

e sicuri al passaggio delle milizie e delle merci le grandi vie transalpine delle valli di Susa e di Aosta.

Già Cesare aveva mandato nel Vallese (Svizzera) Sergio Galba per aprire il cammino dell'*Alpis Poenina* (Gran San Bernardo), attraverso cui erano soliti passare, con molto pericolo e pagando gravosi pedaggi, i mercanti. Era la strada di più rapida comunicazione con la Svizzera occidentale e con la valle del Reno. Poi vennero i lavori qua e là arditissimi che resero carreggiabili, oltre la strada già ricordata, quella dell'*Alpis Graia* (Piccolo San Bernardo) e del *Matronae Mons* (Monginevro), congiungendole alla rete della Gallia, che aveva come nodo principale Lugdunum (Lione) nella valle del Rodano.

Il tracciato di queste tre strade al di là della displuviale alpina era il seguente:

1) *dal Gran S. Bernardo* la strada scendeva a Octodurum (Martigny) e quindi, per Cennoculos (Villeneuve) e Viviscum (Vevey), raggiungeva Locum Losonnae, di dove un tronco, costeggiando il Lago Lemano, raggiungeva Gennava (Ginevra), un altro tronco raggiungeva Aventicum Elvetiorum (in direzione di Berna) ed infine un terzo tronco Orba (Orbe);

2) *dal Piccolo S. Bernardo* la strada scendeva a Ad Publicanos (Albertville), di dove un ramo procedeva verso Bautes (Annecy) ed un altro, toccando Lauiscona, Bergusium e Viganna (Vienne), raggiungeva Lione;

3) *dal Monginevro* la strada procedeva fino a Brigantium (Briançon), di dove un tronco, superato il colle del Lautaret, raggiungeva Culabona (Grenoble) in valle Isère e quindi, per Monginnum e Vigan-na, Lione, mentre un altro tronco, da Briançon, scendeva la vaile della Durance e, per Vapicum (Gap), raggiungeva la valle del Rodano presso Arelatum (Arles). Da Gap si staccava un ramo che portava a Valencia pure nella valle del Rodano.

Per queste strade, piccole, ma frequenti, carovane di carrette e di muli portavano dalla Gallia e dalla Germania, attraverso la nostra regione, le più svariate derrate: armenti di buoi, grosse mandre di maiali e persino dal lontano Belgio greggi di oche erano sospinti a superare gli ardui passaggi alpini per sopperire alle richieste dei mercanti italiani. E dalla penisola si avviava a risalire le nostre maggiori vallate una minore corrente di merci, alimentata da una esportazione di qualità, ma però di valore non certo inferiore alla prima. Ed allo sbocco in piano delle valli alpine, o lì nei pressi, ecco sorgere le « stazioni di confine », in cui si esigeva il pagamento del dazio di entrata, stazioni che, sul versante italiano, erano ubicate a Carema (Valle d'Aosta), presso Avigliana (Valle di Susa), a Pedo (Borgo S. Dalmazzo) allo sbocco delle valli della Stura di Demonte e della Ver-menagna.

E nei punti che maggiormente si prestavano per dominare e controllare le grandi vie di traffico che passavano per il Piemonte, i Romani, dimostrando un sagace intuito geografico e commerciale, stabilirono le loro « coloniae » come ad Augusta Taurinorum, ad Augusta Praetoria (Aosta), ad Eporedia (Ivrea), ad Hasta ed a Dertona: località queste tutte che dalla loro felicissima e ben studiata ubicazione trassero motivo di incremento e di prosperità come importanti mercati di scambio.

I traffici fra il Piemonte e l'oltralpe dal Medio Evo al nostro Risorgimento nel quadro della rete stradale tracciata dai Romani

Le comunicazioni terrestri lungo la pianura padana ed attraverso i valichi alpini posti alla testata delle valli di Susa (Colli del Monginevro e del Cenisio) e della valle d'Aosta (Colli del Piccolo e Gran San Bernardo) continuarono ad avere un traffico molto attivo durante le invasioni barbariche in conseguenza della momentanea decadenza del commercio mediterraneo (causata dai contrasti fra i Regni barbari d'Occidente e l'Impero Romano d'Oriente e dalla frattura venuta a crearsi fra l'Occidente cristiano e l'Oriente musulmano) e della pratica dei pellegrinaggi alla Roma di Pietro ed ai Luoghi Santi di Palestina, tanto che al Cenisio ed al Piccolo e Gran San Bernardo vengono eretti da arditi monaci degli ospizi che furono luoghi di rifugio e sosta non soltanto per i pellegrini, ma anche per i commercianti.

Altrettanto dicasi per i tempi di Carlo Magno in conseguenza della avvenuta riunione del « Regnum Italiae » al dominio franco. In questo periodo però il traffico, gravitando verso il nord della Francia e la valle del Reno dove aveva sede il potere imperiale (Aquisgrana), mise in valore i passi della valle d'Aosta, mentre invece minore ampiezza di orizzonti venne ad avere il traffico svolgentesi per la valle di Susa. E fu appunto nel periodo barbaro-feudale che, essendosi le vie di traffico dell'epoca romana spostate verso altre direzioni, si verificò il fenomeno della completa decadenza e quindi della scomparsa delle due cittadine di Pol-lentia (alla confluenza della Stura di Demonte con il Tanaro) e di Industria (presso Lauriano), nonché di Augusta Bagiennorum (Benevagienna), le cui vestigia vennero portate alla luce nel corso di scavi effettuati in epoca recente.

In seguito allo sfasciamento dell'Impero Carolingio, allo spezzettamento territoriale dovuto al diffondersi del feudalesimo ed alle incursioni degli ungheresi e dei saraceni, le correnti di traffico per il Piemonte ne risentirono non poco e scemarono di intensità, però quelle con la Provenza e quelle attraverso ai colli posti alla testata delle valli di Susa e di Aosta continuarono a mantenersi attive, per quanto fossero insidiate dai predoni.