

se in qualche luogo oltrepassare la dovuta degradazione sarebbe di danno notabile a Negozianti, e Vetturali, poichè se per un Carro regolarmente carico eovi d'uopo di due Cavalli, certa cosa è ne siti ripidi, e fuori di degradazione, non sono questi in modo alcuno sufficienti; aumenterebbero perciò di prezzo le merci, e le vetture, quando vi abbisognasse prendere più Cavalli dell'ordinario: danno certamente, che non requirebbe quallora le Strade fossero costrutte a dovere.

La larghezza delle Strade Carrettabili dovrebbe essere per lo meno di palmi 24, acciocchè comodo rimanesse il passaggio nell'incontro di due Carra. Siccome però nella presente altro oggetto non eovi, che per il semplice passaggio delle Carrozze, e Calesti, si crede poter bastare di palmi 20, non eccedendo la larghezza d'un'ordinaria Carrozza, quella di pmi 8; Eguale larghezza nonostante di pmi 20, non sarà universale, ma solamente in quei siti, ne quali minor danno si recherà alle Ville, o Case, poichè altrimenti bisognerebbe non solo gettare a terra, e rifare di nuovo con gran numero di mura, ma ancora tagliare ne' Paesi per dove passerà la Strada, varie Case; onde per comodo degl'incontri delle Carrozze, si progettano di tratto in tratto varj siti comodi da potersi fermare l'una passando l'altra.

Per cognizione maggiore di quanto si dice, si espone qui Geometricamente con tutta precisione il Totale Disegno da Savona a Voltri, che poi nelle Carte subsequenti reso in parti più distinto esporrà, a chiunque prenderassi il piacere di osservarlo, quanto si pensa di fare per rendere Carrozzabile detta Strada. Nel Totale Disegno vedonsi le parti distinte tra varie linee parallele in ogni mezzo miglio circa, che poi confrontandole giusta il numero, colle Carte corrispettive in scala più intelligibile, rendono a sufficienza chiaro questo Progetto.

Annessa ad ogni Carta eovi la descrizione particolare di tutto ciò si deve fare, sia di Ponti come di mura, e nuovi tagli di Strada, e se questi ancora si debbono fare in terre coltivate, o simili, come pure l'approssimativo calcolo della spesa d'ogni tratto di Strada contenuto nella medesima Carta, che poi ridotto in un'intiera somma all'ultimo, si vedrà in un sol colpo d'occhio, quanto v'abbisogni di spesa facendo la Strada colli Ponti, come si vede nel Progetto, oppure coll'omissione dei medesimi, non essendo questi necessari se non se in tempi piovosi, allora quando i Fiumi sono nella piena delle loro acque. Quindi anche distinta si vedrà in fine la spesa per la sola costruzione de' Ponti istessi.

Si noti, che le variazioni della Strada non sono precisamente marcate, poichè nel formare il Tipo non era permesso d'entrare nelle terre particolari, onde si è tenuto la regola di proporzione. Per esempio dal Castello di Celle la Strada AGC per discendere nel Paese ha il 20 per 100 in Canne 50, a ridurla al 6 $\frac{2}{3}$ bisogna esserle in Canne 150, poichè $6\frac{2}{3} : 20 :: 50 : 150$. Questa variazione dall'ispezion locale non si può tracciarla altrimenti, che nella terra Comellini, perciò si è delineata all'incirca come nel Tipo a Carte II. sotto le lettere AA, e così tutte le altre variazioni.

Giacomo Bruschi Ingegnere 1772. 7. 8. 9.