

# 138 Infrastrutture storico-archeologiche

MASSIMO QUAINI

Università degli Studi di Genova

Il rapporto tra la carta e le infrastrutture storiche della circolazione non è così semplice come può sembrare a prima vista, anche perché la carta tende a fissare, a «congelare» un assetto, mentre la circolazione è per definizione «flusso», mobilità, cambiamento. Per affrontare un rapporto siffatto è necessario innanzitutto dare un minimo di spessore storico alla questione e fare ricorso alle carte storiche: ricostruire, anche se velocemente, il percorso della rappresentazione.

Le prime carte che ci sono pervenute, o rappresentano in forma sintetica e schematica l'ecumene, «il mondo abitato», o sono carte itinerarie, come la «Peutingeria», carte ad uso dei pellegrini e ad uso dei naviganti. Questa prima classificazione ci riporta alla distinzione tolemaica fra «geografia» e «corografia»: fra la misurazione e la proiezione del mondo conosciuto (Eratostene, Tolomeo) e la rappresentazione descrittiva e qualitativa dei luoghi e delle regioni per renderli in qualche modo riconoscibili al viaggiatore (da Strabone ai corografi e cartografi rinascimentali, che sono alla base dello sviluppo dell'esame topografico dei luoghi).

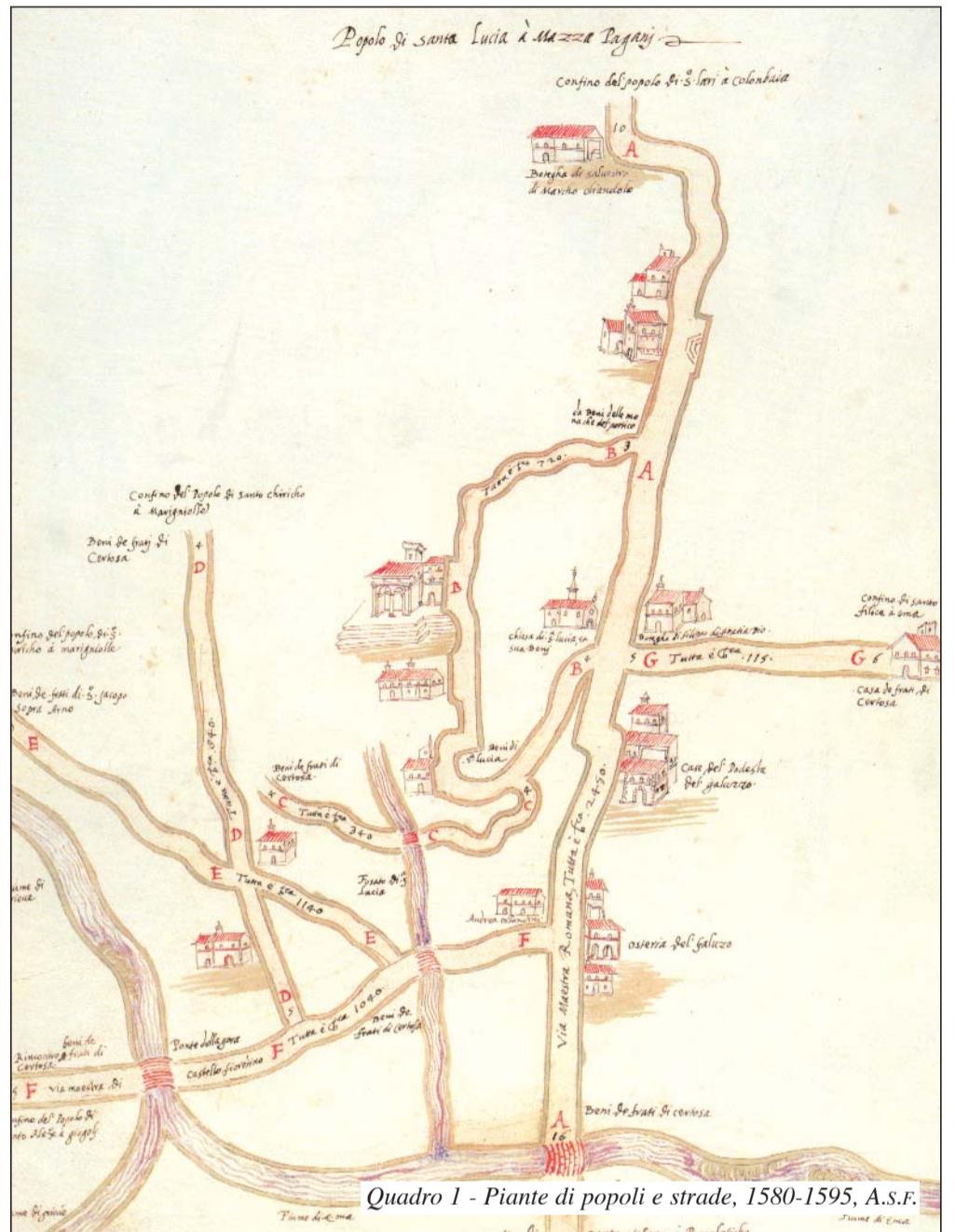
Ma fin dal Medioevo, quando anche nella carta prevale l'interpretazione teologica del mondo, fra i due indirizzi che abbiamo appena delineato si colloca in maniera del tutto originale la cartografia nautica: la prima forma di razionalizzazione moderna di alcune regioni della superficie terrestre. Come ha scritto un grande medievista, la geografia nel Medioevo «nasce adulta»: l'esperienza pratica dei marinai del Mediterraneo sa costruire carte «la cui esattezza sarà superata soltanto da quelle della fine dell'Ottocento» (LOPEZ, 1966). È un'evidente esagerazione determinata dal fatto che quella medievale viene definita dallo stesso autore come «l'età dell'imprecisione e del sogno» e dal fatto che, in fin dei conti, ciò che mancava a un cartografo medievale come Matteo Paris, autore tanto di carte corografiche quanto di mappamondi, non era l'abilità tecnica «ma la convinzione che l'esattezza 'fotografica' o statistica fosse preferibile alla suggestività del simbolo o dell'epiteto» (IDEM, p. 413).

Con la cartografia nautica cambia radicalmente il «punto di vista», perché il mondo non è più rappresentato dal punto di vista religioso del pellegrino (come per esempio nella celebre «carta itineraria» di Matteo Paris da Londra a Roma), ma da quello del navigante e del mercante. Il rovesciamento non è da poco: sono i mari che disegnano i contorni terrestri e non viceversa come accadeva ancora nella «Peutingeria». Cambia inoltre il tipo di sapere geografico e di paesaggio antropico che emerge in funzione dell'uno o dell'altro punto di vista, come non manca di notare un grande geografo francese scrivendo che «la nave scivola sull'acqua, i flutti divisi riprendono la propria forma ed il solco si cancella; la terra è più fedele e conserva la traccia dei cammini che per tempo gli uomini hanno calcato. La strada si imprime al suolo: essa semina germi di vita: case e casali, villaggi, città» (VIDAL DE LA BLACHE, 1922).

Anche quando il percorso – e questo vale tanto per la rotta marittima quanto per la strada di terra – non viene geograficamente rappresentato direttamente sulla carta e, per esempio, rimane affidato alla relazione scritta (portolani, diari di viaggio, ecc.), la carta lo presuppone, in quanto, almeno fino a quando l'occhio e la tecnica (con la triangolazione) si sostituiscono ai passi dei viaggiatori e agli itinerari, le distanze riportate sono essenzialmente quelle che i viaggiatori di terra e di mare hanno ripetutamente percorso fra un punto e l'altro della superficie terrestre per mezzo di una strada o di una rotta. Solo lentamente e per effetto della rinascita delle arti e delle scienze dal XIV al XVI secolo si afferma il principio che è alla base della cartografia moderna: *mieux vaut voir que courir* («vale più guardare che marciare»); ovvero, grazie alle meraviglie della trigonometria, il corpo del cartografo si risparmia: l'occhio si sostituisce al piede, la vista al passo; perché le distanze portate sulla carta non sono più percorse ma calcolate (AA. VV., 1980).

Ma non è per questo «superamento» della vecchia cartografia «a passi andanti», come si diceva nell'*Ancien Régime*, che nella cartografia a stampa dell'età moderna i tracciati stradali rimangono a lungo in ombra a vantaggio di elementi più stabili come i corsi d'acqua. Di ciò gli studiosi hanno dato spiegazioni diverse alle quali è necessario rimandare (DAINVILLE, 1964; FARINELLI, 1992). Ci sono tuttavia a livello regionale insieme di carte che fanno eccezione alla regola. L'esempio più noto è forse quello rappresentato dalle *Piante di popoli e strade* (quadro 1), che riguarda lo stato fiorentino fra il 1580 e il 1595 e che è stato definito «il più antico atlante stradale d'Europa» (PANSINI, ROMBAI, 1989).

Altri tipi di carte, se non proprio stradali, riproducenti comunque il retico-



Quadro 1 - Pianta di popoli e strade, 1580-1595, A.S.F.

lo stradale, sono presenti nella cartografia a grande e media scala per la gestione del territorio in tutti gli Stati che dall'inizio dell'età moderna intraprendono progetti di modernizzazione dell'apparato statale (a partire dall'operazione promossa in Terraferma nel 1460 dal Consiglio dei Dieci della repubblica di Venezia). È invece nella cartografia a piccola scala che le strade stentano a comparire, anche laddove hanno grande importanza. Si potrebbe fare l'esempio di una «regione-movimento» come la Valle d'Aosta, dove gli assi stradali del Piccolo e del Gran S. Bernardo sono rilevanti dall'età romana a tutto il Medioevo e tuttavia la prima carta che sembra rappresentarli in maniera compiuta risale solo alla fine del Seicento, anche se i corografi umanistici, dal Biondo all'Alberti, li mettono al centro delle loro descrizioni.

Fra carte marine e carte terrestri rimane a lungo un'evidente cesura ed i contatti reciproci sono scarsi, anche per effetto della diversa professionalità messa in campo: si tratta comunque delle prime carte che hanno sviluppato una maggiore esattezza anche nel disegno dell'Italia con l'ausilio della sola bussola (per le direzioni) e dei «peleggi» (o percorsi d'altura) e con l'assidua frequentazione delle coste e dei più piccoli approdi; sono inoltre le prime a consegnare alla cartografia terrestre, in tempi più vicini a noi, alcune delle invenzioni topografiche sperimentate nella rappresentazione del rilievo, come nel travaso del sistema delle curve di livello dalle profondità marine alla dimensione verticale della superficie terrestre, che verrà compiuto solo nel Settecento (DAINVILLE, 1958).

Nei secoli dell'età moderna si stabilisce comunque fra le une e le altre carte un processo di commistione anche a scala topografica, che ha le sue origini nel fatto che le riviere mediterranee in certe condizioni geografiche – come ha mostrato Fernand Braudel sulla scia dei maggiori geografi del Mediterraneo – diventano protagoniste della storia e le repubbliche marinare italiane hanno bisogno di una conoscenza cartografica a piccola scala per i grandi traffici e a grande scala per l'amministrazione del territorio (per il caso esemplare di Venezia si vedano J. SCHULZ, 1990 e E. CASTI, 1998).

Di questo genere misto si offre qui un esempio meno noto e più tardo: l'*Atlante della Sanità* di Matteo Vinzoni (quadri 2 e 3), il maggior cartografo settecentesco della repubblica di Genova. L'atlante nasce per con-



trollare meglio le coste e vigilare anche sui minimi approdi, al fine di evitare il contagio della peste, di cui si era sviluppato un importante focolaio a Marsiglia nel 1729 (QUAINI, 1983). Accanto ai porti ed agli approdi il cartografo non manca di segnare le strade e in particolare la via costiera. Un altro esempio, non italiano e dettato da ragioni più che altro strategiche, ci riporta alla scala mediterranea e allo sviluppo di una cartografia nautica più precisa di quella medievale: si tratta della costruzione fra Seicento e primo Settecento del portolano francese del Mediterraneo. La sua vicenda è stata

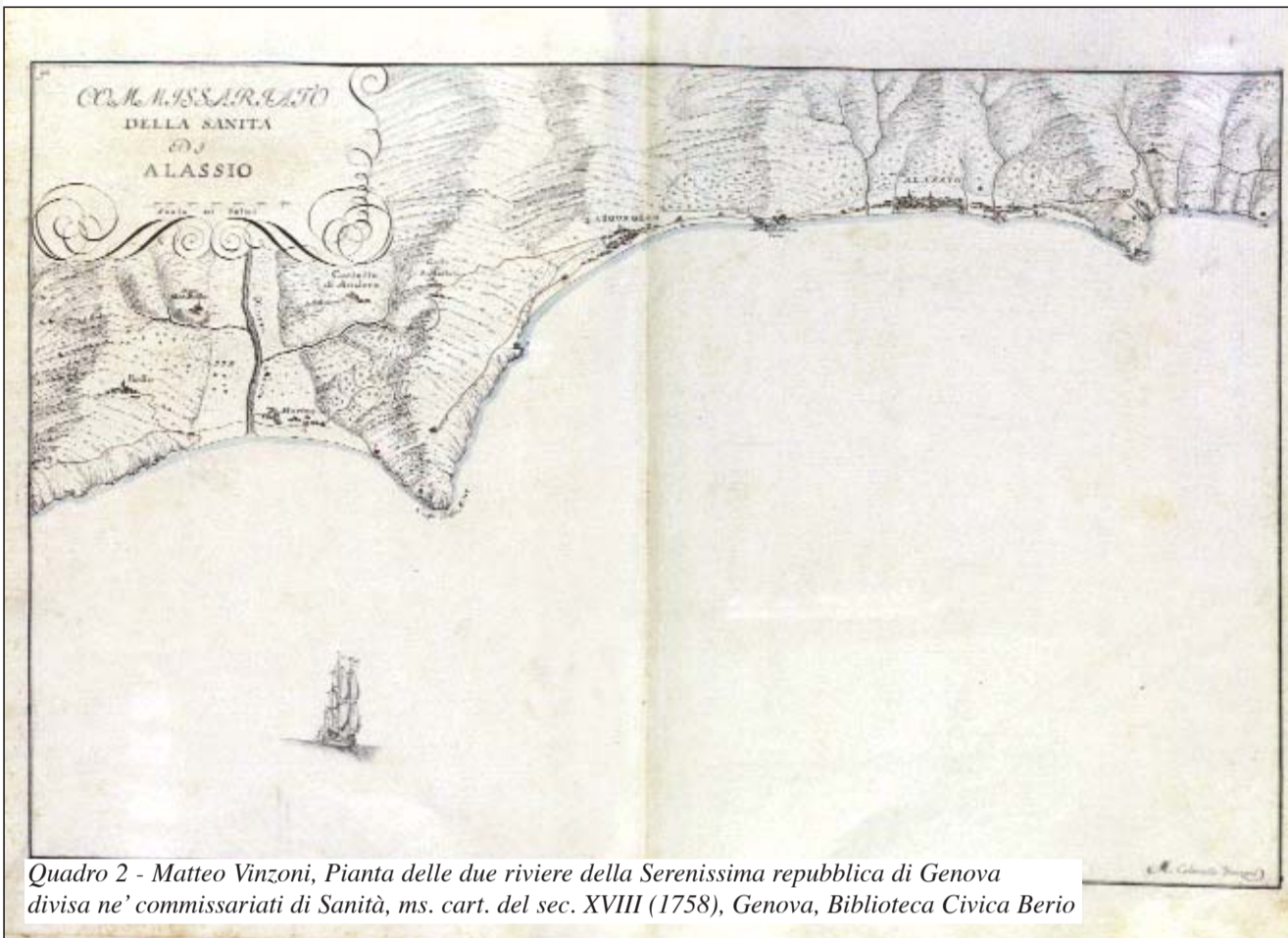
già compiutamente ricostruita da E. Poleggi (1989) e si rimanda quindi a questo autore per intendere meglio l'esempio qui riprodotto (**quadro 4**), utile anche per illustrare la varietà dei linguaggi cartografici che continueranno ad essere impiegati accanto alle carte marine di tipo planimetrico: la veduta prospettica dal mare, il profilo a diverse distanze della linea di costa che prima dell'invenzione e diffusione della navigazione strumentale era necessario per orientarsi e riconoscere i punti di approdo. Altri casi di questo tipo si ritrovano, insieme alle piante dei maggiori porti in tutti gli atlanti portolanici olandesi, inglesi ed ancora nelle produzioni dell'Istituto Idrografico della Marina, o soprattutto nelle belle litografie di Alberto Porro pubblicate nel 1904 con il titolo di *Vedute delle coste d'Italia*.

### Le vie di mare e le funzioni portuali

Fin dall'antichità il navigante ha avuto bisogno di strumenti per orientarsi, fossero essi i «peripli» o descrizioni delle coste e degli approdi, che si incontrano nella navigazione di cabotaggio, oppure, fuori del Mediterraneo, strumenti tanto semplici quanto ingegnosi come le «carte» dei polinesiani. Un salto di qualità si ebbe con l'invenzione della bussola che consentiva di affrontare la navigazione di altura.

Perciò è stato riconosciuto che ogni discussione sull'origine di portolani e carte nautiche è oziosa (GAUTHIER DALCHÉ, 1995), come è senz'altro ozioso, in un'area di continui scambi culturali come il Mediterraneo, parlare di primato di una «nazione» sulle altre. Oltretutto oggi sappiamo che tutti questi strumenti sono il frutto della collaborazione di chierici e laici e che è molto probabile che la maggior parte delle carte nautiche che ci sono pervenute non fossero destinate ai piloti e alla navigazione (durante la quale si deterioravano troppo facilmente), ma alle biblioteche di principi e letterati. È comunque a questo tipo di documento che dobbiamo le prime rappresentazioni, per quanto schematiche, delle principali città portuali e dei loro dintorni. Si vedano a titolo di esempio le rappresentazioni di Genova, secondo il disegno di cartografi di origine italiana e anche turca, come il *Kitab-i Bariyye* o «Libro del mare» dell'ammiraglio turco Ahmed Muhyiddin Piri Re'is (**quadro 5**), singolare figura di umanista e uomo d'arme al servizio di Solimano il Magnifico, i cui numerosi manoscritti denunciano evidenti influenze italiane.

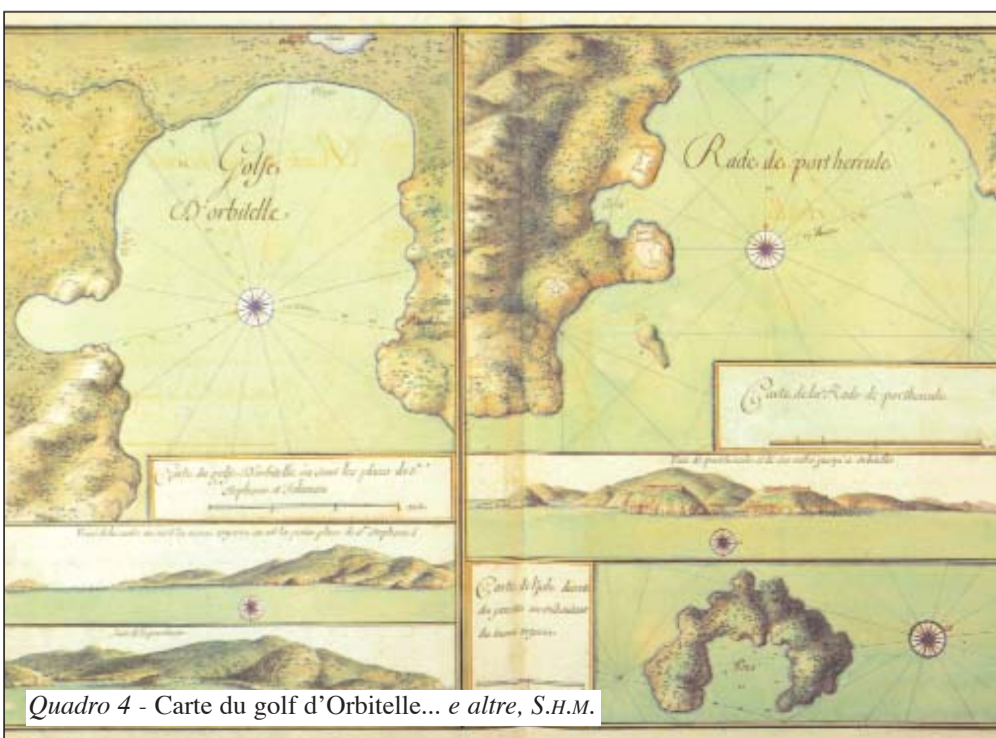
Per quanto questi disegni prospettici siano in genere fuori scala rispetto alla scala della carta generale, è evidente che essi, anche per il loro carattere più simbolico che realistico, non potevano bastare al viaggiatore e tanto meno possono bastare allo studioso che intenda oggi seguire sul documento cartografico l'evoluzione storica di una città portuale. Per tali finalità occorre saltare alla cartografia urbana a grande scala – sulla cui tradizione si vedano a titolo d'esempio ancora SCHULZ (1990) e POLEGGI (1977) – della quale sono esempi importanti tanto la celebre pianta di Venezia di Jacobo de' Barbari (1500), quanto la pianta di Milano del 1603, opera di Francesco Richini, e le piante più tarde di Napoli e di Genova



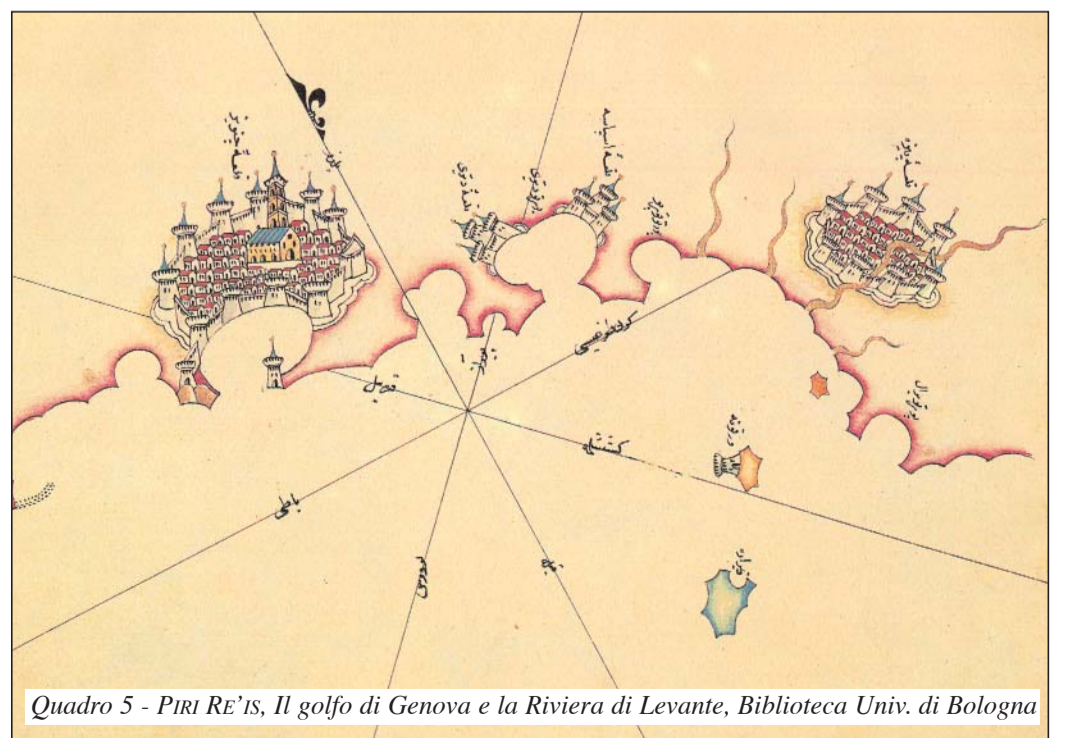
Quadro 2 - Matteo Vinzoni, Pianta delle due riviere della Serenissima repubblica di Genova divisa ne' commissariati di Sanità, ms. cart. del sec. XVIII (1758), Genova, Biblioteca Civica Berio



Quadro 3 - Matteo Vinzoni, Pianta delle due riviere della Serenissima repubblica di Genova divisa ne' commissariati di Sanità, ms. cart. del sec. XVIII (1758), Genova, Biblioteca Civica Berio

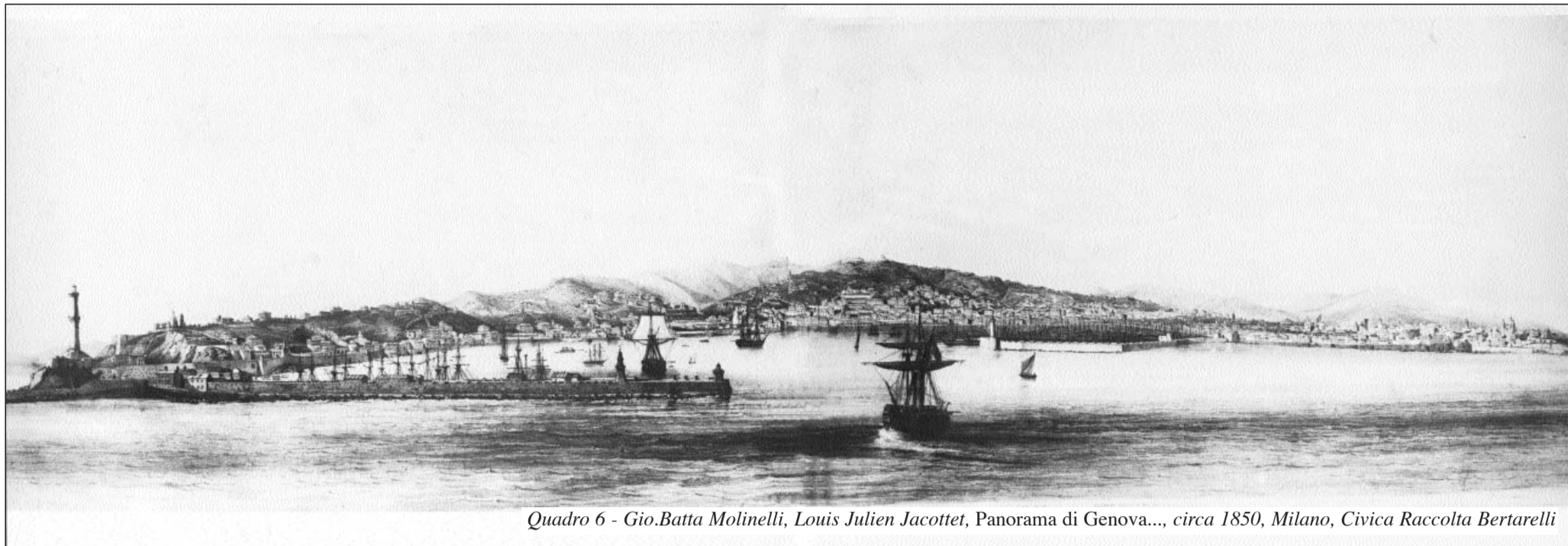


Quadro 4 - Carte du golf d'Orbitelle... e altre, S.H.M.



Quadro 5 - PIRI RE'IS, Il golfo di Genova e la Riviera di Levante, Biblioteca Univ. di Bologna

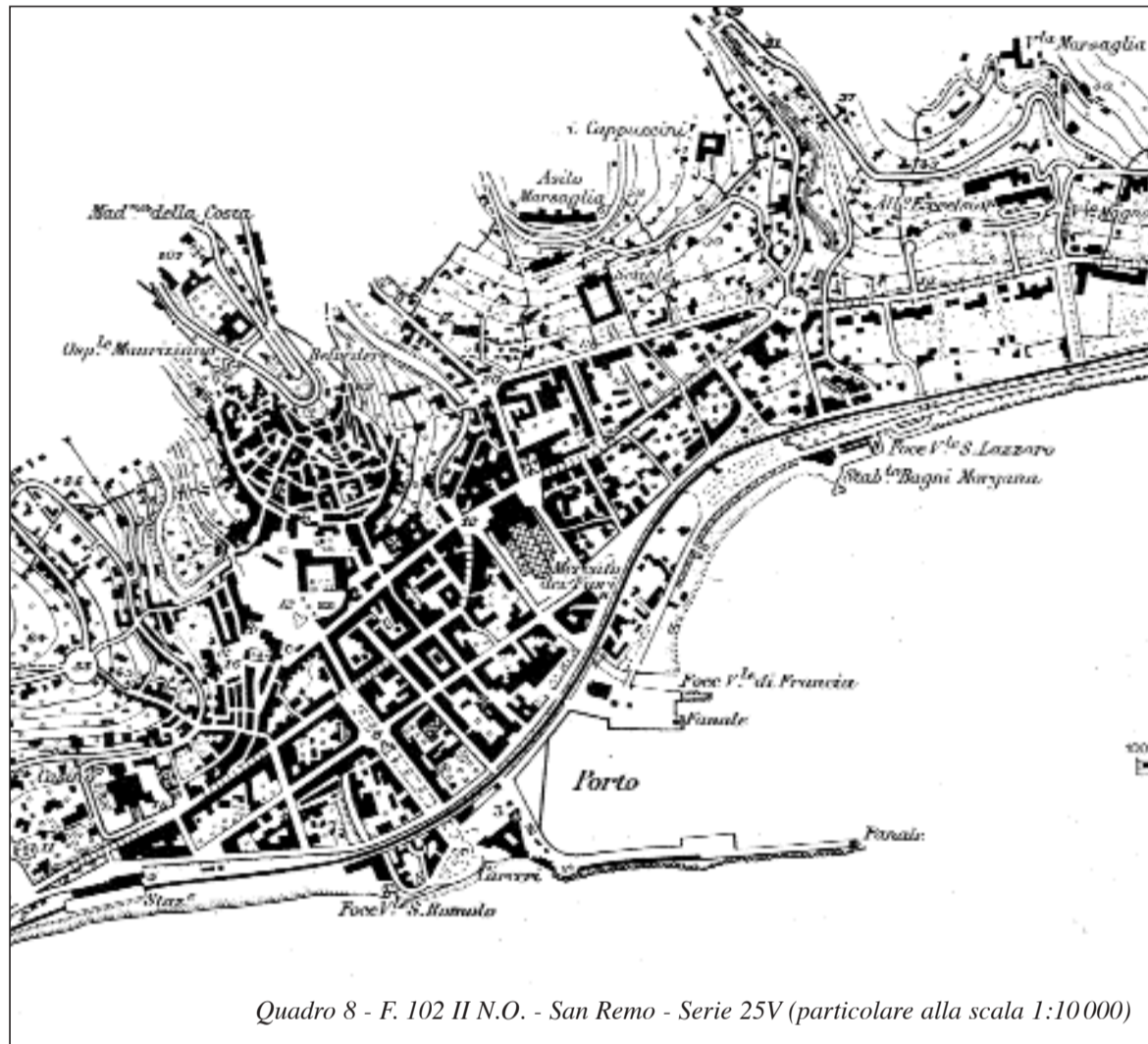




Quadro 6 - Gio.Batta Molinelli, Louis Julien Jacottet, Panorama di Genova..., circa 1850, Milano, Civica Raccolta Bertarelli



Quadro 7 - F. 102 - volo 2000 - serie 114 - fot. 4787

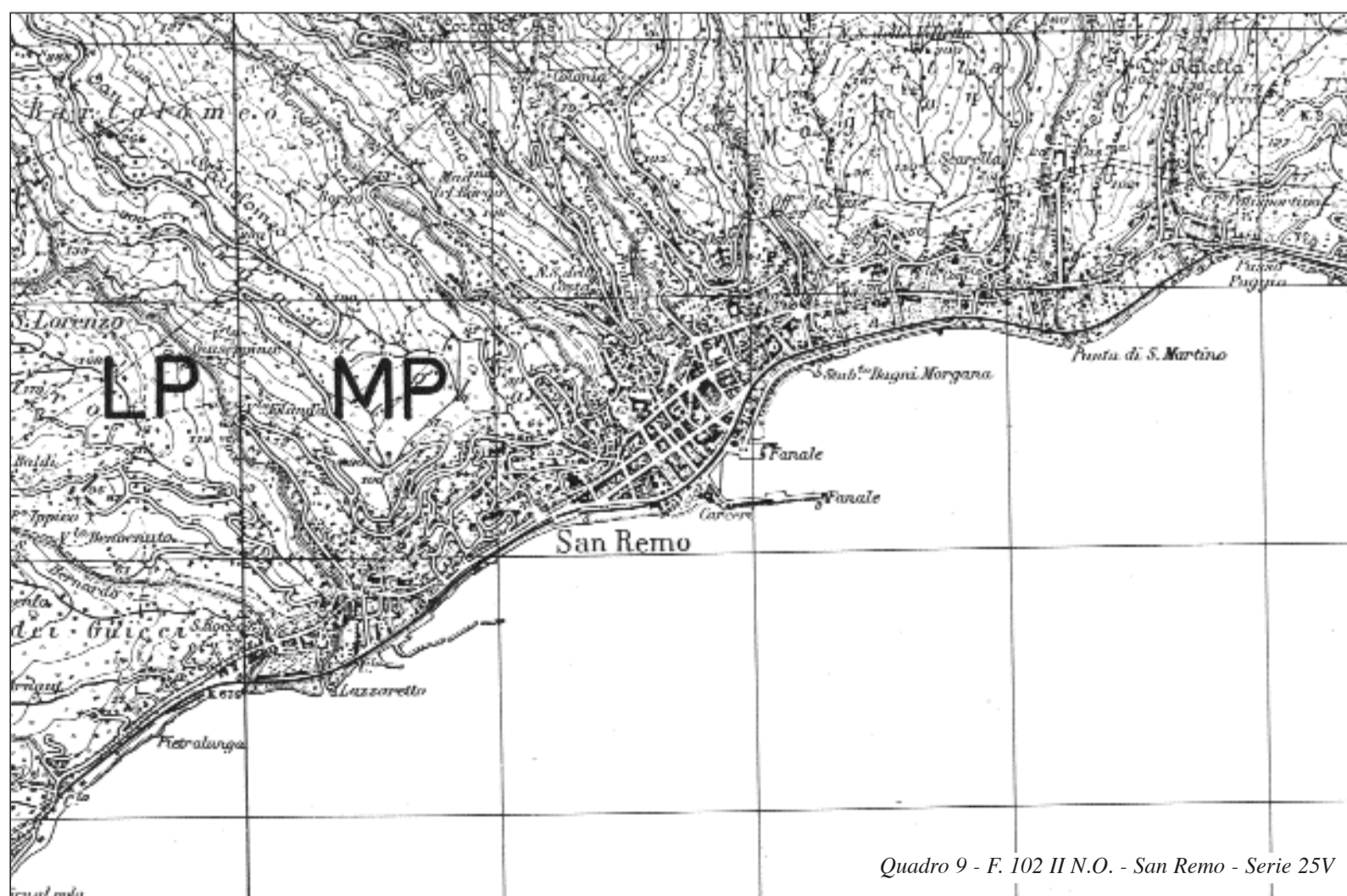


Quadro 8 - F. 102 II N.O. - San Remo - Serie 25V (particolare alla scala 1:10 000)

realizzate da Alessandro Baratta rispettivamente nel 1629 e 1637. È su piante simili a queste che è possibile leggere le particolari strutture di una città portuale: i moli, i pontili, gli arsenali, i cantieri navali, i fari o «lanterne», come nel caso di quella assai celebre del Baratta concernente Genova (quadro 6).

Progressivamente l'esattezza topografica va di pari passo con l'adozione di un punto di vista sempre più alto sull'orizzonte che finisce per coincidere con la pianta perfettamente planimetrica che viene

compiutamente realizzata nei rilievi della *Carta topografica d'Italia* dell'I.G.M.



Quadro 9 - F. 102 II N.O. - San Remo - Serie 25V

La successione storica di tali rilievi dell'Istituto Geografico Militare, che per molti stati preunitari italiani ha avuto illustri precedenti, come nel caso dell'ufficio topografico sabauda, di quello franco-italo-austriaco di Milano e soprattutto dell'officina topografica napoletana fondata dal Rizzi Zannoni (VALERIO, 1993), insieme al ricorso alle più tarde fotografie aeree, consente allo studioso di oggi di ricostruire, oltre all'evoluzione della pianta delle città principali e delle reti insediative, le profonde trasformazioni che si sono verificate, ad esempio, sulle coste italiane più densamente popolate, non solo per effetto dell'urbanizzazione, ma anche in conseguenza dell'ampliarsi o del diversificarsi delle funzioni portuali.

L'esempio emblematico che qui si propone – quello di San Remo (quadri 7, 8 e 9), al centro di una costa fra le più urbanizzate e trasformate anche da un







trascurati neppure i documenti di natura più progettuale o mirati all'ampliamento ed alla messa in sicurezza dei porti esistenti, anche di quelli minori, come testimonia la serie dei rilievi manoscritti dei porti fatta dai topografi piemontesi dopo l'annessione della Liguria al Piemonte e conservati presso l'archivio dell'I.G.M.

Agli stessi topografi piemontesi si devono i formidabili rilievi e le minute di campagna utilizzate per la *Carta degli Stati sardi di Terraferma* al 50 000, dove si raggiunge la sintesi più equilibrata fra mare e terra, fra la rappresentazione del profilo costiero ed il montuoso entroterra che tante difficoltà frappone alla circolazione terrestre. Se avessimo più spazio potremmo facilmente dimostrarlo con gli splendidi fogli dedicati al golfo della Spezia o ad altre sezioni della riviera di Levante da Sestri Levante a Chiavari.

Ci accontentiamo di un estratto del foglio «Sestri Levante», riconosciuto sul terreno nel 1828 dai capitani Muletti e Albert, anche perché, accanto alla presenza del tema della portualità ancora naturale dell'isola (in realtà penisola), simbolicamente marcata da un'ancora, esso ci introduce assai bene al tema della viabilità terrestre, dato che Sestri rappresenta uno dei maggiori capolinea marittimi della viabilità interna di antico regime e costiera di ogni



Quadro 13 - Corso del Ticino colle Provincie che costeggia sia sulla destra che sulla sinistra, scala 1:160 650, fine sec. XVIII - inizio sec. XIX.



Quadro 14 - Disegno della strada carrozzabile, o Corriera dal fiume Magra fino al Villaggio di Pignone, progetto dell'Ingegnere Brusco, 1784

tempo implicante l'attraversamento del mitico Bracco.

#### **Le vie di terra, l'evoluzione dei mezzi di trasporto ed i borghi di strada**

Jean Gottmann, un grande geografo franco-americano, ha riassunto i fattori geografici essenziali della configurazione territoriale in due elementi: la circolazione, cioè il movimento continuo, i flussi di uomini, merci, informazioni, ecc., e l'iconografia, cioè la stabilità della rappresentazione e della stessa percezione umana del territorio che la carta contribuisce a creare, fissando nella nostra memoria fin da bambini l'immagine di un luogo, di una regione o più spesso della nazione cui apparteniamo.

Si tratta ovviamente di una efficace semplificazione, che tuttavia ha un senso in quanto evidenzia il fatto che la carta è costretta ad inseguire una realtà in continuo movimento anche nel passato. Può sembrare un paradosso, ma non lo è: nel medioevo la rete stradale era difficile da rappresentare, perché assai più variabile di quanto non risulti nella modernità. Anche le strade maggiori, come la via Francigena, si disperdevano infatti in tanti percorsi e varianti, soprattutto nelle regioni più deserte. Solo nel contado delle città più importanti le strade cominciarono ad avere un tracciato fisso e carrozzabile, che talvolta ricalcava quanto rimaneva della viabilità romana e spesso, più che rispondere a fini commerciali, aveva lo scopo di rendere più agevole l'andata in villa dei nobili o di rendere più confortevole il viaggio dei principi.



È ben noto infatti che la modernizzazione va di pari passo con il rinnovamento dei mezzi di trasporto e la stabilità delle vie di comunicazione: dalle antiche vie pedonali o someggiate, che caratterizzano tante aree collinari e montane, alle prime carreggiabili (**quadro 14**), per finire con le moderne strade ed autostrade per il trasporto su gomma. Ancora più rilevante e, per così dire, rivoluzionaria fu l'introduzione della strada ferrata, in quanto indice della nascente industrializzazione e suo fattore imprescindibile. Si tratta di un fattore tanto rilevante che persino le citate carte topografiche manoscritte degli Stati sardi di Terraferma al 50 000, pur essendo datate al 1828, riportano il tracciato ferroviario che collega la città di Genova con Torino, inaugurato soltanto nel 1854. È evidente l'interesse ad aggiornare la carta con un elemento tanto rilevante e destinato a cambiare la vita delle popolazioni: meno di quelle dell'interno e più di quelle rivierasche, che in seguito alla ferrovia videro la cessazione definitiva del piccolo cabotaggio e la nascita del turismo straniero e di *élite* soprattutto nella riviera di Ponente (ma già nell'Ottocento la

lo scorrere parallelo alla strada reale e postale, tranne nei casi, già numerosi, in cui la tendenza verso un percorso più rettilineo costringe la ferrovia a imbucarsi nella montagna, come nell'attraversamento dei Giovi).

Ma per meglio intendere la storia di un'evoluzione che abbiamo rapidamente accennato nella premessa, occorre andare a ritroso nel tempo, perché, se possiamo dire che nella resa grafica e nella scala non esistono grandi differenze fra le carte di cui abbiamo appena parlato e quelle più recenti (semmai certe carte regionali attuali fanno rimpiangere le capacità artistiche e la più immediata leggibilità dei topografi e disegnatori dell'Ottocento), grandi differenze esistono invece rispetto alle carte del passato più lontano. Per questo riteniamo utile fare un breve viaggio a ritroso per cogliere, senza pretese di completezza, alcuni momenti più significativi nella rappresentazione delle vie di comunicazione terrestri.

Una fase storica particolarmente rilevante nell'Italia settentrionale è rappresentata dall'età napoleonica, che porta ovunque ad una razionalizzazione



Quadro 15 - Nouvelle Carte Geographique et Historique de l'Italie Venezia, [...], scala 1:741 000, I.G.M.

villeggiatura si insediò anche nell'Appennino a monte di Genova, soprattutto nelle località della valle Scrivia servite dal nuovo mezzo veloce e sicuro). Anche per questo ci è sembrato utile affiancare allo splendido disegno dei topografi piemontesi, che ci offrono una visione assai plastica delle difficoltà fraposte dal rilievo montuoso e superate in galleria nel tratto di maggior spessore e altezza, una sezione del disegno assai più schematico del *Piano Generale delle località attraversate dalla linea di Strada ferrata da Torino a Genova... con indicazione delle Stazioni stabilite si provvisoriamente che in modo definitivo e colla suddivisione in chilometri di essa linea e diramazioni* opera di un disegnatore dell'«Azienda Generale delle Strade Ferrate».

L'attenta lettura dei segni convenzionali di questa carta ci consente di seguire, più facilmente che nella carta dello Stato Maggiore, troppo affollata di dettagli topografici, non solo il tracciato chilometrico con le stazioni in esercizio e decretate al 1851, ma anche l'attraversamento di fiumi e torrenti e

della rete stradale, che si accompagna, oltretutto a notevoli progressi nel disegno cartografico. Un esempio interessante è costituito dalla *Carta delle Stazioni Militari Navigazione e Poste del Regno d'Italia Eseguita nel Deposito Generale della Guerra (...) nell'anno 1808 (aumentata e corretta nel 1810)*. L'aggiunta delle poste e delle stazioni militari conducenti agli Stati limitrofi la rende interessante, malgrado la scala al 500 000, anche per la Liguria orientale e gran parte della Toscana e, come ebbe già a notare Giovanni Marinelli, anche per la regione veneta (MARINELLI, 1881, «Saggio», n. 1445-1466).

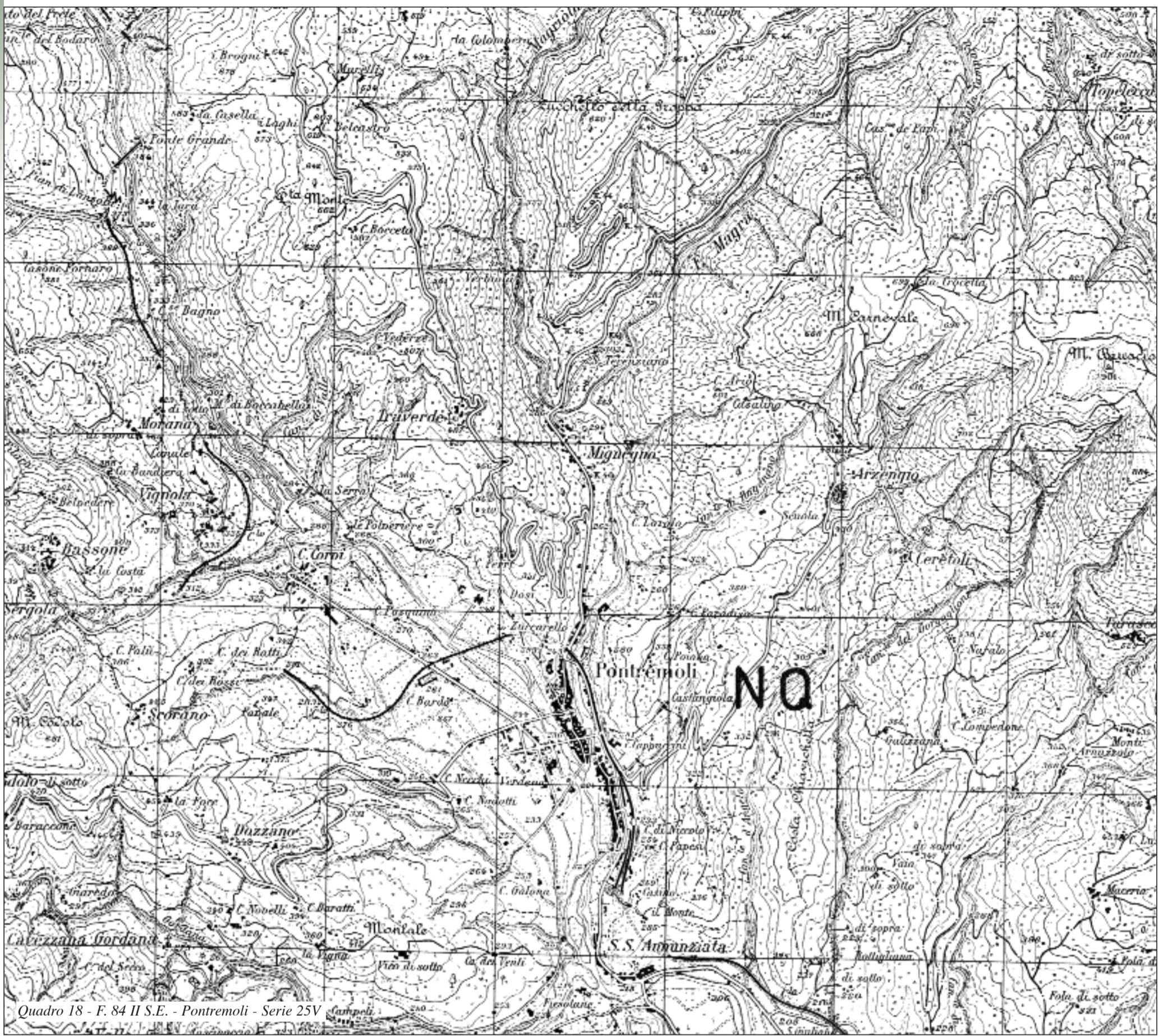
La carta si segnala per la ricchezza di informazioni, chiaramente dimostrata dall'ampiezza delle legende e dalla molteplicità dei segni convenzionali, che non solo indicano la classificazione gerarchica degli insediamenti (dalle città capitali di stati, ai capoluoghi di dipartimento e di distretto fino ai borghi e villaggi e ovviamente alle piazze forti), ma che, come indica la finalità della





carta, si fanno particolarmente dettagliati per la tipologia delle vie di comunicazione distinte in strade postali e strade grandi, strade di 2° ordine e di comunicazione, per i diversi tipi di ponti e traghetti per il passaggio di fiumi e canali e, infine, per la localizzazione delle stazioni di posta da cavalli e le distanze in miglia calcolabili sulla carta sia per tratte lineari indicanti «giornata di marcia e sue miglia per istrada carreggiabile e non carreggiabile», sia indirettamente con l'indicazione del numero delle «poste» (in genere corrispondente a 8 miglia italiane), «mezze poste» e «quarti di posta», variabili in base alla natura del suolo e all'esistenza o meno di strade postali. Da questo punto di vista particolarmente complessa risulta, rispetto alla pianura Padana, la situazione dell'ampia area appenninica tosco-ligure che separa l'Emilia dal Tirreno. È probabilmente in riferimento a questa situazione che un «NB» (nota bene), facente parte dell'estesa legenda, recita: «Le notizie di ogni genere, che la presente carta contiene, sono tratte dai migliori autentici materiali che possiede il Deposito generale della guerra. Riguardo alle differenze che si trovassero tra le distanze note nella carta e quelle valutate comunemente, esse derivano dal raddrizzamento di molte strade postali ultimamente seguito; dalla varietà della lunghezza del miglio ne' rispettivi paesi d'Italia, e





Quadro 18 - F. 84 II S.E. - Pontremoli - Serie 25V



Quadro 19 - F. 84 - volo 1971 - serie 8 - fot. 3572

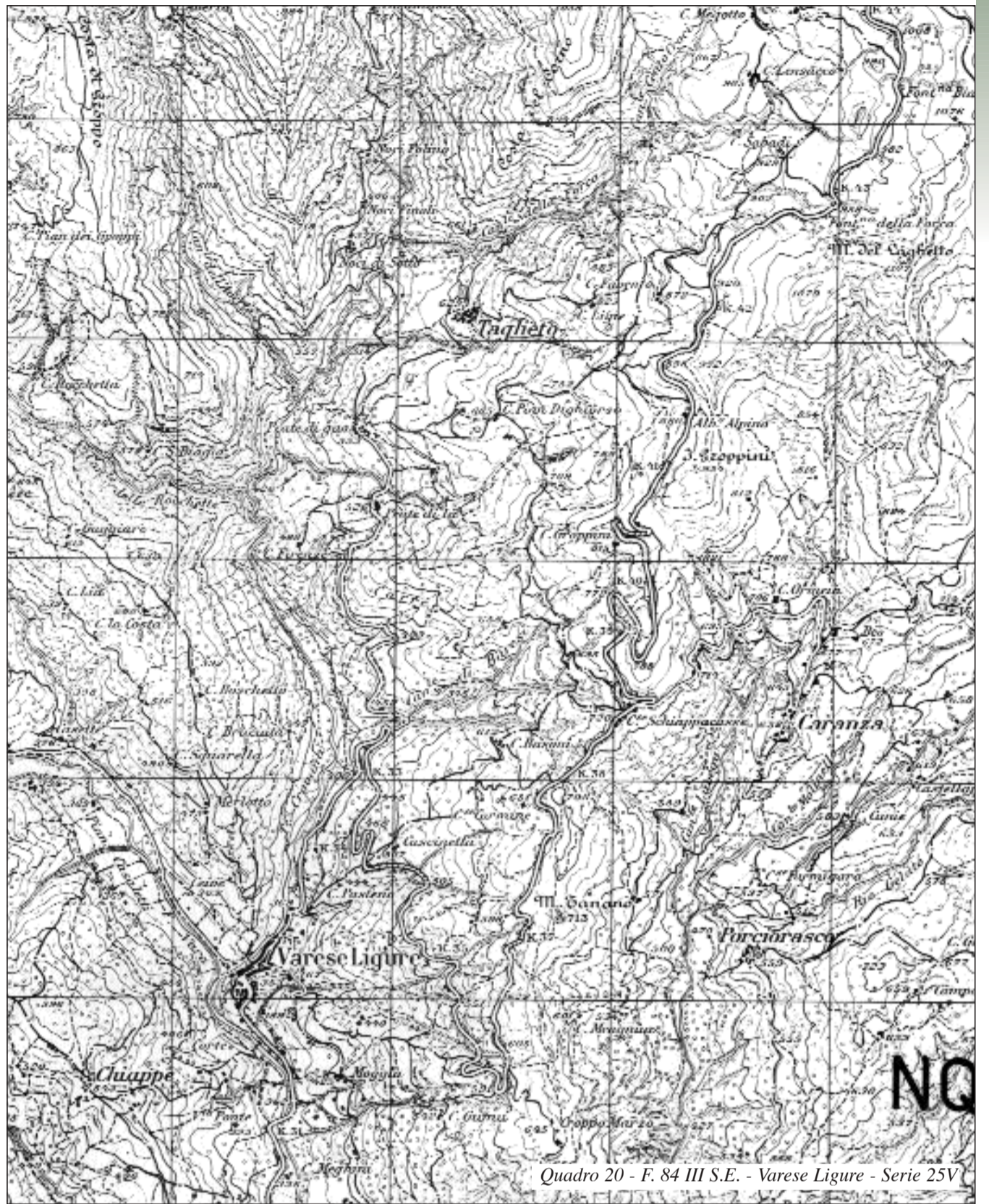




finalmente dagli inveterati errori sulla estimazione delle distanze...».

Molto più schematico (anche per effetto della scala calcolata a 1:741 000) e meno attendibile anche per quel che riguarda la rete stradale è il terzo foglio della *Nouvelle Carte Géographique et Historique de l'Italie*, stampata a Venezia (**quadro 15**); ciò nondimeno esso risulta a suo modo interessante per capire gli avvenimenti storici epocali che caratterizzarono l'Italia fra il 1796 e il 1801 (cioè al tempo delle repubbliche ligure e cisalpina).

È interessante anche confrontare il suddetto foglio con una carta stradale di antico regime come *L'Italia con le sue Poste e Strade Principali* che Giacomo Cantelli, geografo del Duca di Modena, dedica al titolato imprenditore postale Michele de' Tassi e ristampa nel 1799 (ma che nella sua prima edizione risale a diversi anni addietro). Il confronto è utile per capire come carte anche coeve possono offrirci piste di ricerca che a livello locale vanno sempre verificate sui documenti storici. Infatti, mentre la *Nouvelle Carte* sembra documentare l'emarginazione di Pontremoli e dell'alta val di Magra, tagliate fuori tanto dalla strada corriera per Parma che parte da Chiavari e, passando per Varese Ligure, il valico di Cento Croci, scende a



Borgo Val di Taro, quanto dalla strada che dalla Spezia, passando per Brugnato e Antessio, si ricongiunge a Borgo Val di Taro e alla strada per Parma, la carta del Cantelli, se da un lato ridà a Sestri e non a Chiavari la funzione di capolinea marittimo della strada di Cento Croci, dall'altro riconferma il ruolo di Pontremoli e l'importanza dell'asse tradizionale della Cisa: Sarzana, Aulla, Pontremoli, Berceto, Fornovo, dove avviene l'incrocio con la strada di Cento Croci diventata, nella classificazione del Regno d'Italia e nel solo versante ligure, di 2° ordine.

Come per il tema già trattato della portualità antica, anche per la rete stradale esiste una tradizione di ricostruzione cartografica degli antichi tracciati assunta, oltre che dagli eruditi, anche dagli stessi cartografi fin dall'età moderna. Si cita e si riproduce a titolo esemplificativo la seicentesca *Tabula*



*Italiae antiquae in Regiones XI ab Augusto divisae et tum ad mensuras itinerarias tum ad observationes astronomicas exactae, accurante Guillemo de l'Isle (quadro 16)*, con tanto di scala in miglia romane e greche (stampata ad Amsterdam dal Mortier e ristampata ancora nel 1715 a Parigi).

D'altra parte è ben noto quanto l'importante ed innovativa *Analyse géographique de l'Italie* del D'Anville debba ai dati degli antichi itinerari e come, stando all'autore stesso, «lo studio che si deve fare degli scritti e monumenti cartografici dell'Antichità costituisca una grande risorsa per la costruzione della carta d'Italia» moderna.

Ma non è soltanto sui temi della più remota geostoria o della storia della rappresentazione cartografia che i monumenti cartografici possono proiettare fasci di luce di grande interesse: specie se adottiamo un approccio topografico, la cartografia, anche quella prodotta in epoca più recente dall'I.G.M., è infatti in grado di fornirci importanti elementi informativi, pure in un'ottica più vicina ai problemi del presente e, per esempio, ai fini della conoscenza e della tutela del patrimonio territoriale.

Se, infatti, ci limitiamo alla piccola area dell'Appennino settentrionale che abbiamo già evocato a proposito della carta del Cantelli e passiamo dalla scala geografica a quella topografica, non possiamo non constatare come le strade incidano pesantemente sulla rete insediativa, modellando i centri abitati anche da un punto di vista morfologico. Nell'area appenninica, dove l'urbanizzazione è stata meno intensa che nel passato, si riesce ancora a leggere molto bene la struttura dei vecchi borghi itinerari grandi e piccoli da Pontremoli a Varese Ligure (quadri 17, 18, 19, 20 e 21). Le rappresentazioni cartografiche a media scala sia antica sia recenti, fra cui le carte al 25 000 dell'I.G.M., e le foto aeree lo mostrano con immediatezza.

A questa scala non è soltanto la struttura dei centri abitati che emerge nella forma di borghi stradali e lineari, ma è l'intero reticolo stradale nella sua tipologia e nella sua evoluzione storica – dai sentieri che sembrano perdersi nei boschi al tracciato in costruzione dell'autostrada della Cisa – che si presta allo studio del ricercatore locale interessato a capire il senso storico della formazione di «regioni culturali» come la Lunigiana, che si sono mantenute nel tempo, anche e soprattutto nella coscienza dei suoi abitanti, proprio per i legami e le connessioni che il fitto reticolo delle vie di comunicazione ha mantenuto fra la costa e un vasto retroterra naturalmente frammentato.

La carta dunque come strumento di identità culturale in quanto strumento di conoscenza e conservazione di un patrimonio paesistico e territoriale. Da questo punto di vista l'immagine più efficace con la quale si può più degnamente concludere questa rapida rassegna, è rappresentata anche in questo caso

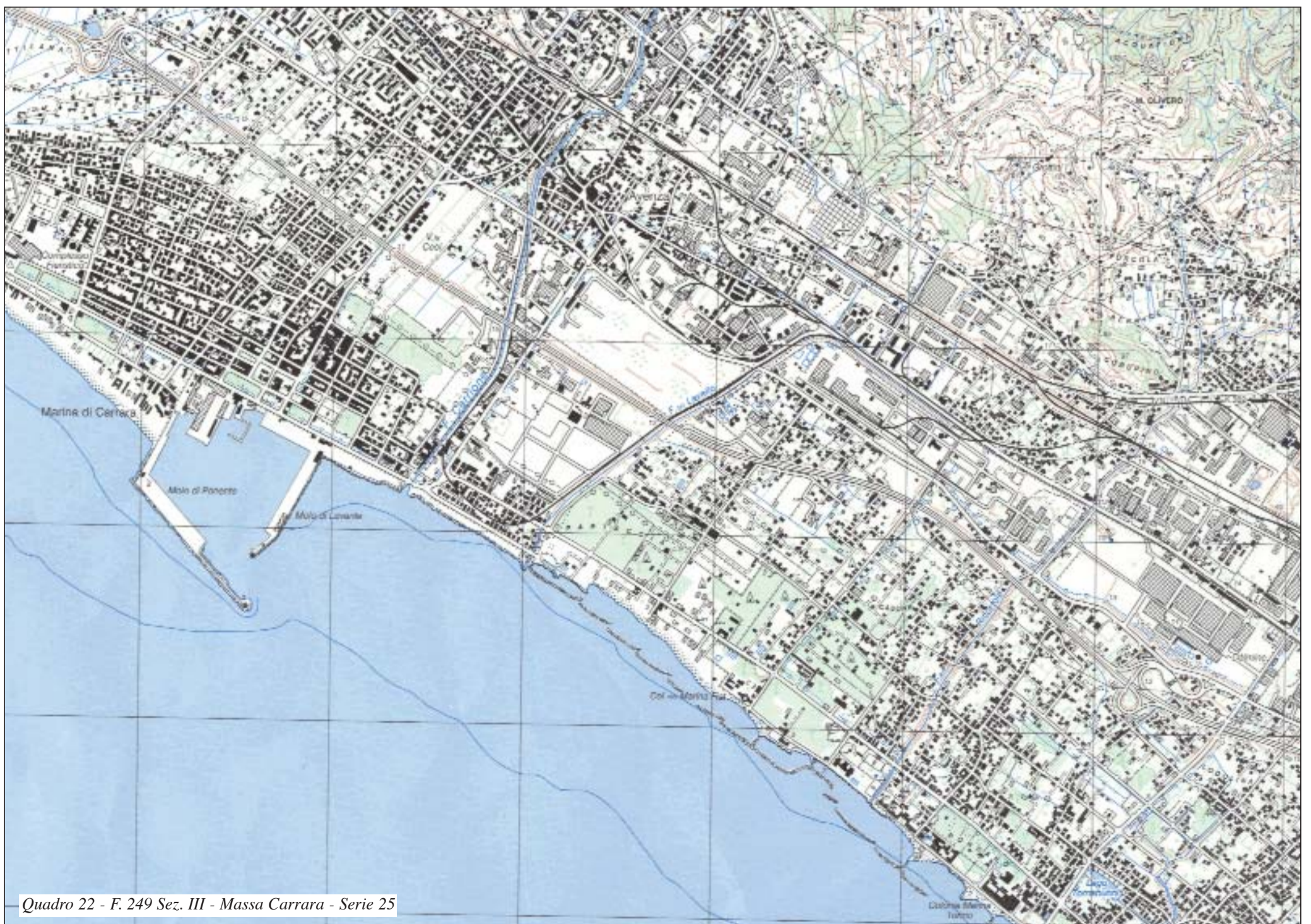
dal confronto fra il rilievo del 1936 di Pontremoli (quadro 18) e la foto area del 1971 (quadro 19).

Quest'ultima ci mostra non solo come Pontremoli, in poco più di un trentennio, con l'ampia e regolare espansione a ponente dell'antica strada della Cisa, abbia quasi del tutto perduto l'antica struttura di «borgo lineare di strada» (e come tale struttura, ancora perfettamente leggibile nella carta, si avvii a diventare irricognoscibile allo sguardo dall'alto), ma soprattutto ci fa vedere come sull'antico tessuto sinuoso e «zizgante» dell'antica viabilità si levi riconoscibilissimo il tracciato rettilineo e devastante del nastro autostradale allora in costruzione (con le sue discariche di materiali estratti dalle gallerie, ecc.). Un segno che non aderisce più al disegno del territorio, come ancora aveva tentato di fare la ferrovia, ma che ad esso si sovrappone con la totale estraneità della «logica futurista», che non a caso ha sempre celebrato il «mito della velocità e della macchina», mentre noi oggi, stanchi di un progresso tecnologico sempre più dominante, da buoni postmoderni tendiamo a fare l'elogio della lentezza e a celebrare la bellezza di quel paesaggio di cui le carte artistiche dei vecchi topografi sardi costituiscono, non a caso insieme ai pittori locali ed ai disegnatori di vedute, l'ultima e perciò preziosa testimonianza in un'ottica di conservazione del patrimonio territoriale.

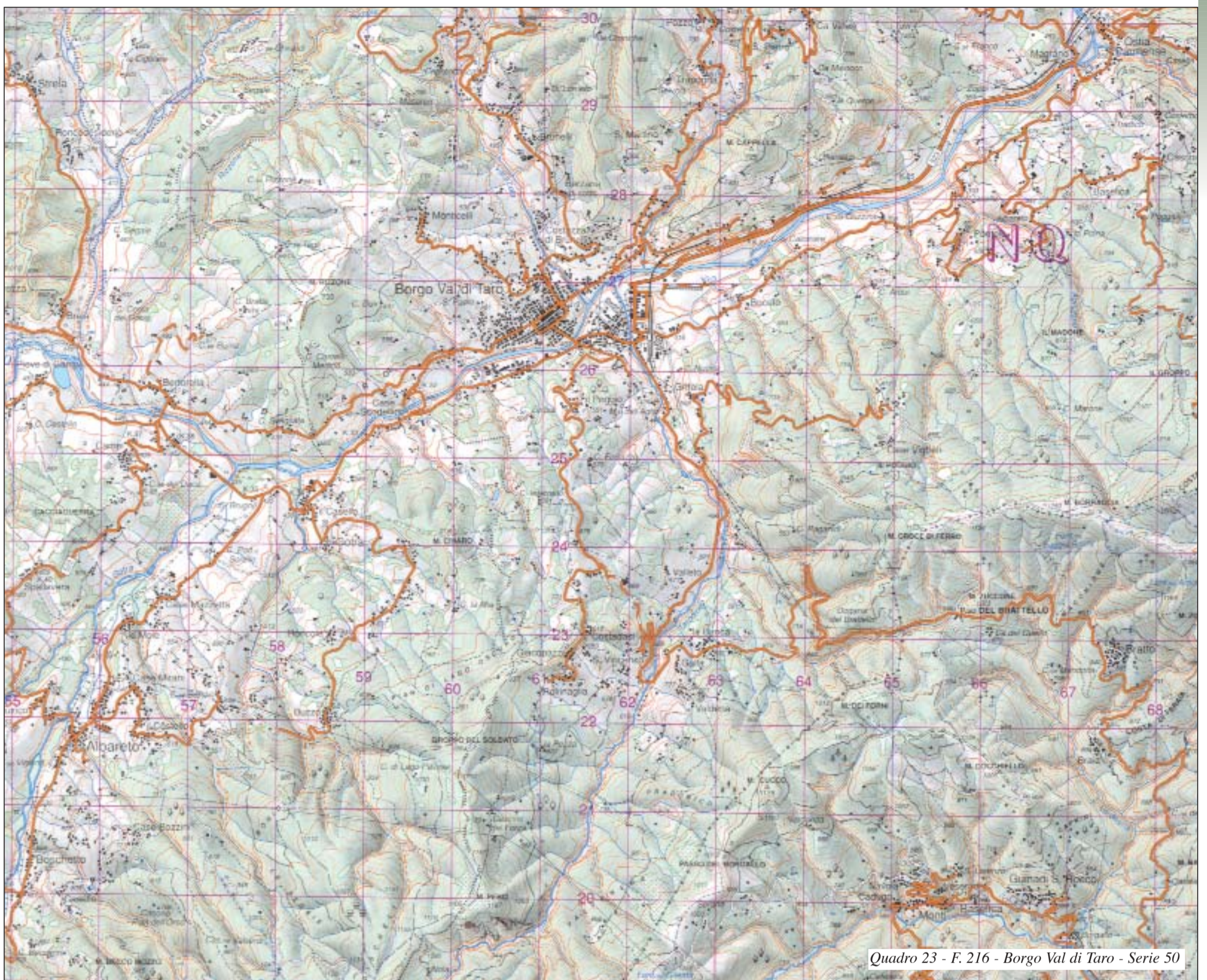
Nella stessa chiave, oggi sempre più attuale in un'ottica di geografia attiva e di pianificazione territoriale, si potrebbe allargare il discorso alle aree adiacenti ed anche a quelle più lontane rispetto a questa che abbiamo scelto.

Per esempio, molto eloquente appare il confronto tra la nuova edizione della carta topografica dell'area di «Massa-Carrara» (quadro 22), che ci mostra quanto chiaramente nelle aree pianeggianti costiere o meno (pensiamo anche alla pianura Padana nell'area del nord-est) la «città continua» o «diffusa» abbia stravolto il territorio, e una coeva di un'area interna, anche dell'immediato retroterra, come quella di Fosdinovo, dove l'assetto insediativo e stradale tradizionale è ancora perfettamente leggibile, anche grazie ad un segno cartografico che a questa scala ha conservato molto della sua più antica perspicuità.

La cosa è didatticamente dimostrabile mettendo in successione, per una stessa area, come quella di Borgo Val di Taro, le carte al 50 000 (quadro 23) con quelle al 25 000 e quelle regionali al 10 000: non che le prime siano inutili, ma non c'è dubbio che nell'ottica che abbiamo scelto – quella della conoscenza, tutela e valorizzazione del patrimonio territoriale – dobbiamo adottare scale che ci consentano di raggiungere il livello locale, laddove il paesaggio diventa scenario delle attività umane, di ogni singola comunità che oggi si aspetta di veder riconosciuta e sviluppata la propria identità territoriale.







L'aveva già capito Alessandro Manzoni oltre centocinquant'anni fa, quando, per difendere la propria idea di storia – la piccola storia degli uomini comuni lontana dalla *grandeur de l'histoire-bataille* – usava una metafora cartografica e scriveva che tra la storia comunemente intesa e la nuova storia correva «la stessa differenza, in certo modo, che vi è tra una carta geografica, dove sono segnate le catene dei monti, i fiumi, le città, i borghi, le strade mae-

stre di una vasta regione, e una carta topografica, nella quale, e tutto questo è più particolarizzato (dico quel tanto che ne può entrare in uno spazio molto più ristretto di paese), e ci sono di più segnate anche le alture minori, e le disuguaglianze ancor meno sensibili del terreno, e i borri, le gore, i villaggi, le case isolate, le viottole».

#### BIBLIOGRAFIA

AA.VV., *Cartes et figures de la Terre*, Paris, Centre G. Pompidou, 1980.  
 CASTI E., *L'ordine del mondo e la sua rappresentazione*, Milano, Unicopli, 1998.  
 BOURGUIGNON D'ANVILLE J. B., *Analyse géographique de l'Italie*, Paris, chez la veuve Estienne, 1744.  
 DE DAINVILLE F., *Le langage des géographes. Termes, signes, couleurs des cartes anciennes (1500-1800)*, Paris, Picard, 1964.  
 DE DAINVILLE F., "De la profondeur à l'altitude. De l'origine marine de l'expression cartographique du relief terrestre par cotes et courbes de niveau", in *Le navire et l'économie maritime du Moyen Âge au XVIII siècle*, Paris, Sevpen, 1958, pp. 195-209.  
 FARINELLI F., *I segni del mondo. Immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*, Firenze, La Nuova Italia, 1992.  
 FERRO G., *Carte nautiche dal Medioevo all'Età moderna*, Genova, Ed. Colombo, 1992.  
 GAMBÌ L. (A CURA DI), "Atlante", in *Storia d'Italia*, VI, Torino, Einaudi, 1976.  
 GAUTHIER DALCHÉ P., *Carte marine et portulan au XII siècle. Le 'Liber de existentia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei'*, Roma, École Française, 1995.  
 JACOB C., *L'empire des cartes. Approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris, A. Michel, 1992.  
 LOPEZ R. S., *La nascita dell'Europa. Secoli V - XIV*, Torino, Einaudi, 1966.

MANZONI A., *Scritti di teoria della letteratura*, Milano, Rizzoli, 2000.  
 MARINELLI G., *Saggio di cartografia della regione veneta*, Venezia, Deputazione veneta di Storia Patria, 1881.  
 PANSINI G., ROMBAI L., *Piante di popoli e strade. Capitani di parte guelfa, 1580-1595*, Firenze, Olschki, 1989.  
 POLEGGI E., *Iconografia di Genova e delle Riviere*, Genova, Sagep, 1977.  
 POLEGGI E., *Carte francesi e porti italiani del Seicento*, Genova, Sagep, 1989.  
 QUAINI M. (a cura di), *Matteo Vinzoni. Pianta delle due Riviere della Serenissima Repubblica di Genova divise ne' Commissariati di Sanità*, Genova, Sagep, 1983.  
 QUAINI M. (A CURA DI), *Disegno della Strada o Carrozabile, o Corriera dal Fiume Magra fino al Villaggio di Pignone. Progetto dell'Ingegnere Brusco colle osservazioni del Signor Abate Ximenes e le risposte del medesimo Ingegnere 1784*, La Spezia, Litografia Europa, 2000.  
 SCHULZ J., *La cartografia tra arte e scienza. Carte e cartografi nel Rinascimento italiano*, Ferrara, Panini, 1990.  
 SCHMIEDT G., "Antichi porti d'Italia", *L'Universo*, XLVI (2), Firenze, I.G.M., 1966, pp. 297-353.  
 VALERIO V., *Società uomini e istituzioni cartografiche nel Mezzogiorno d'Italia*, Firenze, I.G.M., 1993.  
 VIDAL DE LA BLACHE P., *Principes de géographie humaine*, Paris, Colin, 1922.