

PAOLA FOSCHI

Oltre i confini: da Modena e da Reggio
lungo le strade d'Europa

ABSTRACT Quaderni Estensi n. 5 (2013), p. 199- 256

PAOLA FOSCHI, Biblioteca comunale dell'Archiginnasio di Bologna, email pfoschi@hotmail.it

Oltre i confini: da Modena e da Reggio lungo le strade d'Europa

Le antiche e preziose carte topografiche, piante e mappe conservate nel Mappario Estense mostrano il connubio fra bellezza della realizzazione e pregnanza di significato impiegata dai cartografi del passato nello svolgimento del loro lavoro al servizio dei regnanti e dello Stato. Nel quadro delle colline, pianure, montagne delineato da periti agrimensori e disegnatori spiccano le strade, veicoli di circolazione di idee, di culti, di merci, di persone fra una regione e l'altra d'Europa. Le sue piante e mappe, le sue ampie corografie permettono di riconoscere i tracciati e le tappe delle strade che da Modena si snodavano fra il Cinquecento e l'Ottocento verso la pianura, il Po e la Lombardia e di qui verso le regioni d'Oltralpe; allo stesso modo vengono tracciate le strade da Reggio verso il Nord. Viceversa le strade che da Modena e da Reggio salivano verso l'Appennino permettono di ricostruire i percorsi verso la Garfagnana e la Lunigiana e da qui verso la Liguria e il Mare Mediterraneo oppure verso la Toscana, Roma e l'Italia meridionale.

Beyond the borders: from Modena and Reggio along the roads of Europe

The ancient and precious floor plans, geographic and topographic maps preserved in the Este Mappario show the perfect combination between the beauty of creation and the fullness of meaning used by cartographers in the past, during their work at the service of rulers and States. In the framework of hills, plains and mountains outlined by these experts, the streets stand out, as vehicles for the circulation of ideas, cults, goods and people from one part of Europe to another. These floor plans and maps allow to recognize the paths and stages of streets from Modena towards the plain, the Po and Lombardy and hence to the regions beyond the Alps, between 16th and 19th centuries. In the same way, they show the streets from Reggio to the North. Besides, the streets that climbed from Modena and Reggio into the Apennines allow to reconstruct the paths towards Garfagnana, Lunigiana, Liguria and, from there, to the Mediterranean Sea or to Tuscany, Rome and southern Italy.

PAOLA FOSCHI

*Oltre i confini:
da Modena e da Reggio lungo le strade d'Europa*

Introduzione

Il valore della cartografia nel riconoscimento delle strade antiche, dal Medioevo ad oggi, nella ricostruzione delle numerose varianti che esse subirono nei secoli, è indubbio: aveva certamente ragione chi affermava che un segno grafico o una rete di segni dice molto di più e molto più velocemente di mille parole. Una carta geografica, una pianta, una mappa parlano al nostro cervello istintivamente con una completezza che ci fa cogliere già a prima vista gli aspetti essenziali di un luogo. Starà poi a noi accostarci con maggiore attenzione alla carta per ispezionarne ogni significato; sarà indispensabile per una migliore comprensione conoscere le consuetudini grafiche di chi l'ha tracciata, le convenzioni usate nella rappresentazione, cogliere l'abilità espressiva del cartografo. Indubbiamente poi nel quadro delle colline, pianure, montagne delineato da periti agrimensori e disegnatori spiccano le strade, nastri ininterrotti fra una regione e l'altra d'Europa. Vederle delineate nelle mappe acquerellate o solo tracciate a penna offre l'occasione per riflettere sul significato delle strade nella storia degli Stati e delle civiltà, come vettori di circolazione di idee, di culti, di merci, di persone. L'occasione odierna ci offre la possibilità di esplorare le più gradevoli e importanti realizzazioni cartografiche conservate nel Mappario Estense¹, un fondo creato artificialmente per riunire fisicamente le espressioni grafiche, separandole dalle pratiche amministrative da cui furono estratte. Proprio queste caratteristiche di formazione - comuni peraltro ad altri grandi raggruppamenti archivistici

¹ Un'ampia e razionale trattazione sull'argomento offre RICCARDO VACCARI, *Il patrimonio cartografico dell'Archivio di Stato di Modena. Aspetti istituzionale della sua formazione e percorsi di ricerca*, in *Geo-Grafie di un territorio. Studi e ricerche per un Dizionario storico dei cartografi in Emilia-Romagna*, a cura di MARCO PETRELLA, CHIARA SANTINI e STEFANO TORRESANI, Bologna, Pàtron Editore, 2006, p. 113-129. Esprimo la mia gratitudine alla direzione e vice direzione dell'Archivio di Stato di Modena per avermi offerto questa importante occasione di studio e di ricerca. Ringrazio inoltre il personale di sala dell'Archivio di Stato di Modena per la costante e qualificata collaborazione nel reperimento del materiale. Ringrazio infine il servizio fotografico dello stesso archivio per l'impeccabile e puntuale esecuzione del lavoro di riproduzione delle numerose piante e mappe da me scelte.

creati dalla dottrina ordinatrice settecentesca - ne fanno da un lato una raccolta vastissima e ricchissima, dall'altro spezzano il legame logico con la pratica che originò la pianta. Per padroneggiare un raggruppamento così vasto di immagini occorre ovviamente creare alcune sottodivisioni interne, che in qualche modo attribuissero ai disegni legami logici e anche archivistici con le pratiche amministrative da cui furono estratte le piante e le mappe stesse.

D'altro canto le antiche e preziose carte topografiche, piante e mappe conservate nel Mappario Estense mostrano il connubio fra bellezza della realizzazione e pregnanza di significato impiegata dai cartografi del passato nello svolgimento del loro lavoro al servizio dei regnanti e dello Stato. Risulta quindi ben giustificato l'inserimento di questa trattazione nel ciclo intitolato "Tesori di carte", data la estrema godibilità di queste immagini ai nostri occhi abituati a cartografie assolutamente tecniche.

Noi in questa occasione utilizzeremo questo grande archivio semplicemente come serbatoio ricchissimo di rappresentazioni del territorio comprese fra il XV e il XIX secolo per mostrare da un lato la bellezza delle carte d'archivio, dall'altro la loro ricchezza di significato e di valore storico.

Le sue piante e mappe, le sue ampie corografie permettono quindi di riconoscere i tracciati e le tappe delle strade che da Modena si snodavano fra il Cinquecento e l'Ottocento verso la pianura, il Po e la Lombardia e di qui verso le regioni d'Oltralpe; allo stesso modo vengono tracciate le strade da Reggio verso il Nord. Viceversa le strade che da Modena e da Reggio salivano verso l'Appennino permettono di ricostruire i percorsi verso la Garfagnana e la Lunigiana e da qui verso la Liguria e il Mare Mediterraneo oppure verso la Toscana, Roma e l'Italia meridionale. Le piante che prenderemo in esame non risalgono al Medioevo, ma per lo più al XVI secolo (in qualche raro caso al secolo precedente) e a quelli seguenti, ma dobbiamo ricordare che la rete stradale precedente la Rivoluzione Industriale affonda le radici nel Medioevo, senza per la verità dimenticare i precedenti ancora più antichi della sistemazione operata sui territori padani dai Romani. Ma non vogliamo risalire così indietro nel nostro esame e vogliamo limitarci a verificare nelle bellissime iconografie conservate nell'Archivio di Stato di Modena la persistenza delle strade medievali e le modifiche introdotte in Età Moderna.

Viaggiare per devozione, viaggiare per lavoro, andare in guerra

Si è parlato e scritto molto intorno all'anno 2000 sul significato e la sostanza dei viaggi per devozione verso le grandi mete della Cristianità: Roma, la Terrasanta, Santiago di Compostela e altre mete minori - minori

forse come afflusso di persone, non certo concettualmente -, come Loreto o San Michele del Monte Gargano. Quindi ormai sappiamo molto su queste mete e su questi viaggi, sulle reliquie che attiravano i pellegrini, resti miracolosi di santi; fra questi le tombe degli apostoli Pietro e Paolo a Roma, la tomba dell'apostolo Giacomo maggiore a Santiago, ma forse servirà ricordare che ben prima che venisse in auge la devozione per san Giacomo, l'apostolo il cui corpo fu trasportato nel sepolcro per volere divino dalla Palestina all'estremo Occidente d'Europa, vicino al capo di Finisterre, già un altro santo aveva guadagnato l'appellativo di santo viaggiatore, il monaco irlandese Colombano.

Oltre che per raggiungere una meta santa e pregare sulle tombe degli Apostoli o visitare i luoghi della Passione di Cristo, si poteva mettersi in viaggio per lavoro, come nel caso si fosse mercanti o funzionari pubblici o funzionari privati - gastaldi o amministratori di grandi proprietari laici o ecclesiastici - e in questo caso si viaggiava con i mezzi di trasporto più adatti alle proprie esigenze. Se il pellegrino per aumentare i suoi meriti spirituali avrebbe dovuto percorrere a piedi le distanze verso le mete che si era prefissato, i funzionari viaggiavano preferibilmente a cavallo, mentre i mercanti dovevano trasportare su bestie da soma le mercanzie che commerciavano o su lenti carri. Si può immaginare le difficoltà che si incontravano lungo strade molto poco mantenute in buono stato e molto lasciate alla buona volontà delle comunità adiacenti o delle confraternite di laici che attorno ad un ospedale per viaggiatori coagulavano anche attività di riparazione di ponti e di carreggiate, assistenza ai viaggiatori in difficoltà o dispersi. Per questo fino al basso Medioevo il costo del trasporto favoriva oggetti piccoli e preziosi rispetto a oggetti pesanti, ingombranti e difficilmente maneggiabili.

Le strade, dunque, strade che in tempo di pace bisognava mantenere praticabili e sicure, ma che in tempo di guerra diventavano perfino pericolose, dal momento che fornivano comodo transito agli eserciti invasori. Gli abitati posti lungo importanti strade di collegamento godevano quindi della facilità di spostamento e di trasporto che queste offrivano, ma soffrivano anche dei pericoli e degli inconvenienti che gli eserciti sempre portavano con sé.

Strade di montagna, strade di pianura; carri, muli e barche

Le strade della pianura sono state meno studiate di quelle della montagna, forse perché sembra che presentino minori problemi di riconoscimento del tracciato, ma questo non è del tutto vero. Le strade montane si snodano dal Medioevo fino alla Rivoluzione industriale - il

grande discrimine tecnologico per il tracciamento e la costruzione delle strade - generalmente lungo i crinali, qualora questi permettano l'arrivo senza gravi ostacoli al crinale appenninico, ma sono soggette a frane e a salite ripide o addirittura pericolose, in zone non di rado spopolate e battute dai venti e dalle intemperie. Le strade nella Pianura Padana meridionale hanno un grande nemico: i fiumi, sia quelli appenninici che cercano la loro strada verso il grande collettore padano, sia il Po stesso, che proprio in epoca storica, fra il basso Medioevo e la fine dell'Età Moderna, ha subito le sue ultime grandi trasformazioni e uno spostamento basilare di corso verso nord, dal ramo di Primaro che tocca Ferrara a quello detto Grande o di Venezia, sostanzialmente quello attuale. Dallo spostamento su una linea di maggiore pendenza del fiume che raccoglie tutti i fiumi e torrenti dell'Italia settentrionale (con le eccezioni che sappiamo e che non ci interessano) derivarono ovviamente i problemi soprattutto dei fiumi della Padania meridionale, dal Panaro verso il mare. Non è neppure storia, ma ancora cronaca il ricordo delle zone paludose che costituivano una gran parte del territorio di Finale Emilia e di San Felice sul Panaro, di San Martino in Spino e Bomporto e nel Reggiano ad ovest verso Cadelbosco e Poviglio, ad est verso Novellara e Correggio, a nord verso Guastalla e Reggio.

Proprio per la ingombrante presenza dei fiumi, dei canali, degli acquitrini bassi, fino a quell'altra grande rivoluzione che potremmo chiamare "la rivoluzione delle pompe idrovore", la pianura vedrà la presenza dei trasporti per via d'acqua, una importante variante dettata dalle caratteristiche del terreno, che ci permetterà di fare considerazioni particolari per questi territori.

Osservando una carta geografica attuale a grande scala, poi, si nota subito come l'Appennino piacentino e parmense fossero serviti nel Medioevo da una grande strada di comunicazione come la via Francigena lungo la valle del Taro - collegata alle valli minori da varie bretelle - verso Pontremoli e la costa tirrenica e dall'altra parte la valle centrale del Bolognese, la val di Savena, era percorsa dalla via di Toscana, che conduceva direttamente a Firenze. Io stessa in varie occasioni ho studiato i percorsi lungo varie vallate bolognesi e che conducevano ad altrettanti importanti capolinea toscani, dalla valle del Samoggia alla val di Lima e di qui a Lucca, dalla valle del Reno verso Pistoia, dalla valle del Setta e Sambro verso Prato, dalla valle dell'Idice verso il Mugello e la val di Sieve fino ad Arezzo. Tuttavia, ragionando a livello regionale, devo ammettere che si tratta di itinerari di valore soprattutto locale, mentre pochi percorsi hanno meritato il ricordo di viaggiatori italiani e stranieri. Questi itinerari più frequentati, la via Francigena e la via bolognese di Toscana², sono stati

² Per la via Francigena ricordo PAOLA FOSCHI, *Il percorso e le tappe dal valico alpino al passo della Cisa*, in *La via Francigena. Le grandi vie del pellegrinaggio*, Milano 1995, p.

ampiamente studiati e soprattutto il primo a livello non solo locale, essendo assunto a itinerario culturale del Consiglio d'Europa, mentre le valli interposte, quelle reggiane e modenese, hanno ricevuto sicuramente minori attenzioni. Vediamole in questa occasione ed esaminiamone le caratteristiche, che ne hanno fatto storicamente percorsi minori per volume di transito e per citazioni letterarie e documentarie, ma certo non trascurabili nel panorama regionale.



Pianta degli Stati Estensi di Domenico Vandelli, 1746, (ASMo, Mappe Campori, 345)

25-53, mentre per la via bolognese di Toscana e le altre strade transappenniniche bolognesi EAD., *Vie dei pellegrini nell'Appennino bolognese*, Bologna, Pàtron, 2008.

Questa eccezionale carta corografica, che cioè descrive un'ampia regione, dei territori del ducato estense, da Modena e Reggio alla Lunigiana e Garfagnana fino a Massa e a Carrara, è insieme un'opera all'avanguardia nella rappresentazione del terreno³. In questa occasione vedremo e prenderemo in esame piante più antiche anche molto belle, ben ornate, espressive secondo l'abilità pittorica del disegnatore, ma sicuramente meno precise. La particolarità di questa pianta è il fatto che il suo autore, l'abate Domenico Vandelli, appoggiò la rappresentazione ad una serie di triangolazioni sul terreno che gli permisero di riportare esattamente le distanze fra i punti e soprattutto le altezze relative. In questo modo la rappresentazione del rilievo non è solo espressiva ma è anche tecnica, matematicamente ineccepibile. Si sa che raffigurare su un foglio di carta piano una superficie sferica come quella terrestre è sempre problematico, perché una parte di sfera si deforma sempre nel venire trasportata su una superficie piana, ma se si esprimono le distanze e le altezze in maniera esatta, a seguito di misurazioni sul terreno, l'errore si riduce e la raffigurazione è più fedele.

L'abate Domenico Vandelli nacque l'1 marzo 1691 a Levizzano Rangone (Mo) da famiglia nobile, che lo avviò alla carriera ecclesiastica e agli studi presso le scuole dei Gesuiti. Nello Studio estense intitolato a San Carlo si applicò nella filosofia, matematica e teologia, avendo come maestro il grande storico ed erudito Ludovico Antonio Muratori. Nel 1725 compì un lungo viaggio di istruzione in Europa in compagnia del marchese Alfonso Fontanelli e al suo ritorno, nel 1728, venne nominato insegnante di matematica nella cattedra allora istituita dal duca Rinaldo I, che lo nominò anche geografo e antiquario ducale. Fra il 1738 e il 1740 tenne anche corsi di ingegneria e architettura militare. Fra i diversi incarichi che ricoprì ricordiamo quello relativo all'ispezione dei fiumi e delle bonifiche del ducato estense, che lo portarono in varie visite in Romagna e a Roma.

Fra le sue opere editate ricordiamo sia studi di erudizione storica, archeologica e letteraria sia opere più propriamente matematiche e topografiche. Sua una precisa pianta della città di Modena del 1743, una *Tavola Geografica del Modanese, per l'intelligenza della Secchia Rapita di Alessandro Tassoni*, che comprende anche parte del Veneto e della Romagna, stesa per illustrazione dell'edizione del 1744 del poema tassoniano, e la carta corografica della diocesi di Nonantola, disegnata a corredo dell'opera storica di Girolamo Tiraboschi⁴.

³ Molto utile per questa pianta e per la restante cartografia vandelliana nel quadro della scienza geografica del suo tempo LAURA FEDERZONI, *Domenico Vandelli e la cartografia del suo tempo*, in *La Via Vandelli strada Ducale del '700 da Modena a Massa. Dal Frignano alla Garfagnana e al Ducato di Massa*, a cura di MAURIZIO PELLEGRINI e FABIO MASSIMO POZZI, Artioli Editore in Modena, 1989, p. 7-16.

⁴ LAURA FEDERZONI, *Domenico Vandelli*, cit.

Nel 1738 fu incaricato dal duca Francesco III di progettare e costruire una via carrozzabile da Modena a Massa: scartato il vecchio percorso della via Bibulca o strada vecchia di Montefiorino, il Vandelli scelse di dirigere il percorso a Sassuolo, come è stato descritto, ma dopo un'interruzione nel 1739-40 dovuta alla guerra di successione austriaca, lo modificò nel 1746 nel tratto iniziale fra Sassuolo e Ca' dei Bertacchini.

Dopo infiniti studi e sopralluoghi ai lavori, l'abate vide appena la conclusione della sua grande opera, nel 1751-1752, perché morì improvvisamente il 21 luglio 1754⁵.

La ben nota e più volte pubblicata *Mappa degli Stati Estensi* del 1847, invece, fotografa una situazione ben diversa. Con la Restaurazione e occupazione austriaca *armata manu* del 1814, poi per effetto del trattato di Vienna del 1815, lo Stato o Ducato di Modena⁶ viene decisamente ripristinato dall'imperatore d'Austria, ma decurtato rispetto alla situazione di Antico Regime della Lunigiana, aggregata allo Stato di Massa e Carrara in mano a Maria Beatrice d'Este e recuperata solo da suo figlio e alla morte di costei nel 1829. Con l'acquisto anche di Massa e di Carrara finalmente i duchi di Modena avevano l'accesso diretto al mare Tirreno. Il ducato di Guastalla si aggiunse nel 1844 a seguito del trattato di Firenze (ma poté essere effettivamente aggregato solo dopo la morte di Maria Luigia d'Asburgo, nel 1847). Questa carta segna dunque il punto di massima estensione degli Stati Estensi e mostra anche - per così dire - un punto d'arrivo nell'evoluzione delle comunicazioni modenese e reggiane, lunigianesi e garfagnine: le grandi strade carrozzabili volute dai duchi estensi per collegare e unire le varie parti dei loro domini sono già state realizzate - la via Vandelli, la via Giardini, la via per Mantova - ma pochi decenni dopo le vie ferrate le metteranno subito in crisi. Finisce l'era dei cavalli e dei muli e comincia quella delle macchine a vapore, che di nuovo cambieranno gli equilibri delle comunicazioni verso la dorsale appenninica centrale con il collegamento fra Bologna e Pistoia, primo fra tutti, progettato e realizzato in gran parte ancora prima dell'Unità d'Italia. L'unificazione politica della penisola scatenerà lotte incruente di progetti e discorsi politici per far prevalere l'una o l'altra linea e convogliare verso certi capolinea le comunicazioni più moderne e veloci.

⁵ Per la vita dell'abate Vandelli utile la scheda *Profilo di Domenico Vandelli, La via Vandelli strada ducale del '700 da Modena a Massa. I percorsi del versante emiliano*, Modena, Artioli Editore, 1987, p. 45 e GIROLAMO TIRABOSCHI, *Biblioteca Modenese*, V, Modena 1784 (rist. anast. Bologna, Forni, 1970), p. 238-345.

⁶ ANGELO SPAGGIARI, *Gli Stati Estensi nel periodo austro-estense*, in Istituto per i Beni Artistici Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna, *Topografia degli Stati Estensi 1821-1828. Territori di Modena, Reggio, Garfagnana, Lunigiana, Massa e Carrara*, a cura di STEFANO PEZZOLI e SERGIO VENTURI, Bologna, Editrice Compositori, 1999, p. 10.

Intanto però il duca Francesco IV, dopo il trattato di Vienna rientrato in possesso dei territori estensi e unitili a quelli austriaci - afferma il Roncaglia - «pose mano alla sistemazione di nuove strade incominciando da quella che da Castelnovo conduce in Lombardia e passa per San Pellegrino e Pievepelago, e tracciando l'altra della Petrosiana che da Castelnovo per Fornovolasco e la Pania scende a Stazzema e a Serravezza»⁷. Nel 1847 «le principali strade che mettono in comunicazione Castelnovo di Garfagnana con le provincie di Massa, Lunigiana e Reggio sono la strada di Massa, la Strada della Tea, la strada della Versilia». Ma - deve ammettere il Roncaglia - «la sola strada carreggiabile è quella che dal ponte della Turrite Cava congiunge la strada principale di Lucca con Castelnovo, e che di qui si divide in due brevi rami, uno sino a Pievefosciana di un miglio circa, l'altro sino a Camporgiano di circa quattro miglia. La lunghezza totale di questa strada dal Ponte della Cava fino a Castelnovo è chilometri 13,560»⁸. Solo 13 chilometri e mezzo: questo significava che chi voleva passare da una regione all'altra, dall'Emilia alla Toscana o viceversa, doveva cambiare mezzo di trasporto nel bel mezzo del viaggio e scaricare dalle bestie da soma quello che andava caricato in carrozza e poi di nuovo il contrario per finire il viaggio.

Da Modena ai monti: verso la Garfagnana e verso la Toscana tirrenica

Nel 1788 Lodovico Ricci nella sua *Corografia dei territori di Modena, Reggio e degli altri stati appartenenti alla Casa d'Este*⁹ individua e descrive varie strade che percorrevano l'Appennino estense: la via che noi oggi chiamiamo via Vandelli, ma che allora si chiamava via di Garfagnana, che conduceva dal Modenese verso il passo delle Radici e a Castelnovo Garfagnana; strada che continuava nella via di Massa attraverso la Tambura e conduceva al Tirreno nei dintorni di Massa; poi la via di Lucca, che da

⁷ CARLO RONCAGLIA, *Statistica generale degli Stati Estensi a tutto l'anno 1847*, Modena 1849, citato e commentato da MARIA CRISTINA COSTA - VALERIO MESSORI, *La Provincia della Garfagnana nella "Corografia dei territori di Modena, Reggio e degli altri stati appartenenti alla casa d'Este" compilata da Lodovico Ricci nel 1788*, in *La Garfagnana* cit., p. 231-256, alle p. 246-247. La carta era allegata all'opera del Roncaglia.

⁸ CARLO RONCAGLIA, *Statistica generale*, citato da MARIA CRISTINA COSTA - VALERIO MESSORI, *La provincia della Garfagnana* cit., p. 247-248.

⁹ LODOVICO RICCI, *Corografia dei territori di Modena, Reggio e degli altri stati appartenenti alla Casa d'Este*, 1808, ma l'opera era stata scritta nel 1788, citato come fonte da ANGELO SPAGGIARI, *Inquadramento storico del '700. Gli Estensi e i loro "stati" tra Sei e Settecento*, in *La Via Vandelli strada ducale del '700 da Modena a Massa. I percorsi del versante emiliano* cit., p. 9 nota 10.

Castelnuovo Garfagnana conduceva al territorio lucchese¹⁰. Veniva poi la via della Toscana, che oggi chiamiamo via Giardini/Ximenes, che raggiungeva il valico di Serrabassa o di Boscolungo, in seguito e fino ad oggi chiamato dell'Abetone¹¹.

Vi era poi la via provinciale del Frignano, che diramandosi dalla via della Toscana conduceva a Monteobbio e Sestola, rimanendo lungo la valle del Panaro, sul versante orientale. A queste potremo aggiungere, ma solo per un accenno, la via che correva lungo il confine bolognese lungo la valle del Samoggia.

La via Vandelli¹² è la prima grande strada carrozzabile tracciata nell'Appennino modenese e insieme sulle Alpi Apuane: nel 1751 da Modena si poteva andare in carrozza fino a Massa, restando sempre in territorio ducale, dal momento che il matrimonio del 1741 fra l'erede ducale, colui che sarebbe diventato Ercole III, e l'ultima esponente di una grande famiglia, Maria Teresa Cybo, regalava anche Massa alla famiglia ducale estense. Ma appena pochi anni dopo la costruzione della strada, fra il 1753 e il 1754, il duca Francesco III compiva quell'inaudito e audace passo che fu la cessione della discendenza nel ducato all'impero austriaco guidato dagli Asburgo Lorena, che si concretizzerà nel matrimonio fra Maria Beatrice d'Este e l'arciduca Ferdinando d'Asburgo del 1771. E questo passo sarà anche la causa della rapida obsolescenza della strada stessa. Ma andiamo per ordine e seguiamo la via tracciata dal grande geografo e matematico Domenico Vandelli. Devo tuttavia avvertire che le piante che

¹⁰ Sulla cartografia relativa alla Garfagnana estense ci è di guida il bel saggio, molto ampio ed esaustivo, di GIORDANO BERTUZZI - RICCARDO VACCARI, *Fonti cartografiche relative ai territori estensi d'oltreappennino, in particolare la Garfagnana, conservate presso l'Archivio di Stato di Modena*, in *La Garfagnana. Storia, cultura, arte, Atti del convegno di Castelnuovo Garfagnana, 12-13 settembre 1992*, Aedes Muratoriana, Modena 1993, pp. 307-360.

¹¹ Su di essa è ancora valido VENCESLAO SANTI, *La Via Giardini. Dono del periodico di Pievepelago Il Montanaro a' suoi abbonati*, Modena 1885. Belle immagini d'epoca in LEANDRO SANTI, *Abetone. Viaggio nel tempo*, Pievepelago (Mo), Galli, 2009. Su questo scorcio di XVIII secolo, gli interventi e i personaggi su Modena v. VINCENZO VANDELLI, *L'ultimo volo dell'Aquila bianca: le riforme urbane e territoriali di Ercole Rinaldo III d'Este*, in *Gli architetti del pubblico a Reggio Emilia dal Bolognini ai Marchelli. Architettura e urbanistica lungo la via Emilia (1770-1870)*, a cura di MARINELLA PIGOZZI, Bologna, Grafis, 1990, p. 151-162 e *ibidem*, p. 31-38; WALTER BARICCHI, *Riforme urbane e territorio su Reggio Emilia*.

¹² Una chiara sintesi su questa via e il suo percorso è quella di GIOVANNI BORTOLOTTI, *La via Vandelli*, in «Atti e Memorie della Deputazione di Storia Patria per le Antiche Provincie Modenesi», s. X, II, 1967, p. 189-190 e *ibidem*, p. 191-194, il saggio con fotografie di RENZO GIROMINI, *Note sulla via Vandelli*. Ma lo studio più ampio e completo è costituito senz'altro dai volumi *La via Vandelli strada ducale del '700 da Modena a Massa. I percorsi del versante emiliano*, cit. e *La via Vandelli strada ducale del '700 da Modena a Massa. Dal Frignano alla Garfagnana e al Ducato di Massa*, cit.

presento a volte sono precedenti alla strada e quindi mostrano i luoghi come si trovavano in epoche precedenti.



Sassuolo (ASMo, Pannello E, già Grandi mappe, 172)

In questa immagine si può notare, oltre alla vignetta molto vivace e precisa, pur nella sua sinteticità, della cittadina di Sassuolo, la presenza molto ingombrante del fiume Secchia, che con le sue alluvioni insidia paesi, campi coltivati e anche la «Strada Maestra di Sassuolo»; questa tuttavia è simboleggiata da un tratto molto sottile, quasi insignificante rispetto alle potenti steccate da costruirsi per indirizzare il corso del fiume dove non possa fare danni. Soprattutto per mantenere una percorrenza sicura, in realtà, bisognava affrontare i grandi lavori descritti nella carta, perché Sassuolo si trova in un punto del corso del fiume dove la pendenza del letto e quindi la velocità dell'acqua non valgono a mantenere rettilineo il corso e sgombrano l'alveo da sassi e detriti: il fiume si allunga quindi in meandri che rendono sempre più tortuoso il corso e più lento lo scorrere dell'acqua.



Castellarano e Sassuolo nel secolo XVII (ASMo, Serie Generale, n. 116)

Qua l'interesse è per i mulini: guardando questa pianta l'occhio corre subito ai corsi d'acqua, alla Secchia ma a tutti i rii che lo ingrossano e al canale che ne viene derivato. I castelli - Scandiano, Castellarano, Sassuolo - e la città, Reggio, spiccano nel territorio e la «Strada Maestra», la via Emilia, è appena un segno ben poco percettibile.

Da Sassuolo la via Vandelli risaliva la valle del Tiepido e toccava Maranello, Torre Maina, Farneta di Riccò, San Dalmazzo, Sant'Antonio. Giungeva poi a Pavullo.



Pavullo nel secolo XVIII (?), penna e sanguigna su carta (ASMo, Serie Generale, n. 100)

La Via Ducale che, toccata la croce che segna l'inizio del paese, percorre come una spina dorsale tutto l'abitato, è il simbolo della centralità delle comunicazioni per la conca che ospita il centro più importante della valle del Panaro. Oggi che percorriamo con disinvoltura la velocissima e recentissima strada di fondovalle non ci accorgiamo più della sua centralità: dovremmo percorrere la tortuosa via Giardini, per tornare al paesaggio che si vedeva nei secoli dell'Età Moderna. Il paese è tutto allungato sulle strade principali, dove si affaccia una «botega», più lontana la chiesa e l'«Hospitale» dove potevano sostare i viandanti.

Dopo Pavullo la via per la Toscana proseguiva in cresta per Lama Mocogno fino alla Santona e da qui seguiva il crinale fra Scoltenna e Dragone (vale a dire fra Panaro e Secchia), toccava il passo delle Cento Croci che collega queste due vallate, fiancheggiava il Sasso Tignoso e alla Serra Santa Maria passava nell'alta valle del Dragone nei pressi della Foce delle Radici, con un percorso panoramico veramente eccezionale. Da qui, per restare sempre in territorio estense, la strada non valicava l'Appennino alle Radici, ma si portava a San Pellegrino, varcando il crinale con un originalissimo arco sotto al santuario che ancora oggi stupisce l'escursionista perché con pochi passi al coperto si passa dal versante emiliano, freddo e scuro, a quello toscano, in cui già si respira l'aria del mare, pur lontano.



L'ospizio di S. Pellegrino in Alpe nel secolo XVII, penna su carta (ASMo, Serie Generale, n. 253)

A San Pellegrino invece le strade la fanno da padrone: da un lato giunge la «strada principale di San Pellegrino, e di Lombardia» con l'osteria per chi voglia riposarsi, bere e dormire, dall'altro se ne parte la strada che

scende a Castiglione Garfagnana; il trivio si completa con la «strada che scende dalla bocca del Fornello di Lombardia», cioè una diramazione della prima, che portava alla Bocca del Fornello, sulla sommità dei monti¹³.

Pensiamo che la chiesa di San Pellegrino¹⁴, che ospita ancora i corpi dei santi Pellegrino e Bianco, pellegrini devoti di origine scozzese che giunsero in questo luogo secondo la leggenda intorno al 618 e vi morirono nel 643, nel Medioevo rientrava nella circoscrizione ecclesiastica lucchese e della Pieve Fosciana, come vuole d'altronde la sua posizione, appena a sud del crinale spartiacque. Tuttavia grossi ponti vengono gettati fra un lato e l'altro del crinale appenninico se alla metà del Quattrocento Leonello Nobili di Castiglione Garfagnana risulta abate di Frassinoro, abate di San Giorgio nella diocesi di Lucca e rettore della chiesa di San Pellegrino. È lui a commissionare a Matteo Cividali quel bel tempietto neoclassico per ospitare i corpi santi.

La leggenda di san Pellegrino (e del suo compagno san Bianco, ricordato però solo più tardi, nel Quattrocento) è molto interessante, pur intessuta di parti tralatizie e francamente di fantasia: tralasciando di raccontare le sue imprese iniziali, lasciata la corona di Scozia e la patria, e visitati piamente ma pericolosamente i luoghi santi e tutti i santuari italiani noti, egli giunse nelle solitudini alpestri della “selva tenebrosa” infestata da demoni, guidato da una stella. Lì giunto lavorò dodici anni per liberarla dalle presenze maligne, vivendo in una caverna, e altri sette rimase come eremita penitente in un tronco d'albero cavo finché morì a più di 97 anni. Una pia donna del Frignano, Adelgrada, con il marito Pietro fu spinta dalla visione di un angelo a recarsi lassù a proteggere e conservare il corpo del santo eremita, che trovò nel tronco dell'albero vegliato da una moltitudine di animali feroci.

Pietro convinse due leopardi e due orsi a scavare la terra per la tomba e portò al vescovo di Modena Geminiano una pergamena che aveva ritrovato nelle mani del santo, nella quale se ne narravano la vita e le opere di pietà, tanto che il vescovo coinvolse i suoi colleghi Severo arcivescovo di Ravenna, che radunò i vescovi emiliani, e Alessio arcivescovo di Pisa, che giunse con i vescovi toscani. La lite fra le due schiere che giungevano dai versanti opposti dell'Appennino per impadronirsi delle reliquie fa un po' ribrezzo a noi e ci fa sorridere il giudizio di Dio imposto a due torrelli non domati, uno lombardo e uno toscano, che sarebbero stati la mano del volere divino per decidere dove doveva riposare il corpo. I due tori si fermarono

¹³ *La Via Vandelli strada ducale del '700 da Modena a Massa. I percorsi del versante emiliano* cit., p. 95.

¹⁴ Su San Pellegrino, sulla leggenda agiografica e la storia della chiesa resta ancora valido il lavoro di ANGELO MERCATI, *S. Pellegrino delle Alpi in Garfagnana. Note agiografiche e storiche*, Roma, Tipografia Poliglotta Vaticana, 1926.

proprio sul confine nel luogo detto *Thermae Salonis* e lì i vescovi edificarono la basilica che fu consacrata e dedicata il 1° agosto 643.

I miracoli successivi raccontati nel testo agiografico sono tipici di una zona di strada ma non solo, dagli assaliti dai ladroni di strada risuscitati dopo un assalto, ai feriti per opera di nemici risanati, alla donna di Carpi che chiedeva un figlio esaudita ma poi punita per la dimenticanza dello scioglimento del voto (con un bambino che aveva la testa girata e mugghiava come un bue). Anche il pontefice Alessandro III fu beneficiato dal santo, che liberò dall'ossessione diabolica un suo nipote di nome Adriano, e concesse perciò ai devoti che visitassero la chiesa il 1° agosto la stessa indulgenza che godevano coloro che visitavano la basilica di San Marco a Venezia il giorno dell'Ascensione. Fin qui la leggenda, a cui si aggrega fatalmente la voce popolare¹⁵, diffusa fino a Bologna, che bolla come grande mangiatore di lupini, ma un po' a malincuore, il santo Pellegrino e ricorda che il suo compagno Bianco si accontentava delle bucce che il santo lasciava cadere dietro di sé, quindi ancora più formidabile digiunatore.

I documenti invece ci parlano per la prima volta della chiesa nel 1110 nel luogo *Thermae Salonis* e ci informano anche della facoltà dei custodi e monaci dell'ospitale di raccogliere questue nei territori lucchese, pisano, volterrano, pistoiese, lunense, parmense, reggiano, modenese, mantovano e bolognese, concessa dall'imperatore Enrico VI il 26 aprile 1187, stando a Borgo a Mozzano. Questa leggenda reca tanti elementi di verosimiglianza: dall'orridezza della selva ripiena di bestie feroci (lupi e orsi certo, ma non certo leopardi), alle lotte che dovettero esserci fra i cristiani dei due versanti per accaparrarsi il controllo delle reliquie e dei proventi che queste portavano da un'area amplissima, dalle diverse influenze culturali alla presenza di acque salutari che dovevano rendere importante un luogo così isolato, alla provenienza del santo da quella Scozia che insieme all'Irlanda era stata un confine della fede e invece andò perduta proprio nel secolo, il XVII, in cui vennero pubblicate le prime opere a stampa (come quella dell'erudito e antiquario Thomas Dempster, scozzese¹⁶) che ricordavano il santo pellegrino per antonomasia.

¹⁵ GIAMPAOLO BORGHI - RENZO ZAGNONI, *Pellegrinaggi tradizionali dal Bolognese al santuario di San Pellegrino dell'Alpe: aspetti etnoantropologici*, in *La Garfagnana. Storia, cultura, arte* cit., p. 265-290.

¹⁶ Notizie sullo studioso e sulla sua vita avventurosa di scozzese cattolico costretto a fuggire in Italia in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 38, Roma, Treccani, 1990, p. 672-674.



L'ospizio di S. Pellegrino in Alpe nel secolo XVIII, inchiostro acquerellato (ASMo, Confini, n. 80)

Questa dettagliata veduta con planimetria ed esaustiva legenda mostra di nuovo il complesso di San Pellegrino, percorso dalla «Via Imperialis». La pianta è posteriore al 1728, ricordato come momento della costruzione di alcuni edifici del complesso, cioè è collegata alla prima versione di una strada moderna per la Garfagnana, promossa dal duca Rinaldo I nel 1738, quella che si limitava a rimodernare e riparare il vecchio percorso della via Bibulca lungo la valle della Secchia.

Restando sulla dorsale tra i torrenti Sillico e Castiglione, nuovamente la strada progettata dall'abate Vandelli nel suo percorso definitivo evitava l'*enclave* lucchese di Castiglione Garfagnana e toccava Castelnuovo. Castelnuovo che oggi conserva ancora una affascinante rocca e in essa il ricordo del governatore estense Ludovico Ariosto, che per la verità non gradì la sua permanenza in servizio in luogo così alpestre e infestato da banditi che erano fiancheggiati da amici potenti nella stessa corte ducale e favoriti dalle lotte di parte che insanguinavano la provincia¹⁷.

¹⁷ ODOARDO ROMBALDI, *Ludovico Ariosto Commissario Generale della Garfagnana*, in «Bollettino Storico Reggiano», VII, 28, ottobre 1974, p. 37-72, soprattutto le p. 61-72.



*La Garfagnana, zona di Castelvechio, Francesco Porta, 1558
(ASMo, Serie Generale, n. 5)*

Risulta subito evidente la bellezza del disegno di questa pianta - pianta in senso improprio perché sappiamo che è una veduta a volo d'uccello - orientata quasi come oggi, ricca di informazioni territoriali: il Serchio come un grande albero, intrecciato alle vie di comunicazione che collegano ogni piccolo paese e castello della Garfagnana. Riconosciamo Castelvechio, Piazza al Serchio, l'imponente e importante ponte di Sala, uno dei numerosi ponti che permettono di varcare il fiume. Il disegnatore non trascura nulla - i tetti delle case, il fumo dei camini, le onde del fiume e i merli sulla spalla del ponte. Tutto ciò alla metà del Cinquecento, un'epoca d'oro per le imprese cartografiche, come la Galleria delle Carte Geografiche negli appartamenti vaticani.



La Garfagnana, Pellegrino Batecchi o Batacchi, sec. XVII (ASMo, Serie Generale, n. 28)

In questa ampia veduta di tutta l'alta valle il fiume Serchio si distende come un serpente, dalle sorgenti diramate a destra all'ingrossarsi del corpo a sinistra, fino al grande nodo del ponte di Castelnuovo. Anche in questa precisa raffigurazione Pellegrino Batecchi o Batacchi¹⁸ mostra grande attenzione per la delineazione dei singoli paesi e castelli, per le strade che percorrono entrambi i versanti della valle e costituiscono la grande circolazione del sangue nel corpo della regione.

¹⁸ GIORDANO BERTUZZI - RICCARDO VACCARI, *Fonti cartografiche relative ai territori estensi d'oltreappennino, in particolare la Garfagnana, conservate presso l'Archivio di Stato di Modena*, in *La Garfagnana. Storia, cultura e arte cit.*, p. 307-360, a p. 310.



*La valle del Serchio fino a S. Pellegrino, sec. XVII, penna su carta
(ASMo, Serie Generale, n. 256)*

In questa semplice veduta a penna, dotata di una legenda, quello che ci colpisce sono le barriere o steccate che corrono a zig zag in luoghi probabilmente da difendere da un'invasione, perché mi sembra meno probabile che si tratti di opere di sostegno di terreni franosi, opere costose che certo non si affrontavano nel Seicento, quando la scarsa densità di popolazione permetteva di spostare un insediamento quando era minacciato da frane. Le strade sono indicate da un puntinato che fiancheggia il fiume, sale sui ponti, serpeggia in ogni paese e che dobbiamo immaginare anche dove non lo vediamo, sotto forma di semplice sentiero. In questo caso se questa pianta fosse stata lasciata insieme alla relativa documentazione avremmo un quadro ben più chiaro della vicenda che costrinse a progettare e forse anche a realizzare queste difese.



La Garfagnana, Domenico Cecchi, 1733 (ASMo, Serie Generale, n. 26)

In questa splendida e conosciuta pianta della Garfagnana del capitano Domenico Cecchi datata 1733 non abbiamo solo informazioni sugli abitati e i fatti antropici come strade e ponti, ma una precisa delineazione del quadro fisico sottostante - monti, ruscelli, valichi - e informazioni politiche come la divisione in vicarie della regione e i diversi stati che se la spartiscono.

Le strade da un lato portano alla Lunigiana a «Pulegha» attraversando i Monti Sagatonici, e a «Stazema» a fianco della Pania Forata; a nord il passo di «Pratarena» verso il Reggiano, nonché il passo della «Forbice» per «Febbio»; a nord-est il San Pellegrino e la «Bocca del Fornello» e il «Saltello», che hanno Sant'Anna di là dal crinale e più in là «Taiole».

«La Garfagnana è una pichola provincia della Toschana Settentrionale et Occidentale contenuta da Monti e Colli l'acque de quali versano nel Fiume Serchio che le passa per mezzo; confina da Levante e da Settentrione con le Provincie di Lombardia e Frignano stato del Serenissimo di Modena

mediante Acquaversa delli Appennini; da Mezzodì con lo stato di Lucca; da Ponente con la Versiglia, e Lunigiana mediante i Monti Acquaversa; la sua Figura Geometra è di Rombo, o Romboide: per la larghezza si estende da San Pellegrino alla Pania Forata miglia 18; per longhezza si estende Miglia 25 da Pratarena al Pontecalavorno: è fertile di tutto il necessario per l'humano sostentamento, et abbondante di Bestiame, e Grascia, vi sono miniere di metalli d'Oro, Argento, Ferro, e Vetrioli; gli Abitanti sono vivaci, astuti, et ingegnosi nelle scienze, lettere, et Armi, e Fedeli; è confinata come qui sotto». La legenda continua ai piedi della carta indicando in riquadri le varie signorie che si dividono la valle, il Granducato di Toscana e la repubblica di Lucca; il riquadro relativo al ducato Estense è molto sbiadito e non si legge. Accanto un notevole stemma ducale estense¹⁹.

La soggezione della Garfagnana superiore alla casa d'Este era iniziata nel 1429, quando le stesse comunità, temendo di essere inglobate nello stato fiorentino che allora rendeva in soggezione Lucca, preferirono offrire obbedienza al duca, che ne formò la Vicaria di Castelnuovo; altre se ne aggiunsero nel 1446, da cui si creò la Vicaria di Camporgiano, e nel 1450, dopo un lodo di Nicolò V fra i Lucchesi e il duca Borso, data di nascita della Vicaria di Trassilico. Le ultime terre datesi agli Este formarono la Vicaria delle Terre Nuove. Questa situazione permaneva ancora nel 1788, quando il Ricci scriveva la sua opera. Ma rapporti fra il nord e il sud dell'Appennino nella sua parte centrale emiliana nascevano ben da lontano nel tempo, nella soggezione ai Canossa delle terre lucchesi e di quelle reggiane e modenesi e dall'espansione verso l'interno della Toscana dei marchesi Malaspina: questa soggezione aveva lasciato nel territorio numerosi piccoli feudatari locali, che tuttavia vennero resi inoffensivi dalle comunità locali ben decise a mantenere la propria indipendenza²⁰.

La viabilità della Garfagnana è condizionata dal profondo solco del fiume Serchio, ai fianchi del quale si distribuiscono forzatamente gli insediamenti, per lo più lontani dall'acqua precipitosa del fiume e arroccati su collinette di buona veduta circostante ma anche vicini a possibili terreni dissodabili e coltivabili a campicelli²¹.

¹⁹ GIORDANO BERTUZZI - RICCARDO VACCARI, *Fonti cartografiche cit.*, pp. 309-310.

²⁰ ANGELO SPAGGIARI, *Considerazioni sulla legislazione statutaria della Garfagnana estense*, in *La Garfagnana cit.*, p. 147-161, che amplia e completa ID., *Istituzioni autonomistiche e ducali nella Garfagnana estense del Settecento*, in *La Via Vandelli, strada Ducale del '700. Dal Frignano alla Garfagnana e al Ducato di Massa cit.*, p. 5-6 e ID., *Inquadramento storico del '700. Gli Estensi e i loro "stati" tra Sei e Settecento*, cit., p. 7-9.

²¹ Si veda MARIA CRISTINA COSTA – VALERIO MESSORI, *La Provincia della Garfagnana cit.*, p. 231-256 e GIANLUCA BOTTAZZI, *Viabilità e insediamento nella Garfagnana medievale*, in *La Garfagnana dai Longobardi alla fine della Marca Canossana, Atti del convegno, Castelnuovo Garfagnana, 9-10 settembre 1995*, Modena, Aedes Muratoriana, 1996, p. 63-90, nonché AMEDEO GUIDUGLI, *Ospedali vie e pellegrinaggi nella Garfagnana del*

La strada selciata progettata ed eseguita da Domenico Vandelli seguiva poi un affluente di destra del Serchio, l'Edron, giungendo a Vagli e da qui affrontava la traversata delle Alpi Apuane attraverso il passo della Tambura, fino a Resceto; da qui lungo la valle del torrente Frigido scendeva a Massa. Si noti che il passo di San Pellegrino è a 1.524 metri sul livello del mare e la Tambura è addirittura a 1.620 metri. La strada era poi servita da stazioni di posta per il cambio dei cavalli, da fontane, da ricoveri per i viandanti e da osterie.

Nel versante emiliano ancora lunghi tratti della via selciata di lastre di arenaria locale esistono e vengono usati per spostamenti puramente locali tra la Santona e Santa Maria, da San Pellegrino a Castelnuovo, da Vagli a Resceto, mentre altri sono stati usati per la successiva via Giardini e altri ancora sono stati asfaltati in tempi recenti.

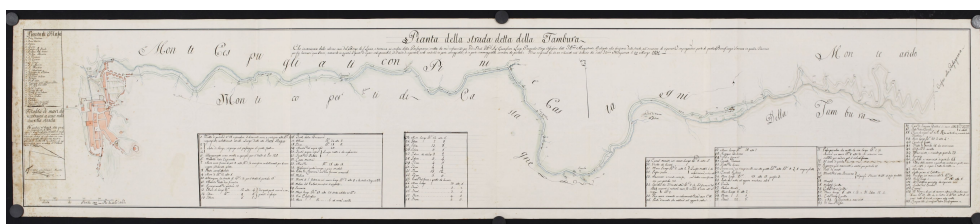


*Garfagnana, nuova strada della Tambura, Giuseppe Scarabelli, 1740
(ASMo, Serie Generale, n. 159)*

Si noti la ripidezza e la impervietà della nuova strada della Tambura che, come dicono la legenda e le scritte sparse, deve essere intagliata nel macigno o nel sasso vivo o nel marmo, bianco o di vari colori, che si

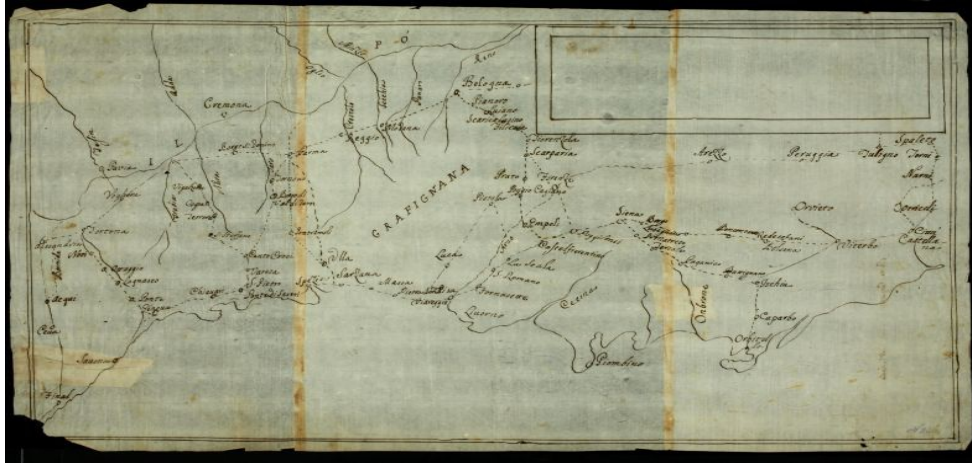
Medioevo, s.l., Edizioni San Marco, 1993.

inerpica con vistosi tornanti nelle Alpi Apuane nel loro passaggio più praticabile fra Garfagnana e Lunigiana. Questa nuova strada era comunque molto più progredita dal punto di vista tecnico di qualunque altra strada - o sentiero - che l'avesse preceduta e mostra con evidenza la difficoltà di stabilire e mantenere comunicazioni efficienti fra le due regioni montuose. Ben due ricoveri, uno subito sotto al crinale, uno percorsa la parte più ripida, assistevano i viaggiatori, anche, presumibilmente, nelle disavventure come cadute, scivoloni rovinosi sulla pioggia o sulla neve o sul ghiaccio.



La strada della Tambura, veduta generale e particolare, perito Francesco Bertolani, 1831 (ASMo, Mappe Campori, n. 270)

«Pianta della strada detta della Tambura», dal valico a Massa. La città di Massa è precisamente disegnata in pianta e poi la strada è isolata dal territorio circostante, un filamento che viene appena contestualizzato, senza indicazione dell'orografia: essa non è più necessaria, perché sono indicate le misure al piede, quindi non importa delineare quello che c'è attorno. Per questo la cartografia ottocentesca, pur molto significativa e tecnica, non ci interessa sotto il profilo estetico e non è stata generalmente scelta per questa rassegna.



Le strade verso il Tirreno alla fine del secolo XVIII (ASMo, Serie Generale, n. 246)

In questa veduta panoramica, non particolarmente appariscente né bella, sta nascosta una dura verità: le strade che dall'Emilia si dirigono verso il mar Tirreno ormai prescindono dalla Garfagnana. Tutto l'Appennino è solcato dai nastri delle strade carrozzabili, ma non è così per la Garfagnana, che fino alla recentissima modifica della strada principale che la percorre, è rimasta isolata dalla più ampia circolazione delle persone e delle merci: le strade pur carrozzabili, e ora anche asfaltate, ma piene di curve e di salite e discese l'hanno tagliata fuori per secoli dal flusso principale dei traffici. Un paradiso ambientale ma attardato rispetto all'evoluzione economica del resto della regione. Fa però molto piacere notare le numerose iniziative che cercano di ridare alla Garfagnana e alle sue bellezze naturali e storiche una centralità nel turismo nazionale: dal restauro della rocca delle Verrucole, alla creazione del Parco Nazionale dell'Appennino tosco-emiliano, ai percorsi natura per ragazzi.

Torniamo al territorio modenese, al Frignano, con questa bella anche se abbastanza rozza veduta.



Il Frignano, secolo XVII, inchiostro e acquerello (ASMo, Topografie di Territori, n. 137)

Di fronte a questa schematica rappresentazione possiamo chiederci cosa interessava raffigurare al disegnatore del Seicento. Certo non il fiume Panaro, appena accennato alla sinistra. Certo non le strade che percorrevano la regione, che non ci sono addirittura nella rappresentazione. Gli interessavano gli abitati, di cui molti fortificati, e alcuni comunque legati alla viabilità, le osterie, che sono rappresentate alla stessa scala di grandezza dei paesi, ben evidenti e riconoscibili; poi sono in evidenza altri luoghi nodali del territorio, i mulini, addirittura raffigurati con la ruota idraulica ben visibile (anche se mancano nel disegno i corsi d'acqua derivati per muovere le pale).



*L'Appennino modenese-bolognese, sec. XVII, penna e acquerello
(ASMo, Serie Generale, n. 350)*

Invece in questa bella rappresentazione della zona montuosa al confine fra il territorio modenese e bolognese, lungo il corso del Samoggia, le strade ci sono, anche se raffigurate idealmente, un segno diritto al di sopra delle infinite alture che in realtà percorrono. Pur nella sua imprecisa rappresentazione (secondo gli standard attuali) la carta è in realtà ricchissima, perché ci mostra il territorio con i castelli (anche scomparsi oggi, come la Rocca di Roffeno) e le strade che li raggiungono, le chiese, i corsi d'acqua e i monti nella loro precisa forma, più o meno scoscesa e dirupata. Sono evidenti le platee create artificialmente sulla cima dei monti per costruire le torri e gli abitati fortificati, sono disegnate le confluenze dei torrenti, anche se nei punti più complicati, per rispettare l'orografia, il disegnatore deve stravolgere la veduta dei monti e dei paesi, buttandoli a testa in giù. Se la carta usata non basta si può aggiungere un foglietto e appiccicarlo di fianco, nel punto più opportuno (anche senza rispettare la simmetria) per continuare la rappresentazione.

Quella raffigurata in maniera così vivace in questa pianta è la strada che Arturo Palmieri chiamò "del confine modenese-bolognese", che recentemente è stata chiamata con diversi nomi, Cassiola stando a numerose attestazioni nelle carte bolognesi e nelle mappe antiche, Longobarda ponendo mente al suo riattamento da parte di Liutprando re dei Longobardi, Nonantolana considerando uno dei due capolinea nell'abbazia di San Silvestro. Sostanzialmente gli studiosi bolognesi ne hanno riconosciuto il percorso sul crinale orientale del Samoggia, mentre gli studiosi modenesi o

emiliani hanno preferito mettere l'accento sul versante occidentale del Panaro per riconoscere nella viabilità locale la strada che il re longobardo volle tracciare nei territori da lui conquistati per raggiungere la val di Lima e alternativamente Pistoia o Lucca e i territori longobardi di Toscana. Tuttavia io credo che proprio questa che vediamo sia la *Cassiola*²², la Cassia di cui parlava Cicerone nel delineare le tre strade che da Roma permettevano di varcare la catena appenninica e raggiungere la Pianura Padana. La prosecuzione da Ospitale verso la val di Lima e Pistoia è stata riconosciuta in maniera convincente, a mio parere, da Natale Rauty, che ne ha individuato un punto di passaggio nello scomparso castello di Batoni²³.

Verso la pianura modenese e il Po

Ancora il Ricci ci guida nella pianura, descrivendoci la via del Finale o del Navicello, la via di Mirandola o via del Canaletto, la via di Mantova per Carpi e Novi e la via della Barchetta verso Correggio.



Strada da costruirsi da S. Cesario fino alla via Emilia per migliorare il trasporto delle derrate, 1817, ing. Marco Mazzi (ASMo, Mappe Campori, n. 272)

²²Grazie a questa interessante rappresentazione si poté riconoscere il tracciato montano della via Cassiola: EZIO TROTA, *Il monastero e la chiesa di S. Lucia di Roffeno*, «Quaderni del Circolo Culturale di Castel d'Aiano», 4, 1991, con la bibliografia precedente.

²³ Da ultimo me ne sono occupata in P. FOSCHI, *Mercati lungo le strade della valle del Samoggia fra Medioevo ed Età Moderna*, in *Botteghe, officine e mercati: luoghi e mestieri del commercio e dell'artigianato nella valle del Samoggia*, *Atti della giornata di studio, Monteveglio, 19 ottobre 2008*, Monteveglio, Amici dell'Abbazia di Monteveglio, 2010, pp. 27-52. Qui si trova la bibliografia precedente.

«Tipo dimostrativo il progetto in doppia posizione di nuovo tronco di strada da sostituire ai due, l'uno sulla strada ghiaia di San Cesario, e l'altro sulla via Emilia che percorrono sugli Stati Pontifici, all'oggetto di evitare gl'intralci, che s'incontrano nel trasporto delle derrate da San Cesario alla capitale de' Regi Domini Estensi e viceversa». Anche nell'alta pianura ben drenata dalle acque e percorsa dagli uomini da millenni, nell'Ottocento si sentì l'esigenza di migliorare le comunicazioni e nello stesso periodo nacque una classificazione dei professionisti qualificati per le varie operazioni, fra cui anche il disegno di progetto²⁴.

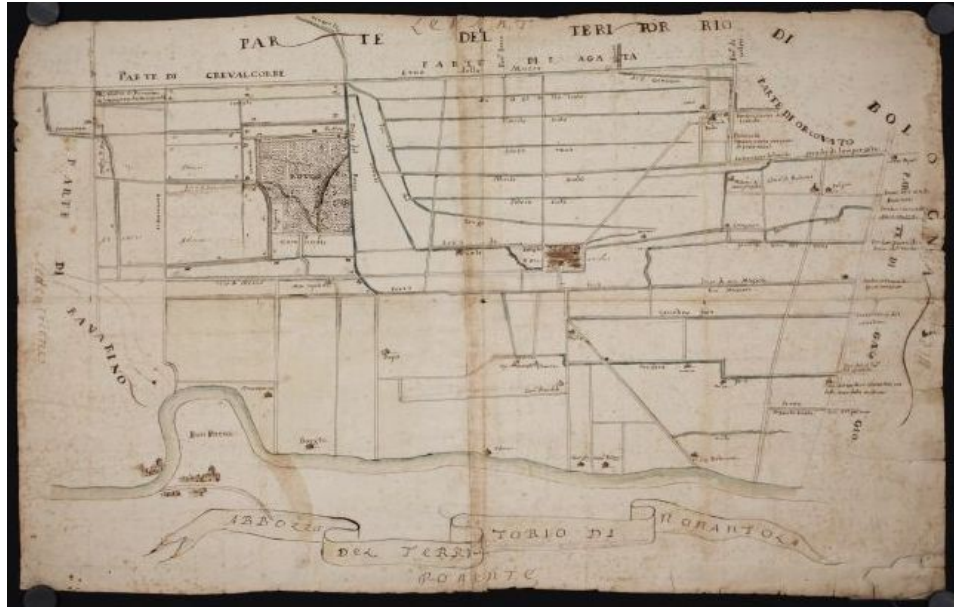
Le ricche aziende agricole delle grandi famiglie modenesi vogliono far raggiungere ai loro prodotti agricoli la via Emilia, il collettore dei traffici della regione, in un momento in cui, per la verità, erano tornate le divisioni statali precedenti all'occupazione francese, certo non migliorative per il commercio.



Spilamberto e il suo territorio, Gaetano Mattacodi, 1680 (ASMo, Serie Generale, n. 1)

Proprio le divisioni statali favorivano un fenomeno che oggi chiameremmo di evasione fiscale, il contrabbando, che si esercitava nelle zone confinarie: le campagne di Spilamberto fra lo Stato Pontificio del Bolognese e il Ducato di Modena dovevano vedere numerosi tentativi di passaggio clandestino per le merci più preziose e maggiormente colpite dalle tasse.

²⁴Su questi temi è utile tutto *Gli architetti del pubblico a Reggio Emilia* cit.

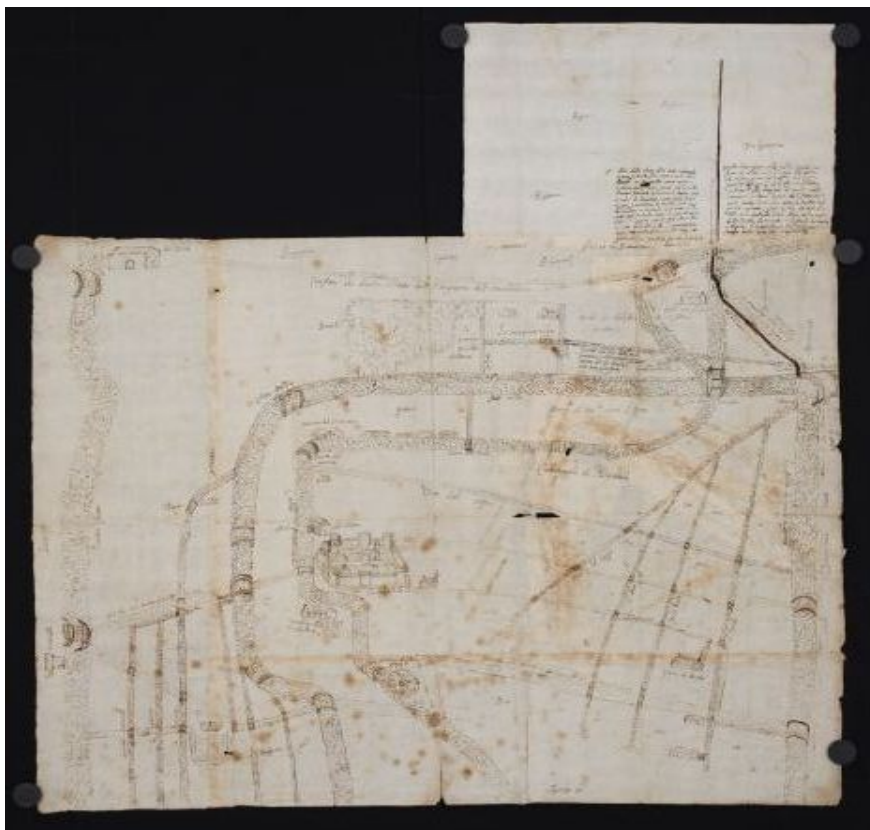


*Il territorio da Nonantola fino al Bolognese, sec. XVII, inchiostro acquerellato
(ASMo, Serie Generale, n. 99)*

Fra gli stradelli ortogonali, residuo della centuriazione romana, spicca invece per il suo andamento diagonale la «Via Maggiore», che nel nome indica la sua importanza e molto probabilmente la sua origine romana²⁵. Si tratta della strada riattivata dal re longobardo Astolfo a metà dell’VIII secolo, in coincidenza con la fondazione dell’importante abbazia regia di San Salvatore di Nonantola, per collegare la pianura modenese con Pistoia e la Toscana tirrenica. Il suo andamento nel periodo medievale è stato poi riconosciuto con il nome di Cassiola, piccola Cassia, dopo il ponte di Sant’Ambrogio sulla via Emilia, lungo la valle della Samoggia, per Monteveglio, e poi a Gaggio Montano e Fanano, poi lungo la valle del torrente Ospitale e alla Croce Arcana. Da lì si scendeva in val di Lima a Pistoia e poi a Lucca e al Tirreno. Quanta strada dalla tappa di Nonantola!

Bomporto - lo dice il nome - è un importante nodi della navigazione modenese, dove il Naviglio si incontra con il Panaro, come mostra la nostra pianta.

²⁵ PAOLO MUCCI - EZIO TROTA, *La strada medievale fra Nonantola e la Toscana, in Viabilità antica e medievale nel territorio modenese e reggiano. Contributi di studio*, Modena, Aedes Muratoriana, 1983, p. 35-89.



*Nonantola, veduta generale e particolare del castello, sec. XVII, penna
(ASMo, Topografie di Territori, n. 128)*

Non ci sono colori in questa pianta, ma c'è una rappresentazione precisissima della realtà, dalle torri dei castelli, ai ponti sui torrenti, alle strade, alle chiaviche e ai numerosi mulini. La navigazione modenese ebbe una notevole importanza per tutto il corso del Medioevo e dell'età Moderna: lo dimostra se non altro il trattato commerciale stipulato fra i comuni di Modena, Cremona, Brescia, Reggio e Ferrara nel 1277, che disciplinava la circolazione delle merci per via d'acqua in questo vasto ambito padano, a sud e a nord del grande collettore idraulico²⁶. Lo dimostra anche la presenza negli statuti comunali del 1327 di diverse rubriche riguardanti i mestieri collegati alla navigazione, i Navigatori, i Portatori, i Pescatori e i Salaroli, e anche i Paroni, i trasportatori con barche altrui di merci o persone lungo il Canale o nella Secchia. Non ricorderemo tutte le vicende del porto

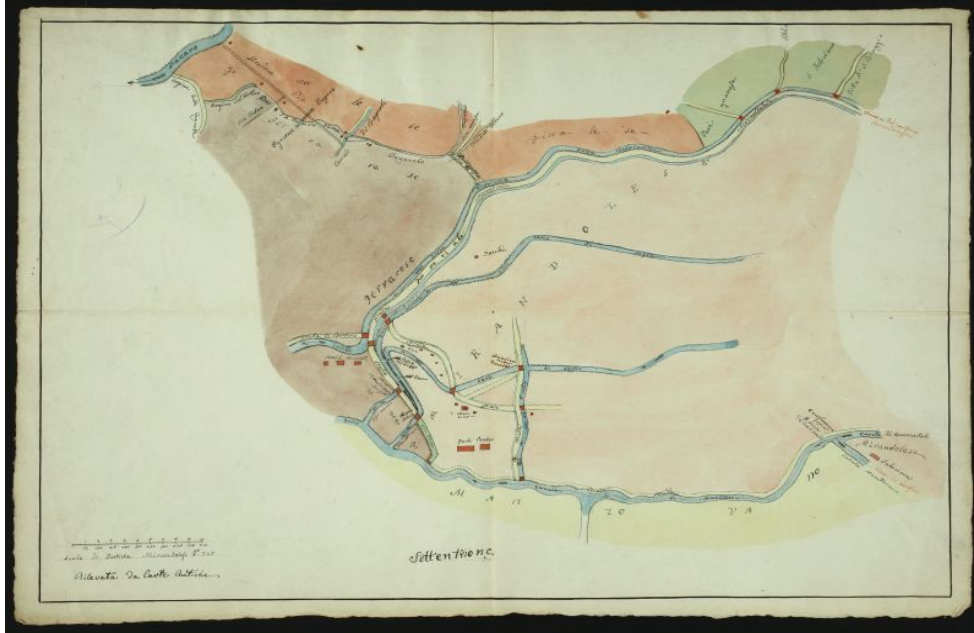
²⁶ GIOVANNA PESCI - CECILIA UGOLINI, *Porti e navigli emiliano-romagnoli. Schede storiche*, in *La Salara. Storia di un luogo e di un restauro*, a cura di GIOVANNA PESCI - CECILIA UGOLINI, Bologna, Editrice Compositori, 1995, p. 89-109, p. 97-100.

modenese, i suoi spostamenti, la sua presenza nel panorama della città, ma sottolineeremo ancora una volta che in pianura le acque erano decisamente più importanti delle strade.



Da Nonantola fino al Bolognese, generale e particolare, sec. XVIII, inchiostro e acquerelli (ASMo, Serie Generale n. 50)

«Pianta dimostrante il territorio di Nonantola». La pianura attorno a Nonantola è caratterizzata dall'ampio bosco, relitto dell'area boscosa medievale, per il resto è solcata da numerose strade e stradelli poderali, tutta raggiungibile e percorribile. Per Nonantola passa la «Via Mavora», via Maggiore del territorio fra Bologna e Modena, ancora ben riconoscibile nel Settecento, prima delle grandi trasformazioni ottocentesche della viabilità, dei metodi di coltivazione, delle suddivisioni poderali. Bomporto è diventato un grosso paese, alimentato certo dai commerci che la via d'acqua favoriva.



I canali e le strade fra Finalese, Ferrarese, Mirandolese, Mantovano, sec. XVIII, acquerello su carta (ASMo, Acque, n. 283)

Qui ci troviamo all'incrocio di territori tutti problematici dal punto di vista dello scolo delle acque superficiali: dal Ferrarese al Finalese al Mirandolese al Mantovano, qui vengono al pettine i nodi accumulatisi nell'alta pianura: qui la pendenza diventa sempre minore e la forza dell'acqua degli affluenti spesso non riesce a riempire ancora di più il grande Po. I corsi diventano tortuosi, i letti si innalzano per effetto delle deposizioni, ma per lo meno dal Panaro verso ovest l'entrata delle acque nel Po Grande non è problematica, se non in momenti particolari. Tanto che fiancheggiata da due canali può correre questa «strada Imperiale», in cui può confluire la «Strada di Bondeno» e altre strade di cui non è indicato il nome.



I corsi d'acqua nell'ampio territorio fra la via Emilia e il Po, dal corso del Reno alla Secchia, sec. XVIII, penna (ASMo, Acque, n. 319)

Proprio in questa zona, poi, si incrociano vari confini: il Ferrarese del papa dal 1598, il Modenese dei duchi estensi, il Mantovano dei Gonzaga e lo stato-cuscinetto di Mirandola. Notiamo poi che in questa carta sono ben più importanti i fiumi delle strade e ancora più significativi i punti dove esistono ponti o passi, cioè dove c'è una struttura fissa, percorribile estate e inverno, e dove invece il passaggio del corso d'acqua è assicurato da barche, quindi molto più precario; il passaggio doveva poi avvenire su corsi d'acqua che avevano portate ben maggiori di adesso, non essendo previsti che scarsi prelievi per l'agricoltura e per usi civili.



Finale, matita e penna su carta, particolari (ASMo, Serie Generale, n. 101)

«Finale di Modena. Disegno fatto da me Antonio Albani li 13 marzo 1708 in ordine al bisogno di nuovo condotto o stramazzo». Per illustrare questa parte del territorio estense sono stata costretta a scegliere un disegno alquanto sbiadito, certo non una pianta bella da vedere, tuttavia è notevole la precisione delle vignette che raffigurano i vari edifici di Finale Emilia²⁷. Finale si trova sul percorso che conduce al territorio ferrarese, che, come sappiamo, era unito fino al 1598 a Modena, ma che a quella data fu devoluto allo Stato Pontificio per l'estinzione del ramo degli Este che ne aveva ottenuto l'investitura. Ferrara dal punto di vista politico si separò quindi definitivamente da Modena ed entrò a far parte di uno stato ben maggiore e variegato, dove la fronteggiava di là dal Po di Primaro la ricca e irrequieta Bologna, che custodiva gelosamente la sua relativa autonomia politica e amministrativa rispetto al governo centrale e poneva con forza il problema della bonifica.

Infatti qui a Finale un'immagine che spicca è questa bella barchetta, quasi una gondola, fatta proprio per navigare con passeggeri o qualche involto o pacco di merce su un canale. Le vie e i canali si contendono il predominio delle comunicazioni non solo fuori dal paese ma all'interno del paese stesso. Un panorama che non siamo più abituati a vedere nelle nostre campagne e che ritroviamo come attrazione turistica ad esempio a Comacchio. In un luogo così segnato dalle acque superficiali non si hanno certo difficoltà a impiantare mulini e infatti anche in questa immagine se ne

²⁷ Su Finale si veda *Finale Emilia. Popolo e castello*, Modena, Aedes Muratoriana, 1985 e ALFONSO GARUTI, *Finale Emilia*, in *Paesaggio: immagine e realtà*, Milano, Electa, 1981, p. 248-250.

vedono diversi. Anche questi schizzi non finiti e mai riportati a penna ci aiutano a ricostruire, fra l'altro, l'aspetto di edifici sacri e laici, di edifici di servizio, di canalizzazioni idrauliche ad una certa data.



La tenuta estense di Le Lame presso Carpi, 1686 (ASMo, Serie Generale, n. 38)

«Topografia della Gastaldaria delle Lamme nel distretto di Carpi dell'Altezza Serenissima Sig. Principe Foresto d'Este». Il perito agrimensore che disegna questa pianta naturalmente non ha grande interesse per le strade: il suo compito è quello di tratteggiare esattamente gli edifici, indicare le coltivazioni, insomma di delineare la proprietà fondiaria nei suoi elementi più importanti, soprattutto quando il proprietario è il principe che governa il territorio. Tuttavia in pianura le strade sono elementi fondamentali del paesaggio agrario, se non altro perché permettono il trasporto dei prodotti, la visita del proprietario sui fondi, gli spostamenti dei coloni e degli amministratori. Il perito quindi le tratteggia con precisione nella loro caratteristica di stradelli erbosi o cavedagne fra i campi, parti di una rete di distribuzione, insieme ai fossi, che razionalizza lo sfruttamento del podere²⁸.

Il palazzo delle «Lame» non è solo una residenza estiva dei Pio di Carpi, ma è un vero e proprio centro amministrativo delle proprietà

²⁸Come rileva convincentemente CARLO PONI, *Fossi e cavedagne benedicon le campagne*, Bologna, il Mulino, 1982, p. 15-96.

fondiarie ad esso connesse, come sempre era in Antico Regime, quando alla bellezza si coniugava lo sfruttamento delle risorse agricole del territorio. Nel XVI secolo passò agli Estensi, poi alla famiglia Paleotti di Bologna, ma ritornò presto agli Estensi, che ne restarono proprietari fino a quando verrà dato in feudo ai conti Guidelli Guidi. Oggi è un triste rudere che non rispecchia la sua forma originaria, che era quella di un edificio sviluppato longitudinalmente con due ordini di portici, a cui era accostata una possente torre, come attesta proprio una pianta del 1626; prese la forma attuale presumibilmente alla fine del XVII secolo.

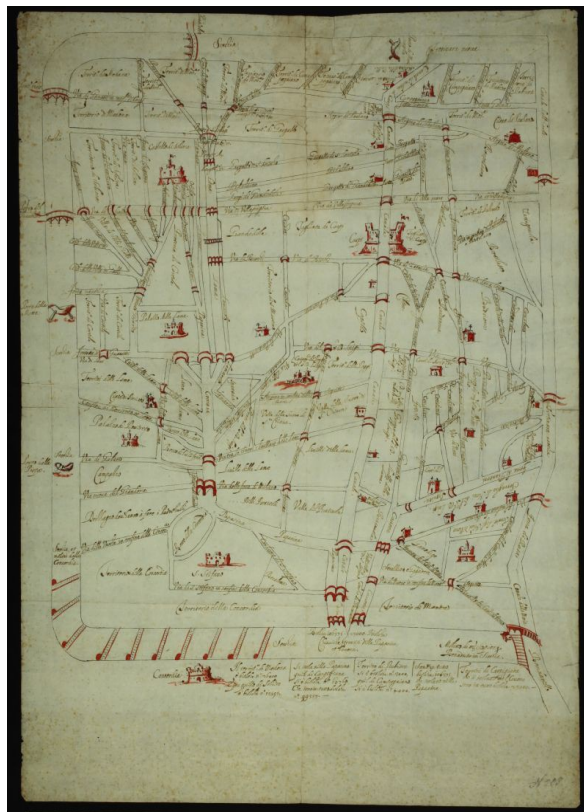
Grande precisione e preciso intento estetico, ma anche elementi utili al sovrano per governare, il numero dei centri abitati, la popolazione, insomma, la consistenza, il peso, potremmo dire, di un'entità astratta come un territorio caratterizzato da un titolo feudale si può verificare nelle grandi mappe, come quella di Carpi, elaborate per descrivere le più importanti parti del territorio controllato dagli Este²⁹. Fra gli elementi più importanti le vie di comunicazione, che collegano quel territorio, quello stato ai territori limitrofi, ai loro sovrani.

Un momento importante per la viabilità per Carpi fu proprio la fine del XVIII secolo, quando fra le varie ipotesi proposte da ingegneri modenesi e mantovani fu scelto questo percorso per la grande strada da costruirsi che unisse la montagna modenese con il nord e Mantova³⁰. Prima del grande progetto voluto dal duca Francesco III e per tutta l'età Moderna da Mantova la strada corriera toccava San Benedetto Po, passava la Secchia a Bondanello su un ponte di barche e poi giungeva a Concordia e Mirandola. Da qui la strada seguiva all'incirca il tracciato della attuale SS. 12 dell'Abetone e del Brennero, toccava l'osteria della Bisciara od osteria del Cristo fino all'argine del Panaro, poi a Bomporto e Navicello, sboccando nel rettilineo della via Nonantolana e terminando a Modena. C'erano per la verità due tracciati possibili: dopo l'osteria del Cristo in località Stramazzone la strada che proveniva da Mirandola si divideva in due tronchi, uno corrispondente all'attuale SS. 12 era chiamato via del Canaletto, costeggiava la Secchia al Ponte Basso e giungeva a Modena. L'altro percorso, chiamato via di Mezzo, conduceva a Bastiglia, Albareto e costeggiando la riva del canale Naviglio sboccava nella via del Navicello alla Crocetta, presso Modena. Tale tracciato però era definito pericoloso perché seguiva l'argine del Panaro, di cui in più punti si lamentava la corrosione. Anche l'argine della Secchia in occasione di pioggia e di piene era pericoloso.

²⁹Si veda il pannello A, raffigurante il Principato di Carpi, di Natale Marri, sec. XVIII, già in *Grandi mappe*, 51, non fotografato per motivi tecnici di ripresa.

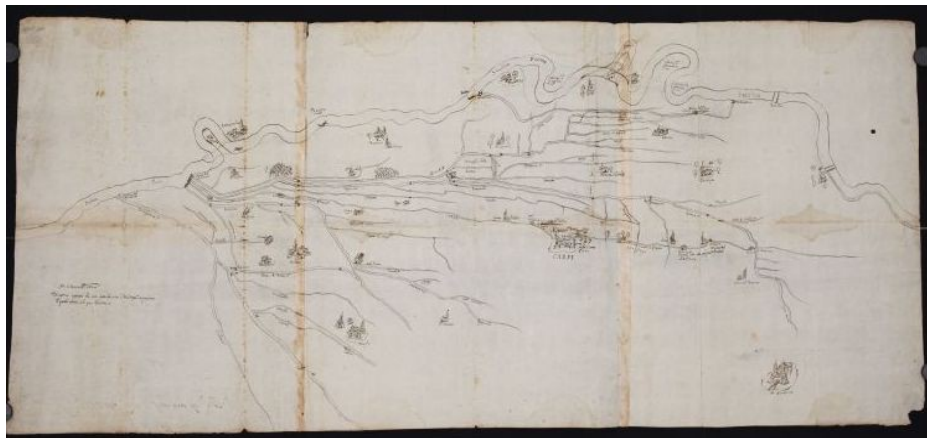
³⁰ Preciso e documentato il lavoro di FRANCESCA SIROTTI, *La "grande strada di comunicazione colla Toscana e Mantovano"*, in «Atti e Memorie della Deputazione di Storia Patria per le Antiche Provincie Modenesi», XI, XX, 1998, p. 221-237.

Anche in pianura, come era stato in montagna con la via Giardini, la grande strada di comunicazione fra Modena e Mantova originò ipotesi divergenti di tracciato, a seconda degli interessi dei due stati confinanti e delle spese da affrontare per eliminare gli ostacoli lungo i diversi percorsi. Si cercava da parte modenese di mantenere in attività il tracciato che toccava Mirandola e ne faceva una tappa importante per i commerci transpadani, ma alla fine, verificati troppi ostacoli relativi al fondo stradale e alle alte spese, prevalse un'ipotesi di transito per Carpi, più breve e meno costosa, avanzata alla fine del 1778 dal carpigiano conte Nussi. In tal modo, iniziata nel 1779, il primo aprile 1781 la nuova strada era terminata e inaugurata: era percorribile da carri e carrozze, quindi utile per il commercio, era diventata la strada postale, cioè quella ufficiale dei portalettere, ed era dotata di stazioni di posta e di osterie. Sulla nuova strada i dazi vennero ridotti ad un quinto di quelli sul tracciato precedente, in modo da convogliarvi il più possibile il traffico commerciale, e fu concluso un nuovo trattato commerciale fra il ducato di Modena e l'impero d'Austria (che controllava il Mantovano) e che definiva le poste e gli obblighi di manutenzione e spalatura della neve per il servizio postale.



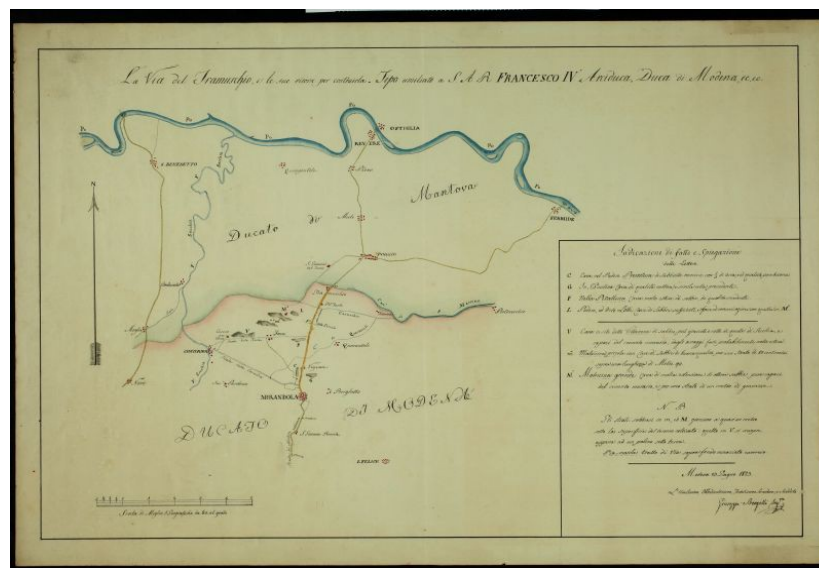
Carpi, sec. XVII (ASMo, Serie Generale, n. 205)

Grande ricchezza di informazioni anche in una raffigurazione un po' corsiva o maldestra, che sembra il disegno di un bambino che vuole mettere in evidenza con il colore quello che gli sembra importante. In realtà il perito agrimensore proprio con questa tecnica, di mettere fuori scala e di colorare gli elementi che gli interessano, ci offre una rappresentazione altamente simbolica del territorio di Carpi. Il castello, quasi spaccato in due dal canale, i ponti enormi perché sono punti importantissimi da mantenere in funzione e curare, i palazzi dei grandi proprietari, le chiese che stanno ad indicare i villaggi, gli innumerevoli canali che cercano di convogliare le acque superficiali in linee che perdano la distruttività e l'isterilimento delle paludi. E le barche che qua e là sostituiscono i ponti: non sono strutture fisse ma sono veri e propri simboli di un servizio fondamentale per la percorribilità del territorio, perché i ponti non erano sempre in buone condizioni.



Concordia e Carpi, Antonio Coccapani (?), 1627 (ASMo, Serie Generale, n. 268)

A penna e forse incompleta, ma molto interessante per la sua precisione nel delineare la rete idraulica anche minore e per la sua antichità questa pianta della pianura fra Carpi e Concordia sulla Secchia. Quello che ci disorienta nella cartografia storica è l'assoluta libertà di orientamento che vigeva prima della normalizzazione ottocentesca: solo occasionalmente il nord è raffigurato in alto.



Il territorio da Mirandola al Po, da S. Benedetto a Sermide, ing. Giuseppe Bergolli, 1823 (ASMo, Mappe Campori n. 271)

«La via del Tramuschio, e le sue risorse per costruirla...». In questa precisa panoramica delle vie fra Modena e la Lombardia spicca la «Via del Tramuschio», che disponeva di comodi banchi di sabbia a nord di Mirandola messi in evidenza per la sua costruzione e futura manutenzione: siamo in epoca di restaurazione e la dinastia asburgica governa di nuovo anche l'antico ducato di Modena e Reggio con Francesco IV, arciduca d'Austria e duca di Modena.



Zona confinaria lungo la Secchia, sec. XVIII, Paolo Parmi (ASMo, Serie Generale, 313)

I confini fra lo stato modenese e Mirandola presso gli argini della Secchia costringono le strade a strani zig zag: ecco spiegate quelle apparenti irrazionalità che tanto ci irritano nelle dritte strade di pianura.

Da Reggio alla Lunigiana e al Mar Tirreno

Le valli reggiane della Secchia (per metà modenese, veramente), del Dolo e del Dragone sboccano sul crinale principale dell'Appennino già orientate verso la Lunigiana, potendo anche prescindere dall'attraversamento dell'alta Garfagnana. Lungo lo stretto territorio reggiano di montagna correvano nel 1788 secondo Lodovico Ricci la strada Ducale di Lunigiana che conduceva al passo del Cerreto e la via Ducale per Frassinoro che ricalcava l'antica medievale via Bibulca.

La valle della Secchia, nel suo versante orientale, modenese, è tutta pervasa nella storia dalla presenza dell'importante abbazia di Frassinoro, fondata da Beatrice di Lorena e da sua figlia Matilde di Canossa nel 1071. Abbazia e strada: le loro vicende si intrecciano strettamente nell'ambito della "signoria di passo" dei Canossa come elementi di un unico controllo del territorio: già ricordata nel 781 come «via nova», chiamata poi Bibulca forse perché permetteva il passaggio di due buoi aggiogati, «proveniva da

Chiozza in Garfagnana, toccava l'ospizio di San Geminiano per giungere poi a Pietravolta, Frassinoro, Tolara, Serradimigni, La Verna, Rubbiano, Corzago, e scendeva al Dolo, nei pressi di Cornilio, dove un ponte superava il torrente. Il diploma di Federico I del 1164 a favore del monastero di Frassinoro aveva riconosciuto all'Abbazia i diritti di guida e custodia sulla strada, dal ponte di Cornilio a Chiozza in Garfagnana»³¹.

Proprio per svolgere il suo compito di ricovero e guida dei viandanti il monastero di Frassinoro incamerò l'ospitale di San Geminiano presso Piandelagotti, appena al di sotto del passo, che fu conteso prima del 1105 fra il vescovo di Modena, il vescovo di Reggio e l'abate di Frassinoro. In quell'anno la contessa lo assegnò direttamente al papa, dirimendo salomonicamente la controversia³². Da notare che per Pietravolta passava la via Bibulca e anche il confine fra le diocesi di Modena e di Reggio nel 1222³³ e che il nucleo del castello di Montefiorino fu eretto sotto forma di torre sulla cima del monte che sovrasta l'abitato dall'abbazia intorno al 1170 congiuntamente da Bernardo da Montecuccoli e dall'abate Guglielmo. Nel secolo seguente, intorno al 1235-8, fu poi costruito il castello, attorno al quale gli abati seguenti a partire dal 1280 organizzarono le case del borgo, cedendo agli abitanti i terreni, perché vi costruissero le case³⁴.

Un primo percorso di una via transappenninica moderna fu tracciato per ordine del duca Rinaldo I nel 1728 da Domenico Vandelli ristrutturando proprio l'antichissimo percorso lungo la valle della Secchia, ma con direzione Pistoia; poi ci si rese conto che non avrebbe potuto essere regolarmente percorribile con carri e carrozze e comunque l'acquisto di Massa imponeva una direzione diversa, verso sud-est, del percorso, quindi questo primo tentativo di strada carrozzabile fu abbandonato, o, per meglio dire, non fu considerato diverso dagli altri percorsi tradizionali della montagna³⁵.

³¹ GIORDANA TROVABENE, *L'insediamento nell'alto medioevo*, in *Insediamenti storici nell'alta valle del Secchia. Comuni di Frassinoro, Montefiorino, Palagano, Prignano*, Modena, Cooptip, 1981, pp. 17-19, a p. 18.

³² *Insediamenti storici nell'alta valle del Secchia...cit.*, p. 79.

³³ *Insediamenti storici nell'alta valle del Secchia...cit.*, p. 82.

³⁴ *Insediamenti storici nell'alta valle del Secchia...cit.*, p. 217-220.

³⁵ GIOVANNI SANTINI, *La via Vandelli: prima strada "moderna" nell'Italia del Settecento. Contributi ad uno studio storico sistematico della viabilità transappenninica tosco-emiliana*, in *La Via Vandelli strada ducale del '700 da Modena a Massa. I percorsi emiliani* cit., p. 10-16, a p. 13.



Differenze fra gli uomini di Frassinoro e Riccovolto, nella zona di Frassinoro e della valle del Dragone, 1647 (ASMo, Serie Generale, n. 201)

Una pianta quasi pittorica, come se fosse pronta per essere colorita e diventare uno splendido quadro: benché non mi intenda di arte, la mano di questo perito agrimensore della metà del Seicento mi sembra sicurissima nel tracciare le linee e dar loro la corposità degli oggetti, edifici, rilievi, mi sembra esperta nelle proporzioni e nella prospettiva. In realtà bisogna precisare che queste piante che ho scelto e presento non sono in realtà vere piante, cioè planimetrie, bensì vedute a volo d'uccello o prospettiche, cioè tracciate da un ideale punto di vista aereo, come se il disegnatore sorvolasse a bassa quota il territorio e lo raffigurasse un po' scorciato, appunto, come nella veduta. Questa raffigurazione delle differenze confinarie fra gli uomini di Frassinoro e Riccovolto ha avuto la fortuna di giovare di un disegnatore

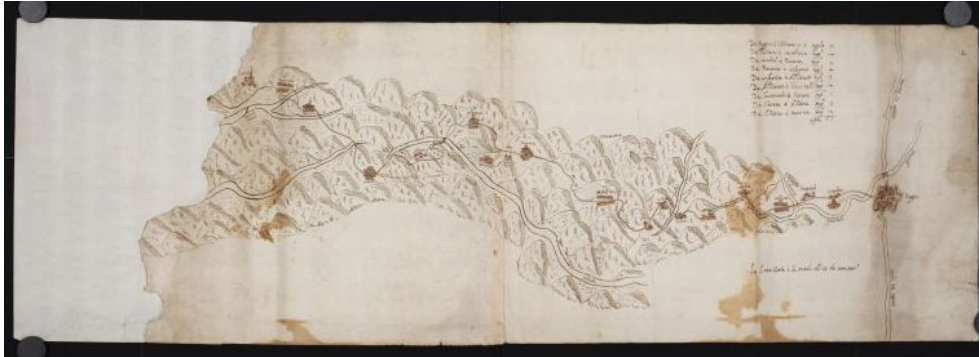
molto efficace, che è rimasto anonimo, ma ha avuto anche la sfortuna di essere mangiata dai tarli. La Via Ducale attraversa con decisione il paese di Frassinoro, simboleggiato dalla potente abbazia.



*La valle del torrente Dragone presso Boccassuolo, sec. XVII
(ASMo, Topografie di Territori, n. 143)*

«Disegno, che mostra una parte della montagna al di sopra Frassinoro. Sotto Montefiorino». Benché molto rovinata e un po' scialba, questa carta seicentesca della montagna reggiana è molto precisa e interessante, con la sua accurata descrizione di corsi d'acqua, abitati e soprattutto strade. Non ci si meraviglia se certe zone sono più documentate di altre in questa panoramica: ho dovuto privilegiare la bellezza delle carte a scapito a volte della loro precisione ed esaustività. Erano ovviamente le grandi imprese a richiedere maggiori descrizioni grafiche, mentre dove non esistevano problemi da risolvere non ci si sforzava di lasciare documentazione, che costava ed era operazione altamente specializzata, da eseguirsi da personale molto qualificato.

Ricordiamo che Boccassuolo è un borgo caratterizzato da una serie di selciati antichi rimasti ancora ben connessi e che ci parlano dell'uso continuato della strada per animali da soma.



La strada da Reggio a Varano in Lunigiana, sec. XVII, inchiostro e acquerello rosso e giallo (ASMo, Topografie di Territori, n. 153)

Questa pianta poco appariscente, uno scorcio ristretto di territorio ritagliato con parsimonia, in realtà delinea il percorso emiliano della strada che da Reggio, raffigurata con molta precisione e vivacità, risaliva il versante occidentale della valle della Secchia e toccava Castelnuovo di Reggiana, oggi Castelnuovo nei Monti, e arrivava al passo del Cerreto per poi ridiscendere in Lunigiana. Il Cerreto infatti è il primo passo che permette ad una strada di prescindere dalla Garfagnana e di “scivolare” a nord delle cime impervie delle Alpi Apuane per arrivare al mar Tirreno e al suo capolinea ideale, il porto dell’Avenza. L’importanza di questa carta è senz’altro l’evidenza del percorso della strada, ma soprattutto la misura dei vari tronchi di strada, che ci permette di calcolarne la reale consistenza anche dove essa non esiste più o è variata.

La strada del Cerreto³⁶ fu soprattutto strada militare e mercantile, perché il passo, con la sua modesta altezza di m 1261 s.l.m., è anche il più vicino al mare, dal momento che Lerici dista 35 km in linea d’aria; anche il Pradarena sarebbe favorevole, con solo 36 km di distanza, ma ha lungo il suo percorso l’attraversamento delle Apuane. La vicinanza al mare è stata riconosciuta come favorevole per una strada che comunque deve salire oltre i 1000 m, dal momento che i venti marini fanno sciogliere più in fretta le nevi e mantengono quindi il terreno più sgombro dal ghiaccio. Il Cerreto era

³⁶ Le considerazioni che seguono su questa strada sono tratte da GIUSEPPE GIOVANELLI, *La strada del Cerreto*: “... gli è la più bella via del mondo”, in *Abitati, strade e commerci nella storia appenninica dal medioevo ai giorni nostri*, *Atti del Convegno Lungo la via dei mercanti*, 17 agosto 2002, Cerreto Laghi (RE), Reggio Emilia, Antiche porte, 2002, p. 37-64. Un bel quadro della viabilità antica nella montagna reggiana fornisce WALTER BARICCHI, *Brevi note sugli itinerari medioevali nell’Appennino reggiano*, in *Canossa prima di Matilde*, *Atti del Convegno, Reggio Emilia, 1987*, Milano, Camunia, 1990, p. 25-34. Molte notizie sulla viabilità della montagna reggiana offre ROSA MARIA MANARI, *Viabilità antica nella storia del crinale appenninico. Percorsi e vie dell’alta Secchia con riferimenti a Lunigiana e Garfagnana*, Reggio Emilia, Antiche Porte, 2002.

anche il punto d'incontro e di valico per due strade, quella che risaliva la vicina valle dell'Enza e toccava Valbona e Vallisnera, e quella dell'alta val Secchia, la prima orientata verso Parma, la seconda controllata nel Medioevo dalla Chiesa di Reggio, che già da Carlo Magno ricevette la selva di *Lama Fraolaria* e il controllo del valico.

Nell'816 poi furono i Reggiani a custodire il porto di Luni e nell'832 ricevettero dai Lunensi, abitanti di una città ormai in piena crisi e a rischio di scomparsa, le preziose reliquie di san Venerio. E i Reggiani dedicarono a lui da allora varie chiese, a sancirne la richiesta di protezione lungo tutto il percorso. Castelnuovo Monti è il centro della valle e il cuore dei commerci che si svolgevano lungo di essa, con la sua frequentatissima fiera di San Michele. Fra il 1014 e il 1022 ancora l'imperatore Enrico II arricchiva la Chiesa reggiana di possedimenti nodali nelle alte valli dell'Enza e della Secchia, come Villola con castello, mercato e tre cappelle, o Felina, usurpate poi da Bonifacio di Canossa³⁷, che costruì sulle usurpazioni a chiese e vescovadi la sua fortuna e quella della sua famiglia. Anche il monastero di San Prospero di Reggio e quello di Santa Maria di Marola³⁸ possedevano chiese in Lunigiana (il primo a Sassalbo e Verrucola) e il secondo San Giacomo di Caneva, a indicare che i monasteri benedettini curavano molto di avere basi sia su un versante che sull'altro della catena appenninica, in modo da avere sempre libera la strada e ricavare prodotti diversi dalle terre settentrionali e da quelle meridionali.

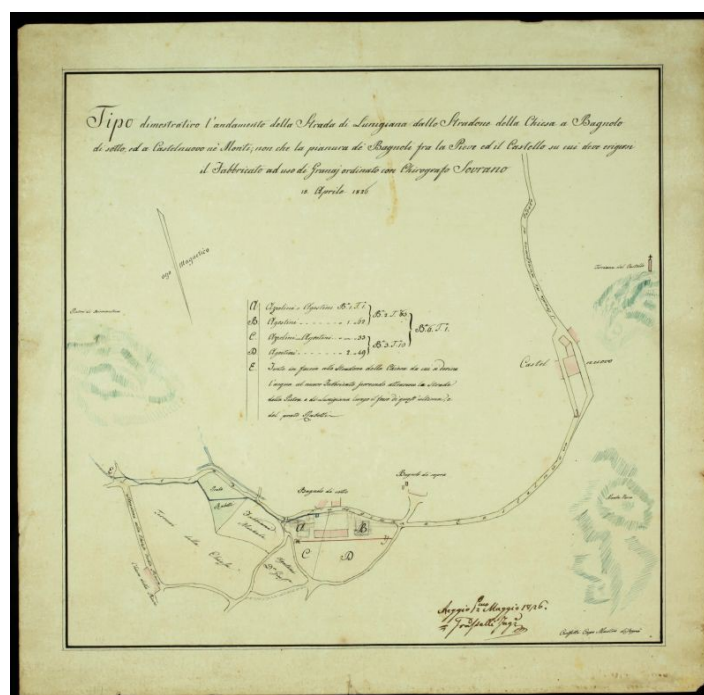
Accanto a questi potentati ecclesiastici e laici del Medioevo si inseriscono da un lato, da Lucca, Castruccio Castracani, che nella sua avventura di conquista nel 1316 occupa Pistoia, la Garfagnana e la Lunigiana e si affaccia quindi con il suo esercito al Cerreto, ma la breve avventura di governo dell'Antelminelli e dei suoi figli già un secolo dopo è ripetuta con maggiore e definitivo successo a partire invece da Modena, dagli Estensi, che nel 1409 riprendono Reggio e Castelnuovo ne' Monti, nel 1413 lottano contro i Visconti e i loro alleati Fogliani e da Correggio, cercando di controllare le strade del Pradarena e del Cerreto, finché nel 1427

³⁷ Specifico sul Medioevo ROBERTO RICCI, *Il sistema territoriale del Passo dell'Ospedalaccio-Verrucola nell'alto medioevo: un esempio di microstoria economico-territoriale lunigianese*, in *Abitati, strade e commerci nella storia appenninica dal medioevo ai giorni nostri* cit., p. 29-36.

³⁸ Su Marola e sulla sua fondazione da parte della contessa Matilde di Canossa v. FRANCESCO MILANI, *Ricerche storiche sulla chiesa matildica di Marola*, in «Atti e Memorie della Deputazione di Storia Patria per le Antiche Province Modenesi», s. IX, III, 1963, p. 395-402. Marola si trovava sulla strada fra Canossa e Carpineti, due importanti poli della dinastia canossiana. Sugli ospedali canossani o presunti tali sulle vie fra l'Emilia e la Lucchesia v. RENZO ZAGNONI, *Gli ospedali dei Canossa*, in *I poteri dei Canossa da Reggio Emilia all'Europa, Atti del convegno internazionale di studi, Reggio Emilia-Carpineti, 29-31 ottobre 1992*, a cura di PAOLO GOLINELLI, Bologna, Pàtron Editore, 1994, p. 309-323.

viene nelle loro mani Carpineti e il passo stesso, che va a costituire la podesteria del Cerreto nel 1447.

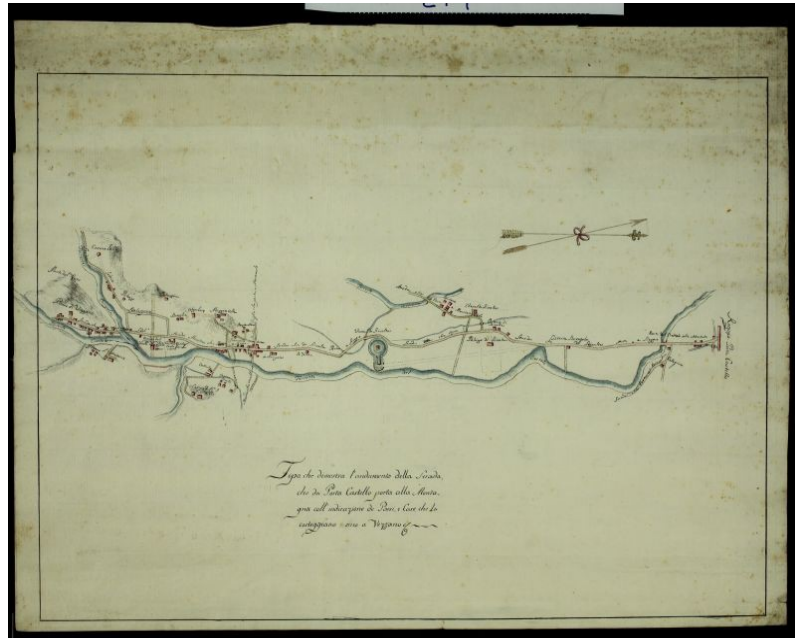
Nel 1757 fino al 1777 Francesco III costruisce la carrozzabile dell'Abetone grazie al progetto dell'ingegner Pietro Giardini³⁹ e nel 1778-84 si susseguono i progetti e gli interventi parziali sulla strada del Cerreto dell'ingegner Ludovico Bolognini, per ordine di Ercole III, a creare la Via Ducale, che, ad onta del suo nome ufficiale e altisonante, resta comunque sempre e solo someggiabile.



La strada di Lunigiana (ASMo, Mappe Campori, n. 273)

«Tipo che dimostra l'andamento della Strada che da Porta Castello porta alla Montagna coll'indicazione de Paesi, e Case che la costeggiano sino a Vezzano». In questa pianta del 1826 è delineato il primo tratto, in uscita da Reggio, della strada che portava alla montagna reggiana lungo il torrente Crostolo, che potremmo dire l'asse fluviale portante delle comunicazioni reggiane sia in montagna che, come vedremo, in pianura. Accanto alla precisione delle misurazioni e della resa grafica restano tracce di eleganza di disegno nella freccia che indica il nord.

³⁹ Dettagliatissima la storia della costruzione della strada in VENCESLAO SANTI, *La Via Giardini* cit.



La strada di Lunigiana (ASMo, Mappe Campori, n. 274)

«Tipo dimostrativo l'andamento della strada di Lunigiana dalla Stradone della Chiesa a Bagnolo di sotto, ed a Castelnuovo ne' Monti; non che la pianura di Bagnolo fra la Pieve ed il Castello su cui deve erigersi il fabbricato ad uso di Granaj ordinato con Chirografo Sovrano. 15 Aprile 1826». Fu firmata da «Grasselli Ing.» e «Confetti Capo Mastro disegnò». Ancora la strada di Lunigiana che da un lato passa accanto all'abitato di Castelnuovo Monti, dall'altro sfiora la pietra di Bismantova, luogo forte del territorio, grande massa che torreggia nel panorama montano ma che respinge la viabilità, la costringe ad evitare il massiccio ostacolo.

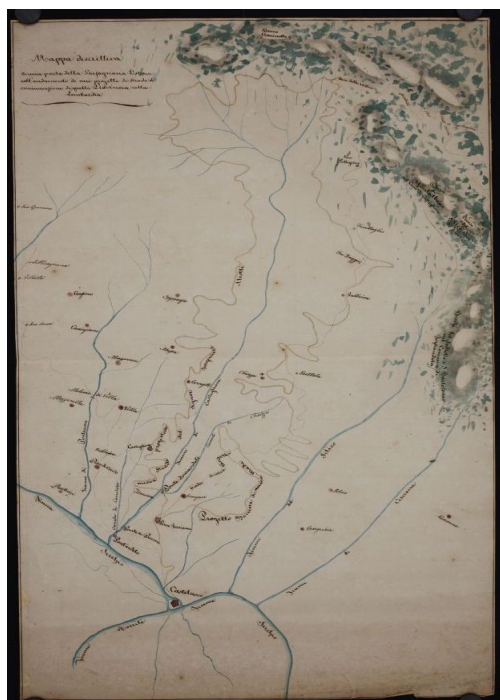




*La nuova strada fra Massa e Castelnuovo Garfagnana
(ASMo, Topografia di territori, n. 166-1/2)*

«Prospetto et andamento di una nuova strada da Massa a Castelnuovo di Garfagnana per le parti d'Antona, che viene di nuovo progettata in quest'anno 1752», con bella pianta e veduta della città di Massa. La tentazione di spiegare attraverso la veduta il percorso della strada e il suo affrontare monti impervi è ancora tutta settecentesca: insieme all'andamento della viabilità il disegnatore ci offre un panorama del territorio circostante. Territorio che ad un osservatore come l'agronomo Filippo Re mostrava caratteri particolarissimi, rispetto al desolante panorama da lui constatato sulla montagna reggiana. La tecnica di raffigurazione delle montagne, più primitiva, "a mucchi di talpa" di questa pianta sempre relativa alla strada della Tambura ci nasconde a prima vista le difficoltà del percorso, ma la legenda definisce bene le caratteristiche della strada, con numerosi «Zich Zach» sia dalla parte di Massa che dalla parte di Castelnuovo Garfagnana. La pianta mostra un progetto di unione in Arnetola delle due strade della zona, una della Tambura e una da Arnetola a Castelnuovo, con indicazione dei tratti da restaurare⁴⁰.

⁴⁰GIORDANO BERTUZZI - RICCARDO VACCARI, *Fonti cartografiche cit.*, p. 358-359.



Le nuove strade dalla Garfagnana estense alla Lombardia, dalla Foce delle Radici alla valle della Secchia, prima metà XIX sec. (ASMo, Mappe Campori, n. 268)

«Mappa descrittiva di una parte della Garfagnana Estense coll'andamento di un progetto di strada di comunicazione di quella Provincia colla Lombardia». Questa pianta è molto simile a quelle odierne: orientata, con informazioni tematiche selezionate - niente rilievo se non quello appenninico, pochissimi paesi, strade in evidenza con un colore diverso, fiumi e torrenti in azzurro. Siamo già nell'Ottocento e il sistema metrico decimale e la schematizzazione delle piante e uniformazione dei simboli sono regali dell'occupazione francese di Napoleone, che tentò e riuscì a imporre nei territori occupati consuetudini grafiche e di misura che oggi ci sembrano ovvie e banali, ma che non lo erano nell'estrema frammentazione di stati di Antico Regime.

Notiamo poi anche che queste strade davano il passo ai migranti cosiddetti "lombardi", cioè reggiani che andavano a tagliare la legna nei grandi boschi della Lunigiana verso Carrara⁴¹: persone che per sostenere le famiglie passavano i valichi appenninici e scendevano verso il Tirreno

⁴¹ROSA MARIA GALLEN PELLEGRI, *I "Lombardi" a Carrara: ricordi di un'antica emigrazione stagionale*, in *Abitati, strade e commerci* cit., p. 73-85.

tagliando con le loro seghe da maneggiare in due i boschi toscani e lasciavano dietro di sé una fama di frugalità – con polenta dolce e di frumentone nel piatto e solo il sugo della saracca a fare da condimento – e laboriosità dall'alba al tramonto – perché lavoravano per lo più a cottimo – tanto da diventare proverbiali. I “lombardi” lavoravano silenziosi, a due a due ad una grande sega e ricomparivano ogni inverno, quando le provviste a casa erano finite, a guadagnarsi il pane.



La strada di Fosdinovo, Tommaso Malaspina, 1826 (ASMo, Mappe Campori, n. 269)

Questa bella planimetria dell’ultimo tratto della strada di Fosdinovo presso il paese stesso - siamo ormai in Lunigiana, vicino a Sarzana - ho voluto inserirla perché mostra bene il momento di passaggio fra la cartografia puramente tecnica, con misure e scale precise, con rappresentazione fedele, e quella di antica tradizione, che alla rappresentazione del territorio univa la estrema piacevolezza e raffinatezza estetica, che all’oggetto nudo osservato e ritratto metteva di contorno frammenti di realtà naturale e artificiale con intento nobilitante, alberi e rovine classiche. L’impressionante andamento a tornanti strettissimi della strada mostra bene l’impervietà del percorso, la durezza della natura, vinta dall’ingegno umano.

Questa ricchezza di progetti fra Sette e Ottocento per migliorare e adeguare le strade alle nuove esigenze di percorribilità in carrozza mostrano che il problema era sentito, ma insieme che per la durezza e impervietà del terreno senza grandi opere di taglio, sostegno, attrezzatura dei percorsi viari non c'era miglioramento possibile.

Da Reggio verso il Nord

Andando verso ovest nella nostra regione la distanza della via Emilia, da più di 2000 anni l'asse principale delle comunicazioni padane, dal Po, l'asse principale dell'idrografia della regione, diminuisce e diminuiscono di conseguenza le difficoltà di scolo delle acque superficiali. La pianura reggiana fu meno coinvolta nei problemi idrografici che tormentarono la pianura più orientale e quindi anche la rete stradale ne risentì di meno. Tuttavia, nonostante questo, la bonifica si esercitò a partire dal Medioevo sulle zone più vicine al Po, che erano diventate un'unica grande palude in cui si confondevano le acque dell'Enza, della Cava, del Crostolo, del Rodano e di tutti gli altri corsi d'acqua minori. La palude si estendeva ad ovest verso Cadelbosco e Poviglio, ad est verso Novellara e Correggio, a nord verso Guastalla e Reggiolo⁴². Tuttavia le piante che mostriamo riflettono una situazione in cui le acque sono ormai sotto controllo e le vaste aree boschive che accompagnavano le aree acquitrinose erano già scomparse.

Per quanto riguarda la viabilità, da Reggio ci si poteva rivolgere alla pianura, secondo Lodovico Ricci, verso Correggio attraverso la via Maestra di Correggio, oppure verso Novellara attraverso la strada di Novellara, mentre da Reggio ci si poteva dirigere verso il Parmense con la via di Santa Vittoria che conduceva a Brescello. Attraversavano la pianura la via di Campagnola, che conduceva da Correggio a Novellara, e la via di Guastalla, che da Gualtieri giungeva al territorio di Guastalla.

⁴² WALTER BARICCHI, *Note sull'ambiente fisico della pianura reggiana*, in *Insedimento storico e beni culturali. Pianura reggiana. Comuni di Bagnolo in Piano, Cadelbosco di Sopra, Campagnola Emilia, Campegine, Castelnovo di Sotto, Correggio, Gattatico, Rio Saliceto, San Martino in Rio*, a cura di WALTER BARICCHI, Reggio Emilia, Provincia, 1994, p. 14-16, a p.16.



Correggio, 1683 (ASMo, Serie Generale, n. 221)

Formidabile questa pianta formata per una controversia per possessi fondiari in cui una porzione, appena quella che serve, del castello di Correggio spunta fuori dal margine superiore con le sue case in fila, la porta di Reggio il cui accesso è sbarrato da un cancello, la strada che porta a Reggio; poi il palazzo del signor Carletti e a fianco lo «Stradone della controversia. Qui va il ponte del signor Carletti. Stradone che va alli confini di Reggio»⁴³. Da notare anche in questo caso la precisione, con pochi tratti di penna e di acquerello, della forma essenziale del «Casino del Sig. Carletti» o del mulino, con la sua ruota che prende l'acqua dal basso - il tipo che si usava in pianura - o le case sparse nella campagna lungo la «Strada che va a Fabrico». Ricchezza di acque, capillarità delle strade, fertilità del terreno: non c'è da stupirsi se queste campagne erano fra le più ricche prima dell'abbandono dell'agricoltura nel dopoguerra e anche oggi con le industrie di trasformazione dei prodotti alimentari.

⁴³ Notizie storiche su Correggio e la sua architettura storica in *Insedimento storico e beni culturali. Pianura reggiana* cit., p. 223-226.

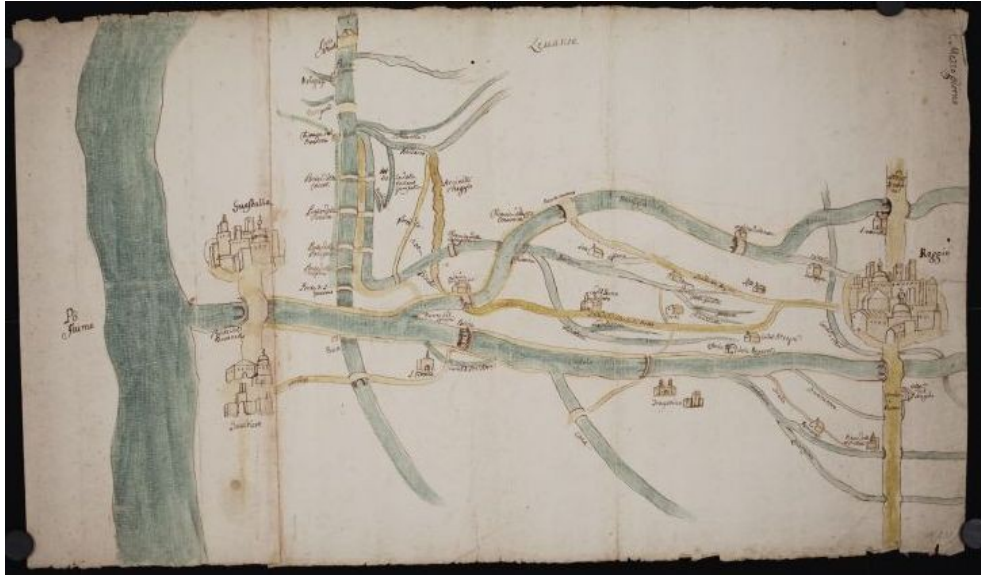


Correggio, 1722 (ASMo, Serie Generale, n. 191)

La preziosa «Tavola del principato di Correggio» non si limita a mostrarci la cittadina di Correggio, ma descrive un vasto tratto di pianura che mostra anche Carpi, Campagnola e Novellara, fino al Po. Indubbiamente in questa veduta sono numerosissimi i torrenti, i ruscelli, gli scoli superficiali della campagna, che, come abbiamo detto, mantenevano libere dalle acque le terre basse della pianura.

Tuttavia, pur in questa pianura caratterizzata da fiumi e torrenti, le strade erano in esercizio e nel Correggese esistevano vari ospedali per viandanti, dall'ospedale di San Bartolomeo del Ponte Mainardo a Fazzano, da quello di Santa Maria Maddalena ad Ardione, a quello di San Giovanni Battista a Canolo, tre a Correggio, quello di Santa Maria della Misericordia, nel centro cittadino, quello di San Rocco fuori delle mura, quello di Sant'Antonio abate del XV secolo. A Campagnola l'ospedale di San Giovanni dell'Olmo⁴⁴; tutti, ricordiamolo, scomparsi per lo più alla fine del Medioevo, sostituiti dall'ospitalità a pagamento offerta da osterie e locande.

⁴⁴ GABRIELE FABBRICI, *Lineamenti storici della pianura*, in *Insedimento storico e beni culturali. Pianura reggiana* cit., p. 17-22, a p. 22.



Il territorio da Reggio a Guastalla e Gualtieri, sec. XVII, disegno acquerellato e penna (ASMo, Serie generale, n. 239)

Guastalla e Gualtieri si fronteggiano sui due lati del torrente Crostolo e all'altro capo del disegno l'imponente blocco murato di Reggio. Dal disegno, che snocciola una serie impressionante di ponti sugli infiniti corsi d'acqua che solcano questo breve tratto di pianura, si capisce bene che in questa zona così vicina al Po le comunicazioni per via d'acqua sono più importanti di quelle per via terrestre, tanto che l'«Osteria della Begarda» è posta più vicina al torrente che alla strada, per servire i clienti che arrivano sulle barchette da fiume, a fondo piatto, più che quelli che viaggiano a piedi o a dorso di mulo.

Novellara, signoria poi contea autonoma di un ramo dei Gonzaga disceso da Feltrino, che restò come un cuscinetto fra le signorie del sud e del nord del Po dal 1371 al 1728, fino a venire assorbita dagli Este. Il pannello O mostra un disegno di Nicolò Sebreghondi del 1626 a penna e acquerello policromo su carta filigranata: la cittadina è delineata in pianta, con legenda per i luoghi più significativi, mentre l'alberatura della campagna è in veduta. Una pianta elegante, anche se incompleta⁴⁵.

Anche Reggio è raffigurata⁴⁶ al centro del suo territorio di pianura con la vasta rete dei corsi d'acqua minori e maggiori che possono permettere lo scolo delle acque e la navigazione fino al Po: qui è la rete idrografica che

⁴⁵Conservata nell'Archivio Cybo Gonzaga, n. 53 e ora nelle piante in pannello, non fotografabili perché conservate sotto una lastra di plexiglas riflettente.

⁴⁶Nel pannello P.

interessa, tanto che sono state tolte tutte le indicazioni che complicherebbero la visione, anche se l'autore non ha rinunciato al ricco cartiglio architettonico che spiega il carattere compendiario della rappresentazione⁴⁷.



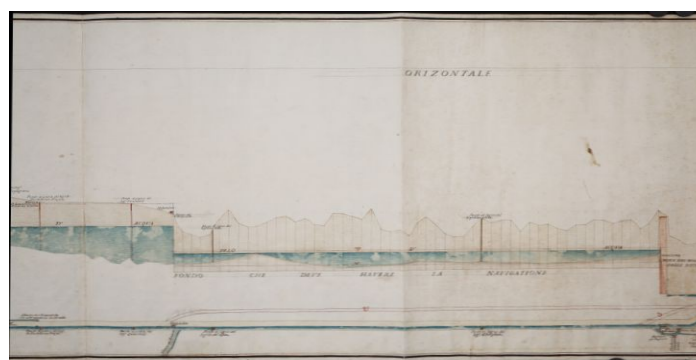
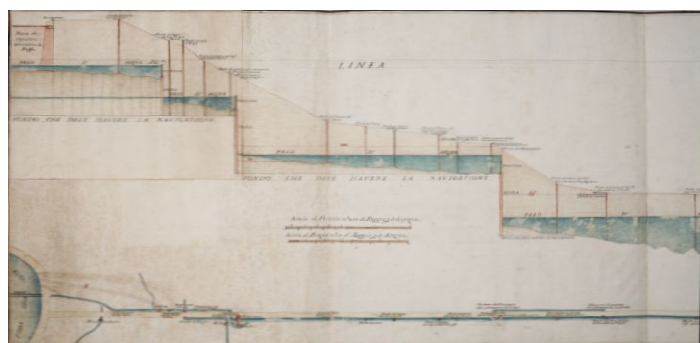
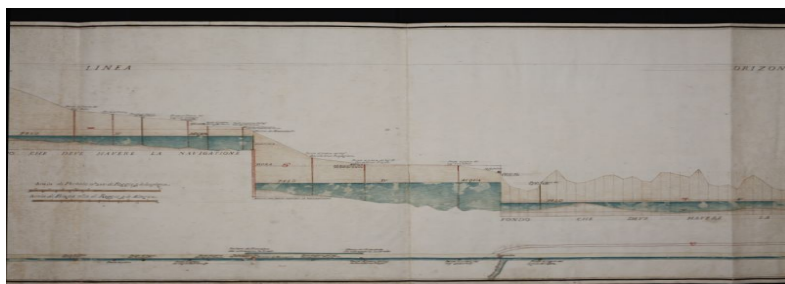
La navigazione di Reggio con le strade che fiancheggiano il canale, Ercole Pennaroli, 1681, inchiostro e acquerello policromo (ASMo, Acque, n. 173)

In questa vivace veduta della pianura reggiana, dedicata al principe Rinaldo d'Este, le strade e i canali si intrecciano e si potenziano a vicenda. Benché fosse antichissimo e risalisse all'età medievale, il naviglio reggiano non ebbe mai importanza e stabilità nei secoli: i fiumi, come l'Enza e la Secchia, e i torrenti, come il Crostolo, che di volta in volta lo alimentarono non ebbero mai una quantità d'acque e una portata così ampia e stabile da permettere una navigazione continuativa e ingente. Furono numerosi gli interventi in età Moderna volti a stabilire una via d'acqua che permettesse i commerci fra Reggio e il Po, fra cui ricordiamo quello voluto dal duca Francesco I e affidato ad Antonio Vacchi e all'ingegnere ducale Gasparo Vigarani nel 1632, che permise di portare la navigazione fino a Mancasale nel 1633. Nuovi interventi furono promossi fra il 1713 e il 1718 dal duca Rinaldo per ripristinare ancora una volta la navigazione fino a Mancasale, tanto da poterla regolamentare per i barcaioli e i mercanti che la percorrevano⁴⁸. L'autore della pianta riconosce di non aver seguito

⁴⁷ Si tratta di una pianta del XVIII secolo, tracciata a inchiostro e acquerello policromo e faceva parte delle Mappe del Genio Militare, Acque, n. 57, ora in pannello.

⁴⁸ GIOVANNA PESCI - CECILIA UGOLINI, *Porti e navigli emiliano-romagnoli* cit., alle p. 95-96.

strettamente le regole dell'«operatione Geografica», ma di aver comunque voluto delineare tutta l'intricata rete dei canali costituenti le «Bonificationi di sotto e sopra del Ducato di Reggio»: il problema della bonifica del territorio era ancora più importante della navigazione. I canali e i corsi d'acqua naturali sembrano serpenti sinuosi ben più gonfi e presenti delle strade e stradelli campestri.



La navigazione di Reggio con i sostegni, sec. XVIII (ASMo, Acque, n. 166)

Una pianta con la livellazione del canale navigabile che da Reggio giungeva al Po: da un lato estrema precisione nella livellazione, cioè nella determinazione dell'altezza del fondo del canale o del fiume e dell'altezza

del pelo dell'acqua, dall'altro l'intreccio fra la comunicazione viaria e navigazione, l'una a servizio dell'altra, con ponti, chiaviche, mulini e così via. I sostegni sono perfettamente disegnati e mostrano la necessità, in una pianura che degrada verso il collettore maggiore con una pendenza notevole, di rompere in varie tratte il percorso.

Pur con questi sforzi e investimenti ripetuti la navigazione reggiana cessò del tutto nel XIX secolo.