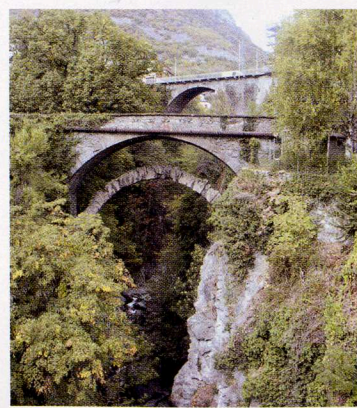


## Via delle Gallie

Il cammino che, attraverso il territorio della Valle d'Aosta, collegava la pianura del Po e le regioni mediterranee ai valichi



Percorso della Strada delle Gallie in Valle d'Aosta



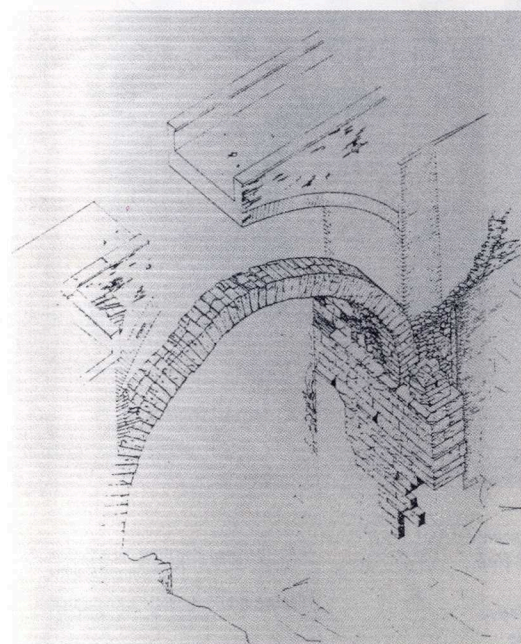
Veduta dei ponti di Châtillon

alpini venne trasformato, a partire dall'età augustea, in vera e propria strada, con assetto durevole e imponenti

infrastrutture. La via romana da *Eporedia* (Ivrea) risaliva la vallata della Dora Baltea, procedendo per segmenti rettilinei congiunti ad angolo e seguendo

modeste pendenze, per poi biforcarsi ad *Augusta Praetoria* (Aosta) in direzione dell'*Alpis Graia* (Piccolo San Bernardo) e

dell'*Alpis Poenina* (Gran San Bernardo). Il clima rigido della regione, l'aspra conformazione dei luoghi, i corsi d'acqua insidiosi imposero tuttavia alla sua costruzione molteplici e diverse difficoltà, superate con interventi tanto arditi e con la realizzazione di opere notevoli quali il taglio del fianco dei monti, l'innalzamento di costruzioni lungo i pendii, l'edificazione di viadotti e di ponti. Questi ultimi, in particolare, si segnalano come documenti importanti per la conoscenza dell'ingegneria stradale romana e dei suoi straordinari esiti progettuali e tecnici.



Assonometria ricostruttiva del ponte romano di Châtillon



Veduta dei resti dell'arcata del ponte

## Il ponte di Châtillon

A Châtillon tre ponti di epoche diverse attraversano il torrente Marmore, affluente della Dora Baltea, e la profonda gola nella quale scorrono le sue acque. Il più recente, in posizione elevata sulla forra, risale al 1766 e si è aggiunto, con il nuovo percorso della strada moderna, a quello edificato verso valle, nel 1754, al di sopra dei ruderi del ponte romano che consentiva il passaggio della Via delle Gallie.



Particolare degli incavi per il sollevamento dei blocchi

Quest'ultimo aveva mantenuto la sua funzione di collegamento stradale per tutto il Medioevo e nei secoli successivi fino al 1691, quando venne distrutto dalle truppe francesi durante la loro ritirata dai territori valdostani. Il monumento era originariamente costituito da un'unica, considerevole arcata a tutto sesto, di circa 15 m di luce, sostenuta da robuste spalle che, ancora utilizzate dal ponte moderno, poggiano solidamente sulle alte sponde rocciose del torrente adattandosi alla loro forma e alla loro diversa altezza. Sono costruite in *opus quadratum* ovvero in blocchi regolari e squadri di pietra locale, disposti in filari sovrapposti e

saldamente connessi. Il ponte era formato nello spessore da nove archi, che si saldavano gli uni con gli altri: i cinque composti da cunei di pietra si alternavano

## LE VIE ROMANE DEL MEDITERRANEO



I Romani costruirono una rete stradale immensa, di oltre 100.000 Km di vie pubbliche. Anche se l'attuale rete stradale ricopre in molti punti le antiche tracce, spesso noi ricalchiamo i passi dei Romani senza saperlo.

Sette paesi d'Europa e del Mediterraneo si sono riuniti per valorizzare questo eccezionale patrimonio comune nell'ambito del programma Interreg IIIB MEDOCC:

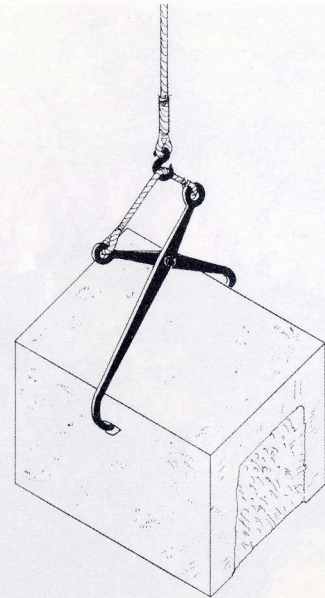
-  FRANCIA: Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Corsica
-  SPAGNA: Valencia, Catalogna, Andalusia
-  ITALIA: Umbria, Lazio, Liguria, Valle d'Aosta
-  GRECIA: Macedonia dell'Ovest, Macedonia dell'Est-Tracia
-  PORTOGALLO: Algarve, Alentejo
-  TUNISIA: Institut National du Patrimoine
-  ALGERIA: Agence Nationale d'Archéologie et de protection des Sites et Monuments historiques

Sito Internet delle vie romane nel Mediterraneo:  
[www.viaeromanae.org](http://www.viaeromanae.org)

Scoprite su Internet le Vie Romane del Mediterraneo nei diversi paesi, la storia, le attività turistiche, le informazioni pratiche, una fototeca e molto altro.



La Vallée



Disegno del sistema di sollevamento dei blocchi per mezzo di tenaglie

ai quattro realizzati in muratura a sacco, ovvero con schegge di pietra unite da una malta di calce assai tenace. Si sono conservati solo alcuni elementi dell'arco della testata settentrionale e il successivo arco, costituito da 59 cunei disposti in senso radiale, che offre

un'immagine assai suggestiva di coesione e saldezza strutturale. Sulla superficie dei blocchi sono ancora chiaramente visibili alcune interessanti tracce delle attività di cantiere e, in particolare, i piccoli incavi per fissare le tenaglie con le quali gli elementi lapidei venivano sollevati e messi in opera. Nella parte superiore del ponte, che non si è conservata, la sede stradale doveva avere una larghezza corrispondente a 4,60 m ed essere protetta da parapetti ampi all'incirca 0,60 m. Stando alla descrizione che del monumento fece nel XVIII secolo Pantaléon Bich, sindaco di Châtillon, basandosi sulle testimonianze degli anziani del paese, sarebbe da riferire all'epoca medievale una serie di

strutture sovrastanti il piano viario nella parte sommitale del ponte: «Nel corso del Medioevo, questo monumento si mostrava degno della munificenza romana. Era costruito in tufo e rivestito di lastre di marmo bianco. Sopra l'arcata vi era un portico con cinque archi e un ambiente superiore con un tetto che copriva completamente il ponte». Restauri con laterizi e cemento, eseguiti in tempi relativamente recenti, hanno salvato il ponte da cedimenti e degradi.



Disegno del ponte romano di P. Bich (1862)  
(Aosta, Biblioteca del Seminario Maggiore)

Assessorato Istruzione e Cultura  
Dipartimento Cultura

Direzione Beni Archeologici e Paesaggistici  
Servizio Beni Archeologici

Testi: Maria Clara Conti  
Ricerca iconografica: Alessandra Armitotti  
Fotografie e disegni: Archivio del Servizio Beni Archeologici

## VIA DELLE GALLIE Il ponte di Châtillon



Region Autonome  
Vallée d'Aoste  
Regione Autonoma  
Valle d'Aosta