

Brescia: antiche strade

GIOVANNI SANTELLI



fig. 1 - Mappa itineraria Romana (particolare), da Anselmo Mori, *Le antiche bonifiche della bassa reggiana*, Parma, 1923, tavola fuori testo

Ci sono tre nomi di strade che riguardano Brescello e che, fra le nebbie del passato, ammiccano fascinoso o da sbiadite pergamene o dalla toponomastica locale. Le testimonianze più antiche riguardano la *strada Teutonica* o Tedesca e la *strada Francisca* o Francigena o Francese che, nel Medioevo, prima con un nome e poi con l'altro, passando da Brescello convogliava il flusso dei pellegrini verso Roma. È noto, infatti, che questi due toponimi equivalevano a *strada Romea*, ovvero diretta a Roma, ma, a differenza di questa, anziché il punto d'arrivo, ne specificavano la provenienza: i paesi tedeschi nel primo caso, la Francia nell'altro. Il terzo toponimo in esame è *strada Imperiale* che, a differenza degli altri due, persiste tuttora nella toponomastica locale. Scopo di questo studio è quello di identificare, limitatamente al territorio del Comune di Brescello, il tracciato di queste antiche strade, partendo dalla viabilità locale in epoca romana (fig. 1), perché, com'è ben noto, nel Medioevo le strade ripercorrevano, nei limiti del possibile, gli antichi tracciati.

Sappiamo che, in epoca romana, da Brescello si dipartivano sicuramente tre strade, tutte documentate da scavi archeologici che hanno evidenziato altrettante aree sepolcrali che le fiancheggiavano:

1. verso Est (Guastalla), con l'area sepolcrale di via Goletto oggi in comune di Boretto, che ha restituito il celebre monumento funebre dei Concordi (**fig. 2**), rinvenuto casualmente nel 1929¹;
2. verso Ovest (Parma), con i numerosissimi sepolcri del Forte n. 2, o di S. Ferdinando (**fig. 3**), scavati da Albino Umiltà nel 1863-64²;
3. Verso Sud (Reggio Emilia) con i sepolcri del fondo Ravisa di S. Genesisio (**fig. 4**), scavati anch'essi da Albino Umiltà nel 1864-65³.

C'era anche, probabilmente, una quarta strada, anch'essa diretta a Sud, verso Tannetum (S. Ilario), ma per questa non si conoscono sepolcri che la fiancheggiassero, tuttavia la sua esistenza è suggerita dal sistema di centuriazione della zona, ancora perfettamente identificabile. Non si sa, comunque, se tutte queste strade, già identificate dal Mori un secolo fa (**fig. 1**), avessero un nome e, nel caso, quale fosse e solo per quella che portava a Reggio il Mori aveva ipotizzato che potesse chiamarsi *via Brixillense*.

La strada Teutonica

La strada brescellese che figura nei documenti più antichi è la *strada Teutonica*, che viene espressamente citata, per la prima volta, sulla bolla di papa Anastasio IV del 11 marzo 1153⁴ in cui, tra il tanto altro, si legge, tradotto in italiano: «anche i vostri diritti che avete nel porto di Brescello e nella strada Teutonica e l'esazione delle imposte e l'uso che se ne fa di solito»⁵.

A questo proposito è necessario tenere presente che la bolla citata confermava al monastero benedettino di Brescello, tutti i possedimenti e i diritti a suo tempo concessi sia dai vari signori di Canossa, a iniziare da Attone, nel 970 circa, per proseguire con Tedaldo,



fig. 2 – Reggio Emilia, Parco del Popolo, Monumento funebre dei Concordi (particolare della stele con i ritratti), databile al I sec. è stato rinvenuto casualmente nel 1929 durante lavori al Canale Fiuma, in via Goletto a Boretto

¹ R. MAGNANI, *Le antichità romane dissotterrate presso Brescello*, in *Biblioteca dell'Aurea Parma*, n. 13, 1929, Stamperia Bodoniana; A. MORI, *Gli uomini illustri di Brescello e sua castellanza*, Premiate Tip. Riunite Donati, Parma, 1929, *Appendice*, pp. 142 e segg.; S. AURIGEMMA, *Notizie degli scavi, I. – Boretto – Scoperte occasionali dallo scavo del canale derivatore della «Bonificazione Parmigiana-Moglia», e altre varie*, in *Notizie Scavi*, Anno 1932, Fascicoli 4, 5, 6, Vol. VIII, pp. 157 e segg.; G.A. MANSUELLI, *Monumenti romani del territorio di Brixellum*, in *Memorie e studi a ricordo dell'inaugurazione del Museo Comunale*, Brescello, 1964.

² G. SANTELLI, *Albori dell'archeologia brescellese*, Tipolitografia Valpadana, Brescello, 2015, pp. 35-50.

³ Ivi, pp. 52-58.

⁴ L.A. MURATORI, *Antiquitates Italicae*, tomo XIV, Arezzo, 1778 (di seguito, per brevità MURATORI), col. 600 C; I. AFFÒ, *Illustrazione di un antico piombo del Museo borgiano di Velletri appartenente alla memoria ed al culto di San Genesisio vescovo di Brescello*, Stamperia Carmignani, Parma, 1790 (di seguito per brevità AFFÒ), p. 61

⁵ «jura quoque vestra, quae in Brixellensi Portu habetis: atque stratam Teutonicam, et theloneum, et usum, qui de ea exire solet»

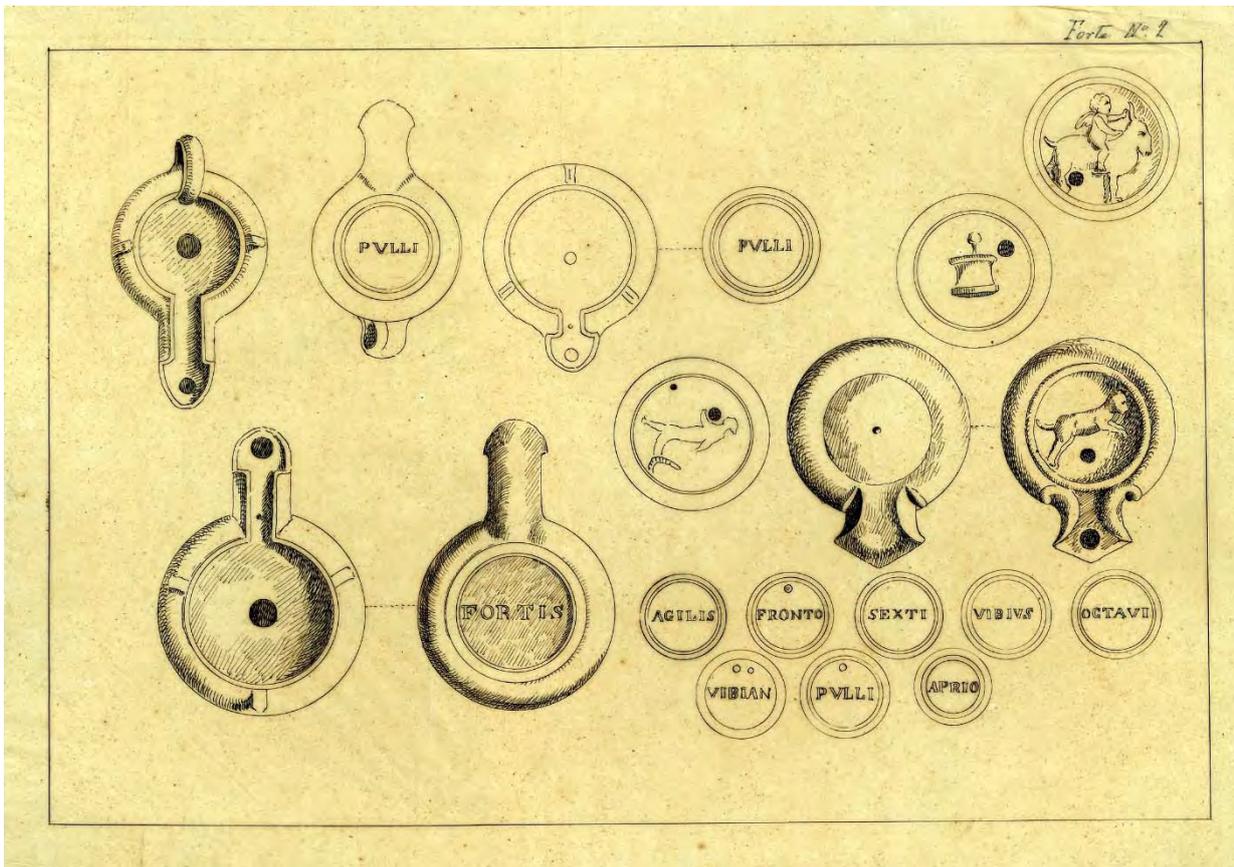


fig. 3 – Brescello, Scavi al Forte n. 2 o di S. Ferdinando (1863-64), alcuni reperti (Archivio Storico Comune di Brescello)

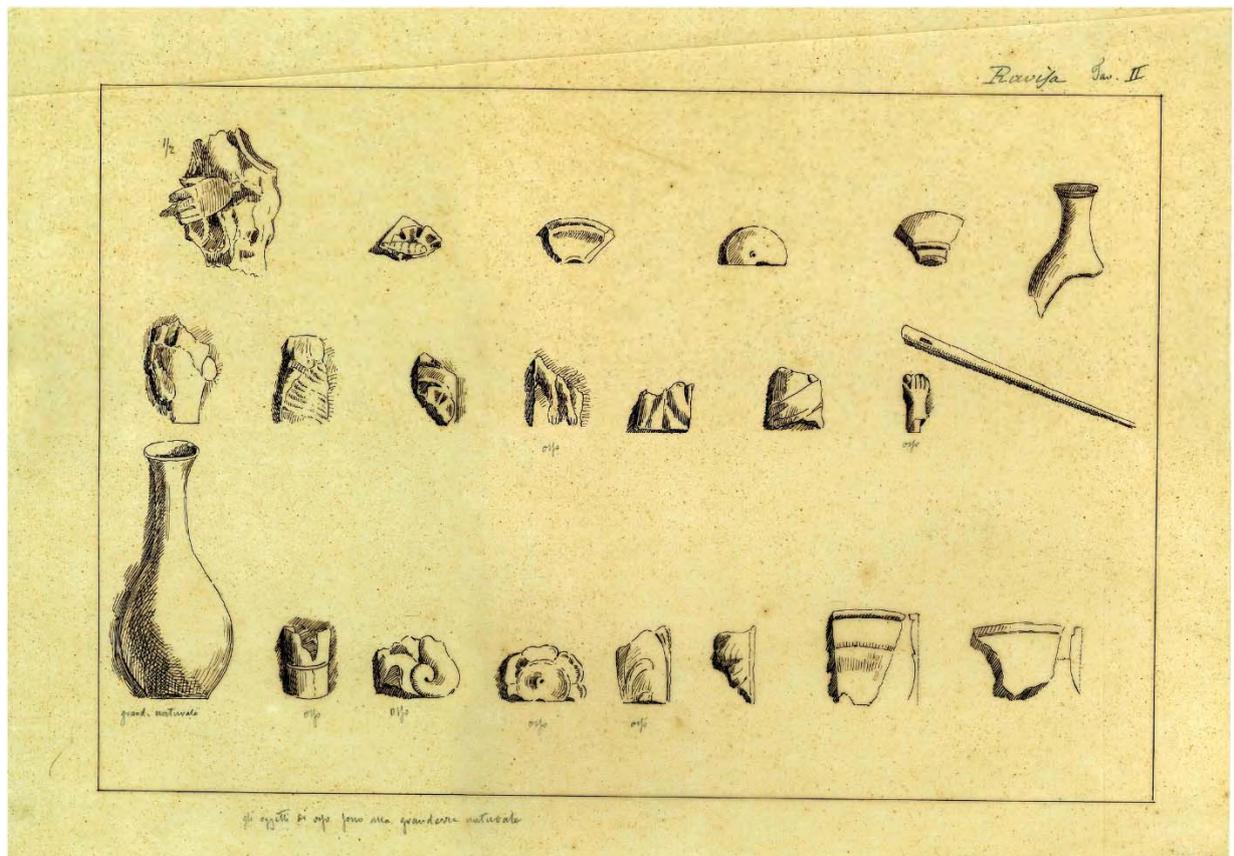


fig. 4 – Brescello, Scavi alla Ravisa di S. Genesisio (1864-65), alcuni reperti (Archivio Storico Comune di Brescello)

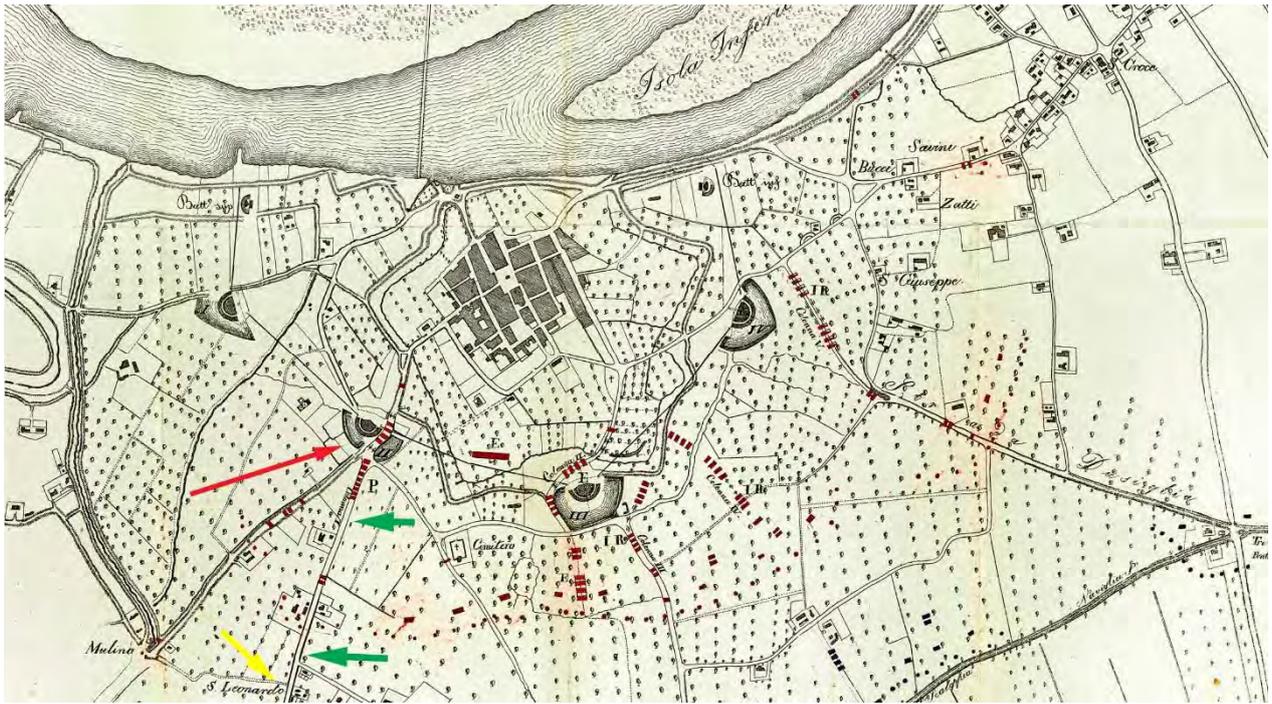


fig. 5 – Brescello, Mappa delle fortificazioni (1837), (Coll. Azzi Brescello)

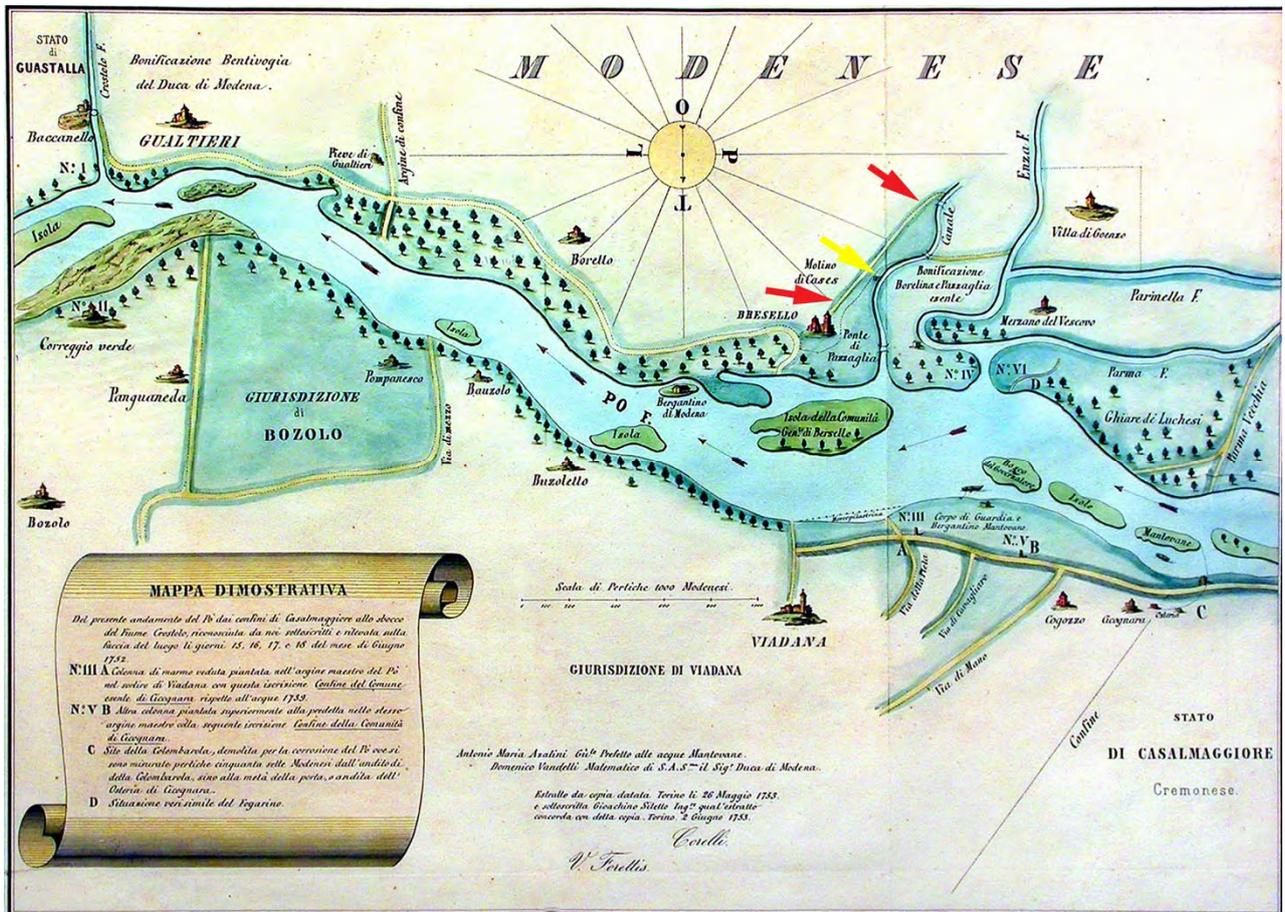


fig. 6 – Mappa dimostrativa Giurisdizione di Viadana (1753), (Collezione Tinelli – Brescello)

Bonifacio e Matilde, sia da altri fedeli.⁶ Da ciò deriva, ovviamente, che l'effettiva donazione al Monastero dei diritti sulla *strada Teutonica* era già avvenuta prima del 1153, ma non si sa quando, perché non ci è pervenuto nessun documento a questo proposito. Sembra ragionevole supporre, tuttavia, che tali diritti fossero compresi nella generica formulazione, compresa nell'atto di conferma donazioni che Matilde di Canossa aveva firmato nel castello di Brescello il 12 novembre 1099⁷ in cui, tra il tanto altro, si legge, tradotto in italiano «Ciò è il castello di Brescello con tutto quanto risulta di pertinenza del castello e della corte, vale a dire con il mercato e il porto che il fiume Po percorre»,⁸ ovvero che fra le non specificate pertinenze del castello e della corte di Brescello vi fossero compresi anche i diritti sulla *strada Teutonica*, comunque fosse denominata a quel tempo. È infine da ricordare che anche il citato atto di Matilde è un atto di conferma donazioni e, di conseguenza, se effettivamente i diritti sulla *Teutonica* erano stati tacitamente compresi fra le pertinenze del castello e della corte di Brescello, la specifica donazione degli stessi doveva necessariamente essere avvenuta prima, ma comunque non anteriormente al 970 circa, quando Attone, bisnonno di Matilde, aveva fondato il monastero brescellese, dotandolo convenientemente.

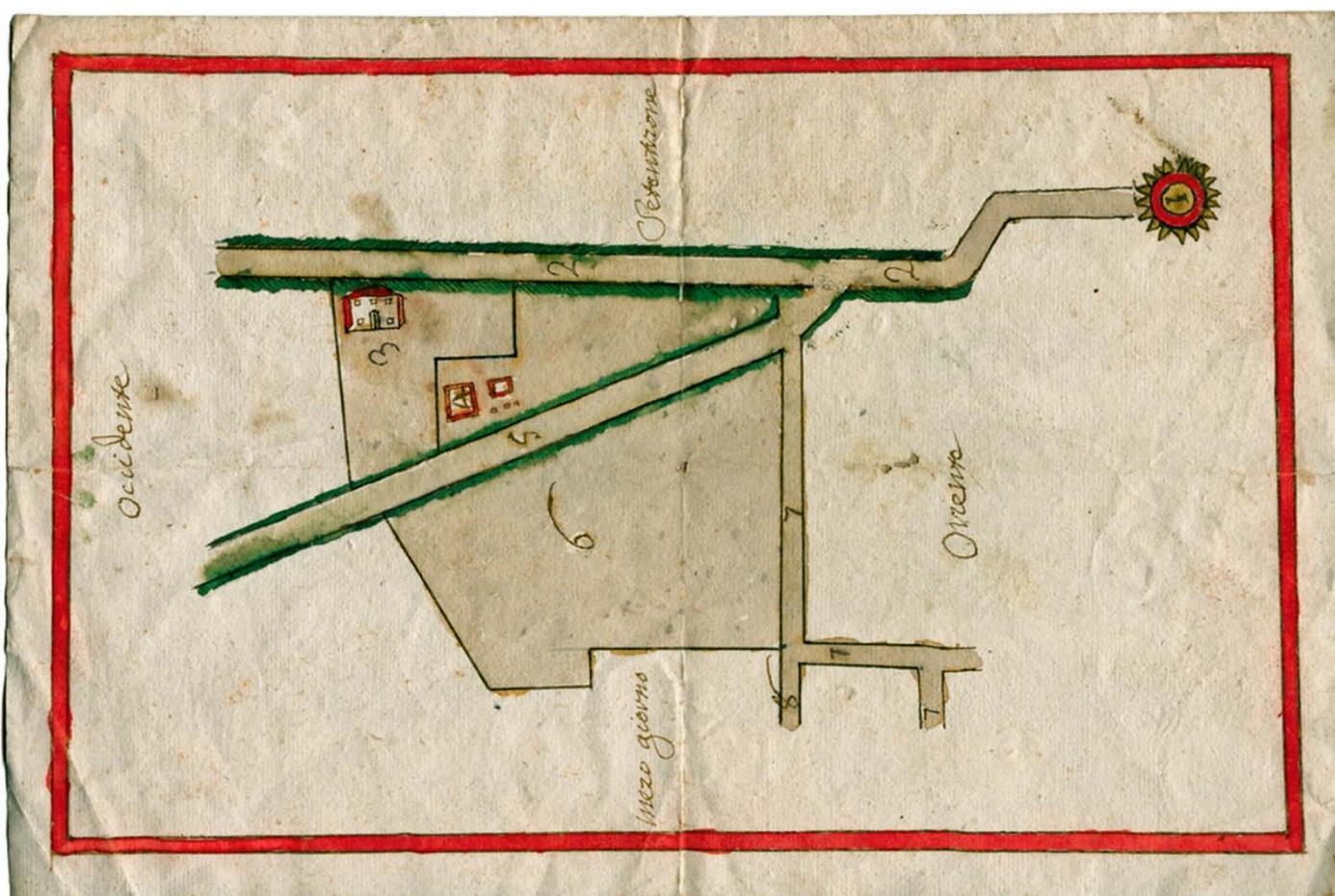


fig. 7 – Brescello, mappetta della II metà del '700, la zona riprodotta è quella dell'incrocio fra la ex SS62 della Cisa, via Molino Caselle e via Aldo Moro

⁶ «Ad haec presente Decreto sancimus, ut quaecumque praedia, quaecumque possessiones, seu bona a nobilis memoriae Attone Comite cel Marchione, ejusdem Coenobii fundatore, sive a filio ejus Tedaldo, vel suo nepote Bonifacio, Marchionibus, et Bonifacii filia Matilda Comitissa, singulari Apostolicae Sedis filia, vel ab aliis fidelibus, juris ejusdem Monasterii de Jure proprio collata sunt; quaecumque etiam in praesentiarum juste et legitime possidet, aut in posterum concessione pontificum, oblatione fidelium, largitione Regum ve- Principum, seu aliis justis modis praestante Domino, poteris adipisci, firma tibi, tuisque successoribus et illibater permaneat.» MURATORI, coll. 599 D – 600 A; AFFÒ, p. 60.

⁷ AFFÒ, p. 56 e segg.; G. SANTELLI, *S. Genesio vescovo e i Canossa*, in *Brescello e i Canossa – Atti del Convegno – Brescello, 14 maggio 2016*, Tipolitografia Valpadana, Brescello, 2017, p. 16 e segg.

⁸ «hoc est castrum Brixilli (in AFFÒ = Brixelli) cum omnibus qui eidem castro et curti pertinere videntur, silicet cum mercato et porto qui ibidem in ipso fluvio Padi percurrit».

Ulteriori notizie sulla *strada Teutonica*, si hanno dal *Registro delle testimonianze prodotte da Parma contro i da Correggio per il dazio di Brescello*.⁹ A quel tempo Brescello faceva parte del Comune di Parma che, a sua volta, dipendeva dal Ducato di Milano. Il 26 ottobre 1346 Gilberto Da Correggio aveva preso in affitto per nove anni da Andrea Cerati, abate del monastero di Brescello, al canone annuo di 200 fiorini d'oro, tutte le ragioni del monastero in materia di dazi, sia sul Po, sia sulla *strada Teutonica*, così com'erano stati donati al monastero dai Canossa. C'era però il problema che, in quegli anni, il dazio a Brescello non veniva più incassato dal monastero, ma dal Comune di Parma.

Ne seguì una lunga vertenza giudiziaria tra i Da Correggio e il Comune di Parma, la cui soluzione fu demandata al duca di Milano Luchino Visconti. A sostegno delle proprie ragioni ogni parte, presentò parecchi testimoni. Particolarmente importante, ai nostri fini, è la testimonianza dell'8 marzo 1347 in cui fra' Martino da Brescello testimoniò che, attorno al 1280, era suo padre Bonaccorso da Capris, che, su incarico del monastero di S. Genesio, riscuoteva i dazi sia sul Po, sia sulla *strada Teutonica*.¹⁰

La via Francischa

Durante lo stesso processo, un'altra testimonianza, in data 12 marzo 1348, riferì che ai tempi dell'abate Balduchino (1301-1308) i dazi sulla *strada Tedesca* ammontavano a 6 soldi per un carro e a 4 per un uomo a piedi. Nel 1347-48, quando si svolgeva il processo, però, la strada che portava da Brescello a Parma non veniva più chiamata *strada Teutonica* o *strada Tedesca*, ma *via Francischa* ovvero Francigena o Francese. A Brescello, quindi, la strada cambiò nome nella prima metà del XIV sec.

È ovvio che, poiché i Da Correggio basavano i loro diritti sul privilegio che era stato dato, secoli prima, dai Canossa al monastero di S. Genesio sulla *strada Teutonica*, la strada su cui si pagavano i dazi, anche se non veniva più chiamata *Teutonica* ma *Francigena*, era sempre la stessa.

Il Comune di Parma, da parte sua, avvalorando le sue argomentazioni con altre testimonianze, affermava che, a partire dal 1301, aveva sempre incassato lui i dazi di Brescello. La vertenza andò per le lunghe. Morto Luchino, subentrò alla guida del ducato di Milano Giovanni Visconti e, finalmente, il 7 e 9 settembre 1349 fu emessa la sentenza che diede ragione al Comune di Parma.

Il tracciato in Comune di Brescello

Nessun dubbio, quindi, che la *Teutonica* o *Francigena*, che dir si voglia, passasse da Brescello e che venisse utilizzata da chi si recava in pellegrinaggio a Roma, ma resta da identificarne il tracciato.

È ben noto che, nel Medioevo, il percorso dei pellegrini era segnato da conventi e ospitali, dove essi trovavano assistenza, ma i citati atti di Matilde e di papa Anastasio IV, non documentano ospitali in territorio di Brescello. L'unico ospedale che vi viene citato è quello di S. Lorenzo di Calerno, sulla via Emilia. Ne deriva ovviamente che, a Brescello, i pellegrini trovavano ospitalità e assistenza nel monastero, naturalmente fino a quando questo è rimasto operativo, ovvero fin verso il 1385.¹¹

Non ci sono dubbi neanche sul fatto che, a Brescello, l'inizio della strada per Parma sia sempre stata nello stesso punto, dal tempo dei romani fino a oggi. Già nel 1863, infatti, Albino Umiltà aveva individuato l'inizio della strada romana per Parma nei pressi del forte S. Ferdinando², indicato con la freccia rossa sulla mappa del 1837 di **fig. 5**. Il luogo dove sorgeva questo forte era qualche decina di metri più vicino a Brescello di dove adesso c'è la rotonda verso Parma. Il tracciato iniziale, quindi, corrispondeva a quello dell'attuale

⁹ Arch. Mun. di Parma, (riferimento da A. G. SPINELLI, *Memorie Brescellesi*, ms. in 10 volumi scritto attorno al 1900, Archivio Storico Comune di Brescello. Trascritto in formato digitale da L. Zilocchi Poli e C. Davalli Rossi (di seguito, per brevità, SPINELLI), v. III pp. 82-87.

¹⁰ Sulla vertenza anche G. SANTELLI, *La corte di S. Giorgio (Tenuta Favagrossa)*, Tipolitografia Valpadana, Brescello, 2013, (di seguito, per brevità, SANTELLI S. GIORGIO) p. 16 e segg.

¹¹ G. SANTELLI, *I Pastori della chiesa brescellese, duemila anni di storia*, Tipolitografia Valpadana, Brescello, 2009 (di seguito, per brevità, SANTELLI PASTORI), pp. 142 e segg.; SANTELLI 2013, pp. 55-6.

strada della Cisa, evidenziata nella stessa figura dalle frecce verdi fino al Borgosopra, ovvero all'oratorio di S. Leonardo, come si legge nella citata mappa del 1837 sul bordo in basso a sinistra della strada, dove indica la freccia gialla.



fig. 8 – Borgosopra di Brescello qualche anno fa, in primo piano a destra l'oratorio dedicato a S. Leonardo



fig. 9 – Brescello, Località Ponte Alto, a destra è visibile l'argine del canale Valle, a sinistra la ferrovia Parma-Suzzara

La direttrice viene sostanzialmente confermata anche dalla mappa del 1753 di **fig. 6**, che è orientata con il Nord in basso, dove le frecce rosse indicano la strada per Parma, mentre quella gialla indica il mulino Cases, ancora oggi esistente, seppure trasformato in ristorante, sulla strada per andare a Ghiarole.

Nella mappetta catastale settecentesca di **fig. 7**, è illustrato l'incrocio alla periferia di Brescello dove, esattamente come oggi, iniziava la strada per Parma, contraddistinta dal

numero 5; sopra c'è la strada per Ghiarole-Coenzo e, diretta verso il basso, quella che oggi conduce al Cimitero.

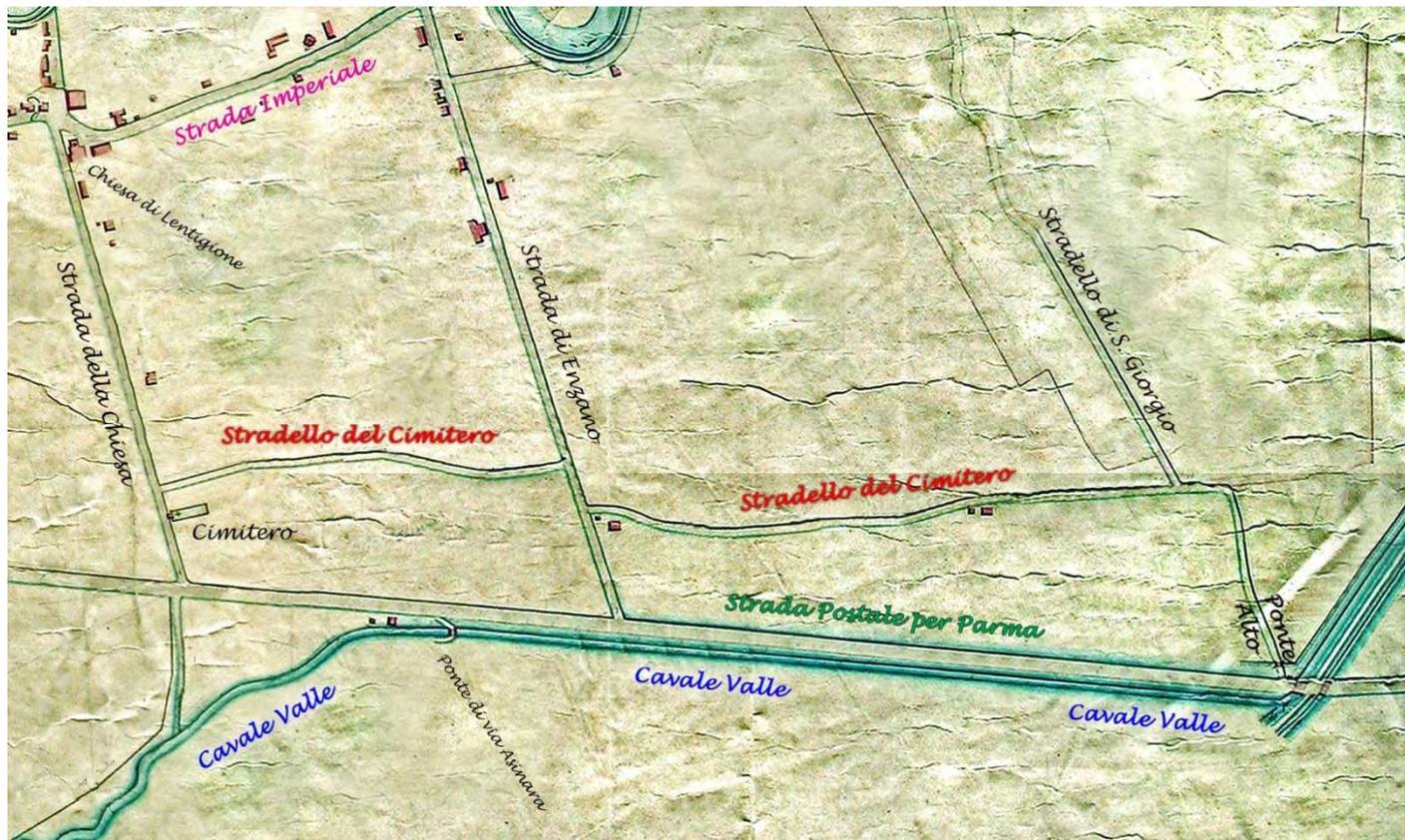


fig. 10 – Brescello, la zona tra Lentigione e il ponte alto, il disegno è stato desunto da una mappa del 1843

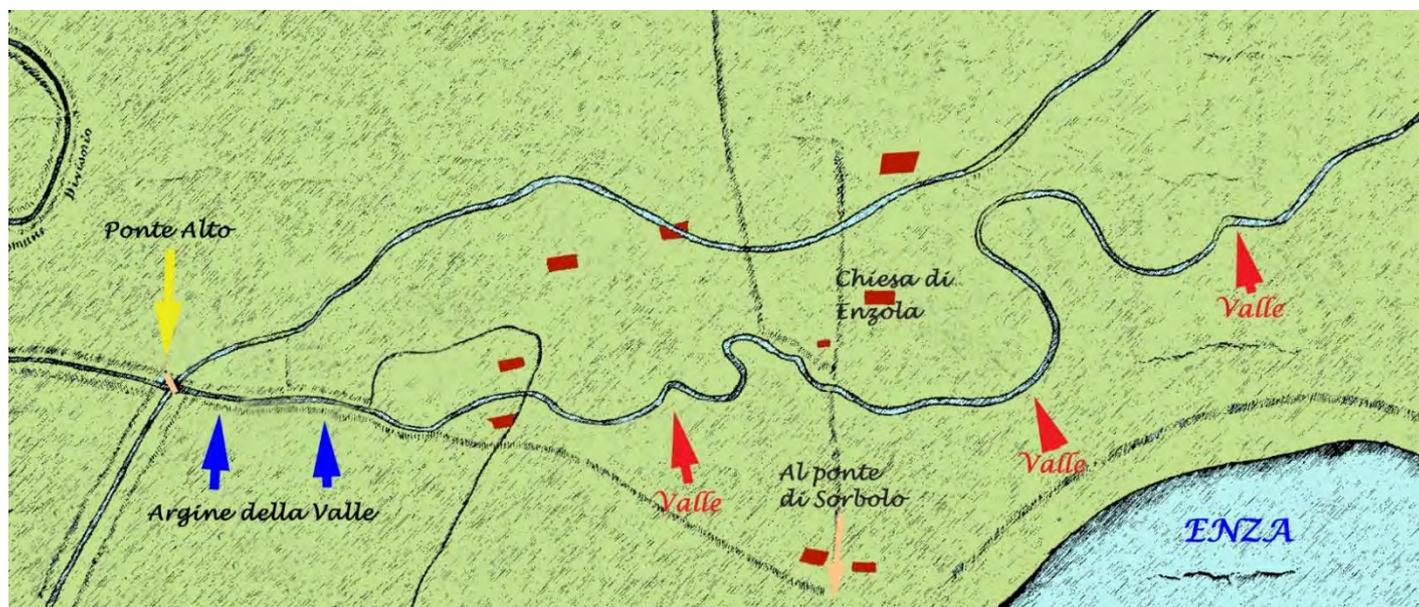


fig. 11 – Brescello, la zona tra il ponte di Sorbolo e il Ponte Alto, il disegno è stato desunto da una mappa del 1600

Più indietro nel tempo non ci sono mappe utili, però, c'è un documento del 6 novembre 1484 dal quale apprendiamo che la Comunità di Brescello aveva concesso in gestione, alle monache benedettine, un ospedale per pellegrini, che la Comunità possedeva al Borgosopra.¹² Da questo atto si deducono due cose. La più ovvia è che in quel tempo il tratto

¹² SPINELLI v. VI, p. 237; L. ZILCCHI POLI e C. DAVALLI ROSSI, *Il Monastero della S.S. Annunziata dell'Ordine di San Benedetto in Brescello*, Tipolitografia Valpadana, Brescello, 1990, p.16; SANTELLI PASTORI, p. 179.

iniziale della *via Francigena*, passava sempre dal Borgosopra, ovvero davanti all'Oratorio di S. Leonardo, dove la Strada della Cisa passa ancora adesso (**fig. 8**). La seconda è che, al venir meno dell'ospitalità offerta dal monastero di S. Genesisio, per il suo abbandono da parte dei monaci, avvenuto vicino al 1385, la Comunità di Brescello aveva supplito con l'erezione di un ospedale e ciò, ovviamente, documenta anche che i pellegrini continuavano a passare di lì.

Non ci sono documenti né si conoscono ospitali che consentano di definire il tracciato della strada per Parma, in comune di Brescello, più avanti del Borgosopra, tuttavia è facile intuire che in un tempo in cui ci si spostava prevalentemente a piedi il tracciato era sempre il più breve possibile, compatibilmente con l'attraversamento dei corsi d'acqua e con la percorribilità delle strade, spesso rese intransitabili dalle piene dei fiumi o da eventi bellici. Per quanto attiene specificamente la strada per Parma, *Teutonica* o *Francigena* che fosse, un punto critico che ne condizionava il tracciato era certamente l'attraversamento dell'Enza, a proposito del quale è documentato, negli Statuti di Parma, che il ponte di Sorbolo era usufruibile ancor prima del 1259¹³.

Da parte sua, fra' Salimbene de Adam, a proposito del 1283, scriveva:

Nello stesso anno scavarono un lungo fossato lungo la strada che va a Brescello, dall'ospedale sino a Sorbolo, nel quale immisero il Gambalone¹⁴, perché colle sue acque inondava tutti i campi al di sotto della strada, sicché non potevano servire né all'agricoltura, né agli agricoltori.¹⁵

È ovvio che la presenza di un secondo ospedale a una quindicina di chilometri da quello del Borgosopra, attesta che la strada Brescello-Parma fungeva da *Teutonica-Francigena* per i pellegrini.



fig. 12 – La corte di S. Giorgio

È facilmente intuibile, comunque, che quando l'attraversamento dell'Enza non poteva avvenire a Sorbolo per un qualsiasi motivo, la via dei pellegrini deviava verso Sud seguendo la Val d'Enza, dove sono documentati alcuni ospitali, tra cui quello di S. Polo d'Enza, alle prime propaggini degli Appennini.

Definito il punto di partenza alla periferia di Brescello e quello di arrivo, almeno a partire dal XIII secolo, al Ponte di Sorbolo, è facile rendersi conto che il percorso più breve è molto

¹³ SPINELLI v. II, p. 209; G. SANTELLI, *Momenti, Immagini, Fatti e Personaggi dei secoli passati sulle rive del Po*, Tipolitografia Valpadana, Brescello, 2009 (di seguito, per brevità, SANTELLI MOMENTI), p. 258 e segg.

¹⁴ Esiste tutt'ora con lo stesso nome.

¹⁵ *Cronaca di Fra Salimbene Parmigiano dell'ordine dei Minori volgarizzata da Carlo Cantarelli*, Luigi Battei Editore, Parma, 1882, vol. 2, p. 68.

vicino all'attuale tracciato della strada della Cisa, anche se, come vedremo, in tempi antichi sicuramente non poteva coincidere esattamente con questa. Come si nota anche nella fotografia di **fig. 9**, infatti, la strada attuale è sopraelevata rispetto al piano di campagna, che si intravede a sinistra, e ciò documenta che anticamente l'area, dove adesso ci sono il canale, la strada e la ferrovia, era occupata da un ramo dell'Enza, poi canalizzato. A destra, infatti, si vede l'argine del canale Valle che è quanto residua dell'antico ramo del torrente.

Andando a ritroso nel tempo, constatiamo che nel 1843 la *strada Postale per Parma* di **fig. 10**, correva già, esattamente come oggi, proprio a ridosso del canale Valle.

Più indietro nel tempo ci soccorre la **fig. 11**, che ho ricavato da una mappa del 1600 di Smeraldo Smeraldi, dove le frecce gialle evidenziano l'arginatura che, già allora, conteneva quel tratto di Valle che, più a destra, dove indicato dalle frecce rosse, era ancora allo stato naturale con le anse tipiche di un torrente e ciò, indubbiamente, conferma che in origine si trattava di un ramo dell'Enza, come del resto attesta anche il toponimo Enzola, la cui chiesa si trovava, appunto, in un'ansa di questo ramo. La freccia gialla, infine, indica quello che già allora era denominato Ponte Alto, esattamente come adesso, e ciò conferma che, all'inizio del XVII secolo, la strada era già più o meno sopraelevata rispetto al piano di campagna.

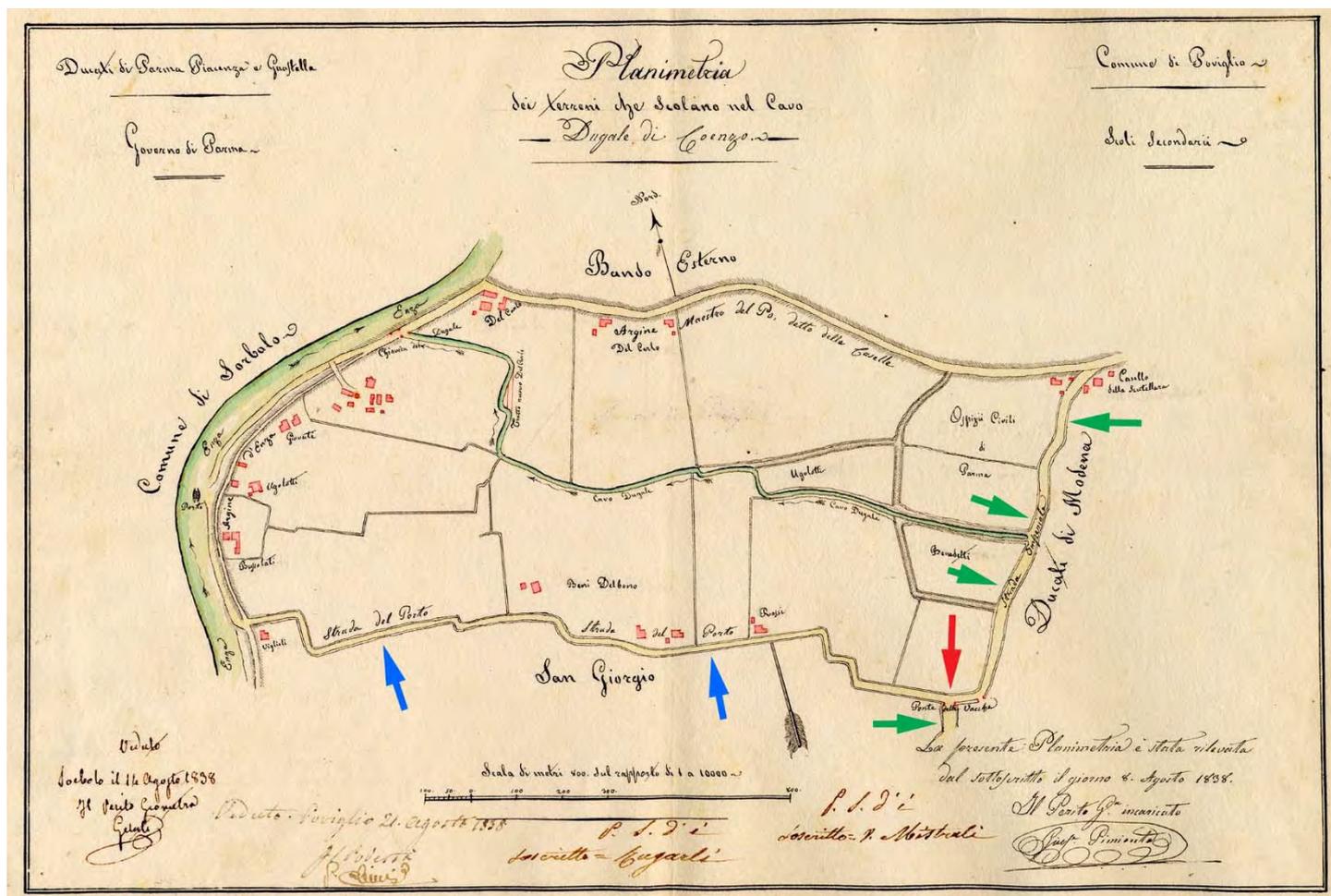


fig. 13 – Planimetria del 1838 della zona fra l'attuale Viazza e l'Enza (Coll. Azzi - Brescello)

Abbiamo visto come il tracciato attuale della strada per Parma risalga a molti secoli fa, tuttavia è indubbio che prima che la Valle venisse incanalata e arginata e la strada sopraelevata, questo tracciato non era certamente percorribile perché, dove adesso c'è la strada, allora c'era l'acqua. In **fig. 10** vediamo quello che, con ogni probabilità, era il più antico tracciato della *strada Teutonica* che univa Brescello a Parma e ciò è tanto più probabile in quanto non esistono convincenti percorsi alternativi. Questo antichissimo tracciato, che

oggi non esiste più, nell'ottocento era denominato *stradello del cimitero*" (quello di Lenti-gione) e correva a un centinaio di metri, o poco più, parallelo all'attuale strada per Parma, ovvero in una posizione normalmente non raggiunta dall'acqua della Valle.

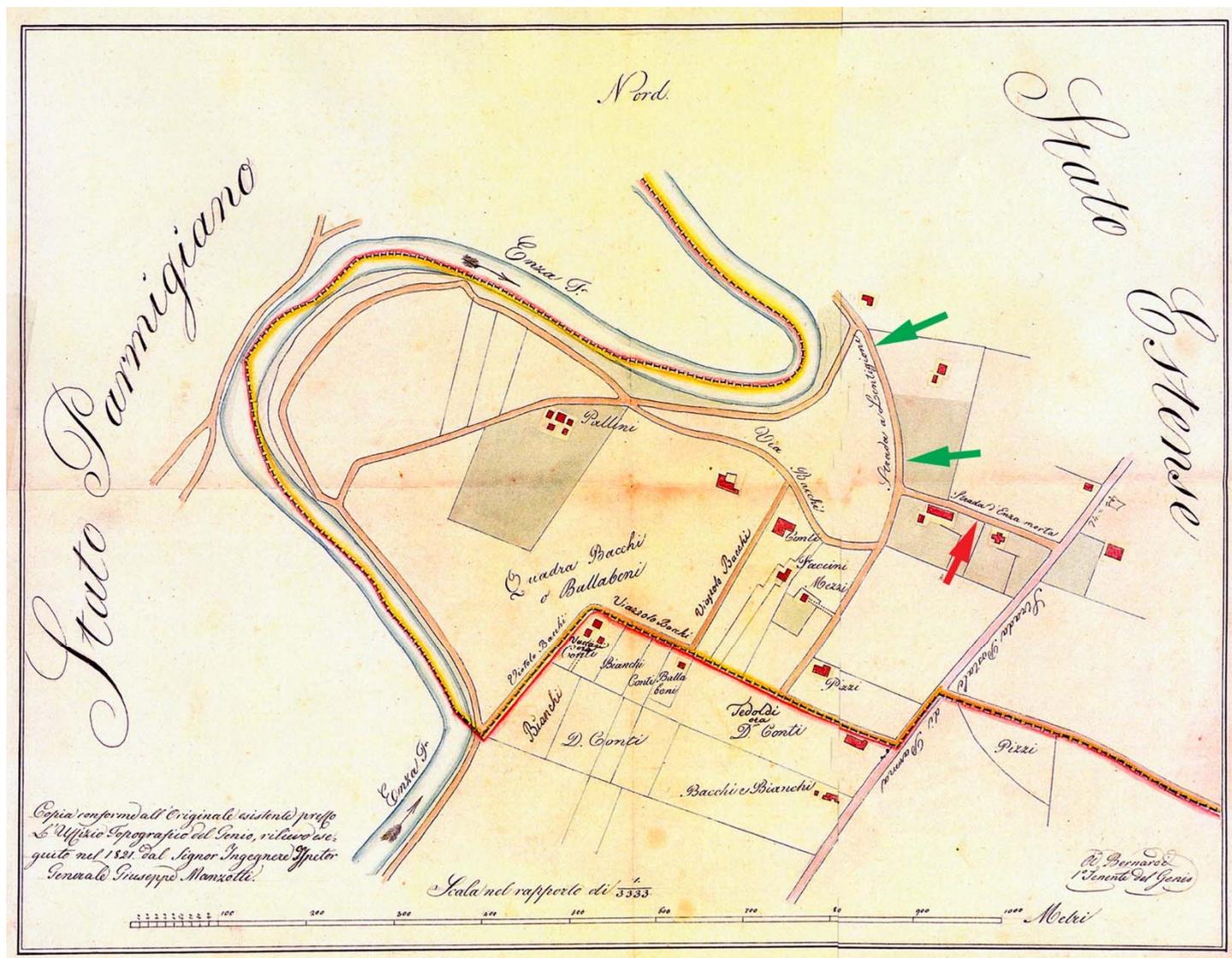


fig. 14 – Brescello, Località Salice (1821), l'antico confine di stato e l'inizio dell'attuale Strada Imperiale Superiore (Coll. Azzi - Brescello)

S. Giorgio

Non ritengo condivisibile l'ipotesi, avanzata da alcuni, che la *strada Francigena* passasse dalla corte di S. Giorgio (**fig. 12** e **fig. 15**), dove ci sarebbe stato un ospedale, e dove avrebbe attraversato l'Enza. È perfettamente documentato, infatti, già a partire dal 1099, quando venne citata nell'atto di conferma donazioni di Matilde di Canossa al monastero benedettino di Brescello, che nella corte di S. Giorgio non c'è mai stato un ospedale e ciò, ovviamente, rende impossibile l'ipotesi.¹⁶

Per di più è facilmente verificabile, anche in **fig. 15**, che la strada per andare da Brescello a Parma passando da S. Giorgio è decisamente più lunga che non il percorso diretto.

La strada Imperiale

È stato ipotizzato, inoltre, che l'attuale *strada Imperiale*, che si snoda dall'Argine Mulino Caselle, alla ex SS 62 della Cisa, in località Salice, derivi il proprio nome dall'antica *strada*

¹⁶ A. MORI, *La colonia agricola benedettina di Brescello*, in *Benedictina*, anno V, fasc. II-IV, luglio-dicembre 1951; SANTELLI, 2013, in particolare l'*Appendice di documenti*, p. 131 e segg. dove sono riportati molti dei documenti che ci sono pervenuti.

Teutonica, essendo tedeschi gli imperatori del tempo in cui la *Teutonica* aveva questo nome. Anche questa ipotesi non può essere accolta sia perché *strada Imperiale*, come vedremo, ha un significato diverso, sia perché la tempistica non coincide, essendo il toponimo *strada Imperiale* molto più recente e non collegabile all'altro.

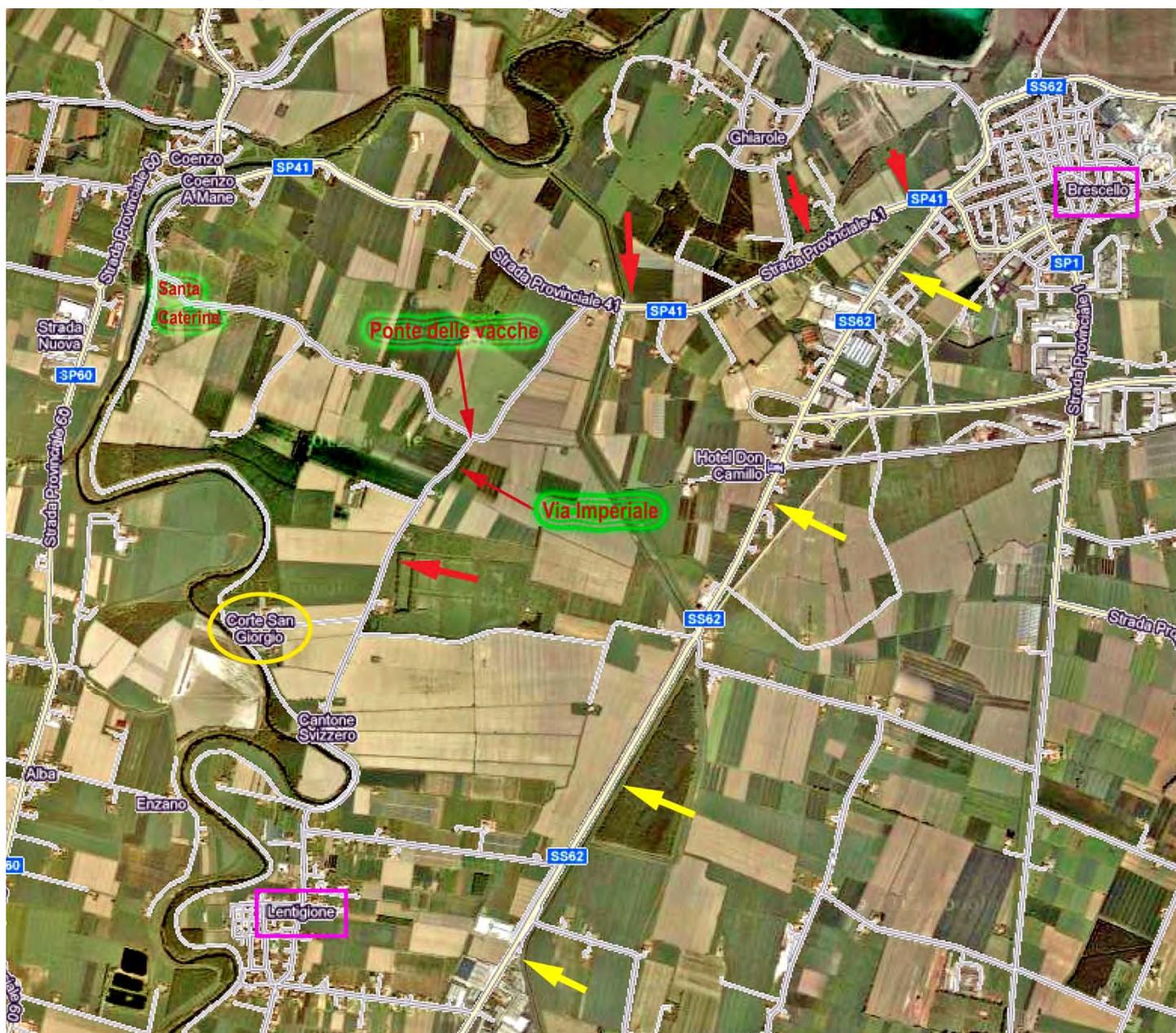


fig. 15 – Mappa aerea della zona tra Brescello e Lentigione (Google Maps)

La documentazione più antica della *strada Imperiale*, infatti, è sulla mappa parmigiana di **fig. 13**, che risale al 1838. La *strada Imperiale*, indicata dalle frecce verdi, partiva dall'argine del Po, esattamente come adesso, per poi svoltare al *Ponte delle Vacche*, freccia rossa, per S. Giorgio e Lentigione. La strada indicata con le frecce blu, invece, è l'attuale *Viazza* che nella mappa è denominata *via del Porto*, ovvero via del porto di Coenzo, che era il porto di Parma. È da ricordare, infatti, che detta mappa è parmigiana ed è relativa a un'area parmigiana, mentre il confinante territorio brescellese, in alto e a destra, è in bianco e denominato genericamente come estense.

Nella mappa del 1821 di **fig. 14**, invece, si vede, indicata dalla freccia rossa, la parte terminale di quella che è attualmente la *strada Imperiale* in località Salice, ma che allora si chiamava *strada d'Enza Morta*, mentre quella immediatamente precedente, indicata dalle frecce verdi, si chiamava *strada a Lentigione*. Ne deriva che allora la *strada Imperiale* o non era ancora nata o si fermava a Lentigione. Quella che era propriamente la *strada*

Imperiale, infatti, era il tratto che collegava Lentigione con il suo capoluogo Brescello, da cui era separato dal territorio parmigiano di S. Giorgio. Con il nome *Imperiale*, infatti, si identificavano, normalmente, le strade su cui non si pagavano dazi o pedaggi. Nel caso concreto significava che i Lentigionesi potevano trasportare le proprie merci a Brescello senza formalità doganali, anche se attraversavano un pezzetto del territorio di un altro stato.

Fermo restando che l'*Imperiale* risulta documentata per la prima volta nel 1838, resta da definire quando effettivamente sia nato il toponimo.

Nel 1680. in un inventario dal titolo *Misura delle strade pubbliche fuori della fortezza di Brescello principiando alli spalti sino à Confini di Parma, tanto verso Coenzo, e Sorbolo, quanto verso Poviglio della Giurisdizione di Parma*, tra l'altro si legge:

Dalla detta Chiavica del Bardo sino alla Viazza che volta verso S. Jorio dà Casa del Scudellaro posta alle Servette - Pertiche n. 197.¹⁷

Ciò, ovviamente, documenta che il tratto di strada che scende dall'argine del Po, per poi voltare verso S. Giorgio al *Ponte delle Vacche*, che nella mappa del 1838 di **fig. 13** è denominato *strada Imperiale*, nel 1680 era denominato *Viazza*, lo stesso nome che ha oggi la strada che dal *ponte delle Vacche* va verso Coenzo e che nella citata mappa era denominata, invece, *strada del Porto*, documentando così che la *strada Imperiale* non esisteva ancora.

Nello stesso senso la lettera scritta il 2 luglio 1716 da Carlo Barbieri, per servizio di S.A.S. il duca di Modena, al Podestà di Brescello, in cui si lamenta il fatto che i Parmigiani avevano arrestato il lentigione Antonio Colonna, accusandolo di contrabbando perché era passato dalla strada di S. Giorgio con della roba senza fare la bolletta doganale. Per rivalsa il duca ordinava di «far metter prigione à titolo di contrabando il primo Parmigiano, che capiterà nella viazza con robbe senza bolletta.»¹⁸ La strada, quindi, nel 1716 si chiamava ancora *Viazza* e non *Imperiale* e, per di più, il duca di Modena ordinava la rivalsa senza fare alcun riferimento ad accordi doganali o privilegi goduti dalla strada, confermando così che la stessa non era ancora diventata *Imperiale*. Ne deriva che la nascita del toponimo *strada Imperiale* va collocata:

- sicuramente tra il 1716, data di questa lettera, e il 1838, data della mappa su cui compare il toponimo per la prima volta;
- più probabilmente dopo il 1815 quando entrambi i ducati, quello di Parma e Piacenza e quello di Modena e Reggio, erano retti da due arciduchi d'Austria, Maria Luigia e Francesco IV d'Asburgo-Este.

In conclusione, il toponimo *strada Imperiale* sicuramente non deriva da *strada Teutonica*, da cui lo separano cronologicamente almeno quattro secoli. Per di più l'aggettivo *Imperiale* identificava un tracciato su cui non si pagavano dazi e pedaggi, mentre il termine *Teutonica* indicava la provenienza di una strada su cui, viceversa, si pagavano dazi e pedaggi.

È anche da escludere che l'attuale *strada Imperiale* abbia mai svolto il compito di strada *Teutonica* o *Francigena*, anche perché, come si vede in **fig. 15**, questo tracciato, evidenziato dalle frecce rosse, è decisamente più lungo rispetto alla strada diretta che collegava Brescello a Parma, evidenziata dalle frecce gialle.

¹⁷ ASRe, Archivio del Comune di Brescello, *Capitoli riguardanti le acque, le strade e i confini del territorio di Brescello (1539-1858)*, p. 261.

¹⁸ ASRe, Archivio del Comune di Brescello, *Carteggio del Podestà, del Governatore e della Comunità Generale*, busta 1711-1721; SANTELLI MOMENTI, pp.182-184.