
LA STRADA DI CENTO CROCI

Un viaggio nel tempo tra Emilia e Liguria di levante

di Roberto Palumbo



ACCADEMIA LVNIGIANESE DI SCIENZE
"G. CAPELLINI" ONLUS - LA SPEZIA

collana Genti e Paesi - XI



PROVINCIA
DI PARMA



PROVINCIA
DELLA SPEZIA



COMUNE DI
BORGO VAL DI TARO



COMUNE DI
VARESE LIGURE



Ilario Spolverini, "Congedo della Regina Elisabetta dalla corte Farnesiana al monte Cento Croci (1720-21)
Palazzo Farnese Piacenza - foto Carlo Pagani

LA STRADA DI CENTO CROCI
Un viaggio nel tempo tra Emilia e Liguria di levante

di Roberto Palumbo

collana Genti e Paesi - XI



ACCADEMIA LAVINIGIANESE DI SCIENZE

«GIOVANNI CAPELLINI»

ONLUS

LA SPEZIA 2010

Presentazione

Presentiamo con piacere un ampio Studio del nostro Socio Roberto Palumbo relativo ad una delle Strade fondamentali del nostro territorio: il collegamento tra Liguria ed Emilia, argomento sinora carente di indagini storiche organiche complete.

L'Autore ha approfondito la storia dei vari progetti, succedutisi nel tempo, riguardanti la strada di Cento Croci ed ha affrontato con molto impegno il tema esaminando le vicende dei progetti attraverso un'accurata disamina delle fonti genovesi e parmensi.

Certamente la strada di Cento Croci era importante anche nei secoli precedenti, ma, come ci dice l'autore, vi è carenza di documentazione al riguardo.

Già nel XV secolo, in occasione della sosta del Re di Francia Carlo VIII a Pontremoli, col proprio esercito, lo storico Giacomo Berardi afferma che "la via si chiama Monte Cento Croci ma questa è molto sassosa, arida ed angusta, né si può passare detti monti senza gran pericolo".

Numerosi sono gli studi sull'argomento, esaminati ed elencati da Palumbo che ha completato il lavoro interessandosi più in generale dello studio delle comunicazioni delle nostre zone.

Ringraziamo il bravo Palumbo che, dalla conferenza tenuta durante una tornata accademica, ha voluto completare le proprie ricerche per offrirci questo interessante studio su uno degli argomenti più importanti del nostro passato.

Il volume, ricco di notizie storiche e di fotografie, si legge piacevolmente e mi auguro verrà letto da molti.

Avv. Domenico Bevilacqua
Presidente Accademia "G. Capellini"

Prefazione

Dall'alto medioevo sino all'Ottocento, lungo le riviere liguri si viaggia per mare. Se si eccettuano alcuni spostamenti brevi, tra paesi molto vicini e non separati da promontori o monti, la via di terra è lunga, difficile, faticosa e non di rado impraticabile, per esempio quando c'è da attraversare un torrente in piena. Viceversa la comunicazione marittima è facile e, relativamente agli standard dell'epoca, veloce: per le persone e ancor più per le merci, che sulle imbarcazioni si possono trasportare in gran quantità. Se tutto il mondo preindustriale preferisce la via d'acqua, ciò è particolarmente evidente e ovvio per una regione come la Liguria, da un lato aperta su un golfo ben navigabile, d'altro lato caratterizzata da un territorio quanto mai impervio. Ma uomini e merci non si muovono solo lungo le coste, anzi i maggiori problemi di trasporto sono quelli che riguardano l'asse nord-sud, tra il mare e il retroterra lombardo, piemontese, monferrino, e di qui verso l'Europa continentale. D'altronde, a che servirebbero i collegamenti marittimi con i vari paesi mediterranei (il grande cabotaggio verso l'Italia meridionale, la Sicilia, la Sardegna, la Provenza, la Spagna, il Levante, il Maghreb) se poi le merci provenienti da quei luoghi non potessero transitare verso l'interno, e se quelle del continente non potessero raggiungere il litorale per dirigersi oltremare?

Nelle comunicazioni "orizzontali" le vie di terra sono dunque quasi superflue, ma in quelle "verticali" diventano imprescindibili, nonostante la loro malagevolezza. Ma di che vie si tratta? Là dove si attraversano zone montuose, si può star certi che è ben difficile trovarsi in presenza di strade carrozzabili o carreggiabili, tanto che in molti casi bisognerà attendere l'arrivo della ferrovia perché si stabiliscano collegamenti rapidi. Protagoniste sono infatti, quasi dappertutto, le mulattiere, le "piste", i cosiddetti "itinerari naturali", non progettati ma tracciati da chi li usa, come i sentieri: vie che non richiedono grandi investimenti né grandi lavo-

ri, che presentano pendenze assai ripide – percorribili solo a piedi dallo “spallone”, o dal mulo – ma in compenso sono molto più brevi rispetto a una carreggiabile la quale, per superare lo stesso dislivello, sarebbe costretta a prolungare il suo corso in un’infinità di tornanti. Il calcolo, per i nostri antenati, era presto fatto: una piccola carovana di muli è in grado di trasportare in breve tempo quel che si può caricare su qualche grosso e lento carro, per il cui transito sarebbero necessarie opere stradali complesse e costose, tanto da costruire quanto da mantenere.

Dall’alto medioevo alla prima metà dell’Ottocento sono dunque le mulattiere a dominare il panorama dei trasporti tra il mar Ligure e la Padana, e di questa fitta ma modesta rete viaria la storiografia si è interessata solo marginalmente. L’attenzione si è appuntata molto di più, come è ovvio, sulla viabilità dell’antica Roma (le vie *Aemilia Scauri*, *Julia Augusta*, *Aurelia*, *Postumia*), e poi su quella napoleonica, realizzata o solo progettata: epoche per le quali davvero si può parlare di strade, che a ben vedere hanno una caratteristica comune, pur nella distanza dei tempi e delle vicende, cioè quella di assolvere funzioni militari e amministrative molto più che di rispondere a esigenze commerciali. Viceversa dal XII al XIX secolo il reticolo delle povere mulattiere liguri ha rivestito un’enorme importanza economica, tanto per i centri rivieraschi quanto per quelli dell’entroterra e dell’oltre-giogo. E se la bibliografia che le riguarda è scarsa (pensando a chi ha affrontato di petto l’argomento vengono in mente quasi soltanto i nomi di Gino Redoano Coppedé e di Tiziano Mannoni), se ne comprende facilmente la ragione: una mulattiera è un’opera “consuetudinaria”, mantenuta dai suoi utenti e da qualche comunità locale, che lascia di sé poche testimonianze scritte, per di più da ricercare in maniera indiretta, frugando fra i documenti fiscali o fra quelli generati da controversie di confine.

A queste difficoltà oggettive se ne possono aggiungere altre: per esempio, come sottolineava Edoardo Grendi, il fatto che la storiografia locale della Liguria ha in genere ignorato la dimensione topografica; o la persistenza di un luogo comune in base al quale Genova avrebbe accentrato su di sé tutti i traffici sia con l’oltremare sia con il retroterra padano, soffocando ogni attività commerciale delle altre località rivierasche e di conseguenza mortificando fin quasi ad annul-

larle le loro comunicazioni stradali verso l'interno. Sarebbero dunque insignificanti e trascurabili, per tutta l'età moderna, gli itinerari che si dipartono dai piccoli scali liguri verso il settentrione; e ciò a causa dell'egoismo della Dominante, della sua vocazione monopolistica. Ora, che questa vocazione sia esistita è difficile negarlo; ma è falso che essa abbia impedito il perpetuarsi di correnti di traffico, anche significative, imperniate sui centri minori delle riviere; così come è probabilmente falso che essa abbia determinato il cattivo stato delle strade che a quei centri facevano capo.

Non c'è dubbio che il governo e la classe dirigente genovese abbiano privilegiato – nella politica, per così dire, “dei trasporti e delle infrastrutture” – la strada che partiva dalla capitale e che la collegava con Milano e la Padana. Ma questa strada, che per secoli fu quella della Bocchetta, non era poi molto migliore rispetto a quelle che stavano alle spalle di Porto Maurizio, di Savona, di Chiavari o di Sestri Levante. E se negli anni ottanta del Cinquecento Genova fece uno sforzo per renderla carreggiabile, ben presto muli e mulattieri tornarono ad esserne gli unici frequentatori, e solo a fine Settecento, grazie alla munificenza privata della famiglia Cambiaso, si sarebbero realizzati dei tratti carrozzabili. La ragione va ricercata nel rapporto costi-benefici: se anche un grande porto come quello della Superba non poteva permettersi la spesa per costruire e mantenere una vera strada, i cui vantaggi rispetto alla mulattiera non erano poi così certi, a maggior ragione ciò valeva per gli approdi periferici. Gli investimenti, semmai, si affrontavano solo per interventi eccezionali, che avevano poco a che vedere con le esigenze del commercio: così si spiega la realizzazione della splendida “Strada Beretta”, aperta nel 1666 per consentire il passaggio dell'infanta Maria Teresa figlia di Filippo IV di Spagna, che dal porto di Finale Marina doveva andare verso Milano e di lì raggiungere a Vienna il suo sposo, l'imperatore Leopoldo I (anche se poi quella strada sarebbe divenuta assai comoda per i traffici dei finalini ai danni del fisco genovese); così si comprendono anche gli estemporanei lavori alla Bocchetta, nel 1711, per agevolare il passaggio di Carlo d'Asburgo pretendente al trono di Spagna. A sconsigliare l'apertura di vere strade, d'altronde, intervenivano anche le preoccupazioni di carattere strategico, perché non si

voleva fornire un cammino agevole agli eventuali eserciti invasori.

Tutto questo non impedì che, in alcune circostanze e sotto lo stimolo di particolari esigenze economiche (battere la concorrenza di altri Stati, attirare maggiori flussi commerciali entro il territorio della Repubblica, favorire l'esazione di dazi), il governo genovese, d'intesa con quelli dei paesi confinanti, meditasse l'apertura di qualche nuova strada, o piuttosto il riattamento e miglioramento di arterie già esistenti; così come talora, nonostante l'ovvia gelosia con cui favoriva il porto della Dominante, arrivò a far progetti che riguardavano il potenziamento dello scalo di Savona o lo sfruttamento commerciale del golfo della Spezia. Una delle vicende più significative, da questo punto di vista, è appunto quella presa in esame da Roberto Palumbo – uno studioso a cui siamo già debitori di alcuni utili contributi sul sistema stradale ligure – e che riguarda la via di Cento Croci e i collegamenti, attraverso quel valico, tra la riviera di levante e Parma. È un cammino antico che, a partire dalla metà del Seicento, i governi del Ducato farnesiano e della Repubblica meditavano di ammodernare radicalmente, per trasformarlo in una strada «talmente comoda che si possa carreggiare per essa, et accrescere in questa maniera in quella parte il traffico».

Per vent'anni vanno avanti le trattative tra i due Stati, si effettuano sopralluoghi, si stendono progetti, si fanno stanziamenti perlopiù irrisonanti in una sorta di gara a chi vuole spendere meno, si avvia qualche lavoro presto interrotto non appena la congiuntura induce a dubitare sull'effettiva utilità dell'opera, infine non si conclude nulla: un episodio che è ottima spia dell'impotenza di questi piccoli Stati, impastoiati nelle loro difficoltà finanziarie ma anche nelle reciproche diffidenze, nelle guerre doganali con i loro vicini, nei tentennamenti della politica fiscale, nelle paure per l'integrità dei loro confini. Tanto che il più importante intervento, anche in questo caso, è quello del tutto effimero realizzato nel 1714 per consentire il passaggio di Elisabetta Farnese, che deve raggiungere suo marito Filippo V di Spagna. D'altronde, perché spendere denaro e fatica quando si constata che, all'inizio del Settecento, la vecchia mulattiera continua a registrare un gran traffico?

Quando a metà del secolo XVIII riprendono le trattative fra Parma e Genova per rendere carreggiabile la via di Cento Croci, il clima politico della penisola è molto mutato. Mentre è diminuito il peso internazionale

della Repubblica, è cresciuto quello del Savoia e dei governi legati all'Austria, i quali tra l'altro hanno avviato una nuova politica stradale che considera sempre più necessaria la costruzione di moderne vie di comunicazione. Anche da parte genovese ci sono tentativi di seguire questa politica, ma si rivelano in genere maldestri e velleitari: forse scarseggiano i tecnici dotati di un'adeguata preparazione, ma soprattutto manca la volontà di spendere. Nel 1771, ad esempio, si progetta di costruire una carrozzabile Voltri-Albisola, ma poiché il preventivo è troppo alto si pensa bene di risparmiare facendo a meno dei ponti sui vari torrenti, senza rendersi conto che ciò vanificherebbe la praticabilità e quindi l'utilità della strada. E negli anni sessanta, nonostante la buona volontà del grande ministro parmense Du Tillot e l'impegno dei suoi ingegneri, i lavori di costruzione della carreggiabile di Cento Croci hanno un esito fallimentare proprio per lo scarso impegno finanziario da parte di Genova, determinato in parte dal fatto che molto denaro se ne va per contrastare la ribellione della Corsica, ma ancor più da quella singolare contraddizione in base a cui i cordoni della borsa li tiene non il governo ma il Banco di San Giorgio: e se il primo ritiene utile la costruzione di una strada alternativa a quella che parte dal porto genovese, il secondo rifiuta di finanziarla perché la giudica dannosa ai propri interessi. Sarà infatti riservata ad altre stagioni – prima quella napoleonica, poi quella della Liguria sabauda – la ripresa dei progetti e soprattutto delle realizzazioni riguardanti le strade carreggiabili dal mar Ligure alla pianura Padana, strade che però passeranno altrove e segneranno anzi il definitivo declino dell'antica via di Cento Croci.

Quella che il lettore trova in questo libro è dunque la storia di una serie di insuccessi, dei quali per varie ragioni la Repubblica di Genova porta la principale responsabilità. È una storia raccontata in modo piacevole e documentato, che ci spiega molte cose del nostro passato e ci fa capire come le vicende di una strada siano un utilissimo punto di vista per osservare una quantità di fenomeni riguardanti non solo gli aspetti tecnici e quelli economici, ma anche il funzionamento delle istituzioni e i grandi giochi della politica.

Introduzione

Prima la via Aurelia, poi le strade dei Giovi e della Bocchetta ed ora la strada di Cento Croci, o meglio, le strade di Cento Croci visto che nel corso dei secoli l'omonimo valico divenne crocevia di numerosi e importanti itinerari che collegavano i due versanti dell'Appennino ligure-emiliano. Aver affrontato studi sulla storia di quattro strade liguri mi ha consentito di ampliare la prospettiva di analisi e di individuare, secondo un paradigma comparativo, tante similitudini quanto altrettante differenze. Le similitudini sono evidenti soprattutto da un punto di vista storiografico: le vicende romane e medievali di tutte le strade sono state sottoposte ad approfondite ricerche alle quali, purtroppo, non è seguito il medesimo impegno per quanto riguarda lo studio delle loro vicissitudini moderne e contemporanee. Le diversità sono emerse nel corso della stesura di questo volume: sebbene ogni strada abbia avuto una genesi ed un "vissuto" specifico, la via di Cento Croci presenta un peculiare carattere di "internazionalità" che non trova riscontro nella storia delle altre strade. Desiderata fortemente dai duchi di Parma, divenuta croce-delizia per il governo della Repubblica di Genova, osteggiata dai governi filo asburgici, la via di Cento Croci è al centro di complicate trame politiche che oggi definiremmo "globali"; per questo motivo, la rievocazione della sua storia conferma l'assunto che vede nello studio della viabilità e dei sistemi di comunicazione uno strumento fondamentale per comprendere le vicende politiche, economiche ed umane di un territorio in una determinata epoca.

Sapevo, ancor prima di iniziare questo studio, che sarebbe stato impossibile addentrarsi in un argomento poco esplorato dalla storiografia locale, quale era la storia della strada di Cento Croci, senza ricorrere all'aiuto di collaboratori, di consiglieri, di esperti e, perché no, di motivatori.

Rivolgo un sentito ringraziamento all'Accademia Capellini ed in particolare all'ingegner Arrigo Antonelli che, oltre ad aver promosso la pubblicazione del presente volume, hanno sempre manifestato interesse nell'evoluzione delle mie ricerche.

Alla Professoressa Luisa Rossi dell'Università di Parma, devo l'idea della ricerca e soprattutto le lunghe conversazioni che mi hanno condotto a profonde riflessioni su argomenti di non facile definizione.

Ringrazio il Professor Giovanni Assereto dell'Università di Genova che dai tempi della mia tesi di laurea è diventato un insostituibile punto di riferimento per le mie ricerche; anche nel corso di questo lavoro ha dimostrato fiducia nelle mie capacità che a volte ho dubitato di meritare.

Ai Professori Maria Adelaide Farina ed Enrico Formica devo gli incoraggiamenti che mi hanno sostenuto a "lavori in corso", ma soprattutto devo loro i rigorosi giudizi sull'opera che hanno costantemente stimolato il mio impegno sul lavoro.

Questa ricerca sarebbe stata incompleta se non avessi beneficiato delle conversazioni "in loco" con Giacomo Bernardi, Fausto Figone e Franco Pessagno, passaggi obbligati per scavare nei meandri della storia della Val di Taro, della Valle del Petronio e dell'alta Val di Vara. A loro rivolgo un sincero ringraziamento per il tempo che mi hanno messo a disposizione.

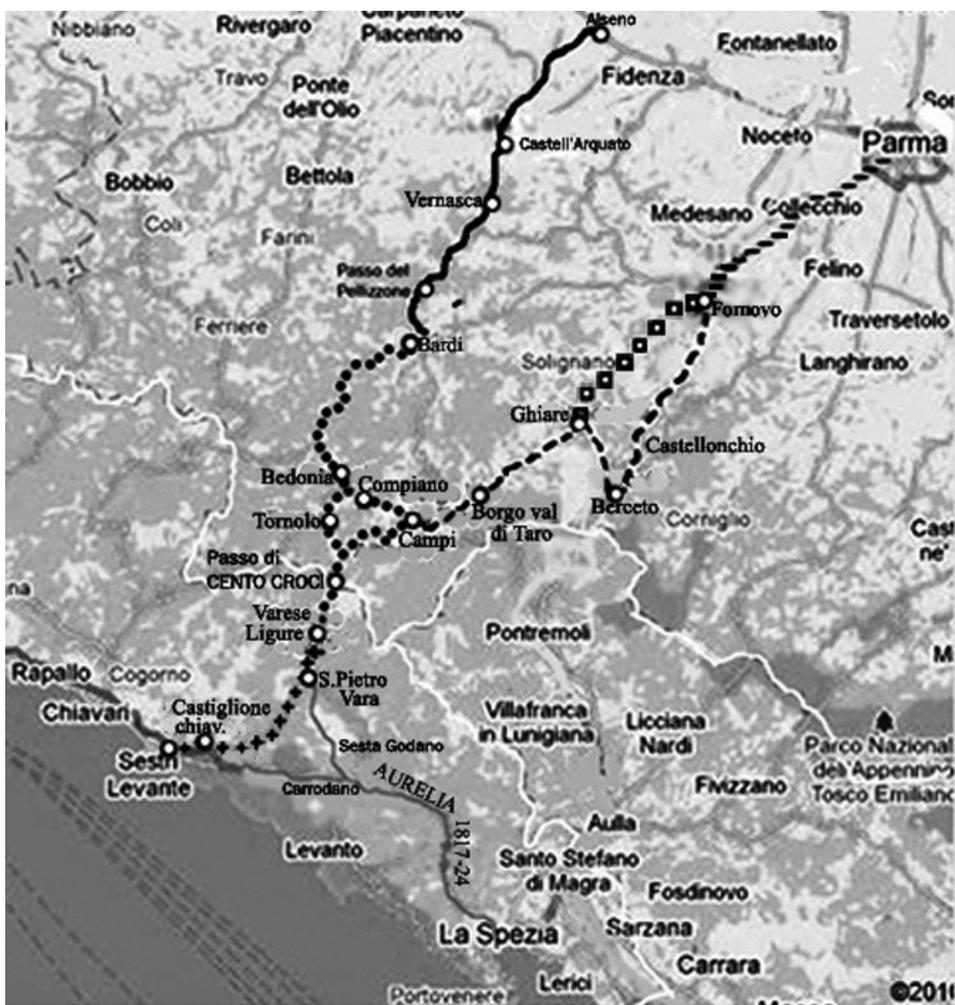
Ringrazio tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione di questo volume: Helene Arena, Riccardo Battolla, Don Aldo Berlotti, Angelo Conti, Pierfilippo Macchiavelli, Simonetta Marchini, Stefano Minuti, Maria Elena Mondelli, Salvatore Peri, Aurore Pornin, Alessandro Ragusa, Gino Redoano Coppedé, Gianpiero Salvaneli, Enzo Semeraro.

Roberto Palumbo

La pubblicazione dei documenti presenti in questo volume è stata autorizzata dalle seguenti delibere:

Archivio di Stato di Genova, n. 12/10 – prot. cl. 28.28.00/91.21.

Archivio di Stato di Parma prot. n° 3445/V.9.3 del 23 settembre 2010.



FASI DELLA COSTRUZIONE DELLA STRADA CARROZZABILE DI CENTO CROCI

— XVII secolo

+++ Tra il 1834 ed il 1849

— Tra il 1766 ed il 1771

●●● Tra il 1868 ed il 1881

- - - Tra il 1835 ed il 1837

□□□ 1959-1997

CAPITOLO I

LA STRADA DI CENTO CROCI TRA MEDIOEVO ED ETÀ MODERNA

La Segesta-Veleia tra storia e leggenda

Secondo una cronaca cinquecentesca, la strada che passava sul monte Lamba e che univa Borgotaro a Varese Ligure era infestata da spietati fuorilegge che derubavano e assassinavano gli sventurati viandanti. Intorno all'anno 1469, gli abitanti di Varese, di Caranza e della Val Taro, mossi dalla compassione, fecero costruire in prossimità del valico una chiesetta ed un ricovero per dare assistenza agli stanchi e smarriti viaggiatori che percorrevano questa strada. Il rifugio fu affidato ad un rettore chiamato il Monaco e, poco alla volta, grazie alle cospicue offerte dei viaggiatori, il monastero fu ampliato divenendo famoso e frequentato da molte persone. Ma con il passar degli anni il Monaco divenne avido ed «avendo il diavolo per consigliere», cominciò a derubare e ad uccidere ogni viaggiatore che dava l'impressione di essere «uomo da denari». I corpi delle vittime venivano gettati in un profondo pozzo scavato dallo stesso malvivente in prossimità dell'*hospitio*. Accadeva però che i cani mastini dei casolari sparsi intorno al monte Lamba, attirati dal fetore dei cadaveri, abbandonassero i loro greggi per affacciarsi sul bordo del pozzo ove sostavano a lungo abbaiano. I pastori, insospettiti dal comportamento inusuale dei loro fedeli cani, decisero di seguirli e fu così che scoprirono l'orribile pozzo. Costoro, ingenui e spaventati, avvisarono immediatamente il Monaco il quale, mostrandosi sorpreso, invitò i pastori a denunciare il tutto alle autorità per ricercare al più presto i colpevoli. I pastori seguirono il consiglio ma nella notte l'assassino scappò con la refurtiva e i tesori accumulati facendo sparire le proprie tracce. I giorni successivi furono recuperate le salme e «dove si ritrovava un corpo morto si piantava una croce et tanto era il numero di croci che si diceva delle cento croci e così venne a cambiare il suo primo nome di Lamba in Cento Croci»¹⁾.

* * *

1) Antonio Cesena, *Relatione dell'origine et successi della terra di Varese descritta dal r.p. Antonio Cesena l'anno 1558*, La Spezia, Accademia Lunigianese di scienze Giovanni Capellini, 1993, pp. 7-9; Lorenzo Molossi, *Vocabolario topografico dei Ducati di Parma Piacenza e Guastalla*, Parma, 1832-34, p. 85.

Sebbene non sia attestato da fonti scritte né da reperti archeologici, si può supporre con qualche fondamento che in età romana esistesse un'importante via di comunicazione che collegava *Segesta Tigulliorum* (l'attuale Sestri Levante) al municipio commerciale di *Veleia* (sito alle spalle di Piacenza), attraverso il valico di Cento Croci. Anche se non si trattava di una vera e propria strada consolare carrabile, i Romani si sarebbero serviti di questa arteria per trasportare nella Pianura Padana il sale ricavato dalle saline di Sestri. Il motivo per cui «nessuna traccia di una via romana di qualche importanza è dato rilevare nel settore montuoso dell'Appennino ligure-emiliano», si deve alla perdita dell'importanza strategica delle strade transappenniniche dopo la fine delle guerre romano-liguri²⁾. Queste strade, nonostante continuassero a mantenere un'importante funzione commerciale, venivano mantenute a fondo ghiaioso (*glareatae*) o appena spianate (*terrenae*) e quindi soggette ad un rapido deterioramento poiché i responsabili del *cursus publicus* riservavano le celebri e impegnative pavimentazioni stradali ai soli itinerari che rivestivano funzioni militari. Anche le fonti letterarie non forniscono grandi aiuti per ricostruire, seppur sommariamente, il quadro della viabilità romana tra Liguria ed Emilia: la *Tabula Peutingeriana* non riporta alcun percorso interappenninico tra *Luna* e *Genua*, mentre l'*Itinerarium* di Antonino parla di una comunicazione transappenninica tra Parma e Lucca senza però specificare quale fosse il suo tracciato³⁾.

2) Nino Lamboglia, *La Via Aemilia Scauri*, in *Athenaeum*, N.S., anno XV fasc.I, Gennaio-Aprile 1957, p.10.

3) La Tavola Peutingeriana è una mappa degli itinerari dell'impero romano in cui sono segnate le strade, le città le *mansiones* e le *mutationes*, i fiumi ed altri riferimenti geografici nonché la distanza in miglia fra un luogo ed un altro. Detta tavola è in sostanza una pergamena dipinta, alta 34 cm. e lunga più di 6 m; si tratta di una copia del XII sec. di un originale romano compilato presumibilmente nel III/IV sec. d.C. ove sono rappresentati i territori dall'Inghilterra e dai Pirenei fino alla Cina. La carta venne trovata nel 1507 da un umanista, Konrad Celtes che, morendo l'anno successivo, la lasciò in eredità ad un antiquario, Konrad Peutinger, con la clausola di destinarla ad uso pubblico. Da allora la tavola venne indicata come Tabula Peutingeriana. Dopo numerose peripezie, nel 1737 la Tavola approdò alla Biblioteca Imperiale di Vienna ove tuttora è conservata. Per evitare che si rovinasse ulteriormente, il rotolo fu suddiviso in undici segmenti. Nella riviera ligure di levante sono menzionate, nell'ordine, le seguenti località: *Luna*, *Boron*, *in Alpe Pennino*, *ad Monilia*, *ad Solaria*, *Ricina*, *Genua*. L'*Itinerario* di Antonino Pio, risalente al III sec. d.C, si può paragonare ad una "guida" delle stazioni



Porzione della *Tabula Peutingeriana* tra Luni e Genova

La carenza di fonti storiche ha aperto il campo alle più svariate ipotesi sull'esistenza di una grande via di comunicazione transappenninica, specialmente se si tiene conto del grande sviluppo economico raggiunto dalla Pianura Padana dopo la sua colonizzazione ⁴⁾. Ubaldo Formentini, per esempio, sulla base del principio di continuità tra insediamenti romani e pievi medievali, ipotizza l'esistenza di un importante percorso che univa *Luna* a *Veleia* attraverso il passo di Cento Croci ⁵⁾. Altri studiosi, invece, individuano nel monte Cento

stradali con le relative distanze. Lungo la strada tra *Luna* e *Genua* sono ricordate le stazioni di *Boacias*, *Bodetia*, *Tegulata*, *Delphinis*. Nell'Itinerario Marittimo, (continuazione dell'Itinerario di Antonino) sono citati i porti (*portus*), e gli approdi (*positio*). Nella riviera ligure di levante sono menzionati: *Luna*, *Magra*, *Portus Veneris*, *Segesta* (Sestri), *Portus Delphini* (Portofino), *Genua*. Sull'argomento è utile, Pier Luigi Dall'Aglio, *Viabilità romana e altomedievale sull'Appennino parmense: dalla Parma-Luni alla Via Francigena*, in Roberto Greci (a cura di), *Studi sull'Emilia occidentale nel Medioevo: società e istituzioni*, Bologna 2001, pp. 1-24.

4) Secondo alcuni studiosi, la *Segesta-Veleia* passava da Casarza, risaliva la valle del Petronio e, superato il fiume presso Casali, proseguiva per le odierne Castiglione Chiavarese, Velva, Torza e S. Pietro Vara ove, innestandosi nella strada che proveniva da *Luna* e *Boron*, valicava lo spartiacque appenninico al passo di Cento Croci per giungere infine a *Veleia*. Uno studio sulle possibili comunicazioni romane tra *Segesta* e l'alta Val di Vara è stato eseguito da Fausto Figone, *La podesteria di Castiglione*, Sestri Levante, 1995, p. 223.

5) Ubaldo Formentini, *Luna-Boron-Veleia*, Ente per il turismo di Piacenza (a cura di), in «Atti e Memorie del I congresso di studi Storici e Archeologici», Piacenza, 1955.

Croci il fatale *Mons Auginus* ove nel 187 a.C. le truppe romane comandate dal console Flaminio sconfissero e dispersero le tribù liguri dei Frinati ⁶⁾.



VIA LUNA-BORON-VELEIA PER CENTUM CRUCES

Il percorso *Luna-Boron-Veleia* per *Centum Cruces* ipotizzato da Formentini

6) Gaetano Poggi, *Le due riviere nell'epoca romana*, Genova, 1901, p.122; D. Roscelli, *Il Tigullio e l'alpe Adra*, Genova, 1975, pp. 272-275. Le uniche strade liguri transappenniniche di cui si può attestare l'esistenza sono la *Via Postumia* e la *Via Julia Augusta*. La *Via Postumia* fu costruita nel 148 a.C. dal console Spurio Postumio Albinio e metteva in comunicazione *Genua* ad *Aquileia* (nei pressi di Venezia) passando da *Libarna*, *Dertona*, *Clastidium*, *Placentia*, *Cremona* e *Verona*. (Roberto Palumbo, *La strada dei Giovi e il passo della Bocchetta. Percorsi storici tra Genova e Novi Ligure*, Cap. I, *La via Postumia*, La Spezia, 2003).

Con la caduta dell'impero romano, la regione attraversata dalla *Segesta-Veleia* divenne teatro di una feroce guerra tra Bizantini e Longobardi poiché il *limes* correva proprio lungo il crinale dell'Appennino ligure-emiliano. I Bizantini, che disponevano di un'efficiente flotta, mantennero a lungo il possesso del versante marino appenninico ove istituirono la provincia della *Maritima Italarum*, mentre i Longobardi del Ducato di Parma e quelli del Ducato di Piacenza si spartirono la valle del Taro ⁷⁾. Se da un lato le operazioni belliche determinarono la distruzione di tutti i percorsi romani che collegavano la Liguria orientale all'Emilia lungo la direttrice dei meridiani, dall'altro favorirono lo sviluppo di un sistema viario "trasversale" che garantiva le comunicazioni tra i vari *castra*, creati appositamente per tenere sotto controllo le operazioni nemiche lungo il fronte. Nel settore longobardo la viabilità "trasversale" trovò la sua massima espressione nella "Via degli Abati" che univa Bobbio a Pontremoli per il passo del Borgallo; lungo questo itinerario sorsero numerosi monasteri distanziati regolarmente l'uno dall'altro come se fossero delle tappe prestabilite di un itinerario molto importante ⁸⁾.

La conquista longobarda della *Maritima*, avvenuta nell'anno 637, e la conseguente scomparsa delle difese bizantine, tra cui l'importante fortezza della Cisa che sbarrava la strada attraverso l'omonimo

7) Gino Redoano Coppedé, *Intorno alla Maritima Italarum dei Bizantini*, Genova, 1990.

8) Per "Via degli Abati" si intende la strada che i monaci di Bobbio seguivano nei loro viaggi per Roma dal VII all'VIII secolo prima che la via Francigena di monte Bardone assumesse il ruolo predominante nelle comunicazioni tra Pianura Padana e Mar Tirreno. Il monastero di Bobbio, fondato da San Colombano nel 613, costituì un centro strategico nell'ambito del sistema di strutture fortificate per la strada del Borgallo. Collegato con i monasteri di Gravago, Corte Torresana e San Giovanni in Pontremoli, Bobbio disponeva di un controllo completo della strada per Roma attraverso l'Appennino. Intorno al 900, i monaci di Bobbio riuscirono ad avere il controllo di numerosi possedimenti in tutta l'alta Italia. Dopo la conquista della *Maritima* e della fortezza della Cisa nell'VIII secolo da parte di Rotari, si affermò come percorso principale quella che, con Sigerico, diventerà la via Francigena di monte Bardone. Con la donazione fatta dall'imperatore Carlomagno al vescovo Viboldo l'11 maggio 879, la città di Parma riuscì ad affermare il proprio controllo sulla via di Monte Bardone.

G. Magistretti, *Contributo per una ricerca sulla "Via degli abati" di Bobbio: da Bobbio a Pontremoli per Roma*, in «www.valcenoweb.it/pagina-culturale».

passo, permise la riapertura dei collegamenti stradali tra i due versanti dell'Appennino, ma, nello stesso tempo, decretò la fine dell'organizzazione del sistema stradale romano, cioè di quella struttura burocratica e amministrativa che per secoli aveva garantito l'efficienza del *cursus publicus*. In questo contesto, il percorso che attraversava il valico di Cento Croci tornò, con molta probabilità, ad esercitare un ruolo rilevante nel panorama delle comunicazioni liguri-emiliane come viene attestato sia dalla famosa donazione elargita da Carlo Magno al monastero di S.Colombano di Bobbio il 5 giugno 774 (primo documento scritto in cui viene menzionata la via pubblica «que vadit ad Castellonem») ⁹⁾, sia dal fatto che in prossimità del valico sul versante ligure, al riparo dai venti freddi del nord, furono edificati un ospedale ed una cappella con l'evidente scopo di dare assistenza ai numerosi viaggiatori che percorrevano questa strada ¹⁰⁾. Ma fu una ripresa molto lenta e sofferta: nell'anno 899 gli Ungari sconfissero Berengario nella battaglia del Brenta e dilagarono nella Pianura Padana compiendo saccheggi e devastazioni di ogni genere; molte città di pianura furono abbandonate come nel caso di *Veleia*, *Fidentia* e *Tannetum*, e i loro abitanti trovarono rifugio nelle alture appenniniche ove fondarono nuovi centri abitati. Contemporaneamente i saraceni mettevano a ferro e fuoco la Liguria provocando lo spopolamento di intere aree e l'interruzione di tutte comunicazioni tra i due versanti dell'Appennino ligure; una cronaca risalente alla metà del XVI secolo ci offre una descrizione tanto sintetica quanto significativa dell'alta valle del Vara in epoca alto-medievale:

La valle nostra di Varese, come io ritrovo, erano lochi selvaghi et inculti,

9) Nel diploma di Carlo Magno è chiara l'indicazione di due vie facenti capo a Sestri Levante; una passante per Monte S. Nicolao e proveniente dalla bassa Val di Vara, l'altra ascendente per Castiglione e diretta al valico di Cento Croci. (Osvaldo Garbarino, *Il problema storico dell'Alpe Adra e dei suoi confini*, in «I quaderni di Ivo», Anno II, n°2, Chiavari, 1998).

10) Ferruccio Sassi, *L'ospedale e la cappella in Centocroci di Varese Ligure*, in «Giornale storico della Lunigiana», N.S., vol. II, 1951. L'Ospedale è documentato dai primi anni del XIII secolo ma la dedicazione a S.Michele e un approfondito studio della toponomastica su quest'area fanno presupporre fortemente l'origine longobarda dell'edificio.

né abitati che da selvagge fiere, piene di densissime selve e boschi di faggi, cerri, teche, pruni, ontani, aceri e castagni selvatici; e tanta era la densità delli alberi, cespugli e cese, che alcuno non osava entrare né passare in essi lochi; et essendo questi lochi non che disabitati ma neanche conosciuti dalli uomini, facevano, volendo passare dal genovese in Lombardia, la strada per la Specie, e poi su per la Magra ¹¹⁾.

Per tutto il Medio Evo, fino alle grandi opere stradali dei secoli XVIII e XIX, le vie di comunicazione transappenniniche erano costituite da sentieri e mulattiere non praticabili dai veicoli a ruota. Questi itinerari si possono definire “naturali” poiché la loro nascita avveniva spontaneamente grazie al continuo transito dei mercanti, dei viandanti e di tutti coloro che, per spostarsi da un luogo all’altro, dovevano necessariamente aprirsi un cammino. Sviluppandosi prevalentemente lungo i crinali dei monti, gli itinerari naturali riducevano notevolmente il problema dell’attraversamento dei corsi d’acqua e delle relative spese necessarie per la realizzazione di ponti, argini e muri di sostegno; inoltre, garantivano una certa sicurezza dai pericoli provenienti da frane e alluvioni. Per avere un’idea delle difficoltà incontrate dai mulattieri nel percorrere un itinerario naturale di fondovalle è opportuno rievocare lo stato della strada che collegava Sestri Levante a Varese lungo i torrenti Petronio e Torza: questo percorso cavalcava per lunghi tratti l’alveo dei torrenti e utilizzava come fondo stradale la secca fluviale o la fascia di pietrisco immediatamente adiacente alla sponda del corso d’acqua. Esso era completamente privo di ponti e i numerosi attraversamenti del corso d’acqua, necessari per evitare le scoscesità e le frane, avvenivano “sguazzando l’acqua” cioè guardando il fiume nei punti più accessibili. Ancora nel 1751 risulta che per andare da S. Pietro Vara a Torza i mulattieri dovessero guardare per ben ventidue volte il torrente Torza ¹²⁾. Naturalmente nei periodi piovosi le acque invadevano la sede stradale e ciò costringeva i mulattieri a seguire improvvisati nonché pericolosi percorsi che talvolta causavano incidenti mortali o la perdita della merce trasportata.

11) Antonio Cesena, op. cit. p. 13.

12) *Relazione del Colonnello Matteo Vinzoni riguardante la strada da Cento Croci a Sestri Levante*, ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (d’ora in poi ASG), Giunta dei Confini, 1087.

Le cause che determinarono lo sviluppo e la permanenza per tanti secoli degli itinerari naturali furono varie ed interagenti. Mancava innanzitutto una forte entità politica capace di pianificare e di finanziare un programma viario di una certa valenza. Oltre a ciò, il frazionamento politico-territoriale dell'età feudale non creava le premesse favorevoli alla nascita di una rete stradale carrettabile poiché i vari feudatari, diffidenti e gelosi gli uni degli altri, non avrebbero mai investito del denaro per realizzare un'agevole via di comunicazione che in qualsiasi momento avrebbe potuto facilitare l'ingresso ad un esercito nemico. Il disinteresse del "potere" alla buona viabilità determinò una riduzione del personale tecnico specializzato in lavori stradali, ma soprattutto provocò una diminuzione dei finanziamenti destinati a quelle "opere d'arte" che avrebbero potuto trasformare le mulattiere in strade aventi pendenze tali da consentire il transito dei veicoli a ruota ¹³⁾. Alla luce di queste considerazioni, è opportuno precisare che il concetto di "strada principale", in un contesto viario medievale, può essere fuorviante. In suo luogo risulta molto più appropriato l'uso dell'espressione "area di strada", intendendo per essa una serie di percorsi alternativi non carrettabili e utilizzati a seconda delle stagioni, delle condizioni meteorologiche o di qualsiasi altra situazione contingente. I percorsi dell'"area di strada" convergono quindi verso i "luoghi di strada", rappresentati da quelle località di passaggio obbligato, quali ponti, valichi, fontane oppure

13) Per questi motivi nella scelta di un tracciato veniva privilegiata la minor lunghezza a discapito della pendenza. Il mulo divenne uno dei simboli della civiltà medievale e il mezzo di locomozione principale; il mulo, con un carico massimo di 160 Kg., può affrontare pendenze fino al 60-70% mantenendo pressappoco la stessa velocità di marcia sostenuta nei tratti di pianura; il carro, al contrario, richiede itinerari molto più pianeggianti visto che esso non può superare pendenze maggiori del 15% seppur con un carico 10 volte superiore rispetto a quello trasportato da un mulo. Il mulo acquistò un ruolo talmente importante per le comunicazioni medievali che tutti coloro che intendevano aprire una via naturale, dovevano assolutamente tener conto delle esigenze e delle qualità specifiche del quadrupede, al punto che, riprendendo un'efficace espressione del Mannoni, «in montagna non sono tanto le strade che hanno condizionato i mezzi di trasporto, quanto piuttosto questi ultimi che hanno determinato le scelte dei percorsi». (Tiziano Mannoni, *Vie e mezzi di comunicazione*, in «Archeologia medievale», X, Genova, 1983, pp. 213-222; oppure, *Tecniche costruttive delle strade medievali* in «Archeologia dell'urbanistica», ESCUM, Genova, 1994).

insediamenti per le soste¹⁴⁾. Occorre tener ben presente questa precisazione in quanto nei paragrafi successivi, per comodità narrativa, con l'espressione "strada di Cento Croci" si intenderà quell'insieme di itinerari non carrettabili che dai bacini delle valli del Taro, del Ceno e del Vara convergevano verso il valico.

A partire dall'XI secolo, con la riconquista cristiana del mare, i borghi costieri liguri riattivarono la loro funzione naturale di terminali delle correnti del traffico con la retrostante Valle Padana. Furono ristabiliti tutti i collegamenti stradali lungo la direttrice dei meridiani, e il valico di Cento Croci diventò nuovamente un importante punto di riferimento nell'ambito delle comunicazioni liguri-emiliane.

Il versante emiliano della strada di Cento Croci dal Medioevo alla fine del XVI secolo

A causa della strettoia esistente tra Solignano e Roccamurata, l'alta Val di Taro, dal punto di vista morfologico, appare come una conca circondata da monti. Gli itinerari che entrano nella valle dal passo di Cento Croci e che si dirigono verso Parma sono costretti a risalire il crinale della valle per aggirare l'anzidetta strettoia, mentre quelli che puntano su Piacenza sono costretti a superare il passo della Colla e il passo del Pelizzone. Al centro del bacino valtarese, nel punto in cui si intersecano le principali direttrici che collegano il fondovalle piacentino-parmigiano con la Lunigiana e il genovesato, sorge Borgotaro. Sebbene la morfologia del territorio imponesse evidenti limiti allo sviluppo del sistema viario, l'alta Val di Taro dal punto di vista commerciale, ha costituito uno dei retroterra padani più importanti per la Lunigiana e per la Liguria di levante. In effetti la strada di Cento Croci rappresentava la migliore alternativa alla via Francigena, in quanto consentiva alle correnti commerciali provenienti dalla costa ligure tra Bocca di Magra e Recco di raggiungere la Pianura Padana evitando il passaggio attraverso i numerosi pedaggi imposti

14) Giuseppe Sergi, *Evoluzione dei modelli interpretativi sul rapporto strade-società nel Medioevo*, 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, 2000.

dai vari feudatari della valle del Magra. Anche i mercanti del sud della Francia, dopo aver fatto giungere i loro prodotti a Sestri Levante via mare, si servivano di questo valico per inviare le merci in Emilia e in Lombardia; a Piacenza prosperavano cinque aziende di negozianti francesi specializzati nel commercio delle stoffe.

Le interessanti prospettive commerciali offerte dalla via di Cento Croci sollecitarono le attenzioni dei feudatari che miravano al possesso dei territori appenninici. Agli inizi del XIII secolo, dopo anni di sanguinose lotte, i Parmigiani, alleati con i Pontremolesi, riuscirono ad eliminare la minaccia piacentina attribuendo definitivamente alla via di monte Bardone il ruolo di collegamento principale tra la Pianura Padana e la Lunigiana. Piacenza non si diede per vinta e continuò a perseguire l'obiettivo di aprirsi un collegamento diretto con il mare attraverso cui incanalare i flussi commerciali ¹⁵⁾. Se da una parte il valico di Cento Croci rappresentava la migliore possibilità per realizzare l'ambizioso progetto, dall'altra Piacenza doveva fare i conti con le forti opposizioni dei confinanti come Pavia, Milano e Bobbio, fermamente contrari al potenziamento di una strada che avrebbe potuto destabilizzare gli equilibri economici della regione. I progetti viari piacentini furono ulteriormente ostacolati dalla complicata situazione politica che si configurò nel corso delle lotte tra guelfi

15) L'obiettivo dei Piacentini era quello di aprire il collegamento viario Piacenza-Fiorenzuola-Pontremoli attraverso l'alta Val di Taro e il passo del Bratello in modo da intercettare i traffici transitanti lungo la via Francigena o via di monte Bardone e destinati a Parma. Dopo aver occupato Compiano nel 1189, i Piacentini si allearono con i Pontremolesi per conquistare il castello di Grondola, importante punto di passaggio per le comunicazioni tra Piacenza e la Lunigiana attraverso l'alta Val di Taro e i valichi del Bratello e del Borgallo. E fu proprio la caduta in mano piacentina del castello di Grondola a sconvolgere gli equilibri del sistema viario regionale, dominato da secoli dalla parmigiana via Francigena o via di monte Bardone. I ricchi scenari commerciali che si prospettarono al comune di Piacenza dopo la conquista di Grondola, potevano essere conseguiti soltanto con l'apertura un collegamento diretto con il mar Tirreno attraverso la Lunigiana in modo da deviare ed attirare i flussi commerciali transitanti sulla Francigena. Per tale motivo i Piacentini impiegarono ingenti risorse per potenziare il percorso che univa Fiorenzuola a Pontremoli attraverso la valle dell'Arda, il Passo del Pelizzone, Bardi, Borgotaro e il passo del Bratello, al punto che nel 1199, il cronista piacentino Giovanni Codagnello non esitava ad affermare che la via "romea" passasse per Borgotaro; Parma perse così il primato della via Francigena. Ma fu un successo destinato a durare poco tempo. Grazie ad una politica di alleanze Parma riuscì ad eliminare definitivamente il pericolo piacentino.

e ghibellini. Finché la fazione ghibellina mantenne il potere nel Comune di Piacenza, i Landi riuscirono senza molti sforzi ad allargare i propri possedimenti appenninici acquistando i vecchi feudi malaspini della Val Ceno e della Val Taro, nel tentativo di creare una forte signoria rurale. Con l'elezione al papato di Clemente IV, la fazione guelfa riacquisì vigore e in poco tempo riprese il governo di Piacenza. I Landi furono costretti ad abbandonare la città e rifugiarsi nei loro feudi appenninici, ove per molti anni dovettero difendersi dalle continue aggressioni dei Piacentini e dei loro alleati, soprattutto i Fieschi, possessori di numerosi feudi lungo lo spartiacque appenninico, valico di Cento Croci compreso.

Nel XV secolo l'alta Val di Taro passò, a volte nello stesso anno, da un signore all'altro; nel possesso si alternarono i Visconti, gli Sforza, i Landi e infine i Fieschi che riuscirono a mantenere il dominio su Borgotaro fino al 1547. Come è facile immaginare, il sistema viario tra Liguria ed Emilia non fu risparmiato dalle continue guerre e la via di Cento Croci pagò uno dei prezzi più alti delle devastazioni. Un grosso contributo alla sua distruzione lo diede senza dubbio Obietto Fieschi quando nel 1476, piombando da Cento Croci su Borgotaro, allora governata dagli Sforza, dovette tornare sui suoi passi per aver incontrato un'accanita resistenza sotto le mura del paese. Lo stesso Obietto nel 1478 riattraversò il valico con ottomila uomini per occupare Compiano e porre sotto assedio Borgotaro: il tentativo fallì nuovamente, ma pochi giorni dopo il governatore di Borgotaro segnalava che gli uomini del Fieschi «levarono le tende e per il Monte Centocroci, strada difficile e mai prima usata calarono in Lombardia per proseguire la guerra»¹⁶.

Nel 1495, a proposito delle possibili vie di fuga del re di Francia Carlo VIII, fermo con il proprio esercito a Pontremoli, si citava la strada di Cento Croci, che veniva descritta «molto saxosa, arida et angusta, né si può passare detti monti senza gran pericolo»

Nondimeno, la via di Cento Croci continuava ad avere una grande importanza commerciale, ed era perciò oggetto di interesse da parte di coloro che detenevano il potere sui territori da essa attraversati.

16) Sulle vicende della Val di Taro nel periodo compreso tra il 1400 e il 1700 si veda: Giacomo Bernardi, *Dai Visconti ai Farnese (1400-1700)*, Associazione ricerche Valtaresi "A. Emmanuelli", Borgotaro, 1995.

Ecco come Nicola Audebert, durante un viaggio in Italia nel 1574, descrisse il suo percorso emiliano:

Dopo Parma incominciammo a lasciare la via normale per Genova a causa dei pericoli e per il sospetto della peste che c'era a Milano e a Pavia, e deviammo a mano sinistra per andare dritto a Sestri e passare l'Appennino per la valle del Taro. All'uscita dalla città passammo su un lungo e bel ponte di pietra, che si trova entro la città stessa sopra il fiume chiamato la Parma, e per le strade che sono al di là del ponte, attraversammo un piccolo corso d'acqua a fior di terra che appariva qua e là fra aperture di sei in sei passi. Uscendo dalla città si trovava una bella strada dritta e piana, e bei paesi; ma a tre o quattro miglia si vedono sui due lati piccole, fertili, colline alla distanza di un miglio dalla strada che a poco a poco vengono a restringersi così che a sette o otto miglia da Parma la distanza dai piedi delle colline della sponda sinistra a quella opposta è di un quarto di miglio, e nello stesso tempo la strada è talvolta un po' montuosa. A nove miglia si trova a mano destra il Taro che è un largo fiume impetuoso, o piuttosto un torrente, sia per la rapidità delle sue acque, come per il fatto che scendendo dalle montagne dell'Appennino in un solo momento aumenta e si gonfia a seconda delle piogge e trascina una infinità di pietre di straordinaria grossezza. Un po' discosto dal luogo ove s'incontra il fiume si vede sulla sua sponda una località che è propriamente il luogo dove ci fu la battaglia fra Carlo VIII [...]. Da qui a un miglio e mezzo distante un tiro d'arco dal fiume si trova Fornovo una grossa borgata posta ai piedi delle montagne[...]. Partendo di qui andammo dritto verso il fiume e lo attraversammo per prendere la strada dall'altra parte e prima di seguirlo si passa un po' di montagna da dove discendono i sentieri per andare entro due montagne molto alte che non distano l'una dall'altra che un lancio di pietra e fra cui si inserisce il fiume che seguendolo in senso contrario della corrente e per le deviazioni che fa c'è bisogno di passarlo cento volte al giorno: in questa località ci sono cavalli (o meglio muli di cui ci si serve normalmente) così abituati a questi passaggi fatti ogni giorno che andando per posta o a cavallo a nolo non occorre cercare i punti meno profondi perché senza sondare il guado essi si sentono sicuri nel servirsi di questi passaggi che li considerano normali e facili da superare: volendo far loro prendere una diversa direzione da quella abituale lo fanno soltanto a colpi di sperone. A quattro miglia da Fornovo, Solignano, piccolo centro fortificato e villaggio posto a destra sopra una sommità rocciosa. A otto miglia Pietramogolana, piccolo villaggio posto a destra sopra una sommità rocciosa piuttosto aspra e dura da salire alla cui uscita, per non scendere dalla montagna, a causa delle difficoltà, si continua a cammina-

re attraverso alte rocce sino a quando a mezzo miglio da quel punto si trovano certe colline attraverso le quali si continua pe' altro mezzo miglio e quindi si discende per riprendere la strada lungo il fiume come prima. A un miglio da Pietramogolana il sentiero comincia ad allargarsi e, al posto delle alte rocce e dei canali che sono come dei paraventi, ci sono da una a parte e dall'altra altro che montagne alte e fertili fra le quali scorre il fiume fino ad otto miglia dove poco dopo si prende il cammino delle fertili colline dove c'è una buona strada e si porta a basso sulla riva sinistra del detto fiume; così continuando per questo cammino si arriva ad un piccolo villaggio chiamato il Borgo che è posto sull'altopiano di una collina ai cui piedi scorre il Taro. Questa cittadina è circondata da piccole basse muraglie tutte senza fossato: appartiene a un gentiluomo di Piacenza che si chiama Landi [...]. Uscendo da Borgo si scende la collina e raggiunto il basso si segue il tracciato del Taro come prima per due miglia. A due miglia di là si prende e si cambia un altro sentiero attraverso una grande montagna che fa da confine fra il parmigiano e le terre del duca di Parma e lo Stato e le terre del Genovesato ¹⁷⁾. Salendo questa montagna la strada si fa più ripida e difficile e vi si trova soltanto un villaggio, entro il quale ci sono case raggruppate che si attraversa stando a cavallo: si chiama Tarsogno e qui si lascia il Taro senza incontrarlo più. Il nome della montagna è Monte di Santa Croce è fertile tutto attorno al pianoro ma salendo in alto non ci sono che piante ¹⁸⁾.

Un altro importantissimo itinerario che da Cento Croci scendeva in Val Padana, era quello che si dirigeva verso Piacenza passando per Tarsogno, Isola, Compiano, Sambuceto, Cassine d'Escopi, Bardi, Casali, Castell'Arquato e Fiorenzuola. Nel '400, i Landi imposero per legge l'utilizzo di questo percorso conosciuto anche come *strada de' Quartieri* ¹⁹⁾.

17) Uscendo da Borgotaro, i percorsi si dirigevano verso lo spartiacque appenninico distribuendosi sui bassi crinali della sponda sinistra del Taro. Il fiume veniva attraversato in due luoghi: il primo, situato in prossimità dell'attuale località Bertorella, da dove si diramavano i percorsi diretti ad Albareto e in Val di Vara per poi confluire nella *via del Gottero* attraverso la foce dei Tre Confini. Il secondo punto di attraversamento del Taro era invece ubicato nei pressi di Pieve di Campi da dove cominciava un sentiero diretto al valico di Cento Croci lungo il corso del torrente Lubiana. (Giuseppe Leonardi, *Borgo Val di Taro e i Fieschi. Note demografiche economiche e sociali*, 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*, Borgo Val di Taro, 2002, p. 178).

18) *La Gazzetta di Parma*, 29 settembre 1986.

19) *Gli Statuti comunali della Montagna Parmense*, a cura di Giuseppe Micheli, XIII, Parma, 1935.

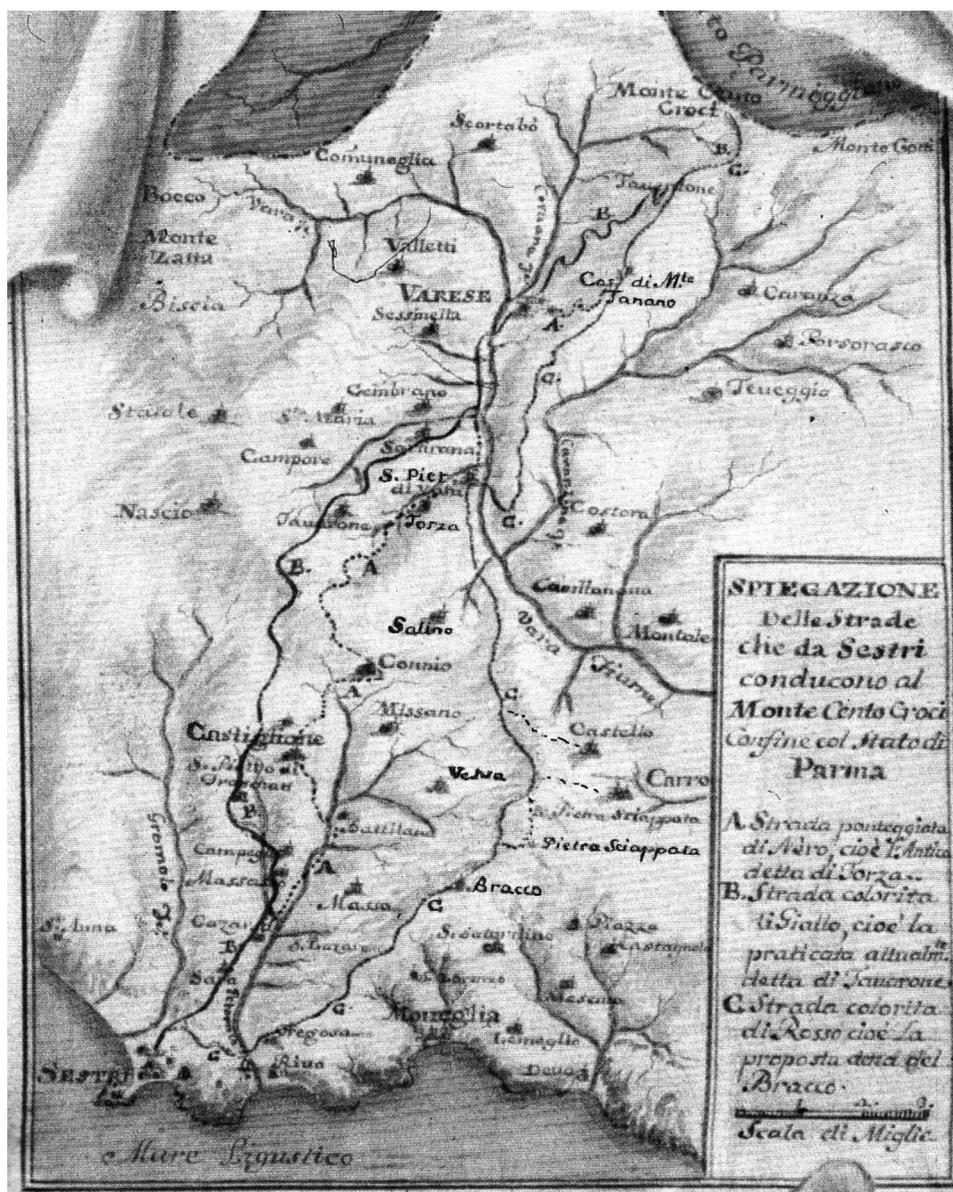
Il versante ligure della strada di Cento Croci dal Medioevo alla fine del XVI secolo

Anche nello scenario politico del versante ligure del valico di Cento Croci la famiglia Fieschi assunse un ruolo da protagonista.

A partire dalla metà del X secolo, nei territori della marca Obertenga della Liguria Orientale sorsero nuovi centri giurisdizionali rappresentati da castelli o da borghi cintati, taluni risalenti all'organizzazione militare bizantina e governati da vari feudatari non sempre animati dal desiderio di mantenere rapporti di buon vicinato (Malaspina, Este, vescovi-conti di Luni e di Brugnato, conti di Lavagna, signori di Vezzano, ecc.). Non è questa la sede adatta per svolgere un'analisi dettagliata degli innumerevoli percorsi presenti "nell'area di strada" tra il litorale marino e il passo di Cento Croci; tuttavia, non si può fare a meno di ricordare l'importante via delle *pietre sciappate* (dal dialetto *pria sciapà*, pietra spaccata) che seguiva il crinale del promontorio che si stacca dal Monte S. Nicolao del massiccio del Bracco e giungeva al Vara nei pressi di S. Pietro. Lungo questo percorso furono edificati i castelli di Salino e di Pietra Colice. Superato il fiume Vara con un ponte, la strada proseguiva verso il valico di Cento Croci lungo il crinale del promontorio che separa le valli del Vara e dello Stora ²⁰⁾; questo tratto era anche conosciuto come via *di monte Tanano* ed era difeso dalla omonima fortezza. La presenza dei castelli di Salino, di Pietra Colice, di monte Tanano e l'esistenza in prossimità del passo di Cento Croci di una Cappella e di un ospedale per il ricovero dei viandanti, attestano inequivocabilmente l'importanza e l'antico uso di questo percorso ²¹⁾.

20) Antonio Cesena, op. cit., p. 28. Un altro antichissimo percorso era quello che univa Carro a Borgotaro passando per Cavalanova, Buto, Teviggi, Porciorasco e Caranza, superava l'Appennino al passo della Cappelletta e scendeva in val di Taro per Albareto e Gotra.

21) Il castello di monte Tanano sorgeva lungo la strada che da Varese Ligure conduceva a Cento Croci e serviva a controllare la viabilità verso la Pianura Emiliana. I Fieschi lo edificarono alla metà del secolo XIII per difendersi dai Pinelli, come raccontato dal Cesena nella sua "Relazione". Nel 1435 Nicolò Piccinino, capitano di ventura del duca Filippo Visconti di Milano, conquistò il castello di Varese Ligure e quello di Monte Tanano. Successivamente, il castello di Monte Tanano fu occupato dal nobile Landi di Compiano (1478), alleato del duca di Milano. Per riconquistare il



In questa carta settecentesca sono visibili i principali percorsi dell'area di strada tra Sestri Levante e Cento Croci. Le vie di *monte Tanano* e delle *pietre sciappate* sono individuabili nel percorso contrassegnato con la lettera C. L'itinerario contrassegnato con la lettera A indica approssimativamente il percorso di fondovalle del Petronio, mentre il percorso B è denominato *via di Tavarone*.

Matteo e Panfilio Vinzoni, *Tipo geometrico della strada carreggiabile proposta da Sestri sino al monte Cento Croce*, 1762, (ASG, Raccolta cartografica, B.5, 193).

Nel 1159 (o 1161), l'imperatore Federico I Barbarossa concedeva ai conti di Lavagna alcuni feudi situati lungo lo spartiacque appenninico tra il monte Cento Croci e Tomarlo presso S. Stefano, con il diritto di esazione del pedaggio sulle strade che attraversavano questi territori. Negli anni successivi, i discendenti dei conti di Lavagna, i Fieschi, seppero abilmente sfruttare la confuse vicende politiche generate dalle lotte tra guelfi e ghibellini per estendere i propri domini su gran parte della Lunigiana storica ²²⁾. L'espansionismo fliscano preoccupò fortemente Genova, al punto che nel 1276 si giunse al vero e proprio scontro armato; il trattato di pace che seguì ridimensionò notevolmente le ambizioni espansionistiche di Nicolò Fieschi il quale, oltre a prestare atto di sottomissione a Genova, dovette cederle tutti i diritti sui territori lunigianesi in cambio di 25.000 lire genovesi ²³⁾. La riviera di levante entrò dunque definitivamente nell'orbita del Comune genovese, ma alcuni feudi della Val di Taro e dell'alta Val di Vara rimasero in mano ai

castello Gian Luigi Fieschi usò uno stratagemma: fece arrivare nelle vicinanze del castello un gruppo di armati facente parte dell'esercito del re di Napoli, Ferdinando, suo alleato in guerra col ducato di Milano e convocò un numero impressionante di abitanti dei paesi del circondario (Comuneglia, Cassego, Castiglione, Lagorara) comprese donne e bambini, ai quali consegnò tamburi, corni e bandiere. Durante la notte furono accesi molti fuochi e cominciarono a diffondersi i suoni dei corni e dei tamburi, mentre il gruppo di armati cominciò l'assalto. Le truppe lombarde e del Landi, convinte di essere assalite da un numero impressionante di nemici, fuggirono spaventate, abbandonando la difesa del castello che fu poi conquistato dal Fieschi e dai suoi alleati. La distruzione del castello (1492), voluta da Gian Luigi Fieschi per evitare nuove conquiste da parte dei nemici e per contenere le spese di gestione, precedette di qualche anno la costruzione del nuovo quartiere a Varese Ligure, lungo la sponda sinistra del Crovana. Le nuove case presentano alla base enormi pietre che, si dice, provengono proprio dal castello di Monte Tanano (come si legge anche nella "Cronaca" dell'abate Cesena). I resti del castello sono perfettamente visibili.

22) Sotto l'egidia dello zio Innocenzo IV, Nicolò Fieschi costituì un vasto dominio in Lunigiana e lo organizzò come se fosse un vero e proprio Stato grazie ad un'assidua opera di incastellamento del territorio. Quando nel 1273 Nicolò permise il transito attraverso i suoi possedimenti all'esercito del vicario di Carlo d'Angiò, diretto ad occupare la riviera di levante, Genova si rese conto di quanto fosse pericoloso il dominio flischiano nel Levante ligure. (Barbara Bernabò, *I Fieschi e la Val di Vara*, in Daniele Calcagno (a cura di), *I Fieschi tra Medioevo ed Età Moderna*, Genova, 1999).

23) Dopo la conquista genovese, il Levante ligure fu diviso in due vicariati il cui confine fu stabilito sul massiccio del Bracco: "di qua dalla Pietra Corice e di là della Pietra Corice".

Fieschi. Nicolò non si diede per vinto e, pur rispettando il giuramento di fedeltà verso Genova, decise di perseguire il suo sogno espansionistico iniziando da quei pochi territori rimasti in suo possesso. Governando a titolo di feudatari imperiali, i Fieschi non dovevano sottostare alle restrizioni imposte dal Comune di Genova in materia di viabilità che, come vedremo, non incentivavano lo sviluppo del sistema stradale delle riviere²⁴⁾. L'esercizio di tale autonomia consentì alla nobile famiglia genovese di sfruttare appieno le potenzialità del sistema viario presente sul proprio territorio attirando verso il valico di Cento Croci i traffici commerciali tra Levante ligure ed Emilia, onde riscuotere i cospicui dazi sulle merci e sulle persone transittanti. Due furono le condizioni che resero possibile il raggiungimento dell'obiettivo: in primo luogo la trasformazione del villaggio di Varese in emporio in cui far affluire le mercanzie in transito e, contemporaneamente, l'eliminazione della concorrenza delle strade transappenniniche limitrofe che non passavano dal "borgo rotondo", prima tra tutte l'antica via di monte Tanano. Così il Cesena racconta i fatti:

[gli abitanti di Varese] restavano assai dannificati dalla comodità del ponte di S.Pietro, e massimamente nel tempo dell'inverno e pluvioso, perciòché li forestieri e passeggeri per più comodità, passato il ponte, andavano poi per la costa di Monte Tanano, senza toccare Varese. Il che visto, fecero un ponte sul fiume Vara chiamato il ponte di Meggiarina; fecero poi poco più discosto dalla parte di levante verso Varese uno hospedaletto per li poveri leprosi detto hospitale di S. Lazzaro; su la porta del quale passando la nuova strada gli erano fatte assai grande elemosine²⁵⁾.

Con l'affermarsi del borgo di Varese come piazza commerciale di notevole importanza, anche l'assetto viario subì, dunque, delle notevoli trasformazioni: la via delle *pietre sciappate*, che non passava per Varese,

24) Sull'argomento si veda: Daniele Calcagno, *I conti di Lavagna e il controllo del territorio*, in *La montagna Tosco-Ligure-Emiliana... cit.*; Mario Chiappe, *Vie di comunicazione e controllo del territorio nell'area del Tigullio tra XIV e XV secolo: i Ravaschieri e la Valle Sturla*, in *I Fieschi tra Medioevo... cit.*, pp. 99-105; Ubaldo Formentini, *Brugnato*, in «Memorie dell'Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Capellini», XX, 1939, p.13. Gino Redoano Coppedé, *La strada sulla riva sinistra del Magra da Aulla a Sarzana ed oltre* in *Alle origini della Lunigiana moderna. Settimo centenario del codice Pelavicino, 1287-1987*, La Spezia, 1990, pp. 255-256.

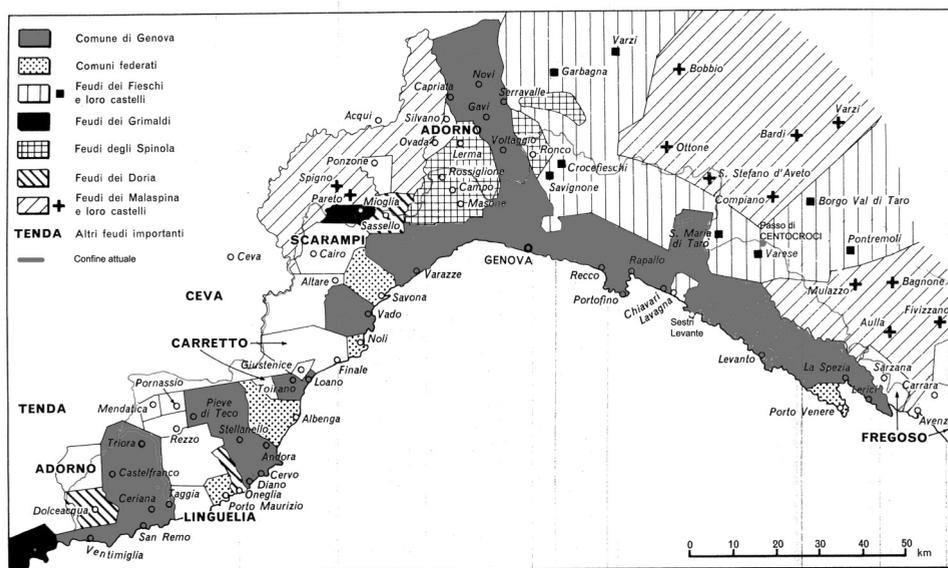
25) Antonio Cesena, op. cit., pp. 28-29.

divenne sussidiaria al percorso Sestri Levante-Varese che, dal fondovalle del Petronio, saliva la “montata di Velva” e scendeva verso Varese dopo aver attraversato Torza e S. Pietro Vara. L’importanza di questo itinerario che, secondo una ben consolidata tradizione popolare, avrebbe ricalcato l’antica via romana *Segesta-Veleia*, è attestata dalla presenza di ospedali per il ricovero dei viandanti in prossimità delle località di Trigoso, Casarza e Castiglione²⁶). Non si può dimenticare, infine, l’importante percorso proveniente dalla Spezia che veniva utilizzato sia dai corrieri postali, sia dalle carovane di muli cariche di sale dirette a Piacenza. Questa strada sfruttava l’*Aurelia* fino a Mattarana passando attraverso Riccò, Borghetto e i due Carrodani; da Mattarana deviava poi per Ziona, Carro, S. Pietro e Varese²⁷).

La via del valico di Cento Croci divenne in questo modo la colonna portante dell’economia dei feudi appenninici amministrati dai Fieschi. Il tutto non passò inosservato agli occhi dei sospettosi vicini, se si considera il fatto che già nel 1295 Genova riacutizzò le tensioni intentando una causa contro i conti, accusati di aver edificato il *castrum novum* di Varese sul territorio genovese.

26) Per quanto riguarda l’analisi dettagliata del sistema viario tra Tigullio e alta valle del Taro tra Medioevo ed Età Moderna si rimanda a: Fausto Figone, op. cit., pp. 224-226; Gino Redoano Coppedé, *Il sistema viario della Liguria nell’età moderna*, Genova, 1989, pp. 77-86; Mario Chiappe, op. cit., pp. 99-105.

27) Un’importantissima comunicazione che univa la Val di Taro al Levante ligure era la *via del Gottero*, chiamata dagli emiliani *via Reggia* e dai liguri *via del sale* e oggi conosciuta come Alta Via dei monti liguri. Essa cominciava a Bolano e, correndo lungo il crinale del promontorio che divide la val di Magra dalla val di Vara, entrava nell’alta val di Taro attraverso la foce dei Tre Confini (1408 m.). Questa strada era importante perché riceveva i flussi viari provenienti dai due versanti dell’Appennino secondo uno schema viario “a lisca di pesce”. In prossimità di Borghetto, cominciava il raccordo viario che univa la via Aurelia alla via del Gottero. Le merci genovesi giunte a Sarzana dallo scalo di Bocca di Magra, non erano soggette alla gabella di Sarzana se percorrevano questa via. Sulla via del Gottero nel Medioevo transitarono molto probabilmente numerosi personaggi illustri tra i quali ricordiamo, Federico Barbarossa nel 1167 e qualche anno più tardi la cavalleria di Corradino di Svevia. Ancora nella metà del’700 il cartografo genovese Matteo Vinzoni sosteneva che questa strada «alimenta Sarzana». (Gino Redoano Coppedé, *La Val di Taro e le valli confinanti nella storia delle comunicazioni dal basso Medio Evo alla rivoluzione dei trasporti*, in *La montagna Tosco-Ligure-Emiliana...* cit., pp. 24-26).



La Liguria alla fine del XV secolo. In questa immagine si può notare che Varese e Borgo Val di Taro appartenevano al dominio dei Fieschi (J. Heers, *Genova nel '400*).

La parabola cinquecentesca

In quelli tempi antichi erano questi luoghi abitati in gran parte da ruvidi pastori alieni in tutto dalle lettere, le quali sono vera e sola e fedel custodia alla memoria delle cose passate; e se pur ve n'era alcun debol memoria, furono per la maggior parte consumate dal fuoco e dal mal governo che se n'ebbe nell'orribil peste del 1528²⁸⁾.

Nonostante gli avvertimenti del Cesena sulla mancanza di fonti scritte con cui far luce sulla storia della strada di Cento Croci nel periodo a cavallo tra Medioevo ed Età Moderna, è possibile formulare alcune considerazioni con i documenti a nostra disposizione.

Per avere un'idea della reale importanza acquisita dalla strada di Cento Croci è opportuno evocare un dispaccio indirizzato dal conte Lancillotto Scotti al duca di Milano in data 16 ottobre 1454:

Apprendo che il conte Manfredo Landi si è recato dinnanzi alla Signoria Vostra per dimostrare che Compiano non deve pagare la tassa sui cavalli. Compiano con la Val di Taro superiore fa milleduecento fuochi; è ricca di bestiame, grano, fieno e di uomini e mercanti che attraversano le montagne

28) Antonio Cesena, op. cit., p. 44.

di Piacenza e della riviera di Genova con i loro seicento muli e bestie da soma. Essi portano grano nella riviera di Genova e fieno, sale, fosfati in Lombardia. Loro e quelli di Borgo Val di Taro trasportano dodicimila stari di sale l'anno arrecando danno a tutta la montagna di Piacenza e Parma e frodando il dazio sul sale per un imponente di circa sedicimila lire l'anno. Conducendo il sale in Lombardia per la via di Varese quelli della Val Taro e di Compiano frodano la camera ducale di altre sedicimila lire l'anno. Se la Signoria Vostra stabilisse un dazio sulle merci in transito per la Val Taro otterrebbe una rendita di undicimila lire l'anno solo per le merci provenienti da Genova e dirette a Parma, Arezzo o Cremona ²⁹⁾.

Grano, sale, vino, mercanzie varie e carovane di muli, tasse evase e gelosie tra i feudatari confinanti. Il quadro dunque è ben chiaro: fintanto che i Fieschi mantennero il controllo su entrambi i versanti del valico di Cento Croci, la «Via di Varese» prese il sopravvento sulle tante mulattiere che si inerpicavano sui fianchi dell'Appennino. Fu questo uno dei momenti di massimo splendore della strada, favorito ³⁰⁾ peraltro dal declino della diretta concorrente, la via Francigena. Dello stesso tono è la testimonianza di Agostino Giustiniani quando nel 1537, a proposito di Varese, affermava:

Terra assai mercantedesca per il commercio di mercadanti Lombardi quali vengono di là dal giogo e portano grano e lino poi se ne ritornano con olio et altri frutti. E doppo Variso passato l'apennino in distanza di 12 miglia si da al Borgo di Val di Taro.

29) Daniele Calcagno, *I poteri delle strade, le strade dei poteri*, in Tiziano Mannoni (a cura di), *Strade di Liguria* Fondazione Carige, Genova, 2007, p. 36. Calcagno, vista l'osticità della sintassi del volgare dell'epoca e al fine di far comprendere appieno il senso del documento, ne ha opportunamente "italianizzato" il testo.

30) Furono molteplici i fattori che determinarono il declino della via Francigena a partire dalla seconda metà del XIII secolo: la decadenza di Luni, la caduta del ponte sul Taro a Fornovo e di tutti i ponti tra Sarzana e Pontremoli, la frana del paese di Terenzo nel 1294, il crescente sviluppo della via della Futa, lo sgretolamento politico-territoriale della Lunigiana che impedì la nascita di un'entità governativa in grado di contrastare economicamente e politicamente i potenti comuni in lotta per il possesso di questa regione come Genova, Lucca, Pisa, Firenze, Parma, Piacenza e Milano.

Tra i tanti illustri personaggi che percorsero la via della Cisa ricordiamo: re Alfonso d'Aragona nel 1435, il duca di Milano Gian Galeazzo Sforza con sua moglie Bona di Savoia nel 1471, il re di Francia Carlo VIII nel 1494 e nel 1495, l'imperatore Carlo V nel 1536 e il papa Paolo III nel 1539 (Gianpiero Salvanelli, *La Cisa ed il Cerreto. Storia di due strade nel XIX secolo fra il Mar Tirreno, la Pianura Padana e Vienna*, Aulla, 2002, pp. 28-31).

Oppure, descrivendo Sestri Levante:

È dotato Sestri di comodissimo transito e comodissima scala per mare e per terra per passare in Lombardia, il quale si costuma assai di mercadanti quali fanno il traffico di Venetia. E per la frequentia della gente qual viene in questa terra accade che i sestriani rare volte si partono dalla casa parendoli haver guadagno assai in casa propria senza aver cagione di uscire fuori ³¹⁾.

Ma, improvvisamente, le cose cambiarono. Nel 1547, a seguito della fallimentare congiura dei Fieschi, si delineò un nuovo assetto politico lungo i confini orientali della Repubblica di Genova, destinato a rimanere sostanzialmente immutato fino alla conquista napoleonica. I feudi della nobile famiglia genovese furono confiscati e spartiti tra i vari potentati confinanti: Pontremoli passò al duca di Milano, Varese andò alla Repubblica di Genova, mentre Borgotaro, assegnato in un primo momento allo “Stato Landi”, di cui facevano già parte i feudi di Compiano e Bardi, passò nel 1578 al Ducato di Parma in seguito ad una sommossa popolare ³²⁾. La via di Cento Croci subì pesanti ripercussioni per la nuova configurazione geopolitica. Si dissolse innanzitutto quella continuità politico-territoriale sui due versanti del valico che, durante la dominazione dei Fieschi, aveva garantito una certa regolarità dei traffici lungo la strada. Inoltre, il coinvolgimento nella congiura del duca di Parma, che in caso di successo avrebbe ottenuto il possesso del golfo spezzino, inasprì quel clima di diffidenza tra Parma e Genova che pregiudicò negli anni successivi una politica comune di sviluppo viario. Il valico di Cento Croci divenne la classica terra di confine in cui a nessuno conveniva mantenere un’agevole via di comunicazione ³³⁾.

31) Agostino Giustiniani, *La descrizione della Lyguria*, Genova 1537, in Massimo Quaini, *La conoscenza del territorio ligure fra il Medioevo e l’Età Moderna*, Genova, 1981.

32) La sommossa scoppiò in seguito all’ennesimo inasprimento delle gabelle; il duca Landi impose una nuova tassa che consisteva nel far pagare una somma per ogni animale o merce sia all’entrata che all’uscita dalla giurisdizione. Non quindi la solita gabella per l’ingresso a Borgotaro, bensì estesa all’intero territorio. (Giacomo Bernardi, op. cit., p. 90).

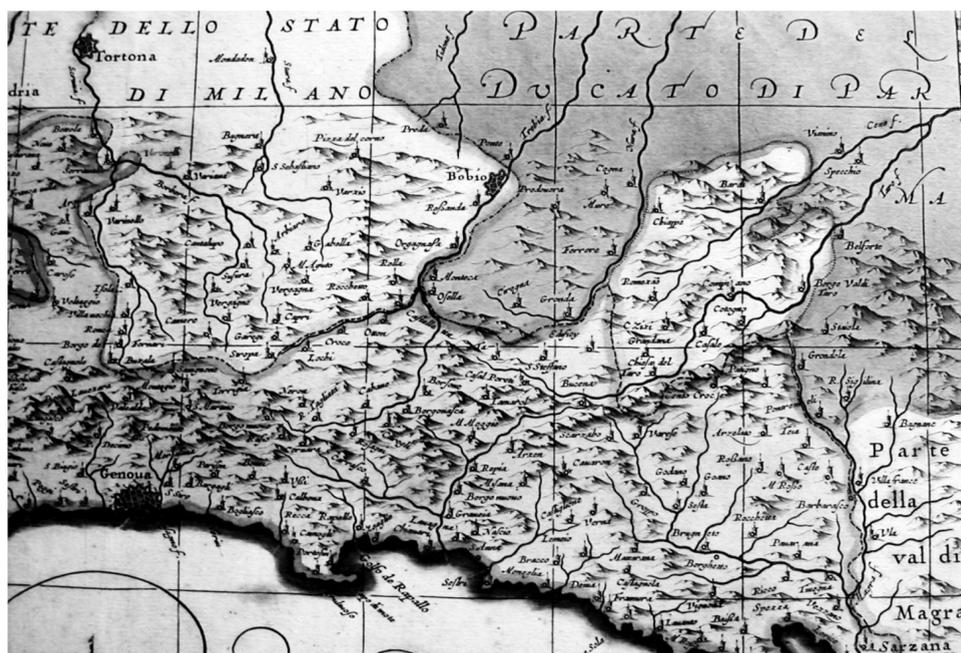
33) Sui difficili rapporti diplomatici tra la Repubblica di Genova e i vari potentati confinanti nel Levante ligure tra XV e XVIII secolo si veda: Elena Fasano Guarini e Franco Bonatti (a cura di), *Feudi di Lunigiana tra Impero, Spagna e Stati italiani (XV-XVIII secolo)*, in “Memorie della Accademia Lunigianese di scienze Giovanni Capellini”,

Ma ciò che incise maggiormente sul destino della strada, fu la politica viaria attuata dal governo della Repubblica di Genova. Con il passaggio del feudo di Varese nelle mani della Serenissima, il versante ligure della via di Cento Croci entrò a far parte di un apparato infrastrutturale che, per diverse ragioni, non veniva adeguatamente supportato dalla pubblica amministrazione: innanzitutto, per realizzare e mantenere una scorrevole strada interappenninica la Repubblica doveva affrontare spese talmente elevate che avrebbero messo in difficoltà anche governi più efficienti e più ricchi di quello genovese. Esisteva altresì il forte e giustificato timore, da parte della debole e poco difesa Repubblica di Genova, che una comoda strada avrebbe potuto agevolare, in qualsiasi momento, un'invasione da parte degli Stati confinanti. Non si può negare, tuttavia, l'esistenza di una precisa strategia economica che sacrificava sull'altare della ragion di Stato l'intero sistema viario ligure. La legge parlava chiaro: tutte le merci in arrivo o in partenza dalla Repubblica dovevano passare, per ovvi motivi fiscali, attraverso il porto di Genova. Da qui, esse venivano smistate lungo le riviere mediante le vie marittime, oppure verso la Pianura Padana e il nord Europa tramite la strada della Bocchetta, l'unica strada interappenninica in tutto il territorio dello Stato genovese che poteva essere percorsa, seppur con molta fatica, da veicoli a ruota³⁴⁾. Le città rivierasche, non disponendo alle proprie spalle di una rete viaria adeguata, potevano gestire un traffico molto limitato che mai avrebbe insidiato la supremazia del porto della capitale³⁵⁾. In questo sistema a "imbuto", il cui centro era

vol. LXXVIII, 2008. Di particolare interesse sono i saggi di Mario Rizzo (*Gli Austrias e l'Italia centrosetentrionale nella prima età moderna. Una rapsodia geopolitica*), Cinzia Cremonini, (*Tra Austrias e Borbone: i feudi di Lunigiana durante la guerra di successione spagnola*), e Andrea Bernardini, (*Alle origini dello Stato di San Giorgio in Lunigiana. Le prime acquisizioni territoriali della Casa nell'estremo Levante Ligure, 1476-1479*) e Franco Bonatti (*I feudi di Calice, Veppo e Madrignano dai Malaspina al granduca di Toscana*).

34) La via della Bocchetta collegava Genova a Novi Ligure e superava la catena appenninica dall'omonimo valico situato a 772 metri sul livello del mare. Oltre alla via della Bocchetta nel territorio della Repubblica risultava carrettabile anche il tratto Nervi-Voltri. (Roberto Palumbo, op. cit., cap. II, *Il trionfo della Bocchetta*).

35) Per rendere operativo il programma, lo stato emanò una serie di provvedimenti fiscali e doganali che penalizzavano enormemente le riviere le quali, non disponendo



Questa carta seicentesca illustra la situazione politico-territoriale dell'area tra le valli del Taro, del Vara e del Ceno all'indomani della caduta dei Fieschi. Il territorio segnato con colore più chiaro tra il Ducato di Parma e la Repubblica di Genova rappresenta lo Stato del principe Landi.

Gerard Valk e Petri Schek, *Liguria è Stato della Repubblica di Genova*, Amsterdam, 1668.

Genova, le vie marittime garantivano collegamenti veloci ed economici con le riviere, rendendo superfluo qualsiasi intervento rivolto al miglioramento della viabilità costiera; per quanto riguarda invece le condizioni delle vie di comunicazione con l'interno, il governo si limitava ad intervenire soltanto in caso di assoluta necessità lasciando

di una rete viaria adeguata, dovevano necessariamente rivolgersi a Genova per la "movimentazione" delle proprie merci; è del 1416 l'ordinanza del doge Tommaso Fregoso che vietava lo sbarco delle merci nelle due riviere a bastimenti di portata superiore a 400 cantari, equivalenti a venti tonnellate odierne, ed è del 1539 la disposizione emanata dall'amministrazione delle gabelle che prevedeva l'inoltro delle merci destinate alla Lombardia e al Piemonte, soltanto attraverso le strade definite "pubbliche", ovvero la strada della Bocchetta, la strada Voltri-Ovada e la strada per la Val Bisagno, pena la confisca delle merci.

Per un approfondimento su questo tema risultano utili: Giovanni Assereto, *I porti delle riviere*, in *Le metamorfosi della Repubblica*, Savona, 1999, pp. 97-127; Giulio Giacchero, *Il Seicento e le compere di S. Giorgio*, Genova, 1979, p. 311.

la cura e la manutenzione delle strade alle comunità locali. Verso la metà del XVI secolo, in concomitanza con l'aumento della concorrenza dei porti di Livorno e di Marsiglia, Genova cercò di allentare le maglie protezionistiche che favorivano la capitale dello Stato (e la sua classe nobiliare), puntando su un miglioramento della rete viaria di tutto il territorio della Repubblica ma, di fatto, gli unici interventi di una certa consistenza furono quelli attuati lungo la via della Bocchetta nell'anno 1585 ³⁶⁾.

La politica viaria genovese condizionò fortemente anche le scelte stradali del duca di Parma. Nel 1545 Alessandro Farnese, eletto papa nel 1534 con il nome di Paolo III, aveva creato il Ducato di Parma e Piacenza dandone l'investitura al proprio figlio Pier Luigi. Nel 1579, Ottavio Farnese, a seguito delle insistenti richieste da parte dei mercanti genovesi, milanesi e toscani, concesse il trasferimento a Piacenza delle cosiddette "fiere di Bisenzio", incontri di carattere finanziario (cioè "fiere di cambio") gestite direttamente da Genova la quale, oltre a promuovere l'iniziativa, sceglieva il "magistrato" della manifestazione, tant'è che si chiamavano fiere di Genova più che di Piacenza ³⁷⁾. Il notevole volume d'affari generato dalle fiere indusse i governi di Genova e Parma a rivolgere particolari premure verso quelle vie di comunicazione che confluivano su Piacenza onde agevolare il flusso degli operatori economici e delle mercanzie; la Repubblica, come abbiamo visto, potenziò nel 1585 la propria "superstrada" della Bocchetta, mentre il duca Ranuccio I Farnese, a partire dal 1600, avviò una vera e propria "politica delle strade" che, tuttavia, non fu portata avanti con la stessa determinazione dai suoi successori ³⁸⁾. Naturalmente la strada che presentava le migliori condizioni in tutto il Ducato era la via Emilia tra Parma e Piacenza anche se, ancora agli inizi del Seicento, mancava di ponti sufficientemente larghi e solidi.

36) Roberto Palumbo, op. cit., p. 20.

37) A Piacenza si trasferirono le *fiere di cambio* da Lione a causa delle ritorsioni attuate dal re di Francia contro Genova per il passaggio della Repubblica nell'orbita finanziaria spagnola. (Giovanni Tocci, *Il Ducato di Parma e Piacenza*, Torino, 1987, p. 35).

38) Ranuccio I istituì l'ufficio del «mastro delle strade» e riorganizzò più razionalmente la «congregazione dei cavamenti». (*Ibid.*, pp. 58-62).

Le condizioni delle strade di montagna liguri e ducali erano quindi pessime ma, tutto sommato, si allineavano allo standard qualitativo dei percorsi montani degli altri Stati della Penisola. In questo scenario poco confortante della viabilità transappenninica, spiccava l'impressionante stato di decadenza della gloriosa via Francigena nel tratto Parma-Sarzana. Smeraldo Smeraldi, il grande ingegnere stradale del duca Ranuccio I, la ricorda agli inizi del Seicento come «totalmente inaccessibile per li fanghi»³⁹⁾. La Via Francigena, inoltre, attraversava la Lunigiana che ancora alla vigilia dell'invasione napoleonica risultava frammentata in ventidue feudi imperiali oltre ai vari possedimenti del granduca di Toscana e del duca di Modena⁴⁰⁾. Chi percorreva questa strada doveva varcare otto confini di Stato, ognuno dei quali comportava il pagamento di un pedaggio, sicché i mulattieri preferivano percorrere altri itinerari, magari più impervi, ma meno onerosi. La crisi della Via Francigena e il successo delle fiere piacentine ebbero l'effetto di spostare l'interesse del duca verso altri itinerari che collegavano il mare con la Pianura Padana. In definitiva, nonostante il contraccolpo subito dalla caduta dei Fieschi, la via di Cento Croci, chiamata dai ducali via del "Gropo di Gorro", ritornò alla ribalta verso la fine del Cinquecento, almeno da parte parmense, tant'è che il duca volle istituire un servizio pubblico lungo il suo percorso⁴¹⁾.

Michel Eyquem de Montaigne, che nell'ottobre del 1581 si trovava a Sarzana e doveva proseguire per Milano, ci offre una descrizione dettagliata delle comunicazioni liguri-emiliane:

Per andare a Milano c'è poca differenza di passar per Genova o per altra via [...] l'una lunga di tre giornate di Sarrezana, la quale ha 40 miglia di cattivissima e alpestrissima via di sassi e precipizi e male osterie: poco si bazzica quella via; l'altra e per Lerice, discosto 3 miglia di Sarrezana, dove si mette per mare, e si passa in 12 ore in Genoa. Io non sopportando l'acqua per il difetto del stomaco, e non tanto sospettando il disagio di quella strada quanto il stentare di alloggio per la gran

39) *Ibid.*, p. 61.

40) Diciotto dei quali appartenenti ai vari rami della famiglia Malaspina (ricordiamo i più importanti: Fosdinovo, Licciana, Aulla, Podenzana, Villafranca, Tresana). Facevano parte della Toscana Pontremoli, Fivizzano, Filattiera, Albiano e Caprigliola.

41) Giovanni Tocci, op. cit., p. 62.

calca ch'era in Genoa; e di più, che si diceva che la strada di Genoa a Milano non era troppo sicura di ladri, e non avendo altro in testa che il mio ritorno mi risolsi di lasciar Genoa da parte e seguii la strada a man dritta fra le montagne, tenendo sempre il fondo del vallone, il lungo del fiume Magra. Et avendo la man manca, passammo adesso per il Stato di Genoa, adesso del duca di Firenze, adesso dei Signori di casa Malaspina. Infine per una via comodamente bona, fuori qualche passi scoscesi e diripti, giunsimo a dormire a Pontremoli ⁴²⁾.

L'afflusso di merci lungo la via di Cento Croci attirò, inevitabilmente, l'interesse di coloro che vivevano ai margini della legalità. Le cronache antiche parlano del valico come di «loco horribile, selvaggio et oscuro» dove molti vi morivano per mano d'assassini, ma anche «soffocati dalle gran nevi», dai venti e da «freddi et horridi tempi» ⁴³⁾. I mercanti e i mulattieri che percorrevano i sentieri a piccoli gruppi o a carovane, erano costantemente sottoposti alla minaccia degli attacchi delle bande di fuorilegge che operavano principalmente in prossimità dei valichi o degli incroci tra le mulattiere. Il potere pubblico non era in grado di fornire protezione adeguata ai transiti degli operatori commerciali, e ciò favorì la nascita di legami di collaborazione tra le *parentelle* dei banditi e i signori locali. A questo proposito, è interessante riferire un episodio di banditismo descritto da Osvaldo Raggio, che riguarda il territorio della Val Fontanabuona ma che può essere adattato benissimo alle zone di nostro interesse. Nel dicembre 1583, due mercanti di Rapallo, di ritorno a dorso di mulo da Parma e scortati da dodici uomini armati di archibugio, attraversarono la zona di confine tra la Val d'Aveto, feudo del marchese Doria, e la Fontanabuona. Il gruppo subì un primo attacco al passo della Ventarola da parte di una squadra di nove banditi appartenenti ad un *clan* diverso da quello a cui facevano capo i componenti della scorta. Sventato l'attacco, i mercanti affrontarono una nuova aggressione a 10 miglia da Rapallo ove furono derubati di tutto ⁴⁴⁾.

42) Michel Eyquem de Montaigne, *Giornale del viaggio di Michel di Montagna in Italia*, III, Roma, 1775.

43) Antonio Cesena, op. cit, p. 27.

44) Osvaldo Raggio, *Faide e parentele. Lo stato genovese visto dalla Fontanabuona*, Torino, 1990, pp. 131-132.

CAPITOLO II

L'IDEA DELLA STRADA NEL SEICENTO

Le premesse

La scoperta dell'America determinò un progressivo spostamento dei flussi commerciali dai porti mediterranei verso le rotte atlantiche. Per allontanare lo spettro della recessione, alcuni governi degli Stati italiani adottarono una serie di misure doganali più liberiste che in qualche caso riuscirono ad arginare le perdite derivanti dalla diminuzione degli scambi commerciali. Lodevoli, in questo senso, furono le iniziative intraprese alla fine del XVI secolo dal granduca di Toscana Ferdinando de' Medici, grazie alle quali il porto di Livorno divenne uno dei principali punti di riferimento dei commerci non solo degli Stati mediterranei, ma anche di quelli che si affacciavano sull'Atlantico, in particolare di Olanda e Inghilterra ¹⁾. Il rischio che il porto di Genova, a cui faceva capo il 30% del tonnellaggio complessivo delle marinerie cristiane, potesse perdere il secolare primato determinò l'apertura di un dibattito molto serrato in seno al governo della Repubblica sulle iniziative da intraprendere per contrastare e limitare la concorrenza del porto toscano. Tra i primi provvedimenti adottati in merito vi fu quello del 1609 che, in perfetta linea con la tradizione protezionistica genovese, prevedeva l'istituzione del portofranco per le sole merci transitanti attraverso il porto della Capitale. Di parere opposto era invece la corrente più liberista del governo genovese, la quale auspicava il potenziamento dello scalo spezzino e il relativo adeguamento del sistema viario alle spalle del Golfo, onde sostenere un eventuale aumento del volume del traffico portuale con la Pianura Padana ²⁾. È vero che, tra la fine del

1) Nel 1613 Carlo Emanuele I istituì il portofranco a Nizza, mentre nel 1669 furono concesse franchigie a Marsiglia. L'istituzione di un vero e proprio portofranco a Livorno, nel 1675, mise in crisi traffico del porto genovese. Genova rispose alle prime franchigie livornesi con una serie di mezze misure, come il portofranco per i cereali (1595), nessuna delle quali riuscì ad arrestare lo sviluppo del porto rivale. (Luigi Bulferetti-Claudio Costantini, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1860)*, Milano, 1961, p. 171).

2) Scriveva un anonimo relatore genovese: «Come Livorno ha contro cambio con ogni piazza tanto d'Italia come Londra, Fiandra e Francia, così il medesimo si potrà introdurre alla Speza» (Giulio Giaccherò, *Storia economica del Settecento genovese*, Genova, 1951, p. 63). La minaccia di Livorno sollecitò più volte (negli anni 1592, 1660

Cinquecento e i primi anni del XVII secolo, si registrarono una serie di interventi volti a migliorare le condizioni delle strade, ma sostanzialmente si trattava dei soliti lavori che andavano poco oltre l'ordinaria manutenzione ³⁾. Se Andrea Spinola, uno dei più lucidi pensatori politici genovesi della prima metà del Seicento, ammetteva «Non ci torna conto, per alcun verso che li luoghi marittimi del nostro Stato, i quali non hanno porto o ver darsena, ne faccino», significava che l'esistenza di un porto o di una comoda insenatura lungo le riviere costituiva per il governo genovese un problema in più da risolvere sia dal punto di vista militare che da quello economico ⁴⁾. I pareri contrastanti che gravitavano intorno alla questione dello sviluppo dello scalo spezzino alimentavano le titubanze del governo genovese sull'ipotesi di aprire un collegamento carrozzabile con il Ducato di Parma, dal quale, comunque, non giungevano grossi stimoli per la pianificazione di un sistema viario comune ai due Stati, perlomeno sino alla fine del XVII secolo ⁵⁾. I Farnese dal 1545 al 1731, avevano

e 1708) il disegno di sfruttare Spezia come concorrente del porto toscano attrezzandola e concedendole il porto franco. Ma queste timide iniziative liberistiche si scontravano con l'arretratezza delle attrezzature portuali e con la mancanza di denaro da destinare alla realizzazione di pontili, al dragaggio dei fondali, ecc.

3) Nel 1604 la Repubblica fece sistemare la mulattiera costiera Sestri-Levanto-Pignone e furono avviate ispezioni per sistemare il tratto Sestri-Spezia-Sarzana lungo la Val di Vara (Paolo Cevini, *La Spezia*, Genova, 1989, pp. 202-203).

4) Giovanni Assereto, *I porti...* cit., p. 101.

5) Tra gli uffici della Repubblica cui spettava il delicato compito di valutare i pro e i contro derivanti da un'eventuale apertura di un collegamento carrozzabile con il ducato di Parma vi era la *Giunta de' Confini*, un organismo istituito dal governo genovese nel 1587 proprio in seguito all'intensificarsi delle preoccupazioni connesse alla difesa dei confini e alla tutela dell'ordine pubblico. L'idea di realizzare un progetto del genere, metteva la Giunta di fronte ad una serie di problematiche di non facile soluzione: innanzitutto, si trattava di una strada internazionale e come tale doveva essere tanto impraticabile per contrastare un'eventuale invasione dallo Stato confinante quanto agevole per garantire i traffici con la Pianura Padana; in secondo luogo, l'aumento del traffico commerciale che ne sarebbe derivato doveva essere limitato entro certi parametri, in modo da non insidiare il primato della via della Bocchetta e del porto di Genova, su cui si fondava l'intero sistema commerciale della Repubblica; in terzo luogo, vi era l'annoso e irrisolvibile problema del brigantaggio, diffuso particolarmente nelle vallate dell'entroterra che continuava a contrastare la regolarità dei traffici lungo la strada. Infine, esistevano annose questioni relative a violazioni dei confini

cercato di modernizzare il sistema viario del Ducato nell'ottica di un programma di sviluppo dell'economia dello Stato, ma i loro tentativi riformistici venivano regolarmente boicottati da quella feudalità di antica formazione che rivendicava la propria autonomia sulla base di remoti diritti e privilegi di casta ⁶⁾. Inoltre, per gli accordi sottoscritti con la Spagna e per motivi legati alla "ragion di Stato", i duchi di Parma non potevano assumere atteggiamenti energici nei confronti dei propri feudatari. Quanto alla via di Cento Croci, l'amministrazione ducale coltivò a lungo l'idea di realizzare una strada carrozzabile che unisse Parma al mar Ligure; nei secoli XVII e XVIII, il Po costituiva la principale via di comunicazione dell'Italia settentrionale e la realizzazione di un simile progetto avrebbe posto il Ducato di Parma al centro dell'attività commerciale non solo italiana, ma anche di una parte d'Europa. Fu infatti Ranuccio I Farnese, che governò il Ducato dal 1593 al 1622, ad elaborare un primo progetto di una strada carrozzabile che collegasse il ducato di Parma con la costa ligure attraverso il valico di Cento Croci ⁷⁾, ma di tale progetto non è rimasta alcuna traccia. Nonostante i buoni rapporti che legavano Parma a Genova, lo scoglio su cui si arenava la politica viaria ducale erano le resistenze istituzionali interne ⁸⁾.

Preoccupazioni militari e stimoli commerciali, resistenze protezionistiche e ambizioni politiche: questioni difficilmente conciliabili, ma che avevano come denominatore comune il dibattito sullo sviluppo della via di Cento Croci. Si preannuncia dunque un'interessante vicenda politica che, se da una parte mise in difficoltà i governi di

e ad abusi nei boschi e nei pascoli, perpetrati sia dai sudditi del duca di Parma sia dai Genovesi, questi ultimi alla continua e disperata ricerca di legnami per la costruzione delle imbarcazioni. Su questi ultimi due argomenti si rimanda a Riccardo Dellepiane, *Confini e percorsi fra Liguria e Val di Taro nei secoli XVII e XVIII*, in *La montagna Tosco-Ligure-Emiliana...* cit., p.228; Osvaldo Raggio, *Faide e Parentele. Lo stato genovese visto dalla Fontanabuona*, Torino, 1990. Marzio Dall'Acqua, *Il principe ed il Cartografo: Ranuccio I e Smeraldo Smeraldi*, in *Cartografia e istituzioni in età moderna*, Società Ligure di Storia Patria, Genova, 1987.

6) Giulio Giacchero, *Il Seicento e le compere di S. Giorgio*, Genova, 1979, p. 311.

7) *Lettera di Giulio Baiardi*, 29 aprile 1765, ARCHIVIO DI STATO DI PARMA (d'ora in poi ASP), archivio Du Tillot. Strade di Genova, buste 77-79.

8) Un cronista della prima metà del Seicento, tale Francesco Maria Violardo, segnalava che il duca Ranuccio era «assai amato dai Genovesi ai quali lascia andare vettovaglie nel Piacentino e gli dà coloro che sono condannati alla galera». (Giacomo

Parma e Genova, dall'altra rappresentò uno dei primi segni di quella che viene definita *rivoluzione dei trasporti*, destinata a cambiare radicalmente il corso della storia delle comunicazioni.

I primi interventi sulla strada di Cento Croci

La recrudescenza delle tensioni internazionali, siamo agli inizi del Seicento, indusse il governo della Repubblica di Genova ad avviare un vasto ed impegnativo programma di opere avente lo scopo di aumentare l'apparato difensivo del golfo della Spezia ⁹⁾. Nel 1605 furono realizzate numerose fortificazioni all'interno del Golfo; nel 1607 furono potenziate le mura della città mentre nel 1640, durante la guerra franco-spagnola, combattuta prevalentemente sul mar Ligure, il nobile genovese Marco De Franchi propose l'interramento del Golfo deviando le acque del fiume Magra sia per scongiurare il pericolo di una caduta del Golfo in mano nemica, sia per recuperare una vasta area improduttiva alla coltivazione del grano ¹⁰⁾. Tutto ciò,

Bernardi, op. cit., p. 129).

9) Agli inizi del Seicento si fecero sempre più insidiose le minacce straniere contro la Repubblica di Genova: nel 1598 la Spagna, alleata della Repubblica, si assicurò formalmente Finale ponendo fine ad una disputa durata più di cinquant'anni. La crisi nei rapporti tra Genova e la Spagna si acuì nel 1605 quando il conte di Fuentes, governatore di Milano, sulla base di antichi e dimenticati titoli rivendicò l'alta autorità dello Stato di Milano sulla Lunigiana e sul golfo della Spezia. Nel 1625 l'avanzata delle truppe franco-sabaude nel territorio genovese si fermò a Voltaggio. Nel periodo 1637-1641, in concomitanza con la massima intensità dell'attività corsara nel mar ligure e della guerra franco-spagnola, combattuta prevalentemente davanti alle coste del Genovesato, si registrarono nel porto di Genova le minime punte del traffico mercantile che da 1,8 milioni di cantari nel 1633, passò a 1,1 milioni nel 1637 e a meno di un milione nel 1634. (Claudio Costantini, *La Repubblica di Genova nell'Età Moderna*, Torino, 1978. p. 328).

10) Fino alla seconda metà dell'Ottocento, ovvero fino alla costruzione dell'arsenale militare, La Spezia non aveva un porto. Esisteva invece un sistema portuale che comprendeva tutto il golfo della Spezia, in cui Portovenere e Lerici erano i due *terminal* più importanti. Andrea Spinola, agli inizi del Seicento, parlando del golfo della Spezia dice che esso, «capace di molte armate, contiene in sé varij seni che sono sicurissimi porti». Nello stesso periodo il capitano Pantero Pantera, dopo aver elencato nei dettagli le possibilità di ormeggio nel Golfo, annota: «Passato la calla di Monastero, si trova la Spetie, città posta in spiaggia, senza porto né stanza per vascelli». Per approfondimenti sul sistema portuale del golfo spezzino tra XII e XVII secolo

naturalmente, andava a discapito di quel timido programma di rinnovamento del sistema viario che il governo genovese aveva avviato nei primissimi anni del XVII secolo.

A livello locale, tuttavia, le varie podesterie lamentavano con sempre maggior frequenza il cattivo stato delle strade esistente sui propri territori. È il caso che riguarda la comunità di Castiglione che nel 1611 inviò una serie di suppliche al governo genovese per la realizzazione di un nuovo percorso che evitasse il fondovalle del torrente Petronio. Abbiamo visto che questo itinerario aveva acquisito nel corso degli anni un ruolo molto importante nell'ambito delle comunicazioni tra la riviera ligure e la *Lombardia* (così veniva chiamata dai Liguri la regione al di là dell'Appennino), ma le sue pessime condizioni rallentavano, per non dire bloccavano, le attività commerciali nei periodi autunnali e invernali. Il governo, seppur interessato al miglioramento del tracciato per la prospettiva di un aumento del traffico e quindi di un incremento del gettito dei pedaggi, optò per il solito «riacconciamento» della strada di fondovalle affidando all'architetto Porcello la stesura di un progetto di massima ¹¹⁾.

Un'ottima opportunità che avrebbe potuto creare i presupposti per un intervento decisivo a favore della via di Cento Croci, si verificò a Genova poco prima della metà del Seicento ¹²⁾. Alcuni commercianti inglesi e olandesi chiesero al governo genovese di costruire una strada carrozzabile che unisse il golfo della Spezia a Parma attraverso la Val di Vara e il valico di Cento Croci, allo scopo di inviare più agevolmente le proprie mercanzie a Parma, Modena, Bologna e in tutta la Lombardia. In questo modo, gran parte del traffico delle merci gestito dal porto di Livorno sarebbe stato attirato nell'orbita dello scalo genovese, con tutti gli inestimabili benefici che esso avrebbe apportato. Allettata dalla favolosa offerta, la Repubblica propose al duca di Parma il seguente piano: Genova avrebbe costruito a proprie spese la strada carrozzabile dalla Spezia a Borgo Val di Taro, mentre

si rimanda a Luisa Rossi, *Lo specchio del Golfo. Paesaggio e anima della provincia spezzina*, La Spezia, 2003, cap. I, *La costa spezzina nei portolani dal XII al XVII secolo*. Si veda inoltre, Paolo Cevini, op. cit., pp. 194-201.

11) Fausto Figone, op. cit., pp. 225-234.

12) La vicenda di seguito narrata è stata desunta da: Francesco Maria Accinelli,

il duca avrebbe provveduto alla realizzazione del tratto Borgo Val di Taro-Fornovo con fondi stanziati dalla Repubblica di Genova, la quale sarebbe stata in seguito rimborsata tramite la riscossione di tutti i pedaggi stabiliti lungo la strada. Contemporaneamente il duca avrebbe dovuto realizzare un naviglio che prolungasse le comunicazioni fino al Po; questo piano avrebbe consentito di compiere il viaggio tra Genova e l'Adriatico in tre giorni¹³⁾. Il piano avrebbe potuto aver successo se non ci fosse stato l'intervento del granduca di Toscana, Ferdinando II de' Medici «uno dei più accorti Principi di quel secolo», il quale, non gradendo l'eventualità di farsi soffiare da Genova le preziose mercanzie anglo-olandesi circolanti nel porto livornese, persuase la sorella, Margherita de' Medici, duchessa di Parma e in quegli anni reggente del Ducato per la minorità del figlio, a rinunciare alla realizzazione della strada carrozzabile di Cento Croci sul versante emiliano¹⁴⁾. Per vendicarsi dello smacco ricevuto, la Repubblica di Genova acquistò dagli Spagnoli, sul finire del 1647, il principato di Pontremoli con l'intenzione di imporre pesanti tributi su tutte le merci transitanti, in primis quelle spedite da Livorno verso la Lombardia. Per l'acquisto di Pontremoli la Repubblica pagò al governatore spagnolo di Milano la somma di ottocentomila scudi con la clausola di ottenere la ratifica dal re di Spagna entro un anno dalla stipula del contratto. L'impazienza, tuttavia, fece commettere a Genova un grave errore: all'indomani dell'acquisto, la Repubblica inviò a Pontremoli, in qualità di governatore, Ottavio Pallavicini senza aspettare il benestare di Madrid. Il mancato rispetto della clausola fu abilmente sfruttato da Ferdinando II per convincere il re di Spagna Filippo IV a recedere dal contratto di vendita stipulato con Genova e ad accettare l'offerta del granduca di un milione e duecentomila scudi per l'acquisto del principato di Pontremoli, di cui ottocentomila sarebbero andati ai genovesi a titolo di rimborso, mentre i rimanenti quattrocentomila sarebbero finiti nelle casse del governatore spagnolo di Milano.

La Spagna, naturalmente, accettò l'allettante offerta toscana,

Atlante Ligustico, Genova, carta 35.

13) Giovanni Tocci, op. cit., p. 62.

14) Significativa, a tal proposito, fu l'affermazione del granduca di Toscana secondo cui l'entrata in funzione della nuova strada avrebbe offerto ai francesi l'opportunità

anche perché, con l'incasso dei quattrocentomila scudi il governatore di Milano avrebbe potuto ottenere Tortona dai Francesi. Il 4 marzo 1650, Filippo IV re di Spagna vendette dunque Pontremoli al granduca di Toscana Ferdinando II de' Medici. Scoperto il raggiro, la Repubblica fu in procinto di rompere le relazioni diplomatiche con la Spagna, ma l'abilità del governatore di Milano e l'interesse di molte famiglie nobili genovesi a mantenere la collaborazione con la corona spagnola appianarono in breve tempo ogni rancore.

I rapporti tra la Repubblica e il Granducato di Toscana rimasero invece talmente tesi da sfociare in una vera e propria "guerra fredda" destinata a durare per oltre un secolo; gride granducali imposero gabelle sul sale proveniente dalla Repubblica e, in breve tempo, scoppiarono battaglie legali tra i due governi per rivendicare il possesso di un bosco, di un sentiero o di un torrente che si trovavano nelle vicinanze della nuova linea di confine¹⁵⁾. Da un punto di vista viario tutto ciò si tradusse in una diminuzione dei traffici lungo la "Strada Reggia" che per molti secoli aveva approvvigionato i Pontremolesi del sale genovese, e in un inevitabile rinnovato interesse della Repubblica verso percorsi alternativi che collegavano La Spezia alla Lombardia evitando la Lunigiana¹⁶⁾. L'idea di attirare verso la Liguria le merci del porto di Livorno era tutt'altro che svanita.

La vicenda della vendita di Pontremoli fu seguita con interesse e trepidazione dal nuovo duca di Parma Ranuccio II, che resse il Ducato dal 1648 al 1694. A partire dal 1651, egli avviò i primi approcci diplomatici con la Repubblica di Genova per capire se esistevano ancora i presupposti per portare avanti il progetto della strada, abilmente boicottato dalla Madre qualche anno prima. Dopo lunghe trattative, condizionate peraltro dalla proposta avanzata dal duca di Modena alla Repubblica di deviare il tracciato della strada verso la

«di venire in Toscana in carrozza». *Ibidem*.

15) Teofilo Ossian De Negri, *Il feudo di Suvero. Strada Reggia e Gambatacca nel Settecento. Questioni di confine tra genovesato e Toscana*, in «Bollettino ligustico» XIII, 1961, pp. 40-44.

16) Una ricognizione anonima del 1650 segnalava tre itinerari per la Lombardia che evitavano Pontremoli: «Strada dalla Spetie in Lombardia per Varese e Cento Croce; strada dalla Spetie in Lombardia per Montegottero; strada dalla Spetie in

Lunigiana e il Modenese ¹⁷⁾, il 12 dicembre 1652, i Protettori di S. Giorgio, su esplicita richiesta dei Collegi, approvarono la partecipazione al finanziamento della costruzione della strada di Cento Croci per la metà dell'importo totale previsto e, comunque, per una spesa non superiore a 18.000 lire: una somma irrisoria, se paragonata agli investimenti stanziati il secolo successivo, che mai avrebbe consentito la realizzazione di una strada «talmente comoda che si possa carreggiare per essa, et accrescere in questa maniera in quella parte il traffico» ¹⁸⁾.

Il 23 gennaio 1654, l'ingegnere parmense Giovanni Battista Barattieri, a seguito di un accurato sopralluogo lungo le valli del Vara e del Taro, redasse una relazione corredata di disegno, in cui proponeva il tracciato più idoneo per la strada carrozzabile. Grazie a questo importante documento, è possibile ricostruire a grandi linee un quadro delle condizioni della strada e delle opere eseguite fino a quel momento ¹⁹⁾.

Partito dalla Spezia, Barattieri si incamminò verso Riccò lungo l'*Aurelia* ²⁰⁾. Questa porzione di strada, nonostante fosse già stata sottoposta a lavori di ristrutturazione nel 1604, risultava ridotta «in bona parte fangosa, ma perché si crede l'abbino da selciare». Giunto a Padivarma, l'ingegnere proseguì lungo la riva destra del Vara fino a Borghetto. In questo tratto le maestranze genovesi, coordinate dal commissario generale Giovanni Filippo Spinola, avevano ampliato la sede stradale grazie alla realizzazione di solidi muri a secco, non-

Lombardia per Montegottero dietro fiume Borza». (ASG, Archivio segreto, 60).

17) *Lettera di Lazzaro Maria Doria al Marchese Lampugnani*, Genova, maggio 1662, (ASP, Ponti e strade busta 10, fasc. II, sottofasc. e).

18) Paolo Cevini, op.cit., p. 204.

19) *Relazione e disegno dell'ingegnere Gio Battista Barattieri sopra la nuova strada che andarsi facendo per parte della Repubblica di Genova incominciandola dalla Spezia alla volta di Parma. 23 gennaio 1654*. (ASP, Ponti e Strade, busta 10, fasc. II, sottofasc. a).

20) Il nome *Aurelia* viene utilizzato soltanto per comodità descrittiva. L'uso di questo nome, se riferito all'epoca della ricognizione del Barattieri, è improprio; difatti, l'itinerario che corrisponde approssimativamente all'odierna Aurelia veniva chiamato in differenti modi tra i quali, *Strada romana*, oppure *via da Livorno a Nizza* oppure *Strada grande della Spezia*. In epoca napoleonica è conosciuta come *strada della Cornice* e ufficialmente viene classificata *strada imperiale n° 14*, mentre in età sabauda *strada reale di Levante*. Soltanto a metà degli anni '20 del Novecento viene riutilizzato il vecchio nome romano *Aurelia* (Roberto Palumbo, *La via Aurelia. Storia di una strada*

ostante restasse ancora «da farsi per la lunghezza di un miglio prima di Borghetto, la muraglia, e sarà considerabile non solo la spesa ma il mantenimento, perché resta quella parte sottoposta all'impeto del fiume Vara»²¹⁾. Dopo Borghetto, sino a *Carrodano Soprano*, per una lunghezza di sei miglia, la strada era stata soltanto tracciata e furono progettati alcuni piccoli ponti dei quali uno sul torrente Pogliasca e un altro sul Malacqua. Giunto a Sesta, il Barattieri segnalava che sussistevano ancora dubbi sull'itinerario da seguire per il tratto di scavalco appenninico. Le alternative erano due: o passare per Varese e il valico di Cento Croci oppure per il monte Gottero ricalcando, almeno fino al valico, la vecchia "Strada Reggia". Secondo l'ingegnere, quest'ultimo percorso risultava essere il meno adatto per due motivi essenziali: in primo luogo per il fatto che la neve permaneva sul monte Gottero molto più tempo di quanto rimanesse sul Cento Croci; in secondo luogo, non offriva sufficienti garanzie di sicurezza dal punto di vista strategico a causa della pericolosa vicinanza della strada al confine con il Pontremolese. Da semplice osservatore, il Barattieri si trasformò in progettista quando cominciò la discesa sul versante emiliano: non essendo stato ancora approvato alcun progetto per questo tratto di strada, l'ingegnere suggeriva come miglior percorso quello che da Folta e Cacciarasca giungeva a Borgotaro; da Borgotaro, invece di seguire l'itinerario lungo la sponda destra del Taro «come fu tenuta nei tempi andati, [che] io stimo impossibile perché oltre a molti torrenti che si possono dire impraticabili e perché mancano di ponti, vi sono grandi quantità di libbie [fanghi] che han già resa gran parte di quella strada impraticabile anco a mulattieri», egli consigliava di proseguire sul versante sinistro del Taro fino a Robiano; da qui le merci dirette a Parma avrebbero

nella Liguria di Levante, La Spezia, 2001).

21) Per ovviare alla mancanza di manodopera il commissario Spinola incaricò i giurisdicenti delle località interessate dal passaggio della strada di reclutare giornalmente un certo numero di residenti da impiegare nei lavori sulla strada, secondo una rotazione da seguire fino al compimento dell'opera. Coloro che non volevano o non potevano intervenire nei lavori avevano la facoltà, sempre a proprie spese, di ingaggiare un sostituto. (*Proposta per facilitare la spesa necessaria per la formazione della proposta strada carreggiabile da Sestri Levante al Monte Cento Croci dell'anno 1771*, ASG,

attraversato il Taro a Fornovo per mezzo di una barca, mentre quelle dirette a Piacenza avrebbero oltrepassato il Ceno a Medesano. La lunghezza totale della strada da Parma alla Spezia avrebbe misurato 74 miglia ²²⁾.

Ben sapeva il Barattieri che la “Strada grande della Spezza”, come veniva chiamata dagli addetti ai lavori, non poteva mai essere trasformata in carrozzabile per via dell’esiguità dei fondi stanziati; tuttavia la sua ricognizione evidenziò una maggior determinazione del governo genovese rispetto a quello ducale, nell’affrontare la questione del collegamento viario La Spezia-Parma. Se i lavori fossero partiti simultaneamente su entrambi i versanti, la strada forse non sarebbe stata comunque ultimata, ma non si sarebbe alimentato quel clima di sospetto e di diffidenza reciproca che incrinò i rapporti tra i due Stati negli anni successivi ²³⁾.

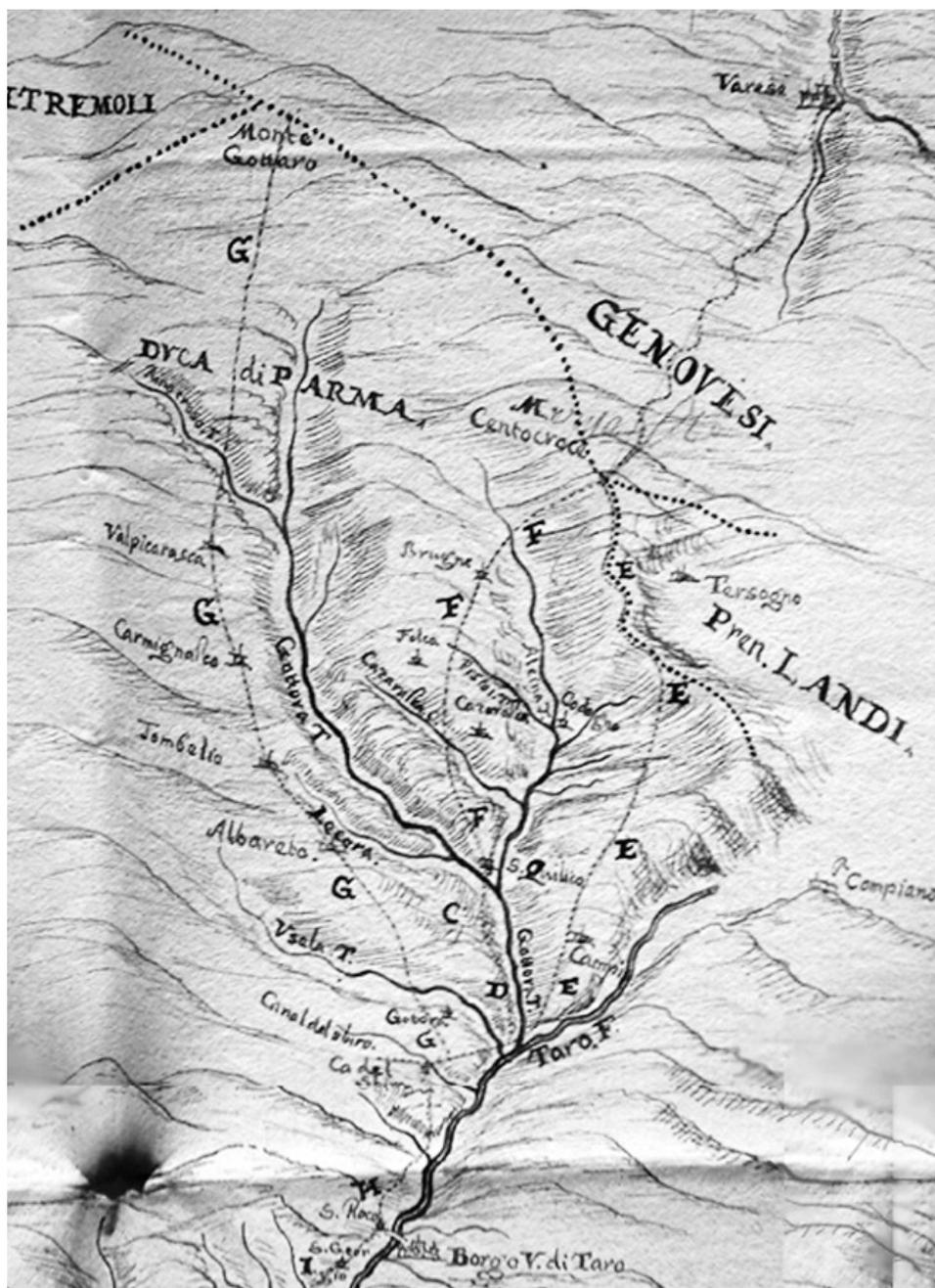
Lo scoppio della terribile peste a Genova nel 1656 determinò l’immediata chiusura dei cantieri sulla strada, e nulla faceva presagire che, a flagello debellato, la Repubblica potesse investire risorse per portare a termine il programma viario ²⁴⁾. Quando nei primi mesi del 1659, a epidemia terminata, il marchese di Lampugnano, su ordine del duca di Parma, interpellò la Repubblica per sollecitare una rapida ripresa dei lavori lungo la via di Cento Croci, la Giunta dei Confini manifestò pesanti perplessità sulla possibilità di proseguire il progetto, affermando che un probabile aumento del traffico nel golfo spezzino avrebbe messo in ginocchio le attività del porto della Capitale e quindi tutto il processo di ripopolamento della città che era stata decimata dalla grande peste. La Giunta, inoltre, si chiedeva

se il Duca di Parma sia per proseguire la strada medesima ne’ suoi Stati. Sopra di quest’ultimo dubbio assai delicato, l’Ecc.^{ma} Giunta suggerisce che mentre si stava promovendo in Parma l’ultimazione del trattato con

Senarega,1088).

22) Queste le distanze parziali in miglia: La Spezia-Cento Croci 30; Cento Croci-Borgotaro 10 (12 per la via del Gottero); Borgotaro-Fornovo 24, Fornovo-Parma 10.

23) I sospetti furono ulteriormente alimentati in seguito ad una ricognizione eseguita da tecnici genovesi in territorio parmense. Costoro stimarono una spesa per la strada nel versante emiliano superiore di 150.000 ducatonì rispetto alla cifra prevista dagli amministratori ducali. (*Lettera di Lazzaro Maria Doria... cit.*).



Particolare del progetto del Barattieri. Come si può notare dal disegno, l'ingegnere valuta una serie di percorsi che dallo spartiacque appenninico si dirigono verso Borgo Val di Taro.

le dovute cautele, non si entri in nuovo lavoro e spesa maggiore già fatta senza vedere quello che si va operando in detto stato di Parma ²⁵⁾.

La minaccia genovese di abbandonare il progetto convinse il duca della necessità di dimostrare alla Repubblica la propria buona volontà per il conseguimento dell'obiettivo comune. Nel 1660, l'ingegner Costanzo redasse il progetto della strada sul versante emiliano; questo, a differenza dell'ipotesi avanzata qualche anno prima dall'ingegner Barattieri, prevedeva un percorso tra Borgotaro e Fornovo lungo la sponda destra del Taro ²⁶⁾. Nel settembre dello stesso anno il Costanzo segnò con i paletti il nuovo tracciato tra Borgotaro e Ostia, ma risulta che i primi interventi sul versante parmense, peraltro di modesta entità, furono effettuati soltanto nel luglio del 1661. Del resto, Girolamo Anguissola, addetto ducale alla conduzione dei lavori, ammise che nei mesi di gennaio e di febbraio aveva preferito non impiegare i paesani nei lavori per la nuova strada tra Borgotaro e Cento Croci, poiché «i giorni erano talmente brevi che si sarebbe fatto poco lavoro» ²⁷⁾ Per il duca non era certamente questo il modo migliore per ottenere la fiducia del sospettoso vicino, il quale, a sua volta, manifestò apertamente la sua diffidenza inviando Lazzaro Maria Doria a verificare lo stato di avanzamento dei lavori lungo la strada in territorio parmense ²⁸⁾.

In altre parole, la Repubblica di Genova, la cui economia era stata disestata dalla peste del 1656-57, utilizzò i tentennamenti parmensi come pretesto per tirarsi fuori dall'oneroso progetto della strada di Cento Croci, scaricando sulle spalle del duca la responsabilità del fallimento del programma. Il governo genovese, pur riconoscendo che la «facenda della strada sarebbe sempre desiderata da questi due Potentati», sottolineava che la negligenza dimostrata dai parmigiani nella conduzione dei lavori aveva contribuito ad «intiepidire il desi-

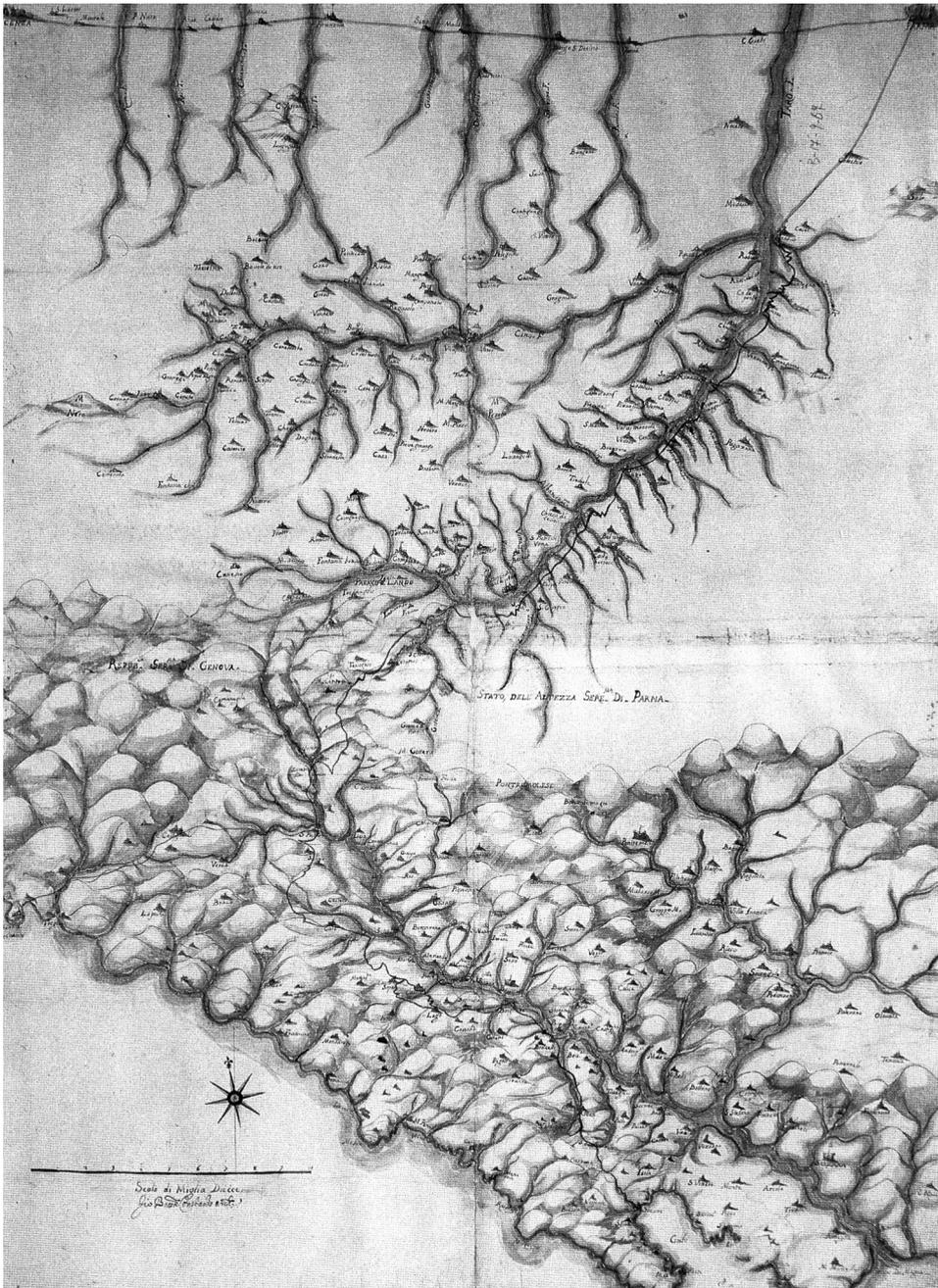
24) *Ibidem.*

25) *Ibidem.*

26) G.B. Costanzo, *Strada dalla Spezia a Parma, 1660*. ASG, Disegni, b.17 bis n. 1101.

27) ASP, Ponti e strade 10, fasc II, sottofascoli c-d.

28) Riccardo Dellepiane, op. cit., p. 246. documento del 18 luglio 1660. Il duca annunciò l'intenzione di voler visitare personalmente (insieme agli ingegneri genovesi Ermerigo e Costanzo) i territori su cui avrebbe dovuto passare la strada, ostentando in



G.B. Costanzo, *Strada dalla Spezia a Parma*, 1660. (ASG., Raccolta cartografica, b.17 bis n. 1101).

derio» genovese di vedere ultimata l'opera ma, nello stesso tempo ammetteva, che

essendosi secondo lo stile della Repubblica variati i soggetti del Governo, quelli che nella suddetta contingenza si ritrovarono in Senato erano in gran parte contrari dai loro predecessori talché [...] fu decretato doversi perfezionare il lavoro una volta che il Ser.^{mo} Sig. Duca venisse assicurato che ne suoi propri Stati verrebbe proseguito e terminato ²⁹⁾.

Secondo il governo genovese, le perdite commerciali derivanti dalla mancata costruzione della strada non avrebbero pregiudicato nessun equilibrio economico, perché la merce poteva «essere trasportata tanto dal carro quanto dalla schiena di mulo» e «la differenza del prezzo per la spesa dal condurla in una maniera o nell'altra risulterà in beneficio de sudditi di Sua Altezza [il duca] e non di quelli della Repubblica» ³⁰⁾. Dal canto loro i parmensi, qualche anno più tardi, dissero al governo genovese che

Il Sig. Duca vedrebbe volentieri aprirsi la strada del golfo della Spezza ne' suoi Stati, ma dubitando della inclinazione di VV.SS. Ser.^{me}, ha sospeso di avanzare il progetto [...]; è certo però che ogni qualvolta si stimasse opportuno d'intraprenderlo si troverà facilità e prontezza per stabilirlo ³¹⁾.

In sostanza, il rigurgito protezionistico a favore del porto genovese, scaturito dagli effetti devastanti della peste, ebbe facilmente il sopravvento sulle deboli iniziative favorevoli alla carreggiabile di Cento Croci. Addirittura nel 1662, con la “legge delle riviere” furono revocate tutte le franchigie e le convenzioni delle comunità rivierasche perché in contraddizione con il decreto del 1440 che vietava lo sbarco delle merci negli scali marittimi «da Corvo a Monaco», ai bastimenti di portata superiore alle venti tonnellate. Inevitabile che questa strategia commerciale determinasse una recrudescenza del contrabbando. I due commissari del banco di S. Giorgio che furono

tal modo un certo interesse per la prosecuzione dell'opera.

29) *Lettera di Lazzaro Maria...* cit.

30) *Ibidem*.

31) *Relazione delle strade che conducono alli Stati del Sig. Duca di Parma*, 15 Luglio

incaricati alla verifica del rispetto della legge nei vari scali liguri, constatarono come le imbarcazioni di Sestri Levante tornando dalla Sardegna con carichi di formaggi,

per schivar li disturbi di questa nuova legge lascino li formaggi a Livorno dove anco comprano le robbe che sogliono portar in Sardegna ³²⁾.

Insomma, la “legge delle riviere” finiva per essere utile più a Livorno che a Genova tant’è che, appena un anno dopo la sua promulgazione, fu ritirata. Naturalmente, con la riduzione delle attività degli scali delle riviere, l’intensità dei transiti lungo la via di Cento Croci subì un’ulteriore contrazione ma, a quanto pare, non appena la Repubblica allentava le catene protezionistiche, riaffiorava timidamente l’interesse per lo sviluppo delle vie di comunicazione con il Ducato parmense. Già nel 1663 si registrarono nuovi interventi sulla strada nel versante ligure; in ottobre il podestà di Moneglia, Giacomo Antonio De Ferrari, segnalava alla Giunta dei Confini le grosse difficoltà che i mulattieri incontravano nel percorrere la via diretta al valico delle Cento Croci ³³⁾; nel dicembre dello stesso anno il podestà di Varese, Agostino Morello, comunicava alla Giunta che, nel corso di una ricognizione effettuata dall’architetto Benedetto Comerigo nel tratto di strada tra Varese e Cento Croci, si era riconosciuta la necessità urgente di «accomodare molti luoghi ad effetto li viandanti e bestie possino più comodamente trafficare» ³⁴⁾. Addirittura intorno alla metà degli anni Sessanta, Parma e Genova avviarono dei negoziati per la stipula di un trattato commerciale da applicarsi all’indomani dell’apertura della strada ³⁵⁾. Ma si trattava

1751 (ASG, Senarega 1087).

32) Claudio Costantini, *La Repubblica di Genova...* cit. p. 368.

33) *Lettera del Podestà di Moneglia per riparare la strada che proviene dalla Lombardia*, 5 ottobre 1663. (ASG, Senarega, 1085).

34) *Lettera del Podestà di Varese per la strada che conduce a Cento Croci*, 17 dicembre 1663. (*ibidem*).

35) *Lettere del marchese Domenico Doria al Duca di Parma sulle trattative con la Repubblica di Genova e un abbozzo del possibile trattato*. (ASP, ponti e strade 10, fasc. II, sottofasc. g). Questi i punti più importanti del trattato:

Che la Ser.^{ma} Repubblica si obbliga a mantenere sempre Porto Franco nel Golfo

soltanto di parole non seguite da fatti; nel novembre del 1664, l'architetto Comerigo, su ordine della Giunta dei Confini, effettuò un sopralluogo sul tratto di strada dalla Spezia fino al confine della giurisdizione di Varese per riferire «su bisogni e spesa». In questa occasione egli segnalò che il tratto di strada realizzato dieci anni prima (all'epoca dell'ingegner Barattieri), era stato talmente distrutto «dall'acqua che neanche vi puole passare il pedone»; veniva inoltre rilevato che lunghi tratti della sede stradale erano stati utilizzati dai proprietari delle terre circostanti per coltivazioni di vario genere ³⁶⁾.

I pochi interventi avviati lungo la nuova strada intorno agli anni '60 e le discussioni intavolate dai due governi per la stipula di un trattato commerciale, furono comunque sufficienti per suscitare l'entusiasmo e le gelosie di quelle comunità rivierasche che ambivano a ricoprire un ruolo predominante nel panorama mercantile del Levante ligure. La comunità di Sestri Levante, per esempio, preoccupata dalle continue attenzioni manifestate dalla Repubblica nei confronti del golfo spezzino, temeva che, con il passar del tempo, il traffico delle merci con le piazze lombarde prendesse la via spezzina con conseguenze disastrose per l'economia locale; in una supplica del 1660, i Sestresi prospettavano al governo gli enormi vantaggi che si sarebbero ottenuti convogliando i traffici livornesi nel proprio scalo da dove, per mezzo di una comodissima strada, potevano essere inviati in Lombardia molto più facilmente ³⁷⁾. Anche la comunità di

della Spezia.

Che la Ser.^{ma} Repubblica sia obbligata a mantenere le strade dal golfo ai confini di Cento Croce e sino alla pietra Schipata bene aggiustate.

Che la Ser.^{ma} Repubblica sia obbligata a mantenere una buona e capace strada da frequentarsi tra Sestri di Levante a' Varese a cercar la strada che dal Golfo reca in Cento Croce.

Che la Ser.^{ma} Repubblica non possi mettere altre gabelle che quelle che di presente si praticano.

Che la Ser.^{ma} Repubblica presti il denaro al Ser. mo Duca di Parma per far spesa di questa strada da essergli restituite in paghe senza frutto.

36) *Relazione riguardante la strada che conduce a Cento Croci*, 7 dicembre 1664. (ASG, Senarega, 1085). In questa occasione, l'architetto redasse due preventivi di spesa: il primo riguardante un itinerario destinato a facilitare il transito ai soli muli; il secondo, contemplava radicali interventi per consentire il passaggio ai carri.

Varese preferiva il collegamento con lo scalo di Sestri Levante:

vedendosi che la nuova strada con tanta spesa fatta dalla Spezza fino al monte Cento Croce resta sin hora inutilmente, e che per essa ne tornano menrcantie di sorte alcuna, ma bensì tutto il traffico della Lombardia resta indirizzata al borgo di Sestri Levante, che sarebbe senza comparatione più frequentato e di gran utile all'introito delle gabelle e riuscirebbe anche di non poco beneficio a tutta la Riviera di Levante, se non restasse proibito dalle male strade che si framezano cosa che anche si potrebbe ridurre a perfettione ³⁸⁾.

Il trionfo di Sestri Levante

Le *avances* dei sestresi non giungevano a caso. Il persistere delle tensioni internazionali, culminate con il bombardamento di Genova nel 1684 da parte della flotta francese, accrebbe ulteriormente la preoccupazione relativa alla difesa dei confini della Repubblica. Avvenimenti del genere compromettevano sempre di più la candidatura del golfo spezzino al titolo di maggior polo commerciale nella Liguria di levante e, nello stesso tempo, inducevano il governo genovese ad esaminare sempre con maggior interesse le istanze inoltrate dai vari borghi rivieraschi che rivendicavano un ruolo di maggior rilievo nel panorama economico dello Stato. «Che siano mandate maggiori informazioni circa la spesa e altro» rispondeva nel 1660 la Giunta dei Confini alla supplica dei sestresi che chiedevano al governo provvedimenti a favore di una strada carrozzabile tra Sestri Levante e il valico di Cento Croci ³⁹⁾. Non si poteva dare torto a queste suppliche perché effettivamente la strada proveniente dal valico di Cento Croci raggiungeva il litorale ligure a Sestri Levante percorrendo ben 10 miglia in meno rispetto all'itinerario che conduceva al Golfo; ciò avrebbe consentito un notevole risparmio non solo dei tempi di percorrenza, ma anche dei finanziamenti necessari alle opere di costruzione e manutenzione.

Un altro fattore di notevole importanza, che alimentava l'interesse della Repubblica nei confronti della via di Sestri Levante, era conness-

37) Riccardo Dellepiane op. cit., (doc. del 24 settembre 1660).

38) Fausto Figone, op. cit., p. 235.

so al problema del reperimento del legname necessario per la costruzione delle navi. I boschi camerali del Ponente ligure fornivano la maggior parte dei tronchi destinati alla flotta genovese, ma alcune selve dell'entroterra del Levante erano ricche di faggi «belisimi et grandissimi, che in tre uomini non si ponno abbracciare»⁴⁰⁾. Il faggio era un legno particolarmente apprezzato per la costruzione dei remi e i cantieri di Chiavari erano noti, già dal XV secolo, per la produzione remiera di alta qualità, destinata sia al fabbisogno interno che alle esportazioni; ne consegue che un collegamento stradale tra le ricche faggete del Monte Penna e la spiaggia di Sestri e i cantieri chiavaresi, era più che mai necessario. Non bastava tuttavia una semplice mulattiera: i fusti di faggio raggiungevano una lunghezza fino a 12 metri e potevano essere trasportati solo a traino da una coppia di buoi. L'ingombro di questo trasporto, che oggi definiremmo "eccezionale", richiedeva strade con un fondo abbastanza regolare e con un percorso né troppo tortuoso né troppo stretto. Per questo motivo, la strada Cento Croci-Sestri Levante doveva ricevere maggiori attenzioni rispetto agli altri percorsi; e per lo stesso motivo che qualsiasi proposta di miglioramento della sua percorribilità veniva ascoltata con attenzione dal governo genovese⁴¹⁾.

Intorno alla metà degli anni '60, durante il dibattito sulle norme del trattato commerciale da applicare all'indomani dell'apertura della via di Cento Croci, il duca di Parma presentò una clausola che imponeva alla Repubblica di «mantenere una buona e capace strada da frequentarsi tra Sestri di Levante a venire a cercare la strada che dal Golfo reca in Cento Croce»⁴²⁾. Il progressivo aumento dell'interesse dell'amministrazione genovese e parmense nei confronti dello scalo di Sestri Levante era dunque proporzionale alla crescente perplessità sul potenziamento infrastrutturale del golfo spezzino che culminò con la sentenza definitiva emessa nel 1670 dai Protettori di S. Giorgio:

Si spopolerebbe la Città Dominante in pregiudizio delle gabelle di con-

39) Riccardo Dellepiane op. cit, appendici, p. 246.

40) Fausto Figone, op. cit., p.267.

41) Per approfondimenti sulle modalità di trasporto dei legni si rimanda a: *Ibidem.*, pp. 267-269.

sumo. Si popolerebbe la Spezza in modo da dar gelosie. Il numero molto maggiore di soldatesca che vi si richiederebbe, i magistrati, i ministri et altri ufficiali, le dogane i magazeni [...], spese tutte che renderebbero di danno e più costoso che profittevole detto portofranco [della Spezia]⁴³⁾.

Il copione era identico sul versante emiliano: nel 1696, le lobby protezionistiche ducali boicottarono la proposta della strada carrozzabile Sestri Levante-Piacenza lungo l'itinerario Varese-Bardi-Castell'Arquato, che avrebbe dovuto agevolare il commercio dei formaggi, adducendo la motivazione secondo cui

l'apertura di questo cammino sarà di pregiudizio gravissimo all'A.V. e al pubblico. Caleranno di reddito il dazio della mercanzia di Parma e quella di Borgo S.Donnino. L'utile si ritroverà ai dazi di Compiano e di Bardi e si aumenterà il traffico di Piacenza⁴⁴⁾.

Quanto il governo genovese fosse interessato all'itinerario Sestri Levante-Cento Croci lo si deduce dal fatto che la Giunta dei Confini incaricò il commissario Giovanni Carlo Brignole di relazionare circa l'opportunità di rendere o meno carreggiabile tale tratto di strada. A tal riguardo, il commissario segnalò un progetto di Carlo Castiglione del 9 giugno 1660 che prevedeva un percorso non carrettabile di mezzacosta, ma che finalmente abbandonava il pericoloso fondovalle del Petronio. Il progetto del Castiglione fu approvato dalla Giunta dei Confini e alcuni anni più tardi il commissario Giacomo Maria Spinola constatava che «La strada che con permissione di VV.SS. Ser.^{me} aperse il Magnifico Carlo nel territorio di Castiglione è riuscita tanto bene che affatto ne resta dimessa la strada antica di Velva»⁴⁵⁾.

Nel 1682 si estinse la famiglia dei nobili Landi, il che provocò un duplice effetto: da una parte il duca di Parma ottenne Bardi e Compiano, mentre dall'altra Genova si liberò di un acerrimo nemico.

42) ASP, ponti e strade, busta 10, fasc. II, sottofasc. g.

43) Giulio Giacchero, *Economia e società del Settecento genovese*, Genova, 1981, p. 92.

44) *Relazione anonima al Duca sulla convenienza di costruire la nuova strada da Sestri Levante a Piacenza*, 6 ottobre 1698. (ASP, Ponti e strade buste 2-3, fasc. II, sottofasc. a).

Dopo secoli di frazionamenti e di lotte intestine, Val Ceno e Val Taro, ovvero tutto il versante emiliano del Cento Croci, entrarono a far parte di un'unica entità politica; a questo punto la questione dello sviluppo del sistema viario poteva essere affrontata con parametri assolutamente inediti ⁴⁶⁾.

Ci sono numerose testimonianze che comprovano l'importanza acquisita dalla via di Cento Croci nel XVII secolo. Nel 1692, i vari organi della Repubblica (Collegi e Consigli), si preoccupavano della diminuzione del traffico commerciale lungo la Sestri-Parma per il fatto che, essendo il tratto di costa compreso tra punta Corvo ed il confine con la Toscana esente dai *caratti* ⁴⁷⁾, i commercianti locali preferivano far sbarcare le merci a Bocca di Magra e inviarle in Pianura Padana tramite la via della Cisa e la strada per il Gottero,

in maniera che resta ormai quasi inutile la strada per Sestri Levante per dove di qua si indirizzavano li colli che erano destinati a Parma e Piacenza et altre parti ⁴⁸⁾.

Queste preoccupazioni, più che essere riconducibili ad una strategia commerciale rivolta ad un decentramento del traffico della capitale verso gli scali delle riviere, sembravano connesse al timore che le merci sbarcate sulle coste liguri potessero prendere altre strade non soggette al controllo del fisco genovese.

Se infatti si analizzano i dati contenuti nella tabella I si riscontra chiaramente che la Repubblica continuava a privilegiare le relazioni commerciali con la Pianura Padana attraverso la strada della Bocchetta.

45) Fausto Figone, op. cit., p.237.

46) I rapporti tra Genova e i Landi sono sempre stati conflittuali. Dopo la congiura dei Fieschi, i Landi avevano insistentemente rivendicato diritti sul feudo di Varese (Mario Rizzo, op. cit. pp. 96-100).

47) I caratti erano i diritti doganali sulle merci introdotte nel Dominio per via mare o via terra. Essi si riscuotevano da «Monaco a Corvo» e da «Giovo a mare».

MERCI SPEDITE IN LOMBARDIA ANNI 1697-98

Genere	Per la via di Sestri Levante	Per la via della Bocchetta
Amandole	31 colli	714 colli
Pepe	3 balle	711 colli
Campeccio	55 pezzi	80 colli
Pecegreca	12 barili	81 barili
Cassia	2 colli	61 colli
Tonno in oglio	10 barili	672 barili
Canella	6 colli	79 colli
Zuccaio	25 casse	320 colli
Cocciniglia	2 colli	21 colli
Zenzero	4 sacchi	/
Lane	4 balle	780 colli
Zibibbo	6 barili	538 barili
Merluzzo	2 balle	2030 colli
Altre merci	8 ½ colli	/
Pignoli	45 balle	453 colli
Totale dei colli	215 ½	6540 [N.d.A.]

Tab. I Raffronto tra la quantità di merce spedita in Lombardia attraverso la strada di Cento Croci e la via della Bocchetta negli anni 1697-98⁴⁹⁾.

Il fatto che questo documento metta a confronto la via di Sestri Levante con la “superstrada” della Bocchetta indica inequivocabilmente l’importanza assunta dalla nostra strada. E non solo: nel 1728 le Compere di S. Giorgio si lamentavano con le autorità dello Stato di Milano del fatto che «essendosi molto accresciute le imposizioni sopra le mercanzie che dalla Bocchetta passavano a Milano et all’incontro abbassate quelle che transitavano per la via di Sestri» si arrecava «pregiudizio al commercio tra i due Stati»⁵⁰⁾.

48) Giulio Giaccherò, *Economia e società...* cit., p. 82.

49) Giulio Giaccherò, *Il Seicento...* cit., pp. 603-604. I dati sui traffici attraverso la via di Sestri sono relativi all’anno 1697 mentre quelli inerenti la strada della Bocchetta sono dell’anno 1698. Per quanto concerne i dati sulle merci movimentate lungo la Bocchetta, sono stati inseriti in questa tabella soltanto gli stessi generi di cui viene fatta menzione nelle stime dei colli di merce transitanti lungo la via delle Cento Croci, allo scopo di avere un raffronto immediato sulla differenza del traffico commerciale sostenuto dalle due strade.

Naturalmente anche i movimenti sulla strada di Cento Croci risentivano dell'andamento economico internazionale; interessante notare che in soli tre anni, dal 1697 al 1700, lungo la via di Sestri si registrò un incremento del traffico di merce diretto in Lombardia pari al 480%, come attesta la tabella II.

TRANSITI NEGLI SCALI DELLE RIVIERE NELL'ANNO 1700

Merci spedite per Bocca di Magra a soldi 20 il collo	166 colli
Merci spedite per Lombardia da Sestri di Levante a soldi 24 il collo	1201 colli
Merci spedite per Piemonte da Savona a soldi 20 il collo	1684 colli

Tab II: Transiti negli scali delle riviere nell'anno 1700 ⁵¹⁾.

In questo caso l'incremento dei transiti si può ricondurre ad una favorevole congiuntura economica internazionale che estese i propri benefici sia al traffico del porto genovese sia agli scali delle riviere.

Rimanendo in tema di movimenti delle merci, è altrettanto interessante aprire una breve parentesi sul sistema della riscossione delle gabelle vigente lungo la via di Cento Croci sul finire del Seicento. La merce giungeva via mare a Sestri Levante dove veniva caricata sui muli ed avviata verso Parma previo il pagamento di un dazio di 24 soldi il collo (Tab II). Dopo aver superato il pedaggio di Varese Ligure, le carovane di muli entravano nel territorio parmense attraverso il valico di Cento Croci e giungevano a Borgotaro ove vigeva un pesante dazio riscosso in moneta di Piacenza:

Per ogni mulo carico di frutta o pesce	10 soldi
Per ogni mulo carico di robba sottile come sete, argenti ed altre robbe simili	35 soldi

Dopo Borgotaro, i mulattieri dovevano oltrepassare altre barriere doganali:

per ogni mulo carico di qualsiasi robba si paga a Ostia 1 soldo e mezzo, alle Giare 2 soldi, a Pietramogolana 2 soldi, a Mignano 2 soldi, a

50) ASG, Archivio segreto, 211.

Valmozzola, quando occorre passare per quella parte 1 soldo. Se l'acqua del Taro è bassa e che i mulattieri possono andare per le Giare si paga insieme il dazio di Giare e Pietramogolana. Quando l'acqua è alta i mulattieri lo scansano perché costeggiano il monte ⁵²⁾.

In linea di massima si può affermare che agli inizi del Settecento, ovvero alla vigilia della rivoluzione dei trasporti, la via di Cento Croci, pur non reggendo alcun confronto con la strada della Bocchetta, *regina viarum* del sistema stradale della Repubblica di Genova, e pur non ricevendo dal governo genovese alcun trattamento di favore, non solo diventò la più importante via di comunicazione di quel sistema di mulattiere che collegavano il Levante ligure all'Emilia e alla Lombardia, ma sbaragliò anche la concorrenza della gloriosa e ormai decaduta Via Francigena. Così raccontava un cronista nel 1736:

Sebbene la via dalla Spezia a Parma passando per il monte di S.Croce e per il Borgo di Val di Taro sia più lunga di 11 miglia rispetto a quella che passa per Ulla [Aulla] e Pontremoli, molti mulattieri la preferiscono perché è meno cattiva [...]. I viaggiatori e i mulattieri non prendono altra strada che questa che diventa cattiva solo quando le montagne sono coperte di neve e quando i fiumi da guadare sono gonfi ⁵³⁾.

Si concluse così il XVII secolo che vide il primo vero, seppur timido, tentativo di aprire un collegamento carrozzabile tra la Repubblica di Genova e il Ducato di Parma attraverso il valico di Cento Croci. Se si valutasse superficialmente l'intera vicenda, durata quasi vent'anni e praticamente conclusasi in un nulla di fatto, potrebbe sorgere qualche dubbio sulle reali intenzioni dei due governi nel portare a termine l'ambizioso progetto. Le epidemie, le guerre e le sfavorevoli congiunture economiche internazionali non bastano per giustificare il mancato conseguimento dell'obiettivo; l'ostacolo principale stava nella straordinarietà del progetto stesso. Il Seicento non

51) Giulio Giacchero, *Il Seicento...* cit., p. 605 .

52) *Informatione per la strada che viene dal genovesato* (ASP, ponti e strade 2-3, fasc. I, sottofasc. b).

53) Anonimo, *Descrizione delle montagne appenniniche* (1736), in Massimo Quaini, *La conoscenza del territorio ligure fra il Medioevo e l'Età Moderna*, Genova, 1981, pp.

era ancora il secolo delle strade carrozzabili e i governi di Parma e di Genova si trovarono di fronte a problematiche tecniche e a costi di gestione talmente enormi che avrebbero messo in difficoltà qualsiasi altra amministrazione dell'epoca. In questi piccoli Stati d'antico regime ogni tentativo di ammodernamento rimaneva incompiuto. In poche parole la Sestri-Parma andava bene così com'era: una mulattiera di notevole importanza commerciale, ma che non doveva essere potenziata per non destabilizzare i sistemi economici dei due Stati.

Non ha quindi alcun senso cercare un capro espiatorio su cui scaricare la responsabilità del fallimento dell'impresa; è doveroso invece pronunciare un elogio a favore dei governi di Parma e Genova per aver intuito la necessità di avvicinare i due Stati attraverso un'opera imponente, destinata ad essere davvero concepita soltanto nel secolo successivo e realizzata addirittura due secoli più tardi.

Il viaggio di Elisabetta Farnese

L'importanza di una strada può essere anche determinata dal passaggio di qualche personaggio famoso. Nel 1614, il principe Ottavio Farnese si recò a Sestri Levante per ricevere ed accompagnare a Parma due cardinali; per l'occasione «le strade furono così ben accomodate che non fu bisogno di smontare in alcun luogo, passando da per tutto le lettiche»⁵⁴.

Ancora nel 1722 la strada di Cento Croci fu sottoposta ad interventi migliorativi per il passaggio di un altro personaggio illustre: il cardinale Alberoni⁵⁵.

Ma senza dubbio, l'evento principale della storia della via di Cento Croci è stato il passaggio di Elisabetta Farnese, moglie di Filippo V di Spagna⁵⁶.

184-185.

54) Giacomo Bernardi, *S'ntis dal Burgu*, Giornale telematico mensile, n° 2 del 20 ottobre 2000.

55) Riccardo Dellepiane, op. cit, p. 234.

56) Giuseppe Maggiali, *Ragguaglio delle nozze delle Maestà di Filippo Quinto e di Elisabetta Farnese*, Parma, 1717. Sul viaggio di Elisabetta Farnese si veda inoltre: Giacomo Bernardi, "Storia di Parma dalle origini ad oggi. La città dal 1500 al 1750" a

Dopo il matrimonio per procura avvenuto a Parma il 16 settembre del 1714, la regina e la sua corte percorsero la via di Cento Croci per raggiungere Sestri Levante, dove si imbarcarono su vascelli spagnoli e galee genovesi con destinazione Genova e quindi la Spagna.

L'occasione fu propizia per porre nuovamente in primo piano la questione della ristrutturazione della strada di Cento Croci la quale, nonostante gli interventi praticati a suo favore nel corso del XVII secolo, continuava a mantenere le caratteristiche di una mulattiera. Al fine di rendere più comodo il viaggio dell'illustre personaggio, già dall'agosto del 1714 più di tremila guastatori furono impegnati lungo la strada sul versante parmense con il compito di spianare il tracciato esistente e di colmare i fossati. I lavori più consistenti furono intrapresi nei pressi di Roccamurata ove «fu tracciata la via a forza di scalpello sul fianco del masso e vi fu costruito per tutto il tragitto roccioso un muro. Questo sentiero, non carrozzabile, servì per altri due secoli da strada mulattiera tra la valle del Taro e Pontremoli». Considerando il fatto che i lavori furono avviati soltanto un mese prima del passaggio della regina, si ha ragione di pensare che il duca Francesco Farnese non intendesse impegnare molte risorse per il viaggio della sovrana. E figurarsi a Genova quanto interessava spendere soldi per la comodità della regina. Nonostante il duca avesse invitato la Repubblica a provvedere all'accomodamento della strada tra Sestri e Cento Croci, il 17 agosto i Collegi avvertivano il capitano di Chiavari che

tale accomodamento doverà seguire con quel maggior risparmio che sarà possibile e con l'avvertenza di non far lavori né di picconi né in calcina, mentre la nostra mira è che l'adattamento sol basti per il detto passaggio, in maniera però che presto sia per riuscire bastemente comodo e praticante⁵⁷⁾.

Comunque, seppur al risparmio, i preparativi fervevano⁵⁸⁾. Dopo

cura del Lions Club Parma Ducale in collaborazione con l'Archeo-Club", Parma, 2001.

57) Riccardo Dellepiane, op. cit., p. 229.

58) I preparativi furono coordinati dal marchese Giovanni Battista Morando, delegato parmense a Genova, e dai due commissari della Repubblica, Ippolito De Mari e Giuseppe Maria Durazzo, nominati appositamente per organizzare il passaggio della regina. Se alla comodità del tracciato fu data un'importanza secondaria, l'accoglienza che Genova riservò alla regina fu più che dignitosa considerando il fatto che la Repubblica sborsò per l'ospitalità la somma di lire 22.126 comprendenti le retribuizio-

aver rimandato di qualche giorno la partenza programmata da Parma, a causa del ritardo delle quattro galee genovesi attese a Sestri Levante, il 22 settembre 1714 alle ore 20, Elisabetta Farnese e il suo corteo, preceduto dai 60 muli che trasportavano il bagaglio della regina, fece tappa a Carona, nei pressi di Fornovo. Il mattino del 23, Elisabetta riprese il cammino, ma il viaggio fu talmente faticoso che la sovrana dovette riposarsi tutto il giorno 24 a Borgotaro. Fu una giornata di festa per il paese: la comunità a proprie spese riordinò e abbellì il castello e colse volentieri quest'occasione per esprimere solennemente a Casa Farnese la propria gratitudine per i molti benefici da essa ricevuti. Il giorno successivo Elisabetta diede l'ultimo saluto ai parenti e, accompagnata dal rimbombo di una triplice salva, riprese il viaggio in portantina. Giunta al valico di Cento Croci, punto di confine con la Repubblica di Genova, la sovrana fu accolta in un padiglione ricoperto di arazzi ove incontrò una delegazione di sei nobili genovesi. Questo momento fu immortalato nel celebre dipinto di Ilario Spolverini, *Congedo della Regina Elisabetta dalla corte Farnesiana al monte Cento Croci*, riportato nella copertina di questo volume ⁵⁹⁾. Il corteo proseguì il suo cammino con una scorta composta di un reggimento di 400 soldati corsi e 60 alabardieri giungendo, la sera del 25, a Varese. L'indomani la regina si rimise in viaggio e, dopo aver attraversato S. Pietro Vara, la valle del Torza, Castiglione, S. Pietro Frascati e la valle del Petronio, giunse finalmente a Sestri Levante ⁶⁰⁾. Il passaggio di Elisabetta Farnese fu un grande avvenimento per gli abitanti di questi luoghi tanto che da quel momento il tracciato della mulattiera su cui transitò il corteo reale prese il nome di «Strada della Regina». La regina effettuò il viaggio da Parma a Fornovo in carrozza, proseguì in lettiga fino a Borgotaro, mentre da Borgotaro a Sestri Levante fu trasportata in portantina ⁶¹⁾. La permanenza della regina a Sestri si protrasse fino al 30, giorno in cui l'intera corte si imbarcò sulle galee. Purtroppo le fatiche del viaggio via terra non furono compensate dalla comodità del tragitto marit-

ni di staffieri, cuochi, servitori, bancalari, formaggiari, vinai ecc. (*Ibidem*, p. 230).

59) Il dipinto è attualmente custodito presso la "Sezione fasti farnesiani" del Museo Civico di Palazzo Farnese a Piacenza.

60) Gino Redoano Coppedè, *Le vie di comunicazione...* cit., pp. 224-226.

timo, durante il quale Elisabetta soffrì terribilmente il mare al punto che fu costretta a passare la maggior parte del tempo letto. Questo evento preoccupò fortemente gli organizzatori del viaggio i quali decisero di stravolgere l'itinerario programmato e di far proseguire la regina via terra fino a Madrid. Elisabetta fu allora sbarcata a Sampierdarena intorno alle ore 21 e, dopo aver riacquisito le energie necessarie per affrontare il lungo viaggio, riprese il cammino effettuando tappe ad Arenzano, Savona e Finale. La regina uscì definitivamente dal territorio della Repubblica di Genova il 17 ottobre ma poté abbracciare il suo sposo soltanto il 23 dicembre a Guadalajara ⁶²⁾.

61) *Descrizione delle montagne...* cit., p. 185.

62) La figura di Elisabetta Farnese potrebbe apparire, nel contesto di questa ricerca, come la classica vittima sacrificale dei giochi di potere della diplomazia internazionale, destinata a vivere nell'ombra di uno dei personaggi più potenti dell'epoca. In realtà non fu così. Filippo V, primo Borbone di Spagna, divenne re a 17 anni, ma era poco dotato per la politica e non amava la guerra. Per un po', a badare agli affari del regno di Spagna, ci pensò il nonno Luigi XIV re di Francia che da lontano, grazie ad una solida rete di collaboratori, guidò l'inesperto sovrano. Nel febbraio del 1714, Filippo V rimase vedovo di Maria Luisa Gabriella di Savoia, una regina che aveva dimostrato di avere così poco carattere da poter essere facilmente tenuta sotto controllo. Di conseguenza, per non modificare abitudini già consolidate, l'entourage del sovrano cercò per il re una nuova moglie che fosse docile, obbediente, possibilmente aliena dagli affari di Stato e soprattutto proveniente da un regno non in guerra con la Spagna. L'abate Alberoni, rappresentante a Madrid del duca di Parma, propose la nipote del suo sovrano esaltandone astutamente le doti: «è una brava figliola di 22 anni, piuttosto brutta, si ingozza di burro e parmigiano, è stata allevata in campagna e nella sua vita non ha sentito parlare d'altro che di cucito, ricamo ed altre attività del genere. Il suo più grande interesse sono al momento i bachi da seta. Insomma, una ragazza che più docile non si può immaginare». I consiglieri di Filippo V non faticarono molto a convincere il sovrano, e fu così che Elisabetta Farnese, unica erede del ricco ducato di Parma e Piacenza, si imparentò con i Borbone di Spagna. In breve tempo Elisabetta si rivelò tutt'altro che docile e remissiva: liquidò l'ingombrante principessa Orsini (la *camarera mayor* della defunta regina Maria Luisa Gabriella, una sorta di dama d'onore-spia inviata da Luigi XIV), chiaro segnale di un allontanamento dall'orbita francese, e prese il sopravvento sul regale sposo al quale per essere passabilmente felice bastavano un inginocchiatoio ed una moglie accondiscendente. Manovrando con grande abilità e cedendo con accortezza ai desideri del marito, Elisabetta riuscì a tenere saldamente in pugno il governo della nazione, regnando al posto di un sovrano debole, incerto, melanconico ed oppresso da continui scrupoli religiosi. Elisabetta condusse la politica spagnola secondo aspirazioni personali e perseguendo un obiettivo molto chiaro: trovare un regno anche alla sua numerosa prole che i due figli della prima regina escludevano dal trono di Spagna. Per raggiungere questo obietti-

Stabilire se i venticinque giorni impiegati da Elisabetta Farnese per compiere in portantina il viaggio da Parma a Monaco attraverso gli Appennini e quasi l'intero arco ligure, fossero stati pochi o troppi, richiederebbe un calcolo estremamente complesso poiché bisognerebbe tenere conto delle innumerevoli variabili e degli imprevisti specifici di un corteo reale. Fortunatamente, esistono dati che danno un'idea più oggettiva sui tempi medi di percorrenza della strada di Cento Croci nel Settecento ⁶³.

La strada che univa La Spezia a Parma attraverso il valico di Cento Croci misurava 76 miglia e nella buona stagione veniva percorsa dai mulattieri mediamente in tre giorni e mezzo. Questo era il suo itinerario:

Da Spezia alla Casa di Foce che è una piccola osteria sulla montagna	miglia	2
Dalla Foce alla cappella di S.Benedetto	"	1
Da S.Benedetto a Riccò	"	1
Da Riccò a Padivarma	"	1
Da Padivarma alla Madonna di Pignone	"	3
Dalla Madonna di Pignone a Borghetto	"	2
Da Borghetto a Pogliasca	"	3
Da Pogliasca a Carevil sottano [Corrodano inferiore]	"	2,5
Da Carevil sottano alla Chieziola [Ziona?]	"	3,5
Dalla Chieziola Caron Castello [Carro]	"	1
Da caron Castello a Castello	"	1
Da Castello a S.Pietro Vara	"	4

vo, Elisabetta incoraggiò il suo sposo a scatenare addirittura due guerre; non è esagerato affermare che le ambizioni materne di Elisabetta Farnese contribuirono a cambiare il volto dell'Italia.

Nel 1731, alla morte di Anonio Farnese, Carlo, primogenito di Elisabetta, ereditò il ducato di Parma. Due anni dopo, allo scoppio della guerra di successione polacca, in cui Spagna, Francia e Savoia si allearono contro l'Austria, Carlo invase Napoli e la Sicilia. Filippo V cedette subito al figlio tutti i diritti sui territori dell'Italia meridionale un tempo appartenuti alla corona di Spagna e persi nel 1714 con il trattato di Utrecht; fu così che nacquero il regno autonomo di Napoli e la dinastia dei Borbone-Napoli (poi Borbone-Sicilia). Il ducato di Parma, tuttavia, a seguito della pace di Vienna nel 1738, passò all'impero asburgico. Ci volle un'altra guerra, la guerra di successione austriaca, per consentire a Elisabetta la riconquista del ducato parmense ed insidiarvi il secondogenito Filippo, il quale, insieme alla moglie Elisabetta di Francia, figlia di Luigi XV, inaugurò la linea dei Borbone-Parma. Quando nel 1746 morì Filippo V, sul trono spagnolo salì il figlio di primo letto, Ferdinando VI che non avendo eredi lasciò, nel 1759, la corona al fratellastro

Da S. Pietro Vara a Varese	miglia	3
Da Varese alla Casabianca	"	1
Dalla Casabianca ai Casoni	"	3
Dai Casoni alla cima della montagna di S. Croce dove sono i confini della Repubblica di Genova e del Parmigiano	"	1
Dalla cima della montagna di S.Croce al Borgo di Val Taro passando per Buro	"	7
Da Borgo di Val Taro a Fornovo	"	23
Da Fornovo a Parma	"	7

La strada che dalla Spezia conduceva a Piacenza attraverso il valico di Cento Croci misurava 92 miglia ed i mulattieri la percorrevano in 4 giorni quando non vi era neve sulla montagna. Il suo itinerario era il seguente:

Si segue la stessa strada per Parma fino alla montagna di S.Croce rispetto alla quale dalla Spezia si contano	miglia	35
Dalla cima della montagna di S.Croce dove si lascia a destra la strada per Parma e si prende a sinistra per andare a Tarzogno vi sono	"	4
Da Tarzogno a l'Isola	"	3
Dall'Isola a Compiano passando a guado il fiume Taro	"	1,5
Da Compiano a S.Buzè [Sambuceto]	"	2
Da S.Buzè alle Cassine d'Escapi	"	3
Tra S.Buzè e le Cassine d'Escapi si trova la montagna della Colla che è alta quasi come quella di S.Croce già detta[...].		
Dalle Cassine d'Escapi a Bardi	"	1
Da Bardi ai Casali	"	7

Tra Bardi e Casale vi è il monte Pellisson che per la permanenza della neve è quasi simile alla montagna della Colla, dato che il 14 marzo vi ho trovato 3 piedi di neve per un'estensione di quasi 2 miglia.

[l'itinerario prosegue senza particolari dettagli per Castell'Arquato, Fiorenzuola e Piacenza].

Per quanto riguarda il tratto per Sestri Levante;

tutti quelli che da Parma e da Piacenza vanno a Sestri a Chiavari e a Rapallo devono passare per il colle di S.Croce e Carevil sottano. È la strada che prese la regina di Spagna nel mese di settembre del 1714 per imbarcarsi a Sestri sulle galere della Repubblica di Genova.

CAPITOLO III

LA PARABOLA SETTECENTESCA

La rivoluzione dei trasporti

Fino alla prima metà del Settecento, le condizioni del sistema viario ligure-emiliano non differivano molto da quelle esistenti nel resto della Penisola. Si è visto che i sistemi stradali dei vari Stati italiani erano costituiti essenzialmente da itinerari naturali, le cui manutenzioni venivano gestite dagli stessi utenti che avevano tutto l'interesse a conservare sempre agibili i percorsi. A partire dalla metà del XVIII secolo, con la diffusione delle teorie fisiocratiche e con gli sconvolgimenti politico-territoriali prodotti dalle guerre di successione, alcuni governi degli Stati italiani avvertirono la necessità di attrezzare i propri territori con una rete viaria completamente percorribile dai veicoli a ruota. Questo evento si può considerare come l'atto iniziale della *rivoluzione dei trasporti* che in termini pratici, segnò il passaggio dalle vie "naturali" alle vie "artificiali". Da questo momento le strade cominciarono ad essere progettate preventivamente e dotate di opere murarie capaci di consentire ai veicoli a ruota il superamento di quegli ostacoli naturali giudicati insormontabili fino a qualche anno prima. I governi, in sostanza, divennero i committenti delle vie artificiali e, come tali, si assunsero il carico di tutte le spese necessarie per la loro costruzione e manutenzione ¹⁾.

Le cause che determinarono il risveglio dell'interesse del potere pubblico verso lo sviluppo della viabilità furono varie ed interagenti. I primi a puntare il dito contro il cattivo stato della rete viaria italiana furono i riformatori settecenteschi, preoccupati del fatto che la crescita manifatturiera, in atto sin dagli inizi del XVIII secolo, e il relativo aumento del traffico delle merci, non avrebbero potuto essere sostenuti dal sistema viario esistente ²⁾. Erano questi gli anni in cui il movimento riformatore iniziò a scardinare quel sistema di vincoli feudali e di interessi particola-

1) Sull'argomento si veda: Roberto Palumbo, *La strada dei Giovi...* cit, pp. 27-28.

2) Nel 1768 Antonio Genovesi ammoniva: «Volete industrie, arti, contratti, traffico, comodità, ricchezza? Allargate le vie per cui vivono e per cui trascorrono per tutto il corpo questi beni». Dello stesso avviso era Pietro Verri nel 1770 quando asseriva «Le strade adunque ben fatte debbono moltiplicare la circolazione interna dei contratti, e [...] accrescere l'annua riproduzione». Un secolo più tardi Carlo Cattaneo individuava una delle cause del risveglio italiano nella «subitanea apparizione di merci inglesi e francesi. Da quel momento si apersero le strade si soppressero dazi e pedaggi, si ridussero a tre o a quattro ore le distanze tra città e città che prima non si varcavano che a forza di buoi e a misura di giornate». (L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in *Storia d'Italia*, Annali 8, Torino, 1985, pp. 298-301).

ristici che avevano impedito lo sviluppo della rete viaria italiana nei secoli precedenti; non si può non ricordare, a tal proposito, l'abbattimento degli antichi privilegi, l'eliminazione dei dazi interni e l'abolizione degli infiniti statuti comunali che davano ad ogni parte del territorio una normativa diversa. In altre parole, la *rivoluzione dei trasporti* si propagò più facilmente e più velocemente in quegli Stati italiani ove il riformismo illuminato condizionò maggiormente le scelte dei governi, in particolare nella Lombardia austriaca e nel Granducato di Toscana.

Ma all'origine del "risveglio" stradale non mancarono le tradizionali ragioni politiche. Con la pace di Aquisgrana del 1748, il Ducato di Parma fu assegnato a Filippo di Borbone, figlio di Filippo V di Borbone re di Spagna e di Elisabetta Farnese nonché genero del Borbone di Francia dal momento che sposò la primogenita di Luigi XV, Luisa Elisabetta. Il Ducato confinava a nord con la Lombardia austriaca, ad est con il filo-austriaco Ducato di Modena di Francesco III, a sud-est con le enclave lunigianesi del granduca di Toscana, che a quest'epoca era Francesco Stefano di Lorena, marito di Maria Teresa d'Asburgo, ad ovest con l'aggressivo re di Sardegna il quale, sempre nella pace del 1748, si assicurò il diritto di reversibilità di Piacenza in caso di estinzione della casata borbonica di Parma, mentre a sud confinava con la Repubblica di Genova.

Disegnata la nuova carta politica della Penisola, Vienna si affrettò ad avviare un programma di radicale sviluppo del sistema viario esistente con il preciso scopo di stringere ulteriormente i legami con i propri "Stati satellite"; molte strade della Lombardia e della Toscana, impraticabili ai veicoli a ruota, furono trasformate in comode carrozzabili ³⁾; il duca di Modena, dopo essersi assicurato lo sbocco al mare con l'annessione del principato di Massa e Carrara ⁴⁾, rea-

3) Sebbene il rinnovamento della rete stradale italiana non fosse certo dovuto a motivi filantropici, è doveroso riconoscere a Vienna e a Parigi il merito di aver introdotto in Italia i principi innovatori della *rivoluzione dei trasporti* e di aver gettato le fondamenta di quella rete viaria sulla quale ancora oggi facciamo affidamento.

4) Il matrimonio nel 1741 tra Ercole Rinaldo, figlio di Francesco III duca di Modena e Maria Teresa Cybo Malaspina, erede del principato di Massa e Carrara, preparò la futura annessione di questo stato al Ducato modenese. Essi ebbero una figlia, Maria Beatrice, che governò entrambi i territori; nel 1771 sposò l'arciduca Ferdinando d'Austria, governatore della Lombardia e figlio dell'imperatrice Maria Teresa. Il loro primogenito diventò l'erede del Ducato con il nome di Francesco IV.



Il nord Italia dopo la pace di Aquisgrana.

lizzò, tra il 1739 ed il 1752, la “semi-carrozzabile” via Vandelli (dal nome del suo progettista) tra Modena e Massa, ma soprattutto riuscì, intorno ai primi anni '60, ad imbastire degli accordi con il granduca di Toscana per la costruzione di una strada carrozzabile tra Modena e Pistoia attraverso il passo dell’Abetone, realizzata definitivamente nell’anno 1776 e tutt’ora in funzione ⁵⁾.

5) Domenico Vandelli progettò una strada che univa Massa a Modena lunga circa 160 chilometri; essa superava le Alpi Apuane al valico della Tambura a quota 1620 metri, scendeva in Garfagnana e oltrepassava l’Appennino al passo delle Radici a 1524 metri di quota. Essa rappresenta una “strada di transizione” tra le vie naturali e quelle artificiali; la via Vandelli infatti, nonostante fosse ritenuta carrozzabile, presentava

Si delineò dunque una situazione estremamente delicata per il duca di Parma in quanto, oltre ad essere circondato da potenziali nemici, correva il rischio di essere tagliato fuori dalle correnti commerciali tra Mar Tirreno e Pianura Padana poiché queste sarebbero state attratte poco alla volta dalle vicine e più moderne strade modenesi e toscane ⁶⁾. L'unica via di scampo era quella di assicurarsi uno sbocco al mare attraverso una politica di ingrandimento territoriale a cui doveva seguire un processo di potenziamento del sistema viario. Ma visto che i tentativi di acquisto del Pontremolese, dei feudi imperiali lunigianesi e del golfo della Spezia non andarono a buon fine, al duca non rimase altra possibilità che rivolgersi alla Repubblica di Genova per convincerla che l'apertura di una strada carrozzabile per il valico di Cento Croci sarebbe stato un vero affare per entrambi gli Stati ⁷⁾.

Anche nel versante genovese il problema della viabilità continuava a creare serie preoccupazioni al governo della Repubblica: la strada della Bocchetta, cordone ombelicale del porto di Genova e quindi colonna portante dell'economia di tutto lo Stato, era seriamente minacciata. Il re di Sardegna, sempre poco interessato a mantenere rapporti amichevoli con la Repubblica, si impossessò agli inizi del Settecento del feudo di Carrosio, sul cui territorio passava proprio la via della Bocchetta ⁸⁾. Un eventuale blocco di questa strada avrebbe

pendenze superiori al 20% poiché si sviluppava prevalentemente sui crinali delle catene montuose. La via Giardini-Ximenes, dal nome dei suoi progettisti, univa Modena a Pistoia e superava l'Appennino al passo dell'Abetone a quota 1380 metri. Realizzata tra il 1767 ed il 1776, la via Girdini-Ximenes costituisce ancora oggi una delle principali arterie transappenniniche poiché il suo tracciato originario settecentesco è stato sottoposto soltanto a lievi modifiche nel corso degli anni successivi. (Maurizio Pellegrini e Fabio Massimo Pozzi (a cura di), *La Via Vandelli, strada ducale del '700 da Modena a Massa*, Modena, 1989).

6) Nel 1746-48, nel corso della guerra di successione austriaca, le condizioni della via di Cento Croci peggiorarono ulteriormente a causa del continuo passaggio degli eserciti belligeranti. Sull'argomento si veda Paolo Giacomone Piana, *Le vie della guerra: Borgo Val di Taro durante la guerra di successione austriaca (1742-1746)*, in *Borgo Val di Taro e i Fieschi...* cit.

7) Sul mancato acquisto di detti territori si rimanda a, Umberto Benassi, *Guglielmo du Tillot. Un ministro riformatore del XVIII secolo*, Regia Deputazione di Storia Patria, II, Parma, 1923, p.153.

8) Roberto Palumbo, *La strada dei Giovi...* cit., pp. 27-28.

comportato conseguenze disastrose per la Repubblica non solo da un punto di vista economico, ma anche per quanto concerneva la sicurezza dello Stato, come fu dimostrato nel corso della guerra di successione austriaca, allorquando la via della Bocchetta fu utilizzata a più riprese dagli eserciti austro-piemontesi per invadere la Liguria. La situazione fu ulteriormente complicata nel 1744, quando Carlo Emanuele III di Savoia manifestò l'intenzione di aprire la strada carrozzabile Loano-Ceva che avrebbe potuto infliggere un colpo al monopolio commerciale della via della Bocchetta ⁹⁾. Alla luce di queste problematiche, il governo genovese si rese conto che l'unico modo per contrastare la minaccia sabauda era quello di creare percorsi alternativi alla via della Bocchetta su cui incanalare, in caso di pericolo, i traffici commerciali anche a costo di sacrificare i privilegi di cui godeva da secoli la capitale dello Stato ¹⁰⁾. Altre preoccupazioni connesse alla viabilità provenivano dal confine orientale della Repubblica: secondo precise informazioni, i Magistrati genovesi avevano saputo che il marchese di Aulla riceveva una notevole quantità di sale proveniente dai magazzini di Massa «e par che la sua idea sia di farli passare a Bardi, Compiano e Borgo Val di Taro», evitando quindi il passaggio da Sarzana e il pagamento della relativa gabella ¹¹⁾. Per far luce sulla vicenda fu inviato Matteo Vinzoni: «si desidera sapere se ciò possa conseguire senza toccare gli stati della Serenissima Repubblica». Vinzoni riuscì ad ottenere, nel 1752, l'informazione dagli stessi «mulattieri conduttori del sale» incontrati in Val d'Aveto, i quali confermarono l'utilizzo di un percorso che evitava completamente il passaggio nel territorio della Repubblica ¹²⁾.

9) Il progetto di questa strada fu bloccato dal trattato di Nizza del 1750. (Danilo Presotto, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici*, in «Atti della Società ligure di Storia Patria», LXXXI, 1967).

10) ASG, Magistrato delle comunità 109. Documento datato 20 novembre 1756.

11) Roberto Ghelfi, *Dal Castello al palazzo alla villa: trasformazioni nelle residenze malaspiniane*, in Elena Fasano Guarini e Franco Bonatti (a cura di), *Feudi di Lunigiana...cit*, p. 276-278.

12) Il percorso tenuto dai mulattieri passava per i feudi imperiali di Fosdinovo, Aulla, Podenzana, Terrarossa, (feudo del granduca di Toscana), Villafranca, Filattiera, Pontremoli, Guinadi, per entrare nel territorio del duca di Parma attraverso il passo del Borgallo. (*Ibidem*, nota 20, p. 276).

Quanto detto, rende molto più comprensibile il motivo per cui, dalla metà del Settecento, si assistette ad una proliferazione di studi e di progetti rivolti al miglioramento della rete viaria esistente in tutto il territorio della Repubblica di Genova ¹³⁾. Fu nel 1754 che l'ingegnere Matteo Vinzoni, su incarico della Giunta dei Confini, redasse il *Dettaglio delle strade che da Milano si può comunicare col Genovese senza toccare li stati soggetti al re di Sardegna, cioè il Pavese al di qua del Po, il Tortonese, il Bobbiese* ¹⁴⁾. I risultati di questi studi misero in evidenza la maggior funzionalità della via di Cento Croci rispetto agli altri itinerari transappenninici, sia dal punto di vista politico-militare, sia per quanto riguardava l'aspetto commerciale.

A questo punto, essendo l'interesse per la strada di Cento Croci condiviso da Parma e da Genova, non rimaneva altro che i due governi trovassero un accordo per avviare al più presto i lavori. I primi contatti si ebbero nel maggio del 1751, quando un emissario del duca di Parma indirizzò ad un esponente del governo della Repubblica di Genova la seguente proposta:

Desiderando S.A.R. di vedere effettuata l'idea anticamente divisata e riconosciuta vantaggiosa per questi due Stati, cioè di rendere carreggiabile una strada che porti da questa città al mare [...] Mi inoltro a confidarne il progetto a Vostra Eccellenza affinché ella potesse fare quei preghi che riterrà più opportuni presso la Serenissima rappresentanza perché resti segreto il maneggio ecciò da altre parti per il particolare loro interesse penetratosi non venisse trasformato ed impedito ¹⁵⁾.

Quanto la Repubblica di Genova fosse interessata alla proposta lo dimostra il fatto che, nello stesso anno 1751, Matteo Vinzoni fu incaricato dalla Giunta dei Confini di «riconoscere quale delle strade che dal monte di Cento Croci confine della Serenissima Repubblica col

13) Sulla politica viaria della Repubblica di Genova nel XVIII secolo nel levante ligure si rimanda a: Luisa Rossi, *Lo specchio...* cit., cap. II, *La viabilità fra antico regime ed età napoleonica*.

14) Nell'ottica del potenziamento dei confini, Vinzoni nel dicembre del 1758 compilò una nota riguardante i *Feudi Imperiali limitrofi alla parte meridionale del Dominio della Ser.ma Rep.ca di Genova da acquistarsi*, (ASG, Archivio segreto 405).

15) *Lettera di Giuseppe Carpentero al marchese Agostino Grimaldi*, 10 maggio 1751. (ASG, Giunta dei Confini 1087).

Parmigiano, portano a Sestri di Levante sia la più adatta da farsi carreggiabile». Vinzoni individuò quattro itinerari, formulando per ciascuno di essi i preventivi di spesa che variavano da un minimo di 28.410 lire ad un massimo di 38.640 lire ¹⁶⁾. Tuttavia, confrontando l'entità dei preventivi con la quantità dei fondi stanziati per la strada nel decennio successivo, si ha ragione di pensare che questi progetti non avrebbero mai potuto trasformare la mulattiera di Cento Croci in un percorso carrettabile. Non presentando nulla di rivoluzionario, poiché si trattava sempre di un percorso avente le caratteristiche di una mulattiera, il progetto del Vinzoni fu pesantemente criticato sul piano tecnico dall'ingegner Calzetta; inoltre, benché il progetto prevedesse una spesa contenuta pari a 21.000 lire e che poteva essere ridotta a 14.000 lire con il reclutamento della manodopera mediante il sistema delle comandate, il Banco di S. Giorgio negò la propria partecipazione finanziaria all'impresa ¹⁷⁾. Come se ciò non bastasse, tre anni più tardi la Repubblica ridimensionò ulteriormente le proprie ambizioni stradali quando affidò all'ingegnere francese Pietro Paolo De Cotte il compito di redigere un altro progetto per una strada «praticabile in tutte le stagioni all'uso della posta a cavallo e delle bestie da soma» che da Sestri Levante salisse al monte Cento Croci ¹⁸⁾.

16) *Relazione del Colonnello Matteo Vinzoni riguardante le strade da Cento Croci a Sestri Levante* del 30 giugno 1751. (ASG, Giunta dei Confini 1087). I quattro itinerari erano i seguenti: 1) Cento Croci-Monte Tanano-Varese-Borza-Tavarone-fiume Bargognasco. Costo lire 38.460. 2) Cento Croci-Varese-osteria di Borza-S. Pietro Vara-corso del fiume Torza. Durante la ricognizione lungo questo itinerario Vinzoni annotava che i mulattieri devono guardare detto fiume per ben 22 volte. 3) Cento Croce-Varese-osteria di Borza-S.Pietro Vara-«casa di Paolo»-Bocca di Vasca per pietre Sciapate-S.Lazaro. Costo lire 29.020. 4) Come l'itinerario 3 ma che evitava la salita delle *pietre scippate* dalla *casa di Paolo* a Bocca di Vasca con un percorso che si allacciava alla strada proveniente da Velva. Costo lire 28.418.

17) Luisa Rossi, op. cit., p. 46 e Riccardo Dellepiane op. cit., p. 235

18) *Relazione di De Cotte sulla strada da Sestri a Cento Croci, 4 luglio 1754*. (ASG, Giunta dei Confini, 1085). Il progetto di De Cotte prevedeva il seguente itinerario: «Sestri, Borgonasco, Massasco, Campegli, Bocca di Lupo, canale Frascarese, S. Catterina, Faro di Grappolo, Tavarone, Saltarana, confluenza Borsa-Vara, Varese, pian del Curlo, monte Tanano, le due Fontane il Vecchio Castello, Strue, Gola di Caranza, Confine di Stato». Per approfondimenti sul progetto De Cotte del 1754 si rimanda a Fausto Figone, op.cit., pp. 248-251. Si veda anche Gino Redoano Coppédé op. cit., p. 227.

A questa proliferazione progettuale non corrispose un altrettanto consistente impegno nello stanziamento dei fondi, poiché dalla documentazione archivistica non risulta che sulla strada fossero stati eseguiti lavori di una certa importanza se non quelli di ordinaria manutenzione all'itinerario esistente ¹⁹⁾.

Anche da parte parmense i lavori sulla strada furono affrontati senza la debita preparazione, come ammetteva lo stesso ministro parmense Du Tillot nel 1761 quando, a proposito del fallimento dei progetti degli anni '50, dichiarava: «Ne fu parlato sette o otto anni fa ma il discorso non ebbe seguito perché per parte nostra si trattò di cosa lunga e difficile e dispendiosa» ²⁰⁾. Ad ogni modo, tra il 1751 ed il 1754, la mulattiera conosciuta come “strada del Taro” fu sottoposta a studi e a lavori di ristrutturazione in particolare nel tratto tra il valico e Borgotaro ²¹⁾. Sotto la direzione dell'ingegner Ignazio Borrelli, furono effettuate una serie di ispezioni e di rilievi cartografici tra i quali il *Piano della nuova strada che comincia dal monte Cento Croce, confine della Repubblica di Genova e va fino a Fornovo*, elaborato nel 1754 sempre dall'ingegner De Cotte ²²⁾.

Secondo questo progetto, dal passo di Cento Croci la strada avrebbe dovuto scendere a Campi e, dopo aver attraversato il Taro con un gran ponte nei pressi di Malarino, proseguire lungo la riva destra del Taro fino a Ostia, Giare, Pietramogolana e Cisterna; superato con un ponte il torrente Sporzana, la strada sarebbe giunta a Fornovo percorrendo complessivamente 30 miglia. A Fornovo la strada si sarebbe allacciata al vecchio tracciato carrozzabile che con-

19) Dalla relazione dell'ingegner Ferretto risulta che la Repubblica affidò la direzione della campagna dei lavori del 1754 allo stesso De Cotte, al quale fu affiancato l'ingegnere Panfilio Vinzoni; nell'ambito di questa campagna di lavori fu realizzato il ponte sul torrente Cesena. (*Relazione di Giuseppe Ferretto al Senato, 29 novembre 1762*. ASG, Senarega, 1087).

20) *Lettera del ministro di Parma ai Serenissimi collegi della Repubblica di Genova, 14 gennaio 1761*. (ASG, Senarega 1088).

21) *Lettera al conte Giulio Baiardi del 29 aprile 1751*, e *Note spese per gli anni 1754-1756*. (ASP, Archivio Du Tillot Strade di Genova, 77-97). Nel 1754 per i lavori sulla strada di Malarino o della Bertorella, sul primo tratto tra Borgotaro e Pieve di Campi, ogni uomo fino a sessant'anni di età doveva prestare gratis una giornata di lavoro. (Giacomo Bernardi *S'inti dal burgu* giornale telematico, n.19 del 19-4-2003).

22) ASP, Raccolta mappe e disegni vol. 41, mappa 11.

duceva fino a Parma porta S. Francesco. Il fatto che questo tracciato necessitasse soltanto di alcuni ponti e che corresse in buona parte su terreno pianeggiante, contribuì a diffondere un certo ottimismo tra gli addetti ai lavori circa la rapidità e la facilità della realizzazione dell'intera opera. Questa volta a smorzare gli entusiasmi pensò l'ingegner Boldrini, il quale evidenziava l'inadeguatezza del tracciato proposto sia per l'instabilità del terreno, sia per la scarsa solidità dei ponti che non avrebbero mai resistito all'impetuosità del Taro. Boldrini, inoltre, avvertiva che nemmeno i territori limitrofi al tracciato prospettato offrivano terreni compatti che dessero garanzie di stabilità alla strada carrozzabile²³⁾. Le critiche al progetto del De Cotte ebbero l'effetto di inasprire il dibattito sull'utilità della "strada del Taro" al punto che nei successivi sette anni non si registrò alcun intervento a favore di essa.

Il fallimento delle campagne di lavori sulla strada di Cento Croci degli anni '50 si deve soprattutto alla mancanza di una vera e propria collaborazione tra i governi di Parma e Genova: i progetti, i pochi lavori effettuati, la ricerca di soluzioni alternative, furono sostanzialmente condotti in modo autonomo e senza un piano generale, il che contravveniva al principio di reciprocità di interessi sul quale erano state poste le fondamenta del progetto viario.

Alle difficoltà politiche manifestate dai due governi nel trovare un accordo, si aggiungevano le straordinarie problematiche tecniche. Effettivamente, gli ingegneri parmensi e genovesi che operarono nella metà Settecento, si trovarono di fronte ad un problema apparentemente banale ma che nessuno dei predecessori aveva mai affrontato: come si costruisce una strada carrozzabile?

La *rivoluzione dei trasporti* ebbe le sue origini in Francia agli inizi del Settecento. Nel 1716 il governo francese organizzò il *Corps des ponts et chaussées*, composto da ingegneri altamente qualificati, il cui scopo era quello di studiare e controllare la costruzione delle arterie viarie. Essi stabilirono rigide norme di progettazione, di contabilità dei lavori, di statistica e imposero una ben precisa classificazione

23) *Parere di Boldrini sulla nuova strada* (ASP, Archivio Du Tillot, Strade di Genova, 77-97).

delle strade, a seconda delle funzioni politico-economiche di ciascuna di esse; in base alla classe di appartenenza ogni strada doveva essere costruita secondo determinati parametri tecnici. Fu istituita inoltre la figura del cantoniere allo scopo di mantenere le strade sempre efficienti. Questi provvedimenti dimostrarono tutta la loro validità per il fatto che, secondo alcune stime, prima del 1789 furono portate a compimento in Francia circa 50.000 Km. delle cosiddette "Strade fabbricate" ²⁴⁾. In Italia questi principi tecnici innovativi furono recepiti con estrema lentezza a causa del frazionamento politico che rendeva secondario il problema dello sviluppo viario. In sostanza, gli ingegneri italiani di metà Settecento non disponevano ancora di una codificazione su cui basare i progetti per una strada carrozzabile montana e i relativi preventivi di spesa. Fino a quel momento, le opere stradali di maggior rilievo venivano condotte seguendo le indicazioni degli ingegneri posti alla direzione dei lavori, i quali basavano i propri calcoli sull'esperienza individuale e spesso agivano in modo assai approssimativo (abbiamo visto, infatti, quanto tempo durassero le riparazioni fatte saltuariamente nel Seicento). Intorno al 1770, l'ingegner Ronco si lamentava «delle tante difficoltà che s'incontrano a formare simili strade [carrozzabili] che preveder non si possono nel disegnare l'idea, stante la grande differenza che passa dal delineare sulla carta all'eseguire il tagliamento dei terreni in montagna ove ben spesso trovansi intoppi che costringono il disegnatore ad accomodarsi alla natura dei luoghi e staccarsi alquanto dalla passata prima idea» ²⁵⁾. Queste considerazioni potrebbero chiarire il motivo per cui la squadra degli ingegneri ducali, guidata dal francese Pietro Paolo De Cotte, proveniente dalla scuola dei *Ponts et*

24) L'ingegneria stradale francese, deteneva un'autorevole tradizione. Il grande ingegnere Gautier, scrisse nel 1715 il *Traité de la construction des chemins en France*, mentre nel 1716 firmò l'opera più notevole, il *Traité des ponts*. Nel '700 in Francia, era in uso il sistema delle *corvées*, o lavori forzati per costruire e riparare le strade. Generalmente la *corvée* veniva reclutata fra i lavoratori agricoli forzandoli di trascurare le loro fattorie. Tale problema divenne un contrasto politico, un fattore nella rivoluzione. I tumulti rivoluzionari, la soppressione della *corvée*, il transito di truppe e convogli, peggiorarono notevolmente le condizioni delle strade francesi negli ultimi anni del XVIII secolo.

25) *Relazione del Tenente ingegnere Ronco* (ASG, Senarega, 1088).

chaussées, dimostrò, come vedremo, una maggiore competenza nella metodologia di progettazione rispetto all'operato dei colleghi genovesi.

Oltre alle difficoltà prettamente tecniche, la campagna dei lavori degli anni '50 evidenziò la mancanza della figura di un "coordinatore generale", capace di superare quella mentalità particolaristica che era stata fino a quel momento una delle principali cause degli insuccessi precedenti. "L'uomo giusto al momento giusto" giunse nel 1759, con la nomina del francese Guglielmo Du Tillot a ministro di Stato del Ducato di Parma ²⁶. Egli avviò un'energica azione riformatrice finalizzata alla creazione di un solido Ducato nel centro della Pianura Padana, capace di contrastare – anche nell'interesse della Francia – l'egemonia austriaca ormai consolidata su gran parte degli Stati della Penisola. Per conseguire questo ambizioso obiettivo, Du Tillot ritenne di primaria importanza l'apertura del collegamento stradale con il mare attraverso il valico di Cento Croci. Occorreva, prima di tutto, conquistare la fiducia della Repubblica di Genova, senza il cui concorso non sarebbe mai stato possibile realizzare il progetto.

26) Una delle più interessanti figure politiche del Settecento italiano è senza dubbio il francese Guglielmo Du Tillot. Arrivato nel 1749 a Parma con Filippo di Borbone, fu promosso ministro generale della reale azienda nel 1756; nel 1759, per volere della duchessa Luisa Elisabetta fu nominato primo ministro, la carica politica più alta del Ducato. Egli diresse la politica parmense anche durante la minorità del duca Ferdinando succeduto al padre nel 1765. Du Tillot rappresentò perfettamente il modello di ministro illuminato in quanto intraprese numerose iniziative riformatrici, quali il censimento demografico, la catastazione urbana e territoriale ed ebbe il merito di aver promosso numerose opere pubbliche. Sulla figura del Du Tillot risulta utile, Umberto Benassi, op. cit.



Leon Guillame Du Tillot

Verso l'accordo

Il 14 gennaio 1761, al cospetto dei Serenissimi Collegi, venne data lettura alla proposta avanzata dal ministro del duca di Parma riguardante la costruzione di una strada carrozzabile tra Sestri Levante e Parma attraverso il valico di Cento Croci:

Ho sempre sentito dire di una strada che andasse dal nostro Stato a Sestri e che somministrasse con ciò una gran felicità di passaggio del commercio degli Svizzeri e del Milanese del Cremonese del Veneziano e per il commercio dei nostri Stati [...]. Vedete bene ch'io parlo del cammino di Sestri per Centocroce che per conseguenza dispenserebbe dal dover necessariamente passare sui territori del Re di Sardegna [...]. Che ne pensate Voi Signori? Credete Voi che la mia idea possa essere costì apprezzata? ²⁷⁾

Poche parole quelle dell'abile ministro parmense, ma capaci di attirare la massima attenzione da parte del governo della Repubblica. Con quel «dispenserebbe dal dover necessariamente passare sui territori del Re di Sardegna», Du Tillot toccava uno dei tasti più dolenti dell'amministrazione genovese la quale, ricordiamolo, sin dagli inizi del secolo, era impegnata nell'affannosa ricerca di itinerari transappenninici alternativi alla via della Bocchetta per scongiurare la minaccia sabauda. Tant'è vero che, il giorno stesso in cui fu letta la missiva del ministro parmense, i Collegi genovesi invitarono la Giunta de' Confini a prendere «più esatte cognizioni dell'attuale stato della strada che da Sestri Levante passa al Monte Centocroce, se abbisogni di qualche ristoro e se sia comoda per il commercio col Parmigiano per riferire al più presto il risultato e la spesa». L'apparato burocratico genovese si mise in moto con una certa solerzia: il 27 febbraio 1761, fu spedita all'ingegner Panfilio Vinzoni la lettera di «assunzione» nella quale gli veniva ordinato di riferire «tutto ciò che convenga farsi per ridurre la strada anzidetta [da Sestri a Cento Croci] alla totale perfezione»; ²⁸⁾ nello stesso tempo la Giunta

27) *Lettera del ministro di Parma ai Serenissimi collegi della Repubblica di Genova, 14 gennaio 1761.* (ASG, Senarega, 1088).

28) *Istruzione dell'Ecc.^{ma} Giunta de' Confini per la strada da Sestri Levante sino ai confini del Parmigiano.* (ASG, Senarega, 1088). «Essendo nostra premura che venga

dei Confini interpellò i Protettori di S. Giorgio per reperire i fondi da destinare al finanziamento della strada.

Mentre a Genova si discuteva di soldi, Panfilio Vinzoni e suo padre Matteo, buon conoscitore del territorio per aver realizzato il progetto del giugno 1751, si mettevano all'opera sulla strada di Cento Croci. Anziché valutare gli interventi da effettuare per il miglioramento dell'itinerario esistente, il 15 giugno 1761 Panfilio Vinzoni comunicò alla Giunta di aver individuato un nuovo itinerario, e che «con la spesa di lire diecimila tutto al più undici si avrebbe una strada carrettiera e stabile»²⁹⁾. A questa prima indicazione di massima seguì, il primo marzo 1762, il vero e proprio *tipo geometrico*, ovvero il progetto della strada e dei ponti sul Petronio e sulla Vara di cui ci sono pervenute delle splendide rappresentazioni grafiche³⁰⁾.

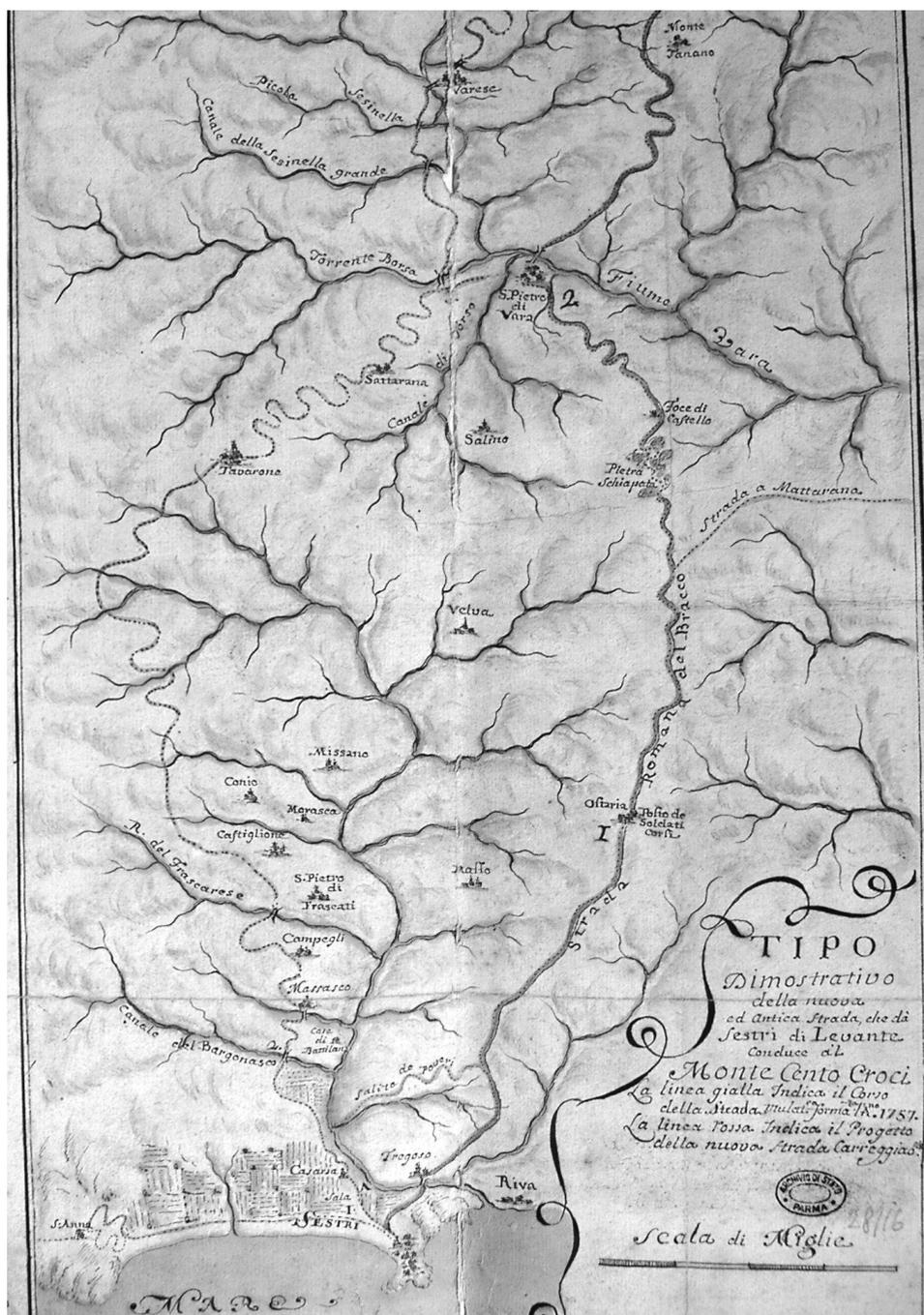
In sostanza il Vinzoni proponeva un tracciato che da Sestri Levante saliva al monte S. Nicolao e proseguiva lungo la cresta del braccio nord del massiccio del Bracco fino a S. Pietro Vara. Superato il fiume Vara con un magnifico ponte, la strada avrebbe puntato in direzione della cresta del monte Tanano fino al valico di Cento Croci evitando in tal modo l'attraversamento di Varese. Anche in questo caso, valutando l'entità della spesa preventivata e considerando le caratteristiche dell'itinerario suggerito, si deduce che tale progetto proponesse un percorso obsoleto in quanto sviluppato prevalentemente sui crinali dei monti, dotato di forti pendenze e scarsamente supportato da opere murarie³¹⁾.

riconosciuto diligentemente l'attuale stato della nuova strada..., abbiamo scelto la Vostra persona non solamente in vista della Vostra ben nota abilità, ma ancora per essere stato precedentemente impiegato per la formazione della strada medesima colla direzione del colonnello Decot. Dovrete trasferirvi a Sestri per dar principio alla vostra incombenza. Insomma riferirete tutto ciò che convenga farsi per ridurre la strada anzidetta alla totale perfezione che si desidera in ogni tempo e specialmente nella stagione d'inverno».

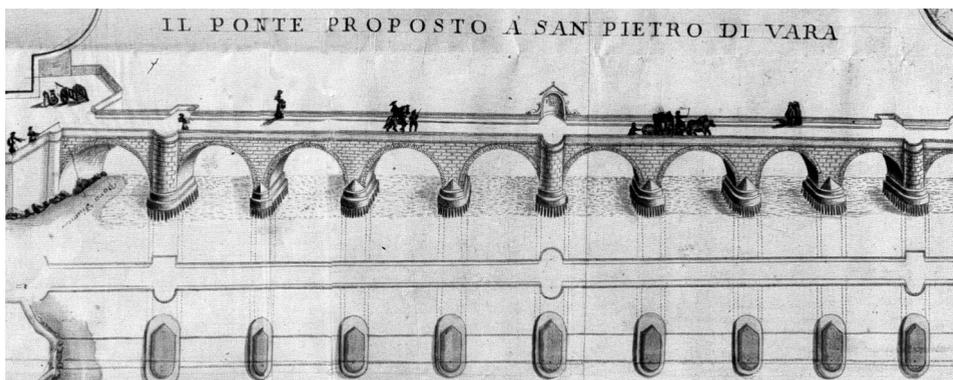
29) *Progetto del Capitano Ingegnere Panfilio Vinzoni sulla nuova strada carreggiabile che da Sestri di Levante monta a Centocroce per Parma per più comodo commercio fra i due Stati*. 15 giugno 1761, (ASG, Senarega, 1088).

30) Matteo e Panfilio Vinzoni, *Tipo geometrico della strada carreggiabile proposta da Sestri sino al monte Cento Croce*, 1762, (ASG, Raccolta cartografica, B.5. 193). Questa carta è stata riprodotta nel capitolo I.

31) L'itinerario proposto dal Vinzoni era il seguente: da Sestri a Bocca di Vasca egli riprendeva il tracciato dell'Aurelia; Sestri, *Ponte di Tregosa*, salita dei poveri, posto



Matteo e Panfilio Vinzoni, *Tipo dimostrativo della nuova e antica strada che da Sestri di Levante conduce a monte Cento Croci* (ASP, mappe e disegni 28/16).



Ponte sul Vara proposto dal Vinzoni (ASG, Raccolta cartografica, B.5.193).

Al progetto del Vinzoni seguì un interessante studio effettuato dall'ingegner Arturo Ferretto datato 29 novembre 1762³²⁾. Per avere una cognizione più esatta possibile delle difficoltà esistenti lungo i vari percorsi che conducevano al valico, il Ferretto si avvalse della collaborazione di mulattieri locali. Costoro dichiararono all'unanimità che il sentiero passante per il monte Tanano era quasi sempre impraticabile nella stagione invernale per via della costante presenza di vento, ghiaccio e neve. Un tal Giuseppe di Nicolino Bonifacio di Sestri, affermò che a causa dell'impraticabilità del suddetto itinerario, aveva «veduto moltissime volte i mulattieri sequestrati in S. Pietro Vara quando erano carichi di sale»³³⁾. Sulla base di queste dichiarazioni, avallate da alcune ricognizioni sul sito, il Ferretto concluse che l'itinerario più vantaggioso da adottare sarebbe stato quello che dal valico di Cento Croci scendeva a Varese aggirando il monte Tanano, quindi S. Pietro Vara, Torza, Castiglione e Frascarese dove, ricollegandosi all'antica strada della Regina, giungeva a Battilana, a Casarza

dei soldati del Bracco, cresta del braccio nord del massiccio del Bracco, S. Pietro Vara, ponte sul fiume Vara, cresta del monte Tanano fino ai piedi del «castello rovinato», Cento Croci. La strada avrebbe avuto una larghezza tale da consentire il passaggio a quattro carri affiancati.

32) *Relazione del Cap. Ingegnere Ferretti all'Ecc.ma Giunta de'Confini circa la strada carreggiabile da farsi da Sestri di Levante allo Stato Parmense*, (ASG, Senarega 1088).

33) *Ibidem*. Dello stesso avviso erano Giobatta Cresci di Borgotaro, Domenico Librari di Sestri, e un tal Leonardino di Tarsogno.

e infine a Sestri per una lunghezza totale di 30 miglia ³⁴⁾. Questa strada, oltre ad essere ben riparata dalle avverse condizioni meteorologiche, offriva il vantaggio di svilupparsi su un terreno «sodo e durevole». La spesa totale prevista sarebbe ascesa a 93.760 lire, comprensive di «muraglie da alzarsi, massime sulla Torza», del «taglio de' vivi scogli», del ponte in muratura sul torrente Cesena (in sostituzione a quello edificato pochi anni prima dal De Cotte) e infine di altri lavori di consolidamento del terreno. In definitiva, il Ferretto bocciava il tracciato proposto dal Vinzoni il quale, pur essendo «ottimo e corrispondente all'intento», non solo offriva scarse garanzie di affidabilità durante i mesi invernali, ma presentava anche il grosso inconveniente di non passare per Varese e di attraversare territori per lunghi tratti completamente disabitati.

Se sul piano tecnico il progetto della strada in territorio genovese si incagliava su questioni legate alla scelta del tracciato, dal punto di vista finanziario cominciarono ad affiorare scogli ancor più grossi che non lasciavano presagire nulla di buono per la prosecuzione dell'opera viaria. Il governo genovese, come abbiamo visto, non si era mai preoccupato a fondo della buona viabilità: i «Padri del Comune», cui faceva capo la responsabilità delle strade, si limitavano molto spesso a richiamare le varie comunità del Dominio sui loro obblighi di prestare comandate di lavoro ai fini della manutenzione delle principali mulattiere. Le strade «internazionali», erano invece mantenute a spese della Repubblica che sopportava questo onere fino alla frontiera oltre la quale avrebbe provveduto lo Stato confinante ³⁵⁾. La Repubblica, tuttavia, non disponeva di fondi propri per finanziare lavori pubblici di una certa entità, ma doveva ogni volta chiedere prestiti al Banco di S. Giorgio. Naturalmente, anche per i finanziamenti destinati alla strada di Cento Croci fu seguito lo stesso iter, ma il quadro politico presentava alcune complicazioni: mentre per l'ese-

34) Il Ferretto proponeva altresì una variante tra Frascarese e Casarza passante per il borgo di Campeggi e il ponte di Borzonasco. Questa variante avrebbe arrecato danni alle proprietà del Magnifico marchese Pietro Gentile per una somma di 3.500 lire. Nonostante questa spesa, i due tracciati proposti per il tratto in questione presentavano costi pressoché identici.

35) Danilo Presotto, op. cit., p. 151.

cutivo l'apertura delle strada rappresentava una buona soluzione a un problema derivante da una pericolosa congiuntura politica internazionale, per i Protettori di S. Giorgio la nuova strada costituiva una seria minaccia agli introiti del Banco. I Protettori, pur condividendo il principio secondo cui l'apertura della strada per Cento Croci, oltre a procurare notevoli benefici al commercio della Repubblica, avrebbe evitato il passaggio sui territori soggetti al re di Sardegna e che oltretutto «per il vantaggio del commercio e dei popoli dello Stato è sempre desiderabile che da più parti e per più strade possano transitarvi le mercanzie in modo che i proprietari vi trovino le rispettive convenienze secondo i luoghi a quali vogliono indirizzarle», mettevano in guardia sulla pericolosità di un'opera che avrebbe potuto «pregiudicare l'attuale strada e il commercio che passa dalla Bocchetta»³⁶⁾. Una riaffermazione, dunque, della logica protezionistica a favore del porto genovese, che in termini concreti, si tradusse nel rifiuto da parte del Banco di finanziare i lavori:

l'Ill.^{ma} Casa [di S. Giorgio] la quale pochi anni or sono non lasciò di somministrare per detta strada [Cento Croci] una partita di denaro, non sarebbe presentemente in stato di poter nuovamente contribuire per la medesima.

Non sembra, tuttavia, che la risposta dei Protettori abbia provocato la riapertura del dibattito consiliare sulla questione della reperibilità dei fondi da destinare alla strada; pare invece che il governo genovese, credendo di dover gestire uno dei soliti lavori di miglioramento delle mulattiere esistenti, pensò di coprire l'intera spesa utilizzando le donazione delle famiglie Giustiniani e Vernazza che, messe insieme, garantivano una copertura finanziaria pari a 150.000 lire³⁷⁾. Questo errore di valutazione e di percezione sulla reale consistenza delle opere da realizzare, si rivelò fatale per l'esito finale dell'impresa.

Se a Genova la mancanza di una convinta politica stradale si mani-

36) *Relazione dei Protettori delle Compere di S. Giorgio sull'interpellanza circa il progetto di rendere carrozzabile la strada che da Sestri di Levante porta a Monte Cento Croce. 1 giugno 1761.* (ASG, Senarega, 1088).

37) *Esposizione deliberata da Ser^{mi} Collegi per il Minor Consiglio sopra la strada da Sestri a Parma,* (ASG, Senarega, 1088), doc del 22 aprile 1771.

festava con esitazioni finanziarie e progettuali, a Parma Du Tillot affrontò il progetto viario con tutt'altra determinazione. Innanzitutto, egli si avvalese della collaborazione di abili e fidati collaboratori. Tra questi spicca la figura di Gian Battista Tamburini, al quale fu affidato il delicato incarico di «trattare in Genova l'affare della consaputa strada»³⁸⁾. Tamburini soggiornò tre anni a Genova durante i quali riuscì ad instaurare e a mantenere vivaci e costanti i rapporti con il governo, entrando in stretta collaborazione con Domenico Tatis, segretario di Stato della Repubblica.

Nel frattempo, i Parmigiani si misero al lavoro e valutarono una serie di ipotesi sul percorso da far seguire alla strada tra Parma e Cento Croci. Tra questi progetti spicca quello del colonnello De Cotte, ancora al servizio della Repubblica ma richiesto dal Ducato in qualità di esperto di fama internazionale nel campo della progettazione stradale. Col permesso del Senato di Genova, egli tra il 1763 e il 1764, si recò più volte in territorio parmense per effettuare una serie di rilievi e di sopralluoghi che portarono alla stesura del *Plan géographique du projet d'un chemin carrossable qui de Sala, ou de Fournovo, doit conduire jusqu'au sommet de la montagne apellée communement Cent Croix*³⁹⁾. È molto probabile che in questo periodo il Du Tillot preparasse già la futura assunzione dell'ingegnere francese al servizio del Ducato, in quanto nel *Ristretto delle riforme del militare*, deliberate dal Magistrato della guerra della Repubblica di Genova nel 1764, il De Cotte figurava tra gli ufficiali licenziati senza il diritto di pensione per accuse di negligenze, malversazioni ed errori nella costruzione dei forti di Bastia in Corsica. Ritenuto da Gian Battista Tamburini disinteressato ed abile, e raccomandato caldamente da Marcello Durazzo, rappresentate del Banco di S. Giorgio, il De Cotte lasciava Genova nell'aprile del 1765, per proseguire la sua attività al servizio del duca di Parma con il grado di colonnello ingegnere⁴⁰⁾. L'assunzione del De Cotte si può considerare una delle migliori opera-

38) *Memorie del governo di Parma a Domenico Tatis*, 1764. (ASP, Archivio Du Tillot, Strade di Genova 77-97).

39) ASG, Raccolta cartografica, B.5, 188.

40) Sulla figura di Pierre Paul De Cotte si rimanda a *Cartografi in Liguria (secoli XIV e XIX)*, a cura di Luisa Rossi e Massimo Quaini, Genova, 2007, pp.178-181. Inoltre, Umberto Benassi, op. cit, parte IV p. 143 e Riccardo Dellepiane op. cit., pp. 236-237.

zioni messe a segno dal Tamburini, al quale si deve anche il merito di aver rivestito un ruolo determinante nella stipula della *capitolazione*.

In effetti, i tempi erano maturi per la stipula di un accordo che regolamentasse i modi e le condizioni con cui costruire la strada; la *capitolazione*, unico atto formale sottoscritto dai due governi nell'ambito di questa campagna di lavori, fu siglata il 2 agosto 1765, ed era suddivisa in 13 articoli, dei quali non si può fare a meno di menzionare i più importanti ⁴¹⁾:

Art. 1) La costruzione della strada dovrà dichiararsi opera pubblica ⁴²⁾.

Art. 3) La strada deve avere in tutta la sua corsa la larghezza di braccia 12 parmigiani pari a 27 palmi genovesi. Solo nei ponti si può arrivare ad una larghezza di 7 braccia cioè 16 palmi. La gradazione non dovrà eccedere di gradi 3 e minuti 35 che equivalgono a 4,5 oncie per ogni pertica di palmi 6,5. ⁴³⁾

Art.4) Sarà munita la strada di ponti sopra qualsiasi passaggio d'acque.

Art. 5) Si conviene che il lavoro dovrà essere ultimato in anni 3 o al più entro dell'anno quarto.

Art. 6) Si farà al bisogno rifornimento reciproco di operai da pagarsi dalla parte per cui lavoreranno.

Alla *capitolazione* seguì la nomina dei commissari incaricati di seguire l'andamento dei lavori: i Parmigiani scelsero Prospero Manara, mentre la Repubblica nominò Pietro Gentile. Quest'ultimo aveva il compito di controllare l'operato degli ingegneri subalterni e, oltre a compilare gli inventari degli attrezzi, doveva verificare la quantità di polvere utilizzata nelle mine; nel caso i Parmigiani avessero chiesto in prestito delle attrezzature, egli doveva controllare il loro stato al momento della restituzione. Infine nel «maneggio del denaro», il commissario genovese non solo doveva «procurare i maggiori

41) *Capitolazione sotto la quale dovrà eseguirsi il trattato della strada carreggiabile da Sestri Levante a Parma*, (ASG, Senarega, 1088).

42) Questa clausola fu espressamente voluta dalla Giunta dei Confini secondo cui «la strada deve essere dichiarata opera pubblica ove ogni individuo Corpo, Collegio, o Università mediante il giusto prezzo da risarcirgli sia obbligato a concedere il sito o i siti che fossero necessari». (ASG, Senarega, 1088), lettera del 18 marzo 1765.

43) Un miglio genovese era pari a 6000 palmi ovvero 1488 m.

Un palmo equivaleva a circa 25 cm.

Una cannella equivaleva a circa 5 metri cubi.

3 gradi e 15 minuti equivalevano al 15° grado, corrispondenti ad una pendenza del 6,5%.

risparmi», ma anche «che tutto venga impiegato nell'uso necessario e non venga malversato». Pietro Gentile era proprietario di terreni tra Frascaiese e Casarza, sui quali era previsto il passaggio della nuova strada: si può dunque sospettare che potesse trarne vantaggio, sia per un eventuale aumento di valore dei terreni stessi, sia apportando modifiche al progetto al fine di salvaguardare i propri possedimenti.

Nel settembre successivo, Tamburini incaricò De Cotte di delineare il tracciato definitivo della strada tra Parma e il valico e di stimare i terreni da espropriare. In un primo momento il De Cotte ipotizzò un percorso che dal valico di Cento Croci scendesse a Fornovo-Parma lungo la Val di Taro, ma i delegati genovesi, temendo un eccessivo avvicinamento alla via di Pontremoli, fecero istanza affinché l'itinerario venisse portato più lontano dalle zone di confine. La richiesta genovese fu accolta dal governo parmense, anch'esso favorevole ad un itinerario distante dalla linea di confine e soprattutto meno costoso dal momento in cui si sarebbero evitate le dispendiose opere d'arte necessarie per far correre la strada lungo il fondovalle del Taro.

Si giunse dunque alla stesura del progetto definitivo della strada che avrebbe unito «le Mer de Gênes avec l'Adriatique» per una distanza totale di 94 miglia di cui 27 sul territorio Genovese e 67 su quello parmense. Da Sestri Levante la strada giungeva al valico di Cento Croci seguendo il progetto dell'ingegner Ferretto⁴⁴⁾; entrata in territorio ducale, essa proseguiva secondo l'itinerario proposto dal De Cotte che prevedeva il passaggio da Tarsogno e il superamento del Taro a Isola nei pressi di Compiano. Attraversato il medesimo borgo, la strada scavalcava il Salto della Colla, passava per Bardi, valicava il passo del Pelizzone e il Salto del Cavallo, scendeva a Vernasca e giungeva a Castelnuovo Fogliani (*Terzi*) nelle cui vicinanze avrebbe incrociato la via Emilia in un punto equidistante tra Parma e Piacenza (come da Fiorenzuola a Borgo S. Donnino); dopodichè, seguendo il corso dell'Ongina e sfiorando Busseto, il percorso avrebbe terminato la sua corsa sulla sponda destra del Po nel porto fluviale dell'Ongina⁴⁵⁾. Il 2

44) Arturo Ferretto, *Tipo geometrico delle strade di Sestri, S. Pietro di Vara, e Varese a monte Centocroci per via di Parma*, (ASG, Raccolta cartografica, B.5.191 e 191A).

45) Il progetto della strada è conservato presso il Service Historique de l'Armée de Terre a Vincennes ed è costituito di 15 pagine (Luisa Rossi, *Lo Specchio del Golfo...* cit., p.61, nota 33). Nell'archivio di Parma è conservata una copia del disegno di mano

agosto 1766, un decreto ducale diede pubblica notizia dell'approvazione del progetto, specificando inoltre che le comunità del Ducato erano obbligate a concorrere con tutte le forze ai lavori e che ciò avrebbe fronteggiato la disoccupazione inasprita dalla carestia ⁴⁶⁾. Finalmente, dopo secoli di parole, si passava ai fatti.



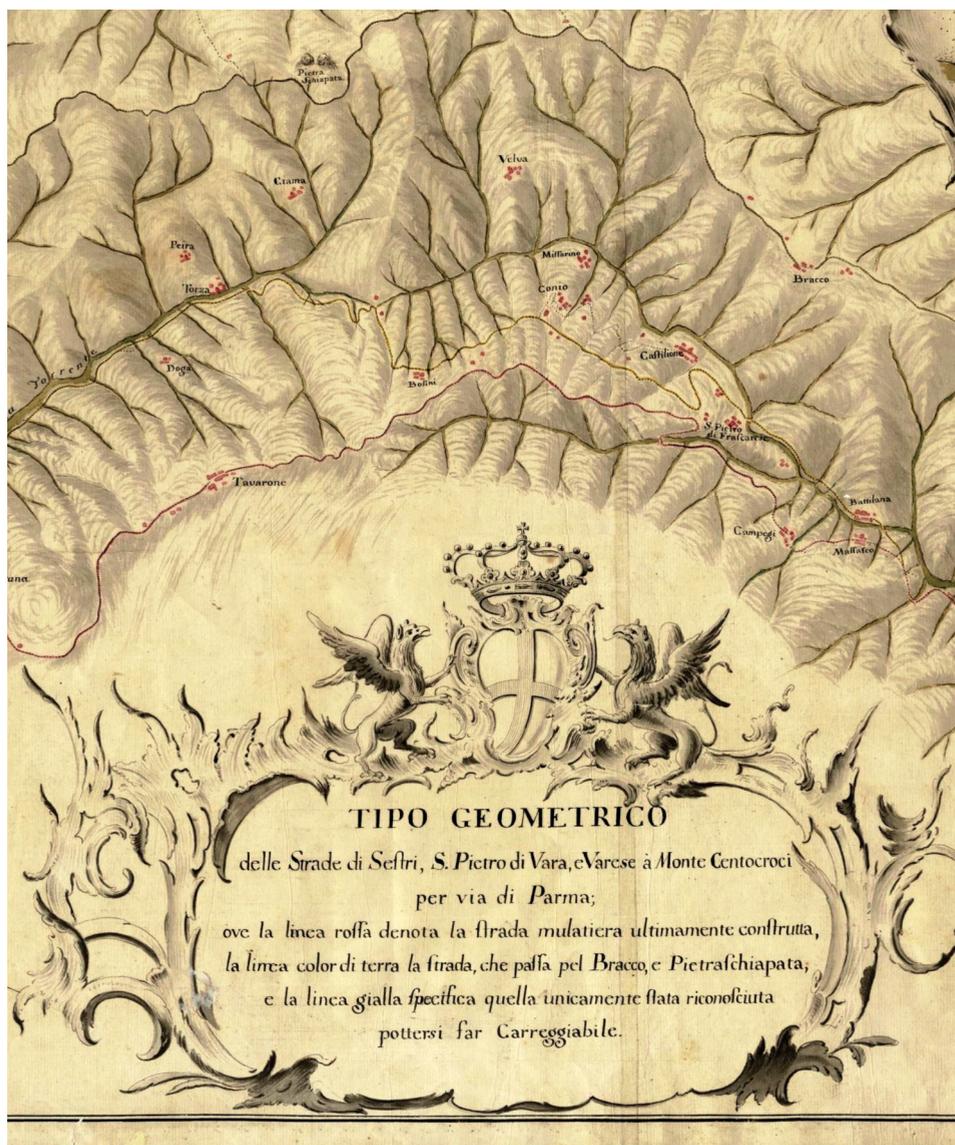
Il tratto della strada di Cento Croci tra Castelnuovo Terzi e il porto fluviale dell'Ongina. (Particolare da Gian Pietro Sardi, op. cit.).

di Gian Pietro Sardi, *Plan du Nouveau Chemin Royal qui partant de Sestri du Levante et passant par la montagne des Cents Croix conduit au grand chemin appelé Emilia dans le territoire de Castelnuovo Terzi entre les villes de Parme et de Plaisance et par suite au port De L'Ongina sur le Po*, 1766, (ASP, Raccolta mappe e disegni, 28/41).

46) Umberto Benassi, op. cit., pp. 146-147.



Veduta d'insieme del progetto della strada carrozzabile Sestri Levante-Po. (*Carte topographique du nouveau grand chemin marqué en rouge depuis Sestri jusqu'au Pò* (ASP, Mappe e disegni, 28/3).



Particolare del progetto dell'ing. Ferretto (ASG, Raccolta cartografica B.5.191).

TAVOLA della lunghezza, monta, degradazione, ò sia difcesa, e pianura, che si è stabilito per la costruzione della nuova Strada Carreggiabile, che da Seflri passerà à Monte Centocroci, secondo la graduazione convenuta in gradi $3\frac{1}{2}$ che corrispondono à oncie 4 per ogni canna di palmi *n*. Genovesi.

Nomi de Luoghi, ò Villaggi nè quali dovrà passare la Strada.

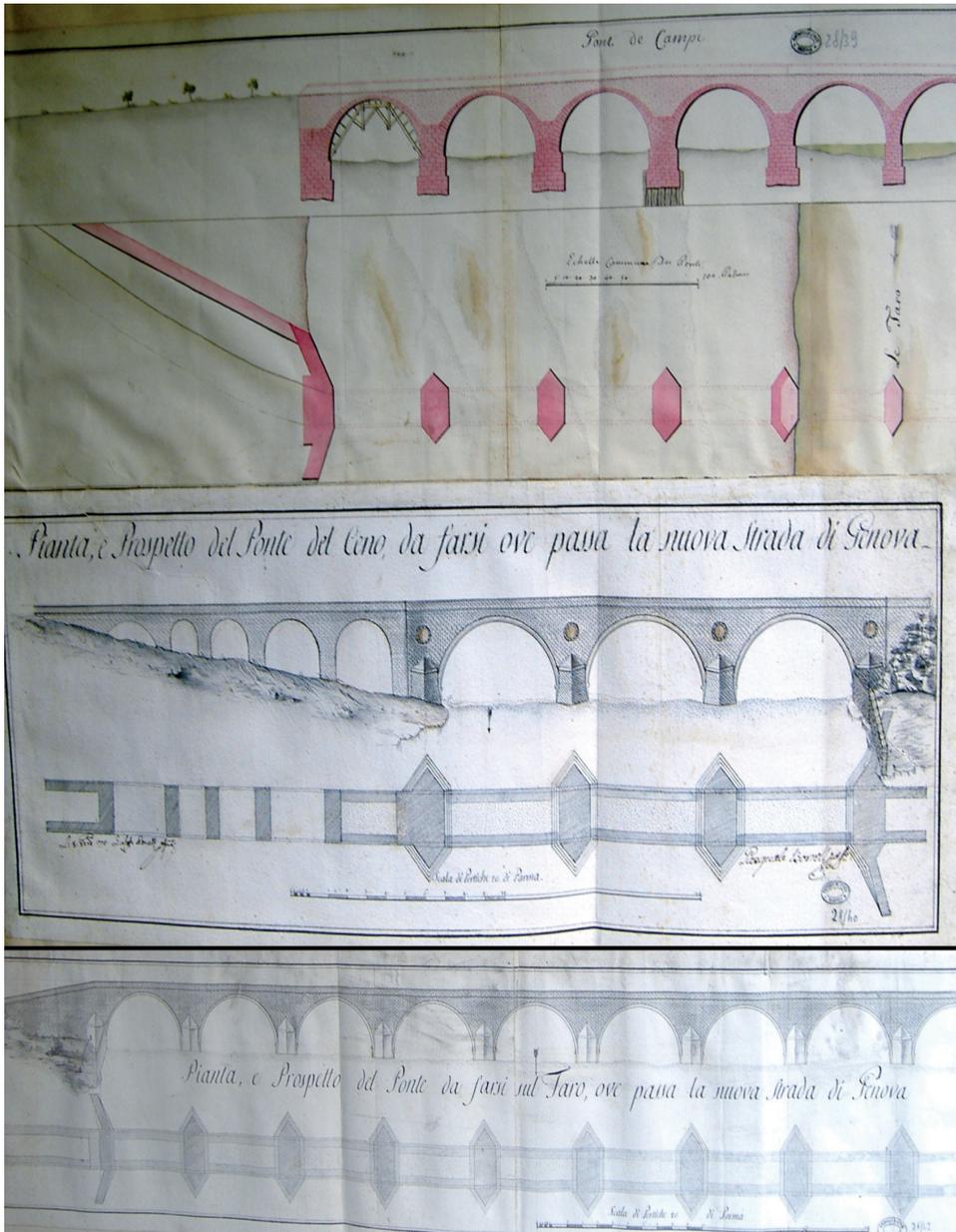
Da Seflri à Sala...
 da Sala à Cazarza...
 da Cazarza à Battilana...
 da Battilana ai molini di S. Pietro di Frascarese...
 da detti molini à Castiglione...
 da Castiglione à Nostra Signora del Connio...
 dal Connio alli Bofini...
 dalli Bofini à Torza...
 da Torza à S. Pietro di Vara...
 da S. Pietro di Vara à Varese...
 da Varese à Monte Centocroci...

	Numero delle canne di viso in tre qualità, cioè di:		Somma delle canne che sono da un luogo all'altro	Riduzione delle canne in Miglia Genovesi, che ogni una conta di 600 canne di <i>n</i> . palmi.
	Monta	Pianura		
		1200	1200	2
		900	900	1 $\frac{1}{2}$
		1000	1000	1 $\frac{2}{3}$
		800	800	1 $\frac{1}{3}$
	500		500	1 $\frac{1}{6}$
	500		500	1 $\frac{1}{6}$
		500	500	1 $\frac{1}{6}$
		400	900	1 $\frac{2}{3}$
		1900	1900	3 $\frac{1}{3}$
		1400	1400	2 $\frac{2}{3}$
	2000	500	2500	4 $\frac{1}{2}$
	5100	9300	14400	24 $\frac{1}{2}$
Somma in Canne...			14400	
Somma in Miglia...	5 $\frac{5}{8}$	15 $\frac{1}{2}$	Totale	

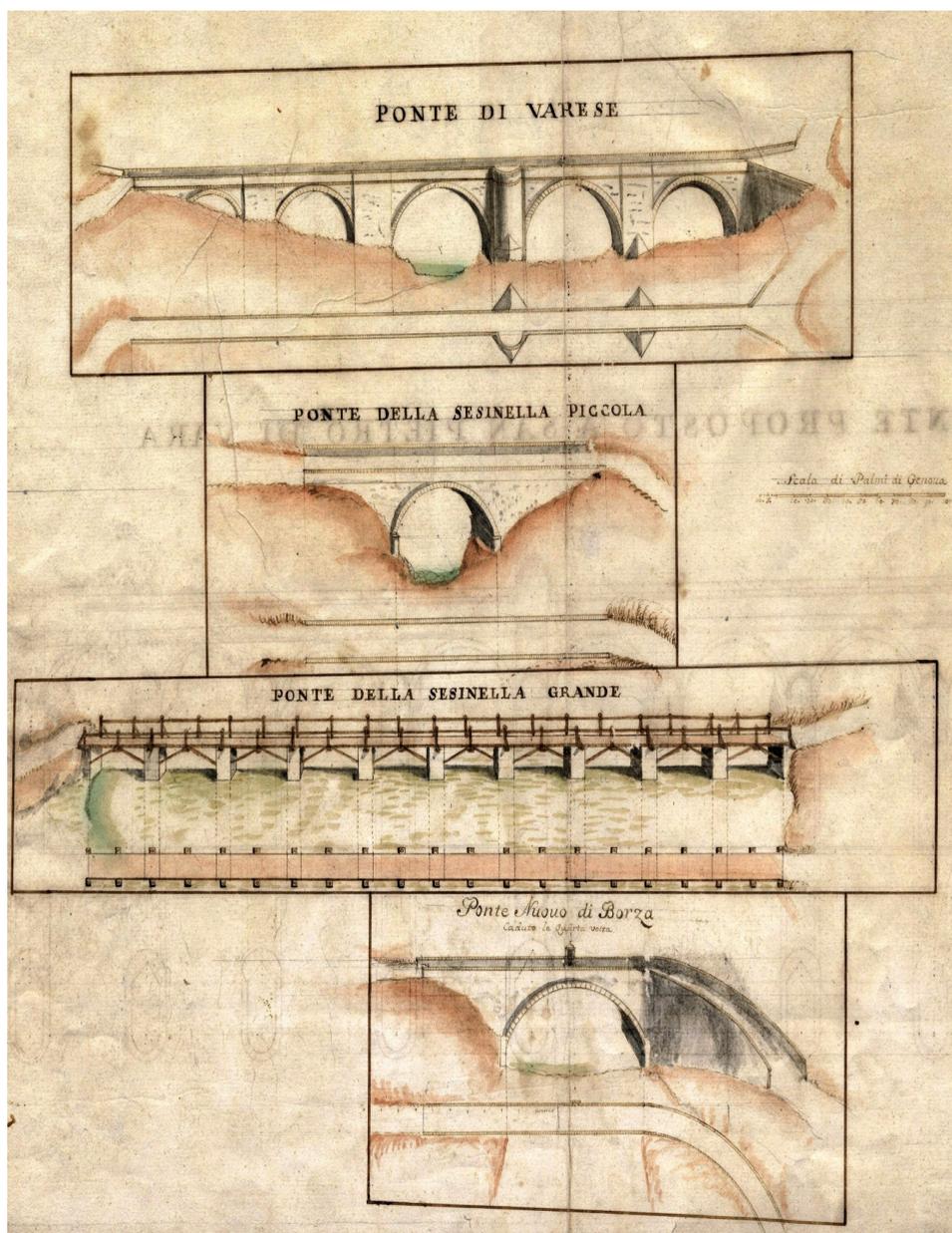
Le 12800 canne di Strada equivagliano à 9600 pertiche Parmigiane, che fanno miglia 19 $\frac{1}{3}$ di Parma; Restando tutto il corso di questa Strada difeso da Venti, e dalle nevi, eccetto che due miglia circa à Monte Centocroci.

54,5138

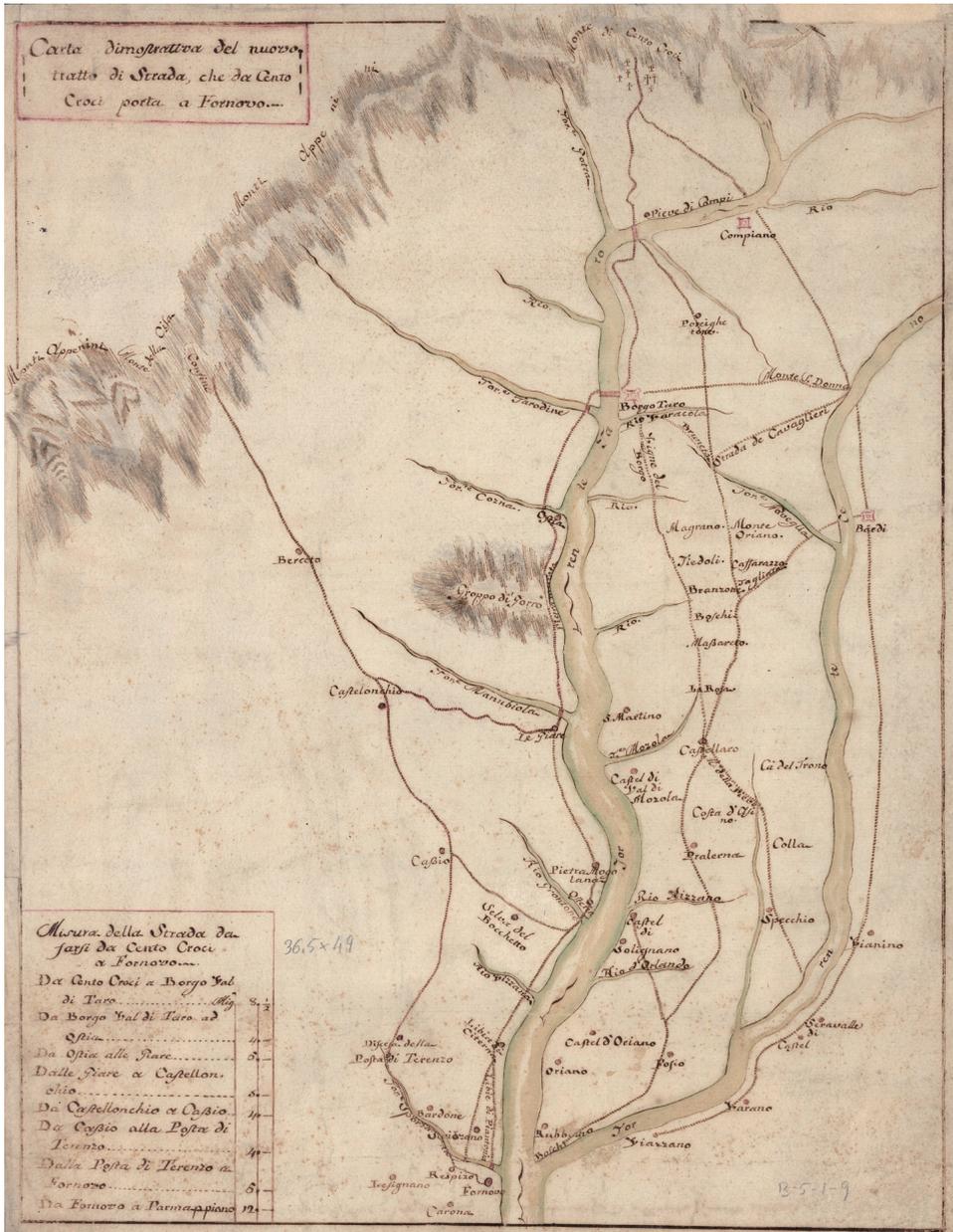
Ferretto Cop. 1978-8-16



Alcuni ponti progettati sul versante emiliano (ASP, mappe e disegni 28-40).



Alcuni ponti progettati sul versante ligure (ASG, Raccolta cartografica B.5.193 A).



Tra i vari progetti proposti per la strada di Cento Croci nel versante parmense vi fu anche il percorso che si immetteva nella via della Cisa. Questo percorso avrebbe toccato le seguenti località: Borgotaro, Ostia, Giare, Castellonchio, Cassio, Fornovo e Parma, ripercorrendo sostanzialmente parte del vecchio percorso Francigeno. (*Carta dimostrativa del nuovo tratto di strada, che da Cento Croci porta a Fornovo*. ASG, Raccolta cartografica B.5.184).

NUM. XXXVIII.

S U P P L E M E N T O

A L L A G A Z Z E T T A D I P A R M A .

MARTEDI' 16. SETTEMBRE 1766.

FIRENZE 12. Settembre.

S. A. R. la Gran-Duchessa nostra Sovrana si recò quà gli ultimi due giorni di festa, due volte per ciascheduno, a fine d'intervenire alle Funzioni Ecclesiastiche.

Il Conte di *Rosenberg*, ritornato dianzi a *Vienna*, si dispone già a partirne per questa volta, dov'egli è atteso, al più tardi, il 27. del mese presente, essendo premuroso il Maresciallo *Botta* di trasferirsi a *Pavia*, pria che sopraggiunga l'Inverno.

VENEZIA 6. Settembre.

Lunedì passato, per la via di *Malta*, e di *Napoli*, giunse la notizia a questo Governo, con dispaccio del Comandante della Squadra Veneta *Giacomo Nani*, che, essendosi egli presentato a *Tripoli*, per ripetere a mano armata da quella Reggenza i sei Bastimenti, predati contro la fede de' suoi Corsari, uscirono a tal vista dal Porto due Brigantini con bandiera bianca; e fu abordato dal Comandante di essi, il quale dopo vari contrassegni di sommissione, e di scusa per gli oltraggi da noi sofferti, propose subito a nome del *Bey*, e della Reggenza la restituzione de' furriferiti Bastimenti, loro equipaggi, effetti, e denaro contante.

PARMA 16. Settembre.

In adempimento del Trattato stabilito fra questo Governo, e quello della Serma Repubblica di *Genova*, per la formazione di una nuova Strada carreggiabile di reciproca comunicazione fra i due Stati, Sua Altezza Reale si è degnata ordinare la più spedita esecuzione. Il Signor Marchese Prospero *Magnara*, nominato a questo fine Commessario della medesima, si è portato su la faccia del luogo, per riconoscere i lavori, da alcuni giorni cominciati, sotto la direzione degli Ingegneri a tale oggetto prescelti.

Questa strada, in continuazione di quella, che si dispone nello Stato della Repubblica dal mare di *Sestri* di Levante fino alla sommità del monte *Centocroci*, avrà per parte nostra il suo incominciamento dal detto confine di divisione dei due Dominj, e discendendo sul Territorio di *Compiano*, proseguirà per quello di *Bardi*: s'inoitrerà alla *Vernasca*, poi ad *Alseno*, e metterà capo nella strada *Emilia*, per diramarne quindi con la possibile eguaglianza l'uso, il comodo, e i vantaggi alle due Città, e Ducati di *Parma*, e di *Piacenza*.

Le ultime lettere di *Parigi* assicurano, che la sgraziata Cameriera di *Valenciennes* è stata condannata ad essere squartata viva, e quindi abbruciata.

In PARMA, per Filippo Carmignani. Con Licenza de' Superiori.

I lavori

Il governo genovese approvò dunque il progetto dell'ingegner Ferretto in quanto, rispetto allo studio di Panfilio Vinzoni, teneva maggiormente conto dei parametri imposti dalla *capitolazione*. Egli preferì attaccare subito la parte più impegnativa del tracciato stabilendo due cantieri, uno tra il valico e Varese, diretto dallo stesso Ferretto, l'altro tra S. Pietro Vara e Torza, affidato all'ingegner Giacomo Brusco.

Poco dopo la stipula della *capitolazione*, sul finire del 1765, i Genovesi si misero all'opera. Risulta, infatti, che nel dicembre del '65 l'ingegner Ferretto ordinò di piantare i paletti indicativi del tracciato e di segnare tutti gli alberi che dovevano essere abbattuti per consentire il passaggio della strada ⁴⁷⁾. Nel 1766, l'ingegner Brusco annotò che nei mesi di luglio e di agosto avevano lavorato sulla via di Cento Croci 2.504 operai (con un massimo giornaliero di 88 operai), grazie ai quali fu realizzato un miglio e mezzo di strada (2.230 m.), sostenuta da 115 cannelle (575 metri cubi) di muri a secco, per una spesa totale di 2.991,11 lire ⁴⁸⁾.

All'epoca della costruzione della strada di Cento Croci gli operai impiegati nelle costruzioni stradali si dividevano in due categorie: i *giornalieri* e i *comuni*. I primi erano volontari e venivano pagati giornalmente, mentre i *comuni* erano quegli operai che venivano obbligati dalle proprie comunità a prestare lavoro gratuitamente al servizio della Repubblica. In sostanza, il governo genovese, dovendo svolgere lavori pubblici di una certa rilevanza, chiedeva il concorso di tutte quelle comunità che avrebbero tratto benefici dalla realizzazione di tali opere. Le comunità, tuttavia, non contribuivano con denaro ma offrivano "giornate lavorative" ciascuna delle quali veniva espletata da un membro della comunità. I *comuni*, naturalmente, si prestavano malvolentieri a questi servizi, tanto che gli stessi responsabili dei lavori ritenevano che dal loro impiego «non si possa sperare un lavoro rilevante; perché v'è chi lavora con forza, e v'è chi non ha forza da

47) ASG, Senarega, 1088, doc. del 14 dicembre 1765.

48) Giacomo Brusco, *Tabella per il lavoro della nuova strada dal giorno che si è principiato sino li 13 agosto*, (ASG, Senarega, 1088).

lavorare, e v'è chi lavora meno che può; e questo è il maggior numero». I volontari giornalieri, al contrario, erano più motivati a lavorare «poiché si possono in tutti modi obbligare e mediante l'opportuna assistenza se ne può sempre sperare un lavoro corrispondente alla spesa che occorre di fare»⁴⁹⁾. Questi giudizi traggono conferma dai fatti accaduti nel corso della prima campagna dei lavori sulla via di Cento Croci. Il 13 agosto 1766, il Ferretto segnalava che a causa del maltempo i lavori erano stati bloccati per due giorni. Questo accadeva perché la maggior parte degli operai *comuni* proveniva da luoghi distanti 6-7 miglia dal posto di lavoro; bastava che il tempo minacciasse pioggia, perché questi non partissero nemmeno da casa. Inoltre, a causa di tale distanza, si presentavano al lavoro quando erano già passate «3 ore di sole» mentre alla sera volevano rientrare a casa prima del tramonto, lavorando, in definitiva, due terzi di giornata. Per ovviare a questi inconvenienti e per evitare ulteriori perdite di tempo, l'ingegnere chiese al governo l'assunzione di un maggior numero di giornalieri. Questa richiesta, per ovvie ragioni, non poteva avere alcun seguito: i giornalieri, infatti, costavano mentre i comuni lavoravano gratis.

Nonostante questi intoppi, il Ferretto comunicava che da Varese i lavori erano giunti «fino alla Rivolta dei Gropini, luogo in cui bisogna sostenersi a forza di muri a secco». Fortunatamente esisteva sul sito una grande quantità di grosse pietre che avrebbero consentito la realizzazione di muri dello spessore di 10 palmi⁵⁰⁾. Con il sopraggiungere dell'autunno, l'andamento dei lavori sul versante genovese segnò una battuta d'arresto, come ci spiega il segretario di Stato della Repubblica di Genova, Gerolamo Gastaldi:

Dal canto nostro devo far presente che non sarà possibile di continuare i lavori nell'inverno perché devono eseguirsi in luoghi molto aspri e difficili e per la brevità dei giorni e la lontananza dei giornalieri dal luogo di

49) I giudizi sul rendimento dei vari tipi di operai provengono da: *Relazione dell'ingegnere Gerolamo Gustavo concernente la visita da esso fatta della strada che da Sestri Levante deve condurre a Parma; cioè di quella parte che si pratica nel Dominio della Ser^{ma} Repubblica di Genova*. Punto 44. (*Ibidem*, doc. del 10 luglio 1770).

50) *Ibid.*, doc. del 20 agosto 1766. Le pietre venivano portate ad una larghezza di 6/7 palmi e ad un'altezza di 3/4.

travaglio e per la spesa, rimarrebbe il lavoro di un giorno distrutto nel giorno appresso per impossibilità della continuazione. Al primo comparire dei giorni migliori ci si rimetterà all'opera ⁵¹⁾.

Nel 1770, dopo quattro campagne annuali di lavori, il versante genovese della strada di Cento Croci si presentava nelle seguenti condizioni ⁵²⁾: nessun lavoro era stato eseguito tra Sestri Levante e Torza ma nel tratto compreso tra il passo di Doga e S. Pietro Vara, fino al ponte detto del *Rì grande* lungo poco meno di tre miglia (4.400 m.), la strada era quasi ultimata e risultava conforme alle norme stabilite dalla capitolazione, anche se il suo selciato necessitava ancora di perfezionamenti. L'ingegner Brusco, responsabile dei lavori in questo settore, riuscì a portare a termine il ponte al passo di Doga e quello sul canale del Salino oltre a realizzare i muri di sostegno della strada in parte in calcina e in parte a secco, «con tutta la precisione che poteva desiderarsi». Più di 80.000 lire furono spese per i lavori lungo le due miglia e mezzo di strada (3.720 m.) tra Pivazzano e Varese, di cui un tratto di un miglio e mezzo (2.200 m.) risultava «quasi finito» alla fine del 1769 ⁵³⁾. Anche sul tratto Varese-Cento Croci furono eseguite opere di una certa consistenza ma, come vedremo più avanti, questi sforzi risultarono vani poiché il Ferretto seguì un tracciato diverso da quello stabilito originariamente; ciò scatenò le proteste degli ingegneri parmensi i quali chiesero e ottennero la sospensione dei lavori proprio su questa porzione di strada. In definitiva, nel 1771, dopo cinque anni di lavori, la Repubblica di Genova riuscì a portare quasi a termine soltanto sei chilometri e mezzo di strada.

Sul versante parmense si procedette a un ritmo molto più sostenuto: nel settembre del 1766, il Tamburini dichiarava con fierezza che i

51) *Ibid.*; doc. del 15 novembre 1766.

52) *Relazione dell'ingegnere Gerolamo Gustavo ...cit.* Capitolo: *Stato della strada*.

53) *Ibid.*, punti 16, 40 e 41. I ponti che furono realizzati in questa porzione di strada furono: il ponte del *Rì grande* di 15 palmi di diametro (3,75 m.); il ponte di Borza a quattro archi ciascuno dei quali presentava un diametro diverso dall'altro; il ponte di nove archi sulla Sesinella i cui pilastri dovevano essere ridimensionati. Restava incompiuto il ponte di 40 palmi di diametro (10 m.) sulla piccola Sesinella e l'allargamento del ponte vecchio sulla Vara. La descrizione di questi ponti non corrisponde a quella dei progetti riportata a pagina 103.

lavori «dalla parte di Fornasari» avanzavano a vista d'occhio, mentre nel mese successivo il De Cotte annunciava che era riuscito a spingere la strada fino alla chiesa di Bacedasco grazie all'impiego giornaliero di 400 operai ⁵⁴⁾. Nel 1768, tra il Salto del Cavallo e Castelnuovo Fogliani, erano impiegati più di mille operai. Essi edificarono robusti muri di sostegno, spianarono «scogli alpestri», ruppero rocce «col ferro e col fuoco» e riuscirono a realizzare ben 19 ponti in muratura tra i quali quello di Lanzone che fu definito «opera degna dell'osservazione de' passeggeri». I lavori procedevano speditamente e nel 1769 i Parmigiani aprirono le 11 miglia di strada (16,5 Km.) tra il canale dell'Ariosto, la cresta delle Sette Sorelle e i Casali, lungo un itinerario estremamente difficoltoso poiché scavalcava consecutivamente tre valichi: la Ranca, il Salto del Cavallo e la croce di Pozzuolo. Il 31 agosto 1771, il commissario Manara annunciò la perfetta comunicazione della strada tra la via Emilia e Bardi: ventitre miglia di strada (34 Km.) erano già state costruite e ne mancavano diciassette per arrivare al confine di Cento Croci ⁵⁵⁾.

Nel corso dei lavori, oltre al comportamento poco responsabile tenuto da alcuni operai, furono segnalati litigi tra gli stessi ingegneri operanti sullo stesso versante. L'ingegner De Cotte non esitò a scaricare sulle spalle dell'ingegner Porcelli la responsabilità di alcuni errori commessi durante l'esecuzione dei lavori:

io gli ho tante volte comunicato [gli errori] al Sig. Porcelli; al quale ho fatto intendere le mie opposizioni contro ciò che volevasi fare in contrario e che veniva condannato dall'esperienza. Ma malgrado tante mie proteste, si è avuto non so perché l'ambizione di segnare la strada in linea retta in molti luoghi, dove bisognava girare a mezza costa, secondo la naturale disposizione del terreno.

54) Giuseppe Micheli, *L'opera di Prospero Manara nella costruzione della strada di Genova*, in «Crisopoli- Rivista del Comune di Parma», 1935, n 2, p. 5.

55) *Memoria responsiva della Reale corte di Parma alla Risposta della Ser^{ma} Repubblica di Genova*. ASG, Senarega 1088, doc. del 30 maggio 1770. Si veda inoltre Giuseppe Micheli, *op. cit.*, pp. 5-9. Inoltre furono gettate le fondamenta del ponte sul Ceno e quelle di tre piloni per il ponte sul Taro. Furono tagliati i legnami per l'armamento del primo ponte e cotti sul luogo i mattoni per gli archi. (*Memoria relativamente ai lavori della nuova strada da presentarsi in nome della reale corte di Parma alla Serenissima Repubblica di Genova*. ASG, Senarega 1088, doc. dell' 8 luglio 1772).

E, dopo molte altre osservazioni, il De Cotte concludeva che vi era «questa ambizione di voler sempre mutare qualche cosa al mio Progetto». Ma il Porcelli corse subito ai ripari e con una lunga memoria non esitò ad esprimere giudizi poco lusinghieri nei confronti del collega francese: «Che stravolgimenti, che metamorfosi! A che giova rispondere ad uno che è dominato da uno spirito di contraddizione e che in tutta la sua direzione ad ogni passo ad ogni atto ci vorrebbero Notai e Testimoni!»⁵⁶⁾. Siamo agli inizi del 1770 e al De Cotte rimanevano ancora pochi mesi di vita; il commissario Manara, come se volesse preparare la successione alla direzione dei lavori per l'ingegner Porcelli, inviò una lettera al ministro con la quale metteva nuovamente in discussione la professionalità del De Cotte⁵⁷⁾.

Sul versante genovese le cose non andarono tanto diversamente: l'ingegner Brusco, definendosi «subalterno del Capitano Ferretto», mise più volte in guardia il proprio superiore sulle irregolarità esistenti lungo il tratto di strada di competenza dello stesso Ferretto, «ma siccome i consigli dei minori non si curano», come lamentava lo stesso Brusco, non fu fatto nulla per rimediare a tali errori⁵⁸⁾. Un vero peccato, interveniva l'ingegner Gustavo, perché «se il capitano Ferretto avesse operato d'intelligenza col di lui collega, il tenente Brusco, le operazioni avrebbero potuto esser diverse»⁵⁹⁾. Sarebbe interessante stabilire se gli errori del Ferretto fossero commessi per incapacità oppure causati dai continui tagli alle spese deliberati a Genova, che costringevano l'ingegnere a trovare soluzioni meno dispendiose rispetto a quelle previste nel progetto originario.

I rapporti poco idilliaci tra i vari ingegneri turbarono senza dubbio il regolare svolgimento dei lavori, ma certamente non fu questa la causa principale del fallimento dell'impresa.

56) *Relazione portata dall'ingegner Porcelli in merito della strada carreggiabile nel territorio della Repubblica di Genova*. (ASG, Senarega, 1088), doc. non datato.

57) Giuseppe Micheli, op. cit., p. 6.

58) Giacomo Brusco, *Esame sulle tre progetti della strada carrettabile che da Varese deve passare a Monte Centocroci*. (ASG, Senarega, 1088), doc. del 2 agosto 1770

59) *Relazione dell'ingegner Gustavo*....cit., punto 46.

Utopie e realtà nella politica stradale di Genova e Parma

L'entusiasmo e l'ottimismo che animarono le prime fasi dei lavori, lasciarono ben presto il posto alla sfiducia e alla diffidenza.

Sebbene sul finire del 1766 il governo della Repubblica avesse assicurato la ripresa dei lavori con l'arrivo della buona stagione, in realtà i cantieri genovesi sulla via di Cento Croci furono riaperti soltanto nell'agosto del 1767. Gli informatori parmigiani ne diedero immediata notizia al Du Tillot il quale, sulla base di precisi rapporti, aveva saputo che l'interruzione dei lavori da parte genovese era stata determinata dalla mancanza di fondi ⁶⁰⁾. Altre lettere anonime mettevano in guardia il segretario di Stato parmense sul mancato rispetto da parte genovese delle norme che regolavano la costruzione della strada: una di queste segnalava che alla strada «non era stata tolta la ripidezza che la rende impraticabile ai carri e ai calessi. Si parla che il Ferretto abbia già fatto due volte il taglio della strada e ne serve una terza». Lo stesso Tamburini, a proposito del tratto di strada in costruzione tra Varese e il valico, segnalava: «si dice che sia difettosa per mala costruzione sia per la larghezza che per la degradazione, nei sostegni, nella fermezza dei muri ne nella generale mancanza di fossi» ⁶¹⁾. D'altronde, il governo parmense, che stava assistendo con sempre maggior preoccupazione alla rapida evoluzione dei lavori intrapresi dal duca di Modena sulla via dell'Abetone, non poteva far altro che buon viso a cattivo gioco onde evitare quelle polemiche e quegli attriti con il governo genovese che avrebbero potuto procurare ulteriori ritardi nell'esecuzione dei lavori ⁶²⁾. E per capire quanto il governo parmense fosse determinato a concludere i lavori nel più breve tempo possibile è sufficiente riflettere su alcune delle sue iniziative. Mentre a Genova non si riusciva, o non si voleva, risolvere il problema del reclutamento della manodopera, a Parma la medesima questione venne affrontata in maniera molto più energica. Nel 1768, il governo parmense ordinò ai comuni del Ducato l'invio di cinque-

60) Umberto Benassi, *op. cit.*, pag. 152.

61) ASG, Senarega 1088, doc. del 25 agosto 1767.

62) I lavori sulla via dell'Abetone cominciarono nel marzo del 1766; il Du Tillot, preoccupato, inviò il Tamburini a Lucca affinché questi prendesse più informazioni possibile su detta strada. (Umberto Benassi, *op. cit.*, p. 146 nota 2).

cento lavoratori per la strada di Cento Croci, battezzata dagli addetti ai lavori *stradone di Genova*. I metodi di reclutamento dei lavoratori non erano certo tra i più ortodossi:

Si compiaccia la S.V. Ill^{ma} di ordinare al comune di Burla di condurre mercoledì prossimo cento staia di calcina dal molino del Pianozzo alla Vernasca in servizio alla strada di Genova obbligando ogni bifolco di accomodare in maniera tale il suo baroccio che la calcina non si perda ⁶³⁾.

I sudditi del duca, tuttavia, lasciavano malvolentieri le proprie attività sui campi per un altro lavoro che oltretutto era poco retribuito e assai distante da casa. Le resistenze all'ordinanza furono talmente forti (in alcuni villaggi si arrivò alla rivolta vera e propria), che il Du Tillot fu costretto a ritirare il decreto e a provvedere al reclutamento della manodopera rivolgendosi all'esercito con il sistema del sorteggio. In questo modo riuscì, nel giugno del 1768, a mettere sul campo 512 operai-soldati, che salirono al numero di 1.111 nel mese successivo, grazie ad un aumento della paga e a un miglioramento delle condizioni logistiche ⁶⁴⁾.

Contemporaneamente a questi fatti, il governo parmense mise a punto la bozza di un trattato commerciale che sarebbe entrato in vigore all'indomani dell'apertura della strada ⁶⁵⁾. Il *concordato di commercio* si componeva di 48 articoli ed era introdotto da un prologo in cui venivano riassunte le linee-guida contenute nella proposta, nonché da un auspicio che «la Repubblica Serenissima venisse ad assicurare con una diminuzione dei pesi imposti allo scalo di Sestri Levante, un vantaggio che il tempo e la concorrenza del commercio verrà a rendere più certo dell'odierno». Una copia della bozza fu naturalmente inviata a Genova nell'agosto del 1768 per essere sottoposta al giudizio del governo della Repubblica «il quale, per il bene delle sovranità contraenti, deve aggiungere o tagliare ciò che non va bene».

63) Dispaccio inviato l'8 maggio 1768 da Angelo Cadonici al commissario di Pellegrino, Antonio Boldrini. Angelo Micheli, *Per la strada di Genova*, in «Biblioteca della Giovane Montagna», n° 42, Parma, 1926. pp 4-5.

64) Giuseppe Micheli, op. cit., p. 6

65) *Concordato di commercio tra li Stati di S.A.R e quelli della Ser.^{ma} Repubblica di Genova.*, (ASG, Senarega, 1088), doc. del 9 agosto 1768.

Purtroppo, la buona volontà dei parmigiani non veniva apprezzata da coloro che operavano sul versante opposto dell'Appennino, tant'è vero che il sospetto nutrito dal Du Tillot sullo scarso impegno dei Genovesi nella conduzione dei lavori ricevette la più chiara conferma in seguito alle ispezioni effettuate dagli ingegneri ducali negli anni 1768-69.

Nel 1770 si giunse alla resa dei conti. Nel gennaio di quell'anno, l'ingegner Ferretto insieme all'ingegnere parmense Giuseppe Porcelli, sostituto del De Cotte, colto nel frattempo da grave malattia, si recò a Varese per effettuare delle ispezioni su entrambi i versanti della strada. Il resoconto effettuato dal Porcelli fu sconcertante: innanzitutto egli contestò all'ingegner Ferretto il fatto di aver eseguito dei lavori tra Varese e Cento Croci lungo un tracciato diverso da quello convenuto; secondo il Porcelli, infatti, per diminuire il numero di zig-zag indispensabili per la riduzione della pendenza il Ferretto aveva seguito un nuovo tracciato più rettilineo ma dalle pendenze altissime, nell'ordine dell' 8-7° grado e addirittura del 6° grado anziché del 15° come previsto dalla capitolazione. In sostanza, l'ingegnere genovese pretendeva di salire da Varese al valico con un itinerario lungo 4 miglia e mezzo invece delle 6 miglia richieste. Stesso discorso valeva per la larghezza della carreggiata: essa mediamente non superava le 6-7 braccia e raramente arrivava alle 12 braccia, sebbene in quei giorni i Genovesi avessero cercato di «riparare tali disordini ed hanno cominciato ad allargare la strada con dei muri sopra e sotto». Il Porcelli si recò successivamente a visitare i lavori sull'altro tratto di strada in costruzione tra S. Pietro Vara e Torza diretti dall'ingegner Brusco. In questa porzione di strada, lunga quasi un miglio, le cose andavano molto meglio poiché la pendenza risultava conforme a quella stabilita dalle norme. Ma attenzione: il verdetto finale emesso dal Porcelli sentenziava che

il loro sistema di lavoro non può permettere molta ricrescita. Lavori di questa natura esigono un metodo diverso [...] Gli ingegneri genovesi chiederanno al governo se possono abbracciare il regolamento che si tiene da noi e dirigere le loro operazioni di concerto ⁶⁶⁾.

66) *Relazione portata dall'ingegner Porcelli cit.*

Il dossier Porcelli costituì senza dubbio la classica goccia che fece traboccare il vaso. Il governo di Parma, esasperato dalle continue inadempienze genovesi, non poté fare a meno di inviare al governo della Repubblica, il 17 aprile 1770, un memoriale che manifestava tutto il proprio disappunto per quello che stava accadendo. In particolare, Parma ricordava a Genova che erano già passati due anni dalla proposta sul concordato di commercio e la Repubblica non si era ancora pronunciata con un benché minimo giudizio; «pur lontana dal disapprovare il silenzio fin'ora conservato – ironizzava Parma – si crede che i capitoli presentati siano oggetto di profonde analisi». Nello stesso memoriale veniva affrontato un altro tema scottante. Secondo la capitolazione del 1765, la strada doveva essere aperta nel giro di tre anni, ma nel 1768 i lavori risultavano essere ancora in alto mare. Ciò costrinse i due governi a stipulare una proroga di altri due anni per il termine dell'opera, «ma – ricordava Parma – già ci stiamo avvicinando al termine e i lavori sono ancora distanti dal necessario tempo convenuto e quindi c'è bisogno di una nuova proroga». Inoltre, mentre nel Ducato erano già state rese carreggiabili 20 miglia di strada, sul lato genovese si stava lavorando su più punti e non collegati tra loro. La Repubblica rispose a queste accuse il 30 maggio 1770, attribuendo il ritardo dei lavori all'ostile morfologia del proprio territorio che imponeva la realizzazione di opere grandiose. Ma a Parma ormai erano tutti convinti che sul versante genovese i lavori erano stati intrapresi sotto una direzione incapace e lungo una linea che difficilmente avrebbe rispettato i parametri stabiliti nella capitolazione: in definitiva, risultava che l'opera era nientemeno che da rifarsi da capo e in posizione più regolare ⁶⁷⁾.

Le sollecitazioni provenienti da Parma costrinsero il governo della Serenissima a prendere provvedimenti immediati per risolvere una volta per tutte il problema del collegamento tra Varese e il valico. La Giunta dei Confini chiese ai propri ingegneri di redigere altri progetti conformi alle norme della capitolazione, corredati di un preciso bilancio di spesa. Dopo gli opportuni sopralluoghi, il 2 agosto 1770, l'ingegner Brusco indirizzò alla Giunta dei Confini una relazione

67) Umberto Benassi, op. cit., p. 153.

contenente le proprie valutazioni su tre nuovi progetti che proponevano dei miglioramenti da effettuarsi sulla strada tra Sestri Levante e il valico ⁶⁸⁾. Il primo era sempre il progetto incriminato del Ferretto, per il cui completamento erano necessarie ancora 351.800 lire. Il secondo progetto, presentato dall'ingegner Porcelli e caldeggiato da Parma, l'unico che rispettasse i limiti di pendenza imposti, proponeva un tracciato sul dorso della montagna che sfruttava in parte le opere già costruite dal Ferretto; esso tuttavia, risultava difficile da mantenere e troppo dispendioso, visto che la spesa preventivata toccava il milione di lire. Il terzo disegno, redatto il 10 luglio 1770 dall'ingegner Girolamo Gustavo, era una via di mezzo tra gli altri due tracciati proposti; oltre a sfruttare i lavori già eseguiti dal Ferretto, Gustavo aggiungeva altri sette tornanti e proponeva una consistente variazione di tracciato tra Varese e Sestri Levante ⁶⁹⁾. Egli stimò che la somma necessaria per completare la strada da Sestri Levante a Cento Croci sarebbe ammontata a lire 585.000 delle quali 285.000 da Sestri Levante al ponte di Doga e 300.000 dal ponte di Doga a Cento Croci (queste ultime comprensive delle 117.000 lire già spese) ⁷⁰⁾. In definitiva, il Brusco suggeriva che la soluzione migliore «sarebbe, supposto che una gran spesa è già fatta, esaminare la strada già costruita dal cap. Ferretto con ridurre quei tratti peccanti in degradazione e lasciare la strada dalla Costa di Caranza e tenere in parte il progetto del Porcelli». L'indicazione del Brusco fu determinante per l'approvazione del progetto del Gustavo ⁷¹⁾.

68) Giacomo Brusco *Esame sulli tre progetti.*, cit. Secondo il Brusco, tutti i progetti presentavano l'inconveniente di avere troppi zig-zag vicini. Inoltre, *Disegno di due progetti di strada carreggiabile per cui da Varese si può andare a Canto Croci*, (ASG, Raccolta cartografica, B.5. 185).

69) Per approfondimenti su questo progetto si veda, Fausto Figone, op.cit., pp. 252-258.

70) I preventivi di spesa dei tre progetti sono stati desunti da: *Esposizione deliberata da Ser^{mi} Collegi per il Minor Consiglio sopra la strada da Sestri a Parma*. Letta al Minor Consiglio il 22 aprile 1771. (ASG, Senarega, 1088); *Relazione dell'Ingegnere Gustavo...* cit.

71) «La Giunta de' Confini autorizzata dai Ser.mi Collegi ha determinato che dagli Ecc.mi Dep.^{ti} camerali venga per ora pagata all'ingegner Gustavo la somma di lire 100.000 di Genova per le pubbliche incombenze a lui appoggiate relativamente alla strada da Sestri Levante a Parma». (ASG, Senarega, 1088).

E chiaro che questa scelta fosse più “politica” che sociale o economica poiché mirava, soprattutto, a placare lo scontento del duca di Parma, vista la consapevolezza dell’impossibilità, da parte della Repubblica, di reperire i fondi a favore del costoso progetto del Gustavo. Per suffragare tale ipotesi basta fare due conti. All’origine di tutti i tentennamenti e di tutti gli errori commessi dai funzionari pubblici genovesi nella gestione dei lavori sulla via di Cento Croci, stava una difficile situazione finanziaria generale, aggravata dalle ingenti spese per la guerra di Corsica. Come abbiamo visto, la Giunta dei Confini credette in un primo momento di poter finanziare la strada con le 150.000 lire provenienti dalle donazioni delle famiglie Giustiniani e Vernazza, ma la grandiosità dell’impresa dimostrò ben presto l’inadeguatezza dei preventivi di spesa iniziali e la relativa insufficienza dei fondi stanziati. Alla fine della campagna del 1769, risultava che la Repubblica avesse speso per la via delle Cento Croci un totale di 117.000 lire. Quindi, rimanevano a disposizione soltanto 31.000 lire per il 1770 ed erano stati costruiti appena sei chilometri di strada su quarantacinque complessivi. Visto che il Banco di S. Giorgio non ne voleva sapere di concedere prestiti, al governo genovese non rimaneva altra soluzione che tergiversare, sperando nell’intervento di un provvidenziale quanto improbabile finanziatore. Operai demotivati, lavori fatti male e al risparmio, progetti non rispettati; insomma, tante problematiche che avevano come denominatore comune la mancanza di una solida copertura finanziaria. Il duca di Parma, tanto per fare un raffronto immediato, spese per la costruzione dei trenta chilometri di strada la somma di lire 1.500.000.

La mancanza di soldi alimentò l’ipotesi di abbandonare il progetto e determinò, nello stesso tempo, l’apertura di un intenso dibattito tra i vari organi della Repubblica. I Collegi solleccarono il Minor Consiglio sulla necessità di reperire ulteriori fondi per portare a termine la costruzione della via di Cento Croci, in quanto la rinuncia all’impresa avrebbe procurato pericolosi contraccolpi per lo Stato genovese: dalla perdita dei vantaggi commerciali, al rammarico di aver speso inutilmente dei soldi fino a quel momento; dal pericolo di alienarsi le simpatie di Francia e Spagna che erano state tra i promo-

tori dell'iniziativa, alla perdita della pubblica dignità di fronte alla comunità internazionale per non aver mantenuto fede ad un così importante impegno. Inoltre i Collegi ricordavano che erano già passati cinque anni da quando la corte di Parma aveva sottoposto il concordato di commercio all'attenzione dei Protettori «senza che sia pervenuta da questa parte veruna osservazione o doglianza». Infine, rimettendo «tutta la pratica alla savia considerazione e sotto i prudenti riflessi del Minor Consiglio per chiamarlo a consulta sopra la totalità dell'affare», i Collegi suggerivano la possibilità di attingere fondi dai sussidi provenienti dalla Francia per poter ricominciare i lavori con l'avvicinarsi della buona stagione (primavera 1771)⁷²⁾. Dietro queste forti insistenze, i Protettori di S. Giorgio emisero finalmente il proprio parere sul concordato di commercio e si pronunciarono per una seconda e ultima volta sulla questione dei fondi da destinare alla strada⁷³⁾. Secondo i Protettori, la nuova strada avrebbe favorito principalmente il commercio di Parma in quanto l'articolo 8 del concordato prevedeva che le merci provenienti dal Ducato dovevano essere imbarcate a Sestri senza passare da Genova e che oltretutto queste usufruissero di quegli stessi benefici in vigore esclusivamente nel porto di Genova. In questo modo vi era il pericolo che Sestri diventasse portofranco indipendente da quello di Genova «con sommo pregiudizio al commercio della capitale»⁷⁴⁾. Un altro punto controverso era contenuto nell'articolo 21 del concordato⁷⁵⁾. Parma, difatti, chiedeva che venissero ammesse al beneficio del portofranco anche le calze di filo e la carta, generi questi, sui quali

72) *Esposizione deliberata...* cit.

73) *Relazione degli Ill^{mi} Protettori delle Ill^{me} Compere di S. Giorgio in data 17 maggio 1771.* (ASG, Senarega, 1088).

74) «Articolo 8: Tutte le merci che discendono dagli Stati di S.A.R. e perverranno a Sestri destinate fuori dallo Stato della Ser.ma Repubblica dovranno godere [...] delle tariffe del portofranco senza l'obbligo a proprietari di tradurre a Genova quelle merci destinate alle parti predette».

75) «Articolo 21: Per parte del Ser.mo Governo di Genova saranno ammessi al beneficio del portofranco tutti i generi di manifattura degli stati di S.A.R. ancorché questi ne siano esclusi dall'ultima pubblicata legge del portofranco medesimo. In tali generi si intendono comprese le calze di filo e la carta di ogni qualità tanto bianca come stampata colorita o dipinta».

Genova aveva imposto dazi sulle importazioni al fine di sostenere le proprie fabbriche. In definitiva, i Protettori erano sfavorevoli al concordato in quanto esso non avrebbe mai apportato alcun vantaggio a Genova, a meno che Parma, a titolo di compenso, non avesse corrisposto alla Repubblica una determinata quantità di grano, di bestiame o di altri prodotti. Ma, dietro a queste assurde richieste, vi era l'assoluta indisponibilità del banco di S. Giorgio a erogare prestiti per finanziare la costruzione della "pericolosa" via di Cento Croci.

Il Minor Consiglio si trovò dunque a dibattere su una questione talmente delicata e importante che, nella seduta del 31 luglio 1771, Pier Francesco Grimaldi si consolò «nel vedere dopo tanti mesi l'adunanza del Minor Consiglio con il numero di centotrenta»⁷⁶⁾. Alcuni consiglieri ritenevano superflue le discussioni «sulla maggiore o minore spesa necessaria alla quale bisognava pensare prima di aderire alla formazione della strada» e non consideravano minimamente l'ipotesi di recedere dagli impegni contratti con la corte di Parma. Un altro consigliere proponeva invece di recedere dal contratto risarcendo la corte di Parma di tutte le spese che aveva sostenuto fino a quel momento per la costruzione della via di Cento Croci. Costui fu prontamente ripreso da un collega, il quale gli fece notare che a quel punto conveniva stanziare i soldi per ultimare la strada visto che la spesa rimanente sarebbe stata nettamente inferiore alla somma necessaria per risarcire il duca⁷⁷⁾. Nella seduta successiva, quando i Protettori avevano già emesso il verdetto finale sulla questione dei finanziamenti alla strada, Pier Francesco Grimaldi osservò che il Banco di S. Giorgio poteva dire tutto quello che voleva sul concordato commerciale, ma non poteva assolutamente contestare il trattato per la costruzione della strada. La tesi del Grimaldi fu sostenuta da Giambattista Brignole, il quale aggiunse che recedere dal trattato poteva «essere fecondo di gravissime conseguenze». Agostino Imperiale chiese addirittura che il concordato di commercio venisse sottoposto all'esame del Minor Consiglio, ma sostenne che comun-

76) *Discorsi del Minor Consiglio nella pratica della strada da Sestri a Parma*. (ASG, Senarega, 1088), Seduta del 31 luglio 1771.

77) *Ibidem.*, seduta del 26 aprile 1771.

que la strada doveva essere ultimata. Insomma, la Repubblica stava commettendo per la seconda volta l'errore di dare il via libera a nuovi lavori sulla strada senza avere una precisa cognizione su come e dove trovare i finanziamenti ⁷⁸⁾. Si cercò allora di «facilitare la spesa» ricorrendo a tutti gli stratagemmi possibili: per esempio, che «il rompimento della strada fino a palmi 26 si dovesse indossare alle comunità che ne risentiranno il vantaggio dando ad ognuno de' lavoratori libbre 2 di pane e un'amola di vino, il che importa soldi 8 compreso il trasporto, risparmiando in tal guisa soldi 12 per caduno di detti» oppure adottando il metodo utilizzato nel 1656 da Filippo Spinola, commissario generale per la costruzione della strada dalla Spezia a Sestri, che prevedeva il reclutamento forzato di manodopera secondo una rotazione ⁷⁹⁾.

Ma, ormai, tutte queste iniziative avevano poco senso; il destino della via di Cento Croci era già stato segnato nel momento in cui il Banco di S. Giorgio si era pronunciato negativamente sulla richiesta di finanziamenti da destinare alla strada. Il problema principale consisteva, come abbiamo visto, nella mancanza assoluta di una volontà politica ed economica che promuovesse la realizzazione di opere pubbliche di un certo rilievo, soprattutto se esse riguardavano territori lontani rispetto alla capitale. Solo l'iniziativa di cittadini privati poteva dar vita a qualche lavoro di pubblica utilità, come accadde tra il 1773 ed il 1776, quando il doge Giovanni Battista Cambiaso finanziò di tasca propria il rifacimento di alcuni tratti della strada della Bocchetta fino a Gavi ⁸⁰⁾.

La Repubblica di Genova, per sua fortuna, limitò in parte la vergogna di non aver rispettato gli impegni assunti dal momento che anche sul versante parmense cominciò a profilarsi l'eventualità di una

78) *Il governo accorda la costruzione di una nuova e comoda strada che da Sestri Levante conduce a Monte Cento Croce* (ASG, Senarega, 1088), doc. del 7 ottobre 1771.

79) «Si incarichino i Giusdicenti delle comunità interessate che per ordine sovrano dei Ser.^{mi} Collegi debbano ogni giorno dare un numero di persone abili per andare al lavoro secondo una rotazione e quando fosse terminato il giro di tutti si ricominciasse il giro fin a compimento dell'opera. Chi non volesse o non potesse intervenire, gli fosse permesso sostituire un cambio a loro spese». (ASG, Senarega, 1088, doc. non datato).

80) Roberto Palumbo, *La strada dei Giovi*, cit. p.23.

sospensione dei lavori. Dal 1765 al 1769 il Ducato di Parma aveva speso per la via di Cento Croci l'esorbitante somma di 1.176.457 lire alle quali ne andavano aggiunte altre 341.000 stanziata nel 1770. Tutto ciò avveniva alla vigilia di una grave crisi finanziaria che tormentò l'economia del Ducato a partire dall'anno 1771. Naturalmente gli avversari politici del Du Tillot sfruttarono questa situazione per imputare gran parte delle responsabilità della crisi alle ingenti spese sostenute dal ministro per la costruzione dell'inutile *stradone di Genova*. Il matrimonio tra Ferdinando di Borbone duca di Parma e Maria Amalia, figlia di Maria Teresa d'Austria, avvenuto nel 1765, spostò l'orientamento politico del Ducato verso posizioni più vicine all'Impero. La politica riformatrice, non essendo più sostenuta da forze locali, si arrestò bruscamente e il ministro Du Tillot perse la fiducia di cui aveva goduto fino alla fine degli anni Sessanta, avviandosi verso un rapido declino che si concluse con il licenziamento nel 1771.

Con lo stanziamento mensile a favore della strada di 14.000 lire nell'anno 1772, il duca di Parma preannunciò l'abbandono dell'impresa.

Se si valutasse frettolosamente la vicenda della strada di Cento Croci nel XVIII secolo, si rischierebbe di addossare sulla Repubblica di Genova tutta la responsabilità del fallimento del progetto viario, non essendo stata in grado di recepire i principi innovatori della rivoluzione dei trasporti. È tuttavia opportuno ricordare che Parma disponeva di maggiori risorse finanziarie, avendo alle spalle Spagna e Francia che consideravano il Ducato un baluardo contro l'egemonia austriaca in Italia e che erano disposte a sacrificare per esso ingenti somme di denaro.

Chi veramente vide infranti i sogni di un riscatto sociale ed economico, che il passaggio della strada avrebbe procurato, furono le popolazioni delle valli del Vara, del Taro, del Ceno e dell'Arda, tant'è che a distanza di anni il rimpianto della favolosa occasione perduta continuava a rimanere vivo:

La strada carreggiabile che dall'Emilia doveva continuare fino a Cento-croci, arriva fin qui [Bardi]. La sospensione di quest'opera veramente romana ha impedito la felicità, e la ricchezza di tutti que' paesi, pe' quali doveva esser fatta, ed il commercio dello Stato tutt'ora deplora⁸¹⁾.

81) Antonio Boccia, *Viaggio ai monti di Parma* (1804). Parma, 1970.

CAPITOLO IV

LA STRADA PROVINCIALE 523

La strada al crepuscolo dell'antico regime

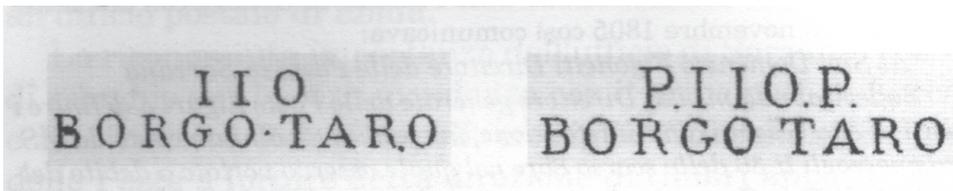
Il fallimento del progetto viario settecentesco non comportò affatto il declino della via di Cento Croci; risulta che verso la fine del XVIII secolo fra Sestri Levante e il passo di Cento Croci transitassero ben quarantamila muli all'anno, procurando per la comunità di Sestri Levante un volume d'affari pari a 40.000 scudi ¹⁾.

Il periodo di popolarità vissuto dalla strada di Cento Croci nella seconda metà del Settecento, convinse gli addetti alla viabilità che era possibile sfruttare le potenzialità di questo itinerario non solo dal punto di vista commerciale. Nel 1785, nell'ambito della riorganizzazione del servizio postale della Repubblica di Genova, fu istituito un corriere settimanale che doveva raggiungere la capitale ducale passando per Sestri Levante, Cento Croci e Borgotaro. Ad onor di cronaca un servizio postale sulla strada di Cento Croci era stato attivato alcuni anni prima, a seguito dell'ennesimo screzio tra la Repubblica e il re di Sardegna ²⁾. Così andarono i fatti: agli inizi del Settecento il trasporto della fitta corrispondenza tra Francia e Ducato di Parma avveniva tramite corrieri francesi che, dopo essere sbarcati a Genova, raggiungevano Parma tramite la via della Bocchetta, Voghera e Piacenza. Genova chiese ed ottenne dal re di Francia la gestione di tale servizio affidandolo ad un corriere suddito della Repubblica in partenza da Genova una volta alla settimana. Il passaggio nel 1748 di Voghera al Regno di Sardegna, a seguito degli accordi di Aquisgrana, non faceva presagire nulla di buono per il servizio postale; difatti, dopo un periodo di relativa tranquillità, nel 1754 i doganieri di Voghera pretesero dal corriere genovese i diritti di transito. Il duca di Parma intervenne prontamente chiedendo ai Savoia la rimozione del dazio, ma Torino rispose che se il corriere fosse stato spagnolo o parmigiano il diritto non doveva essere corrisposto, ma trattandosi di corriere «d'un principe forestiero», doveva pagare. Du Tillot scrisse a Genova che si poteva risolvere la questione affidando il servizio ad un corriere ducale ma il governo della Repubblica, temendo che que-

1) Davide Bertolotti, *Viaggio nella Liguria marittima*, III, Torino, 1834, p. 111.

2) Onorato Pastine, *L'organizzazione postale della Repubblica di Genova*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», LIII, Genova, 1926, pp. 415- 417.

sti potesse creare «frodi e inganni», preferì aprire un nuovo collegamento postale con Parma attraverso la via di Cento Croci. L'utilizzo di questo percorso ai fini postali si rivelò una scelta opportuna, poiché anche la successiva amministrazione francese, che non era certamente condizionata dal problema dei pagamenti dei diritti di transito, nel settembre del 1805 istituì un collegamento postale bisettimanale tra Parma e Chiavari attraverso Borgotaro-Centocroci-Varese Ligure-Sestri Levante, per mezzo di un corriere a cavallo o a piedi ³⁾.



Timbri postali dell'ufficio di Borgotaro. Il numero 110 corrisponde all'identificativo postale del dipartimento degli Appennini (Raffaele Ciccarelli, op. cit.).

La strada di Cento Croci durante l'età napoleonica

Nella primavera del 1796 il Ducato di Parma fu invaso dalle armate francesi nonostante la neutralità dichiarata dal duca Ferdinando I. Dopo alterne vicende sulla conduzione del Ducato, il 24 maggio 1808 Napoleone decretò l'annessione all'Impero Francese degli Stati di Parma e Piacenza; essi formarono il dipartimento del Taro ad eccezione dell'alta Val di Taro che fu inglobata nel dipartimento degli Appennini.

Sul versante genovese la situazione era pressoché identica. Nel giugno del 1797 la gloriosa Repubblica di Genova scomparve dalla storia sotto la spinta dell'esercito napoleonico; fu istituita la Repubblica Ligure che restò in vita fino al 1805, anno in cui l'intera regione fu annessa all'impero napoleonico ⁴⁾. Il decreto imperiale del 6 Giugno 1805, stabilì che il

3) Raffaele Ciccarelli, *Storia postale del dipartimento degli Appennini*, Chiavari, 2004, p.26.

4) Per un approfondimento sulle vicende politiche ed economiche in Liguria dal 1794 al 1805 si veda, Giovanni Assereto, *La Repubblica Ligure. Lotte politiche e problemi finanziari (1797-1799)*, Torino, 1975.

territorio della Liguria fosse suddiviso in quattro dipartimenti, ciascuno dei quali retto da un prefetto: Alpi Marittime (capoluogo Nizza), Montenotte (Savona), Genova (Genova), Appennini (Chiavari). Ogni dipartimento era suddiviso in circondari (amministrati da un sotto-prefetto), cantoni e comuni. Il dipartimento degli Appennini, che comprendeva l'alta Val di Taro, e dal 1811 anche tutta la Lunigiana feudale, fu suddiviso nei circondari di Chiavari, Sarzana e Bardi. Il primo agosto 1806 la sede del circondario di Bardi fu trasferita a Borgotaro e successivamente, il 24 marzo 1809, a Pontremoli. Infine, il 17 marzo 1812, fu creato il circondario di Spezia ⁵⁾.

La ragione per cui i Francesi attuarono una suddivisione amministrativa che si potrebbe definire "interappenninica" ci viene spiegata da Giovanni Assereto:

L'aggregazione di circondari già piemontesi (Tortona e Voghera) al dipartimento di Genova, l'unione di quello parmense di Bardi al dipartimento degli Appennini, e l'incorporazione di Acqui e di Ceva al dipartimento di Montenotte, erano dipese dalla consapevolezza che la Liguria come regione economica, in un certo senso, non esisteva; che c'erano semmai tante Ligurie verticali e parallele costituite dai singoli centri costieri e dai loro retroterra protesi fino alla pianura Padana ⁶⁾.

Porto Maurizio doveva essere collegata a Mondovì, Savona sarebbe diventata il porto del Piemonte, grazie alla realizzazione della strada per Acqui lungo la val Bormida; Lerici e Camogli avrebbero servito l'entroterra appenninico, mentre il golfo della Spezia, oltre ad ospitare la flotta militare, sarebbe stato collegato con l'Emilia tramite la strada Parma-Spezia per il passo della Cisa. Per realizzare ciò era necessario un sistema viario basato su una strada costiera di grande traffico che, oltre a collegare i numerosi paesi delle riviere agli scali marittimi, sarebbe diventata il punto di partenza delle strade carrozzabili dirette verso i centri dell'entroterra ⁷⁾. In sostanza, sotto l'am-

5) Gianpiero Salvaneli, op. cit, pp. 57-59.

6) Giovanni Assereto, *Dall'antico regime all'unità*, in «Storia d'Italia. La Liguria», Torino, 1994.

7) Roberto Palumbo, *La Via Aurelia...cit*, cap III, *La nascita dell'Aurelia moderna*.



In questa carta del 1800 figurano le tre principali vie di comunicazione tra Repubblica Ligure orientale e Pianura Padana alla vigilia della programmazione viaria napoleonica: via della Bocchetta, via di Cento Croci e via della Cisa.

Particolare della *Carte militaire du Piemont et de la Republique Cisalpine*, anno 1800, (Istituto Geografico Militare, cart. 40).

ministrazione francese, le vie della regione non formarono più un sistema autonomo con proprie finalità, ma divennero parte integrante di una rete di comunicazioni che comprendeva le strade dell'intera Europa napoleonica ⁸⁾.

All'epoca della Repubblica di Genova, il protezionismo a favore della capitale e le minacciose presenze straniere ai confini dello Stato, avevano condizionato pesantemente lo sviluppo della viabilità. Ora, con l'uniformità politica e sociale realizzata dai Francesi, fu possibile affrontare la questione dei collegamenti stradali con parametri assolutamente innovativi. Sebbene il porto di Genova venisse ancora considerato «le centre du commerce français en Italie» ⁹⁾, la politica francese decentralizzò sui porti minori e sui numerosi collegamenti col retroterra tutti i commerci che prima venivano indirizzati a Genova.

A queste ragioni economico-amministrative, si deve aggiungere un evento che obbligò Napoleone a rivedere tutta la politica estera ed economica, ma soprattutto che lo costrinse ad affrontare concretamente la questione dello sviluppo delle vie di comunicazione terrestri; nel 1805 gli Inglesi, annientando la flotta francese a Trafalgar, poterono esercitare indisturbati il predominio assoluto sui mari. Ai Francesi non rimaneva altro che servirsi delle vie terrestri per spostarsi verso le zone teatro di battaglia o per raggiungere qualsiasi altro obiettivo strategico ¹⁰⁾.

Il programma viario napoleonico prevede dunque una strada lungo la costa ligure dalla quale dipartivano una serie di percorsi diretti verso la Pianura Padana.

A partire dal 1806, il territorio montano del dipartimento degli Appennini fu sottoposto ad una serie di *reconnaisances* da parte

8) Sulla viabilità ligure in età napoleonica leggesi: Luisa Rossi, *Lo specchio...* cit., cap II, *La viabilità ligure fra antico regime ed età napoleonica: una rivoluzione difficile*; Gino Redoano Coppedè, *Il sistema viario...* cit., p. 164 e segg.

9) Marcel Blanchard, *Les routes des Alpes occidentales a l'époque napoléonienne (1796-1815)*, Grenoble, 1920, p.215.

10) Dopo Trafalgar, Napoleone si persuase che l'unico modo per piegare le forze all'eterno nemico inglese era quello di ostacolare le sue attività commerciali; per tale motivo egli attuò il cosiddetto "blocco continentale", vietando ai paesi controllati

degli ingegneri Pierre Arnollet e Gratien Le Père aventi lo scopo di individuare i percorsi più idonei per le strade carrozzabili ¹¹⁾. Arnollet redasse alcuni progetti corredati di preventivi di spesa relativamente alle strade Parma-Chiavari per Cento Croci, Parma-Sarzana per la Cisa e Chiavari-Sarzana. Tutto ciò farebbe pensare che i tempi fossero finalmente maturi per la strada di Cento Croci, ma in realtà si verificò l'esatto contrario: il rapido interesse che si stava consolidando nei confronti del golfo spezzino dissipò ogni esitazione nella scelta del tracciato. In virtù delle strategie previste per il rilancio della marina francese sul Mediterraneo, il golfo della Spezia doveva diventare una base navale munita di arsenale di ampie dimensioni e come tale l'11 marzo 1808, fu dichiarato di interesse militare. Questo fatto comprometteva seriamente la candidatura della via di Cento Croci a principale collegamento tra il Levante ligure e la Pianura Padana. Napoleone stesso, in una lettera al ministro dell'interno Cretet nel maggio del 1808, dichiarava

Suppongo che la comunicazione di La Spezia con Parma è più facile di quella di Piacenza; la preferirei di gran lunga [...]. Mia intenzione è quella di stabilire a La Spezia un'altra Tolone; delle comunicazioni via terra diventano dunque indispensabili ¹²⁾.

Si giunse quindi al decreto imperiale del 5 luglio 1808 con cui Napoleone annunciava il progetto per l'apertura di «una strada dalla Spezia a Parma attraverso le vallate del Magra e del Taro. Questa strada avrà 6 metri di carreggiata» ¹³⁾; classificata come “imperiale di terza classe n°213”, questa strada partiva da Sarzana, scavalcava l'Appennino al passo della Cisa ed arrivava a Parma coprendo una distanza di 118 chilometri ¹⁴⁾. Nonostante gli sforzi da parte degli ingegneri francesi di eseguire alla lettera la direttiva del decreto, il percorso di crinale fu preferito a quello

dalla Francia di commerciare con l'Inghilterra.

11) Luisa Rossi, *Lo specchio...* cit., p. 54.

12) Gianpiero Salvaneli, op. cit., p. 83.

13) Nel dipartimento degli Appennini furono spesi 1.068.632 franchi. Nel tratto Pontremoli-Sarzana furono eseguiti lavori di lieve entità. *Ibid.*, pp. 86-100.

14) Il tratto La Spezia-Sarzana via Fornola fu aperto dai francesi nel 1810. Il ponte sulla Magra fu invece realizzato dal governo sabaudo nel 1858 (Roberto Palumbo, *La*

di fondovalle del Taro. Difatti, il progetto della strada, realizzato dall'ingegnere Laurent Pierre Amaury e perfezionato successivamente dall'ingegner Charles Poirée, prevedeva un percorso che da Fornovo puntava verso il valico seguendo il crinale del promontorio che separa la Val di Taro da quella del Baganza; superato con un gran ponte il torrente Sporzana, la strada avrebbe dovuto proseguire per Cassio abbandonando il vecchio percorso "francigeno" che passava lungo la valle del Sporzana e per il paese di Bardone. Giunta a Castellonchio, punto di confine tra il dipartimento del Taro e quello degli Appennini, la strada proseguiva per Berceto, per il passo della Cisa e scendeva in Lunigiana passando per Pontremoli, Villafranca, Aulla, Santo Stefano Magra e Sarzana. I lavori sulla nuova via della Cisa, che avrebbero comportato una spesa di 3.400.000 franchi, cominciarono nel 1809 e proseguirono fino al 1813, all'indomani della disfatta napoleonica di Lipsia. Alla metà del 1812 risultava carrozzabile il tratto Parma-Fornovo (22 Km.) mentre il tratto Fornovo-Pontremoli risultava aperto e inghiaiato ma privo dei grandi ponti. Per i lavori eseguiti nel dipartimento del Taro furono spesi 1.047.450 franchi. Alla caduta di Napoleone i lavori sulla strada n° 213 della Cisa furono abbandonati e le comunità locali continuarono a fare soltanto un po' di manutenzione per consentire il transito ai muli.

Il valico di Cento Croci fu quindi escluso dal programma delle grandi vie di comunicazione imperiali; risulta tuttavia che nel dipartimento degli Appennini esistessero 7 strade classificate dipartimentali e che per la loro manutenzione l'amministrazione francese avesse speso la somma di 183.954 franchi. Tra le strade dipartimentali figurava anche la n° 3 Sestri-Bardi che si immetteva nella strada carrozzabile aperta alcuni anni prima dal Du Tillot che conduceva alla Via Emilia ¹⁵⁾. Non si sa esattamente quale fu la consistenza degli inter-

via Aurelia.. cit., p. 28).

15) Il decreto napoleonico del 16 dicembre 1811 classificava le strade dell'impero francese in due categorie: imperiali e dipartimentali. Al governo centrale di Parigi spettava l'individuazione delle strade di interesse imperiale mentre ai vari consigli generali dei dipartimenti competeva ogni decisione riguardo i provvedimenti a favore delle strade di interesse locale. Le richieste di nuove vie locali o di interventi su quelle già esistenti, venivano presentate ai consigli dipartimentali dalle varie comunità interessate. Le spese per la costruzione e manutenzione delle strade imperiali erano a carico dello Stato, mentre il dipartimento doveva fronteggiare le spese per le strade dipar-

venti mantenuti sulla mulattiera di Cento Croci, ma dalla relazione di un'ispezione effettuata nel 1813 sulle strade del dipartimento degli Appennini è possibile conoscere lo stato della strada durante gli anni di governo francese. La relazione fornisce innanzitutto un quadro particolareggiato delle condizioni delle strade dipartimentali ¹⁶⁾:

Tutte le strade che attraversano il Dipartimento degli Appennini in ambedue i sensi, sono appena praticabili ai muli; esse seguono le sinuosità delle montagne, salgono o scendono rapidamente attraversando un gran numero di burroni, di torrenti e di terreni che franano o che sono in decomposizione; quasi ovunque sono come sospesi sopra orrendi precipizi dove seguono spaventosi torrenti in piena che impediscono il passaggio. I venti e le nevi aumentano ancora di più il pericolo nelle diverse stagioni. I ponti e i muri che abbiamo tentato di costruire sono quasi tutti distrutti o seppelliti sotto le rovine delle montagne.

E poi, descrivendo la Sestri-Bardi:

La strada da Sestri a Bardi, risale la valle del Petronio, quella del Vara fino al colle di Cento Croce sulla cima degli Appennini, attraversa la valle del Taro, quella del Ceno e finisce nella strada da Piacenza a Parma. È molto utile al commercio interno ed esterno del Dipartimento degli Appennini. Nel Dipartimento del Taro, questa costituisce la seconda strada dipartimentale e si chiama strada da Sestri di Levante al Pò per Borgotaro. [Tuttavia], siccome passa da Bardi, che si trova nella valle del Ceno, e per Compiano e non per Borgotaro, anche nel Dipartimento del Taro essa si dovrebbe chiamare strada di Sestri al Pò per Bardi. La strada per Compiano è l'unica che sia frequentata dai mulattieri, perché è più comoda, più facile da mantenere e da riparare. Le due strade per Borgotaro e per Compiano valicano la catena stretta e alta che divide il Ceno dal Taro. La prima dal monte Pelpi che è spaventoso e spesso impraticabile per causa del maltempo, si incontrano meno difficoltà passando da Compiano a Bardi.

Nonostante alcune imprecisioni (in realtà il monte Pelpi, ovvero il passo della Colla, si trova tra Compiano e Bardi), la relazione è ricca di particolari poiché prende in considerazione le anche strade “vici-

timentali e solo raramente poteva ricevere aiuti dal Tesoro Pubblico. (*Ibid.*, p. 73).

16) 8a *Inspection. Département des Apennins. Exercice 1813.* ARCHIVIO DI STATO DI

nali”, tra cui la Borgotaro-Bardi e la Borgotaro-Fornovo. Indubbiamente i frequenti passaggi di truppe e di artiglierie nell’Appennino ligure di levante, in particolare nel corso della seconda campagna napoleonica in Italia, avevano reso ancor più evidente il pessimo stato del sistema viario del dipartimento ¹⁷⁾, tant’è che il relatore suggerisce come interventi prioritari «retabilir les passages qui sont tout a fait detruits, rendre moins dangereux cette qui bordent le precipices ou qui traversen les torrens, diminuer les rampes et les pentes qui ont plus de 15% d’inclinaison». Ma ormai l’impero francese aveva le ore contate e le condizioni delle strade dipartimentali appenniniche, descritte dalla relazione del 1813, rimasero pressoché inalterate ancora per molti anni; non per questo si può negare il grande contributo che l’amministrazione francese diede allo sviluppo della viabilità regionale ¹⁸⁾.

Dalla Restaurazione all’Unità

Il crollo dell’impero napoleonico determinò una nuova configurazione della carta politica italiana. La Repubblica di Genova fu annessa al Regno di Sardegna di Vittorio Emanuele I, il Ducato di Parma Piacenza e Gustalla fu assegnato a Maria Luigia, moglie di Napoleone e figlia dell’imperatore asburgico Francesco I, mentre la Lunigiana fu nuovamente spartita tra Modena, Firenze, Parma e Torino. Il valico di Cento Croci diventò il punto di confine tra il Ducato di Parma e il Regno di Sardegna.

Fu stabilito, inoltre, che alla morte di Maria Luigia il Ducato di Parma tornasse ai Borbone: questa clausola fu determinante per le scelte viarie transappenniniche in quanto l’Austria, sapendo di perdere il controllo del Parmense dopo la morte di Maria Luigia, preferì aprire una nuova strada carrozzabile che collegava Modena al

TORINO, Materie economiche, Strade e ponti 39.

17) Ubaldo Mazzini, *La guerra del 1799 nell’Appennino ligure*, Genova, 1907, p. 13.

18) L’amministrazione francese dal 1808 al 1813 spese per le strade dei tre dipartimenti liguri la somma di 8.100.894 franchi. (Danilo Presotto, op. cit., pp. 147-186. Inoltre, *Stato delle principali carte compilate sotto la passata amministrazione francese relative al servizio di Acque e Strade nella Provincia di Levante allora Dipartimento degli*

Tirreno passante per il valico del Cerreto e quindi attraverso i territori controllati dagli Stati satellite asburgici ¹⁹⁾. La costruzione della strada del Cerreto, avvenuta tra il 1826 ed il 1831, fu preceduta da lunghe discussioni tra i vari potentati, ciascuno dei quali proponeva un tracciato transappenninico che naturalmente sarebbe andato incontro alle proprie esigenze. In linea di massima, la diplomazia internazionale era concorde nello scegliere un tracciato che evitasse il passaggio dalla Lunigiana. Tra progetti realizzati in merito, vi fu quello del 1818 dell'ingegnere Antonio Assalini che proponeva una strada che collegasse il golfo della Spezia con l'importante piazzaforte militare di Piacenza attraverso il valico di Cento Croci ²⁰⁾. Questo progetto era in perfetta linea con uno dei principi fondanti del congresso di Vienna che prevedeva il rafforzamento dei sistemi difensivi degli Stati confinanti con la Francia. A tal fine, furono assegnati al Regno di Sardegna 10 milioni di franchi dei 700 milioni che la Francia doveva versare alle potenze vincitrici come contribuzione di guerra, da destinare alla fortificazione dei passaggi delle Alpi e per il potenziamento delle vie di comunicazione che interessavano importanti centri strategici, come il porto di Genova o le piazzeforti militari della Valle Padana.

Al di là delle motivazioni strategiche e militari, i Savoia ricevevano stimoli nel proseguire il programma stradale napoleonico anche da interessi commerciali e soprattutto da questioni di ordine interno. Genova, nel disegno sabauda, doveva prendere il posto che le compete tra i grandi porti europei. Si trattava di riconquistare quell'hinterland di cui aveva in altri tempi goduto e che Marsiglia e Trieste erano riuscite in gran parte a toglierle o, quanto meno, a insidiare pericolosamente. Questo piano avrebbe poi permesso al Regno di Sardegna di avanzare autorevolmente la propria candidatura per l'acquisizione del transito della cosiddetta "valigia delle Indie", ossia del

Appennini, ASG, Prefettura Sarda, 89 fasc. 37).

19) Sulla strada del Cerreto si veda: Gianpiero Salvaneli, op cit., cap. IX, *Francesco IV e la strada militare del Cerreto*.

20) Antonio Assalini, *Carta Geografica della Lunigiana, e di una parte dello Stato di Parma e Piacenza fino alla via Emilia che si estende fra queste città, per servire di schiarimento al Progetto della Strada Militare dal Golfo della Spezia a Piacenza*, ARCHIVIO DI

servizio postale e passeggeri tra le Indie Orientali e l'Inghilterra via Suez. Il potenziamento del sistema viario avrebbe inoltre permesso ai Savoia di esercitare un maggior controllo sui territori di recente acquisizione completamente privi di vie di comunicazione, i cui abitanti, animati sempre da un forte spirito municipalistico ed indipendentistico, potevano in ogni momento creare dei grattacapi al nuovo governo. Alle ambiziose mire politico-commerciali, corrispose in Liguria, nei primi anni della Restaurazione, una vivace politica di sviluppo della rete stradale. Dal 1817 al 1825, il governo Sabaudò realizzò la *Strada Reale di Levante* ovvero l'odierna S.S n°1 Aurelia tra Genova e Sarzana ²¹⁾. Contemporaneamente venivano avviati i lavori sulla *Strada Reale di Genova* tra Genova e Novi Ligure attraverso il passo dei Giovi che avrebbe sostituito la millenaria via della Bocchetta ²²⁾. Fu proprio l'apertura di questa strada ad infliggere un pesante colpo al traffico commerciale della via di Cento Croci; nel 1834, un cronista di passaggio sulla via di Varese constatava che «ora le merci, trasportate co' carri, passano per la strada della Scrivia a tramontana di Genova con più lungo ma facile giro» ²³⁾.

Come per la Repubblica di Genova, anche per il governo sabaudò la via di Cento Croci presentava il problema di immettere in uno Stato straniero e soprattutto in un'area ove l'assetto politico non era ancora ben definito. Ma non per questo l'amministrazione piemontese si disinteressò dello sviluppo viario nelle aree interne dello Stato e, finalmente, dopo secoli di attese, gli abitanti della valle del Petronio e dell'alta Val di Vara poterono disporre di una strada "roteabile". La strada carrozzabile tra Sestri Levante e Varese Ligure fu costruita e inaugurata nel 1834, ma i lavori di perfezionamento proseguirono almeno fino al 1849. La descrizione del suo tracciato, che corrisponde a quello dell'attuale strada provinciale 523 (se si eccettua il tratto tra Missano e Torza ove nel 1970 è stata realizzata una galleria che taglia la salita di Velva), viene riportata integralmente a pagina 149 di questo volume.

STATO DI MODENA, Ministero Affari Esteri, anno 1818, tit. 27, rub.3, fasc. 1.

21) Roberto Palumbo, *La via Aurelia...* cit., pp. 30-88.

22) Questa strada fu realizzata tra il 1818 ed il 1822. (Roberto Palumbo, *La strada dei Giovi...* cit., pp. 57-93).

La strada costò 454.567 lire e la spesa totale fu ripartita tra la provincia di Chiavari ed un consorzio tra le comunità ²⁴⁾.

Comuni	Somme pagate fino al 1849
Sestri	142.876,83
Casarza	14.805,82
Castiglione	23.984,71
Maissana	6.712,81
Varese	62.276,11
Provincia di Chiavari	149.310,00
TOTALE	404.966,28

Ripartizione delle spese effettuate per la strada Sestri-Varese fino al 1849

Nel 1859, su istanza degli enti consorziati, la strada venne classificata provinciale. L'apertura di questo tratto di strada rappresentò un evento molto importante per le popolazioni locali, e come tale fu immortalato con una lapide commemorativa riportante le seguenti parole ²⁵⁾:

Re Carlo Alberto perché mediante suo ordine il sentiero Sestri Varese fu trasformato in ampia via, coperta di ghiaia e munita di ripari. Gli abitanti di Sestri, Casarza, Castiglione, Maissana, Varese, per aver conseguito il beneficio di più libere comunicazioni. Anno 1834, essendo ministro degli Interni Antonio Tonduto Conte.

Sul versante emiliano Maria Luigia affrontò con altrettanta determinazione il problema della viabilità. Si è visto che l'apertura della strada dei Giovi sottrasse una gran quantità di traffico commerciale alla via di Cento Croci procurando delle pesanti ripercussioni sulle attività economiche delle popolazioni delle valli del Taro e del Ceno;

23) Davide Bortolotti, op. cit., III, pag. 111.

24) *Quadro delle somme spese col riepilogo di quelle ancora da spendersi dalla Provincia di Chiavari e dai Comuni di Sestri, Casarza, Castiglione, Maissana, e Varese per l'apertura della strada fra Sestri a Varese principiata nel 1834 e ultimata nell'anno 1849*, doc. del 16 maggio 1850. (ARCHIVIO DI STATO DELLA SPEZIA, Lavori pubblici e comunicazioni, fondo Varese Ligure, inventario n°30 cat. 10, faldone 1, 1811/1863).

25) Giovanni Descalzo, *Il centenario di una strada*, in Paolo Smeraldi (a cura di), *Santuari, vallate e calanche della Liguria orientale*, Chiavari, 1939. Il testo della lapide è

secondo un resoconto del 1832 risulta che

la strada mulattiera che vi passa [valico Cento Croci], oggi non è tanto frequentata come lo era innanzi [...].Questo comune [Borgotaro] fa pochissimo commercio attivo, al che contribuisce la mancanza delle strade di comunicazione. In questo far, trovasi Borgotaro a condizione inferiore de' vecchi tempi, giacchè allora fu luogo di gran passaggio, siccome quello che trovavasi sulla strada da Venezia a Genova e da Milano a Lucca ²⁶⁾.

Per rompere l'isolamento dei paesi montani, nel 1825 l'amministrazione ducale provò ad aprire una strada carreggiabile lungo l'alveo del Taro che potesse garantire le comunicazioni con la capitale almeno nella stagione migliore ma ²⁷⁾, vista l'estrema difficoltà dell'impresa, Maria Luigia preferì collegare direttamente Borgotaro a Berceto ovvero alla strada della Cisa che nel 1840 venne definitivamente aperta al passaggio dei carri almeno nel versante parmense ²⁸⁾.

La strada tra Berceto e Borgotaro fu realizzata nel 1837 e costò 730.000 lire di cui 350.000 tra Berceto e Groppo San Giovanni ossia al Taro e 380.000 lire dal Taro a Borgotaro ²⁹⁾. Questa strada non produsse alcun effetto benefico alle popolazioni valtaresi in quanto la distanza tra Borgotaro e Parma aumentò di 14 chilometri rispetto all'itinerario di fondovalle. Inoltre, i commercianti che da Borgotaro, a bordo dei propri carri, volevano raggiungere la Pianura Padana, dovevano salire fino a Berceto che si trova ad oltre 800 metri sul livello del mare; ciò comportava una considerevole perdita di tempo, un aumento dei costi di trasporto ed un uso dispendioso di forze di

in latino.

26) Lorenzo Molossi, *Vocabolario topografico dei Ducati di Parma Piacenza e Guastalla*, Parma, 1832-34, pp. 39 e 84.

27) *Ibid.*, p. 39.

28) Dopo la caduta di Napoleone furono ripresi i lavori di riadattamento della strada della Cisa tra Fornovo e il valico ma le frequenti piogge, gli smottamenti e le frane resero vani questi interventi. La strada della Cisa, nel versante emiliano, fu definitivamente resa carrozzabile a seguito della grande campagna di lavori inaugurata nel 1835 e terminata nel 1840. In questa occasione il governo ducale spese la somma di 800.000 lire. Furono fatti ponti, terrapieni, barriere di legno, ricostruiti i passaggi nei dirupi, fatti muri di sostegno, liberati i fossi di scolo e aperti dei nuovi, rinnovate le massicciate e costruite case di rifugio. (Gianpiero Salvaneli, op. cit., p. 156).

trazione. Infine, il percorso della Borgotaro-Berceto era spesso impraticabile sia nella stagione estiva per i forti venti, sia in quella invernale a causa dell'accumularsi delle nevi. Tutti sapevano che questo percorso era inadeguato, ma nessuno si poteva immaginare che sarebbe stato utilizzato per più di 120 anni.

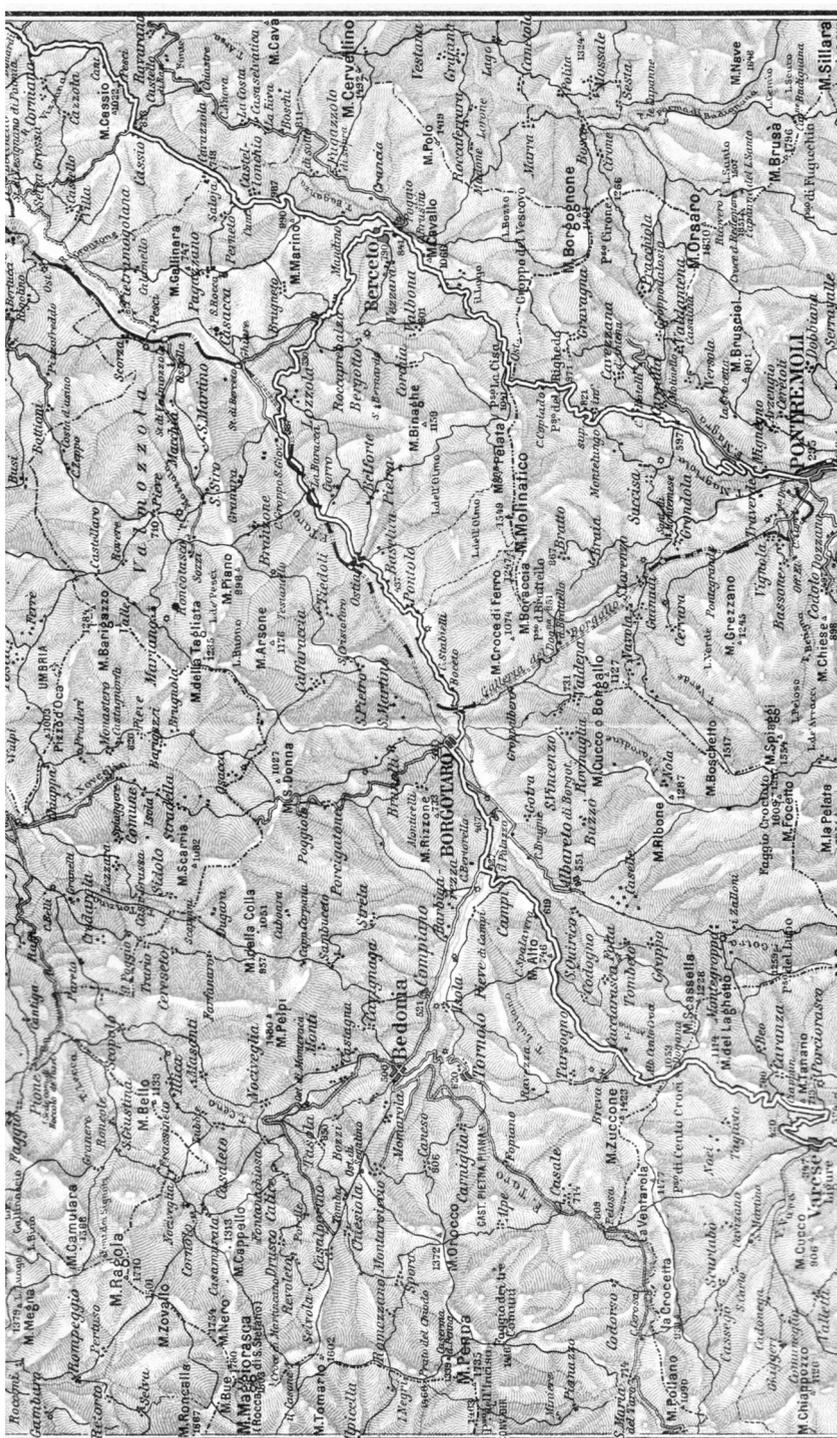
Il tratto Borgotaro-Varese Ligure

Maria Luigia d'Asburgo, molto amata dai suoi sudditi, morì il 17 dicembre 1847 e, in base agli accordi stipulati a Parigi nel 1817, il Ducato di Parma passò a Carlo II di Borbone che giunse nella capitale ducale il 30 dicembre 1847. Questo avvicendamento al governo del Ducato non produsse alcun cambiamento nella politica viaria.

Prima del 1861, i governi degli Stati Italiani avevano perseguito una politica economica autonoma poiché le guerre, le barriere doganali e la diffidenza esistente tra i vari governanti avevano ostacolato la nascita di solidi e frequenti rapporti commerciali determinando un disinteresse generale nei confronti dello sviluppo di una rete viaria ben strutturata. Questo spiega il perché, nonostante l'apertura delle carrozzabili Sestri Levante-Varese Ligure, Parma-Berceto-Borgotaro e Bardi-Via Emilia (Alseno), né Torino né Parma si interessassero più di tanto alla realizzazione del tratto più importante della via di Cento Croci ovvero Varese Ligure-Borgotaro, che, di fatto, avrebbe messo in comunicazione diretta i due Stati.

Con l'Unità d'Italia, il Governo ritenne opportuno che, per l'accrescimento del progresso civile e per l'unificazione sociale nazionale, fosse necessario sviluppare l'economia attraverso la creazione di un mercato comune interno che doveva essere sostenuto da una rete di comunicazioni tra tutti i territori del Regno. Furono progettate linee ferroviarie, programmate nuove strade carreggiabili e migliorate quelle esistenti: un piano colossale e ambizioso che spesso si scontrava con l'indisponibilità di mezzi finanziari statali.

Nella seconda metà del XIX secolo, nell'area ligure-emiliana furono realizzate una serie di infrastrutture che determinarono forti cambiamenti sociali: il 18 dicembre 1853 fu inaugurata la linea ferroviaria Genova Principe-Busalla. Nel 1863, con la realizzazione del ponte



Questa carta, del 1916, offre un quadro dettagliato del sistema viario esistente tra Varese Ligure e Borgotaro. Da notare che dopo Borgotaro, in direzione Parma, la strada carrozzabile abbandona il fondovalle per confluire a Berceto nella strada della Cisa. (Guida d'Italia del Touring Club Italiano, Milano, 1916, II, tav. 12, pp. 72-73).

sull'Aulella, anche il tratto lunigianese della Cisa potè essere aperto al transito dei veicoli a ruota. Il 1° agosto 1894 alle ore 5, partì il primo treno da Parma e giunse alla Spezia alle ore 9,21. Ma il fatto decisivo per la trasformazione regionale fu la comparsa della Spezia come polo attrattivo di tutto il bacino ligure-lunigianese.

L'apertura di queste grandi vie di comunicazione ebbe l'effetto di emarginare ulteriormente i territori attraversati dalla via di Cento Croci. Ruffino Mussi, nella sua relazione sulle condizioni dell'agricoltura del Circondario di Borgotaro nel 1881, scriveva:

Il lato più infelice di questo circondario è la viabilità, nella quale è paragonabile alle più derelitte e sconosciute zone della Basilicata. Questo Circondario abitato da una popolazione sveglia, fu lasciato dai cessati governi segregato non avendo mai posseduto, in tanta estensione di territorio, una strada carreggiabile. Tutti i trasporti si operano perciò a schiena di mulo. Il prezzo di trasporto a tonnellata dei prodotti è al minimo di lire 40 da Borgotaro a Parma e di lire 50 da Borgotaro a La Spezia. Questo prezzo supera i noli dall'America all'Europa.

Così le patate nelle annate abbondanti hanno il prezzo di lire 4 il quintale, né è facile esitarle, né si possono esportare perché il nolo supera il prezzo originale. Molto ne soffre anche l'allevamento del bestiame del quale i prodotti maggiormente esportati sono i vitelli e i maiali grossi che debbono superare a piedi i novanta o i cento chilometri che ci separano dai luoghi di consumo con grave scapito di peso e di qualità delle carni³⁰⁾.

Per risollevare l'economia dell'alta Val di Taro era dunque necessaria una strada carrozzabile che abbassasse i costi di trasporto delle merci al fine di rendere competitivo il mercato locale.

A partire dal 1862, il governo nazionale avviò le prime indagini per capire quale fosse l'itinerario più idoneo per collegare Borgotaro al litorale ligure. La provincia di Genova proponeva una strada che arrivasse a Chiavari attraverso il passo del Bocco, mentre Parma chiedeva un tracciato per Cento Croci e Sestri³¹⁾. Scartata l'ipotesi del

29) *Ibidem*. Negli anni successivi la strada arrivò fino a Bertorella.

30) Ruffino Mussi, *Atti della giunta per la inchiesta agraria e sulle condizioni della classe agricola tratti dalla relazione svolta al senato nel 1881*, in «L'ambiente rurale valtarese alla fine dell'Ottocento», Associazione Ricerche Storiche Valtaresi "A.Emmanueli", Borgotaro, 1975, pp. 51-57.

tracciato chiavarese, l'8 dicembre 1862 il Ministero dei lavori pubblici, su indicazione del Consiglio Superiore, indicava preferibile il tracciato Borgotaro-Cento Croci-Varese Ligure per Campi, con la costruzione di un ponte sul Taro presso Spallavera³²⁾. Questo provvedimento scatenò accese discussioni tra le varie comunità dell'alta Val di Taro e quelle della Valle del Ceno ognuna delle quali chiedeva il passaggio della strada attraverso i propri territori. La situazione fu ulteriormente complicata nel 1865, a seguito della decisione del governo centrale di inserire la strada nella categoria delle provinciali, nonostante esistesse una legge che dichiarava nazionali tutte le strade che valicavano l'Appennino³³⁾. La delicata questione fu quindi scaricata nelle mani del Consiglio provinciale di Parma, il quale dovette riunirsi più volte per accogliere le sempre più pressanti istanze delle comunità contendenti. Da una parte vi erano i sostenitori del tracciato Borgotaro-Campi-Varese, dall'altra i fautori della Borgotaro-Compiano-Tornolo-

31) Primo Lagasi, *Il mio paese dal 1806 al 1933*, Roma, 1933, pp 105-109.

32) Vedi immagine a pag. 146 (delibera).

33) Tra le varie cause che contribuiscono a rendere difficoltoso il reperimento di materiale d'archivio relativo alla costruzione del tratto Varese Ligure-Borgotaro dopo l'Unità d'Italia, vi è senza dubbio la complessa vicenda che ha caratterizzato l'assetto amministrativo territoriale della Liguria di levante. Dopo l'annessione al Regno di Sardegna il Levante ligure fu suddiviso nelle province di Genova e Spezia (Regio Decreto del 27 febbraio 1815). Questa sistemazione ebbe carattere provvisorio poiché il potere centrale avvertì il bisogno di una circoscrizione territoriale più capillare che lo avvicinasse maggiormente alla popolazione. Il 15 marzo 1818 fu presentato il nuovo piano amministrativo territoriale che entrò in vigore 1 gennaio 1819; esso prevede la suddivisione del territorio in divisioni, province, mandamenti e comunità. La parte orientale della divisione di Genova fu suddivisa nelle province di Levante (Spezia) e Chiavari, quest'ultima comprendente Varese e il valico di Cento Croci. Il Regio Decreto n. 3702 del 23 ottobre 1859 (la cosiddetta «Legge Rattazzi»), predispose nuove circoscrizioni amministrative. In sostanza le divisioni diventarono le province, mentre le vecchie province divennero i circondari. Tutto il Levante diventò dunque parte della provincia di Genova mentre Varese e Cento Croci rimasero sotto la giurisdizione del circondario di Chiavari. Dopo più di un sessantennio di stasi, nel settembre del 1923 il circondario di Spezia fu staccato dalla provincia di Genova e fu eretto a provincia (Regio Decreto n. 1913 del 2 settembre 1923) aumentandolo di alcuni comuni separati dal circondario di Chiavari tra cui Varese Ligure; nel 1926 il circondario di Chiavari fu soppresso e aggregato alla provincia di Genova. Questa serie di cambiamenti amministrativi del territorio attraversato dalla via di Cento Croci ha indubbiamente contribuito alla dispersione nei meandri dei vari uffici pubblici liguri

Tarsogno-Cento Croci-Varese Ligure. I primi avevano dalla loro parte il costo inferiore dei lavori che, a conti fatti, sarebbe ammontato a 538.000 lire compreso il ponte sul Taro tra Bertorella e Campi; il tracciato rivale invece, avrebbe comportato una spesa di 726.000 lire ponte escluso. I rappresentanti dei Comuni del Mandamento di Bedonia, avendo il sentore del pericolo di essere tagliati fuori, il 24 novembre 1866 deliberarono di costruire a proprie spese il ponte sul Taro tra Pian del Taro e Tornolo in località denominata "Fiscà". Il criterio del risparmio, tuttavia, prevalse sulle aspirazioni dei Bedonesi e la seduta del Consiglio provinciale del 28 novembre 1866, con 16 voti a favore e 13 contrari, accordò definitivamente la preferenza alla Borgotaro-Campi-Cento Croci ³⁴⁾. Negli anni successivi furono soddisfatti anche i desideri delle popolazioni rimaste escluse dal passaggio della strada: nel 1870 furono realizzati il tratto Borgotaro-Bedonia e gli innesti che collegavano Tornolo e Tarsogno alla Campi-Cento Croci ³⁵⁾.

Come mai allora, nonostante la realizzazione di queste opere, nel 1881 Ruffino Mussi denunciava ancora l'isolamento economico e stradale della Val Taro? La ragione va ricercata nei fatti accaduti nel versante Ligure della via di Cento Croci.

Abbiamo visto che nel 1849 il governo sabauda aveva ultimato il tratto Sestri Levante-Varese Ligure. Si è visto inoltre che le popolazioni valtaresi erano collegate malissimo con Parma in quanto l'itinerario carrettabile imponeva il passaggio dalla faticosa salita di Berceto. A questo punto, sia liguri che emiliani riponevano molte speranze nella realizzazione del tratto Varese Ligure-Cento Croci che, finalmente, avrebbe dato un senso ed una concreta funzionalità alla carrozzabile Parma-Sestri Levante.

Con la legge n°1089 del 28 dicembre 1862, il governo unitario approvò il progetto dell'ingegner Berio che prevedeva una strada da

della documentazione relativa alla costruzione della strada.

34) La vicende inerenti il collegamento Borgotaro-Cento Croci sono state ricostruite tramite: *Atti del Consiglio Provinciale di Parma*, sedute del 17, 21, 28 novembre 1867.

35) Il 29 luglio 1879 venne solennemente aperta al traffico la nuova strada per il passo del Bocco con l'arrivo a S. Maria del Taro delle prime carrozze provenienti da Chiavari. (Giuseppe Micheli, *La strada da Bedonia a S. Maria del Taro*, in «Biblioteca

Varese Ligure al valico di Cento Croci per una lunghezza di 12.807 metri e per un costo di 270.000 lire ³⁶⁾. Il 16 febbraio 1863, l'impresario chiavarese Giuseppe Lanata vinse la gara d'appalto che fissava il termine dei lavori entro l'anno 1866. L'impresa Lanata si mise subito all'opera ma, dopo aver segnato il tracciato della strada, interruppe bruscamente i lavori e chiese l'immediata risoluzione del contratto d'appalto. In sostanza, a seguito di un sopralluogo effettuato da una commissione di ingegneri, furono apportate considerevoli modifiche al progetto originario dell'ingegner Berio che tuttavia non furono contemplate nel contratto d'appalto. Secondo il Lanata, il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici pretendeva che tali modifiche venissero eseguite senza il relativo adeguamento economico del contratto. Seguì un'interminabile vicenda giudiziaria fatta di perizie, sentenze, ricorsi, appelli e nomine di commissioni; chiaramente, i cantieri sulla strada rimasero chiusi per tutto l'iter della vertenza, il che alimentò la veemenza delle lamentele delle comunità locali che chiedevano una rapida ripresa dei lavori per uscire, una volta per tutte, dall'isolamento economico. Soltanto nel 1876, quindi ben tredici anni dopo l'aggiudicazione dell'appalto, il tribunale di Genova sbloccò definitivamente la controversia, sentenziando un risarcimento per il Lanata e l'annullamento del contratto. Bisognava, a questo punto, rifare tutto da capo.

La Provincia di Genova, questa volta, decise di gestire la costruzione della strada Varese Ligure-Cento Croci suddividendola in due distinti "tronchi": il primo, dalla sponda destra del torrente Rì (presso Varese) fino alla "Cascina (o casa) dei Groppini". Il secondo progetto, riguardava il tratto tra i Groppini ed il valico. Il progetto del primo tratto, prevede un percorso avente uno sviluppo pari a 8.010 metri ed un costo di 274.682 lire ³⁷⁾.

Naturalmente il progettista, facendo tesoro degli errori commessi dal suo predecessore, che avevano causato il blocco dei lavori per

della Giovane montagna», n°16, Parma, 1922).

36) *Strada provinciale da Varese Ligure a Cento Croci. Vertenza con Impresa Lanata*, ARCHIVIO STORICO PROVINCIA DI GENOVA (d'ora in poi ASPG), cat. 6, casella 18, faldone 686.

37) *Appalto lavori strada da Varese Ligure a Cento Croci fra il torrente Rì e Cascina*

tredecim anni, avvertiva che

Il concetto che guidò questo ufficio nel tracciamento della nuova strada, fu quello di evitare le serie di difficoltà che presentava il primitivo progetto dell'ingegner Berio appaltato nel 1863. A tal uopo [...] si doveva abbandonare la mal ferma sponda del Crovana che segue la linea del detto progetto Berio.

La gara d'appalto fu vinta dall'impresa di Carlo Carena che ribasò del 16,71% la base dell'asta (eseguendo quindi i lavori per 197.970 lire). Il 29 novembre del 1876 fu stipulato il contratto d'appalto e i lavori furono immediatamente avviati e proseguirono fino al 1880, anno in cui il tratto fu aperto al traffico. Anche in questo caso si ebbero degli strascichi giudiziari che tuttavia non compromisero l'andamento dei lavori. Il Carena, difatti, chiese alla Provincia un risarcimento «per maggiori lavori di quelli previsti in contratto, segnatamente per maggiori scavi per le maggiori profondità dei muri che [Carena] ebbe a sopportare spese più grandi di quelle previste, principalmente pel trasporto delle pietre da località lontane e malagevolissime».

I lavori per la realizzazione del secondo “tronco”, tra la Casa dei Gropchini e il valico, furono eseguiti dall'impresa di Luigi Bruzzone, vincitore della gara d'appalto il 18 marzo 1879³⁸⁾. Tale tratto, lungo 4.590 metri, presentava una pendenza massima del 6,60% e comportò una spesa pari a 60.192 lire.

Il 1 giugno 1881 fu collaudato il tratto Cento Croci-Casa dei Gropchini; dopo secoli di attese, progetti e illusioni, Parma e Genova furono finalmente unite da una strada carreggiabile.

Ma si poteva fare di meglio.

Abbiamo visto che Borgotaro, sin dai tempi di Maria Luigia, era collegata alla grande rete viaria nazionale tramite il raccordo con Berceto. Tra Fornovo e Borgotaro esisteva una mulattiera che seguiva la sponda destra del Taro ed era agibile soltanto quando il fiume

Gropchini, ASPG, cat. 6, casella 24, faldone 689, anni 1876-1887.

38) *Lavori apertura tratto di strada fra Casa dei Gropchini e colle Cento Croci*, ASPG,

non era in piena. Dopo l'Unità d'Italia questa mulattiera non venne inserita nel programma di ristrutturazione della rete viaria nazionale, poiché la sua trasformazione in carrettabile avrebbe imposto soluzioni tecniche estremamente costose. Un vero peccato perché l'apertura della strada di fondovalle avrebbe consentito un risparmio di 20 chilometri di percorso offrendo oltretutto un tracciato prevalentemente pianeggiante.

Ancora nel 1933 Primo Lagasi denunciava che

Da Parma a Chiavari, per raggiungere Genova, il più grande emporio portuale d'Italia, oggi occorrono in ferrovia 11 o 12 ore, in automobile 7 o 8 almeno. Con l'apertura della strada di fondo valle, comoda, pianeggiante, si può raggiungere Genova in meno di 5 ore ³⁹⁾.

Soltanto alla fine del 1959, con la realizzazione del ponte sul Manubiola, chiamato anche "il ponte dei sospiri", per la lunga attesa che aveva caratterizzato l'avvio della costruzione, la vallata del Taro uscì dall'isolamento del traffico e poté finalmente ricongiungersi con il resto della provincia di Parma tramite una strada di fondovalle carreggiabile. Evidentemente quest'ultimo progetto non soddisfece le aspettative delle popolazioni valtaresi, visto che nel 1997 il percorso lungo il Taro fu ulteriormente perfezionato con la realizzazione della nuova "superstrada" di fondovalle. Proprio così: 1997. Questa data esalta ancor di più la perizia tecnica e la lungimiranza degli ingegneri sei-settecenteschi protagonisti di questa ricerca, i quali, tre secoli prima, avevano intuito ed auspicato il passaggio lungo la riva destra del Taro quale percorso più idoneo per collegare l'Emilia alla Liguria di levante.



DEPUTAZIONE PROVINCIALE DI GENOVA

AVVISO D'ASTA.

Si fa noto al Pubblico che alle ore 12 meridiane del giorno di Venerdì 31 corrente, si procederà in una delle Sale di questa Deputazione Provinciale avanti il signor Prefetto Presidente o chi per esso, col metodo dei partiti segreti:

All'Appalto dei lavori occorrenti per l'apertura e sistemazione del tratto della Strada Provinciale da VARESE LIGURE al colle di CENTO CROCI, compreso tra la cascina denominata dei GROPPINI e la sommità del colle di CENTO CROCI confine della Provincia di GENOVA con quella di PARMA, della lunghezza di Metri 4390, oltre un breve tratto per accesso alla Casa cantoniera, già dell'antica Dogana, della lunghezza di Metri 174.20:

LAVORI A CORPO — Indennità per occupazioni permanenti di terreni, movimenti di terreno, e spese varie	L. 35,132. 02
LAVORI A MISURA — Murature, Selciati, Ghiaia, ecc.	> 49,340. 14
TOTALE	L. 84,492. 46

Somma non soggetta a ribasso perchè a disposizione dell'Amministrazione per spese impreviste, e riparazioni alla Casa cantoniera, e per assistenza	> 5,507. 84
TOTALE	L. 90,000. —

S'invita perciò chiunque voglia attendere a quest'appalto a presentarsi a questo Ufficio Provinciale, nel suindicato giorno ed ora, per fare le sue offerte in ribasso di un tanto per cento per mezzo di schede segrete estese su carta da bollo da L. 1. 20, a norma dell'art. 93 del Regolamento sulla Contabilità Generale dello Stato in data 4 Settembre 1870 N. 3832.

Saranno escluse le offerte per persone a dichiararsi.

L'aggiudicazione provvisoria sarà pronunciata a favore del migliore offerente, semprechè però sia superato od almeno uguagliato il limite minimo del ribasso stabilito in apposita scheda cella Amministrazione.

L'appalto ha luogo sotto l'osservanza del capitolato d'appalto, piano della località, profilo longitudinale e sezioni trasversali compilati dall'Ufficio Tecnico Provinciale in data 18 Dicembre 1878 approvati dalla Deputazione Provinciale con Decreto 9 corrente mese, quali documenti sono visibili a chiunque presso la Segreteria Provinciale in tutti i giorni in ore d'ufficio.

Gli aspiranti per essere ammessi a far partito all'asta dovranno presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di mesi sei rilasciato da un Ingegnere Capo d'Ufficio Tecnico Governativo, o Provinciale in attività di servizio, e validato dal Prefetto della rispettiva Provincia, e dall'Ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Genova.

Dovranno inoltre, gli aspiranti, depositare presso la Segreteria della Deputazione Provinciale la somma di L. 6000 in numerario, o biglietti della Banca Nazionale, come cauzione provvisoria a garanzia dell'asta.

Per guarentigia dell'adempimento delle assunte obbligazioni dovrà l'appaltatore entro dieci giorni dalla data dell'aggiudicazione definitiva passare atto di sottomissione con una cauzione definitiva di L. 10,000 in numerario, od in biglietti della Banca Nazionale, od in Cartelle del Debito Pubblico al portatore valutate al corso effettivo di Borsa.

L'appaltatore dovrà porre mano ai lavori tosto che ne abbia ricevuto l'ordine per iscritto dall'Ingegnere Direttore e renderli ultimati completamente nel termine di dieci mesi a decorere dalla data dell'ordine stesso.

Il pagamento dell'importo di detti lavori avrà luogo in rate di L. 10,000 e nei modi e termini indicati dall'Art. 9 delle condizioni d'appalto.

Le spese d'asta, quelle di deliberamento, atto di sottomissione on cauzione, bolli, tassa di registro, copie ed altro inerenti al contratto sono a totale carico dell'imprenditore.

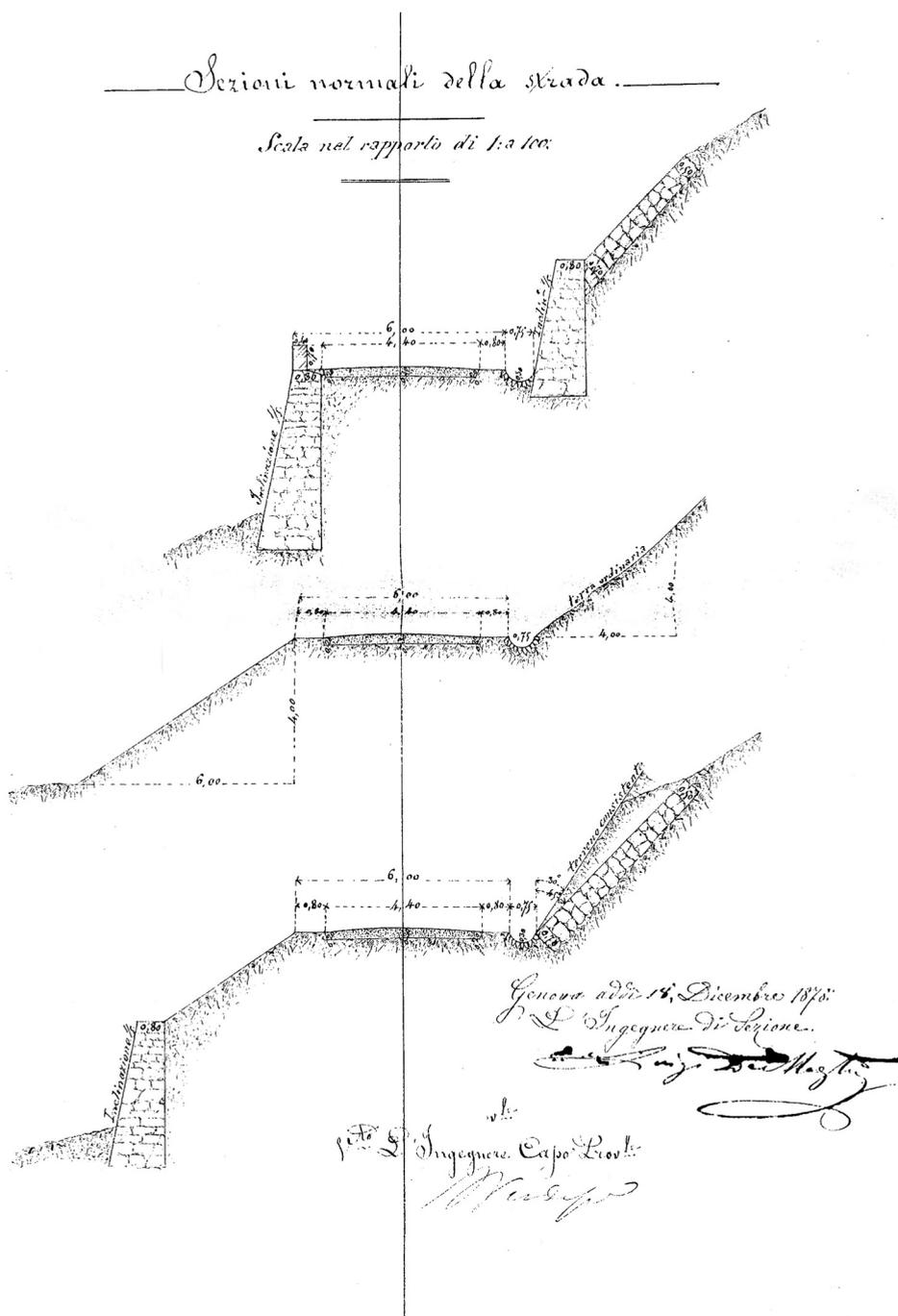
Il termine utile per presentare le offerte del ventesimo in diminuzione al prezzo di deliberamento resta fissato fin d'ora a giorni quindici successivi a quello dell'asta, i quali scadranno el mezzodi di Sabato 15 Febbraio p. v.

Genova, li 14 Gennaio 1879.

Il Segretario Capo della Deputazione Provinciale

A. MAZZA.

Bando della gara d'appalto del 14 gennaio 1879 (ASPG, cat. 6, casella 28, faldone 689, anno 1878).



Le imponenti murature previste per la strada di Cento Croci nel progetto del 18 dicembre 1878 (ASPG, cat. 6, casella 28, faldone 689).

Questo, nella sua adunanza del 4 settembre u. s. p., ammetteva ad unanimità il voto della sua Commissione relatrice: la quale considerando

- che il concetto cui s'informa il compimento della strada notabile fra Sestri-Levante e Borgotaro traverso il Centocroci, e quello sarebbe di aprire una facile comunicazione fra il Mediterraneo e il cuore della Penisola;
- che a siffatta destinazione andando la strada medesima debitrice del carattere di nazionale impressole, deve per necessità correre più direttamente che sia possibile fra le prefisse mete;
- che ove si adottasse la linea per Betonia, onde unire coi suoi luoghi e forzati meandri i più popolosi centri della valle superiore del Taro, servirebbersi bensì agli interessi locali, ma si tradirebbero i generali, ed una strada nazionale per tal modo sarebbe ridotta alle meschine funzioni di una strada comunale o consortile;

- che la suddetta linea nel presentarsi più lunga di dodici chilometri circa, e più dispendiosa di L. 200,000 00, riuscirebbe ad un deplorabile spreco di tempo e di denaro, che pur sono preziosissimi elementi della commerciale economia, con immenso danno della Provincia marittima e della transappennina, a cui la strada dovrebbe principalmente servire;

- che perciò l'altra linea per Campi avrebbe tutto il diritto alla preferenza, come quella che, oltre all'essere la più breve, mostrerebbersi anche la più economica, non tanto per costo di prima costruzione, quanto per quello dell'annuo suo mantenimento, ed avrebbe oltre a ciò un più soddisfacente sviluppo, con moderate pendenze, poche opere d'arti e nessuna contropendenza;
- che d'altronde non sarà difficile al Comune di Betonia e agli interessati di uscire dal lamentato isolamento, col promuovere l'apertura di una strada consortile, la quale scendendo sulla sinistra del Taro vada a congiungersi colla nazionale in faccia a Campi: al quale benivole intento non mancherebbero certamente

Torino 8 Dicembre 1862.



DEI LAVORI PUBBLICI

SECRETARIATO GENERALE

UFFICIO TEMPORARIO DELL'EMILIA

OGGETTO.

STRADE NAZIONALI.

Apertura di un nuovo tronco di quella da Parma a Sestri per Borgotaro Centocroci e Varese.

N. 60368-6737

Dopo la deliberazione di cotesto Consiglio Provinciale, relativamente alla linea da preferirsi all'aprimiento del nuovo tronco di strada che manca nel versante settentrionale appennino, onde completare la via nazionale da Parma a Sestri per Borgotaro, Centocroci e Varese, il Consiglio Superiore di questo Ministero, nella sua tornata 17 maggio u. s., esprimeva il suo voto favorevole alla linea che da Borgotaro risale il Taro sulla sinistra, lo varca riunito a Spallavera e poi va alla vetta del monte, migliorando per via l'erta e le svolte dell'antica strada mulattiera, che della nuova strada nazionale è quasi guida.

Riportato questo voto, il suddetto Ministero, il quale altre volte era stato intrattenuto sull'argomento della scelta di quella linea dalla sotto-Prefettura di Chiavari, amò di conoscere in proposito l'avviso del Consiglio Provinciale di Genova; e limitandosi a comunicargli gli atti di quello di cotesta Provincia, a tale oggetto relativi, lo richiedeva del proprio.

Alla R. Prefettura
di PARMA.

TESTIMONIANZE

I

IL CENTENARIO DI UNA STRADA ¹⁾

Al bivio della via Aurelia, dove si stacca l'arteria che per il passo di Velva s'avvia a Centocroci e a Parma, c'è una località detta lapide. Nessuno o quasi s'era prima d'ora soffermato a guardare il muro cascante su cui stava incastrata la lapide di materiale granuloso, transitandovi. Dacché le sistemazioni compiute dall'Azienda Autonoma Statale della Strada hanno fatto convergere in quel punto il nuovo tronco per l'eliminazione del passaggio a livello di Sestri Levante, non pochi sostano incuriositi. La lapide è stata trasferita sopra una specie di edicola dall'aria quasi monumentale rimessa in piena luce e aggiustata, invita alla lettura anche gli sfaccendati che non s'erano mai resi conto della sua esistenza.

Regi Carlolo Alberto (continuiamo in italiano!) perché mediante suo ordine il sentiero Sestri Varese fu trasformato in ampia via, coperta di ghiaia e munita di ripari. Gli abitanti di Sestri, Casarza, Castiglione, Maissana, Varese, per aver conseguito il beneficio di più libere comunicazioni. Anno 1834, essendo ministro degli Interni Antonio Tonduto Conte.

Siamo dunque invitati, anche dai nuovi lavori, a commemorare il centenario, da poco scoccato, di una strada, invito sempre gradevole al nostro gusto zingaresco. L'ampia via, coperta di ghiaia e munita di ripari è ora uno stradone asfaltato che incanala gran parte del traffico di profonde vallate interne dell'Appennino ligure-emiliano. Se segue il corso dell'antica mulattiera lungo la quale giungevano al mare prodotti di Parma, non si è certo fermata alla funzione primitiva e si deve alla sua trasformazione la rinascita e il rifiorire, in un secolo, d'industrie agricole, lo sviluppo di centri montani e le bonifiche di ampie zone interne delle quali ha favorito l'arricchimento.

La vallata del Petronio, torrente dall'alveo petroso che ogni tanto straripa portandosi via argini e appezzati di terreni, capanne o pollai e travolgendo anche i ponti di Casarza e di riva, è la prima che si spalanca appena ci inoltriamo oltre il bivio [...].

Casarza Ligure è il primo comune che s'incontra; il paese tra l'altro, dai dolcissimi fichi sciropati, rarità locale specie se conservati ed estratti nelle mense natalizie.

A Bargonasco le Trafilerie e i Laminatoi di Metalli deviano le immagini dall'aspetto rustico e villereccio. [...].

1) Giovanni Descalzo, op. cit.

La vallata si restringe, si fa a volte angusta e diruta. Masso, Massasco, Battilana, il rio Acquafredda e sopra un cocuzzolo la cappella di Casareggio, rompono la solitudine quasi rupestre. Capegli delle gaie sagre domenicali, S. Pietro di Frascati giocondo sull'elevata collina sulla quale domina col suo agile campanile dal mare al valico, ci si fanno incontro ai Casali fra gli uliveti che accompagnano il viandante.

Castiglione Chiavarese, per chi ignora la sua esistenza, appare quasi d'improvviso a una svolta, tutto in mostra, spiegato lungo lo stradale, al sole, come una distesa di lindi panni variopinti. *Castel Leonia*? La maschia etimologia che qualcuno ci ha suggerito non ci distrae dall'ammirare la campagna, coltivata come un giardino e dove i vigneti degradano regolari rivelando l'operosità ammirevole di tutto il contado.

Si sale alla quota dei castagni, i quali, a boschi, ci vengono ormai incontro prima di giungere ancora a Missano che si assiepa intorno alla chiesa e se ne sta quasi in disparte a sorvegliare la vita vegetativa e le vicende stagionali delle macchie. Fuori mano per i gitanti pigri è il Santuario del Guaio che si apparta sonnacchioso. Quasi nessuno vi sale appunto perché la strada lo ha evitato, la strada che ha dispensato a suo capriccio fervore di attività e di sviluppo.

I boschi di castagni non ci lasciano che a Velva, il borgo più singolare del percorso che si presenta con la sua ingorgata e complessa architettura ad archi, terrazzi, sdrucchioli, fenditure scoscese, in un miscuglio di ovili e di abitazioni che danno a tutto il nucleo originale un aspetto primitivo.

Possiamo far sosta, prima di avviarci al valico, alla ricerca di qualcuno di quei vecchi i quali ancora tre lustri or sono parlavano con nostalgia di un grande sogno che la nuova generazione ha dimenticato. Tra i loro discorsi ricorreva spesso l'aspirazione a vivere tanto da assistere alla costruzione di una ferrovia. Come s'immaginassero di poterla far salire sino al loro borgo, o anche farla passare ai suoi piedi per congiungersi a Borgotaro, non so. Quando vennero le prime corriere furono diffidenti. Quei rimbombi, quei fetori di essenze bruciate, così diversi dall'odor di fienile [...].

Ma il tipo più singolare s'incontrava a Chiama. La strada di cui siamo saliti a commemorare il centenario giunge dapprima sino al valico di Velva ove i valligiani eressero il santuario della guardia ove convergono da oltre quarant'anni folle di pellegrini e di gitani. Chiama è un villaggio del versante opposto da dove si vede scendere l'arteria a Torza per avviarsi a Varese e Centocroci. Il nostro vecchio, piegato a squadra dal cumulo di fatiche compiute nella lunga vita, chiamava il tronco Velva-Varese, la *strada nuova*. Ricordava ancora la mulattiera per la quale, giovinetto si recava a piedi ogni anno in Lombardia alla sfogliatura del gelso. Nel ritorno, una volta, da Pavia a Borgotaro, si cari-

cò di una balla di canapa per un mercante, così voluminosa che non riuscì a traversare una delle caratteristiche strade di Parma, e il trasporto gli fruttò quattro fazzoletti da naso. Tempi dunque preistorici davvero, che l'avvento della strada ha lasciato solo nella memoria dei centenari.

II

COME SI VIAGGIAVA IN “CORRIERA” DA PARMA A PONTREMOLI E VICEVERSA ²⁾

Maestosa e dondolante, come una vecchia matrona, la pesante vettura, che portava fino a 12 e più persone, si avanzava per la stretta via, al passo cadenzato dei cavalli [...]. Nei tratti più faticosi della salita il postiglione scendeva a terra e camminava a fianco dei cavalli, ora incitandoli con la voce, ora destando gli echi della montagna con improvvisi schiocchi di frusta, ora sbizzarrendosi a staffilare i ciuffi dei ginepri e dei corbezzoli, lungo i margini della strada. E spesso scendevano anche i viaggiatori, precedendo talora la corriera per le scorciatoie, per attenderla e risalirvi in quei punti in cui per brevi tratti la strada tornava a farsi pianeggiante e i cavalli potevano riprendere il trotto fino alla prossima salita. Qualche volta, dopo Montelungo, occorreva anche attaccare alla vettura un paio di buoi: né era raro caso che, in alcuni punti più difficili, i viaggiatori più volenterosi fossero costretti a spingere la vettura e far forza sulle ruote.

Dalla Cisa cominciava la discesa per Parma. A Berceto, altra sosta della corriera per il cambio dei cavalli e per il consueto ristoro dei viaggiatori. Dopodichè, la corriera, con nuova lena riprendeva la discesa velocemente, con un fragoroso strepitio di freni e di ferraglie, che rendeva inquiete le rade mandrie pascolanti lungo la strada, sollevando secondo il tempo, raffiche di fango o nemi di polvere in mezzo ai quali il postiglione, alto a cassetta, appariva ai passanti come un allegro nume, incitante la corsa dei suoi cavalli con schioppi tonanti di voce e con un tempestare della frusta, in un crescendo rossiniano di schiocchi e sibili, che annunciava vicina l'osteria della casa cantoniera dei Boschi; un altro luogo di fermata, prima di arrivare a Fornovo, da dove si procedeva in piano fino a Parma.

2) Pietro Ferrari, in «I quaderni della Giovane Montagna», n. 43, Parma, 1939.



Contadini con la "lesa"



Momenti di vita rurale lungo la via di Cento Croci.

FONTI ARCHIVISTICHE

ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA, Senarega 1085, 1087, 1088. Archivio Segreto 211, 405. Prefettura Sarda 89. Raccolta cartografica, B.5. 184-185-188-191-191A-192-193-193A, B.17 bis n. 1101.

ARCHIVIO DI STATO DI PARMA, Archivio Du Tillot, Strade di Genova, buste 77-97. Ponti e Strade, buste 2-3-10. Raccolta mappe e disegni, 41/41, 28/3-16-17-40-41.

ARCHIVIO DI STATO DI MODENA, Ministero Affari Esteri, anno 1818, tit. 27, rub.3, fasc. 1.

ARCHIVIO DI STATO DELLA SPEZIA, Lavori pubblici e comunicazioni, fondo Varese Ligure, inventario n°30 cat. 10, faldone 1, 1811/1863.

ARCHIVIO DI STATO DI TORINO, Materie economiche, Strade e ponti 39.

ARCHIVIO STORICO PROVINCIA DI GENOVA, cat. 6, caselle 18-24-28, faldoni 686 e 689.

BIBLIOGRAFIA

- ACCINELLI FRANCESCO MARIA, *Atlante Ligustico*, Genova, 1771.
- ASSERETO GIOVANNI, *Le metamorfosi della Repubblica*, Savona, 1999.
- ASSERETO GIOVANNI, *La Repubblica Ligure. Lotte politiche e problemi finanziari (1797-1799)*, Torino, 1975.
- ASSERETO GIOVANNI, *Dall'antico regime all'unità*, in «Storia d'Italia. La Liguria», 1994.
- BENASSI UMBERTO, *Guglielmo du Tillot. Un ministro riformatore del XVIII secolo*, Regia Deputazione di Storia Patria, II, Parma, 1923.
- BERNABÒ BARBARA, *I Fieschi e la Val di Vara*, in Calcagno Daniele (a cura di), *I Fieschi tra Medioevo ed Età Moderna*, Genova, 1999.
- BERNARDI GIACOMO, *Dai Visconti ai Farnese (1400-1700)*, Associazione ricerche Valtaresi "A. Emmanuelli", Borgotaro, 1995.
- BERNARDI GIACOMO, *Storia di Parma dalle origini ad oggi. La città dal 1500 al 1750*, Lions Club Parma Ducale (a cura di) in collaborazione con "Archeo-Club", 2001.
- BERTOLOTTI DAVIDE, *Viaggio nella Liguria marittima*, III, Torino, 1834.
- BLANCHARD MARCEL, *Les Routes Des Alpes occidentales a l'epoque napoleonnienne (1796-1815)*, Grenoble, 1920.
- BOCCIA ANTONIO, *Viaggio ai monti di Parma (1804)*. Parma, 1970.
- BORTOLOTTI LUIGI, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in *Storia d'Italia*, Annali 8, Torino, 1985.
- BULFERETTI LUIGI-COSTANTINI CLAUDIO, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1860)*, Milano, 1961.
- CALCAGNO DANIELE, *I conti di Lavagna e il controllo del territorio*, 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*, Borgo Val di Taro, 2002.
- CALCAGNO DANIELE, *I poteri delle strade, le strade dei poteri*, in Tiziano Mannoni (a cura di) *Strade di Liguria*, Fondazione Carige, Genova, 2007.
- CESENA ANTONIO, *Relatione dell'origine et successi della terra di Varese descritta dal r.p. Antonio Cesena l'anno 1558*, Accademia Lunigianese di scienze Giovanni Capellini, La Spezia, 1993.
- CEVINI PAOLO, *La Spezia*, Genova, 1989.
- CHIAPPE MARIO, *Vie di comunicazione e controllo del territorio nell'area del Tigullio tra XIV e XV secolo: i Ravaschieri e la Valle Sturla*, in Calcagno Daniele (a cura di), *I Fieschi tra Medioevo ed Età Moderna*, Genova, 1999.
- CICCARELLI RAFFAELE, *Storia postale del dipartimento degli Appennini*, Chiavari, 2004.
- COSTANTINI CLAUDIO, *La Repubblica di Genova nell'Età Moderna*, Torino, 1978.
- DALL'ACQUA MARZIO, *Il principe ed il Cartografo: Ranuccio I e Smeraldo Smeraldi*, in *Cartografia e istituzioni in età moderna*, Società Ligure di Storia Patria, Genova, 1987.
- DALL'AGLIO PIER LUIGI, *Viabilità romana e altomedievale sull'Appennino parmense: dalla Parma-Luni alla Via Francigena*, in Roberto Greci (a cura di) *Studi sull'Emilia occidentale nel Medioevo: società e istituzioni*, Bologna, 2001.
- DELLEPIANE RICCARDO, *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*, Borgo Val di Taro, 2002.
- DE NEGRI TEOFILO OSSIAN, *Il feudo di Suvero. Strada Reggia e Gambatacca nel Settecento. Questioni di confine tra genovesato e Toscana*. In «Bollettino ligustico» XIII, 1961.
- DESCALZO GIOVANNI, *Il centenario di una strada*, in Paolo Smeraldi (a cura di), *Santuari, vallate e calanche della Liguria orientale*, Chiavari, 1939.
- FIGONE FAUSTO, *La podesteria di Castiglione*, Sestri Levante, 1995.
- FORMENTINI UBALDO, *Brugnato*, in «Memorie dell'Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Capellini», XX, 1939.
- FORMENTINI UBALDO, *Luna-Boron-Veleia*, in «Atti e Memorie del I congresso di studi storici e archeologici» Piacenza, 1955.
- GARBARINO OSVALDO, *Il problema storico dell'Alpe Adra e dei suoi confini*, in «I quaderni di Ivo», Anno II, n°2, Chiavari, 1998.
- GHELFI ROBERTO, *Dal Castello al palazzo alla villa: trasformazioni nelle residenze malaspiniane*, in Elena Fasano Guarini e Franco Bonatti (a cura di), *Feudi di Lunigiana tra Impero, Spagna e Stati italiani (XV-XVIII secolo)*, in «Memorie della Accademia Lunigianese di scienze Giovanni Capellini», vol. LXXVIII, 2008.
- GIACCHERO GIULIO, *Il Seicento e le compere di S. Giorgio*, Genova, 1979.
- GIACCHERO GIULIO, *Storia Economica del Settecento genovese*, Genova, 1951.
- GIACCHERO GIULIO, *Economia e società del Settecento genovese*, Genova, 1981.
- LAGASI PRIMO, *Il mio paese dal 1806 al 1933*, Roma, 1933.
- LAMBOGLIA NINO, *La Via Aemilia Scauri*, in *Athenaeum*, N.S., anno XV fasc.I, Gennaio-Aprile 1957.
- LEONARDI GIUSEPPE, *Borgo Val di Taro e i Fieschi. Note demografiche economiche e sociali*, 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*, Borgo Val di Taro, 2002.
- MAGGIALI GIUSEPPE, *Ragguaglio delle nozze delle Maestà di Filippo Quinto e di Elisabetta Farnese*, Parma, 1717.
- MANNONI TIZIANO, *Vie e mezzi di comunicazione*, in «Archeologia medievale», X, 1983.
- MANNONI TIZIANO, *Tecniche costruttive delle strade medievali* in «Archeologia dell'urbanistica», ESCUM, Genova, 1994.
- MAZZINI UBALDO, *La guerra del 1799 nell'Appennino ligure*, Genova, 1907.
- MICHELI ANGELO, *Per la strada di Genova*, in «Biblioteca della Giovane Montagna», n° 42, Parma, 1926.
- MICHELI GIUSEPPE, *L'opera di Prospero Manara nella costruzione della strada di Genova*, in «Crisopoli- Rivista del Comune di Parma», 1935.
- MICHELI GIUSEPPE, *La strada da Bedonia a S. Maria del Taro*, in «Biblioteca della Giovane montagna», n°16, Parma, 1922.
- MOLOSSI LORENZO, *Vocabolario topografico dei Ducati di Parma Piacenza e Guastalla*, Parma, Tipografia Ducale 1832-34.
- MUSSI RUFFINO, *Atti della giunta per la inchiesta agraria e sulle condizioni della classe*

- agricola tratti dalla relazione svolta al senato nel 1881*, in «L'ambiente rurale valtaresino alla fine dell'Ottocento», Associazione Ricerche Storiche Valtaresi "A.Emmanueli", Borgotaro, 1975.
- PALUMBO ROBERTO, *La via Aurelia. Storia di una strada nella Liguria di Levante*, La Spezia, 2001.
- PALUMBO ROBERTO, *La strada dei Giovi e il passo della Bocchetta. Percorsi storici tra Genova e Novi Ligure*. La Spezia, 2003.
- PASTINE ONORATO, *L'organizzazione postale della Repubblica di Genova*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», LIII, Genova, 1926.
- PELLEGRINI MAURIZIO e POZZI FABIO MASSIMO (a cura di), *La Via Vandelli, strada ducale del '700 da Modena a Massa*, Modena, 1989.
- PIANA PAOLO GIACOMONE, *Le vie della guerra: Borgo Val di Taro durante la guerra di successione austriaca (1742-1746)*, in Daniele Calcagno (a cura di), *Borgo Val di Taro e i Fieschi*, Borgo Val di Taro, 2002.
- PRESOTTO DANILO, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici*, in «Atti della Società ligure di Storia Patria», LXXXI, Genova, 1967.
- QUAINI MASSIMO, *La conoscenza del territorio ligure fra il Medioevo e l'età Moderna*, Genova, 1981.
- RAGGIO OSVALDO, *Faide e parentele. Lo stato genovese visto dalla Fontanabuona*. Torino, 1990.
- REDOANO COPPEDÉ GINO, *Intorno alla Maritima Italarum dei Bizantini*, Genova, 1990.
- REDOANO COPPEDÉ GINO, *Il sistema viario della Liguria nell'età moderna*, Genova, 1989.
- REDOANO COPPEDÉ GINO, *La strada sulla riva sinistra del Magra da Aulla a Sarzana ed oltre in Alle origini della Lunigiana moderna. Settimo centenario del codice Pelavicino, 1287-1987*, La Spezia 1990.
- REDOANO COPPEDÉ GINO, *L'estrema Liguria di Levante ed il suo retroterra nella storia delle comunicazioni dal Basso Medioevo alla metà del XIX secolo*, in Daniele Calcagno (a cura di), *Pignone e le sue vie tra Medioevo ed Età Moderna*, Pignone, 2001.
- ROSSI LUISA, *Lo specchio del Golfo. Paesaggio e anima della provincia spezzina*, La Spezia, 2003.
- ROSSI LUISA-QUAINI MASSIMO, *Cartografi in Liguria (secoli XIV e XIX)*, Genova, 2007.
- SALVANELLI GIANPIERO, *La Cisa ed il Cerreto. Storia di due strade nel XIX secolo fra il Mar Tirreno, la Pianura Padana e Vienna*, Aulla, 2002.
- SASSI FERRUCCIO, *L'ospedale e la cappella in Centocroci di Varese Ligure*, in «Giornale storico della Lunigiana», N.S., vol II, 1951.
- SERGI GIUSEPPE, *Evoluzione dei modelli interpretativi sul rapporto strade-società nel Medioevo*, 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, 2000.
- TOCCI GIOVANNI, *Il Ducato di Parma e Piacenza*, Torino, 1987.

INDICE DEI NOMI DI PERSONA E DI LUOGO

- Abetone, passo, 79, 111 e n.
 Albareto, 30 n.
 Amaury Laurent Pierre, 129.
 Anguissola Gerolamo, 56.
 Arenzano, 71.
 Arnollet Pierre, 128.
 Assalini Antonio, 132.
 Audebert Nicola, 28.
Auginus, monte, 20.
 Aulla, 67, 81, 129.
 Aurelia, via, 34, 133.
 Aveto, valle, 42, 81.
- Barattieri Giovanni Battista, 52-55, 60.
 Bardi, 29, 37, 63, 73, 81, 97, 109, 120,
 125, 129-131, 136.
 Bardone, paese, 129.
 via, 26.
 Battilana, 92.
 Bedonia, 140.
 Berceto, 129, 135, 136, 140, 142.
 Berio, ingegnere, 140-142.
 Bertorella, 140.
 Bobbio, 21, 22, 26.
 Bocca di Magra, 25, 64.
 Bocchetta, strada, 38 e n., 40, 46 n., 64,
 65 e n., 80, 81, 89, 94, 118, 123, 126,
 133.
 Bocco, passo, 138, 140 n.
 Boldrini, ingegnere, 85.
 Bologna, 49.
 Borbone, famiglia, 72 n., 131.
 Carlo I, duca di Parma, 72 n.,
 Carlo II, duca di Parma, 136.
 Ferdinando I, duca di Parma, 68, 71 n.,
 78, 120, 124.
 Filippo V, re di Spagna, 68, 71 n., 78.
 Filippo, duca di Parma, 78.
 Luigi XV re di Francia, 78.
 Borgallo, passo, 21 e n., 26 n.
 Borghetto (Vara), 34, 52, 53.
 Borgo S. Donnino, 97.
 Borgo Val di Taro (*Borgotaro*), 17, 25, 27,
 29, 35-37, 49, 50, 53, 55, 56, 66, 67,
 70, 73, 81, 84, 99, 123, 125, 130, 131,
 135, 136, 137-139, 142.
- Borrelli Ignazio, 84.
 Bracco, passo, 30, 90.
 Bratello, passo, 26 n.
 Brignole Giambattista, 118
 Brignole Giovanni Carlo, 63.
 Brusco Giacomo, 106, 108, 110, 114, 115
 e n.
 Bruzzone Luigi, 142.
 Borla (*Burla*), 111.
 Busseto, 97.
 Buto, 30 n.
- Cambiaso Giovanni Battista, 119.
 Campi, 84, 139, 140.
 Caranza, 17, 30 n.
 Carena Carlo, 142.
 Carlo Emanuele III di Savoia, 81.
 Carro, 34.
 Carrodano, 34, 53, 72.
 Carrosio, 80.
 Casali (Liguria), 19 n.,
 Casali (Emilia), 29, 73, 109.
 Casarza, 19 n., 34, 92, 97, 134.
 Cassine, 29, 73.
 Castell'Arquato, 29, 63, 73.
 Castellonchio, 99, 129.
 Castelnuovo Fogliani (*Terzi*), 97, 109.
 Castiglione Carlo, 63.
 Castiglione (Chiavarese), 34, 49, 70, 92, 134.
 Cavallo (salto del), 97, 109.
 Ceno, fiume, 109 n., 130.
 valle, 25, 27, 39, 64, 120, 130, 135.
 Cesena Antonio, 35.
 Cesena, torrente, 93.
 Chiavari, 62, 69, 73, 124, 125, 128, 138,
 142, 143.
 Cisa, passo, 125, 129.
 fortezza, 21.
 via, 64 e n., 99, 126, 128, 129, 135 e n.,
 137.

- Cisterna, 84.
 Colla, passo, 25, 73, 97, 130.
 Comerigo Benedetto, 59, 60.
 Compiano, 27, 29, 35-37, 63, 81, 97, 130, 139.
 Costanzo Giovanni Battista, 56, 57.
- De Cotte Pietro Paolo, 83, 85, 87, 97, 109, 110, 113
 De Ferrari Giacomo Antonio, 59.
 De Franchi Marco, 48.
 Doga, passo, 108.
 ponte, 115
 Doria Lazzaro Maria, 56.
 Du Tillot Leon Guillame, 84, 87-89, 95, 111 e n.-113, 120, 123, 129.
- Emilia, via, 40, 98, 120, 129, 136.
 Este, famiglia, 30.
- Farnese, famiglia, 46, 70.
 Antonio, 72 n.
 Alessandro, 40.
 Elisabetta, 68, 70-72 e n, 78.
 Francesco, 69.
 Ottavio, 40, 68.
 Pier Luigi, 40.
 Ranuccio I, 40 e n., 41, 47.
 Ranuccio II, 51.
- Federico I Barbarossa, imperatore, 32.
 Ferdinando I de' Medici, 45.
 Ferdinando II, de' Medici, 50.
 Ferretto Arturo, 92, 93, 97, 106-108, 110, 111, 113, 115
Fidentia, 22.
 Fieschi, famiglia, 27, 30, 32, 33, 36, 37, 39.
 Nicolò, 32, 33.
 Obietto, 27.
- Fiorenzuola, 29, 73, 97.
 Formentini Ubaldo, 19.
 Fornovo, 28, 50, 53, 70, 73, 84, 97, 129, 131, 142.
 Francesco III, duca di Modena, 78.
 Francesco Stefano di Lorena, 78.
- Francigena, via, 25, 36, 41, 67.
 Frascarese, 92, 97.
 Fregoso Tommaso, 39 n.
- Genova, città, 28, 32, 33, 36, 39-42, 45, 47, 49, 50, 54, 59, 61, 63, 68, 69, 82, 85, 89, 94, 111, 112, 117, 118, 127, 132, 133, 143.
 repubblica, 37-39, 48, 50, 51, 56, 67, 70, 71 73, 78, 80, 82, 84, 87, 95, 107, 108, 119, 120, 123.
- Gastaldi Gerolamo, 107.
 Gentile Pietro, 97, 97.
 Giare, 66, 67, 84, 99.
 Giovi, passo, 133, 134.
 Giustiniani, famiglia, 94, 116.
 Giustiniani Agostino, 36.
 Gottero, monte, 53, 64 e n.
 Grimaldi Pier Francesco, 118.
 Groppini, 107, 141, 142.
 Gustavo Gerolamo, 110, 115 e n., 116.
- Imperiale Agostino, 118.
 Isola, 29, 73, 97.
- Lagasi Primo, 143.
 Lamba, monte, 17.
 Lanata Giuseppe, 141.
 Landi, famiglia, 27, 29, 37 e n., 39, 63.
 Manfredo, 35.
- La Spezia (*Spezia*), città, 34, 51, 52, 54, 60, 63, 67, 72, 128.
 golfo, 48, 49. 58, 80, 119, 126, 128, 129.
- Le Pére Gratien, 128.
 Livorno, 40, 45, 50, 59.
 Lucca, 18.
Luna, 18, 19.
- Madrid, 50, 71.
 Magra, valle, 26, 128.
 fiume, 42, 48.
 Maissana, 134.
 Malaspina, famiglia, 30, 41 n., 42.
 Manara Prospero, 96, 109, 110.

- Manubiola, 143.
 Margherita de' Medici, 50.
 Maria Amalia d'Asburgo, 120.
 Maria Luigia, duchessa di Parma, 131, 134-136, 142.
 Maria Teresa, imperatrice, 78, 120.
 Marsiglia, 40, 132.
 Massa, città, 79, 81.
 principato, 78.
 Mattarana, 34.
 Milano, città, 26, 28, 41, 50, 65.
 duca, 41, 51, 78, 111.
 Modena, città, 49, 79, 131.
 duca, 41, 51, 78, 111.
 Montaigne Michel Eyquem, 41.
 Morello Agostino, 59.
 Mussi Ruffino, 137, 140.
- Napoleone I, Bonaparte, 127-131.
- Ongina, 97, 98.
 Ostia, 56, 66, 84.
- Padivarma, 52, 72.
 Pallavicini Ottavio, 50.
 Parma, città, 18, 28, 36, 39-41, 47, 49, 53-55, 59, 64, 66-70, 72, 73, 82, 84, 85, 89, 95, 97, 111, 114, 117, 118, 120, 124, 128, 130, 131, 135, 136, 140, 142, 143.
 duca, 29, 37, 40, 47, 49, 54, 62, 63, 80, 82, 89, 95, 97, 116, 120, 123, 125.
 ducato, 21, 37, 40, 46, 47, 67, 78, 87, 120, 125, 133.
 Pavia, 26, 28.
 Pelizzone (*Pellizzone*), passo, 25, 37, 97.
 Pelpi, monte, 130.
 Penna, monte, 62.
 Petronio, torrente, 19 n., 23, 31, 34, 49, 63, 70, 90, 132, 135.
 Piacenza, 21, 25-29, 34, 36, 40, 54, 63, 66, 73, 78, 97, 132, 134.
 Pietramogolana, 28, 29, 66, 67, 84.
 Pietra Colice, 30.
 Pietra Sciappata (*schiapata*), via, 30, 33, 60 n.
- Pignone, 72.
 Po, fiume, 47, 50, 98, 99, 130.
 Poirée Charles, 131.
 Pontremoli, 21, 27, 37, 42, 50, 51, 67, 69, 125, 129.
 Porcelli Giuseppe, 109, 110, 113, 114.
 Porcello, architetto, 49.
- Ranca, passo, 109.
 Rapallo, 42.
 Recco, 25.
 Ri, torrente, 141.
 Riccò, 34, 72.
 Roccamurata, 25, 69.
 Ronco Antonino, 86.
 Rubbiano (*Robiano*), 53.
- Salino, 30, 108.
 Sambuceto, 29, 73.
 Sampierdarena, 71.
 San Benedetto, 72.
 San Giorgio, banco, 52, 58, 62, 65, 83, 89, 93-95, 116-119.
 San Nicolao, monte, 30, 50.
 San Pietro Frascati, 70.
 San Pietro Vara, 30, 33, 34, 70, 72, 73, 90, 92, 106, 108, 113.
 Sarzana, 41, 81, 127, 130, 131.
 Scotti Lancillotto, 35.
Segesta Tigulliorum, 18, 21.
 Sesta, 53.
 Sestri Levante (*Sestri*), 18, 23, 26, 28, 31, 34, 37, 59-70, 73, 83, 89, 90, 92, 97, 99, 108, 112, 115, 117, 118, 123, 125, 131, 132, 135, 136, 138, 140, 142.
- Sforza, famiglia, 27.
 Smeraldi Smeraldo, 41.
 Solignano, 25, 28.
 Spinola Andrea, 46.
 Spinola Giacomo Maria, 63.
 Spinola Giovanni Filippo, 52, 119.
 Spolverini Ilario, 70.
 Sporzana, torrente, 84, 129.

Tamburini Giovanni Battista, 95-97, 108,
111 e n.

Tanano, via di monte, 30 e n., 33, 90, 92.

Taro, valle, 17, 21, 25, 27, 28, 32, 35, 36,
39, 64, 69, 97, 120, 124, 128-130,
134, 138-140, 143.

fiume, 30, 33, 52, 90, 129, 130, 134,
135, 143.

Tarsogno, 29, 73, 97, 139, 140.

Tatis Domenico, 95.

Tomarlo, 32.

Tornolo, 139, 140.

Torza, paese, 34, 92, 106, 108, 113, 135.
torrente, 27, 70, 93.

Trigoso, 34.

Vandelli, via, 79.

Vara, valle, 22, 25, 30, 32, 39, 49, 120,
135.

fiume, 30, 33, 52, 90.

Varese Ligure (*Varese*), 17, 22, 23, 33-38,
59-63, 66, 70, 73, 90, 92, 93, 106-
108, 113-115, 126, 135, 136, 138-
143.

Veleia, 18, 19, 21, 22.

Velva, 34, 63, 133.

Ventarola, passo, 42.

Vernasca, 97, 112.

Vernazza, famiglia, 94, 116.

Vinzoni Matteo, 81-83, 90, 91.

Vinzoni Panfilio, 89-93, 106.

Visconti, famiglia, 27.

Vittorio Emanuele I di Savoia, 131.

Voghera, 123, 125.

INDICE

Presentazione Avv. Domenico Bevilacqua » 3	<i>Presidente Accademia "Giovanni Capellini"</i>
Prefazione Giovanni Assereto » 5	<i>Università degli Studi di Genova</i>
Introduzione Roberto Palumbo » 11	
Capitolo I, <i>La strada di Cento Croci tra Medioevo ed Età Moderna</i> » 15	
Capitolo II, <i>L'idea della strada nel Seicento</i> » 43	
Capitolo III, <i>La parabola settecentesca</i> » 75	
Capitolo IV, <i>La strada provinciale 523</i> » 121	
Testimonianze » 147	
Fonti archivistiche » 153	
Bibliografia » 154	
Indice dei nomi, di persona e di luogo » 157	

Finito di stampare
in n. 1.000 copie
nel mese di Dicembre 2010 presso
Ambrosiana Arti Grafiche
La Spezia

In questa Collana:

- I (1993) - RELATIONE dell'origine et successi della terra di Varese descritta da r.p. Antonio Cesena l'anno 1558 (a cura di F. Carrozzi e S. Lagomarsini)
- II (1997) - Vivaldi - DIZIONARIO DI RIOMAGGIORE - Il dialetto, il costume, la gente
- III (1997) - U. Mazzini - Il Saggio di FOLCLORE spezzino (a cura di F. Lena)
- IV (2000) - A. Righetti - Jacopo BRACELLI
- V (2002) - F. Sassi - LA LUNIGIANA e G. Capellini - Il Barone D'ISENGARD e la sua Storia del Golfo della Spezia - (a cura di F. Orengo)
- VI (2003) - G. Marchetti - STORIE DI UOMINI, NAVI E CANTIERI.
Il cantiere del Muggiano dal 1883
- VII (2007) - G.U. Picci - COSE DI LUNIGIANA
- VIII (2007) - F. Orengo - CENNI STORICI SULL'ISTITUTO DI CHIMICA
DEGLI ESPLOSIVI DI MARIPERMAN
- IX (2007) - P. Picci - ANTONIO IVANI - Umanista Sarzanese
- X (2008) - S. Vivaldi - A BRÜXA ER MAA
-