

Cartografi in movimento alla fine dell’Ancien Régime. Il caso della «Strada di Genova» tra il ducato di Parma e la costa ligure (secolo XVIII)

Date le caratteristiche morfologiche, politiche e sociali del territorio, la progettazione di infrastrutture stradali in ambito appenninico rappresenta storicamente un significativo ambito di attivazione di saperi tecnici, compresi quelli cartografici. Nella prospettiva del tema proposto dal numero monografico di Geotema, i progetti per la costruzione della strada carrozzabile che avrebbe dovuto unire, nella seconda metà del Settecento, il Ducato di Parma con la Repubblica di Genova (la cosiddetta «Strada di Genova»), lasciano emergere spunti utili a mettere in evidenza la complessità di un flusso di scambio che coinvolge alcune fra le migliori competenze cartografiche attive nel periodo indicato. Flusso certamente nato da puntuali esigenze commerciali e strategiche, ma che si inserisce in un più ampio contesto relazionale che accomuna i due stati preunitari, uniti dall'appartenenza all'area politica franco-spagnola facente capo alla dinastia dei Borbone. Inoltre, in conseguenza del suo trasferimento da Genova a Parma (1765), l'ingegnere-cartografo e architetto francese Piere Paul De Cotte (?-1770) – di cui è accertata una significativa attività professionale per l'importante e cosmopolita famiglia genovese dei Durazzo – aggiunge interesse alla ricerca.

Cartographers on the Move at the end of the Ancien Régime. The Case of the «Strada di Genova» between the Duchy of Parma and the Ligurian coast (18th century)

Given the morphological, political, and social characteristics of the territory, road design in the Apennine area historically represents a significant element for activating technical skills, such as those relating to cartography. In the perspective of the theme proposed in the issue of this scientific journal, projects for the construction of the road that was supposed to connect the Ducato di Parma with the Repubblica di Genova in the second half of the eighteenth century (the so-called «Strada di Genova») highlights the complexity of an exchange flow involving some of the best cartographers and planners operating in this area during the period. Flow – certainly born from commercial and strategic needs, but which fits into a broader relational context that connect the two states – related to the common belonging to the French-Spanish geopolitical area headed by the Bourbon dynasty. Furthermore, owing to the transfer from Genoa to Parma (1765), the presence of the French engineer-cartographer and architect Piere Paul De Cotte (?-1770) – whose professional activity is connected to the rich and cosmopolitan Durazzo family – adds interest to the research.

Parole chiave: Ducato di Parma, Repubblica di Genova, reti cartografiche, cartografia progettuale

Keywords: Duchy of Parma, Republic of Genoa, cartographic networks, planning cartography

Università di Parma, Dipartimento di Discipline Umanistiche, Sociali e delle Imprese Culturali (DUSIC) –
carloalberto.gemignani@unipr.it

1. Esigenze economiche e saperi tecnici lungo la «Strada di Genova»

Numerosi ricercatori hanno sottolineato come le politiche di riforma degli apparati statali messe in atto nel primo dominio borbonico abbiano coinciso con un momento altamente significativo per la produzione cartografica nel ducato di Parma. In particolare, sono stati a fondo studiati i complessi e conflittuali percorsi di reclutamento tecnico connessi all'avvio delle operazioni di rilevamento catastale ispirate ai precedenti e autore-

voli modelli piemontese e lombardo (Dall'Acqua, 2005; Masotti, 2017, pp. 42-56).

Se quello catastale è dunque il contesto meglio indagato dal punto di vista della decifrazione dei quadri istituzionali entro cui è maturata la produzione cartografica settecentesca a Parma, anche dal punto di vista della ricostruzione delle relazioni tra Stati e delle reti di circolazione di modelli tecnici, idee e individui (Pressenda e Sturani, 2017), interessanti si rivelano anche i flussi che si instaurano – sempre nella fase indicata – sulla base delle necessità di ammodernamento infra-



strutturale. In particolare, sarà l'esigenza di garantirsi un accesso affidabile al mare a portare le istituzioni ducali a relazionarsi in maniera diretta con gli ingegneri-cartografi della Repubblica di Genova, avviando un consistente movimento di uomini e documentazione tecnica.

I rapporti politici fra Ducato e Repubblica, già storicamente rilevanti, si erano consolidati grazie alla comune gravitazione nell'orbita geopolitica franco-spagnola, suggellata dal trattato di pace di Aquisgrana. L'arrivo a Parma dell'Infante don Filippo di Borbone (1720-1765) consentirà, come è noto, l'avvio dell'attività riformatrice di Léon-Guillaume Du Tillot (Bayonne, 1711 - Parigi, 1774)¹. Quest'ultima emergerà soprattutto sotto il profilo del consolidamento del bilancio statale, con i tentativi di ampliamento delle fonti di rendita tributaria (l'istituzione del catasto rappresenta in questo senso la principale soluzione individuata), e su quello del rinnovamento architettonico della città, con risultati ancora oggi evidenti.

In questa fase si collocano anche i più tangibili tentativi volti alla creazione di una strada carreggiabile proiettata verso la costa mediterranea (la «Strada di Genova»). Il significativo impiego di forze in questa prospettiva si spiega in gran parte con la volontà di dare maggiore circolazione alle merci provenienti dal Ducato in un momento in cui molte industrie, sul modello delle *Manufactures nationales* francesi, stavano sorgendo per impulso camerale (Benassi, 1923). L'intervento va poi collocato nella più vasta «rivoluzione stradale» che interessa l'Europa nella seconda metà del XVIII secolo: l'attenzione di molti governi è infatti concentrata sulla volontà di superare definitivamente il trasporto somigliante a vantaggio di quello su ruota (Bortolotti, 1985).

Molto è stato scritto sui tentativi di selezione del percorso strutturalmente più adatto nel fascio di mulattiere che conducevano al Mar Ligure attraverso lo spartiacque; sull'individuazione del valico principale (il passo di Cento Croci); sulle difficoltà e lentezze incontrate nel superare i versanti più scoscesi. È stato rilevato anche l'atteggiamento cauto dei genovesi, restii ad attivare eccessive risorse per la realizzazione di un'opera che avrebbe favorito lo sviluppo del porto di Sestri Levante a svantaggio di quello del capoluogo (Redoano Coppedè, 2002; Rossi, 2003; Palumbo, 2010). Ci interessa qui rilevare invece l'estrema varietà e qualità delle competenze tecniche attivate dal cantiere stradale (comprese quelle cartografiche) già a partire dagli studi preliminari. Questi ultimi, sulla base di precedenti sondaggi realizzati in epoca farnesiana, vengono avviati nel

1751 sul versante ligure e affidati al più conosciuto fra gli ingegneri-geografi genovesi in attività, il Vinzoni (1690-1773) (A. Vinzoni, 2007a). La fase successiva (1754) vedrà all'opera, sempre dal lato ligure, il cartografo francese Pierre-Paul De Cotte (Quaini, 2007b) – sul quale torneremo – poi ancora Matteo Vinzoni, coadiuvato dal figlio Panfilio (1730-1790) (A. Vinzoni, 2007b). La revisione progettuale, di verifica e modifica dell'itinerario, viene invece affidata alle competenze del capitano-ingegnere Giuseppe Ferretto, figura significativa della produzione cartografica ligure settecentesca ancora in gran parte da studiare². Sul versante parmense, tra il 1751 e il 1754, i lavori per allargare e collegare al passo di Cento Croci la preesistente mulattiera nota come «Strada del Taro» vengono affidati alla direzione dell'ingegnere Pasquale Borell, ma sostanzialmente portano a un nulla di fatto.

L'iniziativa riprende vigore con Du Tillot e conduce finalmente, fra il 1761 e il 1766, alla fase più concreta del progetto, contrassegnata dall'inteso lavoro diplomatico condotto dal fiduciario del ministro, Gianbattista Tamburini (cui si affianca, per parte genovese, il segretario del Magistrato camerale Ignazio Bonelli).

Al 1762 è riconducibile un primo significativo scambio cartografico, quando i Serenissimi Collegi della Repubblica di Genova, ponendo nuovamente all'opera i Vinzoni, inviano a Parma un sintetico *Tipo dimostrativo della nuova e vecchia strada che da Sestri di Levante conduce a monte Cento Croci* (1762, Archivio di Stato di Parma, d'ora in avanti ASPr, *Raccolta di mappe e disegni*, vol. 28/16). Quest'ultimo va confrontato con il ben più elaborato *Tipo geometrico della strada carreggiabile proposta da Sestri sino al monte Cento Croci* (1762) conservato a Genova³, uno dei più conosciuti «monumenti cartografici» vinzoniani.

Il piano dei Vinzoni sarà comunque bocciato dal Ferretto (Palumbo, 2010, pp. 92-93) e i due non saranno più direttamente chiamati in causa per gli aspetti progettuali dell'impresa. A questo punto il principale protagonista della vicenda diventa De Cotte, ancora stipendiato dalla Repubblica ma ormai prevalentemente operante, su permesso del Senato genovese, in territorio parmense (è il preludio al definitivo passaggio al servizio del Ducato avvenuto nel 1765; Benassi, 1923, p. 61). I suoi incarichi sono ben descritti nella *Relazione riguardante la Mappa per una Strada carreggiabile da Formovo o Sala di Parma* che Tamburini invia a Du Tillot nel 1764 accompagnandola con una seconda relazione, in francese, dello stesso De Cotte⁴. Il colonnello-ingegnere, dopo aver esaminato le

«mappe già formate, il terreno al quale queste si riferivano, ed i scritti prodotti a quest'oggetto» aveva ritenuto necessario «staccarsi dal camino battuto, per internarsi nella scoperta dei monti vicini» alla ricerca di una «situazione ferma, ed abile, alla formazione di una strada». Questa operazione è compiuta nel luglio del 1763 con la collaborazione del Ferretto e del Capitano-ingegnere parmigiano Boldrini, autorizzato poi dal Senato genovese a «proseguire le medesime perizie nello Stato della Repubblica Sere.ma». Boldrini è definito da De Cotte «Officier très-habile, et très expérimenté, ce qui a beaucoup contribué à aplanir les difficultés, qui pouvoient s'opposer à l'exécution de ma commission».

Dopo trentanove giorni di lavoro De Cotte consegna a Tamburini «due diverse Carte, la prima comprende tutta la corsa della strada da farsi nello Stato R. di Parma» mentre «la seconda marca il rimanente di detta strada da formarsi sul terreno della Seren.ma Repubblica»⁵. Nella relazione De Cotte precisa che «Les dessins dont je parle faits en exécution de mes instructions, ont été signés de ma main». A una delle carte citate si riferisce il *Plan géographique du projet d'un chemin carrossable qui de Sala, ou de Fournovo, doit conduire jusqu'au sommet de la montagne apellé communement Cent Croix comme il ce voit lavé en couleur jaune* (1764) (fig. 1), conservato a Genova⁶, che la recente digitalizzazione rende oggi, con qualche cautela archivistica, facilmente consultabile⁷. Per la realizzazione di questo notevole documento cartografico – come per le altre carte a scala corografica realizzate nel 1764 e citate da Tamburini – De Cotte si avvale dell'aiuto di Paolo L. I. Gozzi (1713-1783) sacerdote, perito agrimensore, geografo di corte, cartografo e raccoglitore di carte antiche, che dal 1756 aveva ricevuto l'incarico per l'esecuzione di «incombenze in materia di confini» (Masotti, 2006)⁸.

La successiva fase progettuale (1765-1766) vede De Cotte attivo nel dirigere le operazioni di espro-

prio dei terreni e, soprattutto, nella realizzazione dei profili planimetrici del percorso e delle carte e piante di maggiore dettaglio finalizzate alla realizzazione di ponti, canali, opere di contenimento e anche strutture di servizio come locande e luoghi di sosta⁹. Lavori che sembrano rivelare la vena pragmatica e operativa del cinquantenne ingegnere francese (nato attorno al 1714-1715), abituato a scegliere le soluzioni più adeguate in base alla situazione direttamente verificata sul terreno. Una «lunga cognizione della materia» – così la descrive Tamburini nella citata relazione – maturata soprattutto nella progettazione di opere di difesa attraverso sperimentazioni concrete eseguite in territori diversi, «nella Baviera, e nella Francia» e in contesti decisamente «caldi» come la Corsica sconvolta dalle rivolte indipendentiste e il Genovesato diventato teatro di importanti episodi della Guerra di successione austriaca. Esperienze che sembrano tradursi, sul piano tecnico, in un disegno essenziale, geometrico, che concede poco alle suggestioni «pittoresche» e decorative¹⁰.

2. Pierre-Paul De Cotte: la mobilità del cartografo settecentesco

Il principale nodo della rete relazionale che connette Parma e Genova attraverso la Strada di Cento Croci è dunque costituito dalla presenza, su entrambi i versanti, di Pierre-Paul De Cotte. Il suo ruolo appare prettamente di coordinamento: gli vengono affiancati diversi tecnici di grado subordinato che si occupano soprattutto della direzione dei lavori e delle varianti in corso d'opera. Fra questi, da parte genovese, Panfilio Vinzoni, Giuseppe Ferretto, Gerolamo Gustavo e Giacomo Brusco. Parma mette a sua disposizione i tenenti-ingegneri Filippo Regalia, Giuseppe Porcelli e il già citato Borell¹¹, lo stesso che veglierà il superiore morente a Bardi nella notte di San Loren-

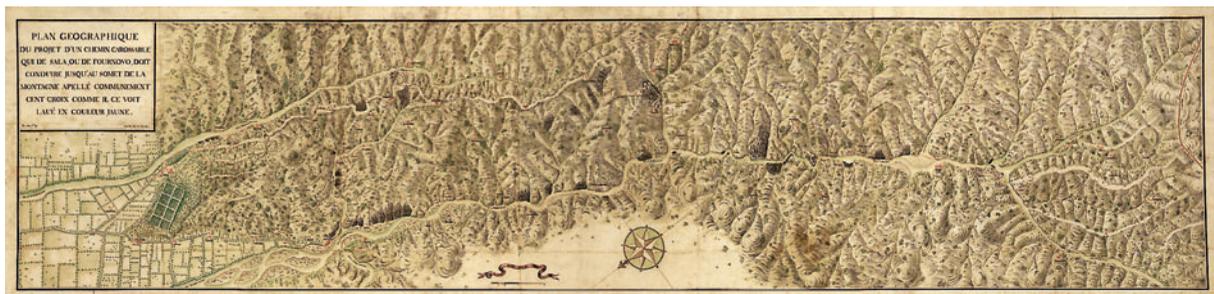


Fig. 1. P.P. De Cotte e P.L.I. Gozzi, *Plan géographique du projet d'un chemin carrossable qui de Sala, ou de Fournovo, doit conduire jusqu'au sommet de la montagne apellé communement Cent Croix [...]*, 1764.
Fonte: Archivio di Stato di Genova.



zo del 1770 (10-11 agosto)¹². Si tratta di attori che non esitano a entrare nel merito delle decisioni del colonnello, a volte criticandole apertamente (Palumbo, 2010, pp. 109-115).

Paolo Zermani (1981, pp. 48-51), riferendosi al contesto ingegneristico locale della seconda metà del Settecento, rilevava come:

nel campo di produzione tecnica o cartografica offerto da quel momento, si possono trovare in stretto contatto negli Stati Parmensi un gruppo di operatori di provenienza decisamente eterogenea: compare in tal modo, insieme alle avanzatissime scuole di rilievo territoriale catastale piemontese e lombardo, l'apporto della nuova cultura ingegneristica francese filtrata a Parma, col De Cotte, attraverso Genova [Zermani, 1981, p. 49].

Questa affermazione andrebbe certamente discussa, valutando attraverso analisi puntuali quanto le tecniche progettuali adottate dallo stesso De Cotte abbiano effettivamente costituito una novità e influenzato il lavoro di chi è stato chiamato a proseguire la sua opera, tenendo anche conto della breve permanenza dello stesso colonnello-ingegnere a Parma¹³. La letteratura tecnica in lingua francese sembra comunque costituire il principale riferimento teorico a disposizione dei progettisti della strada che in diverse occasioni, ogni qual volta sono chiamati a giustificare una propria decisione, mostrano di affidarsi al noto *Traité de la construction des chemins* di Henri Gautier (1660-1737)¹⁴.

Se all'apporto della cultura architettonica francese si deve certamente l'avvio del rinnovamento urbano a Parma anche in senso celebrativo – si pensi al rilievo che assume la chiamata, nel 1753, dell'architetto Ennemond-Alexandre Petitot (1727-1801) (Mambriani, 2015) – la stessa Repubblica di Genova aveva iniziato a guardare oltrelpe – nel più ampio contesto franco-iberico – già a partire dagli anni Quaranta. Anche in questo ambito la volontà degli amministratori pubblici era quella di svecchiare settori chiave del governo territoriale, ad esempio quello riguardante la progettazione e gestione delle infrastrutture militari (Forti, 1992). La biografia di De Cotte è ancora una volta, in questo senso, rivelatrice dei flussi che queste politiche di apertura internazionale contribuiscono ad attivare.

Pierre-Paul apparteneva probabilmente a un ramo cadetto di una famiglia di Pezenas nella Linguadoca, aggregata alla nobiltà tra il XVII e il XVIII secolo e dedita al mestiere di ingegnere militare. La stessa aveva dato i natali ai più noti Bernard Cotte (1661-1714) e Barthélémy-Louis

Marie De Cotte (1756-1817) (Quaini, 2007b). Prima di entrare al servizio della Repubblica di Genova, nel pieno della Guerra di Successione austriaca, aveva prestato servizio in Baviera (come già ci aveva ricordato Tamburini)¹⁵. La sua parabola professionale ha dunque inizio in Francia per assumere però una traiettoria di più ampio respiro europeo. Questo dato lo distingue e qualifica maggiormente, anche e soprattutto sul piano del disegno architettonico, rispetto ad attori locali di notevole livello tecnico (più limitato, però, all'esclusivo campo cartografico) come gli stessi Vinzoni e lo accomuna piuttosto alle figure di Jacques De Sicre, Antoine-Frederic Flobert e Michele Codeviola. Il primo, anch'egli probabilmente originario della Linguadoca, prima di essere assunto a Genova (1746) è al servizio di Filippo V di Spagna e risulta essere uno degli ingegneri dell'esercito più elevati in grado (Quaini, 2007c). Il secondo, arrivato nel 1756, era di nazionalità francese e aveva al suo attivo già ventotto anni di servizio nell'esercito spagnolo (Quaini, 2007d). Codeviola, a cui verrà affidata la direzione della sezione di Architettura militare presso l'Accademia di Belle Arti di Genova (Pescarmona, 1986), si era invece formato presso l'Accademia di Barcellona dopo aver servito per cinque anni come volontario in un reggimento di fanteria spagnolo (Quaini, 2007a).

Se la venuta di De Cotte nel Ducato era stata certamente facilitata dal curriculum internazionale, nella sua giustificazione entra però in gioco un secondo e decisivo fattore. Alle spalle del colonnello-ingegnere ritroviamo infatti la forte influenza esercitata dalla famiglia genovese dei Durazzo. Questi ultimi, come dimostra anche la documentazione conservatasi nell'archivio di un ramo della famiglia stessa (quello dei Marchesi di Gabiano: *L'Archivio dei Durazzo, marchesi di Gabiano*, 1981, *passim*), vantavano crediti personali nei confronti della corte e della stessa città di Parma. È significativo che nel 1765, anno di passaggio di De Cotte al servizio ducale, a guidare la deputazione dei creditori genovesi nella complessa trattativa avviata da Du Tillot per rinegoziare i prestiti accesi a partire dagli anni Venti da Francesco I Farnese e dalle comunità di Parma e Piacenza (Benassi, 1923, p. 61; Felloni, 1971, pp. 438-441) venga scelto Marcello Durazzo fu Giovanni Luca (1710-1791) (Cavanna Ciappina, 1993)¹⁶, che sarà poi anche il principale referente di Tamburini per il progetto della «Strada di Genova».

L'episodio che meglio testimonia il rapporto di fiducia e il vincolo di protezione che lega i Durazzo e De Cotte è costituito dall'affidamento

all'ingegnere militare del progetto per la realizzazione del palazzo «in stile francese» che Giacomo Filippo II marchese di Gabiano (1672-1764) aveva deciso di costruire a Cornigliano (1752) (Bonora, 1991)¹⁷. L'opera, grandiosa per Genova, rappresenta l'episodio chiave nell'affermazione di «quell'ideologia familiare del buon gusto» (Puncuh, 1991, p. 19) che aveva avuto proprio in Giacomo Filippo il suo ideatore.

Se l'intervento di Marcello Durazzo sarà probabilmente risolutivo nel garantire a De Cotte il passaggio al servizio del Ducato, la protezione che la nobile famiglia genovese aveva garantito all'ingegnere francese non era stata per lui foriera di duraturi vantaggi tra i confini della Repubblica.

Il 6 marzo del 1765 Tamburini, da Genova, informa Du Tillot che De Cotte è stato riformato senza pensione nell'ambito della *Pianta di Riforma* del corpo degli ingegneri-geografi avviata il 3 febbraio dello stesso anno (Pescarmona, 1986, p. 112). Il mancato riconoscimento sarebbe nato da tre diversi capi d'accusa: l'aver «mancato di dovuta ubbidienza» durante l'assedio di Furiani (1759); l'aver – secondo il parere del comandante delle truppe francesi in Corsica, Charles-Louis de Marbeuf (1712-1786) – compiuto errori nella progettazione delle fortificazioni di Bastia; più genericamente, il «non aver maneggiato con la dovuta fede il denaro pubblico». A questi si aggiunge, in negativo, una fama di eccessiva «condiscendenza avuta per la moglie, la quale nelle sue spedizioni ha sempre desiderato di andare col marito». Lo stesso Tamburini, dopo aver raccolto informazioni sugli eventi, difende apertamente l'operato di De Cotte senza mancare di aggiungere:

della di lui abilità, alcuno non fa questione, che egli è giudicato un soggetto tale, che in linea di sua professione può contendere con ogn'altro a lui eguale; che il suo talento è capace di qualunque impresa, civile e militare. La Repubblica non ha in suo servizio Persona, che possa mettersi a Lui di paragone e v'ha chi dice che si ritroverà ben presto pentita di non averlo al suo soldo: e sebbene io non lo creda, pure non manca chi asserisce, essere il di Lui congedo un risentimento, ordinato più contro di una Famiglia ragguardevole che lo protegge, che parziale di Lui demerito¹⁸.

Che alla metà del Settecento i Durazzo non godessero di buona fama in alcuni settori della classe dirigente genovese è testimoniato, ad esempio, dagli scritti dello storico e geografo Francesco Maria Accinelli (1700-1777) che aveva «ferocemente chiamato in causa» lo stesso Marcello per la resa agli austriaci del 1746 e per la cessione della Corsica ai francesi (Puncuh, 1981, p.

16). Sempre Accinelli non mancherà di accusare «Monsieur Decotté» di «imperizia» e «scipitaggine» ricordando, con sarcasmo, il soprannome di «Colonnello Ricotta» col quale egli sarebbe stato noto al volgo (Quaini, 2007b, p. 178)¹⁹.

3. Conclusioni

Il caso della «Strada di Genova» mostra quanto le relazioni che si instaurano fra Parma e Genova sulla base della progettazione di un'infrastruttura stradale di comune interesse possano rivelarci l'esistenza di reti che vanno ben oltre il contesto di due piccoli stati preunitari. L'esistenza di tali intrecci si basa certamente sulla ricerca, da parte delle élite locali, di un aggiornamento tecnico che va a coincidere con più generali spinte di svecchiamento della struttura economica statale. Grazie alle notizie intorno alla figura di De Cotte (quindi al metodo biografico) possiamo inoltre rilevare quanto la circolazione di modelli e individui possa essere influenzata da elementi apparentemente esterni a quello della «semplice» competenza progettuale e cartografica. In questo caso emerge il ruolo del patronato (Harley, 2001), esercitato dalla famiglia Durazzo anche attraverso le negoziazioni connesse ai meccanismi del credito finanziario.

Riferimenti bibliografici

- Alizeri Federico (1864), *Notizie dei professori del disegno in Liguria dalla fondazione dell'Accademia*, vol. I, Genova, Tip. Luigi Sambolino.
- Benassi Umberto (1923), *Guglielmo du Tillot. Un ministro riformatore del XVIII secolo. Capitolo VII: Le industrie (Seguito e fine). Capitolo VIII: Il commercio*, in «Archivio Storico per le Province Parmensi», pp. 1-120.
- Benzoni Gino (2002), *Grimaldi, Girolamo*, in *Dizionario biografico degli italiani*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, vol. 59, pp. 543-550.
- Bonora Ferdinando (1991), *Il palazzo Durazzo Bombrini a Cornigliano*, Genova, Sagep.
- Bortolotti Lando (1985), *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in Cesare de Seta (a cura di), *Storia d'Italia, Annali 8, Insediamenti e territorio*, Einaudi, Torino, pp. 287-366.
- Caroli Paola e Stefano Gardini (a cura di) (2011), *Carte di terra per una Repubblica di mare. Saggi introduttivi all'inventario on line dei fondi cartografici*, in «Atti della Società Ligure Di Storia Patria», n. s., LI (CXXV), 2.
- Cavanna Ciappina Maristella (1993), *Durazzo, Marcello*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, vol. 42, <https://www.treccani.it/> (ultimo accesso: 04.XI.2022).
- Dall'Acqua Marzio (2005), «*Mettere il ferro nell'altrui messe*». *Tentativo degli agrimensori parmensi di formare un ordine professionale nella Parma di don Ferdinando di Borbone*, in Alba Mora (a cura di), *Un Borbone tra Parma e l'Europa. Don Ferdinando e il*



- suo tempo (1751-1802), Reggio Emilia, Diabasis, pp. 208-227.
- Felloni Giuseppe (1971), *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano, A. Giuffrè.
- Forti Leone Carlo (1992), *Fortificazioni e ingegneri militari in Liguria (1684-1814)*, Genova, Compagnia dei Librai.
- Gemignani Carlo A. (2016), *Carte e cartografi sull'Appennino ligure-emiliano. La strada di Cento Croci nei progetti di Matteo e Panfilio Vinzoni e di Pierre Paul De Cotte*, in «Geostorie», anno XXIV, nn. 1-2, pp. 97-122.
- John Brian Harley (2001), *Text and Context in the Interpretation of Early Maps*, in John Brian Harley, *The New Nature of Maps: Essays in the History of Cartography*, Baltimora, Johns Hopkins University Press, pp. 33-49.
- L'Archivio dei Durazzo, marchesi di Gabiano (1981), in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. s., XXI/2.
- Maddalena Claudio (2015), *Il governo del Ministro Du Tillot*, in Alba Mora (a cura di), *Storia di Parma*, vol. V, *I Borbone: fra Illuminismo e rivoluzioni*, Parma, MUP, pp. 100-137.
- Mambriani Carlo (2015), *La città ridisegnata*, in Alba Mora (a cura di), *Storia di Parma*, vol. V, *I Borbone: fra Illuminismo e rivoluzioni*, Parma, MUP, pp. 7-47.
- Masotti Lucia (2006), *Gozzi, Paolo Luigi Ippolito*, in Marco Petrella, Chiara Santini e Stefano Torresani (a cura di), *Geo-grafie di un territorio. Studi e ricerche per un dizionario storico dei cartografi in Emilia-Romagna*, Bologna, Patron Edizioni.
- Masotti Lucia (2017), *Raffigurare lo spazio, governare il territorio. Percorsi di ricerca geostorica per la mitigazione del rischio ambientale*, Bologna, Patron Editore.
- Palumbo Roberto (2010), *La Strada di Cento Croci. Un viaggio nel tempo tra Emilia e Liguria di Levante*, La Spezia, Accademia Lunigianese di Scienze «G. Capellini».
- Pescarmona Paola (1986), *Note e documenti sul Corpo degli Ingegneri Militari a Genova alla metà del Settecento*, in Giovanna Rotondi Terminiello, Geo Pistarino e Massimo Quaini (a cura di), *Studi in memoria di Teofilo Ossian De Negri*, Avegno (GE), Stringa Editore, pp. 107-115.
- Pressenda Paola e Maria Luisa Sturani (2017), *Reti attraverso i confini: circolazione interstatale di cartografi e saperi cartografici in età moderna. Una proposta di ricerca*, in Carlo A. Gemignani (a cura di), *Officina cartografica. Materiali di studio*, Milano, Angeli, pp. 58-70.
- Puncuh Dino (1981), *La famiglia*, in *L'archivio dei Durazzo marchesi di Gabiano*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», pp. 9-22.
- Quaini Massimo (2007a), *Michele Codeviola*, in Massimo Quaini e Luisa Rossi (a cura di), *Cartografi in Liguria (secoli XIV-XIX)*, Genova, Brigati, pp. 110-113.
- Quaini Massimo (2007b), *Pierre Paul De Cotte*, in Massimo Quaini e Luisa Rossi (a cura di), *Cartografi in Liguria (secoli XIV-XIX)*, Genova, Brigati, pp. 178-182.
- Quaini Massimo (2007c), *Giacomo de Sire*, in Massimo Quaini e Luisa Rossi (a cura di), *Cartografi in Liguria (secoli XIV-XIX)*, Genova, Brigati, pp. 199-201.
- Quaini Massimo (2007d), *Antoine Frédéric Flobert*, in Massimo Quaini e Luisa Rossi (a cura di), *Cartografi in Liguria (secoli XIV-XIX)*, Genova, Brigati, pp. 208-210.
- Redoano Coppedè Gino (2002), *La Val Taro e le valli confinanti nella storia delle comunicazioni dal Basso Medioevo alla Rivoluzione dei trasporti*, in Daniele Calcagno (a cura di), «La montagna toso-ligure-emiliana e le vie di commercio e pellegrinaggio: Borgo Val di Taro e i Fieschi». *Atti del convegno* (Borgo Val di Taro, 1998), Borgo Val di Taro, Chiavari (GE), Piemme, pp. 1-31.
- Rossi Luisa (2003), *Lo specchio del Golfo. Paesaggio e anima della provincia spezzina*, Sarzana (SP), Agorà Edizioni.
- Spiga Claudia (2011), *Origine e formazione della Raccolta cartografica della Repubblica di Genova*, in Franca Caroli e Stefano Gardini (a cura di), *Carte di terra per una Repubblica di mare. Saggi introduttivi all'inventario on line dei fondi cartografici*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. s., vol. LI (CXXV), fasc. II, pp. 19-44.
- Vinzoni Agostino (2007a), *Matteo Vinzoni*, in Massimo Quaini e Luisa Rossi (a cura di), *Cartografi in Liguria (secoli XIV-XIX)*, Genova, Brigati, pp. 135-150.
- Vinzoni Agostino (2007b), *Panfilio Vinzoni Junior*, in Massimo Quaini e Luisa Rossi (a cura di), *Cartografi in Liguria (secoli XIV-XIX)*, Genova, Brigati, pp. 151-152.
- Zermanni Paolo (1981), *Rappresentazione e ingegneria del territorio negli Stati Parmensi sotto i primi Borbone*, in «Storia della città», 19, pp. 37-52.

Note

¹ Du Tillot arriva a Parma nel 1749 ed è subito nominato dall'Infante Filippo Intendente Generale della Casa. Diventa primo ministro nel 1759 per concludere nel 1771, con una fuga, la sua esperienza politica nel Ducato.

² La voce «Giuseppe Ferretto» non compare nel volume a cura di Quaini e Rossi (2007) compilato in occasione del progetto DISCI: *Dizionario storico dei cartografi italiani* (ora online all'indirizzo <https://www.digitaldisci.it/>, ultimo accesso: 04.XI.2022.). Ferretto esce dalla scuola di Ingegneria militare diretta da Michele Codeviola presso l'Accademia di belle arti di Genova (fondata nel 1751), è nominato Tenente ingegnere nel 1757, si distingue in Corsica, dirige le fortificazioni di S. Margherita Ligure ed è nominato Accademico nel 1778 (Pescarmona, 1986, p. 109). Sappiamo che operò prevalentemente a Genova, nel Levante ligure e nel basso Piemonte, firmando (fra la seconda metà degli anni Sessanta e la fine degli anni Settanta del Settecento) carte e progetti di fortificazioni, infrastrutture stradali, rilievi di terreni e aree edificabili relativi a località quali Gazzo- lo, Albaro, Montoggio, Voltaggio, Chiavari, La Spezia, Varese Ligure e San Pietro di Vara (questi ultimi «tipi» cartografici sono relativi proprio alla «Strada di Genova»). Collaborò col più noto Giacomo Brusco (Forti, 1992, *passim*; Caroli e Gardini, 2011, *passim*).

³ Di seguito riporto il percorso archivistico completo dopo il riordino della raccolta cartografica dell'Archivio di Stato di Genova conclusosi nel 2011: Archivio di Stato di Genova (d'ora in avanti ASG), *Raccolta dei Tipi, disegni e mappe dell'Archivio di Stato di Genova, Fondi cartografici originari, Mappe e tipi della Repubblica di Genova, Carte riconducibili all'ordinamento originario, VV: «Tipi del plico VV concernenti la nuova strada intrapresa e non proseguita da Sestri a Parma» (1766 1772)*, [11] (Spiga, 2011, p. 38). Le carte relative alla strada conservate a Genova sono oggi consultabili attraverso la rete sul portale di ASG (<https://ianua.ariana4.cloud/>, ultimo accesso: 24.XI.2022).

⁴ Datata 24 agosto dello stesso anno (ASPr, *Strade*, 77).

⁵ Nella citata relazione Tamburini scrive: «Queste carte, che doppio trentanove giorni di lavoro, il rif.to Sig.r Col.o Ing.re De Cotte ha seco recate a Genova, le ha poscia a me consegnate e sono le stesse che ho l'onore di esibire unite alla presente Carta di rapporto, e la di Lui relazione appartenente al medesimo Progetto, ed alla Mappa esibita».

⁶ ASG, *Raccolta dei Tipi, disegni e mappe, Carte riconducibili all'ordinamento originario, Tipi del plico VV concernenti la nuova strada intrapresa e non proseguita da Sestri a Parma*. La carta corrisponde al versante parmense del cammino. A Parma è invece conservata la parte relativa al tratto ligure (ASPr, *Raccolta di mappe e disegni*, vol. 28/10). I rimaneggiamenti subiti dalle raccolte cartografiche dei due archivi rendono piuttosto complessa la ricostruzione filologica delle fasi di realizzazione delle carte relative alla «Strada di Genova» e i loro movimenti, operazione



che rimane ancora sostanzialmente da compiere (un tentativo in Gemignani, 2016).

⁷ Nella scheda virtuale vengono erroneamente riportati titolo e data: *Plan d'un chemin carettable, qui de Parme, et de Plaisance, conduira sur l'état de Genes, passant par le mont cent croix. En suivant la dégradation ci aprez détaillie* ([1766 set. 19]). Questi non corrispondono al contenuto della riproduzione virtuale della mappa (*Raccolta dei Tipi, disegni e mappe dell'Archivio di Stato di Genova, Fondi cartografici originari, Mappe e tipi della Repubblica di Genova, Carte riconducibili all'ordinamento originario, VV: «Tipi del plico VV concernenti la nuova strada intrapresa e non proseguita da Sestri a Parma»* (1766 1772), [11]). L'errore di segnatura deriva dall'aver scorporato quest'ultima dalla coeva «pezza di rapporto» contenente il progetto di variazione della strada carreggiabile da Parma a Genova nel tratto tra Fornovo e Cassio (*Raccolta dei Tipi, disegni e mappe dell'Archivio di Stato di Genova, Fondi cartografici originari, Mappe e tipi della Repubblica di Genova, Carte riconducibili all'ordinamento originario, VV: «Tipi del plico VV concernenti la nuova strada intrapresa e non proseguita da Sestri a Parma»* (1766 1772), [10]). Si veda anche Caroli e Gardini (2011, p. 234, Appendice E, numero 6).

⁸ La carta, che rappresenta come detto il lato parmense del percorso, reca infatti l'indicazione: *De Cotte Col. Ing. e Pau. De(?) Gozzi Geog. Des. à Parma 1764*. Il primo, dunque, in veste di autore, il secondo di disegnatore. Da un confronto degli elementi figurativi sembra riconducibile alla mano di Gozzi anche la carta rappresentante il tratto ligure, dal Monte Cento Croci a Sestri Levante, conservata a Parma, priva però di titolo e altre indicazioni (ASPr, *Raccolta di mappe e disegni*, vol. 28/10; cfr.: nota n. 6).

⁹ Gli originali sono conservati soprattutto in ASPr, *Raccolta di mappe e disegni*, vol. 28.

¹⁰ Ciò risulta ancora più evidente se confrontiamo i suoi disegni con le più «barocche» carte dei Vinzoni. In queste ultime compaiono carteggi che simulano drappi o nastri svolazzanti, cornici geometriche molto ornate e persino «finestre» – come quelle poste a illustrare i previsti ponti di Trigoso e San Pietro Vara nella carta del 1962 citata in precedenza – che contengono un vero e proprio campionario umano di viaggiatori, comprendente frati, gentiluomini a cavallo, donne che trasportano carichi sulla testa, «spalloni», carri e carrozze e persino un pescatore a canna e un ingegnere-geografo intento a dirigere i lavori (Gemignani, 2016).

¹¹ Come il precedentemente citato Boldrini, ognuno di essi meriterebbe un approfondimento biografico.

¹² ASPr, *Ponti e strade*, b. 1, fasc. VIII.

¹³ De Cotte, arrivato in città, come detto, nel 1765 muore a Bardi nel 1770, un anno prima dell'incarcerazione e della fuga precipitosa di Du Tillot, che segnerà anche una nuova e lunga battuta d'arresto per la «Strada di Genova».

¹⁴ Cfr. ad esempio la *Memoria Responsiva* datata 1770 in ASPr, *Ponti e strade*, b. 1, fasc. VIII.

¹⁵ «Non si conosce la formazione, in quanto non si hanno notizie prima del reclutamento da parte della Repubblica di Genova, avvenuto il 26 luglio 1745 ad Augsburg per opera di Gio Francesco Pallavicino, ambasciatore straordinario presso l'imperatore Carlo VII di Baviera» (Quaini, 2007b, p. 178).

¹⁶ Gli stessi Filippo di Borbone e la consorte Luisa Elisabetta avevano fatto largo ricorso, per il finanziamento delle attività di corte, ai contributi straordinari che giungevano a Parma via Genova, oltretutto dalle Corone di Francia e di Spagna. Significativo è il fatto che, ancora nel 1753, l'ispezione di verifica finanziaria finalizzata all'erogazione di una rendita annua pari a 450.000 lire tornesi alla copia ducale sia affidata da Ferdinando VI e Luigi XV a un diplomatico (e riformatore) genovese: Girolamo Grimaldi (1710-1789) (Benzoni, 2002; Maddalena, 2015, p. 107). Con la rinegoziazione del 1765 Du Tillot ottenne proprio il vantaggio di riaprire il canale di finanziamento sulla piazza di Genova consentendo la stipula di nuovi mutui per conto della famiglia ducale, (Maddalena, 2015, p. 110), come quello aperto da Ferdinando I di Borbone nel 1768 (Felloni, 1971, p. 438).

¹⁷ «Pierre Paul de Cotte aveva sviluppato il progetto secondo il tipico impianto degli hôtels dell'aristocrazia francese: un *corps de logis* con due ali laterali, attorno a un'ampia *cour d'honneur* separata dalla pubblica via mediante un'inferrata. Nei due avancorpi delle ali vennero inglobate e riutilizzate alcune strutture degli edifici già esistenti, in gran parte demoliti. Tutto il complesso della «villa» – sia il palazzo, sia il giardino e gli altri terreni coltivati – venne impostato su un asse longitudinale tracciato tra la strada e il mare, posizionato a metà tra le preesistenze di cui era previsto il parziale riutilizzo». Fonte dei modelli utilizzati dall'ingegnere francese fu probabilmente il trattato *De la distribution des maisons de plaisance et de la décoration en général* (1737) di Jacques-François Blondel (1705-1774) un esemplare del quale fa ancora parte della biblioteca Durazzo-Giustiniani di Genova (Bonora, 1991, pp. 61-62).

¹⁸ Lettera di Giambattista Tamburini a Du Tillot; Genova, 6 marzo 1765 (ASPr, *Strade*, 77).

¹⁹ Notizia ripresa dall'Alizeri che l'attribuisce ai lavori diretti nel 1754 a Genova per spianare l'area dell'Acquaverde e tracciare la strada di S. Tommaso: «perché andando voce che il monastero dello Spirito Santo fiaccasse per cagione di quelle opere, gli fu addosso non pure il biasimo ma lo scherno de' cittadini, che travisandone il nome con sarcasmo plebeo lo venivano gridando il colonnello Ricotta». Lo stesso Alizeri conclude con una considerazione interessante che sembra confermare la necessità da parte genovese di rinnovare i propri quadri tecnici guardando a più aggiornati contesti esteri: «Né l'essere straniero noceva a lui solo nell'opinione dei molti; ma se il trattenerli che faceva la Repubblica fosse da scelta o da necessità, lo chiariscono le condizioni dell'arte a quel tempo» (Alizeri, 1864, p. 93).

