

VIAGGIARE IN RUSSIA AL TEMPO DI GIACOMO QUARENGHI¹

di Nicola Navone

A fronte del moltiplicarsi, in Italia e in Europa, di ampi e articolati studi sul tema del viaggio, il presente contributo si propone più modestamente di presentare alcune testimonianze tratte dalle lettere di quegli artefici che, fin dai primi anni del Settecento, lasciano in folta schiera le terre della Lombardia elvetica per cercare fortuna in Russia². Un flusso che ha come meta la capitale, San Pietroburgo, e in misura minore Mosca e le altre città dell'impero³.



P. Neurone, *Carta del Lago di Lugano e del Sottoceneri*, 1780, Zurigo, Kartensammlung Zentralbibliothek, particolare



Pianta di San Pietroburgo, da N.G. Le Clerc, *Histoire [...] de la Russie*, Parigi 1783-1784

Ai viaggiatori italiani e ticinesi che intendevano recarsi a Pietroburgo si presentava la scelta di percorrere l'intero tragitto via terra, oppure di portarsi sulla costa del Mar Baltico e da lì raggiungere la capitale russa per via di mare. La seconda variante aveva soprattutto il vantaggio di essere meno costosa⁴, mentre presentava l'inconveniente di essere praticabile soltanto per i pochi mesi durante i quali il Baltico era sgombro dai ghiacci, e di esporre i viaggiatori ai disagi del mal di mare e al pericolo di naufragio. Con la diffusione del piroscafo, negli anni Venti dell'Ottocento, il viaggio per via di mare, nei mesi in cui il Baltico era praticabile alla navigazione, avrà il sopravvento su quello per via di terra.

Generalmente ci si imbarcava in una delle città anseatiche – Lubecca, soprattutto – o baltiche. È il caso, ad esempio, di Santino Visconti, costruttore proveniente dal Malcantone, regione sud-orientale dell'attuale Cantone Ticino, che nella primavera del 1787 raggiunge il fratello Placido a Pietroburgo:

*"Riguardo al mio viaggio che ho fatto, siamo venuti sempre a piedi sino a Lubecco e colà mi son vestito da capo a piedi di pan fino mentre è più bon mercato che qui in Russia; il soggiorno che abiam fatto a Lubecco è stato un poco longo: il motivo si è sempre il vento contrario onde siamo poi imbarcati e siamo stati sul mare dieci giorni".*⁵

Una volta arrivati a Kronstadt, era necessario sbrigare le formalità doganali e sanitarie, che potevano richiedere una giornata. In una lettera alla moglie del 24 giugno 1802, Tomaso Adamini, che si trovava sull'isola per attendere ad un cantiere, annunciava di aver ospitato per una notte alcuni conterranei che si recavano a Pietroburgo, in attesa di salire sulle imbarcazioni di piccolo e medio cabotaggio con le quali si guadagnava la capitale⁶. L'ingresso in città, dunque, avveniva risalendo il corso della grande Neva, come era accaduto, ai tempi dell'imperatrice Anna Ioannovna, al conte veneziano Francesco Algarotti, davanti al quale si era accampata di getto, come sorta dal nulla, "la scena di un'imperial città"⁷.

Un secolo dopo, il marchese di Custine descriverà l'avvicinamento a San Pietroburgo in termini opposti: all'improvvisa apparizione algarottiana, si contrappone la lenta emersione del profilo della città narrata da Custine:

"Lorsque de très loin on commence à découvrir quelques clochers, ce qu'on distingue fait un effet plus singulier qu'imposant. La légère épaisseur de terrain qu'on apercevait de loin entre le ciel et la mer, devient un peu plus inégale dans quelques points que dans d'autres; voilà tout, et ces irrégularités imperceptibles, ce sont les gigantesques monuments de la nouvelle capitale de la Russie. On dirait d'une ligne tracée par la main tremblante d'un enfant qui dessine quelque figure de mathématique. En approchant on commence à reconnaître les campaniles grecs, les coupoles dorées de quelques couvents, puis des monuments modernes, des établissements publics: le fronton de la bourse, les colonnades blanches des écoles, des musées, des casernes, des palais qui bordent les quais de granit..."⁸.

Nei mesi in cui il Baltico era chiuso alla navigazione, o se il viaggio per mare era ritenuto troppo disagiata, ci si dirigeva a Pietroburgo per via di terra. In questo caso l'itinerario presentava alcune varianti.

Viaggiando d'inverno, Giacomo Quarenghi aveva dovuto escludere la via marittima⁹. Firmato il contratto con l'agente di Caterina II a Roma Johann Friedrich Reiffenstein, egli era partito il 14 settembre 1779 per Bergamo, dove si congedò dalla famiglia e dagli amici¹⁰. In un primo momento, Quarenghi aveva pensato di dirigersi 'en droite', cioè per il cammino più breve, a Berlino¹¹, ma era stato costretto a rivedere l'itinerario di viaggio su istanza dei vetturini¹². A Vienna la comitiva – della quale faceva parte anche la moglie dell'architetto, in attesa di un bimbo che partorirà a poche miglia da Pietroburgo – aveva acquistato una carrozza per il viaggio fino a Berlino¹³, da dove si era diretta a Königsberg, nella Prussia Orientale, per proseguire il viaggio attraverso la Curlandia e la Livonia, fermandosi nelle città di Mitau, Riga, Dorpat – l'attuale Tartu – e Narva (uno dei percorsi più battuti dai viaggiatori che si recavano in Russia), giungendo a Pietroburgo tra gli ultimi giorni di gennaio e il 1 febbraio 1780¹⁴.

Le testimonianze dei viaggiatori concordano nel porre in evidenza la lunghezza e la difficoltà del viaggio per via di terra. Ferigo Foscari, rappresentante della Repubblica Veneta presso la corte russa dal 1783 al 1790, nel primo dispaccio inviato dalle rive della Neva lamenta le "notabili sofferte spese e i disagi" sostenuti nel recarsi da Berlino a Pietroburgo¹⁵; e lo stesso farà, nel 1790, il suo successore, Zampiero Grimani¹⁶. E anche se vi è chi loda – non sapremmo dire se ispirato da convenienza o da virtù diplomatiche – la qualità delle strade russe, come il diplomatico francese Frotier de la Messelière, secondo il quale – siamo nel 1757 – "les chemins de la Russie sont très aisés et bien entretenus"¹⁷, oppure il conte Louis-Philippe de Ségur, ambasciatore di Luigi XVI presso la grande Caterina, che sosteneva di aver trovato, da Riga a Pietroburgo "une route superbe, traversant quelques jolies villes et de nombreux villages, partout des postes bien servis et des auberges très commodes"¹⁸, il viaggio presentava molte insidie, soprattutto quando avveniva d'inverno.

Nel febbraio del 1761 l'abate Chappe d'Auteroche attraversò la Curlandia e la Livonia diretto a San Pietroburgo. Dopo aver fatto tappa a Riga, dove incontrò Otto Hermann von Vietinghoff¹⁹, consigliere della reggenza di Livonia e genero del maresciallo von Münnich, l'astronomo francese s'era imbattuto nelle prime difficoltà: anzitutto la neve, che copriva le strade con una coltre sempre più spessa:

"Le pays était couvert de neige, et la route très large: elle devint très étroite à la sortie de Wolmar; le chemin était tracé sur un tas de neige que les vents avaient ramassé entre des palissades: il n'était solide que dans les endroits battus; les postillons nous conduisaient avec les plus grandes précautions dans cette route dangereuse. Nous touchions au moment d'être délivrés de nos craintes, lorsque la voiture où nous étions disparut tout à coup: on voyait à peine la tête des chevaux, et nous étions calfeutrés dans notre voiture; il ne restait qu'une petite ouverture vers le haut de l'impériale, par où nous sortîmes sans attendre qu'on nous apportât du secours."²⁰

Una volta superato l'ostacolo e trasformate le carrozze in slitte, la spedizione giunse, il pomeriggio del 10 febbraio 1761, a Dorpat. Qui, però, aveva appreso dai viaggiatori che arrivano da Pietroburgo, che la quantità di neve caduta avrebbe reso inutilizzabili le loro carrozze, benché provviste di pattini. Da qui la decisione di ricorrere a quattro slitte, che suscitavano l'ammirazione di Chappe d'Auteroche:

"Je connus pour la première fois la facilité de voyager avec des traîneaux: nous allions avec la plus grande vitesse, sans éprouver aucun accident. Le froid augmentait cependant chaque jour à mesure que nous approchions de Saint-Pétersbourg [...] Presque à découvert dans nos traîneaux, nous éprouvions les plus vives douleurs de ce froid rigoureux, auquel nous n'étions pas accoutumés. Nous arrivâmes enfin à Saint-Pétersbourg le 13 février, après deux mois et demi de route. Chaque jour avait été marqué par des accidents si multipliés, que j'avais désespéré d'arriver à temps en Russie pour mon observation."²¹

Sempre per quanto riguarda la qualità delle strade, la testimonianza della pittrice Elisabeth-Louise Vigée-Lebrun, risalente al 1795, stride con il delizioso quadretto dipinto dai due diplomatici suoi connazionali:

"Depuis Riga les chemins avaient été ce qu'on peut imaginer de plus effroyable; de grosses pierres posées les unes sur les autres nous donnaient à chaque pas des secousses d'autant plus violentes, que ma voiture était une des plus rudes du monde, et les auberges étant trop mauvaises sur cette route pour qu'il fût possible de s'y arrêter, nous avons marché de cahot en cahot jusqu'à Saint Pétersbourg sans prendre de repos."²²

Solo l'ultimo tratto del tragitto, la strada di Peterhof, lungo la quale sorgevano le residenze di campagna dell'aristocrazia piombo-borghese, presentava qualche segno d'urbanità, come ricorda la stessa Vigée-Lebrun:

*"J'entrai à Saint-Petersbourg le 25 juillet 1795, par le chemin de Peterhoff, qui me donna une idée avantageuse de la ville; car ce chemin est bordé de deux côtés par de charmantes maison de campagne, entourées de jardins du meilleur goût dans le genre anglais. Les habitants ont tiré parti du terrain, qui est très marécageux, pour orner ces jardins, où se trouvent des kiosques et de jolis ponts, par des canaux et des petites rivières qui les traversent. Il est malheureux qu'une humidité effroyable vienne le soir désenchanter ce gracieux aspect; même avant le coucher du soleil, il s'élève sur ce chemin un tel brouillard que l'on se croit entouré d'une épaisse fumée presque noire."*²³

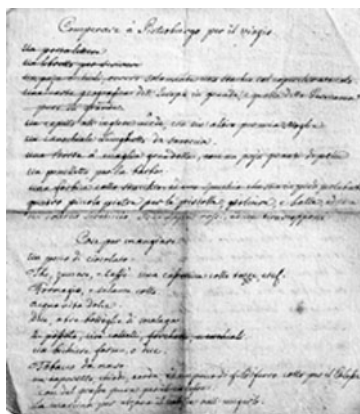
Talvolta, ai disagi provocati dalla lunghezza del viaggio e dalla difficoltà degli spostamenti, si aggiungevano quelli cagionati dalla guerra: così era accaduto a Domenico Gilardi, che nel 1796, appena undicenne, aveva raggiunto in Russia il padre Giovanni Battista:

*"Siamo arivati a Lubeche al giorno undeci del corente mese [di luglio] – annuncia agli zii a Montagnola – quando siamo arrivati nel stato del impero abbiamo trovato il campamento di tre milla soldati ma questi erano solamente un distacamento per aspetare tutti li altri che abbiamo ritrovato in seguito [...] nel lungo viaggio nel stato del impero alle porte abbiamo ritrovati che dei invalidi perché tutti li buoni sono andati alla armata; poco distante di nolimberch [Norimberga] abbiamo ritrovato larmata prussiana che andavano per prendere nolimberchi erano la soma di venti milla; e di piu abbiamo ritrovata larmata inglese apresso Lubeche che era la somma di quindeci milla."*²⁴

Verso la fine del Settecento, si contavano in teoria sei settimane di viaggio tra Parigi e Pietroburgo²⁵. Naturalmente tale durata poteva variare di molto, a seconda delle condizioni delle strade, della quantità di bagaglio che ci si portava appresso, della disponibilità finanziaria del viaggiatore, della sua urgenza di raggiungere Pietroburgo e della sua prestanza fisica – considerati i disagi ai quali era esposto. Così, se il conte di Segur nel 1784 aveva coperto in tre mesi la distanza tra Parigi e Pietroburgo, interrompendo il viaggio con una lunga pausa alla corte di Federico II di Prussia, Heinrich von Offenberg aveva impiegato soltanto quattro giorni per recarsi da Pietroburgo a Mitau, in Curlandia²⁶, e il principe di Nassau appena sette giorni da Berlino a Pietroburgo: "rien d'égale la rapidité de ses courses – scriveva nel suo diario il marchese di Bombelles –; il sème l'or le long des chemins et par ce moyen il va comme le vent"²⁷.

Agli inizi dell'Ottocento, il viaggio da Pietroburgo a Lugano dell'architetto Placido Visconti, che era accompagnato dalla moglie, dal fratello Santino e dal figlio Pietro, aveva richiesto quarantotto giorni. Al compare Pietro Negri, che gli curava gli affari in patria, Placido aveva però annunciato la risoluzione "di viaggiare non in fretta, ma a comodo, attesa la nostra età avanzata"²⁸: ed anche, verrebbe da aggiungere, attesa l'agiatezza economica conseguita in Russia, che gli consentiva di sobbarcarsi le spese derivanti da un viaggio più comodo e lento.

Uomo meticoloso e d'una parsimonia tenace, Placido Visconti preparò con cura il rientro in patria, annotando ciò che era necessario acquistare per il lungo tragitto. I suoi appunti,



Pro memoria di acquisti per il viaggio di Placido Visconti, Curio (CH) Museo del Malcantone

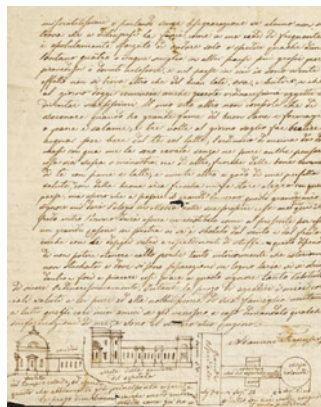
depositati tra le carte di famiglia al Museo del Malcantone di Curio, offrono un'immagine vivida dei preparativi compiuti: dalla lista delle cibarie da portare con sé ("un pocco di cioccolato / Thé, zucchero, e caffè una cassetina colle tazze, etc. / formaggio, e salame cotto / acquavite dolce / due, o tre bottiglie di Malaga / 4 possate, cioè coltelli, forchette, e cuchiali / un bichiere forte, o due"), alle armi per la difesa personale ("quattro piccole pietre per le pistolle, polvere, e balle, ed esca / un coltello seraticcio, e due lapis rossi, ed un tirastopponi"), agli oggetti per l'igiene personale ("un penelletto per la barba / una forbice collo stucchio, ed uno specchio che stia in piedi per la barba") o per il viaggio ("un portalettere / un libretto per scrivere / un paio occhiali, ovvero solamente uno stucchio col coperchio attaccato / una carta geografica dell'Europa in grande, e quella della Germania pure in grande / un capello all'inglese verde, con un altro per mia moglie / un canochiale lunghetto da sacoccia / una borsa a maglia grandetta, con un paio guanti di pelle"), agli utensili acquistati per riparare, se necessario, il calesse ("...chiodi, corda, ed un pocco di fil di ferro cotto per il calesse con del grasso pure per il calesse; la mascina per alzare il calesse nell'ungerlo") e, naturalmente, le spese per il calesse stesso, opportunamente modificato "per cuoprirlo sul davanti".



Forchette pieghevoli da viaggio, Muzzano (CH) collezione privata

Contrariamente al principe di Nassau, gli architetti e i capomastri che si recavano in Russia non avevano certo denaro da seminare lungo il loro tragitto: anzi, il costo elevato del viaggio era un vero e proprio investimento, che presupponeva la disponibilità di capitali o l'assistenza finanziaria di parenti o compaesani; tant'è che nei contratti stipulati dagli specialisti ingaggiati al servizio della corte russa, era generalmente previsto il risarcimento delle spese di viaggio per raggiungere la Russia, ma anche per lasciarla, qualora il mastro avesse voluto proseguire la propria attività altrove²⁹.

Negli anni ottanta del Settecento, il rimborso previsto per il viaggio dall'Italia alla Russia ammontava a 100-150 zecchini³⁰. Le spese, però, potevano aumentare rapidamente: a Quarenghi, che viaggiava con la moglie incinta, furono pagati, per intercessione di Reiffenstein, 250 zecchini³¹. Placido Visconti, che, come abbiamo visto, poteva permettersi di viaggiare "non in fretta, ma a comodo", aveva portato con sé "300 ongarî comperati per il viaggio di noi tre a rubli 4,95 per ogni ongaro"³², cioè 1485 rubli, quanto a dire poco meno del salario annuo percepito a Pavlovsk, nel 1817, dal capomastro Leone Adamini³³.



Lettera di Francesco Adamini a Leone Adamini, 1840, Bigogno (CH) collezione famiglia Adamini

Ma anche chi cercava di risparmiare quanto più possibile, incorreva in spese ingenti: il viaggio di Giuseppe Oldelli, che nel 1811 aveva raggiunto i fratelli a Mosca, era costato 90 zecchini³⁴: l'equivalente di 1.400 lire milanesi³⁵, ossia, grosso modo, il valore di 8 pertiche di buona terra arativa³⁶. Non stupisce, quindi, che questi migranti dovessero non di rado ricorrere a prestiti di familiari o conoscenti per finanziare il proprio viaggio, o quello dei propri cari.



Passaporto rilasciato a Placido Visconti a Lubecca nel 1784

Così, il 10 ottobre 1796 l'architetto Placido Visconti inviava al suo procuratore in patria, Pietro Negri, 250 rubli per pagare, tra le altre spese "tutti li fitti decorsi per il danaro sborsato per il viaggio di mio figlio Domenico"³⁷. Nel 1809 Domenico, afflitto da continui malanni, dovrà lasciare la Russia: il tenore del suo viaggio di ritorno è sintomo dell'agiatezza economica raggiunta dalla famiglia.

*"...ieri 26 corente partì il mio caro fratello Domenico, con tutta la sua famiglia per venire ad abbracciarvi, accompagn[nato] d'un bravo compagno genovese, signor Bustoro, ed anche ha preso un altro ommo per essere meglio servito se avesse bisogno qualche cosa nel suo lungo viaggio, atteso che non gode ancora troppa salute, fatte preparare un buon letto a Stabbio che al suo arrivo vuole per qualche giorni riposarsi."*³⁸

Nel corso dell'Ottocento le condizioni del viaggio in Russia diverranno un poco meno difficili, benché egualmente onerose. Ormai, però, la fortuna professionale di questi architetti e costruttori, nella terra degli zar, andava scemando, e nuove mete migratorie si erano profilate all'orizzonte.

1 Il testo riprende, ampliandolo, quello della conferenza tenuta alla Biblioteca Civica A. Mai di Bergamo l'11 giugno 2004, su invito
dell'Associazione Osservatorio Quarenghi e del suo vicepresidente, Dottor Piervaleriano Angelini, al quale va l'espressione della mia
2 gratitudine.
Su questo punto sia lecito rinviare a Dal mito al progetto. La cultura architettonica dei maestri italiani e ticinesi nella Russia neoclassica, a
cura di Nicola Navone-Letizia Tedeschi, Accademia di architettura, Mendrisio 2004.
3 Tra le nuove mete di viaggio e di emigrazione emergeranno, Ottocento inoltrato, le città della Nuova Russia, animate da un fervore edilizio
che richiamerà in quelle contrade numerosi architetti, costruttori e decoratori italiani e ticinesi. Tra questi, Vittore Pelli di Aranno, lasciò
nelle sue memorie un resoconto dettagliato del proprio viaggio a Odessa, dove si era recato a lavorare come scenografo del Teatro
Municipale. Cfr. Vittore Pelli, *Memorie di me Vittore Pelli di Aranno*, "Bollettino Storico della Svizzera Italiana", III serie, a. VII, n. 3,
luglio-settembre 1932, pp. 89-112.
4 Julie Ollivier-Chakhovskaïa, *Les conditions matérielles du voyage en Russie vues par les voyageurs français sous Catherine II et Paul
Ier (1762-1801)*, in *L'influence française en Russie au XVIII^e siècle*, atti del convegno, a cura di Jean-Pierre Poussou - Anne Mézin - Yves
Perret-Gentil, Institut d'études slaves-Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris 2004, pp. 359-382.
5 Pietro Santo Visconti al padre Carlo e alla moglie Angela Visconti-Antognetti a Curio, San Pietroburgo 26 maggio 1787; in *Dalle rive
della Neva. Epistolari di tre famiglie di costruttori nella Russia degli zar*, a cura di Giovanna Devincenti e Nicola Navone, Archivio del
Moderno-Museo del Malcantone, Mendrisio-Curio (in corso di pubblicazione).
6 Bigogno d'Agra, Archivio famiglia Adamini, lettera di Tomaso Adamini alla moglie Domenico, 24 giugno 1802. Nel 1818 due battelli a
vapore effettuavano la spola tra Pietroburgo e Kronstadt; H.A.O. Reichard, *Guide des voyageurs...*, Sankt-Peterburg 1818, p. 131.
7 Francesco Algarotti, *Viaggi di Russia*, a cura di E. Bonora, Einaudi, Torino 1979, p. 30.
8 "Quando, da molto lontano s'incomincia a scorgere qualche campanile, ciò che si distingue fa un effetto piuttosto singolare che imponente.
La tenue striscia di terra che s'indovinava da lungi tra cielo e mare, diventa un poco più ineguale in alcuni punti piuttosto che in altri; ecco
tutto: e queste irregolarità impercettibili sono i giganteschi monumenti della nuova capitale della Russia. Si direbbe una linea tracciata
dalla mano tremolante d'un bambino, che disegna qualche figura matematica. Avvicinandosi s'iniziano a riconoscere i campanili ortodossi,
le cupole dorate di qualche convento, poi i monumenti moderni, gli edifici pubblici: il frontone della Borsa, i colonnati bianchi delle
scuole, dei musei, delle caserme, dei palazzi allineati lungo le rive di granito..." (trad. dell'autore); [A stolp] marquis de Custine, *Lettres
de Russie. La Russie en 1839*, a cura di Pierre Nora, Gallimard, Paris 1975, p. 77.
9 Il viaggio in Russia di Quarenghi è testimoniato dalla nota lettera a Giuseppe Beltramelli, inviata da Königsberg il 18 dicembre 1779
(Giacomo Quarenghi architetto a Pietroburgo. Lettere e altri scritti, a cura di Vanni Zanella, Albrizzi, Venezia 1988, pp. 39-40), dalle
missive dello stesso Quarenghi e di Andrea Ruspini reperite e pubblicate nel 1995 da Piervaleriano Angelini (*Spigolature quarenghiane*,
«Bergomum», 1995, n. 3, pp. 43-68) e infine dai documenti recentemente presentati da Christoph Frank (*Appendice documentaria sul
viaggio in Russia di Giacomo Quarenghi e Giacomo Trombara nell'anno 1779*, a cura di Christoph Frank, in *Dal mito al progetto*, cit.,
vol. I, pp. 79-91).
10 *Appendice documentaria*, cit., doc. 11, Johann Friedrich Reiffenstein a Friedrich Melchior Grimm, Roma 15 settembre 1779.
11 *Appendice documentaria*, cit., doc. 12, Johann Friedrich Reiffenstein a Friedrich Melchior Grimm, Albano 29 settembre 1779.
12 "M. Quarenghi est obligé de passer de Vienne contre son premier plan - scrive Reiffenstein a Friedrich Melchior Grimm -, les voituriers
plus pratiques des grandes routes qui conduisent à Berlin par Vienne que d'autres plus courtes ne l'ont pas voulu conduire par celles ci."
Appendice documentaria, cit., doc. 17, Johann Friedrich Reiffenstein a Friedrich Melchior Grimm, Roma 15 novembre 1779.
13 Cfr. Angelini, *Spigolature quarenghiane*, cit., p. 55.
14 Giacomo Trombara, partito da Roma verso il 15 agosto 1779, era già arrivato a Pietroburgo nei primi giorni di novembre del 1779, dopo
aver seguito un itinerario che si snodava attraverso Venezia, Vienna, Dresda e Berlino; cfr. *Appendice documentaria*, cit., *passim*.
15 *Dispacci da Pietroburgo di Ferigo Foscari 1783-1790*, a cura di Gianni Penzo Doria, La Malcontenta, Venezia 1993, p. 8, dispaccio del 16
ottobre 1783.
16 *Ibidem*, p. 232, dispaccio del 1 agosto 1790 firmato da Ferigo Foscari e Zampiero Grimani. Questi era giunto a Pietroburgo il 27 luglio.
17 Louis Alexandre Frotier de la Messelière, *Voyage à Pétersbourg ou Nouveaux Mémoires sur la Russie*, Paris 1803; la citazione è tratta da
Claude de Grève, *Le voyage en Russie. Anthologie des voyageurs français aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Robert Laffont, Paris, 1990, p. 4.
18 Louis Philippe comte de Ségur, *Mémoires ou Souvenirs et Anecdotes*, Eymery, Paris 1824, tomo II.
19 Per il barone Otto Hermann von Vietinghoff (in russo Ivan Fedorovic Fitingof, 1720-1792), dal 1787 direttore generale del Collegio di
medicina, Giacomo Quarenghi costruì negli anni 1788-1790 un palazzo lungo la prospettiva dell'Ammiragliato.
20 Jean Chappe d'Auteroche, *Voyage en Sibérie*, Debure, Paris 1768; la citazione è tratta da Grève, *op. cit.*
21 *Ibidem*.
22 Elisabeth-Louise Vigée-Lebrun, *Souvenirs*, Charpentier, Paris, s.d., tomo I, p. 308. La testimonianza della pittrice è corroborata da quelle
dell'abate Jean-François Georget, *Voyage à Sait-Pétersbourg en 1799-1800*, Eymery-Delaunay, Paris 1818.
23 *Ibidem*.
24 Archivio di Stato del Cantone Ticino, *Fondo Somazzi*, cartella 2 "Corrispondenza di Stanislao Somazzi a Montagnola". Desidero esprimere
la mia gratitudine alla Dottoressa Alessandra Pfister per avermi segnalato la lettera di Gilardi.
25 Ollivier-Chakhovskaïa, *op. cit.*, p. 363.
26 "Vous ayant promis de vous donner de mes nouvelles dès que je serai arrivé chez moi, je ne manque pas de Vous dire que je n'ai employé
plus que quatre jours et quatre nuits pour arriver à Mïetau". Rossiskaja Nacional'naja Biblioteka, Otdel rukopisej, F. 977, n. 14, fol. 24r/v-
25v, lettera di Heinrich von Offenberg a Giacomo Quarenghi, Mitau 24 maggio 1796. Sull'*Hof- und Reisemarschall* Heinrich von
Offenberg (1752-1827) - che nel 1785 aveva accompagnato i duchi di Curlandia nel loro *Grand Tour* - cfr. *Deutsches Biographisches
Archiv*, parte I, scheda 914, pp. 294-297 e *Deutsch-baltisches biographisches Lexikon 1710-1960*, Köln-Wien 1970, pp. 560-561.
27 Marc-Marie marquis de Bombelle, *Journal*, Droz, Genève 1993, tome III, p. 288; citato in Ollivier-Chakhovskaïa, *op. cit.*, p. 363;
"pourvu que l'on paye double et triple cette route est d'ailleurs bien servie", commentava nel primo Ottocento Giovan Pietro Vieusseux,
rammentando un viaggio da Pietroburgo a Riga; Giovan Pietro Vieusseux, *Journal-itinéraire de mon voyage en Europe (1814-1817)*, a
cura di Lucia Tonini, Olschki, Firenze 1998, p. 83.
28 Placido Visconti a Pietro Negri a Curio, Gacina 24 dicembre 1799; in *Dalle rive della Neva...*, cit.
29 Cfr. Marija V. Nikolaeva, *Capomastri italiani e ticinesi e l'organizzazione del cantiere nella Russia di fine Settecento*, in *Dal mito al
progetto*, cit., vol. II, pp. 713-719 e, della stessa autrice, *Architetti e maestranze nei cantieri di Mosca (1700-1725): uno studio dei
contratti di lavoro conservati all'Archivio di Stato Russo degli Atti antichi*, relazione alle giornate di studio *L'attività edilizia nell'Europa
moderna: circuiti della manodopera e organizzazione dei cantieri* (Mendrisio-Lugano, 22-23 aprile 2005), di prossima pubblicazione.
30 Si vedano, per esempio, le condizioni descritte da Quarenghi a Giuseppe Franchi per l'ingaggio di uno stuccatore, di un intagliatore e di un
pittore (*Giacomo Quarenghi*, cit., p. 50, lettera di Quarenghi a Giuseppe Franchi, San Pietroburgo 6 ottobre 1783), o al pittore veneziano
Giuseppe Vallesini, invitato a recarsi in Russia (*ibidem*, p. 51, lettera di Quarenghi a Giuseppe Vallesini, Pietroburgo 20/31 ottobre 1783).
Al decoratore Giosuè Scotti furono accordati "150 zecchini per il viaggio a venire e 150 al ritorno" (*ibidem*, p. 56, lettera di Quarenghi a
Giuseppe Franchi, San Pietroburgo febbraio 1784).
31 "...voyageant avec sa femme enceinte, les frais de son voyage sont devenus aussi plus considérables, il a donc fallu le pourvoir pour ne
pas l'exposer à manquer d'argent en chemin, et me consultant sur cet article avec Santini qui en savait plus qu'un autre, fait l'expérience
en venant de Pétersbourg ici avec son épouse, et ayant noté toutes ces dépenses, il m'assura que le voyage lui avait coûté 250 zecchini".
Appendice documentaria, cit., doc. 11; Johann Friedrich Reiffenstein a Friedrich Melchior Grimm, Roma 15 settembre 1779. A Giacomo

- Trombara, che pure era accompagnato dalla consorte, furono invece corrisposti 150 zecchini.
- 32 Appunti di Placido Visconti in vista del viaggio di ritorno; in *Dalle rive della Neva...*, cit.
- 33 Archivio famiglia Adamini, Bigogno d'Agra. Lettera di Tomaso Adamini alla moglie Domenica e al figlio Bernardo a Bigogno, San Pietroburgo 16 gennaio 1817; il salario di Leone ammontava a 1500 rubli, quello di suo padre Tomaso, capomastro esperto al servizio del Gabinetto di Sua Maestà Imperiale, 2'000 rubli.
- 34 Archivio di Stato del Cantone Ticino [d'ora in avanti ASTi], Fondo Oldelli, cartella 25, Lettera di Santino, Ignazio, Giuseppe Oldelli al padre Giovanni a Meride, Mosca 26 febbraio 1811. Ampii stralci della missiva sono pubblicati in Giuseppe Martinola, *Lettere dai paesi transalpini degli artisti di Meride e dei villaggi vicini*, Edizioni dello Stato, [Bellinzona] 1963, pp. 158-159.
- 35 Il tasso di cambio è desunto dalla *Tabella delle monete per il Cantone Ticino* pubblicata nel *Compendio della prima serie del Bollettino Ufficiale del Cantone Ticino*, contenente la scelta degli atti legislativi ed amministrativi dall'anno 1803 al 1814, Veladini, Lugano 1826, p. 57. Si è preso a riferimento lo zecchino battuto a Milano (lo zecchino romano ha un valore leggermente inferiore, pari a 15 lire milanesi, 4 soldi, 6 denari); dalla stessa tabella risulta che lo zecchino milanese equivaleva a 15 lire e 18 soldi, moneta cantonale.
- 36 Il paragone si fonda sulle cifre presentate da Stefania Bianchi, *Le terre dei Turconi. Il costituirsi del patrimonio fondiario di una famiglia lombarda nel Mendrisiotto*, Dadò, Locarno 1999, pp. 101, 121. Nei distretti meridionali del Cantone Ticino, cioè Lugano e Mendrisio, una pertica equivaleva a 703,637 mq.
- 37 Placido Visconti a Pietro Negri a Curio, Gacina 10 ottobre 1796; in *Dalle rive della Neva...*, cit.
- 38 Pietro Visconti al padre Placido a Curio, San Pietroburgo 27 luglio 1809; *ibidem*. Raramente accade che questi architetti si diffondano nella descrizione dettagliata del loro viaggio, limitandosi a comunicare pochi dati essenziali: la sua durata, l'itinerario seguito – ma a grandissime linee – e le spese sostenute. È come se il territorio che separa il luogo d'origine dal luogo di migrazione sfuggisse alla percezione del viaggiatore, ancora indugiante sui luoghi cari che ha appena lasciato e già fisso al pensiero di quanto lo attende in Russia.