorsi**, pedonali o automobilistici, attraverso i quali raggiungere alcune località dell'entroterra genovese e riscoprire lavorazioni tipiche di alcune aree; l'intento è quello di far conoscere meglio attività che, in alcuni casi, sono rimaste solo come memoria storica, in altri, stanno sopravvivendo con fatica, ma che meriterebbero di essere maggiormente pubblicizzate e valorizzate.

Si potranno, seguendo le indicazioni, visitare impianti di lavorazione, musei, fabbriche, laboratori artigiani, ritrovare, lungo i percorsi storici, esempi di architettura spontanea o di edifici monumentali e unire quindi la conoscenza del territorio e dell'ambiente naturale a quella di attività che in passato avevano avuto grande importanza nell'economia locale e che avevano dato vita e lavoro a generazioni di abitanti. Questo patrimonio di cultura, ingegno, intelligenza sta scomparendo, ma è importante che le antiche tradizioni non vadano dimenticate e impoverite, che non si perda il ricordo di quella vita così faticosa, ma, nello stesso tempo, ricca di rapporti umani, espressione dell'esistenza e del lavoro delle popolazioni genovesi nei secoli passati.

ISBN 978-88-901246-7-9



9 788890 124679 >

Algraphy