

A COMPAGNA odv

Da' il 5% alla Compagna!

Seleziona:

Sostegno delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale
scrivi nella casella il codice fiscale della Compagna:

80040290100



LA STRADA DEI GIOVI

Articolo a firma U. Levrero, pubblicato sul bollettino n° 10 – ottobre 1932

La strada dei Giovi, che tanti genovesi credono dovuta al genio di Napoleone, è dovuta invece al genio italiano e per sfatare la leggenda... napoleonica, che va sempre più consolidandosi, val la pena di raccontarne la storia.

Sino al 1770, Genova comunicava con la Valle Padana per mezzo d'una strada carrozzabile, quella che attraverso il valico della Bocchetta giungeva a Novi e di là s'inoltrava in Piemonte e Lombardia.



Mulattiere genovese

(Da litografia di L. Pittaluga – Gab. Fot. Mun.)

Non era però un tipo di strada ideale, quale vediamo ora per merito del Governo Fascista! Basta pensare che da Genova (Porta S. Tommaso), saliva a Promontorio (*Premontone* in dialetto), usciva dalla Porta degli Angeli, scendeva nel Polcevera e seguendone il letto, dopo gli inevitabili ripetuti guadi, arrivava all'Appennino.

Da Campomorone, però non era facile giungere al valico – 770 metri – con una strada simile a quella ripida e tortuosa di Promontorio, e per facilitare il commercio con l'Oltre-giogo nel 1585 il Governo della Repubblica costruì la rotabile, che, valicando l'Appennino alla Bocchetta, giungeva al Lemme, nel cui greto correva poi sino a Gavi; era quindi una rotabile *sui generis*, percorsa quasi esclusivamente da bestie da soma, una rotabile su cui dominava sovrano il mulattiere.

Lo stato di manutenzione poi, non era davvero eccessivamente buono. Racconta il compianto Arturo Ferretto, che, quando Filippo V Re di Spagna, annunciò che tornando da Milano, sarebbe passato per la Bocchetta per imbarcarsi a Sampierdarena – 1702 – i Serenissimi Collegi si preoccuparono subito del pessimo stato di quella via e ordinarono ai Giusdicenti di Novi e della Polcevera *“di far raccomandare prontamente la strada nella loro giurisdizione”*; ma i lavori eseguiti con tanta fretta furon quasi subito distrutti da piogge torrenziali, *“onde si restrinse la Repubblica ad ordinare che rappezzate le strade – ove più fosse possibile – si tenesse pronto dall'uno e dall'altro Giusdicente un gran numero di GUASTADORI, che comparendo la M. S. verso i confini dello Stato, precedessero la sua marcia di qualche giorno, per andarle raccomandando coi lavori di zappa et altri ordegni manuali”*.

Per il passaggio di Carlo III, Re di Spagna – 1711 – il Governo dovette nuovamente preoccuparsi dello stato infelice di quella strada e se quel passaggio costò all'erario genovese 125.000 lire – delle quali 969 per prezzo di 277 paia di scarpe per uso dei soldati alla scorta, 220 lire a Domenico Rombo cappellaio per prezzo di 71 cappelli compri per soldati e vetturini e lire 794 per prezzo di marsine servite per li vetturini destinati al servizio di detto Re – costò pure una serie infinita di seccature, di lettere, di sopraluoghi, di perizie, e il Capitano della Polcevera Michele Zoagli, in esecuzione degli ordini ricevuti, scriveva ai Collegi Serenissimi *“che occorreva far raggustare la strada in forma praticabile da calessi: dette strade hanno in molte parti bisogno di gran riparo e in alcune altre mancano totalmente, per essere caduti lunghi tratti. Il maggior danno è a Pontedecimo ove per più di 300 passi è necessario rifarli: poco distanti da questo, altro di passi cento in tutto consimile. La spesa secondo il giudizio dei periti ascende da più a meno a lire 6.000, compreso il levar delle pietre dalla giara e strade”*.

Due anni dopo, e cioè nei 1713, la Regina Elisabetta Cristina, moglie di Carlo III Re di Spagna e poi Imperatore di Germania col nome di Carlo VI, passò per la Bocchetta e lo stato pessimo della strada giocò un brutto scherzo alle Dame del seguito reale: una fossa, non vista in tempo utile dal vetturino, forse intento

ad evitar altre buche, fece rovesciar la carrozza con grande spavento e strilli delle povere signore, ma per fortuna senza gravi conseguenze.

Se nel giro quindi di pochi anni ci risulta quant'era miserevole lo stato di quella via, possiamo facilmente immaginare quanto lo fosse nel secolo precedente e negli anni che seguirono il passaggio di detti cortei reali; ormai era troppo evidente la necessità di migliorare quella strada di comunicazione dato il continuo sviluppo del traffico; ma il bilancio della Repubblica era esausto e non poteva affrontare una spesa simile.

Fu allora – 1770 – che il Doge Gio. Battista Cambiaso con una munificenza degna d'un re, fece studiare dall'architetto Cervetto il piano d'una strada che, correndo in sede propria, sulla sinistra del Polcevera, modificando ed allargando quella della Bocchetta per Gavi giungesse a Novi. Occorsero due anni di tempo, la fatica di ottomila operai e la spesa di oltre due milioni e mezzo per condurre a termine quell'opera grandiosa che, dice il Della Cella *“rinnovò li esempi degli Appii, dei Flaminii, e degli Emilii”*; e il Governo riconoscente stabilì di *“innalzare una statua marmorea al Serenissimo G. B. Cambiaso Doge – DUCI OPTIMO – da collocarsi nella sala del Gran Consiglio”*.

Ma era appena compiuto il lavoro, che appariva insufficiente il vantaggio che si era sperato: il passo della Bocchetta rendeva assai lento e difficile il transito: era necessario studiare qualche mezzo per porvi riparo. Fu allora che gli architetti Brusco e Cantone, ingegneri della Repubblica, che già avevano disegnate le strade per allacciare Genova alla Francia ed alla Toscana, progettaronò una via più breve, che, passando pel Riccò e valicando l'Appennino ai Giovi (469 metri), doveva rendere ben più facile le comunicazioni con l'Alta Italia.

Le tumultuose vicende politiche degli ultimi anni dalla Repubblica di Genova impedirono però l'esecuzione dell'opera geniale, che tanto vantaggio avrebbe arrecato al commercio della nostra città.

Divenuta la Liguria un dipartimento francese, Napoleone diede opera attivissima ad allacciare con vasta rete di strade le varie provincie del suo dominio e, fatto esaminare il progetto Brusco-Cantone, con decreto 16 dicembre 1811, relativo allo *“Specchio della viabilità dell'Impero”* ne ordinò l'esecuzione: ma la vita dell'Impero francese fu breve assai e la sua caduta impedì la realizzazione del grandioso progetto: anche i lavori della strada dei Giovi, restarono così sospesi.

Spettava al Governo del Piemonte, a cui la Liguria era stata annessa, il compito di continuare il lavoro appena iniziato; infatti con Regie Patenti del 5 agosto 1817, fu approvato il contratto d'appalto per la continuazione dell'opera; gli imprenditori dei lavori venivano corrisposti con un diritto di pedaggio e quattr'anni dopo, la nuova strada era terminata. La *“Gazzetta di Genova”* del 12 novembre 1817, pubblicava a proposito dei diritti spettanti agli appaltatori:

Torino, 6 novembre.

“La R. Camera dei Conti ha con manifesto dell’11 dello scorso ottobre notificata la tariffa di pedaggio stabilito da S. M. sul colle della Bocchetta e su quella dei Giovi a profitto degli appaltatori della nuova strada di Genova. Questa tariffa durerà 13 anni e mezzo principiando dal giorno in cui si sono incominciati i lavori.

Eccola:

Per ogni cavallo o mulo attaccato ad una vettura sospesa	L.1,50
Idem ad una vettura non sospesa	“ 1,00
Per ogni bue o vacca attaccata ad una vettura qualunque	“ 0,75
Per ogni bestia asinina attaccata ad una vettura	“ 0,50
Per ogni cavallo o mulo da sella o da basto carico	“ 0,25
Per ogni asino	“ 0,15

Sono soggetti al pedaggio i cavalli o muli attaccati a vetture, quantunque vuote. Per le altre vetture non sospese e bestie non cariche, non si esige alcun dazio. I cavalli, buoi, vacche, muli o bestie asinine che seguono le vetture sospese e che hanno servito di rinforzo, pagano la tassa come se conducessero le vetture medesime. Le persone che viaggiano coi corrieri pagano la tassa di un cavallo attaccato ad una vettura sospesa”.

Un pensiero maligno fa capolino leggendo quest’ultimo periodo; perché “le persone che viaggiano coi corrieri, pagano la tassa di un cavallo attaccato ad una vettura sospesa”? Mistero; meno male che non fu equiparata la tariffa di pedaggio delle persone a quella degli asini!

La nuova strada, battezzata senz’altro “Regia”, fu subito frequentatissima e quella della Bocchetta fu quasi abbandonata: infatti, si legge nella Gazzetta del 22 giugno 1822: “Il pubblico ha veduto con senso di vera compiacenza definitivamente aperte ed assicurate le comunicazioni. per la magnifica strada dei Giovi, che, abbandonata quella sempre malagevole e pericolosa della Bocchetta, conduce con minor dispendio ed in mezzo ad una non interrotta floridità di campagne e di ridenti prospettive al di là del nostro Appennino.

A giudicare dal numeroso sempre crescente passaggio di carri e vetture, non v’ha dubbio che abbiano a risultarne ottimi effetti per la prosperità del nostro commercio ed in più particolar modo se un giorno – come sembra potersi congetturare – legandosi questa alle ampie e magnifiche strade intermedie, verrà, direm quasi, a darsi mano con quelle della Svizzera, aprendo così una nuova e feconda sorgente di reciprocamente utili relazioni”.

Pochi anni dopo – 1834 – il passaggio sulla “Regia” era tanto intenso che il Bertolotto nel suo “Viaggio nella Liguria marittima” scriveva: “La strada dei Giovi benché larga otto metri, non è spaziosa abbastanza per essere il veicolo di tutto il commercio di Genova con l’Alta Italia, colla Svizzera, colla Germania. Gli sterminati carri, detti per figura le navi di terra, ne occupano il mezzo quasi con fila continua ad ogni ora del giorno...” e faceva voti, che si mettesse mano alla costruzione della ferrovia per non vedersi sorpassati dalla progredita Marsiglia, la minacciosa rivale della nostra città.

Il Cevasco, nella “Statistique de Gênes”, ci dà le cifre interessantissime del movimento stradale, riferendosi esattamente a cento anni fa. In località Armirotti, poco lontana da Pontedecimo, (località che perdette il proprio nome per assumere quello di “Barriera”) si pagava il pedaggio per l’esportazione, mentre a Busalla si pagava quello per l’importazione, ed esaminando i registri delle due barriere daziarie, il Cevasco dice che nel 1832 alla barriera Armirotti passarono:

18.426 carri tirati da quattro muli,

11.070 muli da soma,

1.875 asini da soma,

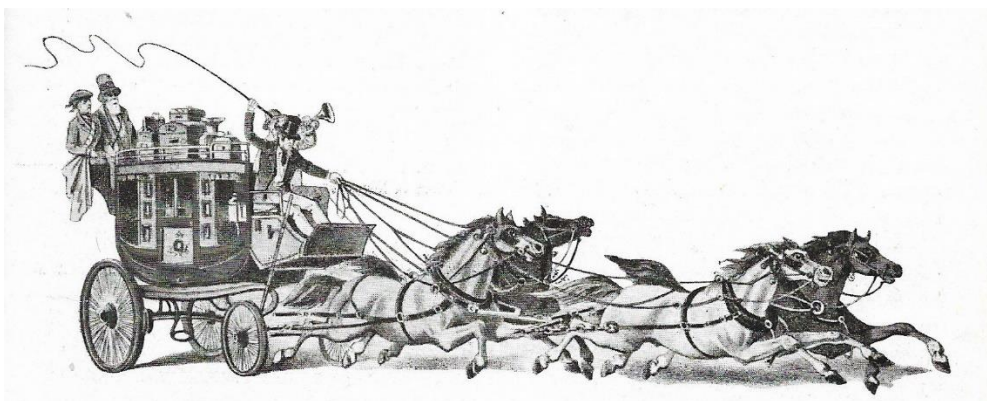
per complessivi quintali di merce 1.142.520; e da quella di Busalla passarono diretti a Genova:

22.384 carri tirati da quattro muli,

1.854 muli da soma,

2.490 asini da soma,

per complessivi quintali di merce 1.553.582. Un totale adunque di 2.696.102 quintali di merci valicò il passo dei Giovi, con prevalenza – contrariamente a quanto avviene oggi – della merce importata in città.



Una diligenza, che, lanciata a gran carriera, si dirige, per la nuova strada dei Giovi, verso Genova.

(Da una litografia inglese dei primi anni dell’800 – Collez. Rebaudi)

Alla metà del secolo scorso e precisamente nel 1854, coll’inaugurazione della ferrovia, il traffico stradale dei Giovi ricevette un colpo quasi mortale; le merci preferiscono sempre i trasporti veloci, quindi gli “sterminati carri, detti per figura le navi di terra” scomparirono poco a poco dalla via sostando nelle ampie rimesse e disparvero i ciancioni e rumorosi carrettieri, i padroni, i re delle strade; e con essi cessarono tante altre piccole caratteristiche industrie che prosperavano in margine all’industria dei trasporti: maniscalchi, sellai, carradori, mercanti di cavalli, sensali, e i patriarcali “alberghi con stallaggio” disseminati nei punti strategici, lungo le vie più battute.

Quando però, con lo sviluppo degli auto-mezzi, furono possibili trasporti ancora più veloci e più pratici per la consegna delle merci a domicilio, la

derelitta via “Regia”, riparata, incatramata, lucidata, si prese una bella rivincita sulla ferrovia: milioni e milioni di quintali di merci su possenti macchine tornarono a valicare i Giovi e se or più non si sente lo schioccar della frusta o i frequenti moccoli del carrettiere, si sente la valle rintonare pel rombo dei motori e pei suoni petulanti delle cornette: il carrettiere, l’antico re della strada, ha ceduto lo scettro al nuovo re: l’autista.

Il progresso non conosce sosta: Genova sente ognora più la necessità d’essere fornita di mezzi rapidi e potenti di trasporto per soddisfare al bisogno del suo commercio e il valico dei Giovi costituisce pur sempre una difficoltà che bisogna almeno in parte eliminare.

Alla eliminazione appunto di questa difficoltà si accinge ora il Governo Nazionale Fascista con la costruzione dell’auto-camionabile Genova-Torino-Milano.

A questa nuova cospicua opera il Regime si accinge dopo aver studiato e vinto difficoltà tecniche e finanziarie non comuni, aggiungendo una benemerita duratura a Benito Mussolini, che anche ad essa leggerà il proprio ricordo, come alle grandi vie consolari legarono il proprio nome condottieri di Roma eterna, la Signora del mondo.

TRAMONTANA



MEZZOGIORNO

Tracciato delle strade di posta da Genova a Milano, da Genova a Torino e da Milano a Torino

(Dall' "Itinerario Italiano" del 1800 – Collezione Rebaudi)

NOTA - Come risulta dall' "Itinerario Italiano", pubblicato a Firenze nel 1800, ove si contiene "la descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle principali città d'Italia con carte geografiche", le diligence che recavansi da Genova a Torino ed a Milano, dovevano percorrere la via della Bocchetta. Da Genova a Torino si impiegavano ore 18 e 38 mp.: la prima posta era a Campomarone, la seconda a Voltaggio, la terza a Novi, e poi ad Alessandria e così via sino a Torino. Da Genova a Milano si impiegavano ore 17 e 38 mp.: la prima posta era a Campomarone, la seconda a Voltaggio, la terza a Serravalle, donde per la Bettola, Tortona, Voghera, Pancarana si toccava Pavia e di qui per Binasco si giungeva a Milano. Era a Gavi che la strada della Bocchetta si biforcava: quella diretta a Torino procedeva per Novi, mentre quella diretta a

Milano deviava a destra, per Serravalle. Fra Campomarone e Voltaggio le diligenze dovevano affrontare il tratto più gravoso del percorso, il valico della Bocchetta.

Ed ecco in quali termini l'“Itinerario Italiano” descrive questo tratto del viaggio Genova-Torino (o Milano):

“Da Campomarone a Voltaggio è il passaggio della Bocchetta, che è una delle più alte montagne, le quali formano la catena dell'Appennino.

La strada lungo la collina è assai praticabile, ben mantenuta e graziosamente variata di collinette, e di valli.

Dalla sommità della Bocchetta si ha una veduta vantaggiosissima di Genova, e della vallata, nella quale scorre il torrente della Polcevera.

Questa montagna nel suo più alto punto di elevazione ha due grosse sorgenti, che formano due ruscelli; uno scorre da Levante a Ponente e sbocca nel mare di Genova; l'altro più considerabile da Ponente a Levante passa a Voltaggio e Serravalle, e si getta nel Po”.

S. R.