

9

DEFENSIVE ARCHITECTURE OF THE MEDITERRANEAN

Anna MAROTTA, Roberta SPALLONE (Eds.)



Attraversare paesaggi, collegare il patrimonio: trasformazioni militari in Liguria secondo il pensiero e i progetti di Napoleone

Ludovica Marinaro^a, Paolo Granara^b, Serena di Grazia^c

^aDipartimento di Architettura DIDA, Università degli studi di Firenze, Firenze, Italy, ludovica.marinaro@unifi.it,

^bResearch unit DM_SHS, Florence, Italy, paolo.granara@gmail.com, ^cMaieutiké, Firenze, Italy, geol.digrazia@gmail.com

Keywords (maximum 4): Military infrastructures, landscape heritage, geomorphological transformations, cultural routes.

Abstract

Defensive works in the modern age played a decisive role in implementing the infrastructures of the Mediterranean, intervening on the territory both as a linear feature, which underlines and modifies the geomorphology of places, and as a connecting element between different landscape units: communication routes and network of different territorial elements. Often it is possible to identify and describe the military area as a specific geomorphological unit, where the buildings are simply the nodes of a wider military project. Roads, paths, squares, crossings and landings now hidden in the weave of the contemporary environment, create the military structure. In the Mediterranean basin these infrastructural elements changes and highlights the geomorphology. They play a decisive role in the idea of an organic war machine that works in symbiosis with the territory.

In Liguria, thanks to its natural conformation, local populations have long resisted even the Roman conquest, and this condition of isolation remained almost unchanged until the second half of XVIII century. The eighteenth century cartographers show the Ligurian territory crossed by winding and inadequate roads connecting villages and towns. Geographers such as Filippo Re and Lullin de Chateauvieux, were astonished at the extraordinary ability of the people from Liguria to survive in such an impervious territory. In Liguria, the Napoleonic projects are a great expression of change in the landscape perception and utilization. Napoleon's work had a profound influence on the landscape and the fate of these places. The study of the road system includes considerations about the timeline of social and historical developments of people and villages. This paper aims to study this specific cultural heritage, from the point of view and in the concept of "cultural itineraries" (UNESCO 1994), trying to define the main guidelines for including it into an international valorization strategy. This objective is part of a more extended plan to foster a landscape consciousness in local citizens.

1.Introduzione

Quando si parla di patrimonio delle fortificazioni, sia che ci si riferisca all'ambito più strettamente architettonico che a quello territoriale, si tende quasi istintivamente ad identificarlo con i soli edifici, siano essi torri, batterie, castelli, forti trascurando tutte quelle opere infrastrutturali, che invece costituiscono la nervatura essenziale di questo patrimonio: fungono da conclusione del

sistema difensivo quando non ne siano invece il vero presupposto. Le strade, nel pensiero di chi si accinge a difendere un territorio, hanno sempre avuto precedenza, sulla carta e *de re*, rispetto alle singole architetture. Questo è vero un po' ovunque e soprattutto in un territorio impervio come quello ligure, dove l'irriverente geomorfologia che per secoli aveva naturalmente

disincentivato grandi trasformazioni, in epoca moderna impegnò a lungo ingegneri, architetti e uomini di stato per essere addomesticata.

Il 1797 è l'anno che segna la fine dell'epoca feudale in Liguria: testa di ponte per la conquista di Milano e Torino, la Liguria ed i suoi abitanti sono al centro un mutamento epocale: da società basata sui diritti acquisiti nei secoli precedenti in un territorio suddiviso in possedimenti di proprietà delle principali famiglie aristocratiche, a laboratorio dei principi elaborati durante l'epoca

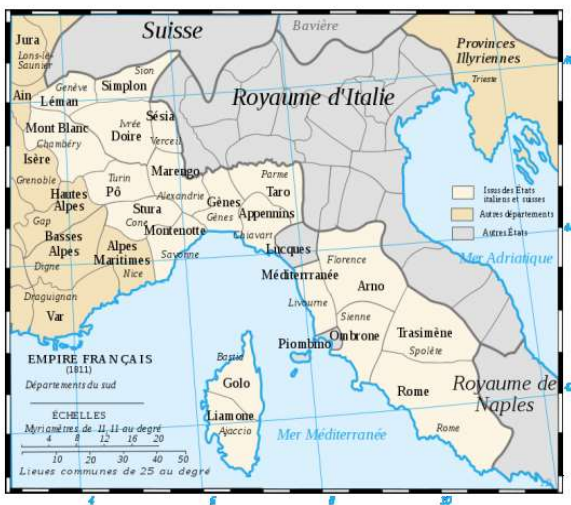


Fig. 1- I confini della Repubblica Ligure tra il 1805 e il 1811, suddivisa nei tre dipartimenti di Montenotte, Genova e Appennino

napoleonica coincidente con l'illuminismo. Dopo la caduta della Repubblica aristocratica la soppressione dei feudi l'istituzione della Repubblica Ligure fu seguita da una nuova organizzazione del territorio.

Al 1802 il territorio era suddiviso in sei giurisdizioni a loro volta ripartite in cantoni. Nel 1805 invece la Repubblica Ligure viene formalmente annessa all'impero suddivisa in tre dipartimenti, e relativi circondari, cantoni e comuni. Già prima dell'annessione gli ingegneri francesi avevano iniziato a preoccuparsi della rete infrastrutturale, fino ad allora inesistente o limitata alla presenza di antichi collegamenti percorribili a piedi o a dorso di mulo, e nel primo decennio del XIX secolo predisposero una gran mole di progetti che dovevano trasformare una regione tradizionalmente isolata in un territorio permeabile, un tessuto connettivo tra

l'Appennino e il mare. Da regione monocentrica, basata sul Porto di Genova come unico polo di scambio di merci e persone, la Liguria doveva dotarsi di una rete di porti collegati tra loro e con l'entroterra padano attraverso una nuova viabilità carrozzabile, che oltre a garantire la rapida movimentazione delle truppe, si inseriva in un più ampio disegno di modernizzazione.

Fu dunque il genio politico e creativo di Napoleone a segnare un momento di svolta decisivo per il territorio ligure, soprattutto nella riviera di levante dove si concentrerà l'analisi del presente saggio attraverso due importanti casi di studio, quello del territorio genovese "la Piazzaforte" (Beri, 2009) e quello dello spezzino "L'arsenale" (Beri, 2009), che secondo i piani del Bonaparte doveva ospitare appunto Napoleonica. La ferma e lungimirante intenzione dello statista di Ajaccio diede notevole impulso allo sviluppo sul campo prima delle moderne tecniche di rilievo e rappresentazione e poi anche al progetto come strumento privilegiato ed insostituibile di trasformazione del territorio e del paesaggio. Al termine dell'avventura napoleonica, con l'annessione della Liguria al Regno di Sardegna, la maggior parte dei progetti era rimasta sulla carta: alcuni di essi vennero messi da parte e mai realizzati, altri invece avevano permeato l'immaginario dei luoghi a tal punto da condizionarne le future trasformazioni che venivano percepite quanto mai necessarie, tanto più in presenza di una nuova "capitale" da connettere al principale sistema portuale dell'Italia Settentrionale.

La struttura geomorfologica del paesaggio

Le Alpi Liguri sono il risultato dell'accavallamento di corpi rocciosi che hanno dato vita alle Alpi e agli Appennini in un movimento alternato nelle direzioni e nell'intensità (CARG, 2008). Le forze endogene in azione durante la strutturazione del paesaggio hanno creato una serie di lineazioni SO-NE che tagliano l'attuale spartiacque che separa la Pianura Padana e la riviera ligure. I golfi creati da un assetto orientato per natura offrivano una difesa da attacchi dalla costa e i rilievi aspri formavano uno scudo difficilmente valicabile che contrastava le azioni via terra. I rilievi genovesi

sono fortemente asimmetrici, il versante meridionale dalla costa si inerpica con una pendenza del 20-25% mentre il versante settentrionale degrada verso la pianura padana con una pendenza del 5% circa. Questa conformazione ha fatto gioco sullo sviluppo di due tipi di paesaggio molto diversi tra di loro.

La Spezia si inserisce in un golfo molto stretto che da sé protegge e chiude la città con due promontori paralleli formati durante la formazione della catena appenninica. I rilievi che sorgono dietro Spezia sono giovani, successivi alla messa in posto delle catene montuose, si presentano come un massiccio senza l'asimmetria presente nei rilievi dietro Genova.

2. Il caso genovese

2.1 La viabilità storica

Il progetto napoleonico, per quanto innovativo e destinato a modificare in maniera sostanziale lo status quo, non nasceva dal nulla, ma riguardava la razionalizzazione, l'integrazione ed il potenziamento di alcune situazioni esistenti. E' il caso di quella che venne progettata come "Strada dei Gioghi di Busalla" che doveva collegare Genova con Torino, attraverso i passi della porzione centrale dell'Appennino alle spalle della città fortificata, lungo la quale si erano sviluppati nei secoli diversi insediamenti di qualche importanza, dato il particolare assetto politico amministrativo della Liguria.

Tra il XIV ed il XVIII secolo, le terre a cavallo dell'Appennino Ligure, furono soggette ai cosiddetti Feudi Imperiali Liguri.

Tali possedimenti erano legati al Sacro Romano Impero e dotati di una sostanziale autonomia e immunità fatta salva una formale dipendenza, in qualità di aree di confine tra l'Impero e la Serenissima: ma – e qui sta la particolarità - retti da famiglie genovesi quali i Fieschi e Spinola, i Pallavicino e i Doria, gli Adorno. Lungo quello che poi sarebbe diventato l'asse principale di penetrazione verso la pianura, le famiglie dominanti si imposero fin dal XII-XIII secolo nel controllo e nella gestione del territorio anche attraverso la fondazione di veri e propri "borghi nuovi" divennero nel tempo i luoghi della residenza e le sedi della gestione del potere.

Una mappa settecentesca del noto cartografo Matteo Vinzoni mostra un ampio tratto di quella strada che si era imposta nei secoli come la principale alternativa al tracciato dell'antica Via Postumia. Da Genova per il basso della Bocchetta, attraverso la Val Lemme fino a Libarna, e poi lungo la pianura fino a Cremona ed Aquileia: troppo ripida e sconnessa per poter garantire il passaggio di carri di una certa dimensione e truppe di soldati in marcia, la via Postumia.

Già dal VI secolo i viandanti ed i mercanti avevano tracciato una nuova rete di sentieri che valicavano l'Appennino attraverso il Passo dei Giovi, non meno tortuoso ma ad una quota inferiore: in epoca antica percorreva probabilmente il crinale fino alla pianura, per poi scendere verso lo Scrivia, probabilmente attraversarlo in certe epoche attraversando quindi la pianura per raggiungere Milano, e il nord Italia. Nonostante caratteristiche migliori dal punto di vista del superamento dei dislivelli, anche in questo caso si trattava di una percorrenza accidentata di salite, boschi, rocce e strapiombi, neve e fango, dissesti provocati dagli uomini stessi su ordine del feudatario per impedire l'accesso ai nemici.

2.2 La nuova strada

In questo contesto la prima intenzione fu quella di modernizzare la via della Bocchetta lungo il cui corso si incontrava la maestosa Fortezza di Gavi, il primo grande baluardo che si incontrava su quelle terre dopo aver lasciato alle spalle Genova con la sua possente cinta muraria.

Ma erano necessarie troppe risorse e molte altre ne sarebbero servite per le future manutenzioni: ciò indusse gli ingegneri napoleonici a rivedere i progetti, rivolgendo la propria attenzione ai "Gioghi" o Giovi, meno ripido, meno isolato essendo disseminato di numerosi borghi a distanza relativamente breve uno dall'altro pur se non meno impervio.

Alcune testimonianze di geografi e naturalisti di fine settecento testimoniano di un paesaggio sorprendentemente curato dal punto di vista della gestione agricola. I principali borghi avevano avuto origine su paleofrane o su terrazzi



Fig.2- Elizabeth Fashawe “Val di Scrivia”, 1829

alluvionali quaternari: che oltre ad essere più stabili dal punto di vista idrogeologico, offrivano anche la presenza di acqua. Il territorio era stato piegato alle esigenze degli insediati già da molti secoli prima, quando i monaci Benedettini avevano insegnato alle popolazioni locali a bonificare i terreni, coltivarli, farli rendere al meglio: l'esito al XVIII secolo era un paesaggio fortemente segnato dalla presenza umana dove terrazzamenti e ciglionamenti erano numerosi, fossero essi coltivati o adibiti a boschi per la raccolta delle castagne o ancora a pascoli. Vedute realizzate da viaggiatori stranieri in epoca successiva al completamento della strada prima dell'avvento della ferrovia Genova-Torino dei Giovi, mostrano ancora un contesto in cui il paesaggio manifesta ancora evidenti i segni dell'intervento dell'uomo. I progetti ed i primi lavori svolti per realizzare la strada dei Giovi iniziarono poco dopo l'annessione dei territori alla Repubblica Ligure, ma Napoleone non li vedrà mai terminare essendo la sua avventura conclusa da tempo quando nel 1821 verrà completata quella che sarà ribattezzata “strada regia”. Il tracciato della Strada dei Giovi / Strada Regia in Vallescrivia non è stato completamente riassorbito dal complesso e intricato sistema delle infrastrutture sviluppatesi a partire dalla Ferrovia Genova-Torino: restano ancora diversi frammenti con una forte riconoscibilità. In parte si sono conservate all'interno dell'urbanizzazione di antico regime, individuate nelle numerose “strade

vecchie” parallele alla ex statale 35 dei Giovi e che costituiscono in ogni caso una sorta di paese nel paese, con una grande connotazione di appartenenza da parte di chi vive in questa o quella “stra vegia”. In parte le strutture murarie di contenimento di quella viabilità del primissimo ottocento, hanno costituito la base su cui impostare la viabilità successiva. In entrambi i casi si legge con chiarezza il rapporto molto stretto tra il fiume, la strada, l'insediamento umano, il profilo delle montagne in un paesaggio estremamente mutevole e sorprendente: dietro ad ogni curva si cela una visuale diversa, una mutevolezza che neppure i tracciati delle vie di comunicazione hanno potuto scalfire.

3. Il caso spezzino

Se già nel contesto della Superba, l'impronta delle infrastrutture napoleoniche segnò una notevole trasformazione, il caso del territorio spezzino fornisce un esempio ancora più eclatante. Prima che Napoleone posasse gli occhi su quest'ultima propaggine dell'arco ligure, il golfo non conosceva ancora la vocazione militare che invece contraddistinse in modo così netto il suo sviluppo moderno, la sua crescita e la sua fama. Nei secoli non passarono inosservate né la sua naturale idoneità ad ospitare un porto (Portus Lunae), né le sue amenità naturalistiche e paesaggistiche, note ad esempio ai romani, la cui presenza diffusa si rinviene oltre che nei toponimi di molti borghi, (Fabiano, Fezzano, Varignano, Antognana, etc) anche nei resti delle ville direttamente affacciate sul mare. Tuttavia l'idea del golfo della Spezia come grande “macchina difensiva” o per usare le parole di Napoleone come “*la plus belle position de l'Europe pour un grand etablissement maritime*”¹, non aveva mai preso campo prima. Furono la visione di Napoleone, i rilievi ed i progetti redatti per suo volere tra il 1808 e il 1811 a dare impulso alla creatività e perizia ingegneristica sviluppata successivamente sotto l'egida sabauda, cui di fatto si devono le realizzazioni pratiche della fortificazione dell'intero golfo che per ironia della sorte ora avrebbe dovuto scongiurare l'avanzata del suo inventore francese. Alla visione progettuale di insieme di tutto il golfo di Bonaparte, la prima della storia spezzina, si deve

la crescita futura della città, all'opera della sua brigata cartografica capitanata da Pierre Antoine Clerc magnifiche prove a suffragio della nascita del concetto di "paesaggio geografico" come oggetto scientifico (Quaini, 2008) per come già si delineava negli scritti di H. Benedict de Saussure e A. von Humboldt. I cartografi militari, protagonisti dell'avventura napoleonica e veri e propri artisti (Quaini, 2008), sono stati capaci di far vedere il paesaggio, nell'accezione che Pandakovic dá a questa espressione, all'imperatore che non era mai stato alla Spezia e parallelamente di plasmare la cultura paesaggistica del loro tempo. Il loro lascito si compone di rilevamenti topografici del ponente del golfo riuniti in una grande carta in 18 fogli, del famoso *plan relief*, conservato oggi al *Musée des Invalides* a Parigi e a centinaia di vedute, acquerelli, disegni straordinari che rappresentano le sfaccettature naturalistiche e geomorfologiche del golfo. Tale imponente campagna di rilievo salì agli onori della cronaca poiché si trattò della prima volta in cui veniva compiutamente utilizzato il metodo di rappresentazione con le curve di livello, tuttavia non è solo questo che rende l'opera di Clerc &c. alla Spezia la prima cartografia moderna di paesaggio ma potremmo dire piuttosto perché Pierre Antoine Clerc ed i suoi non si limitarono a far emergere la componente scientifica del paesaggio e compresero che ad una sua fedele rappresentazione doveva concorrere la loro percezione particolare dei luoghi, il loro *esprit*. Così il paesaggio emerge vivido agli occhi dell'imperatore nel connubio di armoniosa rappresentazione della sua componente scientifica ed artistica.

3.1 "Je désire qu'on se perde pas un moment"

Determinato ad imporre il suo dominio anche sul fronte marittimo dove imperversava la potenza britannica, Napoleone doveva potenziare la sua Marina poiché per concretizzare un progetto tanto ambizioso non erano sufficienti le basi navali francesi, di conseguenza egli sapeva di dover innanzitutto gettare solide basi infrastrutturali e logistiche per la costruzione di un nuovo Arsenale (Beri, 2014). Era il 1805. Nel 1808 il sito in cui sorgerà questa nuova base militare è chiaro al

Bonaparte così come sono chiare le sue intenzioni di procedere con grande solerzia alla sua progettazione e costruzione, come testimonia la fitta corrispondenza³ dell'imperatore con i suoi ministri e governatori nel 1808 fino al 1811. Decretato il trasferimento ufficiale del settimo *arrondissement maritime* da Genova a Spezia il 28 maggio 1808 nella stessa lettera invita ad occuparsi delle connessioni infrastrutturali della città con Genova, Lucca e Parma con cui continuerà a sollecitare nella lettera del 2 giugno l'avvio del progetto e costruzione di una strada. Nella medesima missiva che rivolge al principe Borghese, ordina di effettuare una dettagliata ricognizione a cavallo sulla costa da Genova alla Spezia per mappare le batterie e scegliere i punti per costruirne di nuove. Mentre al suo ministro della Marina Decrés raccomanda di occuparsi del tratto di costa dalla Spezia a Livorno, allora totalmente sguarnito di ogni difesa, e gli fornisce più precise indicazioni su dove collocare le varie funzioni del nuovo Arsenale: i magazzini nel Lazzareto, l'Artiglieria al Forte San Bartolomeo mentre per scegliere il sito della Corderie e per la *machine à mâter* avrebbe avuto bisogno di un "*grand plan sous les yeux*". Concentrò ogni parte del nuovo Arsenale sul promontorio occidentale del golfo territorio prescelto per l'Arsenale sia per le sue caratteristiche geomorfologiche che per la presenza delle "*très-formidables*" fortificazioni genovesi, ed esso divenne "*le seul point que je veuille défendre*" e l'unico che fece accuratamente rilevare. Il 10 giugno 1808 torna a parlare di Spezia questa volta al suo ministro della guerra indicando in modo sintetico e sistematico le opere necessarie per questo importante progetto che consistono in "*1° les batteries de la côte*" per cui già aveva emesso decreto "*2° les fortifications à faire pour mettre l'arsenal de la marine en état de défense; 3° les établissements militaires*".

Qui ordina la progettazione della batteria di Maralunga, sulla costa orientale, e l'occupazione del monte Castellana ma soprattutto parla della necessità di progettare tutti i necessari stabilimenti militari (artiglieria, genio militare, ospedale, magazzini delle polveri, caserme, panificio) in stretta relazione agli stabilimenti della Marina (l'arsenale) e di doverli concertare

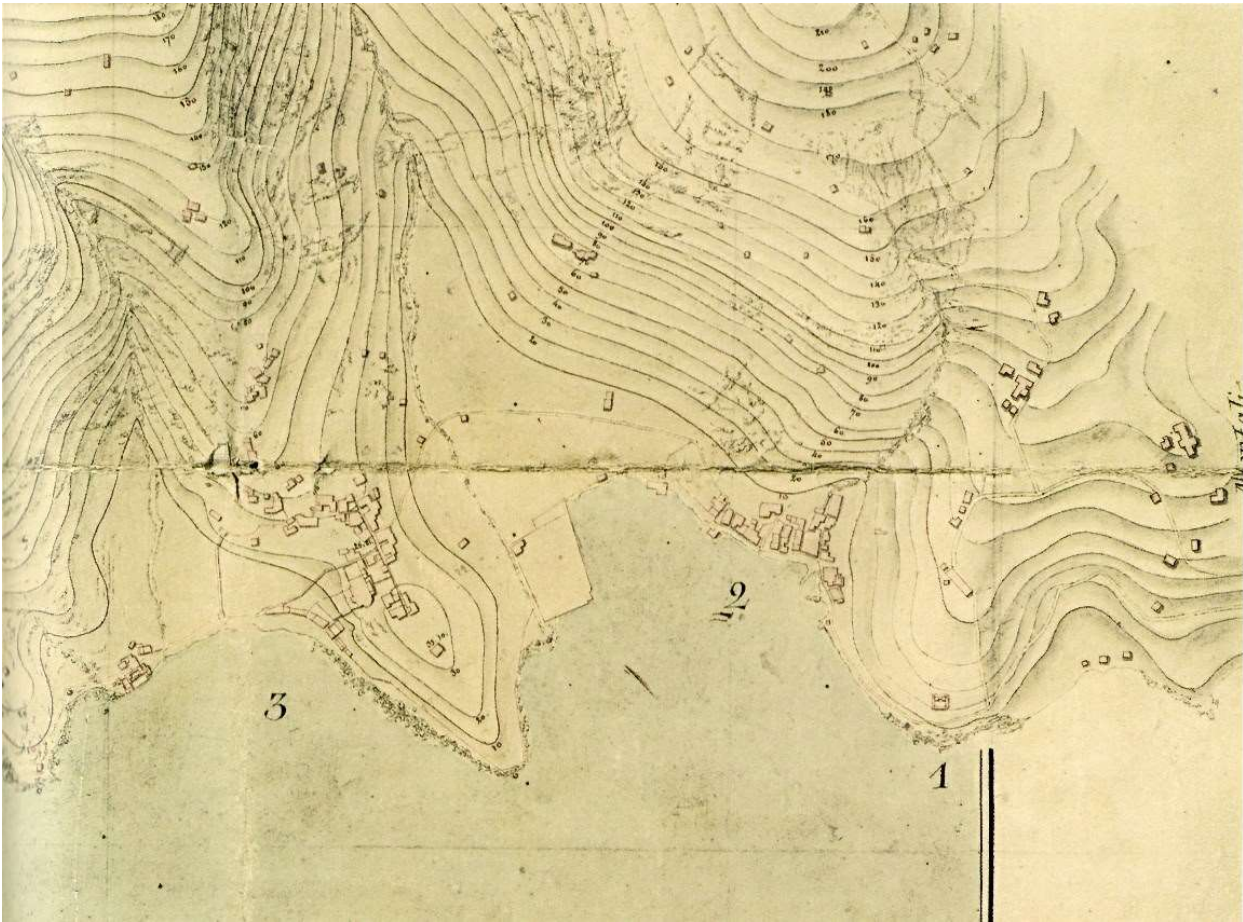


Fig. 3- P.A.Clerc. particolare r “Carte nivelée”, 1809

con la popolazione perché essa accolga il nuovo destino della Spezia. Si tratta di un passaggio non trascurabile. Non soltanto Napoleone parla di un progetto integrato dell’Arsenale in cui ogni parte deve essere posta in relazione con l’altra e funzionare all’unisono ma perché ciò accada bisogna coinvolgere la popolazione a partecipare al nuovo paesaggio, costruendone insieme il nuovo immaginario. Nel decreto del 5 luglio 1808 vengono ordinate le esecuzioni delle principali infrastrutture viarie: Spezia-Parma (Artt. 1-2); Spezia Portovenere (Artt. 3-5) e la sistemazione della connessione con Sarzana (Art.6).

Che il sistema infrastrutturale designato da Napoleone nello stesso decreto travalichi la dimensione locale per acquisire un respiro territoriale, è ulteriore segno di una visione globale del territorio e del paesaggio che contraddistinse questo particolare momento storico. Così come le connessioni con l’entroterra, la diretta e sicura connessione dell’abitato di Spezia con Portovenere era prioritaria per lo sviluppo dell’intero progetto

poiché costituiva un asse vertebrante che forniva accesso a tutti i borghi e alle fortificazioni preesistenti e logica premessa organizzativa a qualsiasi ulteriore idea progettuale (Marmorì, 1976). Questa strada che si snoda tutt’oggi a mezzacosta sull’antico tracciato viario romano, venne eseguita tra il Settembre e il Novembre 1808 su progetto dell’ingegnere capo del Dipartimento degli Appennini, Graziano Lepère e fu la prima strada moderna del golfo di ampiezza di 6 metri. La struttura del promontorio occidentale è organizzata in lineazioni geomorfologiche parallele che corrono longitudinali al versante che ben si prestano ad accogliere infrastrutture lineari. Gli scavi per la realizzazione della viabilità sono sicuramente stati facilitati dalla conformazione del rilievo. Conosciuta come la “napoleonica”, insieme alla fortezza sulla Castellana fu l’unica realizzazione di una miriade di progetti, nonostante ciò essa svolse realmente il ruolo di “asse portante dell’organizzazione militare” (Marmorì, 1976) per lo sviluppo dell’intero progetto dell’arsenale anche

nella variazione della sua sede dalle cale delle Grazie e del Varignano alla pianura di San Vito. In seguito, l'apertura e il completamento delle strade volute da Napoleone di fatto determinò a metà ottocento lo sviluppo urbanistico del golfo (Marmorì, 1983). A confermare questo inscindibile legame tra sviluppo urbanistico e cultura militare sono ancora una volta le strade coi loro nomi: esaminando infatti lo straviario della Spezia si nota che quasi tutti i toponimi fanno capo ad un arco di tempo molto ristretto (Ambrosi, 1983) suddiviso essenzialmente in tre periodi² scanditi dalla sola storia militare, e di essi la maggior parte è stata attribuita dopo la costruzione dell'Arsenale.

4. Conclusioni

Attraverso lo studio del patrimonio militare infrastrutturale si riesce a ripercorrere le tappe fondamentali della trasformazione del paesaggio ligure, con una indagine che mette in luce le caratteristiche fondamentali e connotanti sia la forma del territorio che l'immaginario culturale delle comunità che lo hanno abitato negli ultimi due secoli. La storia delle strade, se così possiamo chiamarla, dunque non è una storia secondaria ma una delle "vie principali" da percorrere e ripercorrere per conoscere il patrimonio paesaggistico, in questo caso quello fortificato militare, e per creare nuove modalità di valorizzazione. Nel caso Spezzino tornare sulla napoleonica con questo sguardo genererebbe itinerari culturali e didattici di grande valore, che dovrebbero costituire il punto zero, la base conoscitiva di qualunque progetto. Nel caso genovese la strada napoleonica costituisce un fil-rouge che attraversando le diverse stratificazioni esito dell'intervento umano sul territorio, consente di riconoscerne le varie parti e si pone certamente alla base di un itinerario di valorizzazione di una porzione di territorio che ha conservato, nonostante tutte ampie tracce della sua storia attraverso i secoli. Non una Storia di grandi eventi gloriosi, ma una storia frutto dell'incessante lavoro dell'uomo per rendere ospitale il territorio in cui vive. Le vie che sono state create per connettere e rendere le città attive in un contesto di espansione possono essere riqualificate e elevate a itinerari culturali. Le strade Napoleoniche sia di Genova che di Spezia

sono un collegamento ai parchi naturali, spesso sono l'unica via per raggiungere tali luoghi. Il percorso di queste strade incrocia tematiche e interessi diversi: la geologia con i numerosi geositi presenti nell'area, la cultura marittima come quella dei maestri d'ascia di Cadimare alla Spezia. Sia che si tratti di Genova che del golfo della Spezia le strade napoleoniche disegnano il territorio seguendone la conformazione e legano in un unico percorso molte delle emergenze culturali e naturali iconiche del paesaggio.

Notes

(1) Definizione presente nelle memorie dettate al suo segretario Constant nel suo ultimo esilio, *Memoire de Constant premier valet de la chambre de l'Empereur. Sur la vie privée de Napoléon, sa famille et sa cour*, Paris, Ladvocat 6 voll. 1830, vol. VI, p.394. già citato in Rossi L., 2008, op.cit. p. 32.

(2) Al primo periodo medievale e moderno fino alla costruzione dell'Arsenale fanno capo alcuni dei toponimi iscritti nel perimetro delle mura settecentesche stratificati da tempi antichi e riferiti alla geografia del territorio come "Sprugola", "via Biassa", "Torretto" "Via del Prione". Con la creazione dell'Arsenale nasce una città nuova che si fregia dei temi principali del Risorgimento e dei fautori dello Stato unitario e intitola i suoi principali luoghi a Cavour, ai Savoia, a Garibaldi, a Mazzini, nomi che inalterati vengono incrementati dal testimone delle battaglie nel consistente sviluppo urbano del Ventennio. Il terzo periodo, della Liberazione, segna una trasformazione radicale con l'eliminazione dei riferimenti al fascismo e ai Savoia, la comparsa di temi legati alla Resistenza, come succede nel quartiere del Favaro, e il ripristino di toponimi antichi.

(3) L'analisi puntuale della *Correspondance de Napoléon Ier*, sta alla base del bellissimo studio condotto dalla geografa Luisa Rossi sull'opera della brigata cartografica del Clerc nel Golfo della Spezia che dette luogo alla mostra e convegno internazionale "Napoleone e il golfo della Spezia" in occasione del bicentenario del decreto napoleonico che proclamò La Spezia sede dell'arsenale 1808-2008.

References

- Ambrosi, A.C. (1983) *Straviario*. La Spezia, Cassa di Risparmio della Spezia.
- Brancucci, G. & Paliaga, G. (2008) *Atlante dei geositi della Liguria: guida alla lettura del paesaggio geomorfologico ligure*. Chiusanico, Edizioni Grafiche Amadeo.
- Brancucci, G. & Burlando, M. (2001) *La salvaguardia del patrimonio geologico, una scelta strategica per il territorio: l'esperienza della Liguria*. Milano, Edizioni Franco Angeli.
- Beri, E. (2014) *Genova e La Spezia da Napoleone ai Savoia. Militarizzazione e territorio nella Liguria dell'Ottocento*. Novi Ligure, Ed. Città del silenzio.
- Condotti, M. (ed.) (2009) *1869-2009 L'Arsenale Militare Marittimo della Spezia*. La Spezia, Cassa di Risparmio della Spezia, Fondazione Eventi Editore.
- Caponi, G. & Crispini, L. (2008) *Note illustrative della Carta Geologica d'Italia alla scala 1:50.000, Foglio n. 213- 230 (Genova)*. Roma, APAT Dipartimento Difesa del Suolo -Servizio Geologico d'Italia.
- Marmori, F. (1976) *Fortificazioni nel Golfo della Spezia*. Genova, Stringa Editore.
- Piccinno, L. (2013) *I trasporti in Liguria all'inizio dell'Ottocento. Nuove dimensioni e modelli operativi*. Milano, Ed. Franco Angeli.
- Piana, P., Balzaretto, R., Moreno, D. & Watkins, C. (2012) Topographical art and landscape history: Elizabeth Fanshawe (1779-1856) in early nineteenth-century Liguria. *Landscape History*, 33 (2), 65-82.
- Pedemonte, S. (2012) *Per una storia del Comune di Isola del Cantone*. Savignone, Ed. Grafiche G7, pp. 51-402.
- Quaini, M. (2008) *Quando il cartografo era un artista*. In; Rossi, L. (2008) *Napoleone e il golfo della Spezia. Topografi francesi in Liguria tra il 1809 e il 1811*. Milano, Silvana Editore.
- Ratti, M. (2004) *Il golfo dei pittori. Arte e paesaggio nella Spezia dell'Ottocento*. Sarzana, Società editrice Bonaparte.
- Rossi, L. (2008) *Napoleone e il golfo della Spezia. Topografi francesi in Liguria tra il 1809 e il 1811*. Milano, Silvana Editore.
- Rossi, M. (2009) Antica Valpolcevera. *Quaderni della Comunità Montana Valli Genovesi Scrivia e Polcevera*, 7. Genova, De Ferrari.