



d'Èlva? Per lòng temp, aquò es pas estat possìbol. E bèla quora las ròchas a plomb sal riu son estaas pacientament entemenaa da 'n viòl pericolós, de dificultats e de gròs risques n'an acompanhat l'utilizacion.

Mas fasem un pauc d'istòria. Es masque ental 1838 que lo conselh comunal, abo la permission dal Duc Victòri Emanuel de Savòia (lo futur Rei d'Itàlia), de passatge a Èlva, bastís lo projèct de na via que passe dins la Comba. Mas la pràtica vai pas anant. Entre lo 1880 e lo 1883, l'idèa repilha vita. Na donacion, na soscriccion e l'entervencion de la Comuna pòrton ai premiers colps de pic. Se vai anant a eschancons, entre dificultats tècnicas e administrativas. Dins lo 1893 lo viòl jonh finalment a la via de la valada. Mas era pas na via per tuchi! Escriu Ettore Dao: "... en diferents ponchs chalia anar a quatre chambas, se grimpar as ròchas abo lo pericol de perdre l'equilibri e chaere chapval la riba, parelh drecha". Es vengua après l'entervencion dal Ministèri de la Guèrra que a reconoissut l'utilitat militar de l'òbra e a enviat lhi siei sòudats per transformar lo viòl en mulatiera. Lhi trabalhs après sies mes se fermon e lhi repilharèn masque a eschancons. Chal atènder lo 1919 perqué lhi trabalhs vanen anant, sot la direccion, aqueste bòt, dal Geni Civil. Se pòl ipotizar, pr'aquò, l'enteressament de Giovanni Giolitti, deputat de Draonier e de la Val Maira. Dui tròç de via venon completats, e, dins lo 1922, ilh ven collaudaa. Après se fermon já mai. Mas aquò empedís pas lo passatge dal premier mul charjat: es lo mes de novembre dal 1934, lo mena Costanzo Dao, tuchi lhi fan de grandas fèstas. Dins lo 1936, l'Administracion provinciala de Coni duerb mai lo chantier. Decò lo Duce es sonat en causa (1939) e lhi trabalhs repilhon abo fòrça, mas la guèrra lhi ferma. L'empresa ven terminaa al retorn de la patz.

A fòrsi pas lo drech, la gent d'Èlva, de considerar aqueste fach secolar coma na vera epopèa? E es de segur abo aquel esperit que lhi an dediàt un monument. Es la Madonina de la Comba que, contornaa da de làpidas qu'enavison lhi mòrts, se tròba a la meitat de l'istòrica via de la Comba.

LES ROUTES

Isolement ed inaccessibilitat: voilà d'après la légende les raisons qui furent à l'origine de Elva. La réalité fut probablement fort différente: ces lieux furent peuplés par des gens qui cherchaient simplement un endroit où pouvoir survivre, et qui durent toujours se battre avec les problèmes des communications avec le territoire, la Val Maira aussi bien que la Val Varaita au nord. Longtemps, il n'y eut ici que des chemins et des routes juste bonnes pour les mulets. La plus importante passait par les cols San Giovanni et Bettone, d'où le vallon rejoignait Paschero di Stroppo, sorte de capitale de la haute vallée. Les cols de Sampeyre et de la Bicocca menaient vers la Val Varaita. D'autres passages, plus difficiles, coupaient vers San Michele di Prazzo, Ussolo et Acceglio. Les





neiges de l'hiver pouvaient isoler longtemps même les différents hameaux entre eux. Ce qui amena la création des "dezzene", sorte de service civil qui engageait les familles, en général par groupes de dix, à intervenir dans les situations les plus graves, notamment en cas de catastrophes naturelles.

Paradoxalement, la situation pour Elva s'améliora un peu à cause des guerres. Au cours des siècles la haute vallée avait toujours vu le passage d'armées de toutes sortes, y-compris les Sarrazins. Mais la Guerre de Succession en Autriche marqua un tournant. Au printemps 1744, avec la fonte des neiges, des cantonniers civils et militaires arrivèrent sur place pour construire la "route neuve", ou "route des canons". Elle devait relier Sampeyre et Casteldelfino avec la Valle Stura, en passant par la Maira et la Grana. Large de deux mètres, elle devait permettre le passage de l'artillerie et consentir ainsi à la petite armée des Savoie de se déplacer rapidement d'une vallée à l'autre en évitant le long détour par la plaine. Son tracé était de 25 km: après avoir franchi le col de Sampeyre, la route passait au-dessus d'Elva et par le col de San Giovanni continuait jusqu'au-delà de San Martino di Stroppo.

L'histoire dit que l'attaque des Gallo-Hispaniques (on nommait ainsi les français et les espagnols) eut lieu en juillet 1744. Neuf colonnes de l'armée franchirent les cols entre Stura et Varaita, en passant par Val Maira. Les cartes de l'époque montrent la présence de nombreux campements autour d'Elva. De tout cela, il reste encore la "route des canons". En partie effondrée, en partie désaffectée au profit d'un tracé plus court et rapide. Mais des sections entières sont désormais entrées dans l'usage civil.

Une autre route militaire est celle qui suit les crêtes entre Maira et Varaita, en partant de Colletta di Rossana pour arriver au-dessus d'Elva, aux cols de Sampeyre et Bicocca. Construite par le Génie Militaire à partir de 1893, elle fut ouverte à la circulation automobile entre 1935 et 1940. Aujourd'hui, elle a surtout un usage touristique. Le temps l'a identifiée à la "route des canons" et c'est par ce nom qu'on la désigne désormais.

Et la route du Vallon? Sur une carte détaillée, on voit comment Elva est reliée avec la branche principale de Val Maira par une profonde entaille dans la montagne, un sillon nord-sud qui marque sans nul doute le chemin le plus court. Mais est-il possible de le parcourir, ce profond sillon escarpé, appelé le Vallon de la Comba? Longtemps, personne n'essaya. Puis on y tailla à grand peine un périlleux sentier, réservé aux plus habiles et courageux.

Feuilletons les livres d'histoire. En 1838 le conseil communal, avec le consentement du Duc Vittorio Emanuele de Savoie (qui sera le premier Roi d'Italie) lors d'un passage à Elva, traça le projet d'une route par la Comba. Mais le dossier s'enlisa, puis refit surface entre 1880 et 1883. Une donation, une collecte de fonds et l'intervention de la Commune aboutissent aux premiers coups de pioche. Le projet avance par à-coups. En 1893 le chemin atteint enfin la route qui parcourt le fond de la vallée. Chemin bien difficile, comme le rappelle Ettore Dao: "Par endroits il fallait avancer à quatre pattes en s'agrippant aux rochers,



en risquant à tout moment de tomber le long de la paroi à pic, jusqu'au fond". Plus tard, Le Ministère de la Guerre reconnaît l'utilité militaire de l'ouvrage et envoie l'armée pour changer le chemin en route muletière. Mais les travaux avancent à un rythme très irrégulier. Il faudra attendre 1919 pour une véritable reprise des travaux, confiés alors au Génie Civil. Selon certains, le projet fut soutenu par Giovanni Giolitti, député de Dronero et de Val Maira. Deux tronçons sont inaugurés en 1922, puis tout s'arrête. Ce qui n'empêche pas le passage du premier mulet chargé de son bât, en novembre 1934. Le muletier est Costanzo Dao, accueilli à Elva par la liesse populaire.

En 1936 l'administration de la Province de Cuneo rouvre le chantier. Mussolini en personne s'y intéresse et les travaux s'accroissent. Mais la guerre les arrête. Une fois la paix revenue, l'entreprise est enfin menée à terme.

Les habitants d'Elva ont de bonnes raisons de regarder à la construction de cette impressionnante route comme à une véritable épopée. Ils lui ont même consacré un monument, la Madonnina del Vallone, qui est à mi-chemin, entourée de pierre tombales qui rappellent les victimes de ce chantier tourmenté.

ROADS

Isolation and inaccessibility are the reasons of Elva's legendary origin. Actually it was probably very different: people looking for places where they could live, survive, in fact, settled there. They always had to face the problem of reaching the surrounding areas, either the Maira Valley or, further North, the Varaita Valley. Which were the roads? For a long time they were represented by mule tracks and footpaths. The main road passed through the passes San Giovanni and Bettone, whence through the gorge it reached Paschero di Stroppio, a sort of capital of the Upper Valley. The passes of Sampeyre (at that time known as the Pass of Elva) and of Bicocca were the ways to the Varaita Valley. Other inconvenient passes were those to San Michele di Prazzo and to Ussolo and Acceglio. Winter snow meant a long and complete isolation even amongst the hamlets in the same basin. It is no accident that in each hamlet the so called "dezzene" were born, a sort of community service which tied down families in groups of ten (or more) people to intervene in, mostly natural, emergencies.

Quite sadly, wars partially helped to improve Elva's situation. During each time, the upper valley was walked along by armies, regardless if they were regular or not, including the Saracens. The years of the Austria's Succession War left the deepest trace in Elva's area. In early 1744, as spring was advancing step by step and it made the snow level reduce, civil contractors guided by soldiers started to build the "new road", lately renamed "cannons' road". Its aim was linking Sampeyre and Casteldelfino with the Stura Valley through Maira and Grana. This 2,5 metres wide road allowed the passage of artillery, hence the name, and let the small Savoy army move quickly from a valley to another without



taking a long tour through the plain. In its 25-kilometre route, the road climbing over Sampeyre hill, went past Elva and through San Giovanni hill and continued past San Martino di Stroppio.

History teaches us that the attack of the Hispano-Gauls, as Spanish and French were called, was in early July 1744 and as many as nine columns were involved moving through mountains from Stura to Varaita, including Maira. Contemporary maps registered formations and camps in Elva's territory. Currently the "cannons' road" remains of those events. It partly collapsed, and it was partly abandoned because hurry often forced to choose the shortest but most fragile and less passable route. Nonetheless, some stretches of road started to be for the use of civilians.

Another military road is the one crossing the ridge between the Maira and the Varaita Valleys, starting from Colletta di Rossana and leading past Elva, to Sampeyre and Bicocca passes. Since 1893 it was built by the military Corps of Engineers as a local road for carts, and between 1935 and 1940 it was adapted for motor vehicles. Now it is mainly used by tourists. Over the years it has been assimilated to the more ancient cannons' road, as it is now commonly called.

What about Vallone? By analysing the topographic map, we can see that Elva is connected to the main road of the Maira Valley thanks to a clean and deep rift. This North-South split could in theory reduce dramatically the distance covered and the travelling time. But was that rift, a real "ravine" called Vallone della Cumba, practicable? For a long time, it was not. Even when the stream's overhanging rocks were patiently grazed by a dangerous footpath, using it was still difficult and risky.

Regarding some historical notes, in 1838 the Town Council, with the authoritative support of Duke Vittorio Emanuele of Savoy (future king of Italy) who was passing through Elva, developed the project of a road along the Cumba. Then, the case was shelved. Between 1880 and 1883 the idea was resumed. A legacy, a public fund raising and the Town Council's participation led to the start of the works. They went ahead at intervals, amongst technical and bureaucratic problems. Eventually in 1893, the footpath joined the main road of the Maira Valley. Nevertheless, not all people dared to use it, as Ettore Dao writes: "*In many parts it was necessary to crawl on all fours clinging to the rocks with the danger of losing balance and falling down in the underlying ravine, so frighteningly vertical*". Then the Ministry of War recognised the military use of the project and it sent out soldiers to convert the footpath into a mule track. But after six months' work was interrupted and was followed only by occasional interventions. It was necessary to wait until 1919 for work to restart, under the responsibility this time, of the Civil Engineers. It can be assumed Giovanni Giolitti, Dronero and the Maira Valley MP got involved. After two sections were completed and after passing a test in 1922, work was interrupted again. Anyway, this did not prevent the first loaded mule to pass. It was November 1934, and it was led by Costanzo Dao, who was greeted by great celebrations. In 1936 Cuneo provincial admi-



nistration restarted the work. In 1939 even the *Duce* was involved, and the consequence was a speeding up of the work that was stopped by the war. At the end of it, eventually the undertaking was completed.

Do Elva's people have the right to consider this age-old event a real epos? It is certainly with this spirit that they dedicated a monument to it. This is the Madonnina del Vallone, which, surrounded by memorial tablets, is in the middle of the historical road of Comba.



inizio anni '50 - geometri della Provincia di Cuneo ad Elva per effettuare misurazioni per la strada del Vallone