

CENTRO ITALIANO PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI

GEOSTORIE

BOLLETTINO E NOTIZIARIO



Anno XXIV – nn. 1-2

GENNAIO-AGOSTO 2016

Geostorie. Bollettino e Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici
Periodico quadrimestrale a carattere scientifico – ISSN 1593-4578
Direzione e Redazione: c/o Dipartimento di Studi Umanistici
Via Ostiense, 234 - 00144 Roma - Tel. 06/57338550, Fax 06/57338490
Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 00458/93 del 21.10.93

Direttore responsabile: CLAUDIO CERRETI
Direttore del Comitato editoriale: ANNALISA D'ASCENZO
Comitato editoriale: ANNALISA D'ASCENZO, ARTURO GALLIA, CARLA MASETTI
Comitato scientifico: CLAUDIO CERRETI, ANNALISA D'ASCENZO, ELENA DAI PRÀ, ANNA GUARDUCCI, CARLA MASETTI, LUCIA MASOTTI, PAOLA PRESENDA, MASSIMO ROSSI, LUISA SPAGNOLI

Stampa: Copyando srl, Roma
Finito di stampare: gennaio 2017

COMITATO DI COORDINAMENTO DEL CENTRO ITALIANO
PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI, PER IL TRIENNIO 2014-2016

<i>Ilaria Caraci</i>	Presidente onorario
<i>Carla Masetti</i>	Coordinatore centrale
<i>Massimo Rossi</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della cartografia</i>
<i>Paola Presenda</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della geografia</i>
<i>Anna Guarducci</i>	Coordinatore della sezione di <i>Geografia storica</i>
<i>Elena Dai Prà</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia dei viaggi e delle esplorazioni</i>
<i>Lucia Masotti</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti stranieri
<i>Luisa Spagnoli</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti italiani
<i>Annalisa D'Ascenzo</i>	Segretario-Tesoriere
<i>Carlo Gemignani</i>	
<i>Maria Mancini</i>	
<i>Silvia Siniscalchi</i>	Revisori dei conti

I testi accolti in «Geostorie» nella sezione «Articoli» sono sottoposti alla lettura preventiva (peer review) di revisori esterni, con il criterio del “doppio cieco”.

La responsabilità dei contenuti dei saggi, ivi comprese le immagini ed eventuali diritti d'autore e di riproduzione, è da attribuire a ciascun autore.

In copertina:
Planisfero di Vesconte Maggiolo, Fano, Biblioteca Federiciana

INDICE

<i>Annalisa D'Ascenzo</i>	Nota di prefazione al numero monografico	p. 7
<i>Luisa Rossi</i>	Presentazione	pp. 9-10
<i>Luisa Rossi</i>	Il segno e il colore. Il paesaggio sotto la lente della topografia fra Sette- e Ottocento	pp. 11-60
	Le signe et la couleur. Le paysage sous la loupe de la topographie entre XVIII ^e et XIX ^e siècle	
<i>Nicolas Verdier</i>	Aux limites de la figuration cartographique. Le paysage comme lieu de la séparation entre vue et carte	pp. 61-78
	Ai limiti della figurazione cartografica. Il paesaggio come luogo di separazione fra veduta e carta	
<i>Valentina De Santi</i>	<i>Reconnaissances militaires</i> e geologia. Jean-Jacques Marie Augustin Leblanc e l'attività topografica del Depot des Fortifications	pp. 79-96
	<i>Reconnaissances militaires et géologie.</i> Jean-Jacques Marie Augustin Leblanc et l'activité topographique du Dépôt des Fortifications	

<i>Carlo A. Gemignani</i>	Carte e cartografi sull'appennino Ligure-emiliano. La strada di Cento Crocì nei progetti Di Matteo e Panfilio Vinzoni e di Pierre-Paul De Cotte	pp. 97-122
	Maps and cartographers on ligurian- emilian appennine. The road of Cento Crocì in the projects of Matteo and Panfilio Vinzoni and Pierre-Paul De Cotte	
<i>Luisa Rossi</i> <i>Carlo A. Gemignani</i>	Cartografie nel romanzo contemporaneo	pp. 123-133
NOTE BIBLIOGRAFICHE		pp. 135-148

CARLO ALBERTO GEMIGNANI¹

CARTE E CARTOGRAFI SULL'APPENNINO
LIGURE-EMILIANO.
LA STRADA DI CENTO CROCI NEI PROGETTI
DI MATTEO E PANFILIO VINZONI E DI PIERRE-PAUL DE COTTE

Identificazione del patrimonio locale e valorizzazione dei percorsi storici²

L'11 settembre 2014 è stata pubblicata su «Nature» una ricerca intitolata *A global strategy for road building* (LAURANCE *et al.*, 2014), frutto del lavoro di un team di esperti in scienze ambientali provenienti da diversi paesi. Dai risultati emerge un dato impressionante: entro il 2050 la rete stradale mondiale aumenterà del 60% – per nove decimi nei paesi in via di sviluppo – tanto da permettere di compiere idealmente il giro del mondo per almeno seicento volte. Il lavoro appena citato è corredato da un interessante apparato cartografico a piccola scala che, oltre a individuare le aree del globo a maggiore concentrazione stradale, identifica zone omogenee definite grazie all'uso incrociato di diversi indicatori ambientali: quelle caratterizzate da valori naturalistici elevati (dove la futura costruzione di infrastrutture dovrebbe essere il più possibile evitata); le aree strategiche (in cui i miglioramenti stradali potrebbero promuovere lo sviluppo agricolo con costi ambientali relativamente modesti); le “zone di conflitto” (dove la costruzione di strade potrebbe portare benefici all'agricoltura ma al contempo causare danni ambientali spesso irreversibili).

Se questa “corsa all'asfalto” rischia di scaricare il suo peso sul futuro di tutta l'umanità, e ciò chiama in causa opposte strategie di sviluppo a scala mondiale, è anche vero che quello dell'eccessiva proliferazione stradale rimane un problema eminentemente locale. Tra le “zone conflittuali” – se prendiamo il

¹ Università degli Studi di Parma, Dipartimento di Discipline umanistiche, sociali e delle imprese culturali; carloalberto.gemignani@unipr.it.

² Venerdì 4 dicembre 2014 a Firenze, ho presentato un contributo dal titolo *An ancient pilgrimage route and its changes over time: the “Strada della Cisa”. A proposal for development of cultural heritage and landscape*. La relazione, edita in lingua inglese negli atti del convegno (GEMIGNANI, 2015) mi ha fornito l'occasione per riflettere più attentamente sui problemi e le possibilità che i percorsi storici possono offrire per ricucire il nostro sempre più fragile rapporto col passato territoriale. Mi piace quindi riprendere in questa sede, e nella mia lingua, molte delle considerazioni preliminari fatte nella circostanza appena ricordata. Queste ultime si incastrano alla perfezione se applicate a un contesto simile, ad un'altra strada storica, quasi una “sorella” più piccola della Cisa, per le finalità che hanno portato alla sua realizzazione: la Strada di Cento Croci.

termine alla lettera – potremmo tranquillamente inserire molte aree “nostrane”, come quelle gravitanti, ad esempio, attorno alla costruzione della Pedemontana lombarda (AGOSTINI, 2014, pp. 19-26). Luoghi dove le resistenze in gran parte non nascono per negare il progresso in nome di un passatismo superato, ma per contestare la mancanza di attenzione che decisioni calate dall’alto dimostrano nei confronti del territorio, delle vocazioni più coerenti con la sua storia.

Osservando ancora la cartografia presentata nella ricerca colpiscono poi due evidenze che riguardano l’Europa e in particolare l’Italia. Nel primo planisfero proposto il Vecchio continente ci appare come una macchia nera praticamente omogenea: i ricercatori hanno voluto indicare con questa gradazione i principali assi stradali presenti nel mondo e la campitura continua sta a significare la loro capillarità. Un’Europa “dominata” dalle strade quindi. Nel secondo planisfero invece, Europa e Italia si presentano quasi completamente colorate nelle sfumature del verde o del rosso, tonalità con le quali si sono volute rappresentare le aree di alto valore ambientale (nel nostro Paese concentrate soprattutto su Alpi e Appennini) e quelle dove la produzione agricola risulta essere una risorsa presente e importante, che potrebbe essere incrementata. Questa apparente contraddizione cromatica ci comunica due fatti: l’Europa e l’Italia sono sature di vie di comunicazione che non possono più rappresentare un fattore di significativo sviluppo, se non in termini economici immediati anzi, il loro incremento va drasticamente limitato perché contribuisce a consumare e degradare un patrimonio ambientale (e storico-culturale) ben più rilevante e soprattutto non recuperabile una volta distrutto. Patrimonio che – questo forse è il dato che colpisce di più – nonostante abbia subito continui attacchi, soprattutto negli ultimi settant’anni, si è largamente mantenuto in continuità dal passato più remoto fino ad oggi (AGNOLETTI, 2011). Sembra quasi che, grattando lo strato nero del primo planisfero possa emergere, come un affresco sotto pesanti strati di intonaco, una superficie dipinta ancora leggibile, fatta di agricolture locali, biodiversità, paesaggi culturali.

Come ho brevemente sottolineato, “la strada” non emerge come un male assoluto anzi, i ricercatori si sono premurati di sottolinearne il ruolo positivo. In questo contesto noi possiamo aggiungere un piccolo contributo affermando che le strade esistenti, in particolare la viabilità storica, possono concedere ulteriori ricadute positive a supporto di un modello di pianificazione territoriale sostenibile e senza entrare in conflitto con la conservazione della “naturalità”. Tutto ciò se esse vengono “utilizzate” per saldare ancora più strettamente sfere di pertinenza già molto intrecciate, quella ambientale, quella agricola e quella storico-culturale. Ciò è possibile facendo leva su due concetti complementari: *paesaggio* e *patrimonio rurale* e/o *locale*³.

Non possiamo non ricordare che la strada moderna si configura metaforicamente come un’asse rettilineo (anche quando nella realtà è ricca di

³ Su concetto di patrimonio rurale vedi ZERBI (2006); ZERBI, FIORE (2009); MAUTONE, RONZA (2009).

curve) sul quale scorrono, senza continuità con ciò che li circonda, flussi di uomini e merci. La mobilità geografica delle persone e dei beni sta alterando, a volte anche cancellandoli, i nessi relazionali costruiti per secoli dalle popolazioni locali con i loro territori di appartenenza nei quali, è sempre bene sottolinearlo, non vi è un'unica identità ma un susseguirsi di identità complesse e stratificate (RAFFESTIN, 2003) che vanno decodificate. Una strada storica, al contrario di quella contemporanea, è un “tutt’uno” con il contesto circostante – ambiente, territorio, società locale – perché è un manufatto che non “adatta il” ma “si adatta al” territorio e alle sue “regole”, fisiche o umane che siano. Soprattutto ciò è evidente negli Appennini, dove la morfologia è verticale e frammentata così come le società umane che li abitano.

Senza forse esserne coscienti, mentre percorriamo una strada storica siamo alla ricerca di un modello di vita e di sviluppo più *mediterraneo*, secondo le indicazioni che ci ha fornito Franco Cassano (CASSANO, 1996): difesa della lentezza intesa non come difesa dell’arcaismo ma come forma di resistenza contro la colonizzazione della vita che viene dagli imperativi del liberismo⁴. La conservazione e la valorizzazione di una via storica, con la sua potenza culturale e identitaria, si inserisce appieno in un più vasto quadro strategico che deve necessariamente proporsi di ripopolare la montagna. È ciò che emerge dalle linee guida del progetto *Aree interne*, promosso nel 2012 dal Ministero dello sviluppo economico⁵, e dalle ricerche avviate dalla Società dei territorialisti⁶.

In una prospettiva scientifica percorrere una strada storica significa anche avviare un nuovo cantiere di ricerca, una nuova stagione di inchieste ed esplorazioni che, attraverso tutti gli strumenti in mano alle “nuove scienze territoriali”, consenta di riscoprire un patrimonio rurale in grado di riconciliare agricoltura ed ecologia. Un insieme potenzialmente virtuoso fatto di società locali, risorse ambientali e pratiche che le “attivano” (TIGRINO, CEVASCO, 2008) restituendo quelle “esternalità positive” (attività di natura economica, sociale, formativa, ludico-ricreativa) che Alberto Magnaghi (MAGNAGHI, FANFANI, 2010) raggruppa nel concetto di *multifunzionalità*: «dalle coltivazioni sperimentali e biologiche agli agriturismi, dagli spazi dedicati ai mercati a filiera corta alle attività ricreative, dalle fattorie didattiche e fattorie sociali ai musei della cultura contadina» (CANALE, 2013).

⁴ Un bell’esempio in questo senso è costituito dall’esperienza dei seminari itineranti *Pensieri viandanti*, tenutisi a Berceto, sull’Appennino parmense, ideati e condotti da Italo Testa (TESTA, 2008, 2009, 2010)

⁵ http://www.dps.tesoro.it/aree_interne/ml.asp; si vedano in particolare gli atti del Seminario *Nuove strategie per la programmazione 2014-2020 della politica regionale: le aree interne* (15 dicembre 2012) accessibili al sito http://www.dps.tesoro.it/Aree_interne/seminario_1212.asp.

⁶ <http://www.societadeiterritorialisti.it/>; in particolare si vedano i materiali della rivista «*Scienze del territorio*» ospitanti gli atti del convegno *Ritorno alla terra* (Milano, 17–18 maggio 2013): http://www.societadeiterritorialisti.it/index.php?option=com_content&view=article&id=522&Itemid=212.

Alla luce dei principi che abbiamo introdotto occorre dire che negli ultimi anni alcuni progetti regionali (LUCCARDINI, 2001; ROSSI, 2003, pp. 46-48; BIONDI, QUAINI, 2006; GHELFI, 2011) ma soprattutto i lavori di Tiziano Mannoni ricordati nella bibliografia finale, hanno garantito un forte quadro conoscitivo sulla viabilità storica ligure; quadro che va progressivamente completato prendendo in considerazione, analiticamente, non solo le informazioni che ci offrono le fonti testuali e archeologico/osservazionali (alla scala del sito) ma anche quelle iconografico/cartografiche (di “sito” ma anche relative a tutto il “complesso” stradale), con le quali ci confronteremo fra poco.

L'occasione per mettere a punto una metodologia di ricerca, sul terreno e sulle fonti documentarie, in questo caso è dovuta al supporto offerto alla redazione dello *Studio di fattibilità dell'ammmodernamento della SP 523 del Colle di Cento Croci fra il Comune di Sestri Levante e Varese Ligure*, che nel 2013 ha permesso di creare una collaborazione tra un gruppo di ricercatori (tra cui chi scrive) allora facenti capo al Dottorato in *Studio e valorizzazione del patrimonio storico, artistico-architettonico e ambientale*, curriculum *Geografia storica*⁷ e la società di progettazione Infrastrutture Liguria. Progettisti dell'intervento e ricercatori hanno, in quell'occasione, potuto inaugurare un confronto di visioni circa il futuro di questo asse viario. Lo scambio, che ha dato origine a una relazione in gran parte inedita, ha posto al centro delle proposte di valorizzazione del patrimonio gravitante attorno alla strada⁸ la cartografia prodotta nell'arco di circa tre secoli dagli ingegneri/cartografi “genovesi” e “parmigiani”.

La cartografia storica è stata scelta come fonte principale proprio perché utile a definire cosa si debba intendere per “strada storica”. Nelle società di ancien régime, in particolare per l'area che ci interessa, dobbiamo infatti far entrare in gioco non un singolo percorso, ma piuttosto un “fascio” di percorsi che assumono valenza sociale alternativa nel momento in cui attraversano un quadro morfologico, ma anche politico-amministrativo, frammentato (TIGRINO, 2007)⁹. Necessariamente questo aspetto andrà approfondito in

⁷ Università degli Studi di Genova, Dipartimento di Antichità, Filosofia, Storia, Geografia.

⁸ L'ottica della Convenzione stipulata nel 2013 prevedeva infatti il coinvolgimento dei cittadini interessati dal progetto di ammodernamento attraverso la realizzazione di diversi interventi fra i quali una mostra cartografica incentrata sull'opera e la biografia dei cartografi/progettisti della strada storica. Questa operazione torna oggi di attualità con il progetto *La cartografia storica di una terra di confine, di commercio e di passaggio*, proposto dall'Archivio di Stato di Parma e incentrato sull'allestimento di una mostra cartografica itinerante volta alla valorizzazione dei comuni “di crinale” dell'Appennino tosco-ligure-emiliano.

⁹ Lo dimostra il fatto che gli ingegneri cartografi genovesi e parmigiani dovettero scegliere il tracciato da rendere carreggiabile tra una rete di mulattiere e percorsi preesistenti che avevano come unico tratto comune la confluenza al Passo di Cento Croci. Dalla lettura delle relazioni e della corrispondenza relativa alla costruzione della strada, depositate negli archivi, emergono chiaramente altri soggetti funzionali alla scelta del tracciato stesso. In una carta anonima conservata a Parma e qui non analizzata (Archivio di Stato di Parma – d'ora in avanti ASP – Raccolta di mappe e disegni, 28/11) il cartografo ha voluto segnare tutti i «feudi» che la nuova strada avrebbe lambito o attraversato nel suo formarsi, restituendoci molte informazioni non solo sull'articolazione locale dell'insediamento, ma anche su quella delle grandi proprietà

successivi lavori non per «segnalare qualcosa di alternativo ai “grandi” interventi», compiuti o tentati in un momento di razionalizzazione dei traffici che normalmente è associato alle politiche di riforma e organizzazione centrale (secoli XVII-XIX), ma piuttosto «per illuminarli meglio nelle loro applicazioni (implicazioni) concrete» (IVI, p. 152). È un compito di più lungo respiro rispetto alle brevi note che qui sono presentate, derivanti solo da una veloce ricognizione sulle figure di alcuni fra i principali cartografi impegnati nel progetto (che a loro volta rappresentano solo una, seppur importante, fra le categorie di attori in campo) e sui contenuti formali dei loro lavori grafici. Costituisce però un obiettivo finale di completezza, sia per contestualizzare al meglio gli stessi prodotti cartografici, sia per rendere più complesso il tema dell'identità e del patrimonio locale cui la “strada storica”, come abbiamo visto, può aprire le porte.

Uno sguardo a volo d'uccello sullo storico itinerario

Ripercorrere nei documenti e sul terreno la strada di Cento Croci fornisce la misura di come essa sia stata un “laboratorio aperto” nei secoli. Un laboratorio in senso proprio, per i progetti, le varianti, gli aggiustamenti, i restauri continuamente in atto, e in senso lato, per le attività fiorite nel tempo, aggiornate o anche dismesse ai suoi margini. Come tutti i percorsi transappenninici generatisi “spontaneamente” nei tratti più agibili, perché praticati da popolazioni locali, postali, militari, viaggiatori, trasportatori di merci ecc., il tracciato su cui insiste quella che fino al 2001 era denominata *SS 523 del Colle di Cento Croci*¹⁰ è certamente antico. Della lunga parabola di questa strada che affonda le sue radici forse in età protostorica, certamente medievale, senza tralasciare riferimenti ad altri momenti significativi (GAMBARO, 2001, p. 75; REDOANO COPPEDÈ, 2002; DELLEPIANE, 2002; DENTONE, VECCHI, 2007; PALUMBO, 2010, pp. 15-42), ci proponiamo qui di esaminare brevemente le vicende che la interessarono in epoca settecentesca per contestualizzare alcuni documenti cartografici prodotti nell'occasione e selezionati – nell'ambito del progetto regionale ricordato in precedenza – per illustrare tempi, modi, problemi del lungo processo di realizzazione.

È infatti nel corso del Settecento che si scatena un “dibattito” che coinvolge i due stati interessati, la Repubblica di Genova e il Ducato di Parma, sulla trasformazione della strada da mulattiera in carrozzabile. Questo importante investimento infrastrutturale comportò l'entrata in campo dei

terriere. Lo stesso accadde con il *Tipo geometrico della strada carreggiabile proposta da Sestri sino al monte Cento Croci* dei Vinzoni padre e figlio (di cui si dirà in seguito), i quali rappresentano lungo il percorso i nomi dei proprietari dei terreni e dei fabbricati interessati dal lavoro.

¹⁰ Per effetto del dl n. 112 del 1998, nel 2001 essa è stata ripartita fra le competenti province di Parma e di Genova come SP 523 e della Spezia come SP 527.

migliori ingegneri presenti all'epoca nei due stati, la messa a punto di numerosi progetti (e di un'importante produzione di documenti descrittivi e cartografici) con la conseguenza però di risultati sempre parziali dal punto di vista dell'adeguamento alle ruote della strada stessa che per diventare completamente carrozzabile nella parte ligure dovrà attendere il 1881 (ultimazione del tratto da "Casa dei Groppini" a Cento Croci; cfr. PALUMBO, 2010, pp. 141-142).

Poiché, come si è detto, dal punto di vista cronologico il "fuoco" è sul Settecento e il "culmine" è il passo di Cento Croci, sia concesso di iniziare il discorso con l'osservazione di un'opera non cartografica che ci offre però un'immagine del valico anomala ed eccezionalmente animata. Si tratta del *Congedo della regina Elisabetta dalla corte farnesiana a Cento Croci*¹¹ dipinto fra il 1720 e il 1721 da Ilario Mercanti detto lo Spolverini¹², conservato a Palazzo Farnese a Piacenza: esso può essere preso a emblema della Strada. La tela ha come soggetto il saluto di commiato tributato dai componenti della corte parmigiana alla figlia di Francesco Farnese, Elisabetta, che il 16 settembre 1714 aveva sposato per procura nella cattedrale di Parma il re di Spagna Filippo V. Da qui il viaggio attraverso Cento Croci che la donna dovette compiere da Parma a Sestri Levante per poi proseguire via mare¹³.

La vicenda è dettagliatamente descritta anche in un'operetta settecentesca intitolata *Ragguaglio delle nozze delle Maestà di Filippo Quinto e di Elisabetta Farnese nata Principessa di Parma, Re cattolici delle Spagne, solennemente celebrate in Parma l'anno 1714...*, scritta nel 1717 da Giuseppe Maggiali¹⁴. Oltre ai preparativi del matrimonio e al matrimonio stesso, l'operetta descrive il viaggio, iniziato la sera del 22 settembre ed effettuato in pompa magna e a tappe, con l'accompagnamento di familiari e dignitari, scorta di numerosi soldati e un parco di 60 muli per il trasporto dei molti bagagli. La neo-regina percorse in carrozza il primo tratto, fino a Fornovo. Il tratto successivo, fino a Borgo Val di Taro, lo effettuò in lettiga seguendo la via di fondovalle fatta sistemare appena qualche mese prima. La mattina del 25 il viaggio riprese verso il passo di Cento Croci dove era stata fatta preparare una grande tenda riccamente decorata e provvista di tutti gli agi possibili per rendere comoda la sosta. Al

¹¹ Versione digitale del dipinto: http://www.palazzofarnese.piacenza.it/sezioni/fasti-farnesiani/immagini_fasti-farnesiani.

¹² Parma, 1657-Piacenza, 1734. In patria lavorò, oltre che per la corte Farnese da cui fu stipendiato, anche per i marchesi Pallavicino. Per la loro villa di Busseto dipinse in vaste tele episodi della battaglia di Fornovo (ora nella Galleria nazionale di Parma). Ritrattista aulico, molto risenti della maniera dei ritrattisti francesi. In occasione delle nozze di Elisabetta Farnese eseguì anche le vaste tele raffiguranti le feste nuziali. Cfr. BORRI (1933, pp. 265-268) e SORRENTINO (1936).

¹³ In effetti si imbarcò, ma a causa del mal di mare dovette sbarcare a Sampierdarena e raggiungere Madrid per via di terra.

¹⁴ L'autore non è specificato, ma nel catalogo Paciudi della Biblioteca Palatina di Parma si legge la nota del bibliotecario Angelo Pezzana, riportata anche in un esemplare del libro: «Vuolsi che questo Ragguaglio fosse compilato da un abate Giuseppe Maggiali, governatore de' paggi del Duca» (cfr. PELLIZZONI, 2010, pp. 50-70).

valico fu solennemente celebrato il commiato e il 26 il corteo giunse a Varese Ligure per arrivare il giorno successivo a Sestri Levante¹⁵.

L'episodio, ricordato anche in studi recenti con approccio essenzialmente storico (PELLIZZONI, 2010; PALUMBO, 2010), ci interessa qui da un punto di vista piuttosto storico-territoriale, come una delle fonti utili a individuare le problematiche che furono alla base delle trasformazioni del collegamento in oggetto.

Il viaggio della giovane regina testimonia immediatamente dati che si ripercuoteranno nella vicenda della strada nei secoli successivi. Il primo è di carattere geografico-fisico: il percorso della Cento Croci si articola nella parte parmense in un territorio complessivamente meno aspro e di più facile accessibilità, e difatti già all'epoca del viaggio della Farnese esso è per un discreto tratto iniziale già carrozzabile. Il secondo riguarda un maggior interesse al miglioramento della strada, non sempre corrispondente a un convinto e adeguato impegno economico, da parte di Parma rispetto a Genova. Se per quest'ultima la grande via di comunicazione verso la regione padana è la Bocchetta, per Parma, finché la Cisa non sarà realizzata (la scelta in tal senso verrà fatta in epoca napoleonica quando la Spezia acquisterà, se pur al momento solo sulla carta, centralità militare, cfr.: ROSSI, 2003, pp. 35-82) lo sbocco al mare, sia esso su Spezia o su Sestri, è fondamentale.

Sorvoliamo sui precedenti tentativi di miglioramento che possiamo far risalire alle intenzioni di Ranuccio I Farnese, fra il 1593 e il 1622, e di Ranuccio II, tra 1654¹⁶ e 1660¹⁷, per puntare decisamente il nostro obiettivo sul Settecento.

La strada dei Lumi: problemi e protagonisti

Nel generale quadro delle politiche riformatrici che attraversano l'Europa – compresa la “rivoluzione stradale” che caratterizza il periodo: basti pensare alla creazione della parigina scuola dei *Ponts et chaussées* (1747) – i progetti della strada di Cento Croci assumono maggiore concretezza. La rilevanza strategica del percorso è testimoniata anche da un'interessante caso di spionaggio che ha visto come protagonista il cartografo corso Domenico Policardi (QUAINI,

¹⁵ Giunta a San Pier d'Arena Elisabetta scrive al duca Francesco per rassicurarlo delle sue condizioni di salute: ASP, Carteggio Farnesiano e Borbonico Estero, Spagna, b. 132, lettera del 9 ottobre.

¹⁶ Relazione e disegno del 23 gennaio 1654 in ASP, Ponti e Strade, vol. 10. La strada avrebbe misurato 74 miglia così ripartite: 30 miglia da Spezia a Cento Croci; 10 da Cento Croci a Borgo Val di Taro; 24 da Borgo a Fornovo; 10 da Fornovo a Parma. Il progetto era il risultato di un accordo fra Genova e Parma. Accordo che prevedeva da parte di entrambi uno stanziamento in verità molto modesto (18.000 lire per parte).

¹⁷ *Strada dalla Spezia a Parma*, 1660, in Archivio di Stato di Genova (d'ora in avanti ASG), Disegni, b. 17 bis, n. 1101; ASP, Ponti e Strade, f. II.; ASG, Archivio Segreto, Giunta dei Confini, filza n. 1085.

2007b, pp. 126-128) e una serie di carte – fra le quali una dedicata proprio a Cento Croci – inviate a Parigi all'insaputa della Repubblica di Genova¹⁸.

Come già notato l'intera vicenda è condizionata, dal punto di vista politico, dal diverso interesse per la costruzione della strada da parte di Genova e da parte di Parma, e dal punto di vista tecnico, dalle oggettive difficoltà opposte dall'ambiente nei due versanti appenninici, pieno di torrenti da attraversare quello emiliano, ugualmente solcato da innumerevoli torrenti e assai più scosceso, quello ligure.

Sul primo punto si può sommariamente dire che Genova ha a cuore una “strada del mare” che le faciliti l'invio di merci verso la pianura del Po a condizione che non venga a costare troppo e che il percorso prescelto non distolga i traffici da Genova in favore dello stesso golfo spezzino. Difatti mentre i primi progetti sul tratto ligure mettono in alternativa la trasformazione a carrozzabile, una volta raggiunto da Cento Croci il borgo di San Pietro Vara, il percorso verso Spezia (via Borghetto) e quello per Sestri, il potente Banco di San Giorgio non fa mistero del timore che il potenziamento del «traffico della Spezza avrebbe divertito quello di Genova»¹⁹. La questione andrebbe approfondita: Spezia in sé non è stata un porto fino alla seconda metà dell'Ottocento, quando diviene scalo militare, e solo in seguito si sarebbe sviluppata come approdo mercantile (ROSSI, 2008, pp. 45-76): i porti attivi nel Golfo furono fino ad allora Lerici e Porto Venere. Sta di fatto che per volere del governo genovese, i progetti per l'ammodernamento della Cento Croci furono incentrati su Sestri e subito affidati al massimo ingegnere della Serenissima, Matteo Vinzoni (Levanto 1690-1773; cfr. QUAINI, 1986b; VINZONI, 2007, pp. 135-150), poi all'ingegnere francese Pierre-Paul de Cotte (ca. 1715-Bardi 1770, probabilmente originario di una famiglia di Pezenas nella Linguadoca; cfr.: QUAINI, 1986a, pp. 800-802 e ID. 2007a, pp. 178-182). De Cotte, in servizio a Genova dal 1746, fu tra l'altro progettista per il marchese di Gabiano, Giacomo Filippo II Durazzo, della grandiosa villa di famiglia a Genova-Cornigliano (1752-1761, cfr.: RAGGIO, 2000, p. 121; BONORA, 1991).

Da parte di Parma l'interesse per la costruzione della strada carrozzabile, in prima battuta pensato solo per il tratto dal Taro al valico, si trasformò nel senso di un percorso più ampio che andava a modificare anche il primo segmento, fino al Po. La strada avrebbe avuto cioè molto più valore strategico se avesse collegato Parma al mare, da una parte, e al Po e alla via Emilia, dall'altra. È in questa prospettiva che i parmigiani avrebbero attivato lo stesso De Cotte, sottraendolo a Genova e assumendolo al proprio servizio (QUAINI, 2007a, pp. 179-180).

¹⁸ Tutte le carte rilevate da Policardi si trovano nel fondo cartografico del Service Historique de la Défense di Vincennes. La corrispondenza relativa è invece nei registri attinenti alla campagna d'Italia (A1, 3728). Ringrazio Massimo Quaini per la segnalazione.

¹⁹ ASG, Archivio Segreto, Giunta dei Confini, 1087, *Relazione delle strade che conducono alli Stati del Sig.r Duca di Parma*, 15 luglio 1751.

Volendo riassumere al massimo possiamo distinguere alcune fasi principali nel percorso progettuale settecentesco intorno alla strada di Cento Croci a partire dal versante ligure. Una fase di studi preliminari affidata a Matteo Vinzoni che ha inizio nel 1751, in seguito all'accordo stipulato tra Repubblica e Ducato (confermato poi da una *Capitolazione* nel 1765; cfr. ROSSI, 2003, p. 46; PALUMBO, 2010, pp. 96-105). Una seconda fase di studi affidati questa volta a De Cotte (1754). Una terza fase progettuale in cui sono Matteo Vinzoni e il figlio Panfilio (VINZONI, 2007, pp. 151-152), a riprendere in mano il progetto e a lasciarci significativi documenti cartografici (1762). Questi studi sono completati e modificati dal «Capitano Ingegnere» Giuseppe Ferretto e si riveleranno in seguito quelli definitivi. Due anni dopo (1764), sul versante parmense, è De Cotte a progettare il tratto da Cento Croci a Fornovo e Sala, con una “pezza di rapporto” riguardante il «cangiamento progettato per migliorare la Strada da Fornovo a Cassio»²⁰. Questa carta prelude quindi al passaggio del De Cotte al servizio del duca di Parma (1765-1770) quest'ultimo, come detto, più che mai interessato al progetto che, utilizzando le acque navigabili del Po, avrebbe consentito il collegamento fra il Mar Ligure e, addirittura, l'Adriatico.

Il 1766 può essere considerato l'anno ufficiale di avvio dei lavori su un tracciato che, nel versante ligure, seguiva il progetto redatto da Ferretto. Il percorso avrebbe evitato la rapida salita della “Pietra Sciapata”, già segnalata da Vinzoni nel 1751, e il monte Tanano, impraticabile in inverno, passando per Casarza, Battilana, Frascarese, Castiglione, Torza, San Pietro Vara, Varese Ligure. Di fatto si trattava di una mediazione fra quello molto breve precedentemente pensato dallo stesso De Cotte e quello più lungo caldeggiato dai Vinzoni.

Il tratto parmense, secondo il disegno di De Cotte, dal Monte Cento Croci, passando per Tarsogno, avrebbe attraversato il Taro a Isola toccando Compiano, il Salto della Colla, Bardi, il Passo del Pelizzone, il Salto del Cavallo, Castelnuovo Fogliani (Terzi), incrociato poi la via Emilia ad Alseno, tra Fiorenzuola e Borgo San Donnino (Fidenza), seguito il corso dell'Ongina sfiorando Busseto e intercettato il Po nel porto detto appunto dell'Ongina (ROSSI, 2003 p. 61; PALUMBO, 2010, pp. 92-97).

Nel 1770 la strada risultava quasi ultimata nei tratti compresi tra passo di Doga-San Pietro Vara e Pivazzano-Varese per un totale di cinque miglia e mezzo. Nel tratto Parmense, al 31 agosto 1771, metteva già in comunicazione la via Emilia e Bardi. Ventitré miglia risultavano complete e ne mancavano “solo” diciassette per raggiungere il passo principale.

Senza addentrarci nelle successive fasi realizzative, molto contrastate e rissose, che portarono al fallimento del progetto²¹, bisogna riconoscere che, sul

²⁰ ASG, Raccolta cartografica, busta 5, n. 188, *Plan géographique du projet d'un chemin carrossable qui de Sala, ou de Fornovo, doit conduire jusqu'au sommet de la montagne appelée communément Cent Croix ...*, De Cotte Col. Ingr., Paul de Gozzi geogr. des. à Parma 1764.

²¹ Cfr. ASG, Archivio segreto, Giunta dei confini, 1087, 1088, vari documenti; ASP,

piano tecnico/cartografico, Matteo e Panfilio Vinzoni e Pierre-Paul De Cotte sono stati tra i principali protagonisti della storia della Cento Croci che, da impresa complessa quale fu, vide comunque numerosi altri attori in campo²², come il già ricordato Ferretto²³.

La Strada di Cento Croci nell'opera cartografica di Matteo e Panfilio Vinzoni e Pierre-Paul De Cotte

La recente scelta di mettere a disposizione on-line il patrimonio cartografico appartenente all'ASG (cfr.: <http://www.asgenova.it>; <http://www.topografia.it/>) ci permette oggi di ricostruire con più sicurezza e facilità il contesto archivistico della Cento Croci e di analizzare nel dettaglio – grazie a immagini a buona risoluzione – molti dei documenti grafici realizzati, soprattutto per quanto riguarda il versante ligure, ma non solo. Seguendo le vicende della formazione della raccolta cartografica dell'ASG (BARLETTARO, GARBARINO, 1986; QUAINI, 1988) e delle successive operazioni di riordino, inventariazione e digitalizzazione (cfr. CAROLI, GARDINI, 2012, in particolare si veda il saggio di SPIGA, 2012, pp. 19-44), i “tipi” relativi al percorso della strada risultavano contenuti in maggioranza in un plico contrassegnato dalla doppia lettera *VV* dall'archivista Aurelio Maria Piaggio, che dal 1773 aveva gestito l'Archivio segreto della Serenissima e proseguito il lavoro di ordinamento e indicizzazione della cartografia avviato dal predecessore, Filippo Campi²⁴. A questi si devono oggi aggiungere altri documenti cartografici sparsi che, con tutta probabilità, sono da considerarsi legati alla progettazione della strada di Cento Croci. Mi voglio soffermare qui solo su quelli riconducibili all'attività condotta nella

Archivio Du Tillot, Strada di Genova, vari documenti. Fra il 1766 e il 1770, l'andamento dei lavori e i problemi incontrati sono registrati da una serie di rapporti che testimoniano gli interventi in merito del De Cotte, di Giuseppe Ferretto, di Giacomo Brusco, dei periti, nonché le difficoltà, gli errori di valutazione, i punti deboli, le spese, i contrasti fra ingegneri genovesi e parmensi e fra i due governi, il tutto a dimostrazione che, malgrado le realizzazioni assai limitate e frammentarie, la strada di Cento Croci li aveva comunque impegnati non poco.

²² Altri protagonisti della vicenda settecentesca della Cento Croci furono infatti Panfilio Vinzoni, figlio di Matteo e Giacomo Brusco, Gerolamo Gustavo (per le relative schede cfr. QUAINI, ROSSI, 2007), per parte ligure, e Giovan Battista Tamburini, Gian Pietro Sardi, Giuseppe Porcelli, per quella parmigiana.

²³ L'importante figura del capitano ingegnere della Repubblica di Genova Giuseppe Ferretto, ricordato da PALUMBO (2010, p. 92) ma col nome di Arturo (mentre, ad esempio, in una pianta della Spezia firmata a quattro mani con Gerolamo Brusco appare il nome di Giuseppe; cfr. CAROLI, GARDINI, 2012, p. 282), è ancora tutta da studiare. Manca infatti una scheda biografica tra quelle presenti nel catalogo del Dizionario storico dei cartografi italiani (DISCI; cfr.: QUAINI, ROSSI, 2007).

²⁴ *Indice de' tipi moderni*, c. 20 r. «Indice dei tipi del plico VV»: «Tipi concernenti la nuova strada intrapresa, e non seguita da Sestri a Parma come dalle scritture, che formano due fogliacci nell'eccellentissima Giunta de confini. Pratica del 1766 in 1772» i due *fogliacci*, oggi riuniti, si trovano nella cosiddetta *Miscellanea del Senato* (SPIGA, 2012, p. 38).

seconda metà degli anni Sessanta del Settecento dai Vinzoni e da De Cotte, considerando quest'ultimo come una sorta di *trait d'union* in carne e ossa, che ci consente di gettare un ponte sicuro tra i documenti genovesi (Allegato 1) e quelli invece conservati all'Archivio di Stato di Parma (Allegato 2) dove manca ancora un percorso virtuale di accesso alle carte.

Mentre operano sulla Cento Croci, Matteo Vinzoni – che si avvale strettamente della collaborazione del figlio Panfilio – e Pierre-Paul De Cotte sono nel pieno della maturità professionale e umana. I primi esponenti di una tradizione cartografica “interna”, il secondo protagonista della riorganizzazione “in senso francese” del corpo degli ingegneri militari della Repubblica di Genova avvenuto dopo la guerra di successione austriaca (QUAINI, 1986a, pp. 797-802). Nell'affrontare le difficoltà progettuali del tragitto i cartografi adottano sguardi diversi: più parziale quello dei Vinzoni, che si occupano solo del tratto Ligure e lasciano la supervisione dei lavori al Ferretto (PALUMBO, 2010, pp. 106-120), più complessivo quello di De Cotte che, oltre a inserirsi nella discussione sull'andamento del tratto ligure, andrà a dirigere i lavori di gran parte di quello emiliano. Addentrarci qui in maniera approfondita nell'analisi tecnica e formale delle carte²⁵ è impossibile, ma qualche indicazione preliminare²⁶ si può comunque trarre anche da una verifica parziale, mettendo a confronto i singoli materiali elaborati dai tre autori.

Le carte dei Vinzoni e di De Cotte, quasi tutte di grandi dimensioni, vanno per prima cosa lette avendo sotto mano le relative memorie progettuali (comprese le “contro-relazioni” di altri tecnici genovesi come Calzetta, Ferretto e Ronco) che si trovano conservate in prevalenza nei fondi *Senato*, 1087²⁷, 1088²⁸ e *Giunta dei Confini*, 1085²⁹, 1087³⁰, per l'ASG e *Archivio Du Tillot*, *Strade di Genova*, 77-97, per quello di Parma. A questo materiale “istituzionale” di riferimento, va aggiunto quello conservato a Genova nelle cosiddette “Filze Vinzoni” (VINZONI, 2007, p. 136), in particolare il faldone 103 A, *Costruzione strada Centocroci* (1761).

Da queste carte emergono visivamente soluzioni che ci consentono di tradurre in termini concreti – in questo caso tecnici – la settecentesca

²⁵ I riferimenti vanno qui a FARINELLI (1976 e 1992), BOUSQUET-BRESSOLIER (1995), VALERIO (2007), STURANI (2010).

²⁶ In vista dei progetti ricordati alla nota n. 8 che, si spera, porteranno con sé una fase di studio supplementare.

²⁷ *Relazione di Giuseppe Ferretto al Senato*, 29 novembre, 1762.

²⁸ *Progetto del Capitano Ingegnere Panfilio Vinzoni sulla nuova strada carreggiabile che da Sestri di Levante monta a Centocroce per Parma per più comodo commercio fra i due Stati*, 15 giugno 1761; *Relazione del Cap. Ingegnere Ferretti all'Ecc.ma Giunta de'Confini circa la strada carreggiabile da farsi da Sestri Levante allo Stato Parmense*, 29 novembre 1762; *Relazione del Tenente ingegnere Ronco*, 1770 ca.

²⁹ *Traduzione del Rapporto del M.co Colonnello Ingegnere De Cotte concernete la strada da Sestri a Cento Croci*, firmata li 4 luglio 1754 Col.o De Cotte.

³⁰ *Relazione del Colonnello Matteo Vinzoni riguardante la strada da Cento Croci a Sestri Levante*, 30 giugno 1751, ASG, *Giunta dei Confini*, 1085;

“rivoluzione stradale” o “dei trasporti” brevemente ricordata nel terzo paragrafo. I problemi fondamentali nella trasformazione di una mulattiera in un percorso «caretable» sono poi sintetizzati da una breve memoria anonima conservata all'interno della filza genovese che contiene gran parte dei materiali relativi alla strada:

«Perché una strada rendasi comodamente carreggiabile sembra che debbano concorrersi le quattro cose qui sotto riferite, cioè che non vi sia che dolce pendenza; che sia conveniente la larghezza; che il fondo della medesima sia sodo e consistente; e finalmente che sia difesa dalle nevi e dai venti più che possibile» (ASG, Senato, 1088).

Panfilio Vinzoni, nella memoria progettuale inviata alla Giunta dei confini della Serenissima nel giugno del 1761, dettaglia in maniera più completa l'elenco precedente, sviluppandolo in otto punti. Vinzoni junior sottolinea soprattutto la necessità di far passare la strada «per le costiere ad acqua pendente» in modo da renderla più stabile e asciutta e rendere superflui per molti tratti i lavori di selciatura; aggiunge poi la necessità di «avere in vista, che di dieci in dieci miglia almeno vi sieno osterie, o case, o paesi da intersecare»; calcolando il cammino giornaliero delle bestie, ritiene infatti necessario che le carovane «possino giungere prima di notte ad un alloggio»; prescrive di «lasciare di tratto in tratto siti più larghi, per l'incontro di condotte di muli, i quali alle volte portano carichi di molto volume, e se è battuta da carri, allora ci devono essere stazioni assai frequenti»; conclude infine raccomandando di «schivare sopra tutto le salite continue di quattro o cinque miglia, tanto più se deve servire per carri»³¹. Un interessante saggio di Tiziano Mannoni (MANNONI, 2003) ci consente di dare un peso numerico alle generali osservazioni di Panfilio: con l'aumento delle dimensioni delle imbarcazioni e, conseguentemente, del volume e del carico delle merci, l'esigenza di mezzi di comunicazione terrestri più capienti diventa sempre più centrale alla fine dell'Antico Regime. Se uno “spallone” poteva infatti trasportare pesi variabili fino a un massimo di circa 70 kg, il carico massimo di un mulo, vero protagonista dei collegamenti appenninici, variava dai 120 ai 150 kg. Mulo e uomo possono percorrere circa 4-5 km/h (al massimo 30 km al giorno) in base alla pavimentazione e alla pendenza della strada. Con il carro il peso della merce non grava sulle zampe dell'animale che producono anche la deambulazione, ma sulle ruote, con un sistema di attrito molto basso. Il carro consente di trainare carichi anche 6 volte maggiori di quelli affidati al mulo con la differenza che, mentre quest'ultimo può mantenere lo stesso passo su pendenze massime anche del 30%, il carro nel suo procedere non può affrontare pendenze superiori al 15%. Per questo motivo le strade carreggiabili sono costrette ad

³¹ *Progetto del Capitano Ingegnere Panfilio Vinzoni sulla nuova strada carreggiabile che da Sestri di Levante monta a Centocroce...*, ASG, Senato, 1088.

ampi tornanti per superare dislivelli anche piuttosto contenuti e la strada della “rivoluzione dei trasporti” non “si adatta” più al territorio che attraversa ma, sempre più spesso, adatta quest’ultimo alle proprie esigenze di mobilità, con opere artificiali più impattanti e complesse.

A livello della rappresentazione cartografica questa attenzione alla pendenza sembra affrontata in maniera più sistematica dal De Cotte rispetto ai Vinzoni. Per questi ultimi la strada è sostanzialmente una linea che si snoda attraverso un territorio dove la griglia cartografica fondamentale è data dall'idrografia in piano, mentre la terza dimensione è resa dallo sfumo dei rilievi ottenuto con l'acquerello scuro. Così è costruito il *Tipo geometrico della strada carreggiabile proposta da Sestri sino al monte Cento Croci*, realizzato nel 1762³², considerato uno dei migliori monumenti cartografici vinzoniani. La strada progettata attraversa centri abitati più o meno estesi, rappresentati in pianta (quelli direttamente interessati) o in prospettiva, in maniera simbolica e pittorica, mentre al testo è affidato il compito di fissare i confini, i nomi geografici e quelli dei proprietari degli edifici e dei terreni lambiti o attraversati dal percorso (fig. 9). Quanto la disposizione delle proprietà sia significativa per la scelta dell'itinerario (oltre il semplice dato fisico-morfologico) resta ancora da stabilire e rappresenterebbe probabilmente il dato più interessante da rilevare in una prospettiva storico-economica e sociale delle comunicazioni appenniniche.

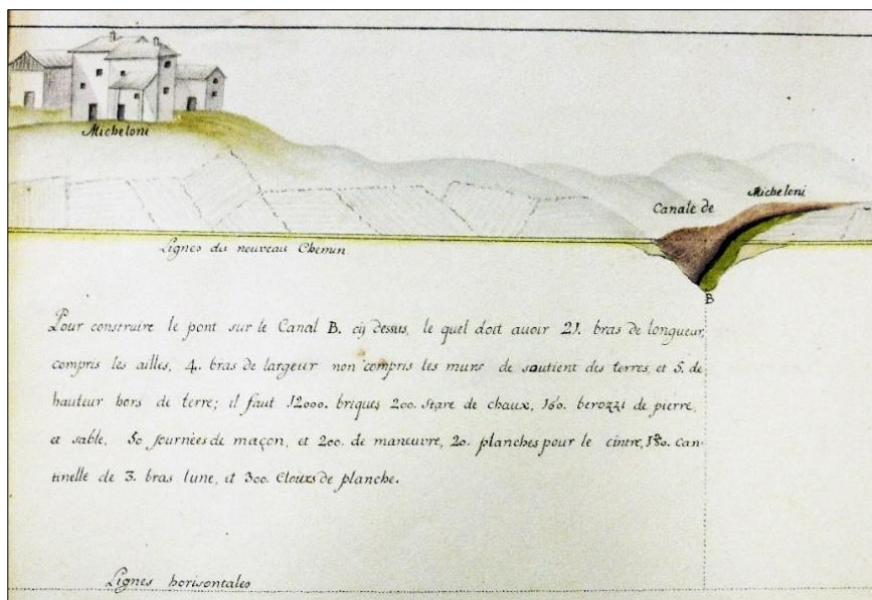
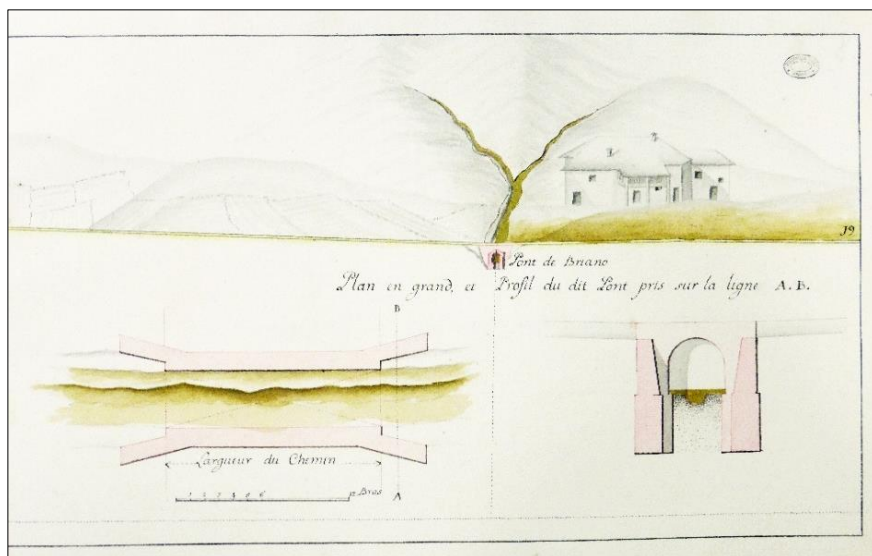
Su questa linea grafica si muove anche De Cotte³³, ma la sua prassi operativa è più complessa. Non sono solo la memoria e la carta a diventare strumento, al centro della sua opera c'è una triade che comprende il disegno del tracciato; il profilo altimetrico dello stesso corredato da elaborate tabelle per i calcoli numerici di distanze e pendenze; i piani di lavoro puntuali comprendenti anche gli schizzi degli edifici di supporto alla viabilità, progettati o già esistenti. Dei profili altimetrici prodotti da De Cotte per il tratto parmense esiste copia sia a Genova che a Parma³⁴, in essi l'ingegnere francese ha rappresentato in elevato tutto lo sviluppo del percorso in territorio parmense, piuttosto regolare e poco scosceso almeno fino all'incrocio del fiume Taro presso l'abitato di Campi, dove inizia la vera e propria salita al passo di Cento Croci. A Parma sono anche conservati due album – uno minuta dell'altro – nei quali De Cotte è entrato ancora più nel dettaglio separando in singole tratte la stessa porzione di strada nel suo sviluppo altimetrico, analizzando graficamente le opere progettate (ponti, canali, locande), a volte aggiungendo specifiche annotazioni

³² ASG, Raccolta dei Tipi, disegni e mappe, Tipi del plico VV concernenti la nuova strada intrapresa e non proseguita da Sestri a Parma, n. 9 (copia digitale consultabile al sito <http://www.topographia.it/>). Una versione grafica più sintetica e di minori dimensioni ma raffigurante lo stesso percorso è conservata in ASP, Raccolta di mappe e disegni, 28/16.

³³ Si veda ad esempio il *Plan d'un chemin carettable qui de Parme et de Plaisance conduire sur L'Etat de Genes passant par le mont Cent Croix...*, ASP, Raccolta di mappe e disegni, 28/16.

³⁴ ASG, Raccolta dei Tipi, disegni e mappe, Tipi del plico VV concernenti la nuova strada intrapresa e non proseguita da Sestri a Parma, n. 3 (per visualizzazione della versione digitale si rimanda al sito: <http://www.topographia.it/>); ASP, Raccolta di mappe e disegni, 28/43.

costruttive. De Cotte ci offre così, oltre alla possibilità di entrare nel merito delle difficoltà e della prassi di progettazione di una strada nel Settecento, interessanti rappresentazioni della forma urbanistica e architettonica di alcuni nuclei o singoli edifici rurali già presenti all'epoca dell'inizio dei lavori e oggi rintracciabili grazie alla ricca toponomastica indicata (figg. 1-8).



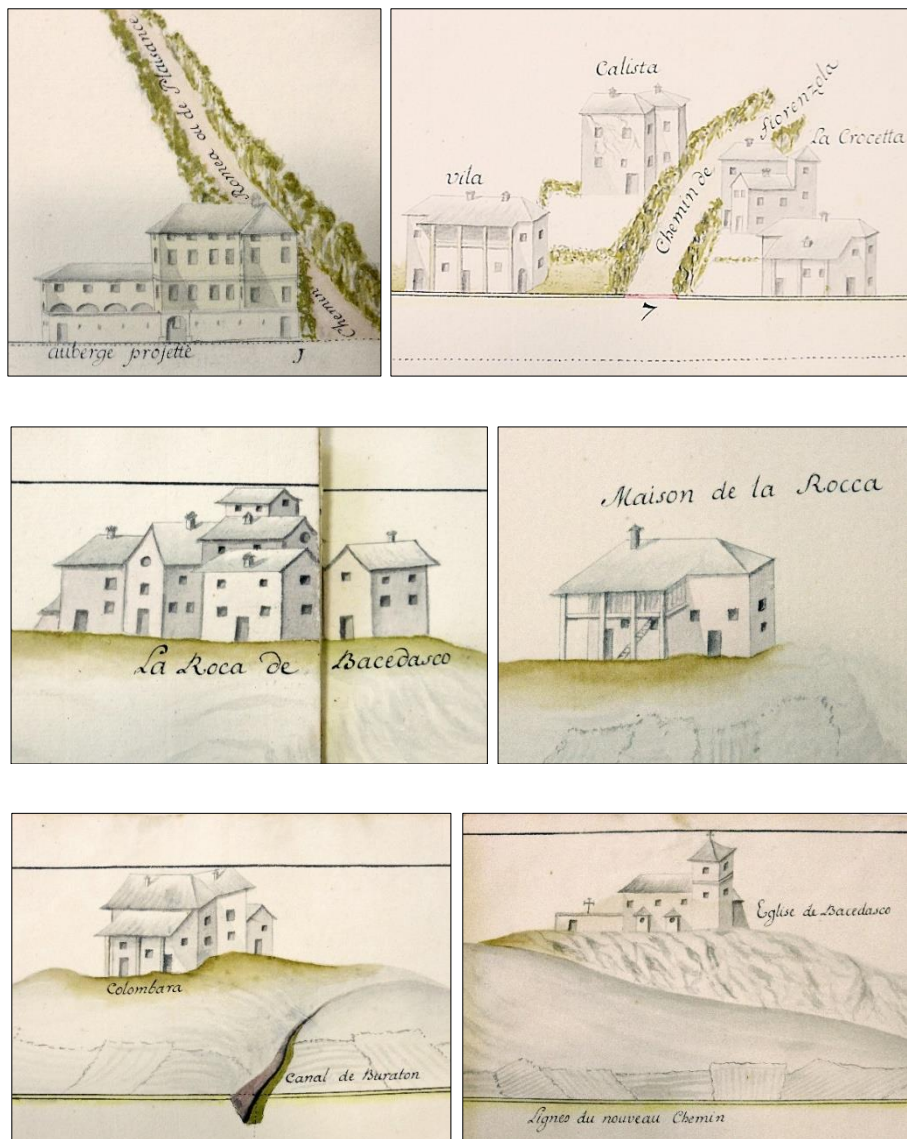


Figure 1-8. Pierre-Paul De Cotte, *Profil développé d'une partie du nouveau chemin de Genes, fait en 1766...*, particolari (ASP, Raccolta di mappe e disegni, 28)



Figura 9. Matteo e Panfilo Vinzoni, *Tipo geometrico della strada carreggiabile proposta da Sestri sino al monte Cento Croci* (1762), particolare (ASG, Raccolta dei Tipi, disegni e mappe, Tipi del plico VV)

Se nel disegno, gli edifici realizzati da De Cotte ci appaiono però come vuoti contenitori geometrici, mentre “tipi” e album progettuali concedono poco alle suggestioni pittoriche, i Vinzoni animano la loro opera (stiamo parlando del *Tipo geometrico* ricordato in precedenza) non solo con carteggi che simulano drappi o nastri svolazzanti e con cornici geometriche molto ornate, ma rappresentando – nelle due “finestre” poste a illustrare i previsti ponti di Trigoso e San Pietro Vara – un vero e proprio campionario umano di viaggiatori, che comprende frati, gentiluomini e cavallo, donne che trasportano carichi sulla testa e persino un pescatore a canna. Dal nostro punto di vista ci interessano soprattutto i protagonisti di questa progettata, ma concreta, “rivoluzione stradale”: carri e carrozze disegnati in transito sui ponti di San Pietro Vara e Tregosa (per i dettagli si rimanda alla consultazione della versione digitale)³⁵, destinati ad alleviare le grandi fatiche del citato *spallone* o *spallardo* (fig. 13), figura frequente sulle strade appenniniche liguri che verrà puntualmente raffigurata nell'Ottocento da Antonio Pittaluga nell'opera *Duché de Genes*.

³⁵ <http://www.topographia.it>.

Costumes dessines sur les lieux (1826)³⁶. Sono assenti i muli: forse già smaterializzati, nell'occhio innovatore del cartografo, perché esponenti di un sistema di collegamenti in via di superamento. I Vinzoni non hanno poi dimenticato di rappresentare il principale ideatore del rinnovamento viabilistico locale. Se infatti osserviamo con attenzione, confrontando i dettagli grafici autografi con i bozzetti realizzati da Riccardo Dellepiane per la mostra del 1986, *Carte e cartografi in Liguria* (QUAINI, 1991, tav. IX), scorgeremo sul ponte di “Tregosa” un ingegnere militare genovese, vestito secondo la *Regolamentazione sul vestiario* del 1751, che dirige due operai intenti a selciare la strada (fig. 14). In questo caso la forza del linguaggio topografico-visuale ancora vivo nella pratica dei Vinzoni, anche a scapito della precisione geometrica della cartografia che trionferà nel secolo alle porte, mette in scena un ricco micro-universo umano che contribuisce a rendere vivo anche il paesaggio circostante.



³⁶ Il volume, conservato presso la Biblioteca universitaria di Genova, è corredato da 40 tavole acquerellate che offrono una panoramica dei costumi popolari liguri all'inizio dell'Ottocento, con particolare riferimento ai mestieri.



Figure 10-14. Matteo e Panfilio Vinzoni, *Tipo geometrico della strada carreggiabile proposta da Sestri sino al monte Cento Croci* (1762), particolari (ASG, Raccolta dei Tipi, disegni e mappe, Tipi del plico VV)

In conclusione, raggomitando il filo steso all'inizio, emerge ancora una volta come solo l'approccio a grande scala, che unisca il lavoro di terreno allo scavo archivistico e alla lettura puntuale dei documenti cartografici, sia funzionale al riconoscimento "al presente" dei valori del paesaggio e del patrimonio rurale/locale. Attraverso la cartografia storica, quella dei Vinzoni e di De Cotte, è possibile almeno in parte scalfire la superficie offuscata dell'affresco (post)moderno e riconoscere frammenti di una "biografia", quella dei luoghi e dei paesaggi ancora oggi gravitanti lungo la direttrice della Cento Croci, introducendo quindi – attraverso la ricchezza dei dettagli visivi – un elemento relazionale importante per l'auto-riconoscimento culturale delle comunità che oggi vivono sul territorio. "Biografia" è anche la parola scelta per intitolare uno dei più recenti e significativi lavori di "micro-geografia storica" applicata: un volume che utilizza largamente la cartografia storica all'interno di una più vasta rete di fonti (GABELLIERI, PESCHINI, 2015) e che costituisce un modello per un ulteriore, più profondo e successivo salto analitico nello studio della realtà geografica locale. Un ulteriore esempio, proiettato ancora una volta nella direzione educativa/comunicativa del patrimonio locale, merita di essere ricordato, sia perché riguarda Vinzoni senior, sia perché ha a che fare con un'altra "strada storica", questa volta costruita non tanto per un flusso di uomini e merci ma per quello, ancora più vitale, dell'acqua. Si tratta del laboratorio intitolato *Nel segno di Matteo Vinzoni*³⁷ proposto alle scuole del IV Municipio genovese Media Valbisagno dal Circolo culturale Sertoli per la quattordicesima edizione del Festival della Scienza di Genova (2016). Centro dell'esperienza è stata l'analisi guidata del vinzoniano *Piano dell'acquedotto di Genova distinto nelle rispettive custodie* (1729, cfr.: CIRCOLO CULTURALE

³⁷ <http://www.festivalscienza.it/site/home/programma-2016/eventi-per-tipo/conferenze/nel-segno-di-matteo-vinzoni.html>.

RICREATIVO DI VIA SERTOLI, 2016)³⁸, che ha consentito agli studenti di riconoscere nel presente i manufatti riprodotti nelle carte (ville, oratori, mulini, ponti e ponti-canale, prese, fossati ecc.) in un coinvolgente esercizio di “lettura dal vivo” della carta. Una parte interessante del lavoro ha riguardato il censimento dei beni fondiari posti lungo il canale e rilevati da Vinzoni con le stesse modalità adottate per il *Tipo geometrico della strada carreggiabile proposta da Sestri sino al monte Cento Croci*. Operazione che ha permesso di individuare «almeno 46 nominativi di famiglie, dalle più potenti a quelle minori» quindi di uscire da una ricostruzione puramente monumentale del paesaggio entrando più a fondo in uno dei temi chiave della sua costruzione storica, quello della proprietà (IVI, p. 3). Questo ultimo caso andrà tenuto presente per il futuro se le iniziative, ricordate in apertura, riguardanti la Cento Croci e la valorizzazione della cartografia storica e del patrimonio locale dell'Appennino ligure-emiliano prenderanno finalmente sostanza.

APPENDICE 1

Carte progettuali settecentesche della strada di Cento Croci riconducibili all'opera di Matteo Vinzoni, Panfilio Vinzoni e Pierre-Antoine De Cotte (ASG; fonti cui si rimanda per le schede analitiche: <http://www.asgenova.it>; <http://www.topographia.it/>).

Percorso archivistico virtuale

Raccolta dei Tipi, disegni e mappe dell'Archivio di Stato di Genova > Fondi cartografici originari > Mappe e tipi della Repubblica di Genova > Carte riconducibili all'ordinamento originario > VV: “Tipi del plico VV concernenti la nuova strada intrapresa e non proseguita da Sestri a Parma” (1766-1772).

Titolo dell'unità originaria

Tipi del plico VV concernenti la nuova strada intrapresa e non proseguita da Sestri a Parma

Descrizione

1766-1772. Unità archivistica virtuale composta da 11 pezzi, ricostruita in base alle antiche segnature e mediante i mezzi di corredo coevi. Il plico conteneva in origine 6 carte per la strada di Cento Croci; per l'individuazione della pratica l'inventario settecentesco indica: «due fogliacci nell'Eccellentissima Giunta de Confini, pratica del 1766 in 1772», i due “fogliacci”, riuniti insieme si trovano oggi nel fondo Senato (Senarega), 1088. All'interno dell'unità sono state inserite anche carte che non recano segnature antiche ma che riguardano la medesima pratica (fonte: <http://www.asgenova.it>).

³⁸ Il volume, commissionato a Vinzoni da Gio. Francesco Brignole Sale (1695-1760) e dai Padri del Comune è oggi conservato presso il Centro di Documentazione per la Storia, l'Arte e l'Immagine di Genova (Atlante n. 27).

Composizione

- *Carte di Matteo e Panfilio Vinzoni*

[9]: *Tipo geometrico della strada carreggiabile proposta da Sestri sino al monte Cento Croci* (1762 mar.; carta controfirmata anche da Panfilio Vinzoni, Capitano ingegnere).

Verso: Pezza di rapporto contenente i prospetti dei ponti progettati lungo la strada per Cento Croci (Ponte di Varese, di Sesinella, di Borza).

[6]: *Tipo della strada da Tregosa a Cento Croci, con le variazioni previste, con pianta di Varese e San Pietro Vara* (sec.XVIII seconda metà). Minuta attribuibile a Matteo e Panfilio Vinzoni.

- *Carte di Pierre-Paul De Cotte*

3: *Profil demonstratif de la longueur du chemin de Fornovo a Cent Croix avec les rampes d'evoloppes en mesure juste suivant l'echelle cy dessous, et conformement au plan de projet* (1766-1772).

[8]: *Plan du nouveau chemin qui de Sestrit de Levante conduit a Cent Croix frontiere entre l'etat de La Serenissime Republique de Genes ed Celvi de Parme ...* (1754-1759).

[10]: *Plan du changement projeté pour amiliorer le chemin de Fornovo a Cassio passant par Piantonio, sous Costa, et a Bosci comme il se voit ly dessus, laveé en jaune.* (ca. 1764). Pezza di rapporto contenente il progetto di variazione della strada carreggiabile da Parma a Genova nel tratto tra Fornovo e Cassio. Sulla carta sono rappresentate le aree ghiaiose del fiume Taro e le aree montuose, dirupate e rocciose, col nome di “libbie”, come nell'esemplare conservato in ASP, Raccolta di mappe e disegni, 28/8.

[11]: *Plan d'un chemin carettable, qui de Parme, et de Plaisance, conduira sur l'ettat de Genes, passant par le mont cent croix. En suivant la degradation ci apres detaillie* (1766 set. 19; De Cotte, colonnello ingegnere, autore dell'antigrafo; Giambatta Tamburini, autore). Sul verso è incollato un rettangolo di tela, residuo del precedente condizionamento, su cui si legge parte di altra intitolazione. Sul vecchio inventario della Raccolta è indicato come: *Tipo geometrico contenente il tratto della strada predetta nel Parmiggiano compreso tra il suddetto Monte, e Fornovo e Sala (S). Plan géographique du projet d'un chemin carrossable qui de Sala, ou de Fornovo, doit conduire jusqu'au sommet de la montagne appelée communement Cent Croix* (Cfr.: BARLETTARO, GARBARINO, 1986, p. 61). Anche in questo caso sono rappresentate le aree ghiaiose del fiume Taro e le aree montuose, dirupate e rocciose, col nome di “libbie”.

Altre carte coeve contenute nel plico VV

1: *Piano della nuova strada carreggiabile che da Fornovo conduce al Monte Cento Croci* (1766-1772).

2: *Disegno di due progetti di strada carreggiabile per cui da Varese si può andare a Centocroci* (senza data ma successiva al 1768). La carta ha lo scopo di raffigurare la strada progettata dal Cap. Ferretto e dall'ing. Porcelli, parmigiano.

4: *Carta dimostrativa del nuovo tratto di strada che da Cento Croci porta a Fornovo* (1766-1772).

[5]: *Tipo geometrico delle strade di Sestri, S. Pietro di Vara, e Varese a Monte Centocroci per via di Parma...* (1766-1772; sottoscritto dal capitano ingegnere Ferretto, senza data). Nella carta sono incluse le piante di Varese Ligure e San Pietro Vara.

5/1: *Tavola della lunghezza, monta, digradazione, ossia discesa, e pianura che si è stabilito per la costruzione della strada suddetta secondo la graduazione convenuta in gradi 3 1/2, cioè a oncie 4 per ogni canna di palmi 10 genovesi* (sottoscritto dal capitano ingegnere Ferretto, senza data; 1766-1772).

[7]: *Disegno dei progetti della strada tra Varese e Cento Croci* (sec. XVIII seconda metà).

Percorso archivistico virtuale

Raccolta dei Tipi, disegni e mappe dell'Archivio di Stato di Genova > Fondi cartografici originari > Mappe e tipi della Repubblica di Genova > Carte riconducibili all'ordinamento originario > RR: "Tipi del plico RR" (ca. 1762).

Titolo dell'unità originaria

Tipi del plico RR.

Descrizione

1766.1772. Unità archivistica virtuale composta da 11 pezzi, ricostruita in base alle antiche segnature e mediante i mezzi di corredo coevi. Il plico conteneva in origine 6 carte per la strada di Cento Croci; per l'individuazione della pratica l'inventario settecentesco indica: «due fogliacci nell'Eccellentissima Giunta de Confini, pratica del 1766 in 1772», i due "fogliacci", riuniti insieme si trovano oggi nel fondo Senato (Senarega), 1088. All'interno dell'unità sono state inserite anche carte che non recano segnature antiche ma che riguardano la medesima pratica (fonte: <http://www.asgenova.it>).

Composizione**- Carte di Matteo e Panfilio Vinzoni**

[15]: *Pianta di San Pietro di Vara* (1762 mar.). Secondo l'inventario on-line la carta ha per oggetto la costruzione di un ponte sul fiume Vara e lo slargamento della strada, non è da escludersi quindi che essa faccia parte del complesso di materiale relativo alla strada di Cento Croci.

Percorso archivistico virtuale

Raccolta dei Tipi, disegni e mappe dell'Archivio di Stato di Genova > Cartografia miscellanea > Documenti iconografici estratti > Giunta dei Confini > 103/a.

Titolo dell'unità originaria

Giunta dei Confini, 103/a.

Descrizione

Si tratta di documenti grafici originariamente allegati ad altra documentazione estratti per motivi diversi. Le carte sono state in genere ricondotte al contesto documentario di provenienza ricostruendo così il vincolo originario perduto (fonte: <http://www.asgenova.it>).

Composizione**- Carte di Matteo e Panfilio Vinzoni**

[1]: *Tipo geometrico della strada carreggiabile proposta da Sestri sino al monte Cento Croci* (ca. 1762; realizzata da M. Vinzoni con l'ausilio del figlio Panfilio). Come rivela la quadrettatura a matita si tratta della minuta della carta contrassegnata come "[9]" dei "Tipi del plico VV".

[2] verso: *Il ponte proposto a San Pietro di Vara* (ca. 1762 mar.). Pezza di rapporto contenente il prospetto del ponte sul fiume Vara lungo la strada per Cento Croci, sottoscritta dal Colonnello Matteo Vinzoni e Capitano Panfilio Vinzoni 1762.

[5]: *Sestri, fiume Gromolo e strada sino in Centocroci*

APPENDICE 2

Carte progettuali settecentesche della strada di Cento Croci riconducibili all'opera di Matteo Vinzoni, Panfilio Vinzoni e Pierre-Antoine De Cotte (ASP; per le schede analitiche delle singole carte si rimanda agli strumenti di corredo archivistico in loco)³⁹.

Percorso archivistico

ASP, Raccolta di mappe e disegni, Vol. 28

Composizione**- Carte di Matteo e Panfilio Vinzoni**

28/10: *Proseguimento del n. 8 (da Sestri Levante al passo delle Cento Croci)*, 1766, la carta è attribuibile a Matteo e Panfilio Vinzoni.

28/16: *Tipo dimostrativo della nuova e antica strada che da Sestri di Levante conduce a monte Cento Croci...*, 1757, la carta è attribuibile a Matteo e Panfilio Vinzoni.

- Carte di Pierre-Paul De Cotte

28/02: Carta geografica dei territori compresi nella zona delimitata da Pisa, Lucca, Reggio Emilia, Mantova, Bergamo, Milano, Asti, Finale Ligure, Genova, La Spezia, Massa.

28/06: *Plan d'un chemin carettable qui de Parme et de Plaisance conduira sur l'Etat de Genes passant par le mont Cent-Croix, en 1766*.

28/08: Piano di una strada che da Parma e Piacenza condurrà sullo stato di Genova passando per il passo Cento Croci. Attribuibile a De Cotte con qualche cautela (forse realizzata con l'aiuto di un collaboratore parmense come il "geografo" De Gozzi; Cfr.: BARLETTARO, GARBARINO, 1986, p. 61). Sulla carta sono rappresentate le aree ghiaiose del fiume Taro e le aree montuose, dirupate e rocciose, col nome di "libbie".

28/20: Piano di una strada che da Parma e Piacenza condurrà sullo stato di Genova passando per il passo Cento Croci. Corrisponde alla 28/6 con alcune modifiche attorno a Fornovo Taro.

28/21a: Pianta di Borgo Val di Taro.

28/21b: Pianta e prospetto di Ponte d'Ostia.

28/22: Ostia, pianta dell'abitato e del ponte.

28/23: Ponte sui canali Gorro e Belforte.

28/24: Ponte sul canale Manubiola.

28/25: Pianta di Castellonchio.

28/26: Pianta di Cassio.

28/27: Pianta di Cavizzano e Terenzio.

28/28: Pianta e prospetto del ponte sulla Sporzana.

28/29: Pianta di Lesignano.

28/30-38: Copie con varianti dal n. 21 al 29.

28/43: *Profil demonstrative de la longueur du chemin de Fornovo a Cent Croix, avec les rampes...* (con progetto sulla Sporzana).

³⁹ Palumbo ricorda anche, come opera di De Cotte, il *Piano della nuova strada che comincia dal monte Cento Croce, confine della Repubblica di Genova e va fino a Fornovo*, 1754 (PALUMBO, 2010, p. 84). Purtroppo la collocazione riportata (ASP, Raccolta di mappe e disegni, 41/11) non corrisponde alla carta indicata che non è stato così possibile reperire e visionare.

28/44: *Tavola della lunghezza, monta, digradazione o sia discesa e pianura stabilito per la costruzione della nova strada careggiabile che da Fornovo passerà al monte Cento Croci...*

28/45-46: *Profil developé d'une partie du nouveau chemin de Genes, fait en 1766 ...* (quaderni cartografici di fogli numerati da 1 a 28, contenenti prospetti, altimetrie, sezioni e piante inerenti detta strada di Genova).

Percorso archivistico

ASP, Mappe di fiumi e Strade, vol. 21.

- *Carte di Pierre-Paul De Cotte*

21/4: *Plan d'un chemin carettable, qui de Parme et de Plaisance conduira sur l'Etat de Genes, passant par le Mont centcroix, en Suivant la Degradation cyaprés détaillée, Scavoir.* (scala di due Miglia, mm. 634x2473; ann. antiche, verso: «Strada di Genova per Bardi», estremi geografici: da “Cento Croci” a “Borgo S. Donnino”).

BIBLIOGRAFIA

- MAURO AGNOLETTI (a cura di), *Paesaggi rurali storici. Per un catalogo nazionale*, Laterza, Roma-Bari, 2011.
- STELLA AGOSTINI, *Infrastrutture contro agricoltura. Criticità della pianificazione in Lombardia*, «Scienze del territorio», II (2014), pp. 19-26.
- DINO BIONDI, MASSIMO QUAINI (a cura di), *Aurelia e le altre – la guida*, Reggio Emilia, Diabasis, 2006.
- FERDINANDO BONORA, *Il palazzo Durazzo Bombrini in Cornigliano. Un'architettura francese a Genova*, Genova, Sagep, 1991.
- FRANCESCO BORRI, *I quadri di Ilario Spolverini per le nozze di Elisabetta Farnese*, «Parma», I (1933), pp. 265-268.
- CATHERINE BOUSQUET-BRESSOLIER, *De la “peinture géométrale” à la carte topographique*, in ID. (dir.), *L'œil du cartographe et la représentation géographique du Moyen Âge à nos jours*, Parigi, C.T.H.S., 1995.
- CIRCOLO CULTURALE RICREATIVO DI VIA SERTOLI, *La Carta Geografica Scientifica di Matteo Vinzoni. Valbisagno 1729, i borghi di Carpi, Cartagenova, Geirato*, dattiloscritto presentato in occasione del Festival della Scienza 2016, Genova, 2016.
- ITALO CALVINO, *Prefazione*, in ERMANNO CAVAZZONI et. alii (a cura di), *Esplorazioni sulla via Emilia. Scritture nel paesaggio*, Milano, Feltrinelli, 1986, pp. 11-12.
- LORENZO CANALE, *Territori rurali ri-attivati. Multifunzionalità, fruizione e impegno sociale attraverso l'esperienza della Cooperativa Sociale «Lavoro e Non Solo»*, «Scienze del territorio», I (2013), pp. 355-362.
- FRANCA CAROLI, STEFANO GARDINI (a cura di), *Carte di terra per una Repubblica di mare. Saggi introduttivi all'inventario on line dei fondi cartografici dell'Archivio di Stato di Genova*, Roma, Ministero per i beni e le attività culturali Direzione generale per gli archivi, 2012.
- FRANCO CASSANO, *Il pensiero meridiano*, Roma-Bari, Laterza, 1996.
- GINO REDOANO COPPEDÈ, *La Val Taro e le valli confinanti nella storia delle comunicazioni dal Basso Medioevo alla Rivoluzione dei trasporti*, in DANIELE CALCAGNO (a cura di), *La montagna tosco-ligure-emiliana e le vie di commercio e pellegrinaggio: Borgo Val di Taro e i Fieschi*, Atti del convegno, Borgo Val di Taro, 6 giugno 1998, Borgo Val di Taro, Chiavari (GE), Piemme, 2002, pp. 1-31.
- RICCARDO DELLEPIANE, *Confini e percorsi fra Liguria e Val di Taro nei secoli XVII e XVIII*, in DANIELE CALCAGNO (a cura di), *La montagna tosco-ligure-emiliana e le vie di commercio e pellegrinaggio: Borgo Val di Taro e i Fieschi*, Atti del convegno, Borgo Val di Taro, 6 giugno 1998, Borgo Val di Taro, Chiavari (GE), Piemme, 2002, pp. 225-255.

- MARZIA DENTONE, ELIANA M. VECCHI, *Dal porto di Sestri Levante*, in TIZIANO MANNONI (a cura di), *Strade di Liguria. Un patrimonio storico da scoprire*, Genova, Fondazione Carige, 2007a, pp. 179-184.
- FRANCO FARINELLI, *La cartografia della campagna nel Novecento*, in *Storia d'Italia*, vol. VI, *Atlante*, Torino, Einaudi, 1976, pp. 626-636.
- ID., *I segni del mondo. Immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*, Firenze, La Nuova Italia, 1992.
- LUIGI GAMBARO, *Dall'Alta val di Vara verso Genova*, in RINALDO LUCCARDINI (a cura di), *Vie romane in Liguria*, Genova, De Ferrari, 2001, pp. 75-85.
- NICOLA GABELLIERI, VALERIA PESCHINI (a cura di), *Biografia di un paesaggio rurale. Storia, geografia e archeologia ambientale per la riqualificazione di Case Lovara (promontorio del Mesco – La Spezia)*, Sestri Levante (GE), Oltre Edizioni, 2015.
- CARLO A. GEMIGNANI, *An ancient pilgrimage route and its changes over time: the "Strada della Cisa". A proposal for development of cultural heritage and landscape*, in GIANLUCA BAMBI, MATTEO BARBARI (edited by), *The European Pilgrimage Routes for promoting sustainable and quality tourism in rural areas*, International Conference proceedings 4-6 December 2014, Firenze, Firenze University press, 2015, pp. 79-91.
- ROBERTO GHELFI, *Alta via dei monti liguri. Bene culturale tra Alpi e Appennino*, Genova, De Ferrari, 2011.
- ROBERTO GRECI (a cura di), *Un'area di strada: l'Emilia occidentale nel Medioevo. Ricerche storiche e riflessioni metodologiche*, Bologna, CLUEB, 2000.
- WILLIAM F. LAURANCE (et. al.), *A global strategy for road building*, «Nature», DXIII (2014), pp. 229-232.
- RINALDO LUCCARDINI (a cura di), *Vie romane in Liguria*, Genova, De Ferrari, 2001.
- ALBERTO MAGNAGHI, DAVID FANFANI (a cura di), *Patto città campagna. Un progetto di bioregione urbana per la Toscana centrale*, Alinea, Firenze, 2010.
- TIZIANO MANNONI (a cura di), *Strade di Liguria. Un patrimonio storico da scoprire*, Genova, Fondazione Carige, 2007a.
- ID., *Il patrimonio delle strade storiche*, in TIZIANO MANNONI (a cura di), *Strade di Liguria. Un patrimonio storico da scoprire*, Genova, Fondazione Carige, 2007b, pp. 9-17.
- ID., *L'analisi critica nei problemi di cultura materiale: il caso delle strade romane*, in AAVV, *Insedimenti e territorio. Viabilità in Liguria tra I e VII secolo d.C.*, Atti del Convegno (Bordighera 2000), Bordighera, Istituto Internazionale di Studi Liguri, 2004, pp. 5-17.
- ID., *Le strade medievali della Liguria*, in FRANCESCA BULGARELLI, ALEXANDRE GARDINI, PIERA MELLI (a cura di), *Archeologia dei pellegrinaggi in Liguria*, Savona, M. Sabatelli, 2001, pp. 58-61.
- ID., *La logistica delle merci nella Liguria medievale*, in DANILO CABONA e GIOVANNA MASSARDO (a cura di) *Genova porta d'Europa. La logistica delle merci tra il porto di Genova e l'Europa nei secoli XII-XXI: problemi e soluzioni*, atti della Giornata di studio, Genova, 23 novembre 2000a, Firenze, All'insegna del Giglio, pp. 89-114.
- ID., *Il nodo lunense delle grandi vie di comunicazione*, in LUISA ROSSI, PIA SPAGIARI (a cura di), *Il pellegrino e la sua ombra: il castello di Lerici e il territorio spezzino nel viaggio devozionale*, Sarzana (SP), Agorà Edizioni, 2000b, pp. 9-12.
- ID., *Gli aspetti archeologici della ricerca sulle strade medievali*, in ROBERTO GRECI (a cura di), *Un'area di strada: l'Emilia occidentale nel Medioevo. Ricerche storiche e riflessioni metodologiche*, atti dei convegni di Parma e Castell'Arquato, novembre 1997, Bologna, Clueb, 2000c, pp. 13-18.
- MARIA MAUTONE, MARIA RONZA (a cura di), *Patrimonio culturale e paesaggio. Un approccio di filiera per la progettualità territoriale*, Roma, Gangemi, 2009.
- ROBERTO PALUMBO, *La Strada di Cento Croci. Un viaggio nel tempo tra Emilia e Liguria di Levante*, La Spezia, Accademia Lunigianese di Scienze "G. Capellini", 2010, pp. 141-142.
- LUIGI PELLIZZONI, *Nascita di una Regina*, in GIGLIOLA FRAGNITO (a cura di), *Elisabetta Farnese principessa di Parma e regina di Spagna*, Parma, Viella, 2010, pp. 53-70.
- MARCO PETRELLA, CHIARA SANTINI, STEFANO TORRESANI (a cura di), *Geo-grafie di un territorio. Studi e ricerche per un dizionario storico dei cartografi in Emilia Romagna*, Patron, Bologna, 2006.
- ANTONIO PITTALUGA, *Duché de Genes. Costumes dessinés sur les lieux*, Parigi, 1826.

- MASSIMO QUAINI, *La conoscenza del territorio ligure fra Medioevo e Età moderna*, Genova, Sagep, 1981, pp. 181-191.
- ID., *Matteo Vinzoni: la formazione dello sguardo e del linguaggio di un cartografo (1707-1715)*, in *Studi in memoria di Teofilo Ossian De Negri*, in «Bollettino ligure per la storia e la cultura regionale», 1986, pp. 85-106.
- MASSIMO QUAINI, *Levanto nella storia. I – Dall'archivio al territorio*, Genova, Compagnia dei Librai-Comune di Levanto, 1987, pp. 94-125.
- ID., *La formazione della raccolta cartografica dell'Archivio di Stato di Genova, istruzioni per l'uso*, in *Studi in onore di Luigi Bulferetti*, in «Miscellanea storica Ligure», XIX (1988), 1-2, pp. 1185-1224.
- ID. (a cura di), *Carte e cartografi in Liguria*, seconda edizione, Genova, Sagep, 1991.
- ID., *Pierre-Paul De Cotte*, in MASSIMO QUAINI, LUISA ROSSI (a cura di), *Cartografi in Liguria (secoli XIV-XIX)*, Dizionario storico dei cartografi italiani, Genova, Brigati, 2007, pp. 178-182.
- ID., *Domenico Policardi*, in MASSIMO QUAINI, LUISA ROSSI (a cura di), *Cartografi in Liguria*, cit., 2007b, pp. 126-128.
- MASSIMO QUAINI, LUISA ROSSI (a cura di), *Cartografi in Liguria (secoli XIV-XIX)*, Dizionario storico dei cartografi italiani, Genova, Brigati, 2007.
- OSVALDO RAGGIO, *Storia di una passione. Cultura aristocratica e collezionismo alla fine dell'ancien régime*, Venezia, Marsilio, 2000.
- CLAUDE RAFFESTIN, *Immagini e identità territoriali*, in GIUSEPPE DEMATTEIRS, FIORENZO FERLAINO (a cura di), *Il Mondo e i Luoghi: Geografie dell'identità e del cambiamento*, Torino, IRES Piemonte, 2003, pp. 3-11.
- GINO REDOANO COPPEDE, *La Val Taro e le valli confinanti nella storia delle comunicazioni dal Basso Medioevo alla Rivoluzione dei trasporti*, in DANIELE CALCAGNO (a cura di), *La montagna toscano-ligure-emiliana e le vie di commercio e pellegrinaggio: Borgo Val di Taro e i Fieschi*, Atti del convegno, Borgo Val di Taro, 6 giugno 1998, Borgo Val di Taro, Chiavari (GE), Piemme, 2002, pp. 1-31.
- LUISA ROSSI, *Lo specchio del Golfo. Paesaggio e anima della provincia spezzina*, Sarzana (SP), Agorà Edizioni, 2003.
- ID., *Paesaggi e memoria. Il nome, il disegno del territorio, l'utopia della città*, in ROSSANA PICCIOLI, ALESSANDRO SCANSANI (a cura di), *Il senso del Golfo. Dalla foce della Magra alle Cinque Terre*, Reggio Emilia, Diabasis, 2008, pp. 45-76.
- ANTONINO SORRENTINO, voce *Spolverini, Ilario*, Enciclopedia Italiana Treccani on-line, [http://www.treccani.it/enciclopedia/ilario-spolverini_\(Enciclopedia-Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/ilario-spolverini_(Enciclopedia-Italiana)/)
- CLAUDIA SPIGA, *Origine e formazione della Raccolta cartografica della Repubblica di Genova*, in FRANCA CAROLI, STEFANO GARDINI (a cura di), *Carte di terra per una Repubblica di mare. Saggi introduttivi all'inventario on line dei fondi cartografici dell'Archivio di Stato di Genova*, Roma, Ministero per i beni e le attività culturali Direzione generale per gli archivi, 2012, pp. 19-44.
- MARIA LUISA STURANI, *Tra misura e arte: la rappresentazione topografica del paesaggio nel tardo Settecento e primo Ottocento*, in SIMONE MESSINA, VALERIA RAMACCIOTTI (a cura di), *Metamorfosi dei lumi 5. Il Paesaggio*, Alessandria, Dell'Orso, 2010, pp. 101-111.
- ITALO TESTA (a cura di), *Pensieri viandanti. Antropologia ed estetica del camminare 2007*, Reggio Emilia, Diabasis, 2008.
- ID. (a cura di), *Pensieri viandanti 2. L'etica del camminare*, Reggio Emilia, Diabasis, 2009.
- ID. (a cura di), *Pensieri viandanti 3. Poetiche del camminare*, Reggio Emilia, Diabasis, 2010.
- VITTORIO TIGRINO, *Giurisdizione e transiti nei "Feudi di Montagna" dei Doria-Pamphili alla fine dell'Antico Regime*, in ANGELO TORRE (a cura di), *Per vie di terra. Movimenti di uomini e di cose nelle società di antico regime*, Milano, Franco Angeli, 2007, pp. 151-174.
- VLADIMIRO VALERIO, *Cartography, Art and Mimesis. The Imitation of Nature in Land Surveying in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, in ERNA FIORENTINI (a cura di), *Observing Nature – Representing Experience The Osmotic Dynamics of Romanticism 1800–1850*, Berlino, Dietrich Reimer Verlag, 2007, pp. 57-72.
- AGOSTINO VINZONI, *Matteo Vinzoni*, in LUISA ROSSI, MASSIMO QUAINI (a cura di), cit., 2007, pp. 135-150.
- ID., *Panfilio Vinzoni Junior*, in LUISA ROSSI, MASSIMO QUAINI (a cura di), cit., 2007, pp. 151-152.

MARIA CHIARA ZERBI (a cura di), *Guida europea all'osservazione del patrimonio rurale CEMAT*, Guerini, Milano, 2006.

MARIA CHIARA ZERBI, FEDERICA FIORE, *Sviluppo sostenibile e risorse del territorio. Il ruolo del patrimonio rurale*, Torino, Giappichelli, 2009.

CARTE E CARTOGRAFI SULL'APPENNINO LIGURE-EMILIANO. LA STRADA DI CENTO CROCI NEI PROGETTI DI MATTEO E PANFILIO VINZONI E PIERRE-PAUL DE COTTE – Nella seconda metà del XVIII secolo il Ducato di Parma e la Repubblica di Genova si accordano per costruire una strada carreggiabile che, attraverso il passo di Cento Croci sull'Appennino, avrebbe messo in comunicazione il mar Ligure con l'Adriatico attraverso il Po. Il progetto non viene portato a termine che alla fine XIX secolo ma impegna lungamente gli ingegneri-cartografi dei due Stati, lasciandoci numerose opere cartografiche che sono oggi interessanti fonti per lo studio del paesaggio e delle trasformazioni legate alla settecentesca “rivoluzione stradale”. In questo breve contributo voglio soffermarmi in particolare sui lavori di Matteo e Panfilio Vinzoni e Pier-Paul De Cotte, figure chiave per la storia della cartografia e della “cultura territoriale” tra Liguria ed Emilia.

MAPS AND CARTOGRAPHERS ON LIGURIAN-EMILIAN APPENNINE. THE ROAD OF CENTO CROCI IN THE PROJECTS OF MATTEO AND PANFILIO VINZONI AND PIERRE-PAUL DE COTTE – In the second half of the eighteenth century the Duchy of Parma and the Republic of Genoa agree to build a carriageway that, through the pass of Cento Croci on the Apennines, would connect the Ligurian Sea to the Adriatic through the Po river. The project is carried out only at the end of the nineteenth century, but committed for a long time the engineers-cartographers of the two States, leaving us a large number of cartographic works: today interesting sources for the landscape studies related to the transformations to the eighteenth-century “road revolution”. In this short article I want to focus in particular on the works of Matteo and Panfilio Vinzoni and Pier-Paul De Cotte, key-figures in the history of cartography and for the local history, between Liguria and Emilia.

PAROLE CHIAVE: Storia della “rivoluzione stradale”; cartografia storica, patrimonio rurale.

KEYWORDS: History of the “Street Revolution”; Historical Cartography; Rural Heritage.