



Honos alit artes

Studi per il settantesimo compleanno
di Mario Ascheri

GLI UNIVERSI PARTICOLARI

Città e territori dal medioevo all'età moderna

a cura di

Paola Maffei e Gian Maria Varanini



Reti Medievali E-Book

19/II

Honos alit artes

**Studi per il settantesimo compleanno
di Mario Ascheri**

GLI UNIVERSI PARTICOLARI

Città e territori dal medioevo all'età moderna

a cura di

Paola Maffei e Gian Maria Varanini

Firenze University Press

2014

Transitare per la costa e verso le Alpi

Un raccordo urbano a Ventimiglia tra Genovesato e Provenza nel Duecento

di Giuseppe Palmero

Lo studio della viabilità medievale¹ può essere affrontato da diverse prospettive ma è certamente proficuo svolgerlo impiegando un approccio interdisciplinare. Lì dovrebbero congiungersi in un'unica sintesi i risultati acquisiti dall'esame delle fonti scritte, da quelle cartografiche e iconografiche, per essere poi confrontati con la toponomastica attuale (e meglio ancora se si può disporre di notizie toponomastiche sul lungo periodo²), tenendo presente sia la conformazione orografica del sito (nel nostro caso l'acclività del terreno tra il fiume e il percorso di crinale, dove andò insediandosi il capoluogo intemelio nel corso del Medioevo)³, sia le osservazioni critiche che ne derivano. A ciò dovrebbe aggiungersi la possibilità di effettuare saggi di scavo archeologico mirati o, quantomeno, il poter disporre di dati desunti da interventi archeologici precedenti. Purtroppo è questo il fronte più debole del nostro impianto, per cui si può disporre solo di rari e asistemati spunti⁴.

¹ Per un inquadramento generale è d'obbligo un rimando a T. Szabò, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna 1992; mentre per la Liguria si veda *Strade di Liguria. Un patrimonio storico da scoprire*, a cura di T. Mannoni, Genova 2007.

² Abbiamo questa possibilità per quanto riguarda Ventimiglia poiché è possibile incrociare una serie di dati tratti da più fonti. Innanzitutto dall'analisi di circa mille atti rogati a Ventimiglia dal notaio Amandolesio a metà del Duecento: si vedano in proposito L. Balletto, *Toponimi medievali del territorio di Ventimiglia*, in «Rivista ingauna e intemelica», 31 (1976), pp. 64-89; G. Palmero, *Ventimiglia medievale. Topografia e insediamento urbano*, Genova 1994; a seguire con quelli ricavati dall'esame di un registro catastale cinquecentesco (R. Villa, *I toponimi dei quartieri e delle ville*, in *Il catasto della magnifica comunità di Ventimiglia. Famiglie, proprietà e territorio (1545-1554)*, a cura di M. Ascheri, G. Palmero, Genova 1996, pp. 259-295); e per finire con le notizie tratte da un'importante delibera comunale del 1871, dove accanto alle nuove denominazioni attribuite a vie e piazze, è riportata quella antica che veniva soppressa (Sezione di Archivio di Stato di Ventimiglia, *Comune*, serie II, *Delibere*, vol. 1, ff. 3-4).

³ Sull'evoluzione urbana della Ventimiglia medievale si vedano B. Ciliento, N. Pazzini Paglieri, *Ventimiglia*, Genova 1991, pp. 11-42; Palmero, *Ventimiglia medievale* cit., pp. 11-60.

⁴ In proposito si veda A. Cagnana, C. Bracco, D. Gandolfi, C. Mastrantuono, F. Ocelli, G. Palmero, C. Pampararo, *Archeologia urbana a Ventimiglia: interventi di tutela e nuove acquisizioni scientifiche*, in «Archeologia in Liguria», 4, pp. 33-56, in corso di stampa.

Le direttrici di transito all'interno dello spazio urbano

Partiamo da una riflessione sulle direttrici di transito a cui la collina sulla quale sorge Ventimiglia era interessata, fin da tempi lontanissimi. La sua posizione di crocevia fra gli itinerari di costa (est-ovest) e quelli di crinale per le Alpi marittime (sud-nord) non viene cancellata dall'impianto urbano, che al contrario sembra adattarvisi. Un riscontro lo abbiamo in una testimonianza seicentesca, là dove si accenna alla localizzazione delle quattro porte urbane, attestando indirettamente traiettorie di percorsi delineatisi molti secoli prima:

ha quattro porte, la prima delle quali Orientale, che si chiama del Ponte come che per arri-varci bisogni passare sopra d'un ponte per cagione del fiume, porge l'entrata a' passeggeri che vengon da Roma; la seconda di Marina, per rispetto delle barche, le quali vengono alla spiaggia, riguardante il mezzogiorno; l'opposta di Tramontana, per passare in Piemonte detta di S. Michele; e la quarta di S. Francesco, aperta nella muraglia ristorata, per la quale (essendo dalla parte d'Occidente) si cammina verso Mentone, Monaco, Nizza e la Provenza e gli altri luoghi che seguono⁵.

L'impressione è che la città sia cresciuta a fianco di questi tragitti, "gonfiandosi" con addensati abitativi, a schiera e non, rispondenti ad una doppia strategia: da una parte quella clanistica, nei pressi dei punti nodali del transito, e dall'altra quella del congiungimento tra i poli venutisi a creare, così come tra questi e gli edifici religiosi o ad uso civico.

Ma facciamo il punto su come si poteva giungere a Ventimiglia (e quindi sulla collina alla destra del Roia), nel periodo qui preso in esame⁶. Arrivando via terra da levante, bisognava necessariamente attraversare il fiume e si poteva percorrere il ponte, a meno di non volerlo guadare in quei pressi⁷ o risalirlo per chilometri in cerca di un facile transito. La prima menzione di una struttura siffatta è del 1177⁸, ma è molto probabile vi fosse già attorno al Mille, visto che vi era una porta d'accesso in quei pressi e a quell'epoca⁹. Superato il ponte, si era ai piedi della collina. Là, per giungere ai percorsi di crinale, dove prendeva corpo lo snodo viario per più direzioni, bisognava superare ora come allora un dislivello di circa cinquanta metri. Se il modo più rapido per raggiungere quel punto pote-

⁵ A. Aprosio, *La Biblioteca Aprosiana*, Bologna, Manolesi, 1673, p. 42.

⁶ Tenendo presenti tutta una serie di fattori, per i quali rimando introduttivamente al volume *Strade di Liguria* cit. In particolare ai quattro saggi iniziali lì pubblicati: T. Mannoni, *Il patrimonio delle strade storiche*, pp. 9-18; M. Sicios, *Regole del saper costruire strade*, pp. 19-24; D. Calcagno, *I poteri delle strade, le strade dei poteri*, pp. 25-38; *Le strade e il paesaggio*, pp. 39-46. Nello specifico, rimando a quei lavori per le seguenti problematiche: criteri costruzioni strade (p. 19); differenza tra le percorrenze tra pedoni, animali da carico e mezzi su ruota (pp. 19-21); le relative caratteristiche delle strade e i tempi di percorrenza (pp. 21-23); la viabilità condizionata da orografia e geografia (p. 25); l'influenza degli aspetti politici sulla gestione delle strade e le novità introdotte attorno al 1183 dalla pace di Costanza (pp. 29-30).

⁷ Cosa peraltro assolutamente fattibile. In quei casi anche per il trasporto di merci venivano usati dei muli legati in carovana per un maggiore carico, nei punti in cui grazie alla scarsa portata d'acqua era facile il guado.

⁸ E. Cais de Pierlas, *I conti di Ventimiglia. Il priorato di San Michele ed il principato di Seborga*, Torino 1884, doc. XXI, pp. 121-122.

⁹ Palmero, *Ventimiglia medievale* cit., pp. 17-19.

va essere abbastanza diretto, inerpicandosi a piedi o con il mulo¹⁰, altro tragitto doveva esservi con un mezzo a ruote.

Erano molti i centri in collina a non essere raggiungibili con carri, o altri veicoli simili, perché disponevano solo di semplici mulattiere, a gradoni o meno. A Ventimiglia invece non doveva essere così, visto che nei rogiti duecenteschi dell'Amandolesio¹¹ vengono menzionate delle *carrerie*. Almeno quattro dovevano essercene. Quel tipo di tragitto urbano, come è noto, coincideva con una «via sed illa proprie per quam carrus transire potest»¹², ed è quindi abbastanza probabile che vi fosse un raccordo con una carrabile che arrivava fino in città.

A questo proposito, la medesima fonte ci offre un'altra notizia di notevole importanza, là dove si menziona nei pressi delle canoniche e sotto il *cavus colle* la presenza di una *via antiqua*, tra le coerenze di una proprietà in vendita nel 1258¹³. Non sappiamo se essa coincidesse con il tracciato della *Iulia Augusta*, come qualcuno ipotizza¹⁴. Quel che invece si può documentare grazie a quel rogito, è il certo transito proprio in quel punto della collina¹⁵ di una via differente da tutte quelle di cui si ha notizia per quel tempo, tanto da meritare la specifica attribuzione di *antiqua*.

Prima di procedere all'esame di altre testimonianze di età successiva (secc. XVI e XIX), con tutta probabilità ricollegabili alla localizzazione della *via antiqua* in quell'area, cerchiamo di capire se è ipotizzabile pensare ad un collegamento tra questa e il ponte. La risposta a mio parere è assolutamente affermativa, poiché anche se non conosciamo il punto esatto del tracciato, le coerenze indicate in quell'atto la collocano all'incirca a metà altezza tra il ponte (est) e la sommità del Cavo (ovest). Ma quel che è più importante è che il segmento di strada menzionato doveva trovarsi a sud, e cioè in una posizione obliquamente intermedia rispetto ai due punti da collegare. In sostanza sembrerebbe delinearci una sorta di percorso a "triangolo" (con curva a circa metà altezza), tale appunto da lasciar immaginare una salita carrabile non troppo ripida, in partenza dal ponte.

Il corso di via Biancheri oggi, pur essendo intervenute diverse modifiche¹⁶, può ricalcarne in qualche maniera il tracciato, prendendo in considera-

¹⁰ Ad esempio seguendo un paio di tracciati facilmente riconoscibili ancor oggi, seppure dallo sviluppo probabilmente non identico. Mi riferisco all'attuale "Salita Rivai" che era (ed è) il tracciato più diretto ma anche a "Salita Lago".

¹¹ Editi in L. Balletto, *Atti rogati a Ventimiglia da Giovanni di Amandolesio dal 1258 al 1264*, Bordighera (Savona) 1985; e Balletto, *Atti rogati a Ventimiglia da Giovanni di Amandolesio dal 1256 al 1258*, Bordighera (Savona) 1993.

¹² C. Du Cange, *Glossarium mediae et infimae latinitatis*, Niort 1883, II, p. 186.

¹³ Palmero, *Ventimiglia medievale* cit., p. 15.

¹⁴ Il Boldorini, riprendendo altre deduzioni (L. Giordano, *Vie liguri e romane tra Vado e Ventimiglia*, in «Collana storica archeologica della Liguria occidentale» I, 1935, 5, pp. 12 e 144) afferma che «la *via antiqua* è, con ogni probabilità, la via romana *Iulia Augusta*»: si veda A.M. Boldorini, *Guglielmo Boccanegra, Carlo d'Angiò e i Conti di Ventimiglia (1257-1262)*, in «Atti della Società ligure di storia patria», s. III, 77 (1963), 2, p. 181.

¹⁵ Siamo nei pressi del tratto iniziale della linea di crinale dove, in posizione di altura, sia rispetto al fiume che al mare, si poteva procedere in falsopiano, risalendo la collina, verso le Alpi Marittime (nord).

¹⁶ L'attuale via Biancheri è il risultato della realizzazione della strada Traversa (che poi prosegue in

zione il tratto iniziale che parte dall'attuale piazza Costituente (a cui si arriva direttamente dal ponte) per giungere fino a poco prima dell'odierna curva, realizzata a metà Ottocento aprendo un'ampia breccia nelle mura duecentesche.

È molto probabile che la curva di risalita della *via antiqua* lambisse in quel tratto le mura dall'interno. Ce lo lascia pensare anche l'esame di una planimetria del 1867¹⁷, confrontata a sua volta con un'illustrazione cinquecentesca dell'area¹⁸. Nella prima planimetria, lungo il tratto di un'ampia carreggiata in discesa che quasi a spigolo (sud) curvava verso il fiume (est), si legge «vecchia strada che dall'interno della città metteva al ponte Roia». Proprio all'altezza di quella spigolosa svolta, l'estensore del progetto annotava un'altra informazione per noi preziosa, scrivendo che lì era individuabile un «vecchio muro che serviva di cinta alla città, che corrisponde alla porta della Marina». Nel secondo disegno invece, osserviamo che proprio accanto a quel tratto del perimetro transitava la «via per andar al torrione del Cavo», che a sua volta si immetteva nella «via pubblica per andare ala piassa» e quindi nel cuore della città.

A questo punto della nostra riflessione, tenendo presente le deduzioni fin qui esposte e sovrapponendo idealmente i due disegni menzionati all'attuale assetto topografico dell'area, non sarà difficile riconoscere il tracciato di una preesistente strada carrabile, di cui pur avendone notizia nel XIII secolo, già in quella fase era percepito come elemento superstite di un antico contesto.

Ecco quindi probabilmente come già a partire dal Mille (ma credo ancor prima) il transitò del fiume si raccordasse al crinale: là dove la città era in formazione, per poi sdoppiarsi più avanti in prossimità dell'attuale piazzetta del Canto in due percorsi. L'uno era in leggera salita e proseguiva a ovest, seguendo il litorale, verso la Francia. L'altro invece puntava a nord (le Alpi Marittime) e passando di fronte al monastero di San Michele declinava in basso verso le propaggini del Roia, per poi risalire sia la valle omonima (raccordandosi con la rete di percorsi per il basso Piemonte), sia la Val Bevera raggiungendo Sospel e l'interno della Provenza¹⁹.

via Verdi), avvenuta tra il 1853 e il 1857. In proposito il Rossi scrive «viene deliberata al ventimigliese Carlo Notari la costruzione della Strada Traversa che dalla casa Chiappori nel Borgo, gettando a terra parte delle mura della città, gira il Monte delle Monache e mette al forte dell'Annunziata» (G. Rossi, *Cronaca Ventimigliese. 1850-1914*, Ventimiglia (Savona) 1989, p. 13).

¹⁷ Sezione di Archivio di Stato di Ventimiglia, *Fondo comune Ventimiglia*, serie I, Cart. 256 (*Progetto di stradicella dalla strada nazionale alla città, fra le mura e l'oratorio di San Giovanni*), anno 1867. Si tratta di una planimetria realizzata dal «mastro da muro Nicolò Bergonzio» (in data 21 gennaio 1867), per la costruzione «di una nuova stradicella per aprire un passaggio tanto che dalla strada Nazionale mette nella città per brevità (...) di quasi tutta la popolazione della Marina, come anche per maggior comodo di tutti i cittadini».

¹⁸ Entrambe le immagini sono pubblicate in G. Palmero, *Stratigrafia di un microterritorio urbano. Il quartiere storico del Castello*, in «Intemelion», 3 (1997), pp. 49-78, tav. III-IV.

¹⁹ Su quel percorso rimando a E. Airenti, A. Giacobbe, *Le strade dell'estremo ponente per Cuneo*, in *Strade di Liguria. Un patrimonio cit.*, pp. 47-62, in part. pp. 49-53.

Lo snodo urbano e la viabilità carrabile nella Ventimiglia del XIII secolo

Sempre tenendo ben presente l'assetto dei percorsi provenienti o diretti verso sud (mare), est (porto fluviale e ponte sul Roia), nord (Alpi Marittime) e ovest (Provenza litoranea), cerchiamo ora di individuarne là dove è possibile la posizione di ciascuna delle quattro *carrerie* menzionate²⁰ o, in assenza di precisi riscontri, di ipotizzarla.

a) *La carreria subtana*

Inizieremo la ricognizione a partire dall'area inferiore, e quindi ai piedi della collina. Considerando che la *via antiqua* anteriormente risaliva dal fiume giungendo in prossimità delle mura duecentesche, e lì curvava (a metà percorso e a circa media altezza) per raggiungere il crinale e quindi il cuore della città, è facile immaginare che nel suo primo tratto (tra il ponte e la curva) vi fossero anche altre vie di risalita a mo' di scorciatoie più o meno ripide. Una di queste, con tutta probabilità, doveva essere la *carreria subtana*, senz'altro la più importante, in quella parte della città.

Non dimenticando ovviamente di considerare come e quanto possa esser mutato un assetto urbano in otto secoli, posso affermare con ragionevole certezza che quel tragitto (con attestazione quattrocentesca parzialmente variata in *carogo sotan*) andasse a sovrapporsi all'attuale via Falerina²¹ per poi proseguire in piano nell'odierno vico Olivi²², dopo aver lambito la parte inferiore di piazza della Cattedrale (il cui sviluppo era molto diverso da quello di oggi), confluendovi dal basso. Non è affatto da escludersi, anzi lo ritengo probabile, che il tratto iniziale della *carreria subtana* principiasse proprio allo sbocco del ponte. Sovrapponendosi quindi al percorso della *via antiqua*, e attraversando quello che allora era il quartiere del Borgo, proseguiva la salita verso il centro della città curvando in prossimità dell'imbocco dell'attuale via Falerina²³, riprendendone il

²⁰ Erano la *carreria Merçaria* (indicata anche come *carrubio Merçaria*, e in un caso *carreria recta de Merçaria* o *carreria Vintimili*, in *carrubio Merçaria*), la *carreria Subtana*, la *carreria Sancti Michaelis* e infine la *carreria Curritoris*. Per i diversi riscontri documentari si veda Palmero, *Ventimiglia medievale* cit., pp. 46-47.

²¹ Lo affermo sulla base di una serie di deduzioni ricavate dal confronto con altri documenti di età diverse che, nel loro complesso, sono oggetto di un mio studio non ancora ultimato, a proposito dell'evoluzione insediativa in città (secc. XII-XVI), dove incrocio riflessioni di carattere topografico a dati desunti dall'esame archeologico e storico architettoniche di edifici e altre strutture murarie urbane.

²² Offrirò un paio di spunti documentari a supporto della mia tesi. Il primo è del 1497 e riguarda la vendita della quarta parte di un edificio, dove tra le coerenze viene menzionato il *carogo sotan*, a ridosso della piazza cattedrale (si veda G. Palmero, *Assesamento e rinnovamento urbano a Ventimiglia tra la seconda metà del XIII e la fine del XVI secolo: il caso della Platea*, in *Il Catasto della Magnifica Comunità di Ventimiglia* cit., pp. 181-209: p. 186 e nota 21). L'altro invece è desumibile dalla già citata delibera comunale del 1871, quando viene stabilito che la nuova denominazione di vico Olivi andrà a sostituire quella più antica di Carrugio di sotto (si veda lì il f. 3).

²³ Oggi, in quel punto, si può ben osservare come via Falerina risulti in asse con l'attuale Discesa Porta Marina. A questo proposito, qualora per quel tempo fosse dimostrabile l'esistenza di Porta Marina (o di un'altra apertura che in quei pressi permetteva il collegamento tra l'*ecclesia Sancti Nicolai de Ripa maris*, fuori dalle mura, e l'interno della città), nulla vieta di pensare che esistesse

corso. L'ipotesi che questa arteria carrabile transitasse in un'area molto vicina alle acque del fiume è anche sorretta dal fatto che nel riportare le coerenze di una *domus* lì localizzata, in un rogito del 1258, viene indicato inferiormente il *flumen Rodorie*²⁴. Ciò lascia pensare che tra la *carrerria* e il fiume si collocassero una serie di case a schiera: almeno tre a giudicare dall'atto appena menzionato, ma in realtà dovevano essere di più, considerando che in altri rogiti simili il Roia è sempre indicato come coerenza inferiore²⁵.

Se quindi come appare chiaro la *carrerria subtana* transitava in parziale sovrapposizione al presunto tragitto della *via antiqua*, ciò potrebbe significare che la "nuova" denominazione non solo avesse sostituito in quel tratto quella antica, bensì che quest'ultima persistesse solo più in alto (in prossimità delle mura) come asse secondario (o superstite), perché la carrabile del Borgo giungeva ormai in città con un percorso più conveniente. Forse il cambiamento intervenuto, il cui riflesso è racchiuso in quella "nuova" attribuzione toponimica, può esser letto anche come spia di un vero e proprio riassetto di tutta l'area inferiore del Borgo, in quella fase. È un'ipotesi da prendere in considerazione.

2) *La carreria recta de merçaria*

Per individuare ora un'altra importante arteria, quale doveva essere la *carrerria recta de merçaria* (nelle sue diverse denominazioni)²⁶, dobbiamo tornare al punto principale a cui tendeva il percorso carrabile solcante il Borgo. Sappiamo che (almeno dal Quattrocento) proseguiva a nord, in direzione di Vico Olivi, ma proprio in quel tratto, ai piedi della «platea ante ecclesiam Sante Marie»²⁷, è presumibile si raccordasse con questa seconda carreria che lambiva, pochi metri più in su e a ovest, la piazza appena nominata.

Quello era il cuore della città, ovvero la «platea Vintimilii». Un grande spiazzo, del quale pur conoscendo gli affacci di buona parte degli edifici li collocati, non siamo in grado di indicarne la consistenza e lo sviluppo. È qui che perpendicolarmente transitava la strada della mercanzia²⁸ per proseguire a ridosso della linea di crinale (lato mare) fino al punto in cui più avanti, a circa duecento metri, si biforcava in altre due direzioni: a ovest per la Provenza litoranea, mentre a nord verso le Alpi. Sul fronte opposto al crinale, e quindi

già allora un rapido percorso di risalita dal fiume e dal mare, non necessariamente carrabile, confluisce nella *carrerria subtana* nel punto sopra ipotizzato.

²⁴ Uno stralcio di quell'atto è in Palmero, *Ventimiglia medievale* cit., pp. 91-92.

²⁵ *Ibidem*, pp. 92-4.

²⁶ Per quanto concerne questa via pubblica non possiamo non accennare al fatto che compare con la qualifica di *carrerria* 6 volte, e 16 quella di *carrubio*. In un primo momento si era pensato ad un probabile restringimento nel suo proseguire in salita. Può essere, ma non è detto visto che in almeno un caso (riguardante la *domus* di Rinaldo Bulferio e di Giacomo Priore) troviamo entrambe le menzioni (*ibidem*, p. 81).

²⁷ Corrispondente, seppure con uno sviluppo molto diverso da quello attuale, all'odierna piazza Cattedrale. Per questo ed altri riferimenti topografici, rimando al mio più volte citato *Ventimiglia medievale* (in particolare alle pp. 41-72).

²⁸ Questo è il significato che il Calvini attribuisce alla voce *merçaria* (N. Calvini, *Nuovo glossario medievale ligure*, Genova 1984, p. 239).

sull'altro lato della via (a est e verso il fiume), vi erano una serie di abitazioni a schiera, appartenenti alle famiglie più importanti²⁹; mentre proprio adiacente alla piazza, dove ancora oggi è visibile l'antico palazzo comunale³⁰ (nel suo rifacimento ottocentesco) e nel tratto iniziale di quella via, avevano sede alcuni edifici pubblici³¹.

Non vi è dubbio che essa dovesse svilupparsi in quel tragitto, là dove tuttora si trovano via Garibaldi e via Giudici, con un assetto che non è facile ricostruire oggi. Quel dato, oltre ad essere avvalorato da un atto stipulato *in carreria Vintimilii, in carrubio Merçarie*³², è anche desumibile dal sovrapporsi di toponimi diversi, eppure contigui, su quella che essenzialmente era una medesima area. Come spiegare tutto ciò? Credo che la risposta stia nella doppia anima di quella piazza: l'una religiosa (sul lato sud, dove si affacciavano il «palacium episcopale» e la «ecclesia Sancte Marie») e l'altra civico-politica (connotato dalla presenza del «capitulum, ubi curia regitur»³³ sul lato opposto). È il luogo dove si svolgono le riunioni del parlamento, ma lì, quotidianamente, «in portario ecclesie Sancte Marie de Vintimilio», la dimensione spirituale è palpabile³⁴. Sostanzialmente quindi si può pensare che l'alternarsi possa esser dipeso anche dall'elemento soggettivo. Poiché al di là della scelta del toponimo che il notaio Amandolesio³⁵ (o altri) avrebbe impiegato, a tutti era nota la contiguità/identità tra la «platea ecclesie Sancte Marie», «platea comuni», «platea civitatis Vintimilii», la «platea Vintimilii» o la *carrerria* omonima³⁶.

Quell'area centrale aveva la sua massima ampiezza di fronte alla chiesa cattedrale, dove confluiva anche la *carrerria subtana*, e proseguiva in piano sia a sud (verso il *castrum roche*, il *Cavus colle*, e la *via antiqua*) che in direzione oppo-

²⁹ Per una ricostruzione parziale degli affacci a schiera su quella via, con i rispettivi nomi di chi abitava in quegli edifici si veda Palmero, *Ventimiglia medievale* cit., pp. 70-72.

³⁰ Rossi, *Storia della città di Ventimiglia* cit., p. 332.

³¹ Documentariamente della *logia comunis ubi ius redditur* così come anche della "loggia del Parlamento" si ha traccia solo a partire dal Quattrocento: si vedano rispettivamente G. Palmero, *Assestamento e rinnovamento urbano* cit., p. 186 e nota 22; N. Lamboglia, *La scoperta della "Loggia del Parlamento" a Ventimiglia alta*, in «Rivista ingauna e intemelina», 17 (1962), 1-4, pp. 90-1; ma si ha ragione di credere che quegli edifici (o altri con medesime funzioni) insisteressero in quell'area già dal Duecento se non prima, visto che l'istituzione comunale a Ventimiglia è presente già a partire dal 1149: si veda M. Ascheri, *I conti di Ventimiglia e le origini del Comune di Ventimiglia*, in «Intemelion», 9-10 (2003-2004), pp. 5-24, in particolare pp. 17-24.

³² La menzione è nella data topica di un atto rogato il 16 maggio del 1260 (Balletto, *Atti ... dal 1258 al 1264* cit., p. 238).

³³ «Il luogo che ricorre più di frequente, quasi un centinaio di volte, e il *capitulum Vintimilii*, talora seguito dalla specificazione: *ubi curia tenetur o regitur*. D'altra parte, essendo Giovanni di Amandolesio uno degli scribi del Comune, e naturale che una buona parte della sua attività professionale si svolga nel luogo dove egli trascorre gran parte del suo tempo» (Balletto, *Atti ... dal 1256 al 1258* cit., p. XXXI).

³⁴ Sulla lettura iconografica degli elementi scolpiti nel protiro rimando a F. Cervini, *La «resistenza al gotico» nella Liguria duecentesca. Il portale della cattedrale di Ventimiglia*, in «Intemelion», 2 (1996), pp. 33-41, pp. 19-46, in part. pp. 33-41.

³⁵ In più occasioni si è potuto osservare come l'Amandolesio nel menzionare medesimi luoghi abbia impiegato toponimi anche parzialmente diversi.

³⁶ Ovvero la *carrerria Vintimilii* (si veda sopra nota 32).

sta, in leggera salita e all'interno delle mura, verso il quartiere *Olivetum*. Ecco pertanto che la *carrubium Merçarie*, citato di seguito alla *carrerria Vintimilii*, viene a trovare una sua collocazione in quell'ampio e lungo spazio (sull'angolo nord), che non a caso nel secolo successivo muterà il suo nome in *Platea longa* e dal Cinquecento, ancor più semplicemente, divenne la *Platea*³⁷.

c) *La carreria Sancti Michaelis*

La terza arteria invece, probabilmente collegantesi con quella appena descritta³⁸, era la *carrerria Sancti Michaelis*. Essa transitava nella parte inferiore del nucleo abitativo dell'Oliveto per confluire nella «platea Sancti Michaelis», antistante la chiesa e il convento omonimo. Da qui, oltrepassando in quei pressi il perimetro fortificato da poco ampliato³⁹, il percorso proseguiva verso la rete di itinerari che conducevano alle Alpi, risalendo sia la val Roia che la val Bevera⁴⁰.

Era un'arteria urbana nevralgica e lo si desume dai diversi flussi che vi convergevano. Un importante impulso economico infatti giungeva anche dal fiume. E quindi dal porto fluviale, da cui si arrivava in un baleno passando per la «porta del Cioussu». Da lì, come descritto in una planimetria settecentesca, si sbucava proprio a metà di quella carrabile, in un punto oggi ancora visibile nonostante le pesanti modifiche intervenute⁴¹. Alla *carrerria* di San Michele in realtà si giungeva agevolmente da tutte le direzioni: tanto dal ponte o dal mare (grazie al probabile collegamento con la *carrerria subtana*, nei pressi dell'attuale vico Scuri)⁴², quanto da ponente (la Provenza litoranea), transitando per la *porta Sancti Francisci*⁴³ realizzata in quel tratto del perimetro fortificato (e discendendo lungo la via di crinale nei pressi del convento francescano) o da nord, come si è spiegato poc'anzi.

³⁷ Un quartiere caratterizzato dal suo svilupparsi attorno ad una strada/piazza, che tra Cinque e Seicento, con la costruzione dei palazzi appartenenti alle famiglie dei magnifici portò allo stravolgimento dell'assetto urbano precedente, dando vita a quella che poi diventerà l'attuale via Garibaldi. In proposito si veda Palmero, *Assesamento e rinnovamento urbano* cit.

³⁸ La zona dove è ipotizzabile vi fosse il punto di convergenza (confluenza e/o deviazione) tra le due carrabili doveva essere là dove oggi ha sede Piazzetta del Canto e nei cui pressi è probabile vi fosse la duecentesca *platea Curlorum*, nella quale svettava la *turris* della potente famiglia ghibellina dei Curlo (Palmero, *Ventimiglia medievale* cit., pp. 46, 52 e 83).

³⁹ Palmero, *Ventimiglia medievale* cit., pp. 37-8 e 53. Per una prima menzione certa di una porta San Michele in quel tratto (oggi porta Piemonte) bisogna però attendere il 1494 (Sezione di Archivio di Stato di Ventimiglia, *Atti dei Notai di Ventimiglia*, Notaio Giovanni Ballauco, n. 59, c. 10s).

⁴⁰ Sull'articolazione di questi percorsi tra basso Cuneese e l'area litoranea rimando a R. Comba, *Commercio e vie di comunicazione del Piemonte sud-occidentale nel basso medioevo*, in «Bollettino storico bibliografico subalpino», 74 (1976), pp. 77-123.

⁴¹ Palmero, *Ventimiglia medievale* cit., p. 122 e tav. 12.

⁴² L'assetto viario attuale, pur essendosi parzialmente modificato nel corso dei secoli, mantiene comunque intatto il collegamento presente già allora (sostanzialmente rettilineo e pressoché in piano se si esclude il tratto di raccordo in leggera salita di vico Scuri) tra vico Olivi (proseguimento della *carrerria subtana* proveniente dal ponte) e via Piemonte (la duecentesca *carrerria Sancti Michaelis*).

⁴³ Oggi porta Nizza. La prima attestazione documentaria di quella porta è nella data topica di un atto rogato il 15 febbraio 1497 (Sezione di Archivio di Stato di Ventimiglia, *Atti dei Notai di Ventimiglia*, Notaio Giovanni Ballauco, n. 61, c. 29s.). Ringrazio l'amico Fausto Amalberti per la segnalazione di questo atto, come di quello sopraccitato a nota 39.

d) *Il curritorium*

Arriviamo infine all'ultima delle quattro strade urbane di cui si ha notizia: la *carrerria curritoris*, semplicemente menzionata anche come *in Curritorio* o *in Corritorio*⁴⁴.

Non abbiamo su di essa elementi significativi che ci permettano di individuare la collocazione, seppure è abbastanza credibile che potesse svilupparsi nei dintorni del Lago o immediatamente sopra⁴⁵. Considerando però il valore semantico di quel toponimo, non si dovrebbe esser distanti dal vero ipotizzando che unisse due siti urbani ben definiti: sviluppandosi tra la porta nei pressi del ponte e l'area fortificata del *Ciùssu*⁴⁶, internamente alle mura realizzate a ridosso del fiume⁴⁷. Oggi tuttavia cercare di rintracciarne il tragitto è impresa impossibile poiché quel popoloso nucleo abitativo, affacciandosi sul Roia, fu devastato da una terribile esondazione, poco dopo la metà del Cinquecento, e nonostante allora si fosse progettata una sua risistemazione non si riprese mai più⁴⁸.

A questo punto andrebbero aggiunti riferimenti puntuali alla topografia cittadina (dando notizia di altri percorsi minori o sulla dislocazione di contrade e piazze, sia pubbliche che consortili): ma mi attengo a quanto annunciato in sede di premessa, e dunque al ristretto obiettivo di definire come si raccordasse la carribilità urbana del capoluogo intemelio ai percorsi *extra moenia*, lì confluenti.

⁴⁴ Palmero, *Ventimiglia medievale* cit., p. 46.

⁴⁵ Si giunge a questa conclusione incrociando le coerenze di alcune proprietà in quell'area (Palmero, *Ventimiglia medievale* cit., p. 55).

⁴⁶ Sul complesso difensivo e l'area del *Ciùssu* si veda G. Palmero, *La stratigraphie horizontale des remparts antérieurs à la domination génoise dans le quartier du «Ciùssu»*, in *Sainte-Agnès et l'ancien comté de Vintimille du Moyen Âge à l'Époque Moderne*, a cura di F. Blanc, Nice 2008, pp. 189-198.

⁴⁷ Tra i significati che vengono attribuiti al termine "corritorio", oltre a quello ben noto e contemporaneo di "corridoio", troviamo: «lungo e stretto andito che pone in comunicazione edifici fra di loro distanti o una strada con una piazza o due strade fra loro» (*Grande dizionario della lingua italiana*, III, p. 829). Tra le poche testimonianze rinvenute, relative all'epoca che stiamo trattando, mi sembra di un qualche interesse la seguente citazione: «E in questo medesimo tempo nella terra di Prato fece fare una larga via coperta, in due ali di grosso muro d'ogni parte, con una volta sopra la detta via, e un corridoio sopra la detta volta, largo e spazioso a difensione; la quale via muove dal castello di Prato fatto anticamente per l'imperatore, e viene fino alla porta; ove si fece crescere e incastellare la torre della porta a modo d'una rocca» (*Cronica di Matteo Villani*, voll. 2, Firenze 1825, I, p. 126, cap. XCVI).

⁴⁸ In proposito rimando ad una relazione che i commissari genovesi Nicolò Grillo e Stefano Fieschi stilarono nel 1564 sulle condizioni in cui versava questa parte della città (Rossi, *Storia della città di Ventimiglia* cit., pp. 200-201).