

Il sistema delle antiche “Vie storiche” dell’Ossola

Agli albori della storia, fra l’età del rame e quella del bronzo, l’Ossola era già una via di transito fra la valle del Rodano e quella del Po.

Le valli dell’Ossola cominciarono, grazie ai commerci, a popolarsi rapidamente, furono teatro di scambi e contatti. Vi si stanziarono i Leponzi, una popolazione proveniente dalle Alpi orientali che per la sua strategia scelsero come capitale “Oscella Leponziorum” l’odierna Domodossola.

I Leponzi vennero a contatto con gli Etruschi dai quali impararono la tecnica per l’estrazione e la lavorazione dei materiali ferrosi delle quali erano maestri. Quasi certamente i mercanti Etruschi percorsero anche le Valli Ossolane in cerca di vene metallifere da sfruttare; si pensa che possano avere attivato le prime industrie in particolare i primi sfruttamenti di metalli ferrosi in Valle Antrona.

Dal I secolo a.c. i Romani penetrarono nell’Ossola, seguendo le strade già tracciate dagli Etruschi. Anch’essi erano in possesso di tecniche raffinate, ma a differenza degli Etruschi avevano una visione politica più ampia, preferirono lasciare una certa libertà negli usi e nei costumi agli abitanti del luogo per privilegiare il controllo amministrativi del territorio. Era loro interesse presidiare e difendere i valichi contro le scorribande ma anche per timore di eventuali invasioni dei popoli di oltralpe.

Con la fine dell’impero Romano la zona dell’Ossola segue le sorti del regno Longobardo e di quello dei Franchi. Diventerà nei secoli avvenire contea assegnata nel 1014 al Vescovo di Novara.

Nei secoli a venire la storia delle Valli dell’Ossola subiscono parecchie controversie e dominazioni. Quando alla fine del XIII secolo l’attività mercantile milanese ebbe un forte impulso espansivo tendente a raggiungere i mercati delle Fiandre e della Champagne, la via Ossolana verso i valichi alpini assume un ruolo di primaria importanza internazionale; tale percorso venne da allora chiamato “Strada Francisca”.

Questa situazione, caratterizzata dalla presenza di molteplici valichi usufruibili dal traffico commerciale si mantiene vivace fino al XVIII secolo, venne mutata con l’apertura della strada Napoleonica che, attraverso il passo del Sempione, raggiungeva Ginevra e quindi il cuore dell’Europa. Supremazia del Sempione che era già emersa nel Seicento all’epoca della mulattiera della Val Divedro lungo la quale passò il commercio del sale ad opera del nobile vallesano Kaspar Stockalper, “Le roi du Simplon”. Quindi tutte le antiche vie dalla fine del XVIII secolo perdono la loro importanza e entrano nel dimenticatoio.

Dalla seconda metà del 1900 alcuni studiosi portano alla ribalta, attraverso ricerche storiche negli archivi, il fascino di queste antiche vie. Nel 1990 inizia, per opera del Club Alpino Italiano Est Monterosa, un’opera di ricerca sulla rete escursionistica dove le antiche vie per i valichi rappresentano la spina dorsale di tutti i sentieri.

Con progetti successivi, per opera della Provincia e della Regione Piemonte, vengono valorizzate e promosse.

Dalle vie d’acqua alle Vie Storiche

Nei secoli scorsi dall’Ossola si raggiungeva Milano attraverso le vie d’acqua: lungo il Lago Maggiore, il Ticino e i Navigli il marmo di Candoglia giungeva alla Fabbrica del Duomo.

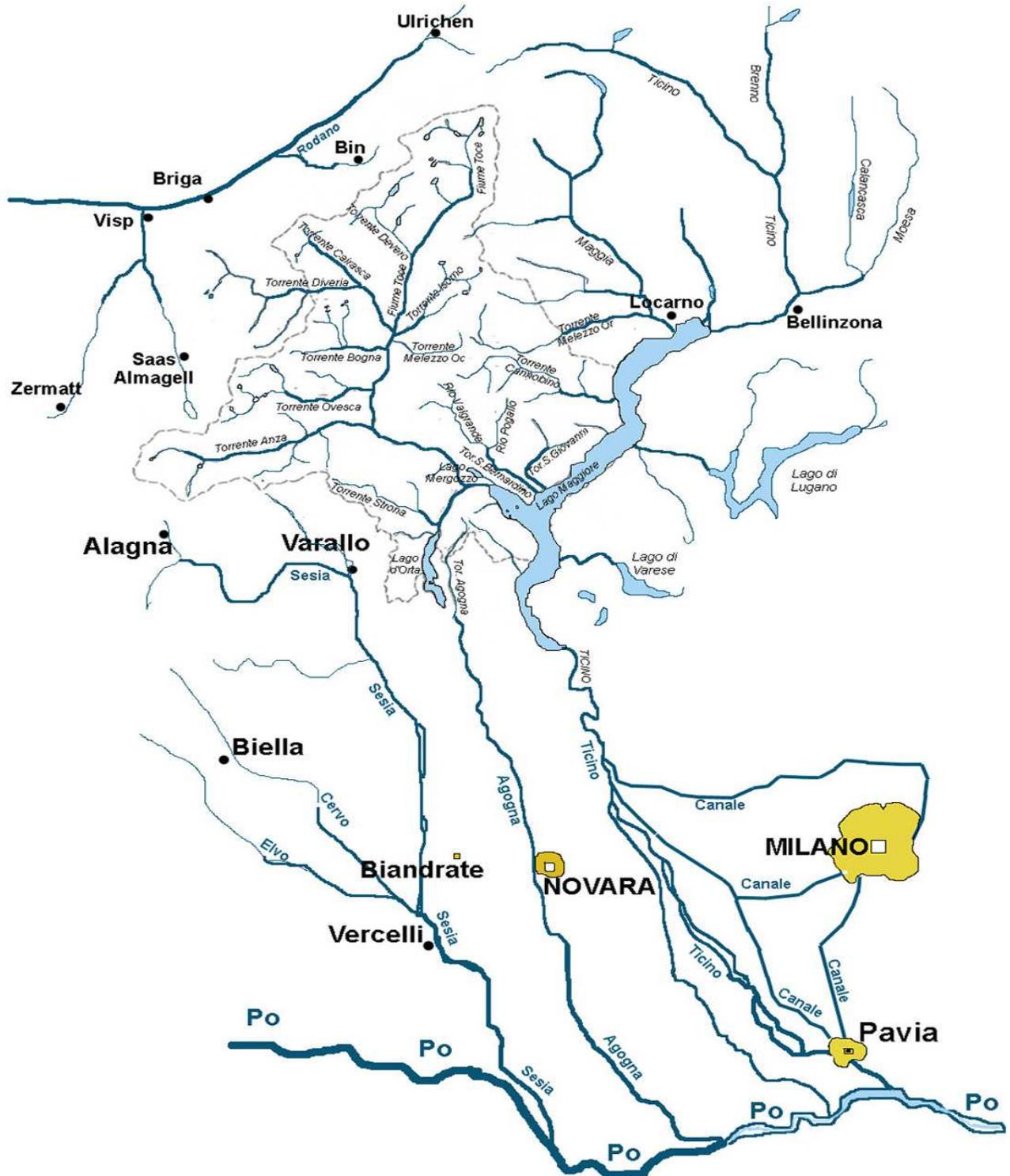
Ancor prima il porto della Masone attesta la presenza dei Cavalieri di Malta, addetti allo smistamento e al deposito delle merci, destinate al cuore dell’Europa attraverso i passi alpini da loro stessi controllati.

In età romana il Lago Maggiore era più alto rispetto al livello attuale, tanto che penetrava all’interno dell’Ossola, come testimoniato dai resti di un *castrum* e dei basamenti di un porto, ancora visibili tra Gravellona e Ornavasso.

Attualmente è quindi possibile ripercorrere le antiche vie, camminando alla scoperta delle civiltà di un tempo, di cui si possono osservare i resti: tratti di strade lastricate di epoca romana, mulattiere di età medioevale nelle parti alte delle Vie, torri di segnalazione.

Con l’attivazione della Via d’acqua dai Navigli al Lago Maggiore si potrebbe collegare Milano ai

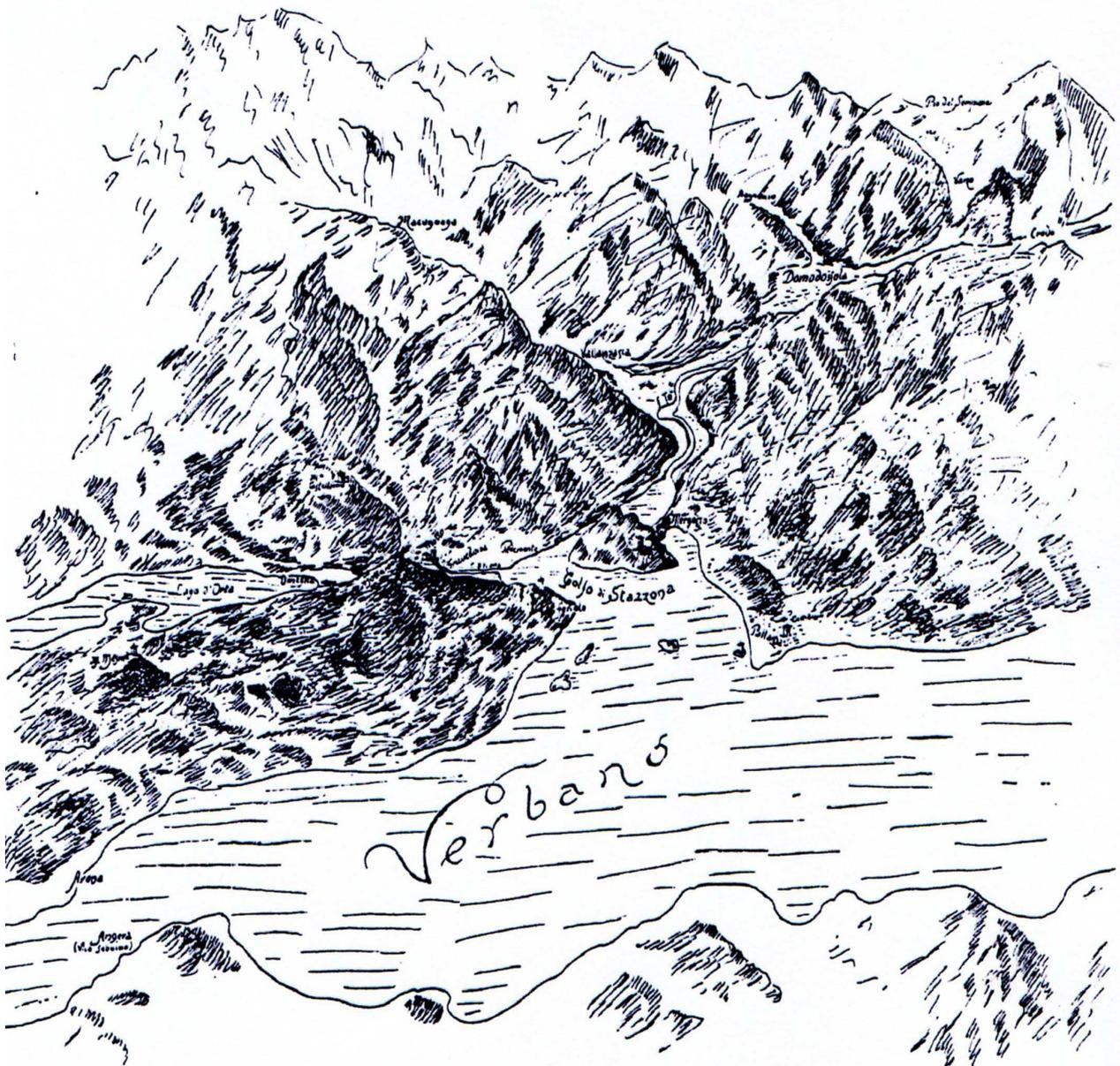
percorsi delle Vie Storiche, che permettono di riscoprire anche la varietà degli alimenti dei vecchi montanari: frumento, ortaggi, polenta e vino alle quote più basse (utilizzato un tempo come merce di scambio attraverso i passi); grano, segale, patate, burro e formaggi d'alpe alle quote più alte.



IL PERCORSO DELLA STRADA ROMANA.

Come ai nostri giorni, presso Gravellona Toce doveva avvenire l'incontro delle strade provenienti da Milano e Novara, seguendo il tracciato che costeggiava rispettivamente il lago Maggiore e quello d'Orta, ma soprattutto attraverso la navigazione fino alle porte di Ornavasso, perchè il lago penetrava all'interno dell'insenatura tra i contrafforti del Montorfano e Feriolo (vedere schizzo A).

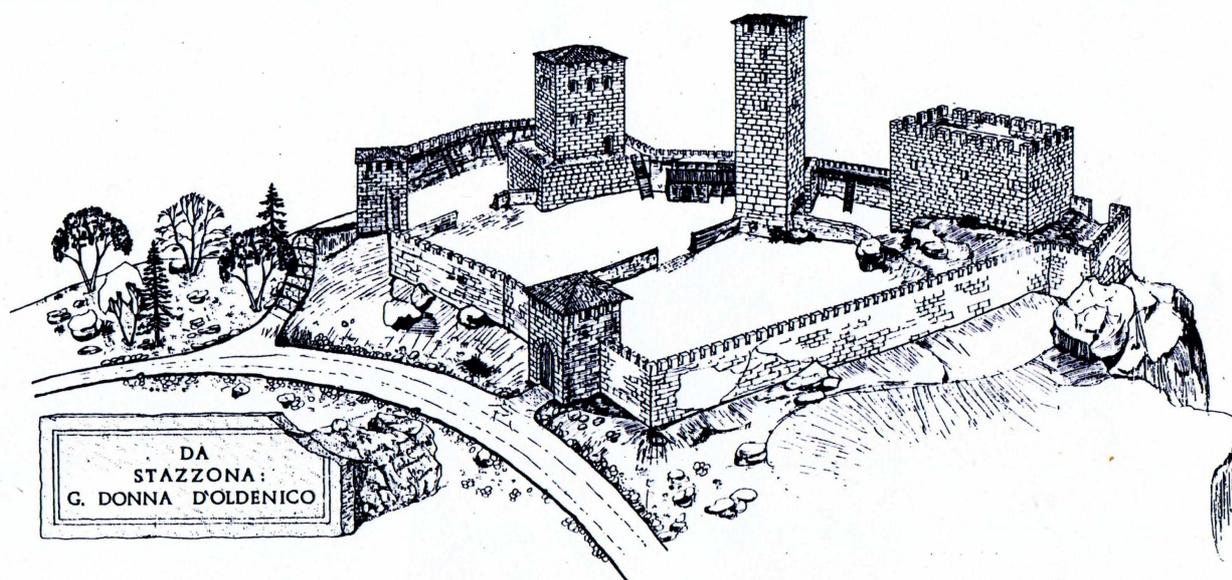
L'importanza di questa zona è testimoniata dai resti di strutture fortificate tardo-romane in località Motto (vedere le ricostruzioni B e C), sulla destra del torrente Strona, e soprattutto a Pedemonte da una necropoli di 128 tombe, una serie di edifici di varia destinazione (abitazioni, stalle e centri di lavorazione del ferro) e resti dell'impianto viario.



Il Montorfano si erge come una chiusa tra le due sponde del golfo occidentale del Verbano a somiglianza del forte di Bard tra i due fianchi della Valle di Aosta. Tale configurazione geografica è il primo elemento da considerare per stabilire il luogo di una importante « statio » politica amministrativa del Lago Maggiore. I Romani con la loro esperienza non potevano trascurare la naturale, ampia e funzionale insenatura di questa zona del lago, porta dell'Ossola sull'Italia. (schizzo di G. Donna d'Oldenico)

RICOSTRUZIONE IDEALE DEL FORTILIZIO ROMANO AL MOTTO DI GRAVELLONA TOCE

SVI MVRI DI FONDAZIONE ANCORA ESISTENTI



Schizzo B-C

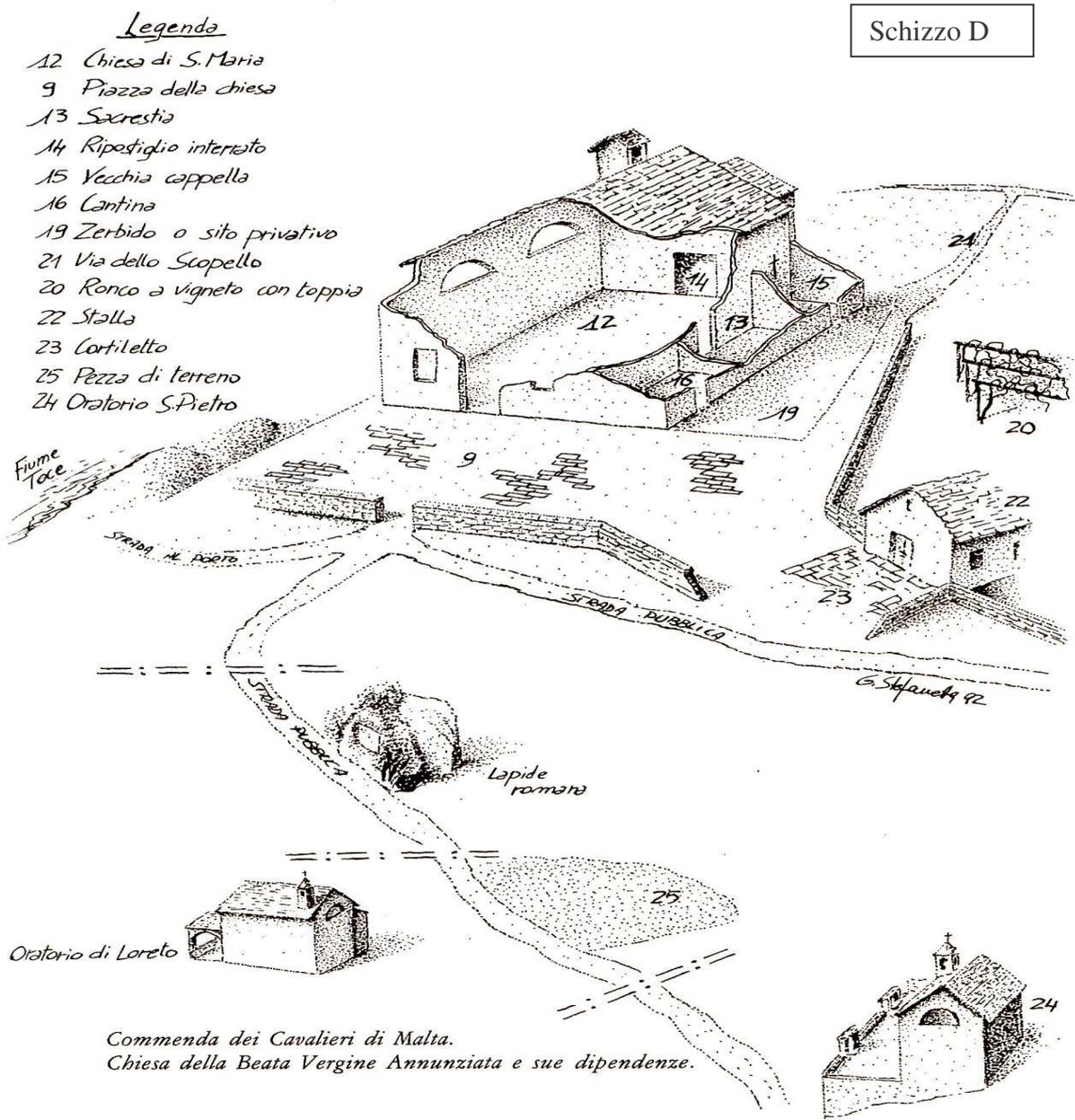
Questi elementi, che ricoprono un arco di tempo notevole, dal I sec. a.C. al III-IV sec. d.C. (4 tombe isolate risalgono addirittura al V-IV sec. a.C.), ci documentano la continuità di sviluppo di questo centro fino alle invasioni barbariche, tanto da portare alla costruzione di una struttura portuale, documentata dal ritrovamento di una banchina di attracco sotto il Motto, lungo lo Strona. Inoltre sono stati individuati resti di un lastricato lungo un tracciato parallelo all'attuale strada Gravellona - Ornavasso. Il percorso proseguiva toccando un altro sito di notevole importanza (non solo per la storia locale), evidenziato dalle due necropoli di San *Bernardo* e di In Persona presso la punta di Migliandone. La prima, costituita da 181 tombe, comprende il periodo fine II inizio I sec. a.C., la seconda, costituita da 165 tombe, è ascrivibile al I sec. a.C. In base all'analisi dei corredi tombali risulta che l'Ossola ebbe un periodo di benessere, soprattutto nel I sec. a.C., dovuto all'esazione dei pedaggi ai viaggiatori che transitavano per la valle. Passata sulla sponda sinistra della Toce, la strada raggiungeva Mergozzo, la cui posizione geografica, in prossimità del lago, ha indubbiamente favorito l'insediamento umano. Questo sito offre una documentazione archeologica che va dal Neolitico finale sino alla fine dell'Impero Romano. Particolarmente importanti sono le necropoli di PRAVIACCIO, costituita da 56 tombe databili tra il I e il III secolo d.C., quella della CAIPELLA, con 40 tombe, compresa tra il I e -II secolo d.C. e una fornace per laterizi del I - II secolo d.C.

Da Mergozzo, la strada doveva proseguire da un lato verso i centri importanti del Verbano, in particolare attraversando Bieno e Cavandone si raggiunge la località di Suna dove, in corrispondenza dell'Oratorio dei SS.Fabiano e Sebastiano di età romana, la profondità del Lago Maggiore a riva è di 172m, punto ideale per attraccare con barconi molto carichi di materiale e per poter proseguire **Via Acqua** sino a Locamo, dall'altro si dirigeva verso Domodossola mantenendosi sempre sulla sponda sinistra del fiume Toce. A Candoglia, in località San Graziano, sono venuti alla luce, nel corso di più scavi successivi, numerose tombe, fittili, monete di età imperiale oltre ai resti di un sacello circolare e di un edificio di grande dimensione, distrutto da un incendio non più tardi della prima metà del IV secolo. *Vogogna*, poi, conferma in maniera diretta la

presenza della strada grazie all'epigrafe del 196 d.C. e ad un tratto di lastricato presso il ponte della MASONE (toponimo che potrebbe ricordare una "mansio" cioè un luogo di sosta, dove i viaggiatori potevano alloggiare e ristorarsi) dove nel 1376 esisteva già un porto controllato dall'Ordine dei Cavalieri di Malta.

Nella sua direttrice principale, la strada doveva proseguire per Oscela mantenendosi sempre sulla sinistra del fiume, ma non si può escludere che a Vogogna, attraversando la Toce in corrispondenza del probabile traghetto della Masone (vedere schizzo D), essa si biforcasse e si dirigesse da una parte in valle Anzasca ed eventualmente verso il passo del Monte Moro (lungo il percorso sono stati ritrovati a Bannio Anzino una necropoli, databile tra la seconda metà del I secolo a.C. e la prima metà del I d.C., e a Vanzone oggetti a partire dal I secolo d.C.), dall'altra proseguisse verso Domodossola lungo una via parallela (la futura "via Francisca") passando da Piedimulera, Pallanzeno e Villadossola.

Da quest'ultimo centro parte l'imbocco per la valle ANTRONA e per l'omonimo passo, presso il quale si sono rinvenute tre monete di bronzo dell'imperatrice Elena, madre di Costantino, della prima metà del IV secolo d.C.



E' difficile provare con certezza se e dove il tracciato romano proseguisse e valicasse i passi ossolani; ad esempio, il Tibiletti (G. Tibiletti, *Le civiltà del Ticino fra geografia e storia*, su "SIBRIUM", XII 1973-75, pp. 5-45) ritiene che la strada romana si fermasse ad Oscela e comunque non conducesse al di là delle Alpi. Per quanto riguarda l'eventuale transito attraverso il Passo del Sempione, infatti, l'unico elemento certo finora, è la notizia riportata dal Barocelli in merito al ritrovamento di una moneta d'argento di conio celtico, trovata il secolo scorso nel torrente Diveria in prossimità delle gole di Gondo. I resti di lastricato identificati lungo la valle Divedro, che fanno ipotizzare un itinerario che correva più in alto rispetto al tracciato della strada napoleonica, pone sempre il problema dell'attribuzione cronologica: spesso, infatti, nei tratti di montagna non sono molto evidenti le differenze tra strade di epoca romana, medievali e di epoche più recenti. In ogni caso, si trattava di semplici mulattiere, percorribili a piedi e con animali da soma. Sempre in val Divedro, in frazione San Giovanni, si trova incisa sulla parete rocciosa lungo il torrente l'enigmatica epigrafe detta "*Tinco Macco*" (la lettura esatta è Tinco Moccd), di datazione controversa, comunque interpretata come una dedica propiziatoria a due divinità romane, di cui una sarebbe Mercurio celtico (Mocco), protettore di viaggi e di commerci.

Molto più sicura è la frequentazione in età romana del Passo dell'Arbola, che mette in comunicazione l'Ossola col Vallese attraverso la valle di Binn. La conferma è data dalla ricchezza di documentazione archeologica presente in valle Antigorio e nei siti posti vicino al suo imbocco.

I reperti archeologici della valle Antigorio sono tombe scoperte a Crodo (I sec. a.C. - II sec. d.C.), Mozzio (I sec. a.C. - I sec. d.C.), Cravegna (II sec. d.C.), Baceno (II sec. d.C.) e infine un sesterzio di M. Aurelio (161.180 d.C.) rinvenuto in Alpe Devero. I numerosi reperti tombali nella valle di Binn confermano, con le analogie ai corredi del versante italiano, l'uso del passo.

D'altra parte la frequentazione dell'Arbola in età molto antica è provata da un pugnale della media età del bronzo rinvenuto nei pressi del passaggio Marani.

Anche la valle Vigezzo presenta una buona documentazione: Maserà, con numerosi oggetti di particolare bellezza, ascrivibili per lo più al I - II secolo d.C., e Montecrestese, con un edificio a scopo di culto, databile ai primi secoli dell'era romano-imperiale. E ancora a Druogno, Toceno, Santa Maria Maggiore, Malesco, Craveggia e Folsogno databili tra il I secolo a.C. e il II secolo d.C. Un percorso si snodava quindi per questi centri e scendeva poi, attraverso la valle Cannobina (la conferma è data dalle necropoli di Curro e Gurrone con oltre 100 tombe) sulle rive del Verbano.

I contatti con il Canton Ticino attraverso *Ponte Ribellasca* e le Centovalli, sono provati già nell'età del bronzo da un'ascia rinvenuta a Folsogno nel greto del Melezzo occidentale.

Someggiatori delle Alpi

Il viaggio tra le montagne era un'esperienza unica e per certi versi affascinante che, molte volte, alimentava l'immaginazione: nel Seicento qualcuno giurava di aver persino incontrato nelle regioni alpine mostri o animali spaventosi come i draghi, mai visti in nessun altro luogo.

Nonostante ostacoli e pericoli, fantasie e leggende, la storia delle Alpi è comunque la storia dei sentieri e delle strade che le percorrono. Sui sentieri che attraversavano le montagne, insieme alle merci circolavano persone di diversa provenienza e con esse idee, usi e tradizioni provenienti da aree geografiche e culturali differenti.

Soprattutto nel momento dell'avvento della "piccola età glaciale", quando agricoltura e allevamento non permisero più la soddisfazione completa dei bisogni alimentari delle comunità alpine, i Walser si ingegnarono per fare altri lavori, come la someggiatura, l'estrazione dei minerali, l'emigrazione.

La someggiatura consisteva nel trasporto con animali da soma delle merci in transito sui valichi alpini (una "soma" era uguale a due balle di merci). Due valichi molto importanti erano quelli del Gries, tra la Valle Formazza e l'Alto Vallese, e della Bocchetta d'Arbola, tra Baceno e Binn. Essi costituirono per cinque secoli la via più diretta tra la pianura lombarda e la Svizzera centrale. Furono strade commerciali, carovaniere percorse da lunghe file di muli carichi di merci. Da nord scendevano bestiame, sale, pelli e latticini (tra essi il tipico formaggio "*sbrinz*" dell'Oberland bernese), ma anche prodotti di lusso come i cristalli di Engelberg, lavorati dai monaci e destinati

alle corti italiane. Da sud salivano il vino dell'Ossola, le granaglie, ma anche pregiati fustagni e panni, acciai e metalli (in particolare armi), utensili agricoli, carta, spezie.

Lungo il cammino esistevano quelle che oggi definiremmo le infrastrutture di servizio: gli ospizi erano in passato i luoghi di sosta abituale di mercanti e dei someggiatori che in gran numero percorrevano questa via.

Grandi carovaniere significava un'accurata manutenzione: il ripristino del selciato dopo le nevicate invernali, il taglio delle valanghe primaverili, la verifica continua di ponti e passerelle.

Il superamento di gole e salti, l'attraversamento dei ghiacciai, la costruzione di gradinate in pietra, di passerelle lungo i dirupi sono tutti manufatti che presupponevano speciali attitudini di boscaioli, carpentieri, forgiatori e una lunga esperienza di vita in montagna.

Domodossola centro delle "Vie di comunicazione"

Nell'epoca Romana fu detta *Oscela Lepontiorum* dal geografo Tolomeo, poi *Oxula*, *Domus de Oxula*, Duomo d'Ossola (da *domus* = duomo con riferimento alla Pieve dell'Ossola Superiore).

Abbiamo visto che fino al Porto della Masone a Vogogna il Toce era navigabile e che alla Masone vi era un punto di sosta controllato dai "Cavalieri di Malta" che avevano sede a Mergozzo. I Cavalieri di Malta controllavano anche il Passo del Sempione con un ospizio.

Di fronte al porto della Masone ci stava la vecchia Pieve di Pietrasanta, l'attuale Pievergonte, quindi in questo punto vi era un controllo di accesso alla parte alta dell'Ossola e vi erano sviluppate due vie : quella alla sinistra orografica del Toce era la vecchia Via Romana, quella a destra diverrà la nuova "Via Francisca".

Vi era anche una suddivisione del territorio dell'Ossola in Alta Ossola (Ossola superiore) con capitale Domo ed una Bassa Ossola (Ossola Inferiore) con capitale "Pietra Santa" (Pieve) successivamente Vogogna.

Il predominio sull'Ossola inferiore voleva dire anche il controllo sulle miniere d'oro della Valle Anzasca e successivamente sul controllo delle miniere di ferro della Valle Antrona con i relativi passi verso l'Europa.

Domodossola aveva il controllo sul Passo del Sempion, del Gries e lo sbocco verso Locarno. Ma il vero punto nodale e strategico dei passi alpini era Crevoladossola, ed è da qui che partono le due vie storiche della Piana del Toce.

LA SEGNALETICA

Il colore Rosso del segnavia non è solo un effetto cromatico ma è essenzialmente un segno di pericolo; lungo i sentieri bisogna andare preparati in base alle difficoltà del percorso ed a quelle atmosferiche.

ALCUNI CONSIGLI :

Le **stagioni** e le **condizioni climatiche** possono far mutare radicalmente le condizioni e dunque le difficoltà dello stesso percorso. La presenza di neve, una gelata improvvisa, l'umidità notturna su un prato scosceso, un temporale improvviso peggiorano drasticamente le difficoltà di un itinerario, specie se non si ha l'attrezzatura adeguata. Occorre saper valutare la **propria preparazione psico-fisica** e le **conoscenze del territorio** oltre a quelle tecniche.

I segnavia :

