REGIONE LIGURIA
PROVINCIA DI IMPERIA

COMUNE DI PONTEDASSIO

PIANO URBANISTICO COMUNALE
(P.U.C.)

DESCRIZIONE FONDATIVA

RELAZIONE STORICA

LE VIE DI COMUNICAZIONE E GLI INSEDIAMENTI

Dott. Arch. Giuseppe Galasso
Dott. Arch. Giuliano Tonelli

1. PREMESSA

Nella genesi del paesaggio i percorsi hanno condizionato l'intera fase antropica di infrastruttura e formazione territoriale, indirizzando l'insediamento e lo sviluppo dei borghi delle colonizzazioni agricole e di tutta la serie di architetture isolate, oltre ad essere essi stessi elementi fondamentali e fondanti del dato paesaggistico quale immagine formale ma, soprattutto, come linee direttrici per la lettura ambientale.

L'evoluzione dei percorsi permette, nello stesso momento, di compiere un'azione di ricostruzione diacronica degli eventi territoriali e del paesaggio, procedendo da un ipotetico momento zero fino ai giorni nostri.

La mancanza di uno studio organico sulla storia degli itinerari di questa porzione di territorio rende, però, difficile tracciare un quadro completo di questo fenomeno che di fatto sarebbe invece imprescindibile per comprenderne le dinamiche.

È pertanto necessario procedere alla ricostruzione delle linee fondative del territorio considerando l'organismo generale, osservando le matrici storiche che hanno coinvolto il sistema territoriale nel suo complesso secondo le diverse fasi evolutive. A questo modo è possibile compiere un parallelismo e, tramite l'osservazione delle dinamiche territoriali, dedurre l'evoluzione propria del Comune, inteso quale porzione territoriale.

2. EVOLUZIONE DELLE PERCORRENZE

Nella parte successiva si affrontano n modo sintetico le caratteristiche proprie delle diverse fasi territoriali illustrandone le caratteristiche storico-ambientali, considerando il percorso quale matrice fondante del sistema in essere.

2.1 *La preistoria e la fase preromana*

I rinvenimenti archeologici hanno dimostrato che l'uomo in Liguria ha seguito un percorso di penetrazione con andamento ovest-est, provenendo dalla zona costiera della Francia (sito, ad esempio, della grotta del Vallonet o di Terra Amata) e procedendo colonizzando dapprima la zona dell'imperiese (si ricordano le Arene Candide, i Balzi Rossi, l'altopiano di San Bernardino, solo per citarne alcuni) per poi proseguire diffondendosi nell'intera area ligure. Altro punto di diffusione e penetrazione è quello che risale la pianura Padana, procede dalla cresta del monte Antola e si dispone alla discesa verso il mare, colonizzando la parte del Levante ligure.

La diffusione dell'uomo in Liguria, da quanto è possibile appurare, è avvenuta utilizzando da ovest o da est lo spartiacque appenninico, impiegato come asse fondamentale di penetrazione ed adoperando i crinali secondari quali tracciati di discesa verso le aree costiere (come nel caso dell'area del Finalese) o degli spazi vallivi (come, ad esempio, nella Fontanabuona presso Genova).

In questa fase, legata a seconda dei periodi geologici e climatici ad una maggiore o minore vicinanza alla costa, l'uomo utilizzava semplici ripari all'aperto nei periodi della caccia estiva e si stabiliva in inverno all'interno delle grotte. Una sorta di pendolarismo collegato ad un'esclusiva attività venatoria che lo rendeva sostanzialmente nomade.

Tracce dell'uso dei crinali come percorsi di spostamento dell'uomo si sono rinvenute nei siti di Albareo, presso Taggia, e a San Giovanni dei Prati (Molini di Triora): sono aree legate alla caccia risalenti a circa 10.000 anni fa.

Considerata questa primissima fase di colonizzazione, molto dinamica, l'uomo a poco a poco divenne stanziale, conservando comunque i siti di altura.

La stanzialità è legata alla prima grande rivoluzione dei modi di vita e dell'economia storica, determinata dall'agricoltura: la necessità, in questo caso, di trasformare il territorio di caccia in un territorio stabile per la coltivazione, condusse le primitive tribù verso una forte territorialità e alla

necessità di proteggere le proprie aree coltive da possibili incursioni esterne. Ciò, in Liguria, successe circa 7.000 anni or sono.

Il passaggio dalla preistoria alla protostoria e, infine, all'epoca preromana vede la progressiva organizzazione del territorio ligure attraverso il disboscamento delle quote sommitali dei crinali per mezzo della pratica del *debbio*, disboscamento finalizzato sia al reperimento di aree per l'uso agricolo e la pastorizia, sia per garantire una migliore visuale in caso di potenziale attacco.

L'epoca preromana, caratterizzata da popolazioni per lo più nomadi, in generale non ha lasciato una traccia precisa di itinerari stabili, benché si possa presumere che i movimenti avvenissero essenzialmente attraverso gli alti e i medi crinali che garantivano una relativa percorribilità e continuità dei collegamenti.

I crinali, oltre ad agevolare una maggiore possibilità di difesa e di osservazione su tutto il territorio, consentivano un più facile esercizio della caccia e delle prime attività pastorali. L'insediamento caratteristico di questa epoca è riferito al *Castellaro* o *Castellare*, recinto di protezione posto in rispondenza di aree d'altura dove le popolazioni a partire dall'Età del Rame fino all'Età del Ferro e oltre avevano insediato le loro costruzioni abitative o i siti legati ai culti primitivi.

Queste aree insediate e, allo stesso tempo, difensive erano spesso collegate tra di loro fino a costituire una maglia di controllo dell'organizzazione territoriale: in particolare, il sistema legato alla fascia imperiese risultò molto compatto ed efficace, al punto da contrastare ed impedire, secondo alcune teorie, l'espansione celtica in quest'area o quella massaliota della Magna Grecia per l'area di Marsiglia. Certo è che a partire dal XIV secolo a.C. fino al IV a.C. si sviluppò una vasta area culturale costituita da diverse tribù chiamata in seguito dai romani dei *Ligures*, in parte frammista e contaminata dalla cultura celtica, etnia che iniziò ad espandersi verso l'area dei liguri dal II millennio a.C., senza peraltro riuscire pienamente a sovrapporsi ad essa.

Figlio di questa epoca è il percorso di mezza costa alta, raccordo viario che permetteva il collegamento rapido sfruttando un'isoipsa di riferimento. Il vantaggio di questo percorso in quota era la garanzia dell'attraversamento dei torrenti nei punti di sorgente, rendendo sufficienti poche opere per il loro guado.

Il sistema dei castellari del Ponente ligure giunse pressoché intatto fino all'epoca della romanizzazione, tanto da costituire un serio ostacolo alle truppe romane volte alla conquista dei territori dell'area costiera o dell'entroterra.

La valle dell'Impero, popolata dai liguri Ingauni, era interessata dalla presenza di due *Pagi* autonomi, uno posto verso l'area dell'attuale area di Castelvecchio e l'altro verso Borgomaro. È comprensibile come il primo avesse influenza diretta sull'area di Pontedassio.

In genere, una delle tracce della presenza delle antiche localizzazioni difensive preromane si è conservata intatta all'interno della toponomastica locale, seppure in ambito del territorio comunale di Pontedassio non si registrino toponimi afferenti a questa radice (interessante sotto questo aspetto è il toponimo di *Pian dell'Armetta*, posto sul crinale di nord-ovest, presso il monte Acquarone, considerando che *Arma* in ligure indica una grotta, un riparo in genere legato ad una frequentazione umana, addirittura precedente a quella dei castellari), mentre negli immediati intorni sono presenti diversi toponimi con suffisso in *–asco* di tipo ligure (Candeasco, Lucinasco, ecc.).

La sommità di Monte Acquarone è il punto vicino alla costa di maggiore importanza per un rilievo archeologico di fase preromana, romana e medievale, punto cacuminale in condivisione tra i comuni di Pontedassio, Vasia e Lucinasco. La presenza di un castellare è sempre stata supposta (non ancora indagata), mentre vi sono citazioni più chiare di fasi di tensione attorno all'area per la sua dimensione strategica ancora in fase medievale. I ritrovamenti di materiale ceramico e non solo vi sono stati a vario titolo e comunque sono in linea con quanto è possibile supporre per l'abitato d'altura. Il sito era sicuramente in collegamento visivo e non solo con altri importanti centri d'altura della zona.

2.2 *La fase romana*

La prima griglia stabile delle comunicazioni del territorio di riferimento (ma senza dubbio per l'intera Liguria), corrisponde alla colonizzazione romana, seppure sia stata definita da una serie molto

limitata di collegamenti conseguenti alla resistenza opposta dalle forme territoriali esistenti a qualsiasi penetrazione.

In tal senso, appare significativo notare che i romani riuscirono a conquistare l'intero territorio della *IX Regio* dopo circa due secoli di combattimenti, iniziando nel 238 a.C. una volta conquistata l'Etruria, concludendo la campagna di sottomissione solo nel 155 a.C.; la piena romanizzazione del territorio dei *Ligures* fu simbolicamente riconosciuta con il Trofeo di Augusto a La Turbie, soltanto nel 6 a.C.. La conquista romana fu favorita dall'alleanza dei *Genuati* che si confederarono con i romani, interrompendo il collegamento di crinale dei mondi liguri di ponente e di levante e garantendo la possibilità della costituzione della *Via Postumia* lungo la val Polcevera. Questo fatto di verificò in rispondenza della prima guerra Punica, permettendo alle truppe di Roma di aggiungere in poco tempo l'area costiera di Genova e di tagliare in due l'arco ligure.

Le altre fasi storiche di penetrazione e conquista delle aree di entroterra da parte dei romani furono testimoniate negli scritti degli storici dell'epoca, con racconti di massacri (come quello avvenuto nei dintorni dell'attuale Pietra Ligure) e di deportazioni di massa (come quella del 180 a.C., con la deportazione di 47.000 liguri nell'area Sannitica).

Il mondo ligure che si presentò ai romani intorno al III secolo a.C. era molto evoluto rispetto a quanto illustrato per il sistema protostorico, comprendendo anche insediamenti di una certa consistenza, posti in rispondenza di puntoni di fondovalle, oppure in strutture di mezzacosta abbastanza popolate o, ancora, nei più antichi castellari: è la descrizione che ne fanno gli storici latini, suddividendo le caratteristiche dei diversi insediamenti in *oppida*, *vicos et castella*.



Ricostruzione della IX Regio romana, con l'indicazione delle tribù liguri.

In ambito della provincia imperiese tra i centri di maggiore interesse si citano, come esempi di castellare e di oppido, la Rocca di Drego e Castel San Giorgio, entrambi in valle Argentina, abitati per un lunghissimo periodo (dal periodo preromano fino all'epoca delle guerre greco-gotiche).

È da evidenziare che la *strata* romana necessitava di larghezze e pendenze che difficilmente

confacevano con il territorio della Liguria rivolto all'entroterra, in modo particolare nel caso delle vie militari: la morfologia locale risulta caratterizzata da pendenze molto accentuate, con versanti ripidi e difficilmente riconducibili ai parametri richiesti per il transito di mezzi.

Anche le vie mercantili romane, caratterizzate da un fondo in terra battuta invece che di basoli, erano legate al transito dei carri, quindi a parametri fissi, che richiedevano un'attenta valutazione della morfologia del luogo: soltanto alcune aree dell'intera regione presentavano tali caratteristiche, in genere sfruttate nei fondo valle. Negli altri casi, la viabilità romana si adattò alla struttura preesistente, modificandone grosso modo le caratteristiche al fine di renderla più agevole, senza mutarne in modo rilevante il sistema di percorrenza, ideale per il solo transito animale.

Tale disposizione è bene evidente nei tratti conservati della Julia Augusta nella val Ponci di Finale o nella Val Quazzola, presso Savona, rimanendo in ambito degli esempi della sola area di ponente.

La via Postumia (148 a.C.) e la successiva via Julia Augusta (13-6 a.C.) costituirono gli assi principali della trama viaria romana mentre la via Aurelia ed altri collegamenti minori per l'interno da Nizza, Ventimiglia e Albenga completano il quadro di questo periodo.

Si tenga ben presente che la Via Aurelia romana non passava dalla costa, come si è in genere propensi a credere, in quanto la viabilità che si percorre attualmente è frutto di un'opera complessiva della metà del XIX secolo: di fatto, nei secoli successivi alla realizzazione della Julia Augusta quest'ultima fu considerata quale "naturale" completamento della strada voluta da Caio Aurelio Cotta lungo il litorale dell'Etruria circa due secoli prima, prendendone il nome.

I tratti conservati della direttrice romana nell'area del finalese, ad esempio, dimostrano una viabilità spostata a monte, posta a scavalcare Capo Mele alla ricerca di pendenze e spazi che la costa non poteva garantire.

L'organizzazione viaria romana era ferrea, con punti di ricovero e sosta dislocati lungo il cammino (le *stationes*, le *mansiones*, le *mutationes*) a distanze prestabilite in modo da garantire un'assistenza capillare a chi percorreva la strada. Di tale disposizione ci è giunta una chiara immagine attraverso la *Tabula peutingeriana* (o *Codex Vindobonensis*), risalente al XIII secolo d.C. ma copia di un originale romano composto tra il III e il V secolo d.C. o forse ancora prima.



La *Tabula peutingeriana* nel tratto che interessa la Liguria.

Fenomeno ingegneristico tipico, quanto innovativo, della strada romana è il ponte, struttura di attraversamento che sostituisce il guado (utilizzato in via esclusiva in epoca preromana): questo elemento diventa importante al punto da entrare direttamente nella toponomastica locale quale riferimento della fase di romanizzazione.

Recenti studi sembrano poter avvalorare l'onomastica di Pontedassio proprio in riferimento alla presenza di un ponte – *Pons* – nei pressi di un terreno di un possidente romano, Assio – *Axius.* La citazione del toponimo già in età medievale sembra avvalorare l'ipotesi di un *Pons d'Axius* romano: i primi documenti dove compare il nome della località risalgono alla fine del XIII secolo, riferiti al *Castrum Pontis Axii*, mentre nel 1380 si individua il nome *Assio*. La presenza di un ponte, quantomeno della traccia toponomastica, in un periodo durante il quale difficilmente si costruivano ponti (per

motivi connessi ai costi sia di costruzione sia di gestione) fa' presupporre una radice molto più antica rispetto a quella medievale, avvalorando l'ipotesi di un toponimo prediale senza suffisso, di origine romana.

Fondamentalmente il periodo romano richiama le popolazioni verso il fondovalle, aprendo la *Strata* proprio in corrispondenza di questa fascia territoriale: non a caso il toponimo di *Pons d'Axius* si colloca in rispondenza della piana valliva dell'Impero, associato ad altri rinvenimenti d'età classica posti poco più a valle, effettuati sul fine dell'XIX secolo lungo la via Nazionale presso l'area della torre e della chiesetta di Santa Lucia (tombe coperte a tegoloni e alcune monete di Commodo che fanno pensare ad un'area insediata della fine del II sec. d.C.). La compresenza di queste aree può far ipotizzare una diramazione, senza dubbio esistita all'epoca, verso l'entroterra posta a risalire la valle dell'Impero.

Si assiste pertanto allo spopolamento dei siti d'altura, alla preservazione degli insediamenti di mezza costa e, soprattutto, all'ampliamento delle aree degli *oppida*, presso il fondovalle collegati con le strade più importanti che sono costruite presso la costa a raccordo dei centri dotati di porto. Il sistema economico muta, grazie ai mercati che favoriscono la movimentazione delle merci.

Come indicato dai diversi autori specializzati negli studi sul territorio, questa fase conduce ad una complessiva trasformazione del paesaggio, con coltivazioni ora estese alle piane alluvionali dei torrenti, conseguenti all'opera di deforestazione delle aree di fondovalle, con progressivo abbandono della attività legate alle attività montane, in buona parte in questo periodo recuperate dal bosco. Mutano anche le tipologie dei vegetali coltivati, come muta la qualità della produzione a seguito dell'importazione delle sementi da diverse aree dell'area di influenza romana.

A tutti gli effetti è un mondo completamente nuovo che garantisce una certa stabilità sociale ed economica per un lungo periodo di tempo.

2.3 *La fase successiva all'epoca romana*

Con il V secolo e la conseguente caduta della romanità, il sistema evoluto dei movimenti su carro entra completamente in crisi, come entra in crisi la strada romana: la possibilità di muoversi velocemente da parte degli eserciti romani lungo le vie militari si rivela un'arma a doppio taglio, permettendo alle popolazioni in migrazione (i cosiddetti *barbari*) di percorrerle con altrettanta velocità.

La Liguria, entrata a far parte della *Maritima italorum* bizantina nel 538 dopo il periodo delle guerre Greco-Gotiche, fu interessata dalla pressione longobarda che ne attestò i limiti di confine (i *limes*) in corrispondenza del crinale appenninico fino a quando con Rotari, nel 643, ne divenne possedimento attraverso una campagna di conquista molto dura.

Il fondovalle, pertanto, come tutti gli insediamenti posti nei pressi della strada romana diventa fonte di rischio e di incolumità della gente che vi si è stabilita.

Si innesca pertanto un fenomeno di abbandono delle località neoformate e si ritorna alle aree più sicure della mezza costa alta o addirittura dei crinali, in certi casi occupando nuovamente i siti degli antichi castellari preromani.

Pertanto, il sistema insediativo di crinale, estremamente diffuso in tutta la Liguria ed in particolar modo nel territorio imperiese, dalle prime case si evolve in seguito in un vero e proprio borgo, rispetto a quello di valle che di fatto è abbandonato. Questa regola insediativa conferma la presenza di una struttura viaria ramificata e molto evoluta lungo i crinali.

La presenza delle popolazioni provenienti dal nord Europa (gli Eruli e i Goti prima e i Longobardi poi) ha lasciato nelle nostre campagne quale testimonianza fattiva la sola toponomastica. In riferimento a tale fase, per il territorio di Pontedassio, potrebbe risalire la struttura religiosa di San Michele di Bestagno, in quanto la dedicazione richiama in linea diretta il culto longobardo, seppure la chiesa nella sua configurazione attuale risalga al XIII secolo.

In tale fase storica, il territorio di Pontedassio si presentava con ogni probabilità caratterizzato da un'edilizia sparsa, molto rada, senza addensamenti abitativi a seguito dell'abbandono delle aree della campagna. Gli insediamenti erano puntuali, con aree coltive legate alla mera sussistenza familiare

testimoniando il complessivo abbandono dell'economia commerciale caratterizzante l'epoca precedente.

2.4 *La fase medievale*

Parlare del medioevo in Liguria, specie per quanto riguarda l'entroterra, significa riferirsi ad un periodo lunghissimo di tempo che in pratica si estende fin quasi al XVI secolo.

I fatti storici di una certa importanza che coinvolgono il territorio di Pontedassio iniziano durante il dominio Carolingio. In esso si possono registrare due principali indirizzi costitutivi politico-territoriali: il primo collegato all'insicurezza della vita sulla costa, causato dalla presenza del nucleo saraceno di Frassineto (attuale La Gare Frainet, in Costa Azzurra) che dal 849 inizia il saccheggio del litorale imperiese, fino ad interessare l'area di Albenga. Il secondo fenomeno storico comporta l'indirizzo che prende origine con la suddivisione del Regno Italico in marche, nello specifico con l'annessione del territorio di Ponente della Liguria alla Marca Arduinica (avvenuto nel 941) e l'istituzione dei ducati, dei marchesati, delle contee che di nomina regia seguono poi gli assi ereditari, sfociando nel feudalesimo (aspetto che nella Liguria di Levante si avverte in modo meno marcato a seguito della presenza egemone della Repubblica di Genova che di fatto ne impedisce la costituzione).

Presumibilmente, nel IX secolo veniva distrutto dai mori il nucleo di Castelvecchio, presso Imperia, collocato in una zona presso il fondovalle e, ai primi del secolo successivo, si procedeva alla costruzione del castello di Bestagno, più difendibile e collocato in area di migliore controllo della valle, per difendersi dalle incursioni dei Saraceni.

In questo caso, la storia è utile per comprendere i fenomeni che hanno condizionato l'assetto del territorio, compreso quello di Pontedassio.

La collocazione del castello e del conseguente borgo, dal quale si discosta (come ancora si dispone in modo differente l'antica chiesa di San Michele), fornisce la chiara immagine dei tempi: si ritorna in alto, dove si è più sicuri, legandosi alle antiche percorrenze e sfruttando la possibilità di vedere in anticipo il pericolo, in modo da potersi organizzare. La configurazione attuale conduce ad un'immagine che si è venuta a consolidare nel XII secolo, con i due poli fondamentali determinati, da un lato, dall'area di Bestagno e, sul fondovalle, dalla zona di Santa Lucia. Queste due aree erano poste a difesa del sistema viario, disponendo due torri. Probabilmente una terza era collocata, circa nella medesima epoca, in rispondenza delle pendici della collina del Poggio, in località Rocca, completando un sistema di controllo molto efficace. Di questa torre non rimane più traccia, neppure documentale se non nel solo toponimo, peraltro neppure suffragata da reperti archeologici che possano dimostrarne l'origine.

La cresta montana, in questa fase, è però lasciata (nel senso che non si raggiunge più il castellare dell'epoca preromana) fermandosi all'altezza dei *vicus* di un tempo, vale a dire delle posizioni di puntone o di mezza costa alta, nei luoghi ove l'incontro del tracciato di crinale interseca il percorso di mezza costa e definisce una croce di via. Si costituisce una regola insediativa che per secoli caratterizza l'entroterra della valle Impero e buona parte delle valli dell'imperiese, fino ai confini con la Francia, da una parte, e del Piemonte, dall'altra. Il fronte verso mare è conservato ma in modo puntuale, fortificando gli abitati nei punti strategici, dove le vie di commercio richiedono la presenza dei porti. E la strada costiera, sempre che sia mai stata pienamente sviluppata nel corso della romanizzazione, è lasciata a sé stessa, fino a farla scomparire.

Ritornando a percorrere i crinali nella valli ed anche nei pressi della costa si rilegge la precisa continuità territoriale del paesaggio con estesa moltiplicazione delle cappelle e dei piloni itinerari disposti lungo le antiche mulattiere come momenti di sosta e di incrocio. Queste vie inerpicate per i ripidi crinali o disposte apparentemente senza fine lungo le creste maggiori e nelle diagonali di mezza costa chiariscono le motivazioni di fondo all'origine dei singoli segni stratificati lasciati dall'uomo nella storia del territorio.

Tra queste vie di collegamento sui crinali è importante ricordare l'antica *strada Marencha* che da Limone attraverso le Navette giungeva al mare lungo la displuviale del monte Grande e del Monte Acquarone fino a Bestagno e a sant'Agata dove poco più sotto un ramo piegava verso Oneglia

attraverso il ponte di Castelvecchio mentre l'altro dal colle dei Bardellini si dirigeva verso Porto Maurizio.

Sul lato opposto un'altra strada e quella nota come la strada da Pollenzo al mare un ramo della quale allo snodo di Garessio scendeva ad Albenga per il colle di San Bernardo mentre un altro proseguiva lungo la valle del Tanaro fino ad Ormea ed al passo del colle di Nava, da cui penetrava nella valle dell'Arroscia. Verso Pieve di Teco dipartiva la strada che per Cesio, Pontedassio e Costa d'Oneglia raggiungeva Capo Berta.

L'uso di vie di mezza costa, legato alla stabilizzazione definitiva degli insediamenti e ai caratteri della conduzione agricola del territorio raggiunge una continuità di percorrenza solo nell'alto medioevo e rappresenta la seconda fase di evoluzione delle comunicazioni all'interno della valle e delle singole comunità.

Per quanto riguarda il territorio di Pontedassio, occorre partire dal ponte sull'Impero all'altezza di Barcheto e di Castelvecchio dove convergono le due vie di mezza costa dei rispettivi versanti della valle.

La mezza costa orientale risale dal ponte all'area del più antico castello di Oneglia, insediamento fortificato medioevale derivato da un preesistente centro romano-bizantino di cui però non si ha un riscontro da fonti documentali o da registri archeologici.

A monte del castello una mulattiera si inerpica lungo il crinale fino a raggiungere il borgo lineare di origine medioevale di Costa d'Oneglia. La mulattiera di mezza costa risale questa dorsale minore e superato il Pilone della Costa si avvicina allo spartiacque in direzione del passo Grillarine. Oltre il valico, ma ora anche mediante la strada carrozzabile che in più punti vi si sovrappone nel versante del monte rivolto ad occidente (parzialmente sul territorio di Diano Arentino), si raggiungono le case dei Monti di Pontedassio nei pressi della Cappella di san Bernardo e di qui per la strada carrabile le case Moraglia e le case Gandolfo alle Scale, dove un sentiero permette di scendere alla cappella di san Nicolao ed al centro abitato di Gazzelli oppure di proseguire in linea verso Chiusanico, Torria, Cesio, Arzeno d'Oneglia e da qui verso l'abitato e il colle di San Bartolomeo.

Sull'altro versante dal ponte medioevale di Castelvecchio la mulattiera sale a Barcheto dove una deviazione del basso medioevo conduce alle Ville dei Gazzani e dei Murtassi oggi riunite nel borgo di Sant'Agata, un tempo collegato con la strada Marencha.

Dal confine di Borgo d'Oneglia verso Pontedassio la strada procede verso il borgo di crinale di Bestagno per la via della Costa che entra in paese dalla Cappella di san Giacomo fuori del borgo; una variante del percorso che sul versante prende il nome di Luvega dalla strada comunale della Costa scende invece al nucleo delle case di là del ponte e proseguiva fino al convento di santa Caterina dove una diramazione piegava a sinistra per le Ville e a destra verso Sarola. Da Bestagno la strada mulattiera che porta a Villa Viani passa nei pressi dell'antico castello mentre più in alto sull'emergenza del Poggio, dove sorge l'antica chiesa di san Michele, si incrocia un più limitato itinerario di mezza costa.

Più in basso una via di comunicazione univa Villa Viani all'insediamento perduto di Villa Gatti e alla Villa Guardia, oltre la quale l'itinerario di mezza costa procede in forma lineare verso Sarola e Olivastri, nuclei appartenenti alla castellania ed alla parrocchia di Bestagno.

Dalle due Ville un diverso percorso consente di raggiungere il crinale della via Marenca , il monte Acquarone e Lucinasco.

Dal centro di Pontedassio sul versante sinistro scorre la via di valle che collega il paese verso Chiusavecchia e i paesi le cui strade da queste si dipartono mentre sul versante destro attraverso il ponte sull'Impero prosegue la strada che conduce a Sarola e Olivastri e che oltrepassati Borgoratto e Case Abbi porta al ponte di san Lazzaro Reale e all'imbocco della valle del Maro.

Da questa strada si dipartono le strade comunali interne al territorio: quella dalle Case di là del ponte sale per direttissima a Bestagno; quella detta degli Orti che dal bivio di Riusa segnato dal pilone delle Anime Purganti sale verso il Castello o scende al convento di Santa Caterina dove - oltrepassato il ponte - la strada si inerpica sulla salita o *muntà di Fratti;* qui ulteriormente biforcandosi una tratta tende a Villa Gatti e a Villa Viani, l'altra a Villa Guardia sbucando dietro la Chiesa della Madonna; una

terza detta dei Montanari, salendo in diagonale il versante sui confini con Sarola andava a ricongiungersi con la strada di mezza costa che da Villa Guardia porta a quest'ultimo paese.

Questa sistemazione territoriale è perdurata consolidandosi nel tempo: è un chiaro indizio di una complessiva, nuova, trasformazione del sistema economico locale che nel corso del tempo ha completamente modificato l'assetto del territorio.

Documenti testimoniano che il fondovalle a partire dal XIII secolo era stato ampiamente modificato in rispondenza dell'area del *Castrum Pontis Axii*, zona forse protetta a monte dalla Rocca della collina del Poggio e a valle dalla torre di Santa Lucia, procedendo all'impianto di coltivazioni (tra le quali la vite e il grano). In seguito, con il XIV secolo si procede alla regimazione del torrente, realizzando un sistema di rogge e canali atto ad una coltivazione più estensiva, fino a sfociare, con il XVI secolo, nella monocoltura dell'olivo legata in modo diretto alla famiglia dei Doria (già possidente dell'area di fondovalle a partire dal 1298).

Se le aree di Bestagno (in origine Costa dei Verdi, dalla famiglia *Verda*, proprietaria della zona), Santa Lucia e Pontedassio si presentano quali luoghi matrice degli insediamenti più antichi, gli abitati di Villa Viani e di Villa Guardia seguirono cronologicamente l'evoluzione del territorio: i primi documenti che citano la prima sono riferiti al XV secolo, al momento del distacco dalla chiesa matrice di San Michele di Bestagno mentre la seconda, coeva, all'epoca era conosciuta con il nome del nucleo familiare di residenza, vale a dire Villa *Gatti*.

2.5 *Dal Settecento in poi*

L'organizzazione razionale, nella concezione "moderna", delle strade inizia nel periodo napoleonico con la ristrutturazione dell'Aurelia a mare e delle diramazioni principali verso monte, proseguita nell'Ottocento con l'apertura delle vie carrabili verso il Piemonte. Concettualmente è il ritorno al sistema di movimentazione commerciale già conosciuto nella valle nel periodo della romanizzazione e, in parte, recuperato a partire dalla riorganizzazione stradale effettuata a partire dal 1528 con la Repubblica Aristocratica di Andrea Doria.

Proprio al periodo napoleonico si deve la completa trasformazione della viabilità principale che solca la valle dell'Impero, attraverso la realizzazione della nuova strada a monte dell'antica via su sponda sinistra, passando affianco alla parrocchiale di Santa Margherita d'Antiochia a Pontedassio. La strada, realizzata dal genio militare napoleonico, aveva lo scopo di garantire una via più diretta e meno angusta di quella esistente, scavalcando le strettoie e i restringimenti caratteristici del centro storico per collegare velocemente la costa con la pianura pimontese. Questo trasferimento dell'asse stradale modificò nel contempo l'assetto del paese che si allargò saldandosi alla piccola frazione di Santa Lucia durante i primi dell'Ottocento.

Lo sviluppo completo di questa viabilità si ebbe a partire dai primi decenni dell'Ottocento, con la crescente importanza dell'asse tra il Piemonte e la costa, maggiormente avvertito a seguito dell'unità d'Italia dopo il 1861.

3. BIBLIOGRAFIA

F. RAMOINO, *Memorie storiche di Pontedassio*, Sanremo 1936

L. CALZAMIGLIA, *Il castello di Bestagno e il borgo di Assio* in *Pontedassio e la Valle Impero. La storia, i profumi, l'arte e la pietra*, Imperia 1994 (pp. 145-156)

F. CERVINI, A. GIACOBBE, *Guida storico artistica del Comune di Pontedassio*, Imperia 1995

G. LAIOLO, A. MARCHINI, *I sentieri nella storia*, ricerca contenuta nel Quadro Fondativo del PTC della Provincia di Imperia, Imperia 2003

A. GANDOLFO, *La provincia di Imperia. Storia, Arti, Tradizioni*, Imperia 2005

F. PANARELLO, *Preistoria e Protostoria della Provincia di Imperia*, Imperia 2010

CAIRE URBANISTICA (a cura di), *Progetto INNOLABS – Valorizzazione archeologica dell'Imperiese. Rassegna delle risorse disponibili*, Imperia 2011