



## La via vecchia per Gorra

L'antica strada del Cerro

A cura dell'

*Associazione Culturale Entrotterra*



Il Finalese è un territorio ricchissimo di storia, cultura e tradizioni, straordinario dal punto di vista ambientale e naturalistico.

Non desta dunque meraviglia che la bibliografia che lo riguarda sia assai vasta: quasi senza sosta, nuove pubblicazioni dedicate a qualche aspetto particolarmente significativo di questa realtà sono date alle stampe.

I Quaderni della Biblioteca\* si propongono di raccogliere e di offrire agli amici lettori i risultati delle ricerche più recenti in forma di saggio agile ma puntuale.

**Ringraziamenti da parte dell'Associazione Culturale Entroterra:**

Agli amici dell'associazione culturale Entroterra per il lavoro svolto di pulizia e di preparazione del percorso: Giovanni Berrino, Raffaele Brescianini, Michele Casanova, Marco Del Maschio, Gina Gava, Mario Molinari, Danilo Poli, Ugo Sivori.

Ai soci che hanno lavorato per il recupero del sentiero e curato i testi di questa pubblicazione:

Andrea Bolognini, Carlo Brignone, Silvano Bruzzone, Flaviano Carpenè, Giovanna Fechino, Giuseppe Testa.

Al Corpo Forestale dello Stato, in particolare al comandante della stazione di Calice Ligure Giuseppe Di Marco, per i permessi e i suggerimenti.

Al gruppo della Protezione Civile di Pietra Ligure.

A Ezio Firpo per la collaborazione nella revisione dei testi.

**Immagini di copertina:**

- "Le principali strade per il Piemonte e la Lombardia" Sec. XVII (Carte di Gaspare Beretta - Archivio Storico Civico di Milano, Fondo Belgioioso, busta 261)

- Uno scorcio dell'attuale aciottolato

\* Ideazione, direzione e cura editoriale di Flavio Menardi Noguera

Stampa: Print and Services, Febbraio 2008

**LA VIA VECCHIA PER GORRA**

**L'Antica strada del Cerro**

**A cura dell'Associazione Culturale  
Entrotterra**



*Il Logo dell'Associazione Culturale Entroterra si compone di due triangoli uniti alla base. Quello col vertice rivolto verso l'alto rappresenta la montagna (fuoco), quello con il vertice verso il basso rappresenta la grotta (acqua), insieme formano un quadrato, la stabilità della terra, posto su di un angolo e quindi attivo, in evoluzione.*

*All'interno la scritta entroterra e la rappresentazione grafica di alcuni suoi prodotti naturali e culturali.*

*Tutto è racchiuso dal cerchio del cielo e del mare che unisce i quattro elementi, i punti cardinali, le stagioni... ritornando alla semplicità dell'unione originaria.*

Graziosa Bertagnin

# ASSOCIAZIONE CULTURALE ENTROTERRA

## LA VIA VECCHIA DI GORRA PER IL MELOGNO:

### LA STRADA DEL CERRO O DEL SERRO

#### “IL PERCORSO RITROVATO”

### La Scoperta

Primavera 2005, ancora una volta eravamo a scarpinare nei dintorni di Finale: poco tempo e tanti impegni riducono le escursioni a... incursioni, frazioni di poche ore ritagliate a fatica e limitate nelle distanze. Ma quel giorno....

“Guarda che bell'acciottolato qui! Non me l'aspettavo proprio...”

“Chissà che roba è... è larghissimo, sarà quasi tre metri... e guarda là che tratto di muro di sostegno... sembra importante...”

“...E se fosse una strada importante? un sentiero normale non ha questa larghezza...”

E' iniziata così l'avventura del recupero e ripristino di un antico tracciato viario che collegava Finalborgo a Gorra: riscoperto per caso, studiato e ricostruito nella sua storia e nella sua lunghezza, ripulito e ci auguriamo a lungo ripercorso anche in futuro magari per il piacere di un tuffo nel passato o semplicemente per il gusto di una bella passeggiata.

Andiamo per ordine però, perché non è stata un'operazione rapida e immediata, quella che ci ha portato al risultato che ora si può vedere (...e percorrere !).

Sì, effettivamente l'acciottolato era, in alcuni tratti, ampio e ben visibile, ma, lungo il percorso, spariva spesso sotto mucchi di terra franata, vegetazione straripante, cataste di legna abbandonate alla rinfusa. Bene o male, fra un graffio, una spina nel polpaccio e diversi inciampì, siamo arrivati a capire che dalla “Fontana degli Alpini” di Gorra (...ottimo luogo per merende e relax!) si riusciva ad arrivare a Finalborgo evitando la trafficatissima provinciale del Melogno che resta poco sotto, sempre immersi nel verde e con scorci notevoli sulla valle del Pora.

Esperti ricercatori d'archivio si sono tuffati negli antichi documenti e così è emerso che il nostro sentiero era, in realtà, un tratto della via medievale che dal colle del Melogno scendeva a mare, entrando a Finalborgo su di un ponte, poi scomparso, poco più a monte di quello attuale.

Percorsa da uomini e merci a dorso di mulo funzionò a lungo a pieno regime, finché, i lavori per la nuova rotabile iniziati nel 1850 la resero superata e scomoda, sconvolgendone anche, in alcuni tratti, il tracciato.

E' certo, comunque, che fosse utilizzata ancora, negli anni fra le due guerre mondiali, dagli abitanti di Gorra per recarsi al lavoro a Finale Ligure. Poi, a poco a poco, la civiltà delle quattro ruote la portò all'abbandono e la vegetazione ebbe la meglio, mascherando l'acciottolato e le opere di sostegno.

Per fortuna nostra però, il percorso figura ancora sulle vecchie carte e anche sulle mappe catastali e questo ha facilitato le nostre intenzioni di recupero: le autorità competenti, infatti, sulla base di questi dati di fatto, non hanno opposto difficoltà alla nostra proposta di recupero, purché fatta in maniera corretta e competente.

Completata la trafila delle autorizzazioni, effettuato un sopralluogo con il Corpo Forestale, siamo partiti armati di guanti, roncole, motoseghe e buona volontà, utilizzando il tempo libero (poco) di ciascun componente l'associazione.

Ci hanno aiutati il tempo favorevole e il fatto di non aver incontrato grandi difficoltà lungo il percorso, ben individuabile e dalla pendenza costante, salvo che in un paio di punti nei quali c'è stato, purtroppo, un pesante intervento umano in passato che ha reso esposto il tracciato e ha distrutto l'acciottolato.

Il problema più gravoso da risolvere (e che ci ha creato non poche perplessità ) è stato quello dello sbocco sulla Provinciale: il punto preciso da cui partire era ancora individuabile, ma ormai compromesso da una struttura non eliminabile, si è ipotizzata una soluzione, proposta alla Provincia di Savona, qualche decina di metri più a monte, scegliendo di evitare interventi onerosi e di dubbio impatto estetico.

Allo stato attuale siamo in attesa di una decisione della Provincia, competente in materia di viabilità, in merito a quale tipo di operazione strutturale si dovrà adottare nella parte conclusiva del percorso.

Nel procedere con il lavoro, dopo un primo momento più energico ed avventuroso, ci siamo dedicati ai dettagli e cioè al recupero di materiali abbandonati, anche durante i periodici tagli di ridimensionamento arboreo sotto le linee ENEL, di accatastamento del legname tagliato e lasciato in sito a marcire e qualche intervento di gradinatura con picchetti di legno preparati in loco nei punti più ripidi.

Ora il sentiero, pardon, la "via" è percorribile nella sua totalità ad eccezione momentaneamente (come detto sopra) della parte finale verso Finalborgo, alla quale si ovvia con una deviazione opportunamente segnalata in corrispondenza di una grande cabina dell'Enel ben visibile dalla provinciale dalla quale un sentiero ben visibile riporta sulla nostra "via per Gorra".

In attesa del completamento da parte della Provincia, dello sbocco sulla provinciale N.490, si può tranquillamente seguire anche in salita la deviazione suddetta, permettendo, così, di

effettuare una passeggiata che non è priva del godimento di inusuali e magnifiche vedute sulla valle del Pora e su Finalborgo e i suoi castelli.

Ci auguriamo che la nostra “riscoperta” sia apprezzata dai molti escursionisti che frequentano il Finalese (...e non solo da loro) e che sia magari un primo piccolo passo per riportare in vita tanti altri percorsi ormai caduti nell'oblio, ma ancora capaci di suscitare straordinarie emozioni.

### **Si ipotizza un progetto**

Dopo aver considerato che, a differenza di tutte le altre zone del Finalese, raggiungibili a piedi attraverso una fitta rete sentieristica, l'abitato di Gorra lo è solo con i mezzi a motore, si è deciso il ripristino di questa Strada Storica che, inoltre, si integra con la viabilità esistente sul promontorio di Caprazoppa. I lavori di disboscamento, pulizia e segnalazione, hanno interessato il tratto che va dal cimitero di Finalborgo alla cappella di Santa Rosalia, in località “Bracciale” di Gorra.

### **Entroterra si rimbocca le maniche**

Innanzitutto, al fine di recuperare il sentiero detto “del Cerro” o “strada vecchia per Gorra”, è stato necessario effettuare un sopralluogo allo scopo di verificare le sue condizioni di percorribilità; ci siamo trovati di fronte ad elementi positivi e ad altri invece negativi; in primo luogo si è potuta constatare la presenza di diversi tratti ancora percorribili con facilità, grazie al fatto che nel corso degli anni tali tratti sono stati utilizzati, e quindi mantenuti in discrete condizioni, dalle locali squadre di cacciatori; anche la presenza del vicino elettrodotto ha portato alcuni benefici dal momento che la strada permette agli operai dell'ENEL di raggiungere la linea elettrica per le periodiche manutenzioni.

Tuttavia maggiori sono gli aspetti negativi; innanzitutto si è constatata la mutilazione del tratto iniziale del percorso a causa dei lavori effettuati nella seconda metà del XIX secolo per la costruzione della vicina strada provinciale 490 (a cui si deve aggiungere la presenza di numerose cave operative negli anni passati che hanno anch'esse contribuito al degrado del percorso); per il resto il recupero del sentiero non presenta grosse difficoltà, pur necessitan-

do di opere di consolidamento e di messa in sicurezza dei punti maggiormente a rischio; viene poi ovviamente constatata la necessità di eliminare la vegetazione che intralcia il percorso e che in alcuni tratti è molto fitta e di sistemare e accatastare la gran quantità di legname che si è accumulata nel corso degli anni a seguito dei tagli effettuati lungo il percorso dell'elettrodotto e mai rimossa.

Giudicando infine possibile e auspicabile il recupero del percorso a fini escursionistici si procede alle richieste per ottenere gli indispensabili permessi e autorizzazioni dagli enti interessati, in primo luogo dall'Amministrazione comunale di Finale Ligure la quale appoggia il progetto di recupero dal momento che la strada in questione – e ciò facilita ulteriormente la nostra iniziativa – risulta ancora essere registrata al catasto; allo stesso modo si ottengono i necessari permessi dal Corpo Forestale dello Stato soprattutto per quanto riguarda il taglio e la sistemazione del legname.

Saranno ora messi in evidenza i momenti cruciali relativi ai lavori eseguiti.

Ad occuparsi di questo recupero sono stati i membri dell'associazione Entroterra, i quali si sono dedicati a questa impresa nei pochi ritagli di tempo libero: appena uno dei soci era disponibile contattava gli altri per fissare un giorno in cui vedersi e mandare avanti il lavoro. Si è cominciato con un intervento sommario di pulizia del percorso eliminando la vegetazione, in alcuni tratti impenetrabile, con l'utilizzo di falci, decespugliatori e motoseghe, facendo comunque particolare attenzione a non danneggiare piante ed arbusti al di fuori del sentiero ma limitandoci ad eliminare soprattutto i rovi ed eventuali rami che ostruivano il percorso; per nostra fortuna, in alcuni tratti altri, probabilmente i proprietari dei fondi, avevano operato con criterio dal momento che parti di bosco, adiacenti al sentiero, erano state disboscate e la legna avanzata era stata sistemata in piccole cataste, dando l'impressione di un ambiente ordinato.

Abbiamo poi cercato di eliminare dal percorso tutti quanti gli ingombri, soprattutto pietre, che abbiamo ricollocato, ove possibile per ridare un aspetto originario al sentiero, a ripristinare l'antico selciato; ove ciò non è stato possibile le abbiamo sistemate lungo il bordo a monte della strada; quest'ultimo intervento è stato reso necessario anche e soprattutto per la presenza della sottostante strada provinciale al fine di evitare pericolose cadute di pietrame durante il passaggio degli escursionisti.

Non abbiamo trascurato infine di rimuovere tutto quanto lasciato dall'uomo nel corso degli anni, ossia i rifiuti; molti lasciati probabilmente dagli operai addetti alla manutenzione dell'elettrodotto; ci siamo così messi a raccogliere bottiglie, cartacce ed altri oggetti di plastica.

Una volta portato a termine questo lavoro di ripristino sommario del tracciato, occorreva dare al sentiero un'effettiva percorribilità, intervenendo in modo particolare per la messa in sicurezza dei tratti più scoscesi mediante la creazione di gradinate costituite da legni bloccati da dei picchetti conficcati nel terreno e con dei corrimano e protezioni a valle; ciò è stato anche pensato per rendere il sentiero percorribile a quanta più gente possibile.

Il lavoro più impegnativo è stato proprio quello di creare tale gradinata.

Un inconveniente deriva dal fatto che non ci sia uno spazio di partenza in direzione Gorra, dal momento che in questo punto l'inizio del percorso è adiacente alla strada provinciale; sarebbe auspicabile al fine di ridurre i rischi la creazione da parte del comune di un'apposita segnaletica e di un attraversamento pedonale in modo da segnalare agli automobilisti la possibile presenza di escursionisti. Per quanto riguarda la segnaletica della vecchia strada ci siamo occupati, noi di Entroterra, di creare dei cartelli direzionali e dei segnavia.

## La Storia della Strada

La Via Vecchia per Gorra, definizione usata nell'ultimo periodo del suo utilizzo (XIX secolo), è parte di un percorso che ha collegato la costa con l'oltregiogo ed il basso Piemonte. Il suo tracciato è, per la sua quasi totalità, ancora integro. Sono riemersi, dopo i lavori di pulizia, muretti di sostegno e lunghi tratti di ciottolato; unica menomazione grave è il primo tratto, nei pressi del Borgo. E' sempre l'uomo che, nella foga di modernità, è disattento nella cura di ciò che è vecchio e, al momento, sembra superato. La tracciatura della nuova consorziale, oggi provinciale 490, e il suo susseguente allargamento, ha in pratica fatto sparire il primo tratto di strada, oggi raggiungibile con una tortuosa rampa di accesso. Una serie di cave, poi, fatte per procurare materiale per la nuova strada ha inferto ferite minori al vecchio percorso: due di queste lo lambiscono, mentre una lo interrompe di fatto, costringendo ad un nuovo ripido collegamento. L'ennesimo episodio, accaduto il secolo scorso, è il posizionamento di un traliccio dell'Alta Tensione proprio nella sede stradale.

Nel seguente studio sulle vicende storiche di questo percorso, verrà trattato principalmente il tratto in questione (Finalborgo-Gorra), e, quando è il caso, il percorso completo (Finalborgo-Melogno-Calizzano) di cui il primo tratto è parte fondamentale.

1 - Secondo il Bernardini...“ *l'uomo del paleolitico, costantemente associato agli animali che cacciava per sopravvivere, seguì nei suoi spostamenti, che divennero man mano più lunghi, le grandi strade maestre della preistoria, discendendo dal nord attraverso la valle del Rodano fino al litorale provenzale e ligure, in certi periodi più esteso di alcuni chilometri rispetto alla linea di costa attuale, raggiungendo poi la Toscana e proseguendo oltre; una seconda direttrice, che vedeva la pianura padana quale area di transito e di diffusione, permise anche la penetrazione ad occidente verso le valli alpine ...per quanto riguarda le Alpi Marittime bisogna aspettare il Neolitico per assistere alle prime penetrazioni nelle sue valli, anche a notevoli altitudini*”...

## Antichità del percorso

Non è possibile sapere con esattezza l'inizio della frequentazione di questa (come delle altre) via di valico, sicuramente in tempi preistorici o protostorici <sup>1</sup>. La direttrice, che si dirigeva verso l'Oltralpe, sembra da collegarsi inizialmente ai numerosi insediamenti verezzini, ed aveva caratteristiche di via di crinale. Lo scambio vitale di alcuni prodotti (pesci freschi o sotto sale, sicuramente il sale, in cambio di castagne, carni e altri prodotti tipici della zona alpina e dell'oltregiogo), aveva obbligato l'uomo preistorico e protostorico a cercare le vie migliori per scavalcare la dorsale alpina. Queste vie nei secoli, furono perfezionate: i percorsi venivano abbandonati se se ne trovavano di migliori (agevoli, con pendenze moderate, non franosi, riparati ai venti, ecc), salvo tornare sui vecchi se le nuove piste risultavano peggiori sotto questi punti di vista <sup>2</sup>. Questi percorsi erano "tracciati" dal continuo transito <sup>3</sup>, non erano cioè strade costruite dopo essere state progettate, né avevano il fondo manufatto. Probabilmente avevano, per scavalcare i rii, delle rudimentali passerelle, ed in certi punti critici un minimo intervento umano, come muretti di sostegno. Sicuramente, in età pre-romana e romana, vista la maggiore quantità di ritrovamenti archeologici effettuati, possiamo dire che il percorso preferito per lo scavalco della dorsale alpina era la "via Ultra Montes" <sup>4</sup>, che dalle falde del Becchignolo risaliva la Valle di Perti, transitava per Pianmarino ecc.

L'importanza del percorso oggetto del recupero, conosciuto nel primo periodo dell'età moderna come *strada del Cerro* <sup>5</sup> e, come vedremo dopo, in età medioevale in altro modo, si evidenzia alla fine del XI secolo, con la nascita ufficiale di Finalborgo come capitale del piccolo Marchesato. I Marchesi di Savona e Signori del Finale, sotto la spinta dei comuni di Savona prima e di Noli dopo, sono costretti a "vendere" loro la libertà, affrancandoli dagli

**2 - I più importanti di questi percorsi resteranno per secoli, magari allargati o acciottolati, l'ossatura del nostro sistema viario, e verranno abbandonati generalmente nel XIX secolo quando i mezzi a motore rivoluzionano la modalità di effettuare spostamenti.** E' il caso delle vecchie vie di valico, percorse per secoli dall'uomo preistorico, poi dai Liguri, dai Romani (che le hanno adeguate ai loro criteri costruttivi), le quali sono state in uso nel Medioevo e in Età moderna, per scomparire letteralmente solo poche decine di anni fa. Dice a questo proposito il Garoni: "...è noto che le principali strade che valicano i Giovi, corrono sulle antiche romane e non sarebbe difficile mostrare che queste medesime correvano sopra tracce di strade anteriori e memorabili. I popoli fin dal principio trovarono le loro vie; le agevolarono e non le abbandonarono mai...".

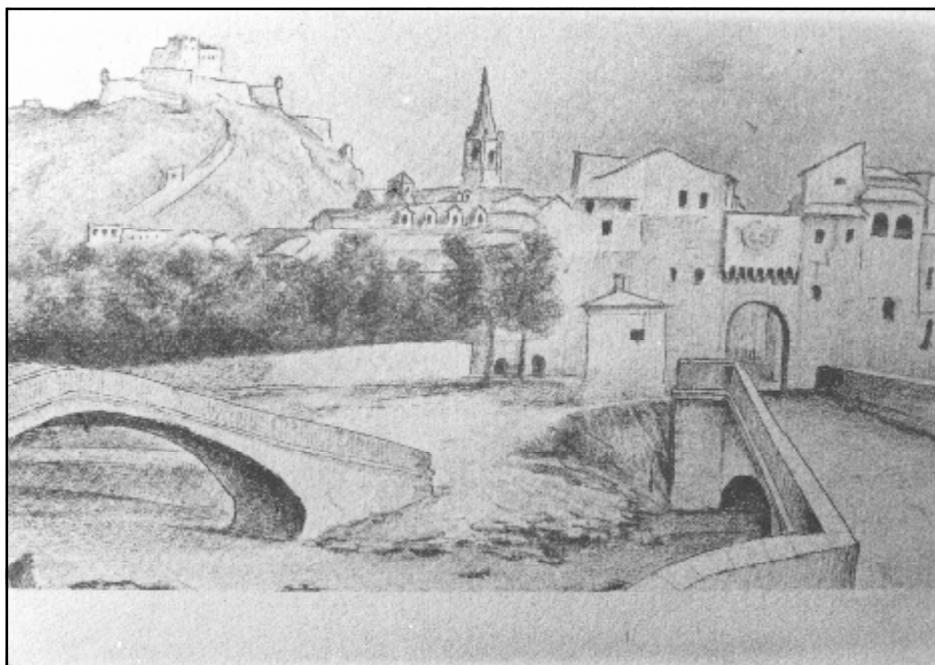
3 - Nascono così le "vie del sale", dal versante padano dette "vie marenghe", cioè che vanno al mare.

4 - Nel tempo il nome si è corrotto in *Vallis Hurta*, *Vallis Horta*, ed infine *Vallesorda*, generando anche "Montis Hurti", quindi *Montissurdi* ed oggi *Montesordo*. Questa valle sospesa originariamente era così detta proprio perché era la strada per andare al di là dei monti. Tratti del vecchio sentiero, benché inutilizzato, sono visibili nella parte alta della valle, verso la località i "Pianazzi". In questo tratto, transitando sulla strada asfaltata (la seicentesca Strada Beretta), lo si può notare pochi metri più in basso. Dopo l'abitato di Montesordo, lo stesso continua ricavato nella roccia, duplicato da una moderna sterrata dall'altro lato della valletta.

5 - Nome era attribuito a tutto il tratto sino allo spartiacque.

obblighi feudali, ed a sportarsi nell'unica fetta di costa sotto il loro controllo (il Finalese), e ricercare una nuova viabilità che gli avesse potuto permettere di mantenere quegli scambi commerciali con l'entroterra ed il basso Piemonte, che rappresentavano la maggiore fonte di introito per le casse signorili.

A poco a poco, con l'arrivo di famiglie fedeli da altrove, voluto dai Marchesi, e con un periodo di relativa tranquillità, si concretizza il nuovo progetto; cambia l'assetto insediativo e di conseguenza viario nel finalese. Nel X e XI secolo gli abitanti della zona, nei documenti, sono nominati come uomini di *Picis e Perticis*; con questa definizione si intendono tutti gli abitanti delle due rispettive valli. Dopo la fondazione del Borgo del Finale il toponimo Perti rimane confinato dove lo conosciamo oggi, a Nord del Castello Gavone. Nei primi documenti si parla di questi uomini come costruttori di navi ma soprattutto come lavoratori di canapa e filati<sup>6</sup>. Vengono "decastellati" i Castra di Orco, Perti e Pia. Con la nascita di Finalborgo, come "*città cinta di mura*" (probabilmente esisteva già un nucleo abitativo, come dimostrato dagli scavi in piazza del Tribunale), qui si concentrano i commerci, gli scambi, le attività, l'esercizio dei poteri amministrativo, fiscale e giudiziario e tutte le funzioni della capitale. Aumentano di conseguenza i traffici da e verso il nuovo Borgo. Subentra una necessità di collegamento più diretto e agevole verso l'otreggiogo, ed in generale con tutti i nuclei del piccolo Marchesato. Nel caso specifico della via verso Melogno-Calizzano, un ponte medievale a schiena d'asino, più a monte di quello attuale (come si può vedere in figura 1),



**Figura n. 1** - Il ponte medievale (Collezione privata).

6 - E' a tal proposito da notare che San Biagio, a cui è dedicata la Parrocchia del Borgo, benché oggi ricordato come protettore della gola, nella sua iconografia impugna un pettine da cardatore, in quanto protettore anche dei lavoratori della lana.

attraversava il torrente Pora, quindi il percorso, sfiorando l'attuale cimitero, costeggiava il fianco della montagna e si dirigeva verso Gorra. Questa confluenza con l'antica direttrice di crinale era, sino a Gorra, una via di mezzacosta. Questo percorso, che proseguiva per il Melogno e oltre, fu detto in età storica “*strada del Cerro o del Serro*”<sup>7</sup>.

Prima, dal Finalese, le piccole comunità di Perti per recarsi a Gorra e Calizzano, percorrevano la “*strada di Cà Pescetto*”(secondo il Bertone<sup>8</sup> la strada toccava Cà du Lucciu<sup>9</sup>, innestandosi nel percorso maggiore a Cà del Moro), presso il presunto ponte romano in località Mordeglija sul torrente Pora, dove sale anche nell'altra direzione la “*via dei Consoli*” per Gorra, oppure dal ponte di San Sebastiano si dirigevano verso San Lazzaro, sempre per Gorra e quindi la direttrice “del Cerro”.

Da Rialto invece si giungeva alla frazione “*Cheirano*”, dove esisteva un bivio, frequentato già in epoca romana: a sinistra conduceva al Melogno, transitando dove in età medievale è sorta la Ferriera, a destra montava verso il Giovo di Rialto.

Gli uomini di Calice, attraversato il ponte (secondo il Bertone<sup>10</sup>

**Figura 2** – Catasto francese, primi anni del XIX secolo. Sono ancora presenti il Bastione di Porta Testa ed il ponte antico, il quale non risulta in asse con l'attuale via Nicotera. Il nuovo ponte, fatto nella speranza che la “Litoranea” (odierna Aurelia) transiti per il Borgo, è invece la prosecuzione ideale di questa via.



7 - Beretta C., *Il Masso di Penn e la Rocca di Corno*, Edizioni del Centro Camuno Studi Preistorici, 2005, pag. 85. *Cerro o Serro*: sumerico e accadico Kur; spagnolo Sierra: denominazione usata in alcune zone delle Alpi Occidentali per indicare costole montuose o contrafforti che si dipartono dalle dorsali principali, talvolta anche di alture e di catene costiere.

8 - Bertone N.F., *Scritti e Memorie di Calice Ligure*, Tip. «La Stampa», Calice Ligure 1980, pagine 33 e 34.

9 - Gli anziani della zona ricordano ancora il sentiero ciottolato, reliquia dell'antico percorso. Oggi alcuni movimenti franosi, uniti all'abbandono delle attività agricole nella zona, lo hanno interrotto in alcuni punti e ricoperto di vegetazione.

10 - Bertone N.F., *Op. cit.*, pag. 33.

probabilmente risalente alla romanità), che porta alla contrada Eze, percorrevano la mitica “*strada dei Buoi*”<sup>11</sup> (detta così per la sua larghezza, che permetteva il passaggio di carri trainati da buoi). Era l’arteria commerciale<sup>12</sup> per eccellenza di questa comunità per i commerci verso l’entroterra, e nel secolo scorso vi era ancora una rivendita di sale, nella vecchia “*Cà du Cichetin*”<sup>13</sup>, fino a poco tempo fa ridotta a rudere, ed ora recuperata.

La strada che conduceva a Calizzano attraverso il passo del Melogno era, quindi, di una certa importanza per i traffici del Finale. Su questo tracciato confluivano inoltre altri flussi di traffico. Al valico si accedeva, oltrechè dalle zone già viste, da Verezzi, Borgio, Pietra, Magliolo, Tovo e dalla Val Maremola in genere.

## **Gli statuti del 1311 “Stratis Publicis Terminandi”**

### **La misteriosa via di Gota (o Gotta) Frigida**

Un importante documento che “fotografà”, tra le altre cose, le strade nel Medioevo, e la loro importanza sono gli Statuti promulgati da Antonio del Carretto nel 1311<sup>14</sup>. Un intero capitolo, il LV<sup>15</sup>, è dedicato alle strade, riconoscendone l’importanza per le comunità. Dal testo si evince come fosse comune la pratica di appropriarsi di pezzi di strada e di asportarne il materiale per uso proprio. Ma è soprattutto l’elenco delle vie principali che ci chiarisce come si era evoluta la viabilità all’epoca. Il documento però è di difficile lettura, in parte perché alcuni toponimi sono desueti, ma soprattutto in quanto l’interpretazione delle ab-

11 - *Ibidem*.

12 - Non si sa come e quando la strada abbia perso la sua integrità. Come molte altre perdendo la caratteristica di essere percorribile dai carri, le è stato preferito un tragitto più ripido, parallelo, che raramente gli si sovrappone, e cioè la mulattiera Calice Eze-Cà del Moro, dove vi era l’innesto col percorso maggiore.

13 - Il rudere di questa costruzione, che gli anziani evitavano in quanto “casa delle Streghe” (Cà de Cichetin ha in effetti qualche assonanza con la “morte cicchetta” (cioè il teschio o la zucca svuotata, con occhi, naso e bocca, con una candela accesa dentro a mò di scherzo; in realtà per ciò si intendeva masticare tabacco, usanza dei nostri nonni, e con Cà de Cichetin si intendeva il luogo dove si poteva acquistare il tabacco), è ora ristrutturato. Infatti esiste un'altra costruzione, sita in località Olle Superiore, ai confini con Cà del Moro, in prossimità della via Bardino (ora interrotta da una frana), denominata allo stesso modo, e con le stesse funzioni commerciali di rivendita di generi di monopolio. Secondo alcune testimonianze di fonti orali, oltre alla rivendita di sale, sino al secolo scorso, ed alla rivendita di tabacco, queste attività erano al servizio generalmente (oltre alla popolazione della zona), dei numerosi mulattieri.

14 - Di una prima edizione, anteriore di alcuni decenni, ci è pervenuta notizia della sua esistenza, ma purtroppo non il testo.

15 - Ecco il capitolo 55, che tratta della manutenzione delle strade:

*De stratis publicis terminandis. Cap. LV: « ...Item statutum et ordinatum est quod strata publica per quam itur de Burgo ad maritimam et reliquæ aliae stratae publicae existentes intra hos confines videlicet: a domibus superioribus Feglina infra a Gotafrigida idest versus Burgum et a domibus superioribus Rialti versus Burgum et a colla sancti Salvatoris versus Piam et versus Vosias et valle Piaschi sive buretum de banchis infra usque ad rocham Cavasolæ inquirantur terminentur et terminari debeant per Iuratores suarum compagnarum salvo quod strata de Burgo ad mare terminetur et terminari debeat per Iuratores Burgi una cum Iudice vel Vicario vel Castellano,... »*

breviazioni e la punteggiatura rendono il testo sibillino. Fino ad oggi era conosciuta solo la copia manoscritta (conservata nell'Archivio Diocesano di Savona, ricopiata nel XVI secolo), e la copia a stampa, diffusa dagli Spagnoli nel XVII secolo. Quest'ultima, non esistendo i caratteri relativi alle abbreviazioni, è particolarmente inattendibile, in quanto punteggiatura e congiunzioni sono assolutamente arbitrarie.

Oltre la strada dal Borgo alla "marittima", vi sono riportate le vie più importanti esistenti nei confini del Marchesato, quelle per valicare le Alpi, e che sono necessarie per i commerci: la via di Rialto, la via di Feglino, la via della Val Pia e la misteriosa via di "Gota o Gotta Frigida", mentre, apparentemente, non vi è menzione della importante via tra il Borgo, Gorra ed il Melogno. Ha subito comunque un "declassamento" la via della Valle di Perti, non più citata tra le strade importanti per ... andare in Lombardia...<sup>16</sup>.

Per quanto riguarda *Gotta Frigida*, esistono pareri discordi sulla localizzazione odierna. Il nome, che significherebbe Goccia Fredda, starebbe forse ad indicare una sorgente d'acqua. Dagli Statuti a stampa, che riportano tutto collegato...

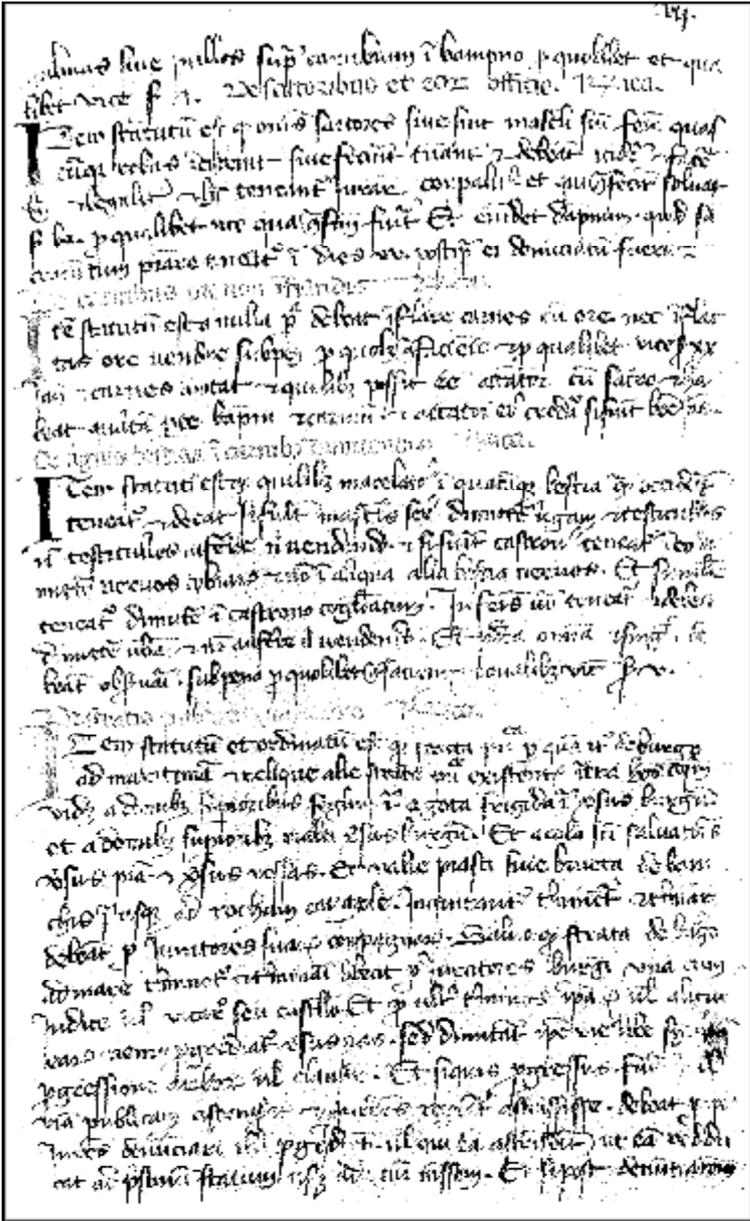


Figura 3 – Dal manoscritto degli Statuta Decreta ed Ordines Marchinatus Finarii del 1311: la pagina che riguarda la manutenzione delle strade pubbliche "... par quas itur in Lombardiam..."

16 - In questo periodo non esiste il concetto di Piemonte come lo conosciamo oggi, con la geografia riscritta dopo l'unità d'Italia. Fino al secolo scorso, e per gli anziani ancor oggi, l'abitante dell'oltregiogo è detto "Lumbard", mentre per Piemontesi si intendono i Savoia, i quali a poco a poco anetteranno tutti i piccoli staterelli adiacenti, sia con guerre che con una astuta politica, fino ad arrivare ai confini del piccolo Marchesato.

*fra ad Gottafrigida idest versus Burgum*”..., sembrerebbe posizionata tra il Borgo ed Orco, nella località detta oggi Benfredda. Qui, infatti, esiste una sorgente molto antica, ancora in uso. Leggendo la “*Guerra del Finale*”<sup>17</sup> si può fare però un’altra constatazione. Qui si dice che i Genovesi scesero da Gorra e Gottafrigida e si posizionarono al cospetto del Castello Gavone per assediare, quindi la misteriosa località sembrerebbe compresa tra Gorra ed il Borgo. Ultimamente è stata rinvenuta, e sarà oggetto di stampa da parte del Centro Storico del Finale, una copia manoscritta autentica, che ci permette di valutare con esattezza il senso del testo. Osservando il punto, dopo l’abbreviazione, ci rendiamo conto come la frase...”*ad Gottafrigida idest versus Burgum*”...sia una frase a sé stante. Questa località coinciderebbe o con Bracciale, o più probabilmente con la località Fontana. La via di Gotta Frigida sarebbe quindi la via Borgo-Gorra-Melogno-Calizzano. La sorgente, detta oggi degli Alpini, corrisponderebbe alla Goccia Fredda; secondo gli anziani è stata ed è ancora l’acqua più buona della zona di Gorra.

Un’altra remota possibilità è quella che Gotta Frigida coincida con la località Valgelata<sup>18</sup>, ma in questo caso la strada non punterebbe ...”*versus Burgum*”... ma verso il Perticese.

Una altra fonte di preziose indicazioni è ancora il libro “*La Guerra del Finale*”. La totale assenza di strade impone ai Genovesi il disimbarco delle pesanti bombarde sulla spiaggia della marina, per poi faticosamente essere trasportate sull’eminenza di Monticello. Conoscendo i sentieri, ripidi, tortuosi e stretti, possiamo immaginare come sia stato problematico trascinare su essi le pesanti bombarde montate su affusto. Dopo un parziale ritiro, i genovesi accerchiano i Finalesi costruendo una serie di bastite.<sup>19</sup>

La strada di cui stiamo trattando fu “controllata” in tre punti: prima al valico del Melogno, poi a Gorra presso il *Poggio della Croce*<sup>20</sup>, a controllo sia della via che scende al Borgo, che di altre vie che collegavano al Perticese, ed una terza proprio a *Gottafrigida*, sulla strada tra il Borgo e Gorra. Questa strada era quindi arteria fondamentale del Marchesato.

Fino allo scoppio delle grandi pestilenze, che di fatto bloccarono i grandi pellegrinaggi, questa strada aveva assunto particolare importanza per il transito dei pellegrini; ne sono testimonianza: le infrastrutture di ricovero per i viandanti della fede come la chiesa di S. Antonio Abate a Bardino Vecchio; lo stesso nome di Tovo San Giacomo (probabile tappa di riferimento su un percorso, benché minore, verso il santuario Campostelano); l’attuale santuario dei SS. Cosma e Damiano a Magliolo, la chiesa di S. Bernardo anticamente posta sul

17 - Filelfo G. M., *La guerra del Finale*, Tip.Bolla Finalborgo 1995.

18 - Mentre oggi la località Valgelata identifica tutta la vallata da Gorra sino al Pora, in origine era una zona molto ristretta, dove confluivano la “*via dei Consoli*” e la “*strada di Cà Pescetto*”, nei pressi del presunto ponte romano in località Mordegli. E’ presente qui un’antica sorgente dal nome ricorrente di *Ruggetta*. In questo caso la strada in questione si potrebbe identificare con la via che, provenendo dal Melogno, attraverso Cà del Moro arrivava appunto all’odierna Cà Pescetto ed al ponte di Mordegli.

19 - Bastite: fortificazioni provvisorie costruite con legno, pietre, terra, a rinforzo di altre strutture militari, di vedetta, o come in questo caso, a controllo delle vie principali.

20 - Questa località dovrebbe coincidere con il “*Castellino*”, dove poco a lato esiste ancora la località “*il Poggio*”, sormontato da una croce. Per la sua caratteristica forma fisica la zona è anche detta “*Cappellu da preve*”.

valico e successivamente abbandonata ed infine distrutta con la realizzazione dell'attuale Forte. Con l'arrivo degli Spagnoli, il percorso ebbe inizialmente un grande utilizzo.

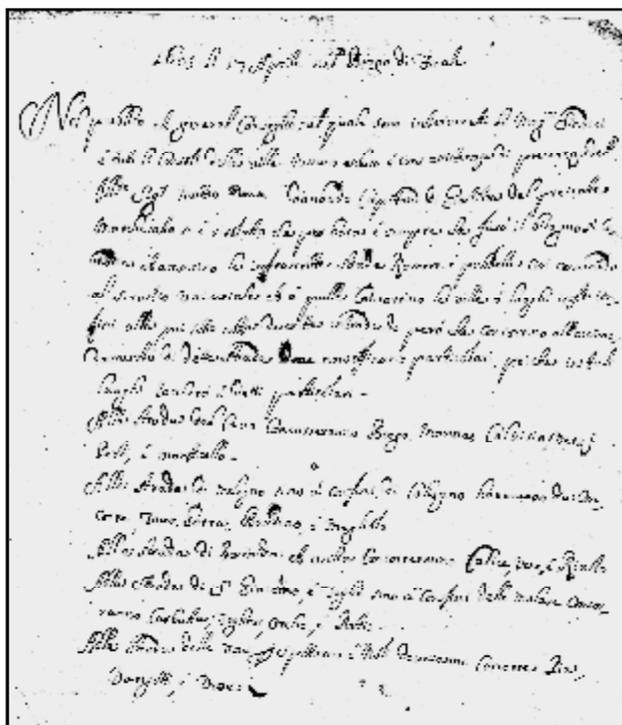
## Il riassetto viario spagnolo

Dopo le tumultuose vicende legate alle rivolte contro Alfonso II, essendo venuto meno il potere che imponeva le corvee gratuite per il mantenimento delle strade, queste risultavano in grande degrado. Ecco le prime iniziative spagnole per il ripristino della viabilità.

Nel 1605, il 17 aprile, fu deliberato dal Consiglio Generale <sup>21</sup>, a carico delle Comunità, un primo ripristino delle strade più importanti del Marchesato <sup>22</sup>. Quanto deliberato in questa occasione verrà ribadito in un documento del 19 settembre 1700: "...si osservi in tutto e per tutto il Consiglio del 1605" <sup>23</sup>. Di questa delibera vi è traccia nell'Archivio Diocesano ed in quello parrocchiale di Calice Ligure <sup>24</sup>.

Le altre strade interessate da questa delibera sono:

- *la strada del Cavo* <sup>25</sup>;



**Figura 4** - Il documento di riordino.  
(A.S.D., Fondo Don Scarrone, L&D/2, Finale 2°/2).

21 - «I sindaci del borgo e i Consoli delle ville "nessuno escluso", deliberarono che tutte le comunità dovessero concorrere alla riparazione delle strade "Romere" del Marchesato, salvo dove confinano particolari, poiché in tali luoghi toccherà a detti particolari;...omissis...3° Alla strada di Bormida et Ossiglia concorreranno Calice, Vene et Rialto; 4° Alla strada di San Giacomo e Tagliè sino ai confini delle Mallere concorreranno Carbuta, Feglino, Orco e Portio ...omissis...»

22 - Silla G.A., Storia del Finale, vol.II, cap. XIII, §1, p. 107.

23 - A.S.C.F., Parte prima, Periodo I, fasc.1° bis.

24 - Bertone N.F., *Scritti e Memorie di Calice Ligure*, p. 279, Tip. «La Stampa», Calice Ligure

1980. "Nell'anno 1605 si ripara la suddetta via per trasportare con facilità il grano da Monte Rotondo e Ronco di Maglio".

25 - Risulta da questo elenco come la ripida via dell'Aurera non sia più considerata una strada importante, ed al suo posto venga messa la via del Cavo, con cui condivide il primo tratto e che le "cede" la definizione di romera. Agli effetti pratici è logico per un viaggiatore che si dirige verso "la Pietra" seguire questo percorso costiero a mezza costa, senza dover salire in grande pendenza fino a Verezzi, per poi ridiscendere a "Borzi" (odierna Borgio).



**Figura 5** - Disegno schematico della viabilità tra Calice, Rialto e l'Oltregiogo. (A.S.D., Fondo Don Scarrone, L&D/2, Finale 2°/2). (Allegato ad una relazione specifica di Anonimo del 1614).

*la strada del Melogno sino alli confini di Calizzano;*

*la strada di Bormida et Ossiglia;*

*la strada di San Giacomo e Tagliè sino alli confini delle Mallere;*

*la strada delle Voze per Spotorno e Noli.*

Dello stesso periodo (1614) in un documento anonimo <sup>26</sup>, articolato in sette punti, sono esposte alcune considera-

zioni circa la convenienza di utilizzare le strade della Val Pora per recarsi oltre il Giogo, piuttosto che la via di Gorra più disagiata e pericolosa.

Al documento è abbinato uno schematico disegno esplicativo (figura 5). Tutte le strade indicate nel documento erano mulattiere.

La via per Gorra ed il Melogno, attraversando i *Feudi Imperiali* <sup>27</sup>, collegava il Finalese con il Savoiaro. Questa strada, nel territorio della comunità di Calizzano <sup>28</sup>, venne poi denominata impropriamente “via *Imperiale*” <sup>29</sup>, e transitando per Bardineto collegava con Garessio. Con l'imposizione del dazio a Calizzano, deciso nel 1640 dagli spagnoli, il traffico sulla via del Melogno ebbe un crollo verticale, per cui le merci provenienti dal Piemonte venivano fatte passare da Garessio con destinazione il porto di Oneglia. Durante il dominio della Corona di Spagna, la via di Gorra e Calizzano, divenne un percorso secondario: la via per Fe-

26 - A.S.D., Fondo Don Scarrone, L&D/2, Finale 2°/2.

27 - Piccole enclavi alle dirette dipendenze dell'Impero.

28 - Nei seicenteschi Statuti di questa comunità, oltre alle tre principali strade maestre, sono riportate tutte le vie pubbliche, con la descrizione dei percorsi, l'annotazione dei toponimi ed altre informazioni su cascine, proprietari, corsi d'acqua, eccetera. La descrizione, lunga circa una decina di pagine, è talmente particolareggiata che si potrebbe ricostruire con esattezza il complesso reticolo viario di allora nella zona.

C. Richeri Pareto, *Descrizioni delle vie et escie pubbliche esistenti nelle fini et territorio di Calizzano tratta dagli Statuti Civili et Criminali et convenzioni del luogo di Calizzano e sua Giurisdizione riformati dell'anno 1600*, Associazione Storico Culturale “Ei Fo Grossu”, Calizzano.

29 - Non vi è al momento notizia sul passaggio di qualche Imperatore nel territorio di Calizzano. Forse vi erano aspettative da parte della comunità al tempo del transito dell'Imperatrice Margherita, nel 1666, anche se sappiamo che gli uomini di Calizzano hanno contribuito ai lavori sulla strada prescelta, cioè quella di Bormida. Cfr Testa G., opera citata, pag. 196.

golino-San Giacomo fu il percorso militare per eccellenza, assumendo la definizione di “via di Spagna”, mentre il percorso commerciale preferito fu quello che, risalendo la Val Pora, attraverso Calice e Rialto, portava al Giovo di Rialto e, attraverso Bormida, a Carcare.

Nel 1696, ai primi di giugno, con gli spagnoli questa volta in “*lega*”, cioè alleati, coi Savoia, venne risistemata la strada dal Borgo a Calizzano, confine tra il Marchesato ed il Piemonte. Questa strada fu detta allora “*strada nuova per cavalli*”: ancora non aveva la caratteristica di carrozzabilità. La sua funzione, prettamente militare, era il trasporto di munizioni dal Piemonte all’imbarco di Finale.

### **Sotto il Commissariato Imperiale**

Con la chiusura delle frontiere, nel gennaio 1704, crollano i commerci, anche quelli locali. Nel 1708, ritirati gli Spagnoli, il Governatore generale di Finale, La Marre, ordina il ripristino per consentire il passaggio alle carrozze sulla Via dell’Imperatrice<sup>30</sup>. La Marre ordina anche il ripristino (*la adeguazione allo stato “carratico”*), della via di Feglino per San Giacomo<sup>31</sup>.

### **L’avvento della “Serenissima Repubblica”**

Con l’acquisto del Marchesato da parte della Repubblica di Genova, la mutata situazione riequilibra l’importanza dei percorsi che scavalcano le Alpi.

Nella “*Distinta Relazione*”, una sorta di inventario completo del Finalese e delle Langhe, che il Commissario generale provvisorio genovese Filippo Cattaneo stilò nei primi tre mesi di possesso genovese (1713), vengono prese in considerazione solo le grandi strade che valicano la barriera alpina. La Strada Beretta, antico spauracchio dei genovesi, viene genericamente chiamata “...*la gran strada carrettabile, che porta, e giunge sino alle Carcare, sempre nel territorio del Finale.*”. Egli annota anche la via del Melogno definita...*un comodo sentiere che conduce al Piemonte...*, la via di San Giacomo...*il camino più breve delle Mallore salendo l’aspra montagna di San Giacomo...aggiungendo che ...tutte e tre le strade sono...sogette e battute dall’artiglieria di Castel Govone...*

30 - Questa era stata già riattivata nel 1702 per Filippo V, nel 1707 per il bagaglio delle truppe Alemanne, e lo sarà ancora (per l’ultima volta) nel 1711 per il Re Carlo III eletto Imperatore.

31 - Testa G., *Op. cit.*, pp. 91, 92, 93.

Nei primi anni sono documentati una serie di sopralluoghi sulle strade più importanti, ma non si ha notizia se dopo queste perizie sia seguito il ripristino. Si inizia nel 1719, quando vengono periziate le sei "strade maestre" del Marchesato che sono quella *della Pietra*, quella di *Savona*, quella di *Gorra*, quella *nova dell'Imperatrice*, quella di *Feglino et della strada che dalla Madonna della Neve cala a Rialto che in tempo d'inverno è più riparata*.

Un secondo documento, che si può considerare un computo estimativo, molto dettagliato come costi e tipi di intervento, è datato sei anni più tardi, nel 1725. Questo fa supporre, visto il breve lasso di tempo, che alla perizia precedente non è seguito nessun intervento. Non vi è al momento notizia se a questa seconda perizia sia seguito il ripristino <sup>32</sup>.

Tra i tanti censimenti operati dalla neo insediata Repubblica di Genova, fatti per potere valutare le reali potenzialità economiche del Marchesato, e potere rientrare dall'enorme spesa fatta per il suo acquisto, viene approntata nel 1722 una carta intitolata "*Uso del suolo nel Territorio del Finalese*". Oltre ai molini e frantoi, sono riportate chiese e cappelle, ponti e soprattutto strade maestre e percorsi. La via del del Melogno è definita "strada maestra che viene da Calizzano".

Nel 1749, per il transito in "*bussola*" della Reale Infanta Duchessa di Parma, da Antibes (Antibes) a Genova, viene ordinato di dare alloggio e passaggio, e soprattutto il ripristino della via di Caprazoppa che conduce a Finalborgo. Per via delle migliori condizioni, e la sua più semplice ed economica riattazione, viene preferita, e quindi sistemata "*allo stato carratico*" la via che, da Botassano sale a Gorra, e dalla cappella di Santa Rosalia cala al Borgo.

## Il periodo Francese

Si arriva quindi, senza sostanziali variazioni della viabilità, alla penetrazione francese. La zona compresa tra il Colle del Melogno e la Colla di San Giacomo assunse una grande importanza strategica nel periodo 1794 e 1795. Tutte le strade furono teatri di scontri, sia le mulattiere che le poche carrozzabili. Sotto il dominio francese, molte strade sono oggetto di rifacimento di ciottolato, molte altre sono progettate ex novo; di questi progetti, molti rimarranno su carta o solo abbozzati per il crollo dei sogni transalpini.

In quel periodo si lavora sulla strada di Gorra, tra Finale e Calizzano (anni 1811 e 1812), allora la più usata ed importante per i commerci col Piemonte. <sup>33</sup>

E' di questi anni un documento intitolato "*Denominazione delle strade che vogliono essere le*

32 - Testa G., *Op. cit.*.

33 - Archivio Storico Civico di Finale, Comune di Finalborgo, 1-14.



Il decisivo miglioramento della viabilità nel Finalese si avrà col Regno di Sardegna prima e d'Italia poi, quando finalmente verrà completata in modo adeguato la litoranea<sup>34</sup> e si tenderà a collegare i vari comuni, anche i più piccoli, con la viabilità principale. In questo contesto, ognuna con la sua storia, andranno a scomparire anche le vecchie vie di valico, le strade “*per andare in Lombardia*”. Con esse va in “pensione” anche la “*strada del Cerro o del Serro*” per Melogno e Calizzano.

Il comune di Finalmarina aderisce al consorzio per la strada Finale-Calizzano, e diversi faldoni dell'Archivio Civico sono destinati a raccogliere i documenti relativi<sup>35</sup>. La costruzione di questa grande carrettabile, fortemente voluta per ragioni militari<sup>36</sup>, allarma e preoccupa i paesi vicini. Sono soprattutto Loano e Pietra<sup>37</sup> che, dopo avere valutato la possibilità di costruzione di un'opera analoga, impossibilitati dai costi insostenibili per le casse comunali, temono l'aumento dei commerci sulla nuova carrettabile a loro discapito

Mentre tra il 1829 e 1855 si lavora ancora per ponti e strade interne, per il tratto di provinciale vicino a Castelfranco, continuano i lavori del consorzio

per la via di Calizzano che, vedendo più comuni coinvolti, necessita di più tempo alla ricerca di un accordo comune, e per le pratiche necessarie<sup>38</sup>.

### **Consorzio Finale-Calizzano**

Diventando oramai la strada carrozzabile una esigenza irrinunciabile, non ha più senso che talune comunità più grandi abbiano i mezzi e le possibilità di avere il proprio tratto di strada con queste caratteristiche, e magari le comunità su cui il percorso procede non abbiano invece le risorse per partecipare al progetto, interrompendolo di fatto. Le strade non sono più una questione locale ed è per questo che alcuni grandi progetti coinvolgono più comuni. Questi vi partecipano in proporzione al tratto di strada di competenza ed ai vantaggi economici e pratici che si presume ne ricaveranno. Tutta la fase progettuale (grida di asta, preventivi, scelta del tracciato, appalti dei lavori, ecc.), viene affrontata insieme dal cosiddetto “consorzio”, composto dai rappresentanti di ogni comune coinvolto.

34 - «Gran parte del lavoro di apertura della litoranea si deve agli interventi del prefetto napoleonico Chabrol già nel lontano 1808. Nel 1807 Napoleone decretò la costruzione della litoranea, e tra mille difficoltà i lavori continuarono sino al 1814, quando ai francesi subentrò il Regno di Sardegna. Alla transitabilità si arrivò il 24 agosto 1819». Caorsi L., ... , opera citata, pagg. 78-79.

35 - A. S. C. di Finale, Comune di Finalmarina, 04-329.

36 - L'opera è indispensabile per il rifornimento dei materiali da costruzioni per la fortificazione dei valichi della dorsale alpina.

37 - Accame G., Pietra Ligure..., frammenti di memorie, Edizioni tipografia litografia Ligure-Ceriale-Loano, 1990, pag. 39 e seguenti.

38 - A. S. C. di Finale, Comune di Finalmarina, 04-334.

Una opera di una certa importanza, che coinvolge un consorzio con molti comuni, è quella intrapresa nel 1850; la strada Finalborgo-Calizzano <sup>39</sup>.

L'inizio dell'iter burocratico, consente nel 1855 di presentare il progetto, che verrà terminato dopo circa quindici anni, nel 1870. Il primo tratto di strada, sino al Colle del Melogno, era reso indispensabile dal progetto di fortificazione dei valichi alpini, deciso dal Regno d'Italia, per scoraggiare eventuali tentativi francesi, nel punto più facile di attraversamento delle Alpi, tra Toirano e Savona. Era grazie alla neonata ferrovia che si era in grado di far pervenire a Finale le enormi quantità di materiale da costruzione, e serviva una comoda carrabile per trasportarlo nei numerosi cantieri.

Nel 1881 la Commissione permanente per la difesa diede inizio ai lavori di fortificazione di tutta la zona dal Colle di San Bernardo ad Altare <sup>40</sup>. Furono costruiti forti di sommità e furono fortificati i principali passi <sup>41</sup>, a controllo dei principali valichi, come quello del Melogno, di Altare o la ridotta, capace di 500 uomini, della Madonna della Neve. Il trasporto dei materiali necessari non sarebbe stato possibile senza la nuova carrozzabile Consortile <sup>42</sup>.

A questo progetto è allegato nel 1861 quello della costruzione di una strada carrettiera da Calizzano a Bagnasco e nel 1870 del prolungamento della stessa strada.

Erano decine su questa via le osterie, le rivendite di sale e tabacco, le stazioni per il cambio dei muli e cavalli. All'imbocco del tratto in salita, a Finalborgo, si svolgeva ogni anno un

39 - A. S. C. di Finale, Comune di Finalborgo, 257-380/381/382/383.

40 - Minola M. – Ronco B., Liguria di ponente- castelli e fortificazioni.

41 - Minola M. – Ronco B., *ibidem...* "Nel 1881 la Commissione permanente per la difesa dello Stato individuò nel tratto montuoso compreso tra il Colle di S. Bernardo e quello di Altare, della lunghezza di una trentina di chilometri circa, la linea più importante dello schieramento difensivo delle Alpi Liguri, un'insostituibile "base della difesa e di appoggio delle operazioni controffensive nella Riviera di Ponente".

*L'importanza del luogo richiese la progettazione di uno sbarramento fortificato, che la stessa Commissione collocò al Colle del Melogno. I lavori, avviati nel 1883, proseguirono a rilento, per essere di fatto completati solo nel 1895.*

*Lo Sbarramento comprendeva i forti Centrale, Settepani, Tortagna, la Batteria di Bricco Merizzo ed alcuni appostamenti campali per artiglieria da campagna piazzati nei pressi del Santuario della Madonna della Neve.*

*I fronti di tutte le opere erano rivolte verso sud e verso ovest, in direzione delle provenienze nemiche che avrebbero dovuto risalire i profondi valloni che scendevano fin sulla linea costiera.*

*Seguendo uno schema già precedentemente utilizzato nelle altre sistemazioni della zona, al Forte Centrale, che apparteneva alla tipologia dei forte Chiusa, era demandato lo sbarramento della rotabile del passo e l'azione di interdizione diretta, mentre le batterie, di protezione elevate sulle alture circostanti concorrevano alla difesa dell'opera sottostante, mantenendo a distanza le artiglierie avversarie in modo da prolungare la resistenza del perno difensivo. Alle opere fortificate era anche richiesto di fornire un valido appoggio tattico e logistico alle manovre controffensive riservate all'azione delle truppe mobili. Come le altre fortificazioni del ponente ligure, i forti di Melogno non spararono mai contro un nemico, se non per le periodiche esercitazioni di tiro. Le fortificazioni furono quindi tutte disarmate, ma non dismesse, negli anni della Grande Guerra per riutilizzare le artiglierie sugli altri fronti. L'area del Monte Settepani è tuttora zona militare operativa dell'Aeronautica militare: come è esplicitamente rammentato sui vari cartelli apposti nei pressi, ne è rigorosamente interdetto l'accesso e la visita. Non così invece per il Forte Centrale e l'area di Pian dei Corsi, recentemente dismesse dall'Aeronautica militare"...*

42 - Questo materiale arrivava in stazione via ferrovia, per essere movimentato via carro dalle ditte Parodi e Ravera.

mercato di animali: il tratto di muro compreso tra la via ed il ponte di porta Testa mantiene ancora nei muri gli anelli per legare gli oggetti di compra-vendita. L'asfaltatura risale al dopoguerra, verso gli anni '50 del secolo scorso.

## **La fine della Via del Cerro**

Con l'ultimazione dei lavori della consortile Finalborgo-Calizzano-Bagnasco <sup>43</sup>, viene meno l'importanza del vecchio percorso, fino al completo abbandono. La via vecchia, nel tratto dall'attuale cimitero di Finalborgo sino alla cappella di Santa Rosalia al "*Bracciale*", resta in un primo tempo utilizzata in parte per il traffico pedonale, ed il suo uso si estingue con l'avanzare dei mezzi a motore, che da veicoli per pochi diventano alla portata di tutti

## **Il XX secolo: gli anni dell'abbandono**

Nel XX secolo l'avvento dei mezzi motorizzati ha determinato il rapido "pensionamento" di muli e carrettieri.

Anche la viabilità del Finalese è stata investita da questa rivoluzione nei trasporti: molte vecchie strade sono state allargate ed asfaltate, altre del tutto abbandonate.

Il secondo dopoguerra è il periodo che segna l'abbandono e lo spopolamento di intere zone dell'entroterra rimaste tagliate fuori dal moderno assetto viario (è di questo periodo l'abbandono della frazione Cravarezza); altre zone hanno trovato con la moderna viabilità un insperato rilancio ed una valorizzazione.

Tutto un mondo rurale nel quale i lavori e le attività umane costituivano un naturale rapporto con l'ambiente si è praticamente dissolto in pochi anni causando l'abbandono ed il degrado di vaste zone dell'entroterra altrimenti ordinate e curate.

Non è raro, nella parte più in alto del nostro entroterra, rinvenire tratti di muri a secco, cascinie, tecci, essiccatoi di castagne ormai cadenti od interi nuclei un tempo abitati, edicole o perfino chiesette campestri coperte di rovi ma che, con la loro presenza, hanno scandito per

43 - Questa strada, denominata oggi statale 490, è stata gestita dall'ANAS sino a poco tempo fa, ed ora è ad appannaggio della Provincia.

secoli i ritmi della vita dei nostri avi.

Nella migliore delle ipotesi qualche recupero avviene per edificare seconde case o, nelle situazioni più fortunate, per impiantare attività di agriturismo.

Non vi è più la mano dell'uomo che rimuove pietre, rialza muretti o risistema il selciato: sono le ruspe che velocemente spianano il fondo stradale, cancellandone la storia. Mentre carrettieri e mulattieri scompaiono lentamente, i nuovi padroni della strada richiedono un modo nuovo di concepire la stessa: le pendenze generalmente non superano più l'8%, contro punte di 25% delle vecchie mulattiere, la lunghezza non è più un problema, le auto sono molto veloci (rispetto ai 5 Km/h dei pedoni o dei mezzi da soma), gli autocarri portano più materiale in minor tempo. Le vecchie vie adeguabili a questi criteri vengono allargate ed asfaltate, le altre abbandonate.

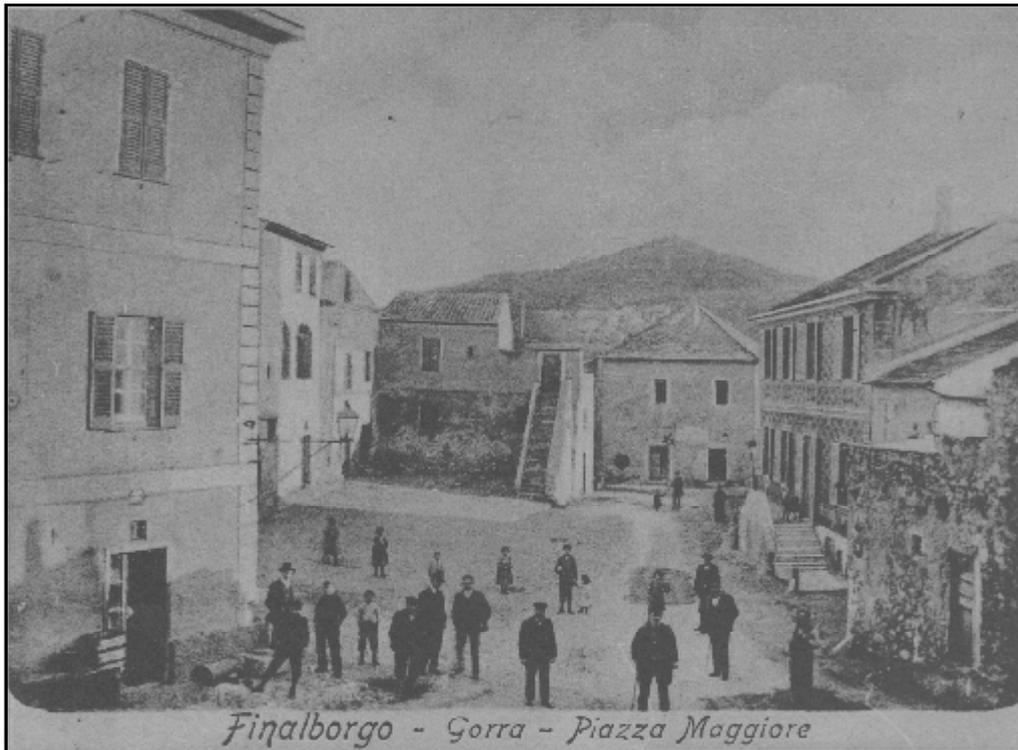
## **L'abitato di Gorra**

Per quanto riguarda Gorra, continua ad essere un "borgo viario", in quanto la moderna provinciale 490 (che è la consortile allargata e migliorata), attraversa comunque il centro abitato. Questo crea grande pericolo e disagio, specialmente per il gran numero di automezzi pesanti diretti alla discarica per rifiuti solidi urbani di Magliolo, nell'attraversamento di questo piccolo abitato di origine medievale, dimensionato per mezzi più piccoli e traffici minori.

La piazza Maggiore di Gorra, per permettere il passaggio della nuova Consortile, viene modificata, rimaneggiando dal lato mare una cappella privata, ed allargando il sentiero preesistente che conduceva nella borgata della vecchia chiesa, sopra il versante finalese. Dall'altro lato della piazza, sul versante verso Pietra, le vecchie vie per Finale e Botassano perdono a poco a poco importanza; rimane al giorno d'oggi l'arco della vecchia porta poco prima dell'incrocio che separa le due strade. Dal lato a monte il grande traffico abbandona la ripida via del Castellino (il sedime ciottolato pochi anni fa è stato coperto da una colata di cemento per permettere una più comoda deambulazione). In questi paraggi doveva trovarsi la seconda porta del paese. Il nuovo tracciato, con pendenze adeguate ai carri, è stato ricavato dove lo vediamo oggi. Con il nuovo tracciato che si dirige verso il cimitero cambia aspetto questa parte di paese. Viene edificata la cappella dell'Annunziata <sup>44</sup> e alcune costruzioni civili ai lati della nuova strada, conferendo a Gorra un aspetto molto simile a quello odierno <sup>45</sup>.

44 - Precedentemente vi era una cappelletta o un'edicola votiva dedicata a N. Signora di Loreto.

45 - Il breve tratto attraverso la piazza del paese di Gorra vede le vie (vecchia e nuova) coincidere, per poi di



**Figura 7 -** La piazza Maggiore prima del passaggio della strada moderna (Coll. Privata).

## La Cappella di Santa Rosalia

Da un manoscritto redatto da un parroco di Gorra, inizi del XX secolo (Collezione Privata):  
*“Sita in Bracciale, eretta a spese di Siccardo Gio:Battista nel 1632. Stile comune romano. Non è patronata – costruzione solida: mantenuta da oblazioni spontanee del popolo: ultima riparazione con aggiunta di una più comoda sacristia e pavimentazione nuova, aristorazione facciata e tetto nel 1925 per la complessiva spesa di lire 800 circa, raccolte con sottoscrizione del popolo.*

*Ha ai fianchi due piccole sacristie e confini due strade com.li ai lati, casa eredi Cassullo Antonio e proprietà Capellini. Non ha servitù.*

*Possiede la statua della santa, in legno, di data recente e di poco valore artistico.*

vidersi nuovamente e procedere parallelamente. La via vecchia si inerpica diretta e ripida per il Melogno attraverso la contrada “Castellino”, e consente l’accesso pedonale ad un quartiere molto abitato. Come si può notare sul catasto francese (Archivio Storico Civico di Finale, presso Palazzo Ricci a Finalborgo), che ne riporta il percorso, esisteva già la variante che, dalla piazza di Gorra, puntava verso il cimitero e Olle, e si dirigeva nei siti agricoli della valle di Botassano e per Bardino. Questa poi si riuniva nei pressi della parte alta della contrada Castellino alla via vecchia per il valico. La nuova consortile, alla ricerca di pendenze più moderate, segue questa variante, più dolce, a cui fanno seguito poco dopo la sua tracciatura, l’edificazione di una serie di abitazioni civili che la costeggiano da entrambi i lati. La nuova consortile e la vecchia via per il Melogno si incrociano nei pressi di “Cà del Moro”, per giungere alla cappella di San Pantaleo. Superata la quota di 400 metri sul livello del mare, mentre la via vecchia si sviluppa sulla sommità, alternandosi tra il versante rialtese e quello dell’alta Val Maremola, per arrivare alla casa forte di “Cà del Mago”, la nuova le è parallela, poche decine di metri più in basso, nel versante verso ovest.

*Possiede anche due quadri in tela, uno della medesima santa, e l'altro raffigurante la crocifissione di San Pietro, tutti e due di ignoto autore e di poco valore. Si tengono affissi alle pareti per decorazione. Possiede un piccolo reliquiario di argento pel bacio della reliquia; anche un Calice di metallo dorato che si custodiscono nella chiesa Parr.ale.*

*Le offerte nel dì della festa (4 7mbre) sono circa £. 30 che valgono a procurare cera e messe nella Festa.*

*Non ha obblighi di culto né di messe.*

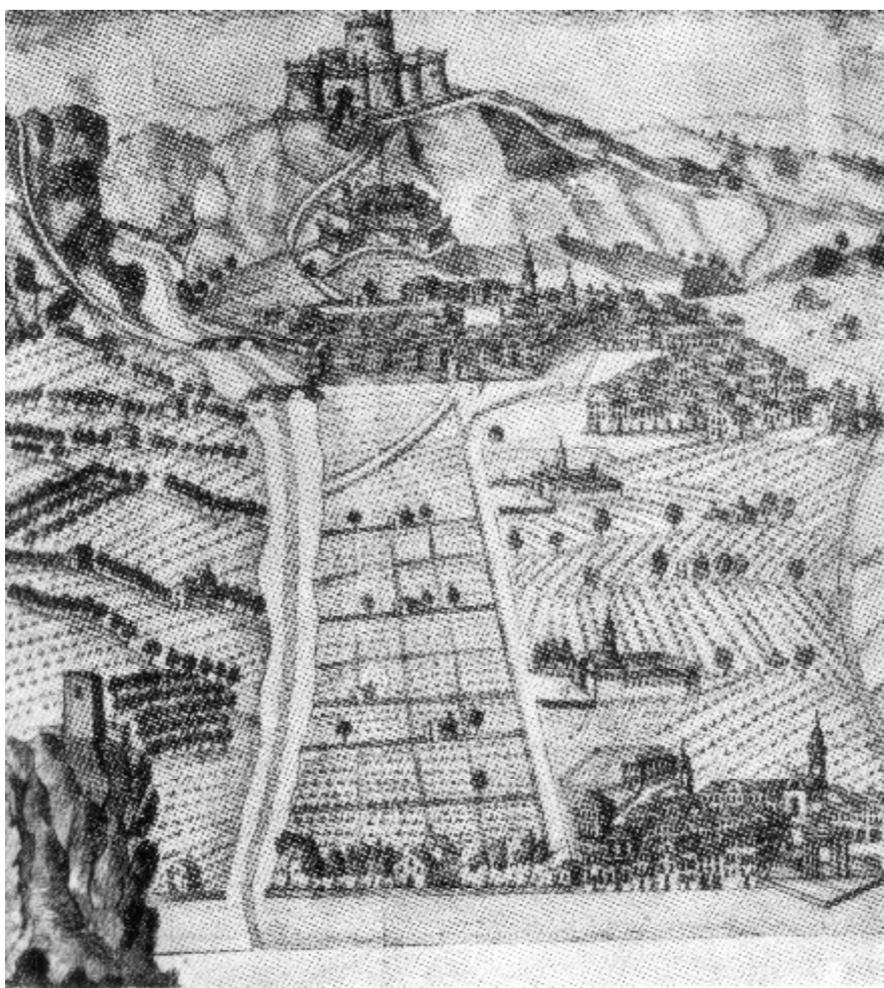
*La Fabbriceria della Parrocchia designa un Procuratore che ne tiene le chiavi con incarico della pulizia e assistenza per il regolare andamento della Funzione della ricorrenza della festa”.*

## **Come ripercorrere il tragitto**

### **Il percorso è segnalato dalla sigla VVG (Via Vecchia per Gorra).**

Uscendo da Porta Testa, si imbecca il ponte, costruito nel 1826. Durante l'attraversamento, osservando a destra il letto del torrente Pora, si può notare, sull'argine sinistro, l'imposta del ponte medievale che asserviva il percorso per Gorra. Il primo tratto originale della strada è oggi coincidente con la provinciale 490. Un successivo allargamento della stessa, con susseguenti opere di contenimento, come poderosi muri o reti antismottamenti, ha di fatto bloccato l'accesso al percorso, oggi ancora interdetto. In attesa di completare l'iter burocratico e dei relativi lavori, da parte della Provincia (attuale Ente di competenza della 490), per il ripristino dell'innesto originale, ci sono al momento due possibilità: la prima, poco a lato del deposito di bombole, all'inizio del tratto in salita, si è sviluppato un raccordo con la via del Cerro, probabilmente aperto dal continuo transito di cacciatori, escursionisti e operai addetti allo sfrondamento alberi nei pressi dell'elettrodotta. Questo raccordo è però pericoloso e percorribile da escursionisti esperti sotto la propria responsabilità, essendo di fatto un tratto "abusivo". L'inizio provvisorio, proseguendo dopo il cimitero, si può raggiungere alcune centinaia di metri più avanti, in prossimità del sentiero che conduce alla cabina di trasformazione dell'ENEL. Arrivati sul percorso maggiore, si può scendere verso il Borgo, in un tratto suggestivo con tracce dell'antico sedime ciottolato o, girando a destra, ci si può dirigere verso i monti. Sono evidenti anche qui i possenti muri di sostegno a valle e tracce di fondo stradale. Un ulteriore offesa dell'uomo moderno è, poco oltre, il posizionamento sulla sede

stradale di un traliccio dell'alta tensione, con relativo basamento in cemento armato. Una delle tante cave, posizionate sulla 490, in seguito a fenomeni erosivi, ha cancellato un tratto di strada, aggirata oggi da un ripido sentierino di fortuna, opportunamente provvisto di gradini e protetto a valle da una staccionata. La strada si incontra con l'asfalto della via che conduce in località Fontana, provenendo dalla Provinciale. Proseguendo si incontra l'area Pic-nic, con sorgente di acqua, detta oggi "fontana degli Alpini". Anche qui esiste un raccordo, pedonale, con la Provinciale. Attraversando un curato oliveto si giunge alla Cappella di Santa Rosalia, in località "Bracciale" di Gorra, e di qui si può procedere per Gorra stessa o raccordarsi con altra viabilità sul promontorio di Caprazoppa.



**Figura 8** – Veduta di Finale all'inizio del XVIII secolo  
(Bibliothèque Nationale de France)

## **Bibliografia**

- AA. VV., *Carte e cartografi di Liguria*, Officine grafiche, Genova, Sagep, 1991.
- AA VV, *Roma e la Liguria Marittima: secoli IV-X*, Bordighera, Istituto Internazionale di Studi Liguri (d'ora in poi: I.I.S.L), 2003.
- AA. VV., *Varigotti e la Chiesa di San Lorenzo: un antico porto della Liguria di ponente*, Finale Ligure, Associazione "Amici di San Lorenzo", Comune di Finale Ligure, I.I.S.L., Museo Archeologico del Finale, 2005.
- AA. VV., *Cartografia tematica relativa alla geomorfologia, litologia e acclività del bacino del Pora*, Finale Ligure, Quaderni del Civico Museo del Finale, 2-1982.
- AA. VV., *Insedimenti in Liguria - Viabilità e territorio – tra I e VII secolo d. C.*, Alberga, Tipografia F.lli Stalla, 2004.
- AA. VV., *Archeologia dei pellegrini in Liguria - Soprintendenza archeologica della Liguria*, Savona, M. Sabatelli, 2001.
- AA. VV., *La chiesa e il convento di S. Caterina*, I.I.S.L., Genova, SAGEP, 1982.
- AA. VV., *I Liguri dei monti-Le origini della civiltà contadina nell'Appennino*, Genova, SAGEP, 1978.
- AA. VV., *Un territorio rurale tra preistoria ed età moderna, Perti*, Finale Ligure, I.I.S.L., 1996.
- AA.VV., *Fregie de Finò*, Finalborgo, Centro Storico del Finale, 1989.
- ACCAME G., *Antologia di un Paese: Pietra Ligure*, Ceriale, 1990.
- ASSERETO G., BONGIANNI G., *Sotto il felice e dolce dominio della Serenissima Repubblica*, Savona, Elio Ferrari Editore, 2003.
- BALLARO' D.- GROSSI R., *Finalborgo. Spazio Urbano e Proprietà tra Sette e Ottocento*, Finale Ligure, I.I.S.L., 2001.
- BARBIERI P., *I Liguri nel mito e nella storia*, La Spezia, Luna Editore, 2005.
- BARCA F., *Horridi Montes, ambienti e uomini di montagna visti dai gallo-romani*, Keltia 2002.
- BERETTA G., *Descrizione ed istruzione del viaggio dalla città di Alessandria al Finale*, A.S.C.MI Trivulziana, Fondo Belgioioso, Militare b.261.
- BERETTA C., *Il Masso di Penn e la Rocca di Corno*, Edizioni del Centro Camuno Studi Preistorici, 2005.
- BERTOLOTTI D., *Viaggio nella Liguria Marittima*, Tomo Primo, Torino 1834.
- BERTONE N.F., *Scritti e Memorie di Calice Ligure*, p. 279, Calice Ligure, 1980.
- CANETO G. L., *Frammenti di Memoria-Dall'Archivio Parrocchiale di Carbuta*, Carbuta 2001 (cicl. in proprio).
- CARPENE' F., *Le "maraviglie" della pietra di Finale*, Alberga, Bacchetta, 1997.
- CASALIS G., *Dizionario Geografico-Statistico-Commerciale degli Stati di S.M. il RE di Sardegna*, Torino, 1833-1854.
- CELESIA E., *Del Finale Ligustico, Cenni Storici*, Finalborgo, Tipog. Rebbaglietti 1908.

- De' MONTI A. M., *Compendio delle Memorie Historiche della Città di Savona*, Ristampa Anastatica, Bologna, Forni, 1968.
- DE L'EPINOIS A., *Da Nizza a Genova Impressioni di Viaggio – Gli acquerelli de L'Epinois*, Alberga, I.I.S.L., 1992.
- DELL'AMICO F. - REBAGLIATI F., *I 120 anni della linea ferroviaria Savona-Ventimiglia*, Savona, D.L. Ferroviario, 1992
- FILELFO G. M., *La guerra del Finale*, Finalborgo, Tiip. Bolla, 1995.
- GARONI N.C., *Codice della Liguria – Diplomatico Storico e Giuridico*, Genova, Tip. Del R.I. Dé Sordo-Muti, 1870, vol. I.
- GASPARINI M., *La Spagna e il Finale dal 1567 al 1619*, Bordighera, I.I.S.L., 1958.
- GIARDELLI P., *Il cerchio del tempo - Le tradizioni popolari dei Liguri*, Genova, Sagep, 1991.
- GIUSTINIANI A., *Annali della Repubblica di Genova*, ristampa anastatica, Sala Bolognese, Forni, 1981.
- GRASSI B., *Tecnica e Organizzazione Stradale Romana in Vie romane in Liguria a cura di Rinaldo Luccardini*, Genova, De Ferrari, 2001.
- ISSEL A., *Liguria Geologica e Preistorica*, (ristampa anastatica), Bologna, Forni Editore, 1993.
- LAINO A., *Tra i monti e il mare: Assetto Territoriale e Viabilità tra la Valbormida e Finale in età Medioevale e Moderna*, Univ. Di Genova, Tesi di Laurea, Fac. di Architettura, Ist. Di Rappresentazione Architettonica.
- LAMBOGLIA N., *I monumenti medievali della Liguria di ponente*. Nuova Serie – A.XXXI-XXXIII (1976-1978), N. 1-4, Bordighera, I.I.S.L. 1981.
- LAMBOGLIA N., *La nuova storia di Finale Romana*, estr. dalla Riv. Ingauna e Intemelia, Nuova Serie, Anno XVIII (1963), n.1-4, Bordighera, I.I.S.L. 1965.
- LAMBOGLIA N., *Le Vie Romane da Vado a Finale*, in Collana Storica Archeologica della Liguria Occidentale, Vol. 1, N. 5.
- LUCCARDINI R.(a cura di), *Vie Romane in Liguria*, Genova, De Ferrari, 2001.
- MINOLA M. – RONCO B., *Liguria. Riviera di ponente. Castelli e fortificazioni*, Varese, Macchione, 2001.
- MOLTENI F. - GRANERO A., *Finale Sacra*, Savona, Elio Ferraris Editore, 1998.
- MORDEGLIA S., *La viabilità romana da Genova a Ventimiglia – La via Julia Augusta da Vado Ligure al finalese*, Università degli Studi di Genova, Facoltà di Lettere e Filosofia, Corso di Laurea in Conservazione Beni Culturali, A. A. 2004-2005.
- MURIALDO G., *La fondazione del Burgus Finarii nel quadro possessorio dei Marchesi di Savona o del Carretto*, in Rivista Ingauna ed Intemelia, Nuova serie-Anno XL-1-3, Gennaio-Settembre 1985
- MURIALDO G., *Archeologia dei pellegrinaggi in Liguria*, in AA.VV., *Finale. Sant'Eusebio di Perti*, Savona, Sabatelli Editore, 2001.
- MUSSO R., *Finale e lo Stato di Milano (XV-XVII secolo)*, in AA.VV., *Storia di Finale*, Savona, Daner, 1997.
- NOBERASCO F.- SCOVAZZI I., *Storia di Savona, vicende di una vita bimillenaria*, Savona, Sabatelli, 1975.
- OLIVERI L., *Ferriere altomedioevali in Val Bormida*, in *Miniere Fucine e Metallurgia nel Piemonte Medioevale e Moderno*, Convegno, Rocca de' Baldi, 12 dicembre 1999.

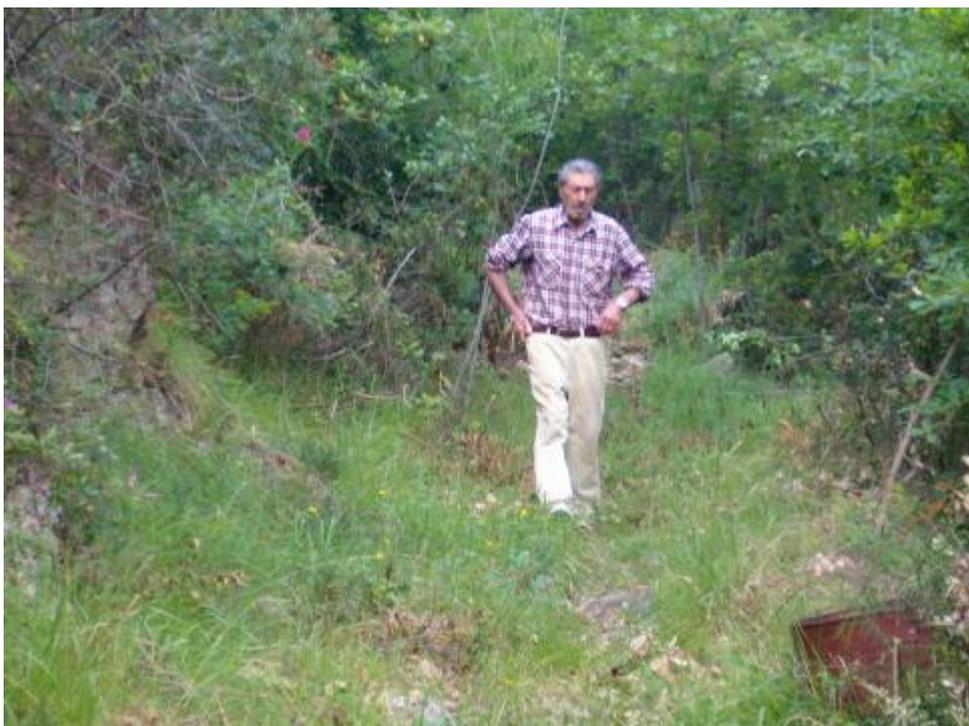
- OLIVERI L., *La Val Bormida nelle memorie statistiche degli ingegneri di Napoleone*, in Bollettino della Soc. per gli Studi Storici, Archeologici ed Artistici della Provincia di Cuneo, n.116.
- PENCO G., *Centri e movimenti monastici nella Liguria Altomedievale*, in *Benedictina* X (1956).
- PISTARINO G., *Atti dei convegni internazionali sulla Storia del Finale, Il Marchesato di Finale nell'Impero su cui non tramonta il sole*, Finale Ligure, Centro Storico del Finale,
- PRESTIPINO C., *Sulle Strade dei Pellegrini*, I.I.S.L. Sez. Valbormida, 2000.
- QUAINI M. (a cura di), *Carte e cartografi di Liguria*, Genova, Sagep, 1991.
- RICHERI PARETO C., *Descrizioni delle vie et escie pubbliche esistenti nelle fini e territorio di Calizzano tratta dagli Statuti Civili et Criminali et convenzioni del luogo di Calizzano e sua Giurisdizione riformati dell'anno 1600*, Calizzano, Associazione Storico Culturale "Ei Fo Grossu".
- SCHMUCKHER, *Folklore di Liguria*, Volume II, Recco, Microart's Edizioni, 1990.
- SALOMONE E., *Storia della Liguria nel mondo antico*, dispense del corso, Università di Genova, Facoltà di Lettere, A.A. 1983-1984.
- SALVI G., *Nuove luci su Finale*, Finale Ligure, Editore Vincenzo Bolla, 1934.
- SALVI G., *Per la storia del Finale. Tre Quistioni di storia finalese*, Genova, 1933.
- SALVI G., *Le "vere" origini del Finale*, estratto da "Giornale storico e letterario della Liguria", Fascicolo IV, Bergamo, 1935.
- SCHIAPPARELLI L., *Le stirpi Ibero-liguri nell'occidente e nell'Italia antica*, ristampa anastatica dell'edizione di Torino, 1880, Sala Bolognese, Forni, 1989.
- SILLA G. A., *Finale dalla sue origina all'inizio della dominazione spagnuola*, Finalborgo, Tip. Bolla Vincenzo & Figlio, 1922.
- SILLA G. A., *Storia del Finale*, Savona, Tip. Priamar, 1964-65.
- SILLA G. A., *Vecchia "Marina" ...Addio!*, [senza note editoriali].
- TESTA G., *La Strada Beretta*, Finalborgo 2003.
- TESTA G., *"Gli archi commemorativi nel secolo spagnolo"*, Quaderno N°. 5, Finale Ligure, Edizioni della Biblioteca Mediateca Finalese, 2005.
- UGO B., *Vicende di Calice e della Val Pora nelle memorie di Nicolò Capellino, 1799-1815*, estratto da: *Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria, Nuova Serie*, vol. XXIX, 1993.
- VADO P. - CHIESA D., *Fede e devozione nel Finale*, Albisola Capo, 1983.



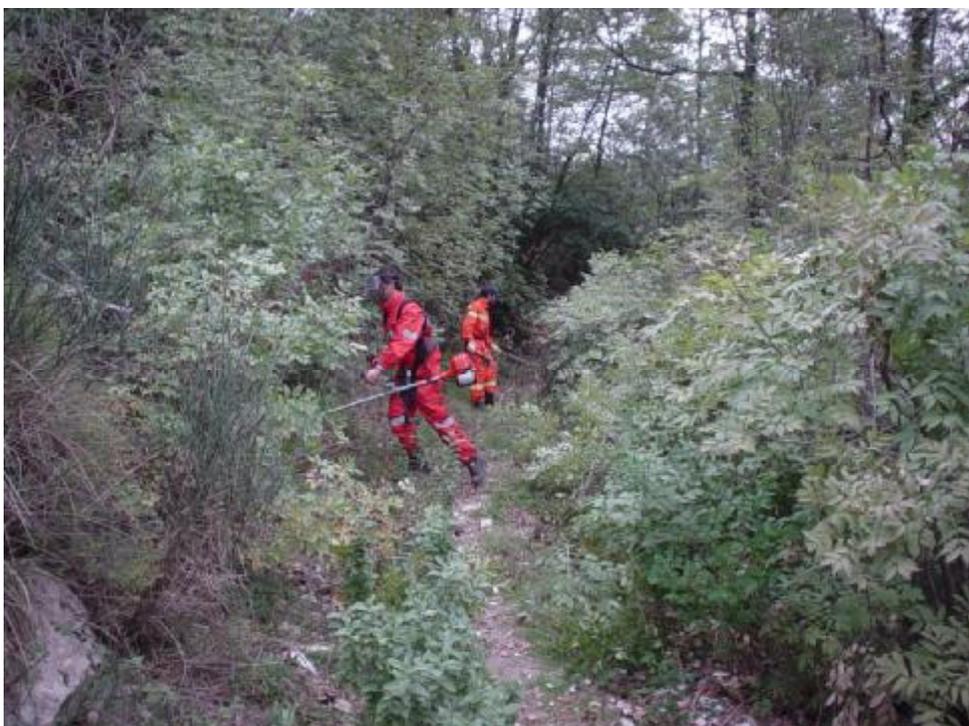
*Veduta di Finalborgo*



*Veduta di Perti*



*Ricognizione sul percorso*



*Protezione Civile al lavoro*



*La strada: il percorso recuperato*



*La Fontana degli Alpini*



*Tracce dell'antico selciato*



*Cappella di Santa Rosalia*

## *Indice*

La scoperta	p. 3
Si ipotizza un progetto - Entroterra si rimbocca le maniche	p. 5
La storia della strada	p. 7
Antichità del percorso	p. 8
Gli Statuti del 1311 “Stratis Publicis Terminandi”.	
La misteriosa via di Gota (o Gotta) Frigida	p. 11
Il riassetto viario spagnolo	p. 14
Sotto il commissario Imperiale	p. 16
L’avvento della “Serenissima Repubblica”	p. 16
Il periodo francese	p. 17
Sotto il dominio Savoia	p. 18
Consorzio Finale - Calizzano	p. 19
La fine della Via del Cerro	p. 21
Il XX secolo: gli anni dell’abbandono	p. 21
L’abitato di Gorra	p. 22
La Cappella di Santa Rosalia	p. 23
Come ripercorrere il tragitto	p. 24
Bibliografia	p. 26



*Biblioteca Mediateca Finalese*  
*Complesso Monumentale di Santa Caterina*  
*17024 Finale Ligure*  
*Tel/Fax 019691762*

*Sito Web: [www.comunefinaleligure.it/biblioteca](http://www.comunefinaleligure.it/biblioteca)*  
*E-mail: [biblioteca@comunefinaleligure.it](mailto:biblioteca@comunefinaleligure.it)*  
*Opac: [www.bibliowin.it/finaleligure](http://www.bibliowin.it/finaleligure)*

#### **Già pubblicati**

##### **Nella collana “Quaderni della Biblioteca”:**

- 1 - Fabio Caffarena, *Rinchiusi in biblioteca...*
- 2 - Manuela Bavassano, *Il rito alimentare nella civiltà contadina del Finalese*
- 3 - Sara Piantanida, *Storia del Comune di Finalborgo dalla Restaurazione all'Unità*
- 4 - Enrico Pamparino, *L'alluvione del 1900 a Finalborgo e Finalmarina*
- 5 - Giuseppe Testa, *Gli archi commemorativi del secolo spagnolo nel Finalese*
- 6 - Oscar Giuggiola, *I campanili triangolari del Finalese*
- 7/8 - Leonardo Botta, *Pagine di storia religiosa finalese*
- 9 - Mariacristina Buzzone, *Il turismo a Finale*
- 10 - Simona Mordegli, *La Via Iulia Augusta tra Vado e Finale Ligure*
- 11 - Alessandro Arienti, *Il Codice di Varigotti. Un manoscritto musicale del 1700*
- 12 - Danilo Bruno, *Con una semplice Stretta di mano... Temi dell'associazionismo mutualistico fra XIX e XX secolo dalle carte degli archivi finallesi*
- 13 - Associazione Culturale Entroterra, *La Via vecchia per Gorra. L'antica strada del Cerro*
- 14 - Luigi Alonzo Bixio, *Blasonatura a Finale Ligure. Gli stemmi attraverso la storia*

##### **Fuori collana**

Mario Berruti, *“Extra muros” Dalla torre medievale all'Antica Farmacia del Borgo*

##### **Nella collana “Percorsi letterari”:**

- 1 - Clara Janés: *Sygnò y poesia - Segno e poesia*
- 2 - Paola Faccioli. *Quindici racconti ritrovati*
- 3 - Paola Faccioli. *Altri racconti ritrovati*

##### **Nella collana “Scaffale Finalese”:**

- 1 - Virgilio Fedi (U Finarin), *36 poesie* (A cura di L. Alonzo)
- 2 - *Il regalo di Aldo* (Scritti in memoria di Aldo Cantoni - La Sezione di Conservazione Musicale della Biblioteca Mediateca Finalese)
- 3 - *La scrittura è giovane* (Racconti di Elena Petenzi, Chiara Franco, Nicholas Marinelli, Carlo Pampararo). Illustrazioni di Sara Amato

##### **Nella collana “I CD-ROM della Biblioteca” (in collaborazione con il Centro Storico del Finale):**

- 1 - Giovanni Andrea Silla, *Storia del Finale*. Riedizione in cd-rom

