



La turbinosa epoca dell'inizio del XIX secolo  
segna nuovi orizzonti nella continua evoluzione della rete viaria  
- Sesta parte -

## LE STRADE DI NAPOLEONE

Giovanni Da Rios\*  
Paola Villani\*

Nel 1700 la storia delle strade comincia a interessare un nuovo genere letterario: i racconti e le memorie dei grandi e piccoli viaggiatori, affascinati dal Grand Tour, che rappresentava un fondamentale percorso formativo per la nobiltà e gli intellettuali dell'epoca. Percorso che si mantenne anche nel secolo successivo dopo i grandi sconvolgimenti dell'era napoleonica che vide in tutta Europa trasformare la viabilità in strumento essenziale della guerra di movimento tanto cara all'Imperatore, dalle Alpi alle Piramidi, dal Manzanarre al Reno fino alle steppe russe, dove la criticità dei collegamenti riuscì fatale alla Grande Armata.



### I viaggi di Mozart

Un esempio illustre di viaggiatore per lavoro fu certamente Mozart, nato nel 1756 e morto nel 1791, che nei suoi 35 anni di vita impegnò ben 3.720 giorni in spostamenti da un concerto all'altro: il primo viaggio, da bambino prodigio, nel 1762 (a sei anni) a Monaco e successivamente a Vienna; l'ultimo, da artista affermato, scrisse la sua ultima opera *La Clemenza di Tito* come parte dei festeggiamenti organizzati dagli Stati Boemi nel 1791 per l'incoronazione di Leopoldo II d'Asburgo a re d'Ungheria, ma la malattia che lo avrebbe condotto due mesi dopo alla morte gli impedì di assistere a Praga all'esecuzione. Mozart è morto a Vienna.

Il racconto dei viaggi di Mozart, prima con esibizioni nelle cappelle musicali aggregate alle corti dei numerosi stati e staterelli di lingua tedesca e poi in tutta Europa, costituisce una lettura basilare per cogliere la geografia stradale dell'epoca.

Nei viaggi giovanili il famoso musicista sopporta tutto poiché la curiosità distrae ma, affermatosi e ormai ventiquattrenne, l'8 novembre del 1780, Mozart che non si lamentava mai neppure se doveva studiare o suonare quindici ore al giorno, scriverà "... *Questo veicolo fa vomitare l'anima, per non parlare del sedile, duro come la pietra! è da Wassenburg [in Bassa Austria] che ho pensato che cosa vadano a fare le mie natiche a Monaco poiché è molto faticoso, ora che sono rosse come il fuoco sebbene io le appoggi su un cuscino e trattenga a stento le flatulenze. Ma sono obbligato [ad usare questo mezzo] sebbene esse preferiscano camminare. Ma che coraggio occorre a guidare un Postale...*".



Principali destinazioni dei viaggi di Mozart

Percorrendo le strade d'Italia molti stranieri venivano a conoscenza di usi e costumi altrove ignoti. Ecco cosa scrive il Goethe nei suoi *Italienische Reise* parlando del suo soggiorno a Verona il 16 settembre 1786: "Oggi tornando dall'Arena, dopo un migliaio di passi, giunsi in tempo per assistere a uno spettacolo pubblico tutto nuovo. Quattro signori Veronesi giocavano al pallone con quattro signori Vicentini - Di solito, lungo l'anno, fanno tra loro questo gioco circa due ore prima di notte. In questa occasione essendovi avversari forestieri il popolo accorre in gran folla. Vi saranno stati da quattro a cinquemila spettatori; di donne non ve n'era di nessun ceto... Già da lontano avevo udito un vivace batter di mani. Ogni colpo di pallone di una certa importanza ne era accompagnato..."

Pochi giorni dopo, a Venezia, Goethe riporta: "Era dunque scritto sulla pagina della mia vita, nel libro del Destino, che io, la sera del 28 settembre 1786, alle ore cinque secondo i nostri orologi, viaggiando lungo il Brenta e raggiungendo le lagune, dovessi subito scorgere questa meravigliosa città insulare, e posarvi il piede per visitare la "repubblica di castor" ... Dirò solo poche parole sul mio itinerario da Padova fin qui. Il viaggio sul Brenta, su una nave a servizio pubblico in compagnia di persone davvero a modo, è risultato comodo e piacevole: fra di loro gli italiani sono cortesi e pieni di riguardi. Le rive del fiume sono costellate di giardini e ville; si vedono piccoli villaggi che sorgono qua-

si sul corso d'acqua, che per lunghi tratti è rasentato da una strada molto animata".

Pur se già al tempo di Goethe il Sud era meta di numerosi viaggiatori, il viaggio sin dall'inizio risultava difficile e pieno di imprevisti. Le strade erano pessime, i briganti assalivano le carrozze e il costo era alto poiché c'erano moltissimi punti di dogana. "Per recarsi in Svizzera da Berlino, bisogna attraversare dieci Stati, studiare dieci regolamenti, pagare dieci tasse..." (Friedrich List). Naturalmente era necessario procurarsi anche la valuta locale. "Bada a portare con te delle valide mappe in

modo da poter sempre controllare dove ti trovi, e, quando scopri strade o ponti non segnati sulla mappa, apporta le dovute correzioni...". Ma anche nel resto d'Europa il viaggio confinava spesso con l'avventura.



Viaggio in Italia di Goethe

Nel 1780 Christian Friedrich von Lüder scrisse: "Si dice che le strade tedesche siano in ottimo stato, ma non è vero. Solo alcune di esse sono veramente agibili. I passeggeri soffrono, e tremano quando la carrozza passa accanto ai burroni. Ci sono torrenti da guardare, paludi insospetite... spesso non resta che scendere e proseguire a piedi".

Federico il Grande, il "Re Fritz" prussiano, lasciò peggiorare apposta lo stato delle vie di comunicazione del suo regno: per rendere difficile l'avanzata di eventuali truppe nemiche. I suoi sudditi, soprattutto i contadini, si rallegravano di ciò. La regola era: "Tanto peggiori sono le strade, quanto più a lungo dovranno rimanere i forestieri nei nostri paraggi; e, più a lungo rimangono, più soldi devono sborsare". La margravia di Bayreuth descrisse così un viaggio in quell'epoca: "Mentre discendevamo una parete a picco, una ruota della carrozza si staccò dal suo asse. Se non fosse stato per il soccorso da parte di alcuni pastori, che frenarono la diligenza aggrappandosi alle sue ruote posteriori, saremmo precipitati nel baratro".

## L'illuminazione delle strade

L'illuminazione delle strade nel medioevo era sostanzialmente affidata alle luci accese innanzi alle frequenti immagini della Madonna o dei Santi. Furono emanate ordinanze che ridussero l'obbligo di non uscire di casa se non muniti di una lanterna. E le fiaccole erano spente smorzando la fiamma nella bocca spalancata di certe grosse facce di pietra che ancora di vedono in molte antiche dimore. L'illuminazione delle vie iniziò nel XVII secolo. Nel 1662, durante il regno di Luigi XIV, l'abate italiano Laudati imparentato con i Colonna, ottenne il permesso per stabilire nelle varie città della Francia luoghi ove si potessero noleggiare fiaccole o lanterne o pagare per essere accompagnati da qualcuno che portasse il lume, pagando per un fanale al cocchio cinque soldi ogni quarto d'ora e per ogni persona a piedi tre soldi. Quando si iniziarono ad illuminare le strade, la polizia intervenne per disciplinare quest'uso. In Piemonte venne fatto precepto ad ogni locatario di tenere chiuse le porte delle case ad una determinata ora della notte e di mantenere all'interno della casa una

lampada accesa per illuminare la base della scala. Vittorio Amedeo III (Savoia) provvide alla illuminazione delle strade ordinando l'impianto di 610 lanterne a quattro fiamme, 198 a tre fiamme, 85 a due, e tutti furono accesi per la prima volta nei primi giorni dell'aprile 1782. Ma essendo troppo rilevante la spesa il capitano Ruffino inventò uno stoppino da lume che produceva luce senza far fumo o spandere odore sgradevole, mentre risparmiava un terzo delle spese ed in premio ebbe l'incarico dell'illuminazione notturna della capitale con il privilegio di far commercio della sua invenzione. Ma il Piemonte era stato da lungo tempo preceduto nell'illuminazione dalla Francia, ove sappiamo che nel 1667 le 912 vie di Parigi erano illuminate da 2736 lampade. Nel 1782 poi si applicarono dei riflettori alle lanterne e il numero crebbe sino a 6232. Berlino era solamente illuminata d'inverno da 2354 lampade con olio di ravizzone ma era imitata da pochissime città tedesche. Solo nel 1810 grazie ai tentativi di Quinet, Argand, Lebon si giunse ad illuminare le città a gas e la prima fu Londra.



La tradizione dei racconti di viaggio, preferibilmente in forma di lettere, proseguì per tutto il secolo, sino al classico e notissimo riferimento di Stendhal nel periodo napoleonico.

Una nuova presenza si era affermata sulle strade di allora: dalla ricerca della cultura artistica e letteraria italiana era nato il "turismo" sia pure d'élite, i cui resoconti, divulgati e studiati nei Paesi di origine, innescavano un flusso di interessi nuovi verso il viaggiare come parte fondamentale di un percorso culturale fondato anche sull'esperienza diretta.

## I piani viabili

Nell'inizio del '700 la condizione della viabilità era ancora difficile in tutta Europa. Il tracciato delle strade peggiora, in quanto esse debbono seguire da vicino la morfologia del terreno per evitare movimenti di terra o la necessità di manufatti. Il tracciato presenta spesso un andamento vizioso, per toccare ogni agglomerato abitato; nelle valli, la sede stradale muta versante frequentemente, mantenendosi nelle zone pianeggianti, soggette a piene ed a frane. I difetti dell'altimetria sono anch'essi considerevoli: forti pendenze e perdite di quota erano comuni ed inevitabili. La larghezza delle strade non era uniforme: con il degradare della massiciata, non reintegrata per mancanza di manutenzione, la via tendeva in certi luoghi ad allargarsi, perché il traffico cercava ai lati un passaggio meno disagiato, mentre altrove i confinanti tendevano ad usurpare una parte della superficie stradale per porla a cultura.

La massiciata, quando esisteva, non aveva robustezza e non conteneva materie agglomeranti. Le tratte acciottolate o lastricate si limitavano a qualche traversa d'abitato od erano nelle immediate vicinanze

di qualche città. In molti Stati la poca manutenzione dei piani viabili si realizzava con interventi forzosi delle *corvée*, specie in Francia dove se ne ebbe la maggiore diffusione.

In Inghilterra, una legge del 1555 autorizzava gli enti preposti alle strade di esigere quattro giornate di lavoro all'anno dagli abitanti del Paese, e un'altra legge del 1562 li autorizzava a prelevare i materiali occorrenti ove fosse necessario, senza alcun indennizzo per i proprietari.

Nel secolo seguente, però, per migliorare lo stato delle strade, anziché alle prestazioni obbligatorie, si ricorse in Inghilterra all'applicazione dei pedaggi. Nel 1662, infatti, si ha il primo esempio di concessione di pedaggio a favore di un appaltatore, il quale si impegnava alla miglioria ed alla manutenzione di un determinato tronco stradale. Le concessioni di pedaggio, che furono rilasciate a privati e a comunità, si diffusero in tutto il territorio, tanto che strade a pedaggio (*turnpike roads*) erano oltre mille alla metà del XVIII secolo, ma esse apparivano lo stesso in cattive condizioni, come attesterà nelle sue descrizioni John MacAdam. Infatti i loro piani viabili erano in genere costituiti dal semplice fondo naturale e da grosse pietre squarciate e malamente connesse.

## Le strade in Italia

Per le strade d'Italia, il periodo che va dal Rinascimento alla fine del '700 non è certamente molto prospero, principalmente a causa della parcelizzazione territoriale in molti Stati. Oltre alle strade in pessime condizioni, mancavano i ponti e i fiumi si passavano a guado o per traghetto. Così, tra Bologna e Mantova si passavano in barca il Panaro e il Po, poiché soltanto il Reno aveva un ponte. Tra Bologna e Ferrara si traghettavano tanto il Po che il Reno. Anche il Trebbia, lo Scrivia, il Bormida, lo Stura, il Sesia e il Ticino mancavano di ponti.

Si può immaginare come in tali condizioni il traffico delle merci fosse minimo e le strade venissero utilizzate per i viaggi indispensabili e per le corriere postali. Fra Firenze e Livorno si viaggiava per via d'acqua lungo l'Arno ed il canale dei Navicelli; ed anche il Po costituiva una via d'acqua più comoda della via di terra, tra le città prossime al fiume. La viabilità era regolata da scarse, manchevoli e spesso anche contraddittorie disposizioni, mutevoli e mal rispettate.

In fatto di strade, il Piemonte era ancora arretrato. Fin dal 1612 la monarchia aveva creato il porto franco di Nizza, ma le persone e le merci stentavano a dargli vita tanto inadeguate restavano le vie di accesso attraverso il colle di Tenda. Un secolo dopo le strade interne del Piemonte storico continuavano a perdersi in un labile reticolato, difettoso al punto che persino lo spostamento della nobiltà piemontese verso i suoi castelli dell'Astigiano e del Monferrato per la villeggiatura rappresentava un'impresa piena di emozione e di sgradevole avventure.

Il lontano regno delle Due Sicilie era parimenti immiserito dalla pochezza delle strade, cui tardivamente si cominciò a pensare solo nel '700. Nel disegno generale si era pensato unicamente al comodo della capitale, alle strade che portavano a Napoli dai capoluoghi dell'interno, trascurando completamente le comunicazioni trasversali.

Lo sforzo dell'erario aveva dato scarso frutto - dicono gli storici di allora - "per strade così mal costruite e poi pessimamente tenute: appena s'è sospesa la restaurazione annuale, l'abbiamo vedute ridotte allo stato di pura natura".

Un panorama simile presentavano lo Stato Pontificio e la Toscana. Dopo la pace di Aquisgrana, che riservò all'Italia un periodo insolitamente lungo di stabilità politica, la Toscana e i Ducati misero però mano ad alcuni importanti progetti transappenninici, strade da fare o piuttosto da rifare su antichi sentieri percorribili a dorso di mulo, miranti ad attrarre il contesissimo commercio di transito: la strada della Garfagnana, quella della Futa, quella dell'Abetone. Queste opere maggiori procedettero poi tra



Pedaggio in Gran Bretagna. La creazione di una rete di strade perfettamente mantenuta caratterizzò l'Inghilterra del XVIII secolo ma fu basata sull'iniziativa locale, regolata da specifiche leggi nazionali. Nell'immagine i punti di pedaggio nel Dartmoor



reciproche gelosie di governi, nel timore che comode strade a lungo tragitto, aperte sino al mare, potessero risolversi in una grande sventura politica, offrendo a eserciti stranieri la tentazione di una passeggiata militare per conquistare con minimo sforzo un altro lembo dell'Italia disarmata.

## Le strade di Lombardia

Bisogna giungere alla fine del '700 per trovare i primi provvedimenti legislativi a favore delle strade, e sono emanati per la parte della Lombardia a quel tempo soggetta all'Austria. Allora, le singole città del Ducato di Milano erano tenute a mantenere non solo le strade nell'abitato, ma altresì le strade esterne tanto se comunali o se regie, entro un raggio di dieci miglia, ed il riparto delle spese stradali tra i Comuni avveniva per proporzione rispetto alla tassa sul sale. Oltre le dieci miglia, la manutenzione delle strade provinciali o regie era a carico della Provincia. Una "Real Carta" del 1778 provvedeva ad una classificazione nuova, con la quale venivano sollevati i Comuni dall'obbligo di mantenere certi tratti delle strade regie o provinciali, affidandone invece la manutenzione alle province. Restavano a carico dei Comuni le sole strade comunali, eccetto danni gravi derivanti da cause eccezionali, che dovevano essere riparati a spese della provincia. Si ordinava che il servizio della manutenzione venisse affidato ad appaltatori sotto rigorose norme contrattuali.

A Milano una quindicina di strade collegavano la città con tutti i capoluoghi di provincia, toccando nel loro percorso molti altri centri di una certa importanza. Esistevano inoltre strade trasversali che consentivano passaggi interni fra località minori, senza che si dovessero affrontare viziose deviazioni o, tanto meno, passare forzatamente da Milano.

La civiltà lombarda molto doveva alla sua posizione privilegiata, in virtù della quale la regione, anche nei momenti peggiori della sua storia, sentì il respiro dell'Europa, e il bisogno di non perdere del tutto i contatti con la Francia e la Svizzera spinse a tenere aperte le strade verso i valichi alpini, seguendo itinerari sui quali si svolgeva anche buona parte di quanto restava dei traffici interni. Certamente neppure la Lombardia godeva del grado di alta potenzialità viaria che avrebbe raggiunto in seguito. La densità stradale, complessivamente elevata, differiva però da distretto a distretto: la pianura era assai meglio dotata della montagna e i passaggi trasversali da vallata a vallata riuscivano lenti. Ma era pur vero che nel punto più basso di un processo di involuzione, allorché finalmente si poté invertire la direzione storica, nel settore viario la Lombardia partiva molto meglio di qualunque altra regione d'Italia.

Fu l'Austria a riprendere la corsa. Nel 1777 Maria Teresa appose il sigillo regio al piano di regolamento stradale per la Lombardia, elaborato a Milano dal conte Francesco d'Adda con l'aiuto di altri funzionari. Quel piano rimise in moto un processo organico di politica viaria, istituzionalizzando il servizio, sottraendolo alla pratica incerta degli interventi tecnici e finanziari sporadici, garantendogli risorse e stabili quadri operativi.



La partenza di un postale in un dipinto di Louis-Leopold Boilly

Le strade vennero accuratamente censite e classificate: le regie o provinciali, che portavano ai confini esterni o rivestivano importanza primaria, alle quali doveva provvedere lo Stato; le comunali, di prevalente interesse locale, competenza dei comuni; le private, affidate alle cure dei relativi proprietari. L'amministrazione non escludeva opportunità di mettere mano a nuove costruzioni, ma più urgente dovette apparire in quel momento lo stendere un programma di ripristini, miglioramenti parziali e più attenta manutenzione.

## Il servizio postale

Tra le grandi innovazioni della viabilità del '700 va ricordato il consolidamento di un nuovo ruolo produttivo ed economico, sino ad allora scarsamente presente in tutta Europa: il trasporto della posta prima, e subito dopo delle persone, attraverso la struttura di pubblico servizio.

### I Tasso, Maestri Generali di Posta (1490-1805)

Maestri di Posta: 1490-1501 Jannetto, Maestro sotto Massimiliano I in cooperazione con Francesco e Giovanni Battista Tasso, 1501-1512 Francesco;

Nobili de Tassis (1512-1608): 1512-1517 Francesco I, 1517-1541 Giovanni Battista, 1541-1543 Francesco II, figlio di Giovanni Battista, 1544-1608 Leonardo I, fratello di Francesco II e dal 1608, Barone del Sacro Romano Impero;

Baroni de Tassis (1608-1624): 1608-1612 Leonardo I, 1612-1624 Lamoral, dal 1624, Conte del Sacro Romano Impero;

Conti di Thurn und Taxis (1624-1695): 1624 Lamoral, 1624-1628 Leonardo II, 1628-1676 Lamoral Claudio Francesco con 1628-1646 Alessandrina de Rye, madre di Lemoral Claudio Francesco e moglie di Leonardo II, reggente per il figlio minore, 1676-1695 Eugenio Alessandro dal 1695, Principe del Sacro Romano Impero; Principi di Thurn und Taxis (dal 1695): 1695-1714 Eugenio Alessandro, 1714-1739 Anselmo Francesco, 1739-1773 Alessandro Ferdinando, 1773-1805 Carlo Anselmo. L'ultimo discendente, Joannes, è morto a Monaco di Baviera nel 1990.

Nel 1805 Napoleone sopprime il Generalato di Posta del Sacro Romano Impero, ma consente alla famiglia di mantenere le proprie prerogative titolari. Nel XIII secolo la famiglia lombarda dei Tasso (nel senso di "esattori") risiedeva a Camerata Cornello in Val Brembana presso Bergamo dove troviamo un certo Homodeo o Odone de Taxo che attivò un servizio di posta a cavallo: da lui discesero due rami, quello di Guarisco I e Benedetto. Il primo ramo continuò a risiedere nel Bergamasco e a proseguire l'attività di famiglia fino all'estinzione nel 1588 con un certo Giambattista. Il secondo ramo, detto Benedettino, diede luogo ad altri due rami. Il primo, che deriva da Guarisco II, risiedette in Italia e arrivò ad ottenere il titolo di Conte di Tour Valsassina e nel 1715 quello di Conte di Monte Tasso: si estinse nel 1780 con un certo Pierpaolo. Il secondo ramo derivante da Palazzo si espanse per tutta Italia ed Europa con i nipoti Pietro, Giovanni e Ruggiero. Il ramo Pietrino si trasferì a Roma dove riuscì ad ottenere il titolo di Maestro delle Poste Papali. Da questo ramo si fanno derivare altre due diramazioni: Giovanni ed Alessandro. Il ramo Giovannino si estinse nel 1595 con il famoso poeta Torquato Tasso, mentre il ramo Alessandrino arrivò al titolo di Conti Palatini nel 1678 ma si estinse nel 1800 con un Ernesto. Il ramo Giovannino si pose al servizio degli Asburgo organizzando il Servizio Postale dei loro feudi ottenendo, con il tempo, il titolo di Baroni e poi di Conti Imperiali di Tour Valsassina e Tasso nel 1671.



Dal Medioevo al Rinascimento l'invio non occasionale di missive era privilegio della Chiesa o dei sovrani; come pure il viaggiare in proprio con percorsi a tappe era un lusso riservato a pochi individui, ricchi mercanti, alti prelati, diplomatici di rango e sovrani che trovavano dimore ospitali lungo la via.

Nel '700 lo scenario iniziò a cambiare. L'aspirazione dei grandi Stati, imitati da quelli minori, fu ribadire il principio che tutto ciò che riguardava posta o trasporti di persone fosse prerogativa statale, rivendicando l'intervento attivo dell'amministrazione in un settore ricco di delicati risvolti e di grande avvenire anche economico. Il trasporto della corrispondenza per conto terzi ebbe la priorità storica sul trasporto delle persone, ma questo non tardò molto a seguire. I due settori procedettero abbinati o sovrapposti: poiché i messaggi scritti e gli individui partivano dagli stessi luoghi e percorrevano le stesse strade, era ovvio che finissero nella stessa organizzazione e, intrecciando la loro crescita, per un certo tempo almeno diedero vita a vicende tra loro quasi inscindibili.

All'origine della nascita della posta intesa come servizio pubblico va collocata una famiglia della montagna bergamasca cui appartiene anche un grande poeta, Torquato Tasso. Da semplici cavallanti che eseguivano trasporti locali e tenevano corrieri a Venezia, i "bergamaschi" per antonomasia, i Tasso ascensero gradatamente sino a divenire principi dell'Impero, fedeli al ricordo degli antenati e all'allusivo stemma con il tasso e il corno del postiglione, anche se il cognome si spiegò poi da nazione a nazione, a varie dissonanti grafie: come Thurn und Taxis appaiono nel 1671 nelle cronache maggiori del dominio asburgico, ricchi, potenti, colmati di onori e privilegi.

I Tasso crearono una rete di uffici e stazioni, dettarono i necessari regolamenti, gettando così le premesse perché le poste diventassero un servizio esteso a più nazioni, al quale potesse accedere l'indiscrimi-

nato pubblico (unico modo per comprimerne i costi e, al limite, per farne fonte di lucro per l'erario), mentre nelle vetture che trasportavano i pacchi della corrispondenza si cominciò ad ospitare qualche viaggiatore, e fu una piccola rivoluzione che preludeva a diligenze, corrieri, staffette e molto altro ancora.

## La posta imperiale regia

L'Austria ereditò in Lombardia un'amministrazione confusa su cui l'opera restauratrice, si avviò risoluta nella seconda parte del 1700. Esteso a ogni settore della vita pubblica il riformismo teresiano e giuseppino conobbe il suo momento essenziale, oltre che nel grande catasto, nella restaurazione finanziaria del potere regio.

Nel 1770, mentre il piano del conte d'Adda imprimeva una svolta nuova alla politica stradale, l'Ufficio di Corriere maggiore di Milano, che ai suoi tempi era stato tenuto da Ruggero Tasso, si fregiava della qualifica di Imperiale Regio. Esso sovrastava a tutto l'ordinamento dei servizi su strada che a Milano stessa e all'esterno si riconoscevano nelle stazioni postali, punti obbligati di riferimento per la circolazione delle messaggerie postali e delle vetture pubbliche o private. Sulle strade principali le stazioni di posta sorgevano a otto mi-

glia (o due leghe tedesche pari a 14,8 km) l'una dall'altra, sulle cosiddette strade di intersecazione a sei miglia soltanto. Le stazioni non punteggiavano l'intero reticolato viario ma solo le strade importanti, comprese senza eccezione quelle che si dirigevano verso i confini esteri, le repubbliche svizzere, il Piemonte sabauda, il Genovesato, lo Stato di Venezia e i Ducati. Su quelle strade, che naturalmente servivano anche l'interno e i bor-



Particolare del cartiglio



Carta Lombardia-Piemonte e stemma (par Postes)

ghi dai quali passavano, non essendo per nulla in circuito chiuso, scorreva gran parte del movimento della corrispondenza e delle vetture della regione e praticamente tutto il transito da e per l'estero.

La "posta" ricalcata sulla distanza di otto miglia, era, nel discorso corrente e burocratico, anche un'unità di misura lineare: le distanze infatti, anziché a miglia, si indicavano in *poste*, *mezzeposte* e *quarti di posta*, e ogni possibile conteggio che riguardasse il contratto di noleggio, o di servizi fatti lungo il percorso, era ugualmente espresso in poste. Le stesse mappe geografiche usavano come scala di riferimento non le misure lineari ma le *unità di posta*.

La stazione di posta all'inizio dovette confondersi spesso con l'ufficio postale, luogo ove si riceveva, consegnava e smistava la corrispondenza, ma quest'ultimo si diede poi sede propria e la stazione rimase con i suoi compiti specifici, dei quali il principale era certamente quello di assicurare i cavalli di cambio, ai viaggiatori in transito e alle carrozze, divenendo così parte accessoria ed integrata della strada stessa.

Proprietario della stazione di posta, investito di molte funzioni e responsabilità, sorvegliante attento di ogni mossa fatta dai suoi dipendenti, era il mastro di posta, che veniva nominato dopo il vaglio severo delle sue qualità morali, per un sessennio, in seguito a gara di appalto che doveva designare il candidato più idoneo.



## Il mastro di posta

La figura giuridica del mastro di posta si poneva fra quella del dipendente salariato e l'altra del medio imprenditore autonomo. Al mastro di posta occorreva disporre di un certo capitale con il quale provvedere all'impianto della stazione e al versamento di una cauzione di affidamento da parte dell'Imperial Regio Governo d'Austria. Doveva poi sostenere la spesa di un determinato numero di vetture, almeno due legni coperti e tre scoperti se si trattava di un mastro forese, di tre coperti e altrettanti scoperti nel caso di un mastro cittadino: e poi tener stalla e mantenere le quantità di cavalli che il capitolato aveva imposto, secondo l'importanza della stazione. Giorno e notte la stazione restava aperta, pronta ad assicurare un rapido cambio di cavalli e, se era il caso, di vettura, sufficiente a raggiungere la stazione successiva.

Dal mastro di posta dipendevano i postiglioni, al pari suo muniti di patente rilasciata dal Regio Ufficio, e nella scelta di costoro il mastro era tenuto ad accertarsi che si trattasse di elementi "sempre discreti, ed onesti, che servino con zelo e cortesia li Viandanti, e specialmente che non facciano angherie alli medesimi, licenziandoli, in caso di mancanza contro questi loro doveri senza il suddetto Certificato di buon Servizio, acciò possano essere ricevuti nelle altre Poste".

A sua volta anche il mastro doveva esercitare fedelmente e lealmente il proprio ufficio "evitando di dar luogo a lagnanze, anzi trattando con discrezione, cortesia ed attenzione li Viandanti per alimentare così il corso delle Poste...".

L'amministrazione era puntigliosamente impegnata ad imporre ai suoi funzionari un dignitoso decoro di comportamento e di apparenza: per questo mastri di posta e postiglioni dovevano indossare sempre la sgargiante uniforme ufficiale, di colore giallo con mostrine nere, saper suonare la cornetta e portarla a tracolla sospesa a un cordone con fiocchi dei colori dell'uniforme. La cornetta andava usata anche per chiedere il via libera, secondo un'antica disposizione per cui lungo le strade, al passare dei legni del Regio Ufficio, ogni mezzo privato doveva fermarsi e farsi di lato per non ostacolare quello che si chiamava il Corso pubblico, in inverno e nei periodi di pioggia.

Il mastro di posta veniva retribuito con i diritti sui transitanti: un tanto per ogni coppia di cavalli prestati, eventualmente un tanto per la carrozza, un tanto che andava poi riversato a postiglioni e stallieri per le loro prestazioni, il tutto fissato da una tariffa che nel corso degli anni non subì radicali ritocchi.

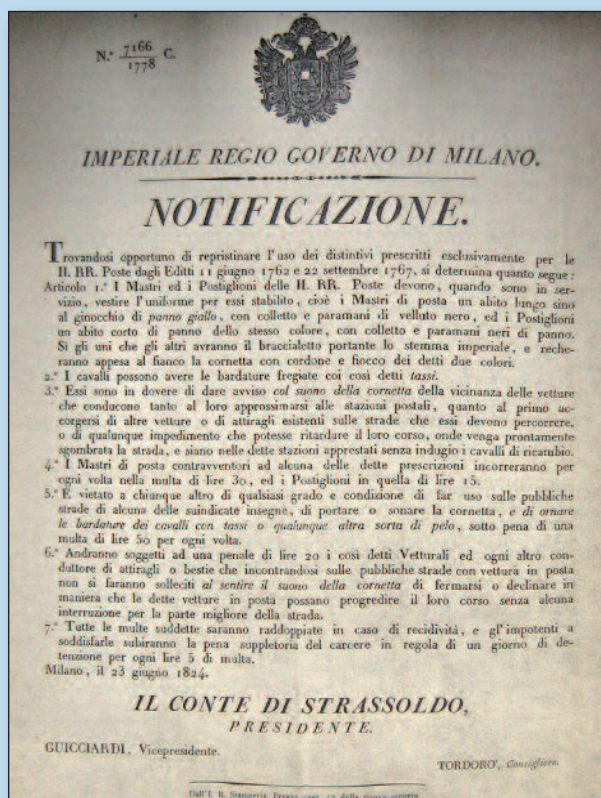
In quanto al governo, poi, controllo sulle stazioni significava per esso quel controllo sui passeggeri cui la polizia mirava. I regolamenti, su questo punto, erano molto rigorosi e le norme relative rimbalzavano da grida a grida. Ogni mastro di posta urbano era tenuto a con-

segnare quotidianamente all'autorità la nota dei viandanti da lui serviti, nome, cognome, provenienza, destinazione. Ogni mastro di percorso teneva anch'egli il registro minuzioso dei cambi effettuati e delle persone. A questi mastri, e a quelli che operavano su strade di uscita verso l'estero in particolare, era impartito il divieto, prima che fossero trascorsi tre giorni di attesa, di cambiare o dare cavalli a chi si presentava alla loro stazione su altra vettura; e questo per scorgere chi voleva immettersi sullo stradale senza essersi premunito dell'autorizzazione rilasciata dalle competenti autorità cittadine: né i mastri potevano servire le persone sprovviste di passaporto in regola od ospitare "contrabbandieri, ladri, banditi o malfattori", sotto pena di decadere immediatamente dall'investitura.

Nel 1762, quando il ministro Firmian intese mettere ordine nel settore, imponendo il rispetto delle precedenti grida inascoltate, pare che fra mastri di posta e passeggeri intervenissero frequenti litigi per il prezzo della corsa in rapporto al diverso grado di carrozza usata. Firmian ribadì la tariffa: "per ogni cavallo da sella e per ogni posta lire 3 e soldi 10; per ogni cosiddetta sedia all'italiana, che era poi una carrozza a quattro ruote con dentro due persone e bagaglio non eccedente in tutti i 10 rubbi (81,6 kg) e tre cavalli attaccati, lire 14 e soldi 10; per una carrozza con entro tre o quattro persone e loro bagaglio e quattro cavalli al traino, lire 21; infine per carrozza a sei cavalli e un servitore a cassetta sul retro, lire 24 e soldi 10. Ai postiglioni era dovuta una mancia di soldi dieci "con proibizione di pretendere di più, sotto pena del carcere e di essere licenziati".

La grida del 1762 denunciava pure il grave abuso in cui cadevano vetturini, fittabili e altri che non si peritavano di affittare cavalli ed eseguire trasporti a pagamento con danno manifesto dell'I.R. Ufficio e credeva di porvi rimedio minacciando le solite penalità. Inoltre le grida, lamentando che il corso della posta veniva rallentato dai guardiani che non aprivano prontamente le porte delle città murate e da quelli che custodivano ponti, porti, traghetti e simili,

forse per strappare qualche moneta, richiamava anche costoro ai loro precisi doveri. Mastri, postiglioni e stallieri erano oppressi dai regolamenti ma godevano anche di alcune ambite prerogative, riservate a coloro che avevano il privilegio di servire fedelmente la corona. Erano esentati dall'obbligo di partecipare alla milizia urbana o forese, non pagavano dazi su fieno, paglia, pellami, legname e ferramenti occorrenti al loro lavoro. Le case ove avevano recapito e le stazioni postali non sottostavano all'alloggiamento militare, e in quel 1762 esisteva il pericolo che le truppe requisissero fieni, biade e paglia con il pretesto dell'assoluta necessità e la persuasione della forza, come del resto avevano fatto per secoli.



Notificazione del 1824 per il decoro dei mastri e dei postiglioni



I funzionari del Corriere Maggiore, al quale tutto faceva capo, si sentivano impegnati a intervenire a loro favore presso le autorità centrali. In compenso, guai al mastro che avesse ommesso di tenere esposta sopra la sua stazione la cornetta "ad insegna della posta, e le armi di Sua Maestà ad inizio di rispetto e privativa giurisdizione". Strutturato a quel modo, con percorsi quasi presidiati, l'ordinamento viario rispondeva sostanzialmente ai bisogni di quei tempi. Nessuna carrozza pubblica, nessun legno privato avrebbe potuto affrontare una lunga dislocazione, per esempio da Milano ad Augusta, impiegando cavalli propri, senza sottostare a frequenti soste per far riposare le bestie, rivedere la vettura, ecc. Il servizio di stazione, grazie al cambio dei cavalli

predisposto e rapido, consentiva invece di ridurre ogni perdita di tempo, calcolare con buona approssimazione la data dell'arrivo e anche il costo del tragitto. Inoltre liberava il viaggiatore da una serie di fastidiose incombenze imposte a chi si allontanava da casa.

Il viaggiare a quella stregua, per contro, costringeva a seguire itinerari determinati e battuti, ma anche questo poteva rivelarsi positivo, anzitutto perché le strade percorribili erano ancora in numero limitato e non esistevano molte alternative interne, e poi perché pochi percorsi prescelti garantivano un buon grado di sicurezza di fronte ai pericoli, per nulla immaginari, del banditismo, ai quali si sarebbe esposto il viaggiatore amante dei tragitti solitari o inediti.

## La rete dei collegamenti

Il monopolio del trasporto stradale era insidiato in Lombardia dalla continua disobbedienza alle leggi: la storia del contrabbando, delle frodi patenti o occulte, delle piccole e grandi evasioni, si intreccia a livello popolare con la storia delle istituzioni amministrative ed in particolare con quella di un fisco avversato e combattuto con ogni mezzo, tanto più subdolamente quanto esso era più opprimente e assurdo.

L'ordinamento stradale, per quanto corretto potesse apparire, esautorava molte piccole iniziative individuali e sfidava un costume popolare ancora molto diffuso nel paese. Alle grida statali, che a intervalli più o meno regolari ritornavano monotonicamente sugli stessi temi, la gente era ormai rassegnata ma in pari tempo era risoluta a giocare d'astuzia, approfittando delle gravi carenze della giustizia e della finanza. Nel 1767, quando la riforma accentratrice avrebbe dovuto dare i primi risultati, il Firmian riconosceva invece che essa era messa in pericolo dall'incredibile quantità di abusi che continuavano a verificarsi ai danni dell'erario, dei mastri di posta, degli stessi postiglioni. Nel settore della corrispondenza accadeva che privati di ogni sorta, "mercanti, osti, barcaioli, stallieri" si intromettessero a raccogliere e distribuire lettere che poi consegnavano a vetturini, con i quali restavano in combutta come avevano fatto nei tempi andati, creando un servizio postale parallelo.

E quanto ai privati che si servivano di messaggeri propri, essi scordavano che a quei messi potevano affidare lettere personali ma per nessuna ragione documenti di terze persone. Non meglio doveva andare il servizio di trasporto passeggeri, in parte reso pubblico, in parte concesso ai privati ma sottoposto a controllo. Numerosi ed in continuo aumento erano gli individui, vetturini, noleggiati e anche campagnoli, che si camuffavano da funzionari regi per godere delle prerogative di una divisa fraudolentemente indossata. Così, suonando la fatidica cornetta, correvano per le strade chiedendo il passaggio, mentre avrebbero dovuto procedere al piccolo trotto. Questi abusivi penetravano nelle città, prelevavano passeggeri, li trasportavano ove occorreva e nel frattempo i cavalli dei mastri di posta restavano inoperosi. Non avevano licenza, non contribuivano all'estimo, potevano fare prezzi di concorrenza. Per quanto l'ordinanza facesse divieto agli estranei "di portare il tasso, o qualunque sorta di pelo, cioè orso, volpe, lupo, capra, ed altre né qualunque sorta di panno, o di frangia frontale de' cavalli, cosicché s'intende proibito tutto quello che possa in qualunque modo imitare la detta insegna del tasso, particolarmente destinata alla sola Posta Regia", e tutto naturalmente sotto la pena di una forte multa, della perdita dei cavalli e dei legni, al caso di tre tratti di fustigazione ed altre pene corporali.

La struttura di base era comunque stabilita, le strade esistevano, il traffico dava segni promettenti di crescita, e la formula che integrava nu-

clei di imprenditorialità privata in un sistema centrale di controllo era suscettibile di ulteriori sviluppi e avrebbe dato i migliori frutti nell'800, allorché a singoli operatori e a compagnie private vennero trasferite iniziative di minore importanza strategica.

Un ventennio di crescita regolare e intensa dell'intero sistema postale e viario servì nella Lombardia austriaca a rimuovere resistenze e a riassorbire molte iniziative di disturbo che qualche decennio prima potevano ancora trovare una loro atavica giustificazione. Si moltiplicarono gli interventi per aggiungere sempre nuove tratte alla rete in formazione, aprire nuove linee, colmare vuoti geografici, moltiplicare le coincidenze interne ed esterne.

Le antiche città lombarde, i grossi borghi cominciarono a sentirsi più vicini. Nel 1796 il quadro delle comunicazioni a disposizione degli abitanti aveva una completezza che mezzo secolo prima sarebbe stata impensabile. Da Milano il martedì, partiva al mezzogiorno il corriere per la Svizzera con le lettere per Zurigo, Basilea, Lucerna, Lugano e Como e partiva anche l'altro corriere per Ginevra, Berna, la Francia e le tappe dello stradale del Sempione. La sera si muoveva la staffetta per Torino, il Piemonte, la Savoia; la notte la diligenza per Pavia, l'ordinario per Vienna, la Germania, l'Olanda, l'Inghilterra e il nord Europa, oltre al corriere per Como, Chiavenna, Splügen, e Coira. Sempre il martedì partiva anche una diligenza alla volta di Monza, Lecco, Valsassina e si poteva impostare pure per Varese e Gallarate e località circostanti sino a Luino, per Cantù e buona parte della Brianza orientale, mentre un pedone si spingeva oltre confine sino a Vigevano. Dal lunedì alla domenica tutte le destinazioni si succedevano a turno, secondo l'orario a stampa esposto a ogni stazione.

L'Ufficio del Corriere Maggiore era quotidianamente affollato da chi arrivava e da chi partiva su quelle fra le carrozze che prendevano anche viaggiatori, ma soprattutto da coloro che consegnavano corrispondenza o ritiravano quella in arrivo che venivano distribuite ai destinatari senza indugio di sorta. Le strade rappresentavano, con l'integrazione delle stazioni di posta come infrastrutture accessorie ma essenziali, un vero e proprio sistema di mobilità, come mai prima nella storia si era verificato.

## La scuola di *Ponts et Chaussées*

Mentre in tutta Europa cresceva lentamente l'impegno degli Stati verso la viabilità, in Francia il corso degli eventi procedeva veloce fino a concludersi in forma profondamente innovativa con l'avvento del periodo napoleonico.

Una tappa importante nella storia delle strade fu la creazione nel 1747 della scuola di *Ponts et Chaussées* organizzata in tre classi: le prime due avevano funzione di aggiornamento degli interni mentre la terza serviva a preparare i futuri ingegneri stradali, l'ammissione dei quali



era subordinata "a sei mesi di prova e al fatto di essere giovani, non sposati, con educazione e costumi ben conosciuti ed appartenenti a famiglie oneste". Come pure veniva richiesta agli aspiranti ingegneri una sana e robusta costituzione fisica "per resistere al lavoro e alla fatica che richiede il servizio di ponti e strade".

Ideatore, sostenitore e fin dall'inizio direttore della scuola per 47 anni fu Perronet, un grande ingegnere stradale cui si debbono tra l'altro i progetti di tredici ponti tra i più belli del secolo, le invenzioni di numerosi macchinari e molti dotti pareri per la comunità scientifica. Persino la corte di Russia nel 1778 gli affidò un progetto di ponte sulla Neva; ricoperto di onori e reso nobile dal favore del re morì a 86 anni nel 1794 senza cessare di svolgere fino alla morte importanti funzioni pubbliche. La reputazione internazionale del Perronet era comunque tale da determinare numerose domande di ammissione alla scuola da parte di ingegneri stranieri, provenienti da tutta Europa. Domande generalmente soddisfatte.

Il rigore della scuola, organizzata per un massimo di 60 allievi, imponeva la frequenza obbligatoria e l'impegno dell'intera giornata dalle 6 del mattino alle 9 di sera con un breve intervallo di due ore per il pasto. Nei mesi estivi gli allievi venivano mandati quali tirocinanti nei cantieri e spesso si impegnavano per rilievi e disegni di progetti del servizio.

Il regime scolastico era molto selettivo e i migliori allievi soltanto avevano riconoscimenti e incentivi in denaro. Era peraltro frequente che gli allievi seguissero a loro spese lezioni private, alle quali corrispondevano riconoscimenti di merito e curriculari, specie in chimica, fisica, storia naturale, idrodinamica e persino astronomia e litologia.

Nella formazione degli allievi erano comunque fondamentali le materie umanistiche perché si riteneva importante saper tenere una corrispondenza ampia, redigere relazioni illustrative e convincenti e difenderle con chiarezza. Il saper scrivere bene e sviluppare dotte argomentazioni era importante quanto le nozioni tecniche. L'ammissione alla scuola comunque era basata di fatto su autorevoli raccomandazioni, pur essendo in genere preferiti i figli di ingegneri. Si ricorda il caso di Leclerc, ingegnere capo a Moulins, che fece entrare ben 5 suoi figli alla scuola tra il 1769 e il 1780.

Già con la Rivoluzione l'edificio formativo della scuola di Perronet, che spesso attenuava i rigori dell'ordinamento con atti di paternalismo e amicizia verso gli iscritti, subì l'impatto delle nuove ventate riformatrici. Gli allievi fecero nel 1789 la loro rivolta interna chiedendo di democratizzare il servizio e di formare un'assemblea generale cui demandare sia l'ammissione sia la disciplina degli studi. Ma ben presto fu l'intera organizzazione di Ponts et Chaussées ad esser messa in discussione dai nuovi poteri rivoluzionari, rigettandone la sostanziale

centralità a svantaggio delle esigenze delle collettività locali ed avversando la corporazione degli ingegneri "così poco sensibile alla maestà dell'assemblea nazionale che si poneva a tutela degli interessi primari della nazione". Certamente il rigore tecnico non era compatibile con il caos dello stato rivoluzionario, che si reggeva sulla quasi completa devolution di competenze ai dipartimenti, costituiti già nel 1789. Il corpo di Pont et Chaussées fu decimato da epurazioni e da continue richieste di comprovare la fede repubblicana mediante attestati di popolo contro i sospetti di lealismo alla deposta monarchia. Molti ingegneri furono arrestati, destituiti e anche ghigliottinati spesso sulla base di vaghi sospetti o di una poco convinta obbedienza ai nuovi tribunari; parecchi ripararono all'estero in attesa di tempi migliori.

Ai superstiti del Servizio non veniva neppure pagato lo stipendio, al punto che con decreto direttoriale del giorno 30 del mese Piovoso dell'anno quarto (1795) della nuova era il trattamento in natura degli ingegneri stradali venne così stabilito: "Agli ispettori generali quattro razioni di viveri e tre di foraggio. Agli ingegneri capo tre razioni di viveri e altrettante di foraggio. Agli ingegneri semplici due razioni di viveri e due di foraggio".

In compenso però ogni ingegnere avrebbe ricevuto un abito completo, un paio di stivali e un paio di scarpe... Abbondavano invece solo i riconoscimenti di titoli, moltiplicandosi i gradi di ispettori generali e ingegneri capo, cui con ulteriore generosità veniva inviato gratuitamente il giornale "Le Redacteur", voce ufficiale delle nuove idee rivoluzionarie.

L'organizzazione centrale di Ponts et Chaussées venne smantellata e tutte le competenze sulla viabilità vennero decentrate ai dipartimenti, invertendo radicalmente il processo storico avviato da un secolo. Anche la classificazione delle strade, in odio al precedente privilegio per le vie del re, venne completamente riformata in senso localistico.

In tanto fervore innovativo la già gracile rete viaria deperiva rapidamente, tanto che fu necessario istituire una apposita imposta allo scopo: la tassa sulla manutenzione stradale che sostituiva il complesso dei cespiti prima percepiti dalla Tesoreria Reale.

Solo il passaggio alla fase storica del Consolato restaurò, con saggia ottica post-rivoluzionaria, una più funzionale organizzazione dello Stato, certamente repubblicano ma non per questo ingestibile. Venne ripristinata la centralizzazione dei Ponts et Chaussées, riattestando le competenze periferiche ed attribuendo per la prima volta alla viabilità principale una dotazione annuale nel bilancio della repubblica, cui si aggiungevano i proventi delle imposte locali e della tassa di manutenzione che restò in vigore.

Le strade vennero riclassificate in tre classi, di cui le prime due a esclusivo carico dello stato e la terza in parti uguali tra Stato e Dipartimenti.

## Dalla *corvée* ai cantonieri

Con il primo apparire dell'organizzazione dei Ponts et Chaussées, il crescente divario tra esigenze di lavori stradali e disponibilità di budget costringeva a ricorrere all'antico metodo della *corvée* che obbligava le comunità lungo le strade a garantire qualche giorno di lavoro forzato all'anno per sistemare i piani viabili.

Nel 1737 una dettagliata circolare istruiva tutti gli ingegneri di zona su come condurre i lavori mediante *corvée*. Il presupposto di base così veniva dichiarato: "è impossibile riparare le strade senza il lavoro delle *corvée*". L'anno seguente, con "istruzione" del 13 giugno 1738, l'istituto della *corvée* fu generalizzato dovunque possibile sia per nuove costruzioni sia per manutenzioni: ad essa vengono costretti

tutti i contadini delle parrocchie ubicate lungo le strade principali. Tutto avveniva sotto il controllo e la regia degli ingegneri stradali, ai quali veniva attribuita ampia libertà d'azione al punto che non esistevano due zone dove la *corvée* venisse organizzata e realizzata allo stesso modo.

La preparazione amministrativa del lavoro obbligatorio era minuziosa e precisa: ogni parrocchia era censita per uomini in età di lavoro e bestie da soma. E ogni anno una specifica ordinanza indicava la natura e la quantità di lavoro attribuito ad ogni comunità.

Di solito le *corvée* venivano eseguite al di fuori dei periodi dedicati ai lavori agricoli e duravano, a discrezione dell'intendente locale, da 8 a 40 giorni all'anno.





Era sempre l'intendente a emanare a profusione gli ordini di punizione per i contadini che disertavano il lavoro forzato: dalle multe in denaro al supplemento di lavoro, dall'invio di guarnigioni alla pena in prigione, erano in uso molti strumenti punitivi per i renitenti e gli ammutinati. D'altro canto gli esonerati dal servizio erano ampi e non sempre trasparenti: nobili, preti, domestici, guardacaccia, borghesi, mercanti, artigiani, ufficiali, mastri di posta e via dicendo potevano venire esonerati dal lavoro di *corvée*. Come pure i cittadini di Parigi: mai si osò costringerli a *corvée*. Nel secolo dell'Illuminismo l'arbitrio della *corvée* trovò ben presto fieri oppositori, in primis i fisiocratici che, con le parole di Mirabeau, sostenevano come la *corvée*, sottraendo braccia all'agricoltura, servisse solo a "rovinare le campagne per realizzare strade che una mediocre colonia di talpe può distruggere in meno di un anno". Del resto il credo dei fisiocratici era ammettere la natura, e quindi l'agricoltura, come fonte unica di reddito. All'opposto i conservatori vedevano nella *corvée* "moderata e ben condotta" il metodo migliore per mantenere i contadini nelle abitudini del lavoro durante le stagioni morte, sottraendoli alla pigrizia e al libertinaggio... senza contare la gioia e l'ardore che denotano gli occupati nelle *corvée* "più ancora che se fossero pagati sontuosamente".

Un altro fisiocrate, Pierre Samuel du Pont de Nemours [*Point de propriété, sans liberté; point de liberté, sans sûreté*] se la prendeva invece direttamente con le strade: "è proprio segno di profonda ignoranza che si sia potuto immaginare di impiegare il prezioso lavoro di tanti padri di famiglia, vere e proprie balie della specie umana per costruire delle banali strade. "Le strade le facciano i soldati, come nell'antica Roma! Tra polemiche e dibattiti le *corvée* continuarono nonostante le proteste persino di Voltaire e l'enunciazione di nuove teorie economiche dimostranti l'effetto macro-economico negativo del lavoro forzato e gratuito dei contadini. I numeri della *corvée* erano impressionanti: a Tours 200.000 lavoratori all'anno, 115.000 in Lorena con ben 125.000 bestie da soma, 115.000 anche nella Champagne con 20 giorni all'anno.



Casa del cantoniere a Col de la Croix-Haute

Gli ingegneri dei *Ponts et Chaussées* vedevano pragmaticamente nella *corvée* una risorsa insostituibile nella ristrettezza di risorse del Tesoro Reale e il Perronet stesso vedeva nella *corvée* "una grande macchina tutta montata cui non si potrebbe por mano senza rischiare di romperla".

Il diffuso malumore contro la *corvée* ebbe però il sopravvento: i principali riformatori furono gli intendenti Orcean de Fontette e Turgot che progressivamente riformarono l'obbligo di lavoro gratuito in una sovrat-

tassa destinata al pagamento di imprese, selezionate mediante gare. Verso il 1775 la *corvée* era sostituita quasi dovunque da tasse di scopo e le riforme di Turgot acquisirono un vasto consenso, pur rimanendone vari strascichi fino al 1787 quando finalmente il Re Luigi XVI la eliminò d'imperio.

La sparizione della *corvée* fu un atto di giustizia sociale ma anche un atto di realismo: l'impiego forzato di manodopera poco attenta, di scarso rendimento e di nessuna esperienza, e per di più occasionale, contrastava troppo con la necessità di una vigilanza continuativa e di un intervento assiduo di mantenimento dei piani viabili.

Furono Turgot e Trésaguet a sperimentare il nuovo sistema manutentorio e basato sulla suddivisione della rete in tratti di chilometri (chiamati *canton*) a ciascuno dei quali veniva attribuito un operaio stanziale chiamato *cantonier*. L'operaio era pagato da imprese aggiudicatriche che provvedevano anche ai materiali per le riparazioni ordinarie.

La proposta di Trésaguet, allora ingegnere capo, fu presentata nel 1775 all'Assemblea di *Ponts et Chaussées* e venne divulgata in tutta la Francia perché il sistema dei cantonieri si diffondesse. Nonostante le premesse favorevoli la proposta non ebbe inizialmente esito ovunque soddisfacente per vari motivi: i cantonieri erano pochi e soprattutto inesperti, e poi obbedivano alle imprese invece di tutelare l'interesse dello Stato.

Dalle ceneri della *corvée* era però nata la figura che avrebbe rappresentato la manutenzione stradale nei due secoli successivi: il cantoniere con abitazione/magazzino annesso alla strada, stanziale e parte integrante della stessa.

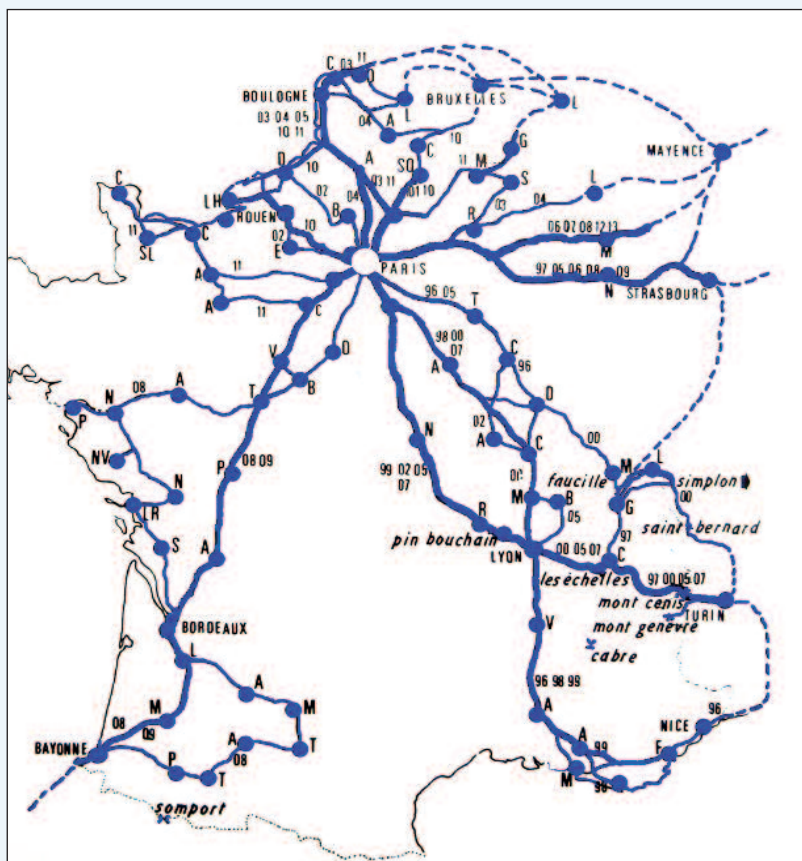
## Napoleone e le strade

La svolta fondamentale nello sviluppo delle strade fu però l'avvento delle idee e dell'azione di Napoleone, che diffuse in tutto l'Impero una nuova concezione della politica stradale. Per Napoleone costruire strade rappresentava il duplice obiettivo di fare penetrare la potenza dell'amministrazione nei territori non ancora sottomessi e facilitare lo spostamento delle armate: ma c'era anche l'intento di sostenere le industrie nazionali a svantaggio di quelle straniere e locali, rompendo i monopoli di posizione connessi alla carenza dei trasporti.

Quando Bonaparte assunse il potere in un paese devastato dall'incuria disse "*Des routes*", quando estese il suo impero all'Europa disse ancora "*Des routes*". E prima ancora, da giovane generale impegnato nella campagna d'Italia, una delle sue prime richieste era stata di ottenere 110 operai specializzati nella costruzione delle strade. Come pure per la campagna d'Egitto aveva preteso di aggregare alle truppe una ventina di ingegneri di *Ponts et Chaussées*, allo scopo preciso di organizzare una grande opera: il taglio dell'istmo di Suez. Nelle memorie di Napoleone imperatore si colgono i temi della sua

azione sulle grandi opere pubbliche. In una lettera del 1807 al suo ministro dichiara: "*io ho fatto consistere la gloria del mio regno nel cambiar faccia al territorio del mio impero. L'esecuzione dei grandi lavori è necessaria all'interesse dei miei popoli quanto alla mia personale soddisfazione... non bisogna passare da questa terra senza lasciare tracce che raccomandino la nostra memoria alla posterità*". Ma l'Imperatore non si limita alle direttive generali, vuole conoscere in dettaglio l'attività dei servizi e si riserva tutte le decisioni di una qualche importanza. La centralizzazione che determina nella sua persona supera di molto ciò che aveva impostato Colbert, perché Napoleone dirige l'amministrazione intera e nessuna opera si esegue senza i suoi ordini. Ad ogni suo viaggio Napoleone rilevava le deficienze delle strade, puniva o promuoveva i responsabili, e comunque provvedeva con piglio militare a far funzionare l'amministrazione secondo il suo disegno.

Napoleone interveniva anche sugli avanzamenti di carriera dei singoli ingegneri. Ad un ministro che gli proponeva un ingegnere per la promozione l'imperatore scrisse: "*gli accorderò il grado quando riuscirà a fare un progetto decente per le opere di cui è incaricato*"; e



Rappresentazione delle strade percorse in Francia da Napoleone a partire dal 1796 e l'anno di transito

dopo un viaggio verso sud scriveva al suo ministro: "il vostro ingegnere di Troyes è un uomo mediocre, quello di Macon è ancora peggio perché non sa nulla di niente...". Con queste premesse non dobbiamo stupirci di vedere l'Imperatore partecipare spesso al Consiglio di Amministrazione dei *Ponts et Chaussées*, da lui preferito al Consiglio dei Ministri perché gli era più facile conoscere a fondo i singoli problemi, decidere e procedere con i diretti responsabili alla immediata stesura dei decreti imperiali.

Da buon generale non si limitava a decidere, ma andava sul campo a verificare: ogni suo viaggio sulle vie dell'impero costituiva un impegno preciso per prefetti ed ingegneri a riassetare l'itinerario. La cartina dei suoi viaggi in Francia corrisponde alle priorità degli interventi di sistemazione e ammodernamento.

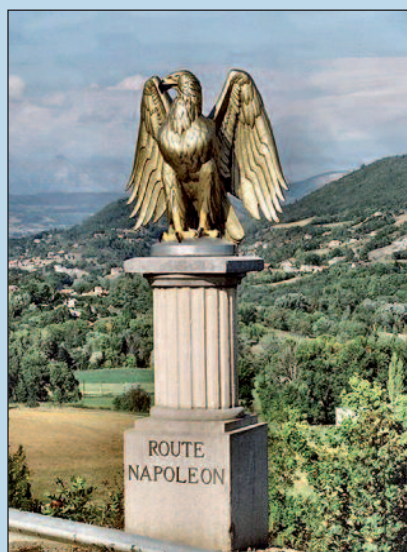
A tanto decisionismo non sempre corrispondeva un concreto supporto economico per la viabilità che, a fronte di 25 milioni di franchi all'anno di spesa, incassava dalla tassa di manutenzione non più di 15 milioni, con un disavanzo a carico del Tesoro di 10 milioni, sempre erogato a titolo straordinario. Non vennero ripristinate le *corvées* ma fu di Napoleone l'idea di creare ben quattro battaglioni di pionieri stradali costituiti forzatamente da "vagabondi, mendicanti validi e carcerati" da attrezzare con specifiche divise. E quando i battaglioni non erano sufficienti l'Imperatore disponeva che venissero impiegati i molti prigionieri di guerra che le vittorie napoleoniche mettevano a disposizione.

## La grande storia nei paracarri

Il 16 dicembre 1811 il direttore di *Ponts et Chaussées*, il conte Molé, discendente di un'antica casata nobile, sottoscriveva il decreto di classificazione e numerazione di tutte le strade di Francia, opera impegnativa e di grande respiro pianificatorio. Ma bisognava dal grande passare anche al piccolo: ed ecco che la circolare emanata l'11 febbraio 1813 dal medesimo direttore provvedeva a disciplinare la posa dei cippi segnaletici.

La questione dei cippi era da anni all'esame del Consiglio di *Ponts et Chaussées*, da quando cioè per volontà dell'Imperatore si decise di sostituire su tutte le opere stradali (compresi i paracarri) il simbolo repubblicano del berretto frigio con la nuova aquila imperiale. Ma come procedere a tale intervento? L'ispettore generale Cahonet propose di considerare quattro soluzioni per adeguare i cippi in pietra:

- aquile stampate in stucco;
- aquile in ferro forgiato;
- aquile incise su piastrelle di grès murate;
- aquile scolpite ex novo.



Cippo con aquila sulla strada che Napoleone ha percorso di ritorno dall'esilio all'Elba verso Parigi

Tra le ipotesi venne scelta la più costosa: le aquile scolpite che, rispetto al ferro forgiato, avevano il vantaggio di non venir rubate. Ma dove scolpirle se la faccia a vista del cippo era già occupata dal berretto frigio? Semplice, bastava ruotare il cippo, a sezione quadrangolare, di 180° lasciando sul retro il vecchio simbolo.

I cippi indicatori erano già stati unificati dal 1810 e dovevano essere alti 2 m, ottenuti da pietra da taglio e costare in opera 180 franchi.

Erano quindi adatti alla scolpitura delle nuove aquile.

La caduta di Napoleone portò ad una nuova circolare del 22 novembre 1814 che impose di sostituire le aquile con il simbolo regale dei gigli di Francia, scalpellandole in modo da creare una rientranza circolare di 24 centimetri di diametro dove raffigurare i gigli e provvedendo altresì a rimuovere sul retro anche i berretti frigi.

L'unica deroga alla procedura di scalpellatura integrale in sito era



Un cippo sulla strada Le Mans-Bellême

prevista in caso di condizioni di dissesto dei cippi, mazzati e ruotati più volte in pochi anni. Il tutto non va interpretato solo come eccesso di zelo burocratico di minuziosi funzionari, in quanto esprime anche indirettamente il salto di immagine che le strade avevano conseguito nella esibizione del potere.



## L'ingegnere stradale dell'Impero

Il corpo di *Ponts et Chaussées* fu ricostituito dall'impero con un organico potenziato rispetto al passato: 5 ispettori generali, 15 ispettori di zona, 134 ingegneri capo, 306 ingegneri ordinari, 15 aspiranti e 60 allievi alla scuola. E gli stipendi di tutti furono adeguati ai ranghi più elevati dell'esercito.

L'ingegnere imperiale rappresenta il tipo di funzionario che vive solo per l'amministrazione: dall'infanzia porta l'uniforme, studia in una continua caserma dal liceo alla scuola politecnica, fino a quella di ponti e strade. La disciplina del corpo è gerarchica e rigorosa, con facoltà di ogni superiore di mettere agli arresti i funzionari subordinati, e con il divieto assoluto di lasciare, anche temporaneamente, la circoscrizione di appartenenza senza essere autorizzato.

Soltanto l'imperatore aveva però il potere di destituire un ingegnere, su proposta motivata del ministro. All'ingegnere toccava la pensione dopo 30 anni di servizio effettivo, senza reversibilità per le vedove cui veniva garantito un modesto sostegno alimentare. Gli ingegneri del corpo avevano anche l'obbligo di informare il direttore di un loro eventuale progetto matrimoniale, indicando in dettaglio i requisiti e la descrizione delle fidanzate, sulle quali il prefetto doveva compiere un'istruttoria.

L'impero napoleonico accrebbe indubbiamente il prestigio e l'importanza dei tecnici: ne fece un'élite la cui missione immensa era la trasformazione del territorio da Lubecca fino a Roma. Nella visione napoleonica i tecnici rappresentano l'aristocrazia della nuova Francia, e ciò non senza ragione perché gli ingegneri stradali, molto spesso appartenenti per tradizione alle medesime famiglie, hanno una formazione comune, uno spirito di servizio e di corpo che anticipano le caratteristiche dell'amministrazione pubblica in Francia.

## Le vie alpine

L'epoca napoleonica fu gloriosa anche per le strade italiane, specie quelle dei valichi alpini che videro allora imponenti realizzazioni al Sempione, al Moncenisio e al Monginevro.

Al Sempione Bonaparte, allora Console, decise la costruzione di una strada per scopi militari subito dopo la conclusione della campagna d'Italia, come narrato nel riquadro che illustra l'esemplare vicenda della realizzazione.

La strada del Cenisio, iniziata nel 1803 e inaugurata nel 1810, collega Susa con Lanlebourg, dove incontra la carrozzabile per Modane e Chambery. Segue all'incirca la rupestre mulattiera che vide le discese degli eserciti di Napoleone. La strada da Susa risalendo la valle del Cenischia senza oltrepassare la pendenza dell'8%, raggiunge il piano del Moncenisio (1.876 m s/m). Ha uno sviluppo complessivo di oltre 38 km. Lungo il percorso si incontrano parecchie gallerie per la difesa dalle valanghe. La bella strada del Monginevro parte da Pinerolo e per il colle di Sestrières (2.012 m s/m) e, con un percorso di 55 km, scende a Cesana; qui risale da un lato al colle del Monginevro (1.854 m s/m) e ridiscende poi nel Delfinato con un percorso di 32 km, per l'altro lato si porta ad Oulx, lungo il corso superiore della Dora Riparia, con un percorso di 11 km. Complessivamente 98 km con una larghezza di 6 m. Venne decretata nel 1807 e ultimata nel 1814. Il tracciato, secondo la direttrice ideata da Napoleone stesso, sostituì e modificò quello dell'antica via romana che, costeggiando il Chisone ed attraversandolo in molti punti, toccava i vari abitati del fondovalle.

Ancora è da ricordare la pittoresca strada da Ceva a Savona, congiungente il Piemonte con la Liguria, anch'essa di assai difficile esecuzione, e la strada per il passo della Cisa, da Parma a Pontremoli, che venne pressoché rifatta con notevoli varianti.

Come era sua ambizione Napoleone ha lasciato, con le sue strade imperiali, un importante segno della sua vita in molte realizzazioni giunte fino a noi. Ma ancora più importante appare la sua eredità nella diffusione in tutta Europa del suo modello organizzativo di gestione e controllo della viabilità, affermando l'efficacia del sistema rappresentato dall'amministrazione di *Ponts et Chaussées*.



Il console Napoleone supera le Alpi al Gran San Bernardo in un dipinto di Jacques Louis David

\* DIAR - Politecnico di Milano



Moncenisio



## La strada del Sempione

Il valico del Sempione era conosciuto da tempi molto remoti dai popoli della barriera alpina e, proprio dal Sempione i Cimbri, scivolavano sui loro larghi scudi giù per pendii nevosi.

Quando le aquile romane giunsero sul Sempione, questo ebbe una strada ed anche il nome, che gli storici fanno derivare dal Console Quinto Servilio Cepione che combatté contro i Cimbri. La mulattiera subì nel tempo varie migliorie, anche se nelle strettoie era un vero e proprio sentiero di montagna, rimanendo tale sino all'inizio del XIX secolo, tanto che le cronache di quei tempi parlano di molte disgrazie avvenute lungo il percorso.

La traversata poteva durare anche tre giorni; inoltre il valico non era percorribile con carrozze, il cui uso andava sempre più diffondendosi, costringendo i viaggiatori a smontare le vetture per poi trasportarle, così smontate, attraverso la montagna. Come era la strada del Sempione nell'anno 1728 lo si apprende da Montesquieu che dava indicazioni ai mercanti: "Il passo del Sempione è molto più scomodo di quello del Moncenisio: bisogna salire per una giornata intera per attraversare il Sempione da una parte all'altra, mentre occorre solo una mezza giornata per passare il Moncenisio. Ed è più soggetto alla neve di quanto lo sia il Moncenisio. Le strade sono più strette, ed è soltanto con molta fatica che si riesce a farvi passare una carrozza, che vi costerà 5 o 6 luigi d'oro; mentre con mezzo luigi una carrozza passa dal Moncenisio".

Fu soltanto nell'epoca napoleonica che questo stato di cose cambiò radicalmente. L'idea di una strada carrozzabile attraverso il passo del Sempione venne a Napoleone durante la traversata del San Bernardo, quando apprese che un distaccamento militare di mille uomini, al comando del Generale Béthencourt, che doveva valicare il Sempione per assicurare il fianco destro dell'armata, il 27 maggio 1800 aveva incontrato, a causa del cattivo stato della strada, notevoli difficoltà lungo il percorso ed i pezzi d'artiglieria non poterono essere trasportati.

E l'idea di Napoleone divenne ben presto realtà. In meno di cinque anni si realizzò l'imponente strada del Sempione, lunga 63 km e larga 8 m "pour faire passer le canon" ed avvicinare la Francia all'Italia. I lavori furono realizzati, in parte ampliando la strada preesistente ed in parte tracciando un nuovo percorso. Grandi disponibilità finanziarie, unite alla possibilità di potere disporre di un gruppo di ingegneri altamente specializzati, permisero di portare a termine un'opera gigantesca, inimmaginabile soltanto pochi anni prima.

Per la realizzazione della strada da Briga a Domodossola fu preventivata una spesa complessiva di 7.586.102 franchi di cui 4.106.637 a

carico della Francia e 3.479.465 a spese della Repubblica Cisalpina. Sembra comunque che il costo reale non abbia superato di fatto i 5.400.000 franchi. Un vero miracolo di economia.

La decisione di costruire una strada carrozzabile attraverso il passo del Sempione, che corrispondesse alle esigenze militari del tempo, specialmente per il ministro dell'artiglieria pesante e della cavalleria, fu presa dal Primo Console il 7 settembre 1800, dopo la vittoria di Marengo con il decreto riportato nel riquadro:

*In data 20 fructidor an 8°*

*Articolo 1° A datare dal 1° ottobre, la Sesia segnerà il confine tra la Lombardia ed il Piemonte.*

*Articolo 2° Tutti i paesi situati sulla sponda sinistra di questo fiume saranno riuniti dal 1° ottobre alla Repubblica Cisalpina.*

*Articolo 3° la strada da Briga a Domodossola sarà resa transitabile ai cannoni. Il Governo della Repubblica Cisalpina è responsabile dell'esecuzione dei lavori dall'inizio del Sempione al villaggio d'Algaby. Il Ministro della guerra della Repubblica Francese è responsabile della direzione dei lavori da Briga al villaggio d'Algaby.*

*Articolo 4° Il generale di divisione Turreau è particolarmente responsabile di tutte le misure straordinarie necessarie per iniziare i lavori. Due brigate di ingegneri esperti in ponti e strade, comandate ciascuna da un ufficiale superiore saranno messe sotto i suoi ordini. Il comandante in capo dell'armata Italia metterà a disposizione un ufficiale d'artiglieria, un ufficiale del genio e tre compagnie di zap-patori per la sorveglianza di questi lavori.*

*Articolo 5° Il comandante in capo dell'armata della riserva invierà un battaglione di 500 uomini a Briga, ed il comandante in capo dell'armata Italia invierà un battaglione di 500 uomini a Domo d'Ossola, che saranno agli ordini del Generale Turreau.*

*Articolo 6° A cominciare da ottobre, il Ministro della Guerra verserà 50.000 franchi al mese e la Repubblica Cisalpina 50.000 franchi al mese, queste somme saranno utilizzate per la costruzione della citata strada e a disposizione dell'ufficiale superiore dei ponti e delle strade che è incaricato del tratto di strada che gli compete.*

*Articolo 7° Il Ministro degli Esteri, dell'Interno e della Guerra sono incaricati dall'esecuzione del presente decreto, che non sarà pubblicato.*

*Firmato  
Bonaparte*

In esecuzione al decreto del Primo Console il generale Turreau, il 3 dicembre 1800 prese quartiere, con tutto il suo stato maggiore a Domodossola affiancato con funzioni consultive dall'ingegnere civile Nicolas Céard, tecnico con molta esperienza in costruzioni stradali. I due uomini chiave della costruzione della strada del Sempione non potevano essere più diversi.

Louis Marie Turreau de Garamboville, generale di divisione dal pugno di ferro. Comandante dell'Armata dei Pirenei Orientali si dimostrò privo dei più elementari principi di umanità autorizzando il saccheggio e l'assassinio, tanto che il suo comportamento fu aspramente criticato e censurato dalla Convenzione. Trasferito all'Armata d'Italia ebbe l'incarico di conquistare il Moncenisio. Dopo la vittoria di Marengo Turreau si installò in Piemonte. Nicolas Céard nato nel 1745 a soli 18 anni è ammesso alla scuola reale dei "ponti e strade". Dopo varie fruttuose esperienze è nominato nel 1788 ingegnere delle province di Bugey e Gex e nel 1792 ingegnere capo del dipartimento de l'Ain.

Durante il Terrore Céard è accusato di avere propugnato il separatismo di Lyon e condannato alla ghigliottina. Solo con la fuga si salva stabilendosi a Vevey. Dopo l'annessione di Ginevra alla Francia Céard, che aveva conservato preziose amicizie a Parigi, ottiene il posto di ingegnere del nuovo dipartimento. Il suo genio fece impressione a Parigi, tanto che il 17 ottobre 1800 riceve, tramite il Consigliere di Stato Cretet, l'incarico dal Primo Console di ispettore civile dei lavori della strada del Sempione. Il 26 marzo 1801, fu dato ufficialmente il primo colpo di piccone. Gli ingegneri della Repubblica rivestiti delle loro eleganti uniformi dirigevano le squadre di operai italiani composte da un'accozzaglia di proscritti dal coltello facile, che avevano accettato un lavoro da galeotti per non morire di fame. I lavori erano in ritardo e da Parigi il Primo Console impaziente continuamente domandava: "Quand le canon passera-t-il le Simplon?".

L'intesa fra Turreau e Céard, l'uno militare e l'altro ingegnere civile, non poteva durare a lungo, e già all'inizio del 1801 si manifestarono i primi attriti e le divergenze fra gli ingegneri francesi e quelli italiani si rivelarono ben presto insormontabili. Ovunque regnava la rivalità.



La notizia che sul Sempione nessuno faticasse troppo giunse a Parigi e di conseguenza Napoleone, con decreto in data 8 luglio 1801, ordinò che i lavori della strada fossero ceduti dal Ministero della Guerra a quello degli Interni: così l'ingegnere Céard sostituì l'inetto generale Turreau. Nel frattempo erano sorte difficoltà per definire il tracciato della strada attraverso le gole di Gondo, punto obbligato. E così fu realizzata la Galleria di Gondo. Una vera opera d'arte per quei tempi.

La costruzione della galleria richiese ben 15 mesi di duro lavoro, con turni continui su ambo i versanti e l'impiego di migliaia di operai, e un numero imprecisato di vittime, "Più di quattrocento uomini perirono per incidenti causati dalle mine. Una volta, dopo aver preparato la polvere ed accesa la miccia, gli operai si allontanarono per porsi al sicuro, ma non avendo udito l'esplosione prudentemente attesero circa un'ora, dopo di che ritornarono per vedere cosa era successo e, proprio quando giunsero sul luogo, la mina esplose uccidendoli tutti".



Galleria Gondo sul Sempione

Oltre alla galleria di Gondo, furono costruiti cinque ponti importanti, alcuni con la parte centrale in legno perché Napoleone voleva che fossero, in caso di necessità, facilmente smontabili. Furono scavate altre sei gallerie per un totale di 525 m e collocati paracarri alla distanza di 1 m l'uno dall'altro e "per maggiore comodità dei viaggiatori, dopo ciascun migliaio di metri leggisi scolpito in una colonna più elevata il numero delle miglia che si sono percorse".

La costruzione del ponte di Crevola provocò alcune polemiche fra gli ingegneri italiani e francesi. Avvenne che l'ingegnere Latombe, desideroso di acquisire gloria e rinomanza, senza attendere l'arrivo del progetto del ponte, iniziasse, con molta leggerezza, ad edificare il pilone centrale. Ma lo sciogliersi delle nevi a primavera con la conseguente piena del fiume provocò la distruzione delle armature e di tutte le opere già eseguite.

Medesima sorte toccò al ponte di Cairasca, lungo cinquantaquattro piedi, che minacciava di crollare. La catastrofe fu evitata solo grazie al tempestivo intervento degli italiani.

Riconosciute le responsabilità e deplorato lo spreco di denaro e materiale, gli ingegneri italiani, avuti da Céard i progetti ricostruirono il ponte di Crevola su nuove e più solide basi.

Nei primi mesi del 1805, Napoleone per mantenere sotto pressione i lavori e le maestranze, inviava a Cretet, direttore generale dei ponti e strade, il seguente ultimatum: "E' mia intenzione che il 1° Frimajo prossimo un gruppo di artiglieri e tutto il carriaggio componente il bagaglio di un'armata possano passare il Sempione senza distaccare i cavalli. Il sig. Cretet mi farà rapporto facendomi conoscere le somme che sono



Ponte Crevola d'Ossola

ogni mese necessarie per raggiungere lo scopo, somme da fornirsi tanto dal Tesoro pubblico che da quello di Milano, ed il numero di uomini necessario per accelerare i lavori...". Tanto più che Napoleone, incoronatosi re d'Italia a Milano il 26 maggio 1805, desiderava effettuare il viaggio di ritorno in Francia attraverso il Sempione. Viaggio programmato per il mese di luglio. Ma per quella data la strada non era ancora completamente percorribile in carrozza.

L'11 vendemmiale dell'anno XIV (2 ottobre 1805) partiva, all'indirizzo del direttore dei ponti e strade della Francia la seguente lettera che è grido di vittoria: "Signore, Voi potete finalmente annunciare a S.M. Imperiale che non vi sono più Alpi. Il Sempione è aperto ed io attendo l'artiglieria. Sono trascorsi più di 19 secoli da che Giulio Cesare ordinò a Galba, suo luogotenente, di aprire questa via di comunicazione. Bonaparte ne ha pure concepito il progetto e lo ha fatto eseguire. La posterità stenterà a credere che con sei milioni di franchi si sono aperte 16 leghe di grande strada, scavata interamente nelle rocce attraverso montagne irte di tutti gli ostacoli che la natura sembra abbia accumulato e che questa opera prodigiosa fu eseguita durante cinque campagne, ossia ventidue mesi di lavoro...".

Il 9 ottobre 1805 ebbe luogo il viaggio inaugurale. Nel 1806, finiti anche i lavori complementari della strada, l'ispettore Céard nel suo rapporto al Ministero diceva delle gallerie: "...esse sono di tale perfezione da sussistere sino alla rivoluzione fisica del globo...".

Per ironia della sorte la "via" progettata e voluta da Napoleone per le sue conquiste vide transitare di lì a breve, nel 1813, suo cognato Gioacchino Murat che riportava nella nostra penisola i resti dell'Armata d'Italia sconfitta a Lipsia. E durante i "Cento giorni", precisamente fra Giugno e Luglio dell'anno 1815, un esercito austriaco composto da ben 75.000 soldati, 10.000 cavalli, 2.000 carri, 1.300 buoi, 180 cannoni ed oltre 6.000 persone addette all'armata valicò il Sempione contro Napoleone.



L'ospizio Sempione

Anche il grande arco celebrativo, che Napoleone aveva commissionato al marchese Cagnola, da collocare all'ingresso in Milano della strada del Sempione, ebbe un destino differente da quello prospettato dal committente. Iniziato nel 1804 fu finito molti anni dopo dagli Austriaci, allora padroni che ormai governavano sul Lombardo-Veneto. Eppure sul finire dell'epoca napoleonica, così i giornali di Francia presentavano la strada del Sempione: "Annibale e Carlomagno valicarono le Alpi, ma il tempo ha cancellato le tracce del loro passaggio; Napoleone non volle che ciò si ripetesse ed ha costruito una strada eterna. Un monumento del suo talento e della sua gloria ed una meraviglia del genio umano. Una strada degna rivale di quelle di Tiberio, di Giulio Cesare, di Domiziano. Una vera via imperiale".

Per pochi mesi Napoleone non poté percorrere nel 1805 la "sua strada" e l'occasione, per beffa della Storia, non gli si ripresentò più: l'Imperatore non ebbe neppure la soddisfazione di vedere di persona una delle sue più importanti realizzazioni. ■

Per pochi mesi Napoleone non poté percorrere nel 1805 la "sua strada" e l'occasione, per beffa della Storia, non gli si ripresentò più: l'Imperatore non ebbe neppure la soddisfazione di vedere di persona una delle sue più importanti realizzazioni. ■

Per pochi mesi Napoleone non poté percorrere nel 1805 la "sua strada" e l'occasione, per beffa della Storia, non gli si ripresentò più: l'Imperatore non ebbe neppure la soddisfazione di vedere di persona una delle sue più importanti realizzazioni. ■