

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
Nuova Serie – Vol. XLIV (CXVIII) Fasc. II

Storia della cultura ligure

a cura di
DINO PUNCUH

2



GENOVA MMIV
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE – PIAZZA MATTEOTTI, 5

Quando il mare diventa una grande via di comunicazione

Tiziano Mannoni

Premessa

Quando la terraferma è costituita da montagne che escono dal mare e si ergono con forti pendenze, come avviene nella maggior parte della costa ligure e di molte altre regioni del Mediterraneo, i rapporti economici e culturali tra terra e mare presentano alcune caratteristiche peculiari che vanno prese in considerazione, prima di affrontare il problema storico ad esse collegato.

Le terre ad alte pendenze, sia che siano collocate all'interno del continente, sia che siano lungo le coste, non sono adatte all'agricoltura e quando è stata introdotta per la sopravvivenza di una popolazione troppo cresciuta, essa è sempre stata condotta in stato di grande povertà: le notevoli fatiche richieste dagli impianti seminativi sono sproporzionate al basso rendimento tipico delle semine nei suoli montani. Non a caso, già a partire dal neolitico, in questi territori sull'agricoltura ha avuto la prevalenza lo sviluppo dell'allevamento transumante, che permette di sfruttare, senza grandi impianti, i buoni prati delle alte quote e quelli di fondovalle, secondo le stagioni: i versanti scoscesi rimanevano boschi naturali, e la componente vegetale dell'alimentazione si è principalmente basata in questi casi nella raccolta di erbe spontanee e colture molto limitate attorno ai villaggi invernali. Le montagne sfruttate con la pastorizia sono tuttavia in grado di mantenere un numero assai limitato di abitanti (solo dal due all'otto per cento dei vegetali consumati da un gregge si trasforma in alimenti animali per il pastore): perciò, tutte le volte che la popolazione è aumentata si è tentato di sfruttare maggiormente il territorio con delle colture intensive.

Dal punto di vista economico i pastori in buon equilibrio ecologico con l'ambiente sono in grado di fare qualche scambio con certi loro prodotti sovrabbondanti (le fonti classiche dicono che i Liguri fornivano formaggi, miele, cera, resine e alcune essenze legnose pregiate); non erano tuttavia in grado di organizzare un vero e proprio commercio. Gli agricoltori di una

montagna sovrappopolata, invece, non riuscivano in genere a produrre nulla al di sopra dello stretto fabbisogno e rimanevano isolati in una economia autarchica; anzi spesso una parte della popolazione doveva emigrare stagionalmente per non gravare sulle riserve alimentari, producendo così delle esportazioni di manodopera alle quali però erano talvolta associati degli interessanti mestieri di lavorazione della pietra o del legno.

Né i pastori, né gli agricoltori di montagna praticavano quindi per propria iniziativa il mare, anche quando l'avevano vicino. Questo a differenza delle società dedite ad un'agricoltura specializzata ad alto rendimento, collinare o di pianura, che sono state le iniziatrici antiche del commercio via mare: scambiare o vendere il surplus di derrate di qualità per acquistare, e in parte rivendere, manufatti artigianali pregiati, al fine di migliorare sensibilmente la qualità della vita. Quando queste società evolute sono venute per qualche ragione geografica a contatto di quelle montane più povere, hanno sempre suscitato due tipi di reazione: un fascino sugli individui meno conservatori, con conseguenti acculturazioni, ed un comportamento di chiusura nei gruppi più conservatori, convinti cioè che soltanto il rispetto delle austere regole dei padri garantisse la sopravvivenza economica ed etnica.

1. Realtà geografiche e geomorfologiche della Liguria

Il lungo arco in cui l'ultimo tratto dell'Appennino settentrionale e il primo tratto delle Alpi costituiscono la costa ligure è geograficamente la continuazione verso ponente della lunga costa tirrenica che sale verso nord ovest a partire dalla Campania, e dove le catene montane sono molto lontane dal mare; ma è anche la continuazione della costa che sale verso nord est dalla penisola spagnola, con una assenza di montagne tra le propaggini dei Pirenei e quella delle Alpi marittime. Ne consegue che la Liguria storica è una costa montagnosa di trecento chilometri circa, inserita fra due lunghi tratti di coste pianeggianti con foci di grandi fiumi, e che la sua parte centrale costituisce il tratto del Mediterraneo occidentale più vicino all'Europa continentale.

Se si tiene conto che la maggior parte della navigazione si svolgeva per ragioni di maggior sicurezza con il cabotaggio, prima dell'introduzione dei vari strumenti che permettono di « fare il punto » in cui si trova la nave, si capisce perché lungo la costa ligure passasse la più importante rotta del Mediterraneo occidentale, quella che univa i porti tirrenici, e le rotte che per lo stretto di Messina proseguivano nel Mediterraneo orientale, a quelli della

Francia e della Spagna, fino alla stretto di Gibilterra, dove incontrava l'altra rotta che seguiva invece le coste del Medio Oriente e del Nord Africa.

Il cabotaggio non aveva solo la funzione di orientare con precisione la navigazione e di « fare il punto » conoscendo la costa, ma serviva anche, come indicano i portolani medievali, per localizzare le correnti favorevoli o contrarie, le secche e gli scogli, i porti o gli approdi più vicini, in caso di minacciate tempeste, o di necessità di rifornimenti di bordo. Qualsiasi anomalia della costa che si prestasse a questi servizi poteva essere molto utile ai marinai, anche se non era attrezzata, o fosse anche disabitata.

Per prendere in considerazione gli approdi naturali bisogna prima di tutto tenere conto delle variazioni della linea di costa avvenuta non solo nei tempi preistorici, ma anche in quelli storici e molto recenti. La linea di battigia, il confine fra il mare e la terra, non ha mai avuto variazioni evidenti nelle coste rocciose con mare profondo: la risalita postglaciale del livello del mare (un metro e mezzo dall'età romana ad oggi) non ha cambiato la topografia nelle forti pendenze; le falesie tendono ad essere abbattute dalle mareggiate, ma ciò avviene molto lentamente ed il materiale scompare in genere nel fondo marino, o può creare qualche nuovo scoglio.

Nelle coste pianeggianti la linea di spiaggia è invece regolata nel tempo dall'equilibrio tra l'apporto di materiali operato dai corsi d'acqua e il loro asporto ad opera degli agenti marini (traversie, correnti costiere e frane sottomarine): quando prevale il primo la pianura costiera avanza, quando è più forte il secondo, essa si ritira. Le ricerche archeologiche hanno dimostrato: che in tutta la Liguria le poche pianure costiere formate dalle foci dei pochissimi fiumi, ma anche dei torrenti, erano assai meno sviluppate in età romana rispetto ad ora; che un primo avanzamento è già avvenuto nel medioevo (si pensi all'interramento del porto-estuario e lagunare di Luni, descritto da Strabone e confermato dall'archeologia); che il maggiore avanzamento delle spiagge si è avuto fra la metà del Cinquecento e la metà dell'Ottocento, durante quel fenomeno climatico che è stato chiamato « piccola glaciazione ». Nelle coste montagnose, tuttavia, l'aumento di materiali apportati al mare dai corsi d'acqua non era dovuto soltanto ad un aumento della piovosità, ma anche al disboscamento prodotto dall'aumento della popolazione che era costretta, per sopravvivere, a trasformare già nel medioevo, ma soprattutto in età moderna, i boschi e i pascoli in seminativi, meno stabili al dilavamento e all'erosione nelle forti pendenze.

Quando prevale l'apporto terrigeno, infine, le correnti marine possono a loro volta formare piccole spiagge a ridosso del promontori rocciosi che ne deviano il corso.

2. *Porti e approdi*

L'approdo in grado di soddisfare tutti i bisogni dei naviganti è costituito: da una insenatura i cui fianchi sporgenti siano in grado di impedire alle traversie dominanti in quel tratto di mare di entrare nella rada; da un tratto di costa costituito da una banchina rocciosa con un pescaggio sufficiente per essere accostata da più navi con le dimensioni usate prima dell'età moderna. Sono caratteristiche che raramente sono entrambe presenti in natura per intero. Fanno eccezione in Liguria gli approdi naturali di Portofino e di Portovenere, già utilizzati dalle navi romane ma certamente anche prima (*Portus Delphini* e *Portus Veneris*). Essi non hanno tuttavia determinato uno sviluppo urbano, perché mancavano di un entroterra adatto a facili strade verso la pianura padana.

Un promontorio da solo, per esempio, determina due insenature, ma entrambe protette da un solo lato: dal momento che in Liguria le due traversie più pericolose sono costituite dal libeccio (da sud ovest) e dallo scirocco (da sud est), quando il promontorio è orientato nord-sud, le due insenature venivano utilizzate in base al vento dominante al momento: quando è invece orientato est-ovest, l'insenatura a nord è protetta da entrambe le traversie. Effetti analoghi sono anche prodotti dalle isole vicine alla costa.

All'interno delle insenature protette qualche volta è esistito uno scalinco roccioso da utilizzare come banchina, ma è più frequente la presenza di una spiaggia su cui alare le navi leggere, o le barche al servizio delle navi più pesanti, che sostano quindi all'ancora nella rada. Durante il tempo buono e discreto qualsiasi spiaggia può essere usata in questo modo, mentre è assai più difficile accostare senza rischi uno scalinco roccioso in mare aperto, se il mare non è perfettamente calmo.

Uno scalinco roccioso costiero è soggetto al dilavamento, mentre una spiaggia o il fondale della rada sono spesso soggetti a sedimentazioni che possono quindi conservare nei loro depositi dei reperti archeologici. È normale in ogni epoca che, quando una nave è all'ancora e fa rifornimenti, si faccia della pulizia a bordo e la spazzatura venga buttata in mare. È possibile anche che qualche vecchia ancora e pezzo di timone vadano perduti e non

vengano recuperati. È pure normale che nel caricare o scaricare sulla spiaggia le navi leggere o le barche, vada rotto o perso qualche contenitore o lasciata a terra una parte della zavorra: i reperti rimasti sulla battigia vengono levigati e arrotondati dalla risacca; quelli del fondo della rada no, e sono quindi archeologicamente distinguibili tra loro anche in una insenatura oggi completamente interrata.

Un'altra morfologia costiera idonea a funzionare come approdo naturale è costituita dagli estuari dei fiumi che abbiano un tratto navigabile e con basse correnti lungo le sponde. Il caso più importante in Liguria è rappresentato dal porto di Luni, nella foce del Magra, anche senza contare che i materiali portati dal fiume avevano creato, già nel primo millennio avanti Cristo, delle barre costiere che determinavano una laguna navigabile.

Ogni morfologia naturale più o meno idonea può essere migliorata artificialmente dall'uomo e diventare quindi un porto vero e proprio, quando vi siano degli interessi economici, come dei favorevoli assi viari che mettano in comunicazione con le città lontane dal mare; esse per la Liguria sono tutte collocate oltregiogo, od oltralpe. Difficile, se non impossibile per tempi lunghi, è ricavare un porto in una morfologia inadatta, come è stato il caso del porto di Modrone fatto scavare nell'arenile della Versilia dai duchi di Modena nel Settecento, senza che sia mai arrivato al funzionamento vero e proprio, a causa degli insabbiamenti dovuti alle correnti litoranee.

Le opere più frequenti che sono spesso servite per rendere più protette dalle principali traversie le insenature naturali sono le costruzioni di tratti di molo in muratura; lavori che richiedono la chiusura provvisoria e il prosciugamento di tratti di mare, se il fondale è poco basso, o la creazione di scogliere artificiali su cui affondare dei cassoni di calcestruzzo, se il mare è più profondo. Un'altra opera può consistere nello scavo di un canale per rendere navigabile la foce di un corso d'acqua poco profondo e povero d'acqua. Più frequenti sono le costruzioni di ponti e banchine per rendere accessibili le spiagge alle navi senza trasbordi.

Si può comunque concludere questo argomento dicendo che, se lungo la costa dove passa una rotta marittima esistessero, più o meno ad un giorno di navigazione, degli approdi naturali, il traffico sarebbe possibile per chi lo pratica anche se la costa fosse per lunghi tratti disabitata, o se gli abitanti non fossero direttamente interessati alla sosta delle navi.

3. *Scambi e commerci*

Un proprio prodotto poteva essere scambiato con quello di qualcun altro per procurarsi un oggetto o un materiale utile. Un oggetto o una derrata poteva essere prodotto in quantità superiore al fabbisogno allo scopo di scambiarlo con altri ritenuti necessari, oppure utili per farne ulteriori scambi. La sovrapproduzione poteva essere venduta per creare un capitale monetario da investire nell'acquisto di beni richiesti in altre regioni, dove venivano venduti, tali e quali o trasformati, con un guadagno commerciale.

Essenziali a queste attività sono sempre stati due fattori: disporre di qualche bene che sia richiesto con interesse da altre società; disporne in quantità superiore a ciò che era indispensabile alla propria sopravvivenza; essere in grado di trasportare tale bene nelle aree dove è richiesto. Quest'ultimo fattore potrebbe teoricamente non essere indispensabile perché il bene può essere trasportato anche da coloro che sono interessati ad averlo, ma in questo caso è noto che l'utile maggiore, sia che si tratti di scambio, sia di compra-vendita, va sempre a chi si sposta perché « conosce il mercato ».

Il concetto moderno di progresso induce spesso a pensare che le civiltà più antiche siano sempre state più semplici e quindi primitive. Le ricerche archeologiche, quando affrontano questi problemi con fini storico-culturali, presentano un quadro più complesso. Basta vedere, per esempio, la ricchezza degli insediamenti neolitici delle isole Eolie rispetto a quelli coevi di altre regioni; ricchezza legata alla grande produzione ed esportazione via mare dei semilavorati di ossidiana, una rara materia prima lì esistente, richiesti per ottenere lame fini e molto taglienti: coltellini e rasoi. In cambio, sono esistite fino a tempi molto recenti civiltà contadine delle regioni montane che sono sopravvissute al limite di estrema povertà in modo autarchico, dove era minimo anche lo scambio più elementare.

Alcune famiglie di contadini del comune di Carro, nell'area montagnosa del Bracco, per esempio, dal medioevo a prima dell'ultima guerra mondiale si sono trasmesse il saper fare empirico necessario per produrre dei tegami di terracotta, chiamati « testelli », adatti a cuocere delle focaccine, dopo essere stati riscaldati. La bassa conducibilità termica della terra derivante dal disfacimento del gabbro, roccia rara presente nei monti del Bracco, e il forte spessore dei testelli che venivano impiegati uno sopra l'altro, li rendeva capaci di cuocere in profondità senza bruciare le superfici, come avviene in un buon forno, non usato in quest'area della Riviera di levante, perché anche il pane veniva cotto sul focolare con « testi » più grandi, sempre di terra di

gabbro. Si trattava di un lavoro fatto nei tempi morti delle attività agrosilvo-pastorali, per fare piccoli scambi locali con prodotti alimentari di prima necessità. Con l'inurbamento di molte giovani famiglie avvenuto alla fine dell'Ottocento, a seguito della costruzione dell'arsenale militare della Spezia, queste desideravano cuocersi anche in città le focaccette tradizionali ed i produttori di testelli li portavano in spalle in città, con un giorno di viaggio, perché erano le uniche forniture che venivano pagate, anche se poco, in moneta.

4. *I traffici marittimi in Liguria prima della romanizzazione*

Prima del VII secolo a.C. non si hanno in Liguria prove dirette della navigazione. Uno dei metodi usati dagli archeologi per verificare l'esistenza di scambi o commerci si basa sulla provenienza, ovvero sulla determinazione della regione dove sono stati prodotti degli oggetti di uso quotidiano, o anche particolare. Dal momento però che soltanto certi materiali si conservano nei depositi archeologici, tranne in casi molto rari come è stato quello di Ötzi, o Uomo del Similaun, conservato con tutto il suo corredo per più di cinquemila anni dal ghiaccio delle Alpi, le analisi tipologiche e scientifiche dei materiali che li costituiscono per stabilirne la provenienza riguardano oggetti di pietra, di ceramica, di metallo, di pasta vitrea e di ambra.

Indicazioni su scambi via mare nella preistoria della Liguria si possono dedurre dall'impiego di pomici e di vetri naturali (ossidiana) provenienti da alcune isole vulcaniche del Mediterraneo centro-meridionale. Si possono ipotizzare anche partendo dal fatto che i primi sfruttamenti sistematici di miniere di rame, realizzati nel Mediterraneo occidentale ad opera dei metallurgisti provenienti da quello orientale, sono stati quelli nei pressi delle coste della Spagna settentrionale e della Riviera di levante in Liguria. Vi sono anche prove di uso dei trasporti via mare di carattere regionale, come quello di grandi vasi neolitici prodotti nella Liguria di levante e usati in quella di ponente, ma impossibili da trasportare via terra in una regione montagnosa ancora forestata.

Prove di questo genere esistono più o meno anche nei periodi successivi, ma si preferisce di qui in avanti usarle soltanto di supporto a prove dirette della navigazione.

Nel 600 a.C., prima che esistessero delle vere città in Liguria, i Greci di Focea, che già da tempo praticavano nelle coste del mare Egeo e in quelle italiane il commercio di prodotti agricoli pregiati, fondarono la colonia mer-

cantile di *Massalia*, l'attuale Marsiglia, sfruttando un'insenatura naturale molto protetta, inserita in un territorio fertile dal punto di vista agricolo. Fondarono poco dopo anche la città di *Ampurias*, con il significato di emporio, nel golfo di Rosas, in Catalogna. Le navi greche, per mantenere i collegamenti con la madre patria e le altre colonie, costeggiavano la Liguria, ma in essa non si conoscono basi marittime foci ed i commerci di prodotti massalioi in questa regione, del vino in modo particolare, sono documentati più tardi, nei secoli IV e III avanti Cristo.

Gli Etruschi, che avevano imparato dai Greci l'agricoltura specializzata da esportazione ed il commercio marittimo, e che hanno avuto per lunghi periodi accordi mercantili con i Focesi e i Fenici, frequentavano già le coste della Provenza e della Liguria prima della fondazione di Marsiglia. Non si conosce ancora l'abitato a cui faceva capo nel VII secolo a.C. la ricca necropoli di Chiavari e, soprattutto, non è ancora chiaro come si prestasse in quell'epoca la costa ad un approdo, anche se è certo che l'attuale pianura costiera si sia formata in età medievale e moderna: è probabile che la foce dell'Entella avesse creato una specie di laguna costiera, come quella del Magra. Sicuro è comunque che una notevole quantità di manufatti pregiati, prevalentemente prodotti nell'area dell'Etruria tirrenica, presente nella necropoli di Chiavari dimostra un'importante rapporto con i mercanti etruschi, non solo come fornitori di tali manufatti, ma anche come apportatori di potere d'acquisto: è possibile cioè che i Liguri di Chiavari offrissero servizi nell'approdo e che fornissero qualche prodotto della montagna richiesto dai mercanti, o che facessero trasporti dei pregiati prodotti etruschi fino ai ricchi abitati della pianura padana dove essi sono stati trovati, e dai quali provenivano degli oggetti personali di metallo prodotti in area comasca presenti nella necropoli di Chiavari.

Non si conoscono altre ragioni economiche che potrebbero spiegare la maggiore ampiezza e ricchezza della necropoli chiavarese rispetto a quelle dell'entroterra: una ragione economica poteva essere costituita dalle miniere di rame delle valli di Sestri Levante, scoperte e aperte nell'eneolitico, e che certamente potevano interessare ai metallurgisti etruschi, ma non si hanno finora prove che fossero attive in questo periodo.

Molto più evidente è a Genova la presenza degli Etruschi, oltreché il loro commercio. L'approdo genovese è d'altra parte collocato, come si è detto, nel tratto più settentrionale del Mediterraneo occidentale, in coincidenza del tratto meno profondo della catena montana posta alle sue spalle: prove

archeologiche del commercio di prodotti etruschi lungo questo asse stradale esistono nella provincia di Alessandria, a Villa del Foro in modo particolare. A Genova, non solo è stato trovato un centinaio di tombe quasi tutte con rituali tipici degli Etruschi e con ricchi corredi ottenuti in prevalenza con oggetti di importazione, ma della *Genua* preromana si stanno scavando da quarant'anni anche i resti della città, che almeno dal VI secolo a.C. era stata organizzata e recinta con mura sulla collina di Castello. Come nelle città mercantili etrusche, o in quelle greche, l'abitato fortificato è stato posto in una posizione dominante e separata dal porto, costituito a Genova dall'insegnatura naturale del Mandraccio, sottostante la collina: nella parte più elevata di essa (cinquanta metri circa sul livello del mare) non sono state trovate delle case, ma, in corrispondenza di una specie di torre della cinta, sono stati scavati diversi metri di spessore formati da resti di grandi fuochi, come se si fosse trattato di un « faro » per i naviganti nei momenti di necessità.

Le case dell'oppido dei Genuati avevano un basamento di pietra e l'elevato di legno; erano rettangolari e assai più grandi delle capanne circolari usate dai Liguri della montagna. Possiamo dedurre dalla sentenza romana del 117 a.C., iscritta nella Tavola di bronzo della Valle Polcevera, che i Genuati erano Liguri originari di questa valle, dove vantavano ancora dei diritti. Sappiamo inoltre dagli studi archeologici del territorio, e dei villaggi che contornavano l'antica città, che in essi l'economia non era, per cause naturali, diversa da quella delle altre montagne, e che perciò lo sviluppo e la vita stessa della città stessa erano dovute al porto e al commercio. L'approdo del Mandraccio era d'altra parte usato dagli Etruschi già prima della costruzione dell'oppido.

Gli oggetti di importazione, che costituivano a Genova più del 90% rispetto a quelli prodotti localmente, erano in gran parte di produzione etrusca, ma anche quelli di produzione greca si sa che erano commerciati dagli Etruschi. Non vi è dubbio d'altra parte, in base ai nomi incisi durante l'uso su diversi vasi di ceramica, che vi erano Etruschi che abitavano nell'oppido; non erano quindi stranieri che alloggiavano soltanto nell'area del porto, come si usava in quell'epoca, anche se non si può dire che Genova avesse le caratteristiche di una città completamente etrusca, dal punto di vista del costruire e dell'abitare.

La costruzione dell'oppido alla fine del VI secolo a.C., mentre la frequentazione del porto naturale esisteva già prima, non a caso forse segue quella greca di Alalia, in Corsica, e una specie di riorganizzazione dei traffici marittimi realizzata dagli etruschi dopo i cambiamenti avvenuti negli accor-

di mercantili del Mediterraneo occidentale. È probabile che i Genuati, che erano già stati acculturati ai traffici marittimi, in quanto collaboravano quasi certamente con gli Etruschi nell'area portuale, abbiano partecipato alla costruzione dell'insediamento fortificato.

Sicuramente dagli Etruschi i Genuati hanno imparato anche a pescare, visto che nell'oppido sono stati trovati anche ami di diversa misura e frequenti resti di pasto con pesci e altri frutti di mare. Non è possibile sapere invece dall'archeologia quando essi abbiano imparato a navigare o, ancora di più, a costruire navi e tutto ciò che serve alla navigazione. Diodoro Siculo nel I secolo a.C., parlando dell'audacia e del vigore dei Liguri, dice che « si danno alla navigazione nei mari sardi e africani, sfidando arditamente i più gravi pericoli ... »; non si capisce però se questo lo facessero con proprie navi o su quelle di altri, se partecipassero come marinai mercantili o su navi da guerra: è ormai certo dall'archeologia e dalle fonti scritte che i Liguri dei monti fossero degli ottimi soldati mercenari.

Di recente nella rada di Vado i pescatori hanno tirato su delle ceramiche rotte fenicie, di produzione cartaginese del IV secolo a.C., buttate probabilmente in mare con la pulizia di bordo durante una sosta all'ancora. Prodotti di questa provenienza non sono mai stati trovati finora a Genova, segno evidente che non erano oggetto di scambio o di commercio; è probabile che i Cartaginesi avessero già un rapporto con i liguri Sabazii del savonese, che saranno poi loro alleati quando, nelle guerre romano-puniche, Genova verrà distrutta da Magone Barca, perché base navale dei Romani.

5. *La Liguria marittima in età romana*

L'espansione romana non era di natura mercantile come quella etrusca, nonostante che anche quest'ultima abbia portato a volte a scontri militari; essa mirava alla progressiva sottomissione di nuovi territori e delle popolazioni che li occupavano. Sottomessa l'Etruria i Romani si sono aperti la strada per la pianura padana, ma anche per la Gallia meridionale e la Spagna attraverso i porti della Liguria. I Liguri legati alla cultura montana tradizionale hanno opposto una lunga resistenza all'occupazione romana, mentre i Genuati sono stati ben presto alleati di Roma, fatto che era costato loro nel 207 a.C. il già menzionato saccheggio della città da parte di Magone Barca.

Per i Romani Genova era importante come base di appoggio navale per la loro politica di espansione: non a caso la prima strada che hanno costruito nel

148 a.C. in Liguria non era quella costiera, dove funzionava meglio lo spostamento via mare, ma la «via Postumia» che univa il porto di Genova a quello di Aquileia, e cioè l'alto Mediterraneo occidentale all'alto Adriatico attraversando la pianura padana, dove si incrociavano anche le più importanti strade che da sud portavano a nord.

Dopo le distruzioni apportate da Magone, la città è stata fatta ricostruire dal console romano Spurio Lucrezio ai piedi della collina dove sorgeva l'oppido e più vicino al porto, secondo i criteri urbanistici dei Romani. Con la pace proclamata da Augusto è rimasta a Genova una attenuata attività mercantile, che ha aumentato la sua importanza nel IV secolo d.C., quando Milano è diventata capitale dell'Impero d'Occidente.

La stessa logica può essere vista per quanto riguarda la storia del porto di Luni. Va subito detto che il *portus Lunae* era usato e così chiamato prima della fondazione della colonia romana nel 178 a.C., che dal porto ha preso il nome, e non viceversa: i Romani stessi lo hanno usato nel 195 e nel 186 a.C. per le spedizioni militari in Spagna. La ricchezza della necropoli della vicina Ameglia dimostra però i più antichi rapporti di scambio di questo gruppo di Liguri Apuani con i mercanti etruschi, senza contare che ripostigli di arnesi rotti di bronzo della prima età del ferro, tipiche raccolte da dare ai metallurgisti che percorrevano le coste in cambio di prodotti nuovi, sono stati trovati nei pressi di Massa e di Sarzana. Non bisogna dimenticare, infine, che dal porto di Luni si poteva accedere alla pianura padana con un percorso montano assai più lungo di quello genovese, ma più conveniente per raggiungere Parma e l'area padana centrale.

La colonia di Luni, la cui fondazione si è resa necessaria per i Romani a seguito dell'accanita resistenza alla sottomissione opposta dai Liguri Apuani, è stata comunque situata su un istmo naturale che divideva una lunga insenatura interna all'estuario del Magra e la laguna costiera, creata come si è detto da una barra. Perciò il geografo Strabone descriveva il porto di Luni come una sequenza di porti a cui si accedeva uno dopo l'altro.

Il porto di Luni, oltre alla funzione di appoggio sulla rotta dell'Occidente, prima di affrontare l'accidentata costa della Riviera di levante, veniva usato per l'esportazione di alcuni prodotti dell'entroterra montano, come legname e formaggio. Dopo la fondazione della colonia romana e della sconfitta con deportazione dei Liguri Apuani, già a partire dal I secolo a.C. dal porto lunense partivano soprattutto i pesanti carichi del marmo cavato nelle valli di Carrara, che raggiungevano Roma e molte altre città dell'Impero.

Per caricare e scaricare blocchi molto pesanti era indispensabile un pontile o una banchina a cui la nave potesse venire affiancata, altrimenti le piccole navi da marmo che caricavano pochi blocchi potevano essere tirate sulla spiaggia. È certo che nella parte esterna del porto di Luni gli attracchi esistessero, mentre nulla di tutto ciò è stato trovato nel porto antico di Genova, dove si hanno invece le prove archeologiche, come nella rada di Vado, che le navi etrusche e romane facessero sosta all'ancora.

Un altro indicatore interessante della sosta delle navi di questo periodo è costituito da parti di zavorra abbandonate sulle spiagge, e spesso usate più tardi come materiale da costruzione. La zavorra veniva infatti realizzata con grandi ciottoli marini a forma ellissoidale, aventi un peso di circa 20-30 chilogrammi ciascuno, facili da manovrare a terra e nelle stive. I marinai etruschi, e in parte anche quelli romani, preferivano usare delle rocce verdi con un maggior peso specifico, forse perché ottenevano lo stesso peso con un volume minore di zavorra. Queste rocce sono rare e di colore verde, e quindi facilmente identificabili: si trovano sul mare soltanto nel livornese (Rosignano) e in Liguria (Varazze e Levanto), ma i loro ciottoli si trovano reimpiegati in tutti i porti antichi finora studiati da questo punto di vista sulla rotta occidentale. Anche, per esempio, nel piccolo approdo di Sant'Andrea di Sestri Ponente, assieme a ceramiche di età repubblicana, dove sono stati fatti dei sondaggi archeologici prima del suo interrimento avvenuto negli anni Settanta per costruire l'aeroporto; nei muri tardo antichi scavati a San Paragorio di Noli, non lontano da un'insenatura naturale della linea di spiaggia, come nel porto e nelle mura dell'oppido genovese. Questo significa però che anche negli approdi minori potesse avvenire qualche variazione nel carico delle navi.

6. *Le vie del mare durante il periodo delle invasioni*

Già nel 109 a.C. i Romani avevano costruito una strada parallela alla costa da *Luna* a *Vada Sabatia* (Vado Ligure), ma tutte le prove archeologiche raccolte finora hanno dimostrato che si trattava di una via mulattiera, come d'altra parte il tratto montano della precedente *via Postumia* che univa Genova a Libarna per il passo della Bocchetta. Augusto nel 13 a.C. fece costruire la prima ed unica strada carrozzabile antica della Liguria che, provenendo da Tortona ed Acqui per il passo di Cadibona, univa Vado ad Arles, sostituendo in parte la precedente *via Erculea*. La *via Julia Augusta* non è stata fatta per servire la Liguria di ponente, ma era questa la via più breve perché le notizie arrivassero il più velocemente possibile a Roma dalle lontane province della

Francia meridionale e dalla Spagna, e gli ordini altrettanto velocemente vi giungessero mediante un servizio statale di carrozze veloci (*cursus publicus*), nella nuova logica di organizzazione amministrativa dell'Impero: non a caso lungo la *Julia Augusta*, alla Turbie, è stato costruito l'imponente monumento che celebra la pace di Augusto.

Tutto questo significa che le antiche strade costiere non avevano lo scopo di sostituire il traffico mercantile via mare, che rimaneva sempre il più conveniente. La via marittima è stata certamente fondamentale anche quando, a partire dal IV secolo d.C., le prime incursioni dei cosiddetti barbari hanno indotto Roma a rendere più sicure le città della Liguria: ben documentato è il caso di Alberga, dove Costanzo, poi imperatore Costanzo III, ha fatto ricostruire la cinta muraria e riorganizzare il porto. Un'altra prova che la via del mare non ha mai cessato di tenere in contatto la Liguria con i paesi del Mediterraneo è costituita dalla quantità di insediamenti monastici, di tipo anacoretico, realizzati sulle piccole isole ed in altri luoghi isolati delle coste montagnose tra il V e il VI secolo, sotto l'influenza di quanto avveniva già nei secoli III e IV in Medio Oriente e in Asia Minore, ma anche nell'isola di Lérin in Provenza.

Dopo il crollo dell'Impero d'Occidente, le vie del mare hanno avuto sicuramente in Liguria una notevole importanza nel VI e nel VII secolo dopo Cristo, quando l'Impero d'Oriente ha cercato di contenere l'espansione dei Longobardi, creando una fascia difensiva ligure-tirrenica chiamata *Maritima italarum*, con insediamenti fortificati a controllo delle strade provenienti dalla pianura padana, come Campo Marzio, in Valle Argentina, San Donato, a monte di Varazze, Morego e Molassana, nelle valli della Polcevera e del Bisagno a monte di Genova.

Sono stati tuttavia gli estesi scavi archeologici condotti negli ultimi vent'anni a Sant'Antonino di Perti e a Varigotti, nel territorio di Finale Ligure, e a Filattiera, a Monte Castello e a Zignago nelle valli del Magra e del Vara, che hanno fornito molte migliaia di reperti in grado di far conoscere la natura e l'economia di questo genere di insediamenti bizantini. Si trattava di nuovi abitati con case di legno per uso militare e civile, torri e cinte di varia tipologia: di muratura o con palizzate e fossati, sulla base di quali erano i materiali disponibili e i costruttori impiegati. Quello che avevano in comune tutti questi insediamenti fortificati, sia quelli che hanno pochissimi reperti, come se non fossero stati usati, sia quelli con un'intensa vita quotidiana, è

che i manufatti impiegati provenivano dal 50% fino al 90% dal Nord Africa e dal Medio Oriente.

Nei casi delle valli di Genova e della Lunigiana si è evidentemente fatto uso dei rispettivi porti di Genova e di Luni, anche perché tali forniture sono in qualche modo presenti nelle due città, ma anche ad Alberga e nei nuovi insediamenti urbani di Savona e di Ventimiglia alta; nel caso di Sant'Antonino di Perti, invece, provenivano dal vicino porticciolo di Varigotti, fatto interrare dai Genovesi alla fine del Medioevo, ma del quale esistono ancora alcune strutture che non sono state ancora adeguatamente studiate.

Non si hanno dati sull'uso delle rotte marittime per i successivi centocinquanta anni di appartenenza della Liguria al regno longobardo, se si escludono gli avvenimenti di salvataggio dal Nord Africa e dalle isole meridionali delle spoglie di alcuni santi, come quelle di sant'Agostino, sbarcate a Sampierdarena e fatte portare a Pavia, nella chiesa di San Pietro in Ciel d'oro, dal re Liutprando. È difficile pensare che i Longobardi, che non avevano una flotta, né pratica di mare, non abbiano trovato a Genova i mezzi e gli uomini per tale spedizione in Sardegna.

Nello stesso periodo la cristianizzazione, iniziata nelle città nel corso del IV secolo, si andava propagando nelle valli interne, insieme ad una riorganizzazione, non soltanto religiosa, del mondo rurale povero ad opera dei monasteri benedettini, sostenuti con devozione dai re longobardi, ad iniziare dalla grande opera di san Colombano a Bobbio, dove non mancavano anche i rapporti culturali e personali con l'ambiente mediterraneo.

Con il passaggio del Regno italico ai carolingi, e l'istituzione del Sacro Romano Impero, Carlo Magno inserisce la Liguria nel *Litus Italicum*, considerato un confine marittimo dell'Impero per contrastare l'espansione islamica. A tali territori viene pure demandata la protezione delle isole, della Corsica in modo particolare, mediante l'impiego di una flotta: nell'806 il conte di Genova Ademaro muore in un vittorioso combattimento proprio in Corsica contro i "Mori". Sotto i carolingi è continuato il sostegno ai monasteri benedettini, con donazioni anche sulla fascia costiera, ma è stata anche valorizzata la figura dei vescovi, ai quali sono state conferite anche delle funzioni amministrative, ivi comprese quelle riguardanti le grandi vie di comunicazione nell'ambito dell'Impero; funzioni che hanno avuto in Liguria il loro peso fino dopo il Mille, ma lungo le grandi strade alpine fino all'età moderna.

Di Carlo Magno esiste un interessante racconto legato ad un fatto storico. Il califfo di Bagdad, al quale l'imperatore aveva inviato una missione

diplomazia accompagnata da opportuni doni, contraccambiò con l'omaggio di un elefante. Il responsabile della missione non sapeva come portare incolume il prezioso ma ingombrante regalo fino alla corte di Aquisgrana; arrivato via terra in Egitto decise di inviare un notaio in Liguria per allestire una flotta in grado di effettuare la traversata, che in realtà avvenne nell'801 con scalo a Portovenere, da dove il dono esotico raggiunse la corte e visse ancora per molti anni.

Secondo le regole della cultura materiale, l'apprendimento di un insieme di mestieri molto specializzati, come erano quelli che richiedevano la costruzione di navi, con tutto ciò che a loro serve, e il loro impiego in traversate marittime, non è possibile che avvenisse in poco tempo partendo da zero. Ognuno di questi "saper fare" richiedeva infatti le conoscenze, il reperimento e la scelta di materiali assai differenti, oltre alle tecniche con cui ciascuno di loro si doveva lavorare (varie parti dello scafo, remi, vele e cordami, fra i più importanti), ma anche le conoscenze del mare e della navigazione, con qualche tipo di orientamento in assenza della vista della costa: saper fare che richiedevano tempi lunghi di apprendimento anche lavorando con maestri del mestiere. Si deve perciò concludere che, se la Liguria era in grado di mettere a disposizione navi e naviganti all'epoca di Carlo Magno, e forse di Liutprando, è segno che tali mestieri, appresi gradualmente nella lunga esperienza portuale e marittima, prima con gli Etruschi, poi con i Romani e al massimo ancora con i Bizantini, non si sono perduti, e sono anzi diventati in seguito un sistema autogestito.

Un'ulteriore prova in questo senso può essere vista nella lunga sopravvivenza della cantieristica navale sulle spiagge poste tra Arenzano e Varazze, già menzionate come *Navalia* dalla Tavola Peutingeriana e dagli itinerari marittimi tardo antichi; collocazione dei cantieri giustificata in gran parte dal fatto che il crinale alpino dista, in questo tratto di costa, anche meno di dieci chilometri dal mare, con altitudini superiori ai mille metri che era in grado cioè di fornire legnami differenti, adatti alle varie parti delle navi: dal faggio, alle conifere e alle varie specie di quercia. Non a caso è di questo territorio un manuale settecentesco che insegna ad ottenere dalle piante legni curvi secondo le esigenze delle costruzioni navali. Senza contare che, a causa della posizione geografica, la Liguria e Genova in particolare, continuavano ad offrire importanti scali mercantili per passare dalla via marittima a quella terrestre nelle comunicazioni tra il Mediterraneo e l'Europa settentrionale.

7. *Il mare torna una grande via di comunicazione*

Luni, che era già stata saccheggiata via mare dai Visigoti di Alarico agli inizi del V secolo e via terra dai Longobardi di Rotari alla metà del VII, subì, assieme ad Alberga, un'incursione dal mare ad opera dei mussulmani nel IX; alla fine dello stesso secolo il vescovo di Genova Sabatino organizzò una spedizione navale per mettere in salvo le spoglie del vescovo Romolo sepolte a Sanremo, minacciate dai saraceni insediati a Frassineto, in Provenza. Nel 934 anche Genova, nonostante la sua cinta muraria, venne messa a ferro e fuoco da una spedizione marittima voluta dalla politica espansionistica dei Fatimidi del Nord Africa.

Mentre gli attacchi da terra potevano essere previsti in qualsiasi città con un certo anticipo, perché lo spostamento di un esercito, piccolo o grande, poteva essere largamente preceduto da informazioni orali, un attacco dal mare, ancora in tempi molto recenti, non era prevedibile fino a che le navi nemiche non venivano riconosciute a vista. Perciò, in mancanza di un sistema organizzato di controllo delle vie marittime, le città portuali erano molto soggette alle incursioni; ancora di più lo erano le navi mercantili lontano dai porti. Questo fatto fece sviluppare in questo periodo anche un'intensa attività di pirateria, spesso sostenuta, come in altri periodi storici, da alcuni stati da ciò beneficiati. Tipici sono i casi dei saraceni di Frassineto e del pirata Mugiahid, cristiano di nascita, insediato nelle isole Baleari, che ha saccheggiato Luni e Pisa agli inizi dell'XI secolo; ma già nel 1016 le flotte di Genova e di Pisa lo attaccarono duramente, costringendolo a non muoversi dall'ambito spagnolo.

Se questa era la situazione generale negli ultimi secoli prima del Mille sulla base dei documenti, non molto differente è quella più particolare messa in luce dai dati archeologici, anche se sono assai rari in questo periodo: essi non mostrano comunque, dopo l'occupazione longobarda della Liguria, evidenti segni di importazioni commerciali via mare. Anche se qualche fonte islamica parla di seta grezza a Genova durante l'attacco del 934, e del sequestro di navi cariche, la situazione dei traffici mercantili è incominciata certamente a cambiare nel corso del X secolo, per consolidarsi definitivamente nel XII: questo secondo tutte le fonti, scritte o archeologiche, di cui disponiamo. Non si può escludere però che, come già Venezia commerciava con Costantinopoli e i paesi musulmani nei secoli precedenti, anche i Genovesi avessero dei traffici che non hanno lasciato prove archeologiche. Il problema è capire che cosa essi potessero offrire ai paesi d'oltremare: è certo, per

esempio, che in tali paesi c'era un grande bisogno di legname di ogni genere, e la Liguria era in grado di fornirlo dalle proprie risorse; nel XIII secolo sono d'altra parte documentate le esportazioni in nord Africa di molte migliaia di vasi di legno tornito da Varazze e da Sestri Levante.

Non si hanno più dopo il Mille notizie storiche di incursioni marine, anche se esse erano sempre temute, specialmente nei centri abitati privi di mura e le navi mercantili viaggiavano in convogli scortati dalle galee. Si hanno notizie, specialmente nelle fonti islamiche, della presenza di navi liguri nei porti del Nord Africa e del Medio Oriente verso la metà dell'XI secolo, assai prima delle crociate, quando i cittadini liberi di Genova hanno incominciato a trattare con i marchesi nominati dall'imperatore Ottone I per una politica che ha portato a quelle forme di associazione che sono sfociate nella costituzione del Comune. Conosciamo inoltre dalle fonti storiche le capacità dimostrate dai Liguri alle crociate, non soltanto nel fare guerra e condurre assedi, ma anche nel costruire e smontare navi e nel fare con esse qualsiasi tipo di trasporto.

L'uso che i liguri hanno fatto fino al secolo X dell'esperienza accumulata con Etruschi, Romani e Bizantini sembra rivolto al servizio della difesa richiesta dai poteri politici e religiosi, tranne qualche traffico locale. Solo quando si è deciso di contrattaccare le incursioni islamiche e piratesche, sono state riaperte le vie commerciali del Mediterraneo; segno evidente che con diversi paesi mussulmani esistevano anche rapporti pacifici.

Le ricerche di archeologia urbana condotte a Genova, ma anche a Savona, hanno a loro volta fornito alcuni dati su questo cambiamento: per esempio, tramite i rifiuti domestici. Nelle aree urbane esistono fosse dove per molti secoli sono stati scaricati rifiuti domestici; quando questi depositi ricevevano i rifiuti da abitazioni importanti, come quelle del vescovo e di famiglie potenti, possono indicare quando e come sono avvenuti certi cambiamenti di carattere produttivo e commerciale: tipico è il deposito di più di cento strati, compresi tra il tardo Impero e la fine del XIII secolo, scavato negli anni Ottanta sotto il Palazzo Ducale di Genova; una specie di finestra aperta sulla Liguria, ma anche sul Mediterraneo.

Dopo l'occupazione longobarda il vasellame da cucina, ridotto a poche forme, in Liguria è diventato più grezzo, perché non proveniva più dalle grandi fabbriche ma da piccoli artigiani locali. Gli unici recipienti da fuoco importati erano le pentole di pietra ollare prodotte nelle Alpi che, nonostante il confine politico e militare bizantino-longobardo, venivano importate

anche prima per le loro pregiate caratteristiche tecniche nella cottura dei cibi. Nessun piatto o scodella da tavola in ceramica ha sostituito quelli di tradizione romana, ancora usati nel periodo bizantino: è molto probabile che si fosse sviluppata una produzione di scodelle di legno tornito i cui resti non si conservano nei rifiuti, perché i documenti del XIII secolo attestano in questo settore produttivo, come si è già accennato, una tradizione già da tempo affermata e in grado di esportare grandi quantità di recipienti; è normale d'altra parte che le economie montane fossero buone fornitrici ed esportatrici del legno. È anche probabile che le famiglie ricche disponessero di vasellame metallico che non finiva mai, ovviamente, nei rifiuti, anche perché quando era rotto il materiale veniva riciclato.

In questo quadro domestico sono cominciati a comparire nell'XI secolo piatti e scodelle rivestiti con argilla bianca e vetro trasparente o colorato, o con smalto bianco, spesso decorati con disegni, graffiti o dipinti, prodotti in varie aree costiere del Mediterraneo. Dal momento che dopo i primi esemplari le quantità dei reperti si fa sempre più numerosa, specialmente nel corso del XII secolo, e che si tratta di vasellame rotto nell'uso, non si può pensare a donazioni o souvenir conservati per ricordo, o per la loro piacevole rarità, come possono essere certi coevi oggetti di oreficeria provenienti dagli stessi paesi, ma ad una vera e propria introduzione di questi manufatti forestieri nell'uso quotidiano di alcune famiglie: una specie di adattamento culturale a un gusto differente ed apprezzato.

Questi prodotti pregiati sono stati trovati in abbondanza a Genova, oltre che nelle sedi vescovili dell' XI secolo (presso la cattedrale e nel castello di San Silvestro), nelle aree occupate dalla famiglia dei Fieschi, ma di recente anche nei resti di una torre del XII secolo, nell'area della famiglia degli Embriaci, nei pressi del Castello del vescovo. È molto probabile che queste importazioni non venissero effettuate soltanto per gli usi locali, ma anche per il commercio verso altri paesi. Non si spiegherebbe altrimenti perché i Savonesi alla fine del XII secolo abbiano impiantato nella periferia della loro città una fabbrica di vasellame bianco, decorato con disegni e colori secondo uno stile del Mediterraneo orientale: un vero servizio intero da tavola, con piatti, scodelle, tazze e catini che, non solo permise di diffondere rapidamente in Liguria, Provenza e Toscana il nuovo modo di imbandire la mensa, ma era oggetto anche di esportazioni a più lungo raggio: è stato trovato anche in Sicilia e in paesi musulmani come l'Egitto. È questa forse la prova archeologica di un primo comportamento mercantile su grande scala,

se si pensa che, non essendo gli artigiani liguri in grado di imparare da soli in poco tempo l'impiego di molte tecniche e materiali nuovi, chi ha organizzato l'operazione ha molto probabilmente fatto venire dei vasai dal Medio Oriente, visto che i primi nomi di vasai che si trovano nei documenti savonesi sono ebrei; si sa d'altra parte che ebrei erano molti produttori di vetro e di ceramiche che lavoravano in Siria e in Libano, oltretutto in Palestina.

Influenze culturali, tecnologiche ed economiche d'oltremare sono state d'altra parte messe in luce anche nello sviluppo urbanistico e portuale di Genova avvenuto nel secolo XII: i fondaci, o vicoli ciechi per accedere ai magazzini delle merci lungo gli assi stradali che partono dal porto, i portici come strade coperte ove si affacciano botteghe e uffici commerciali, gli emboli o piazzette dei mercati specializzati lungo gli assi viari che costeggiano il porto; il molo, l'arsenale per le galee con la sua darsena e il faro.

L'architettura civile impiegata dalle famiglie che costituivano le "compagne" mercantili, e che hanno sviluppato l'istituzione del libero Comune, era derivata nei suoi elementi costruttivi da quella religiosa realizzata a Genova da maestri lombardi chiamati antelami. La funzionalità della casa del mercante, e dei suoi rapporti con le funzioni degli spazi pubblici attorno al porto, era invece suggerita dalle esperienze osservate nei paesi dove le attività commerciali erano ampiamente praticate da tempi assai più lunghi.

La soluzione adottata fino alla fine del medioevo è stata: un piano terreno mercantile con botteghe ed uffici aperti nel lato porticato e con magazzini nel lato opposto, accessibili per servizio dal fondaco retrostante; due o più piani soprastanti per l'abitazione (il primo per il comodo soggiorno riscaldato detto "caminata"), accessibili con scale da un semplice ingresso laterale, o retrostante, quando la casa era inserita in una schiera di corpi di fabbrica che avevano solo un breve affaccio sulla strada principale e si sviluppavano in profondità verso i vicoli e le piazzette dei fondaci.

Le trasformazioni, volute per le celebrazioni colombiane del 1992, della parte più antica del porto di Genova in polo turistico e di passeggiate con finalità architettoniche più che storiche hanno permesso di raccogliere molti dati archeologici sull'evoluzione delle sue strutture medievali, e posteriori, anche se a prezzo della loro prevalente distruzione. Non sono state individuate opere portuali vere e proprie anteriori al XII secolo, quando è stata costruita la parte interna del Molo Vecchio: a partire dall'estremità (presso la porta Siberia) della scogliera naturale che scendeva in mare dalla collina di Castello, creando il bacino abbastanza protetto del Mandraccio, è

stato costruito in mare verso la Ripa (attuale piazza Cavour) un molo in pietre squadrate largo quindici metri e lungo quasi duecento. Poco dopo la metà del secolo, sull'estremo del molo verso la città, attorno al quale giravano le navi per entrare nel porto vero e proprio (un ettaro circa di mare completamente protetto), è stata costruita la chiesa di San Marco. I documenti di archivio segnalano, in questa area urbana e nella relativa spiaggia del Mandraccio, la presenza di cantieri per le galee e di vari artigiani che producevano vele, corde, botti, etc.

Si trattava tuttavia di un piccolo porto che non poteva crescere all'interno delle sue ottime strutture; non si era inoltre tenuto conto che la corrente litoranea verso ponente, determinata dal vento di scirocco, veniva in parte riflessa dal promontorio della Lanterna, e tornava certamente, secondo le regole naturali, verso levante lungo la spiaggia della Ripa, entrando nel bacino chiuso, dove andava a depositare i materiali trasportati riducendone il fondale. È molto probabile che, a parte le galee destinate alle azioni militari, la maggior parte delle navi mercantili, quando non c'era la traversia di libeccio e cioè l'unica che potesse produrre mareggiate nell'insenatura fuori dal Mandraccio, utilizzassero anche la spiaggia antistante la Ripa: non a caso l'espansione urbana progettata nella prima metà del XII secolo aveva previsto che la schiera di case che formava la *Ripa maris* fosse costruita per circa settecento metri con portici mercantili sopraelevati sopra la spiaggia, in modo che sotto potessero essere ricavati dei ricoveri temporanei durante le operazioni di carico e scarico delle navi all'ancora mediante le barche, o per alaggio di quelle più piccole. Per evitare queste costose operazioni, le stesse "compagne" cominciarono ben presto a costruire dei pontili di legno perpendicolari alla Ripa, in modo che le navi potessero accostarsi per effettuare direttamente le operazioni di carico e scarico.

Alla metà del Duecento, il Capitano del Popolo Guglielmo Boccanegra, di fronte all'aumento dei traffici commerciali e ai problemi tecnici del porto genovese, decise di spostare le galee dal piccolo porto, che nel secolo successivo verrà definitivamente interrato, all'estremo opposto della Ripa mercantile, dove i cavalieri Gerosolimitani avevano costruito, fuori della cinta urbana, il grande ospizio di Pré per i pellegrini che attendevano l'imbarco per la Terra Santa. Per ragioni di sicurezza militare, ma anche per proteggere dalle mareggiate di libeccio i cantieri che erano stati coperti da capannoni come negli arsenali dei paesi d'oltremare, il corrispondente tratto di mare venne chiuso con una diga, a partire dalla porta occidentale, poi detta dei

Vacca, dove la cinta muraria della metà del XII secolo terminava in mare sopra uno scoglio naturale. Questa diga creava il bacino della darsena e aveva una sola apertura d'ingresso chiudibile con robuste catene e protetta da torri, una delle quali serviva anche per sfilare gli alberi delle galee quando venivano alate sotto i capannoni dell'arsenale per le riparazioni o la normale manutenzione.

Guglielmo Boccanegra fece inoltre realizzare il primo prolungamento verso il mare del Molo Vecchio per ridurre almeno in parte gli effetti nella parte centrale del porto delle traversie, e fece costruire nel 1260 il Palazzo del Mare, poi chiamato di San Giorgio per l'insediamento dell'omonimo Banco. Il palazzo è posto circa a metà del grande arco della Ripa, in corrispondenza delle strade che dalla sede del Comune, poi diventato il Palazzo Ducale e dalla Cattedrale scendevano al mare, ma era l'unico edificio collocato all'esterno dell'arco stesso, sulla spiaggia. Il piano terreno era tutto porticato per poter svolgere al coperto funzioni di contrattazione e di riscossione fiscale; dal piano superiore era possibile controllare a vista l'arrivo e la partenza di qualsiasi imbarcazione. Nello stesso periodo venne costruito sul promontorio di ponente il primo faro, chiamato Lanterna perché la luce era prodotta sulla sommità della torre da più di cinquanta lampade ad olio protette da una gabbia piramidale di vetri piombati.

È evidente che la baia di Genova non è mai stata l'insenatura naturale più protetta, ma come si è già accennato, sul suo sviluppo come porto mercantile ha sempre avuto una notevole importanza la sua posizione geografica. Questa rende infatti più veloci i trasporti terrestri verso un grande numero di città della pianura padana e dell'Europa; trasporti che sono sempre stati molto più costosi, a parità di distanze percorse, rispetto a quelli su imbarcazioni marittime, lacustri e fluviali. Le strade mulattiere erano quelle che, prima dell'invenzione dei motori, permettevano tempi di percorrenza minori nelle aree montagnose, visto che la deambulazione di uomini e animali carichi non supera comunque i quattro chilometri l'ora, ma il mulo non porta più di centocinquanta chilogrammi di merce per sei ore al giorno, e per ogni quattro muli, chiamati nel medioevo "vetture", era necessario un "vetturale". Un carro tirato da un cavallo adatto può portare, sotto la guida di un carrettiere e a quattro chilometri l'ora, fino a settecento chili per sei ore al giorno, ma su strade con tratti di pendenza non superiore al 5%, altrimenti si richiede l'aiuto di altri cavalli e non si possono comunque superare pendenze del 15%, mentre le mulattiere raggiungono anche il 35-50%. Questo

fa sì che negli attraversamenti delle catene montane le vie carreggiabili abbiano sempre percorsi più lunghi e abbiano quindi sempre avuto tempi di percorrenza maggiori prima dei veicoli a motore. È comunque evidente che qualsiasi nave medievale, anche piccola, fosse in grado di trasportare il carico di almeno quattrocento muli, o cento carri, con assai meno uomini ed energia: «gli animali mangiano anche quando non lavorano» recitava un vecchio detto.

Il comune di Genova si era già garantito nel XII secolo, anche con azioni militari, l'agibilità del corridoio naturale che esiste al contatto geologico tra l'Appennino e le Alpi marittime, ripristinando il tratto mulattiero dell'antica via Postumia costruita dai Romani nel 148 a.C., con una variazione nell'oltreggiogo più adatta ai nuovi itinerari. Ma ben presto da questo asse antico si dipartivano, a distanze diverse dal porto, altre mulattiere in grado di creare un ventaglio di strade che valicavano la catena montuosa in sei diversi passi (Praglia, Bocchetta, Giovi, Vittoria, Orero e Scoffera) presenti in venticinque chilometri di crinale: ognuno di questi assi stradali costituiva il percorso più breve per raggiungere regioni differenti della pianura padana, ma anche i grandi valichi alpini (Moncenisio, Gran San Bernardo, Sempione, San Gottardo, Lucomagno, Spluga, Maloja e Brennero) diretti a regioni diverse dell'Europa settentrionale. È oggi curioso pensare, per esempio, che molte merci pregiate provenienti dal Medio Oriente e dirette ai porti del mare del Nord, o viceversa, viaggiassero a dorso di mulo sul lungo e diretto crinale del monte Antola, sui 1400 metri di quota.

Le "rotte terrestri" del porto di Genova, senza le quali esso sarebbe sempre rimasto poco più di un approdo di sostegno al cabotaggio e al traffico locale, come sono rimasti, prima dello sviluppo turistico, i porti antichi di Portofino e di Portovenere, assai più funzionali dal punto di vista naturale, hanno anche prodotto una cultura e un'economia dei trasporti nelle valli genovesi. Una testimonianza scritta è il racconto di quando Federico Barbarossa, lasciato nel 1156 l'assedio di Roma per un'epidemia scoppiata nell'esercito, sulla via del ritorno, per evitare di scontrarsi con il libero comune di Pontremoli, chiese al marchese Opizzo Malaspina di portarlo per un'altra strada appenninica a Tortona; vista la povertà della montagna chiese al Malaspina di cosa vivesse il feudo, al che egli rispose "delle dogane".

Un esempio importante dal punto di vista archeologico è invece costituito dalla testimonianza storica ed architettonica della Cà de Rossi di San Martino di Paravanico, in valle Polcevera, dove la stessa famiglia Rossi ha

sviluppato dal Duecento all'Ottocento un ricco e complesso sistema, quello che si ritiene oggi tipico degli spedizionieri, che andava dall'allevamento dei muli, con la coltivazione dei relativi foraggi, all'organizzazione dei trasporti terrestri a qualsiasi distanza, all'offerta di uomini esperti delle strade, più volte utilizzati dalla Repubblica in particolari commissioni tecniche sulla viabilità.

Sempre nel Duecento il comune di Genova ha svolto una politica a sostegno delle attività mercantili anche nelle Riviere. Un esempio interessante riguarda l'estrema Riviera di levante, dove è stata prima acquistata nel XII secolo Portovenere, che costituisce il primo approdo naturale nei cinquanta chilometri di costa montagnosa poco praticabile che iniziano dal golfo della Spezia verso Genova; ma lo scopo principale era quello di creare una colonia fortificata genovese per contrastare l'estendersi verso nord degli insediamenti pisani. Esisteva tuttavia il fatto che il raggiungimento delle città dell'Emilia occidentale e della valle dell'Adige dal porto di Genova è più lungo che dalla Riviera di levante; per questo sono stati molto probabilmente acquistati gli approdi naturali di Sestri Levante, più adatti per le navi provenienti da ponente, e di Vernazza, per quelle che risalivano le coste tirreniche.

Mentre però Sestri aveva alle spalle la possibilità di costruire delle buone strade, Vernazza presentava in proposito qualche difficoltà, per cui il successivo acquisto riguardò Levanto, che non ha un buon approdo naturale, ma aveva una possibilità viaria assai migliore: il porto-canale venne costruito artificialmente rendendo praticabile l'ultimo tratto di un piccolo torrente e a Levanto si sviluppò un'intensa attività mercantile, testimoniata dagli stessi statuti medievali e da molti edifici mercantili ancora esistenti, anche se il porto vero e proprio ha cessato di funzionare nel Cinquecento, a causa dell'avanzamento della costa dovuto alla cosiddetta «piccola glaciazione». Alla fine del Duecento Genova acquistò pure dai signori locali i due villaggi arroccati di Zignago, posti nel tratto appenninico della strada che univa il porto di Levanto a Parma, con lo scopo di garantirne il funzionamento.

Non avendo produzioni proprie pregiate ed abbondanti da esportare per creare il capitale di scambio, se si esclude qualche materiale particolare come i legnami, i mercanti liguri dovevano basare i loro guadagni principali sull'investimento societario per l'acquisto di beni da rivendere in regioni molto lontane, dove non era facile ottenere tali prodotti senza una complessa e rischiosa organizzazione commerciale. C'era quindi anche la tendenza ad ottenere monopoli su certe produzioni pregiate, o ad acquistare materie

prime pregiate per trasformarle in manufatti richiesti in altri mercati. Anche l'iniziativa di produrre a Savona servizi da tavola in ceramica decorata secondo gusti orientali, di cui si è già parlato, va vista in questa logica mercantile, nella quale l'aspetto artigianale della produzione è soltanto uno strumento operativo: non a caso questo prodotto ha avuto una grande diffusione lungo le rotte marittime già frequentate, e assai poco verso la pianura padana.

È evidente quindi che il grande commercio medievale ha messo in moto, oltre alle merci e agli utili che ne derivavano a tutti coloro che in qualche modo vi partecipavano, compresi i destinatari che potevano far uso di manufatti e materie prime a loro necessari, anche dei gusti, delle abitudini e delle conoscenze tecniche che potevano migliorare e rendere più ricca la qualità della vita. Senza contare la tolleranza interculturale e interreligiosa a cui l'indispensabile diplomazia mercantile abituava gli operatori, nonché la maggiore emancipazione e cultura di cui disponevano le donne e i giovani, anche minorenni, per far procedere l'impresa secondo gli accordi famigliari nella frequente assenza dei maschi adulti. Nell'assenza di terre fertili, tipica della Liguria, i mercanti medievali investivano sì nella casa che, oltre alla comodità, doveva dare segni di garanzia, senza tuttavia manifestare un lusso che comunicasse un segnale di sregolatezza, ma soprattutto reinvestivano in attività commerciali differenziate per diminuire i rischi di fallimento a seguito delle forti perdite che si potevano avere in mare per disgrazie di navigazione o assalti pirateschi.

Nel corso del medioevo Genova, come le altre repubbliche marinare, ha anche sviluppato una scuola di cartografia e di descrizioni tecniche, dette "portolani", delle coste, importanti per rendere più veloce e meno rischiosa la navigazione.

8. *I cambiamenti alla fine del Medioevo*

Già negli ultimi decenni del Quattrocento sono state costruite da alcune famiglie fra le più potenti di Genova delle case che, a prescindere dalla sovrapposizione di elementi architettonici rinascimentali a quelli medievali, non avevano più lo schema funzionale dell'abitazione mercantile. Sulla facciata principale non esisteva più il portico con l'affaccio delle botteghe, ma un ingresso all'abitazione abbastanza ricco; al posto dei retrostanti magazzini era stato costruito un piacevole cortile con piante, e una scala con volte modanate e sobrie balaustre di marmo portava al piano della caminata, costruito assai più alto degli altri e con un ricco soffitto in legno lavorato e

dipinto, anche se le grandi finestre erano ancora quelle gotiche. Questo significa che veniva a cessare l'idea che la famiglia del mercante dovesse abitare sopra al proprio capitale investito, a stretto contatto con il lavoro commerciale ed amministrativo; la famiglia poteva invece nascondere ciò da cui traeva il suo stato agiato, ma doveva mostrare la sua ricca immagine pubblica, forse in un primo tempo per scopi politici dovuti alle trasformazioni in corso all'interno della stessa oligarchia genovese.

I nuovi rampolli della nobiltà hanno invece visto in questo cambiamento della casa, legato a quello dei ricchissimi abiti da cerimonia, gli strumenti migliori per mettere definitivamente nell'ombra l'attività mercantile, da far gestire ai subalterni, per investire le ricchezze accumulate in attività finanziarie a livello europeo, per le quali erano molto utili palazzi principeschi dove ricreare ed ospitare interlocutori di qualsiasi rango, fino a re e imperatori. Il gusto manierista, ricco di simboli e mitologie, che ha seguito nel Cinquecento il contenuto equilibrio umanista dell'architettura rinascimentale, ha reso possibile e sviluppato questo desiderio ed i progettisti-costruttori e gli artisti più dotati, provenienti o no dalle famiglie antelamiche che lavoravano da tempo in Liguria, hanno trasformato in un secolo la città mercantile in una città dei palazzi, con una campagna costellata di centinaia di ville con giardini spesso allietati da sorprese e meraviglie. Questo era tuttavia possibile in una società a tradizionale gestione repubblicana, tipica delle città mercantili, dove non esisteva una sola famiglia dominante, ma la concorrenza tra molte famiglie nobili, e un'aspirazione ad essere ammesse nella nobiltà delle famiglie borghesi diventate ricche perché più attente a certi cambiamenti del mercato.

In effetti i principali traffici commerciali dell'età moderna non erano più gli stessi di quelli medievali, e neppure il genere di navi: quelle costruite dai Fiamminghi, per esempio, adatte alla navigazione atlantica, avevano sostituito i costosi trasporti terrestri dal Mediterraneo al mare del Nord. Le strade servivano perciò prevalentemente per i traffici con la pianura padana e le regioni transalpine che non avevano altro sbocco al mare. Il continuo aumento della popolazione incrementava inoltre il commercio dei beni di base: non a caso nel XVII secolo sono stati costruiti sulle strade a monte di Genova importanti edifici mercantili, come la cosiddetta Saliera di Campomorone, sulla via della Bocchetta, della famiglia D'Amico, la *Domus Mercati* di Casella, detto Palazzo dei Fieschi, sulla via di Crocetta d'Orero, e quella della Benedica, degli Spinola, sulla via di Praglia, senza contare gli ammo-

dernamenti della medievale Cà de Rossi, sul versante marittimo della stessa strada. Queste grandi costruzioni hanno continuato ad ispirarsi ai caravan-serragli orientali: una corte porticata a cui si accede da una sola entrata controllata, dove si aprono al pianterreno magazzini, stalle con fienili e una osteria, e al piano superiore gli alloggi, con sale riunioni, per i mercanti, i trasportatori e i gestori. I documenti sulla *Domus Mercanti* dei Fieschi ne spiegano anche il funzionamento: qualsiasi mercante o spedizioniere può percorrere la strada, alloggiare con le merci e le “vetture” e incontrarsi con gli acquirenti senza spese anticipate, il cosiddetto “porto franco”; pagherà solo alla fine un tributo complessivo in rapporto alla quantità di merce venduta.

Anche nei porti di mare sono avvenuti dei cambiamenti, tecnici e logistici. Le navi più grandi richiedevano, per esempio, fondali più profondi per poter caricare e scaricare direttamente all’attracco, senza ricorrere al passaggio delle merci su barche o chiatte, rimanendo all’ancora nella baia. È così che i sei pontili mercantili del porto di Genova, antistanti la Ripa, sono cresciuti con il sistema delle scatole cinesi, o delle matriosche russe: dopo i primi di legno del XIII secolo, tra la fine del Trecento e il Quattrocento sono stati costruiti in muratura, come il Molo Vecchio, con il metodo detto delle palancole, che consisteva nel recingere un tratto di mare poco profondo con robuste pareti stagne di legno ed estrarre l’acqua all’interno per poter murare come in terraferma; già alla metà del Cinquecento è stato necessario allargare e allungare questi pontili, perché inadatti alle nuove navi mercantili; lo stesso è avvenuto ancora due volte nell’Ottocento. Questi prolungamenti trattenevano però la sedimentazione naturale nei bacini, detti calate, esistenti tra i vari pontili che andavano quindi dragati ogni tanto per mantenere i fondali. I Padri del Comune, la magistratura che si occupava dell’edilizia pubblica e privata, cercarono di ridurre questo fenomeno anche vietando, a tutti coloro che avevano proprietà di orti e giardini a monte della città, di coltivare a meno di due metri dai bordi dei rivi che scaricavano le acque piovane nel porto.

Le navi più grandi dovevano comunque sostare all’ancora lungo fianchi interni al porto del promontorio della Lanterna e del prolungamento del Molo Vecchio, dove però subivano spesso danni o affondamenti per improvvise mareggiate. Dopo anni di discussioni tecniche, politiche ed economiche su questo problema, venne approvato il progetto dell’ingegnere idraulico genovese Ansaldo De Mari per la realizzazione di un nuovo molo da costruire perpendicolarmente al Promontorio per intercettare le traver-

sie. Era impossibile in questa zona l'uso delle palancole, perché il mare aveva un fondale di quindici metri. Dal 1638 al 1643 è stato costruito il Molo Nuovo, di circa trecentosettanta metri di lunghezza: fin dove non arrivava in profondità il moto ondoso, si è costruita una larga scogliera artificiale, scaricando con cura dei blocchi di pietra; la parte superiore è stata chiusa con degli enormi cassoni galleggianti che venivano progressivamente riempiti con calcestruzzo (a base di calce e per la prima volta di pozzolana napoletana) e fatti affondare, con l'aiuto dei palombari, sulla scogliera. Questa tecnica ha funzionato così bene che gli Inglesi ne hanno chiesto l'impiego nel porto che stavano costruendo a Tangeri.

Per quanto riguarda la logistica mercantile, la progressiva trasformazione delle case medievali in palazzi privi di magazzini, ma anche lo spostamento qualitativo delle merci da quelle pregiate, meno voluminose, a quelle di base, alimentari e non, certamente più voluminose, hanno richiesto la costruzione in età moderna di potenti magazzini nell'area del porto: solo nel quartiere del Molo Vecchio ne esistevano nel Seicento più di venti e, alla metà del secolo sono stati riempiti i bacini situati tra il Palazzo San Giorgio e il Mandraccio, soggetti a facili interramenti, per costruire il recinto con gli undici nuovi magazzini del "Deposito franco", dove cioè si pagavano i tributi soltanto quando veniva fatta uscire la merce per la consegna.

9. I cambiamenti dell'Ottocento

L'ultima grande trasformazione nei sistemi di comunicazione ha interessato i due ultimi secoli. La causa principale è da mettere in relazione all'invenzione dei motori, a vapore nell'Ottocento e a combustione interna nel Novecento. L'uso del fuoco come forza motrice, da cui il termine "piroscafo", ha anche favorito, con l'aiuto dell'industrializzazione, specialmente quella siderurgica e quella meccanica, il passaggio dagli scafi di legno a quelli d'acciaio.

Delle navi a propulsione eolica, che avevano già aumentato le capacità di trasporto a partire dal Cinquecento, come si è detto, sono state migliorate nel corso del Settecento le forme e soprattutto le superfici delle vele (numero e altezza degli alberi, larghezza delle vele stesse), allo scopo di aumentarne la velocità. Questo fenomeno è continuato nell'Ottocento ottenendo dei costi di trasporto concorrenziali a quelli delle navi a vapore. Ciò spiega in parte perché i piroscafi sono stati usati in un primo tempo soprattutto come navi da guerra: a Genova ciò è evidente quando diventa nel

1815 il porto militare, oltre che mercantile, dello stato sabauda; soltanto dopo l'unità d'Italia, e con lo sviluppo veloce delle navi da guerra, l'arsenale viene trasferito nel sito militarmente più sicuro del Golfo della Spezia.

Anche i grandi velieri mercantili avevano comunque dei problemi di attracco nel vecchio porto di Genova, e a partire dal 1830 è stato eseguito un nuovo prolungamento e ampliamento dei pontili. Ma già negli ultimi decenni dell'Ottocento questa sistemazione non era più sufficiente perché continuavano ad aumentare le navi da trasporto a vapore di dimensioni sempre maggiori. Non soltanto sono stati prolungati e ampliati per l'ultima volta tre dei sei pontili di origine medievale, ma ne sono stati costruiti cinque mercantili e uno per passeggeri, assai più grandi, tra il vecchio arsenale e la Lanterna, ed è stato deciso anche l'ampliamento del porto stesso, con la costruzione del primo tratto della diga foranea collegato al Molo Nuovo del Seicento. Questo ha permesso subito di prolungare ulteriormente la parte esterna del Molo Vecchio per costruirvi sopra i grandi Magazzini del Cotone, ma ha anche dato inizio a quelle serie di ampliamenti che ha portato nel Novecento fino al porto di Voltri, dimostrando che una risorsa geografica non cambia nel tempo, nonostante le notevoli variazioni avvenute nelle tecnologie.

I cambiamenti avvenuti nella rete delle vie terrestri di comunicazione collegate al porto sono stati ancor più rivoluzionari. Lo stato sabauda ha realizzato nel 1820 il progetto francese di portare per la prima volta a Genova una strada carreggiabile di lunga percorrenza, unendo Torino al porto per il passo dei Giovi. Ciò ha portato anche a Genova l'impiego dei robusti cavalli da tiro, che sono rimasti in uso nell'ambito portuale fino all'ultima guerra mondiale, e che hanno anche determinato, agli inizi dell'Ottocento, delle trasformazioni urbanistiche nel centro storico, per renderlo attraversabile con i carri. Se questo mezzo di trasporto ha fatto scomparire abbastanza rapidamente i muli dalla città e dalle grandi comunicazioni con l'oltregiogo, è a sua volta durato poco, perché già alla metà dell'Ottocento è arrivata al porto di Genova la ferrovia da Torino, e i motori a combustione interna hanno incominciato agli inizi del Novecento a sostituire i carri sulla strada dei Giovi. Ancora nell'Ottocento la ferrovia è stata raddoppiata e nel Novecento è stata costruita la Camionale Genova-Serravalle, poi trasformata in autostrada Genova – Milano: sono tutti percorsi che scorrono nello stesso corridoio naturale, ma mentre le mulattiere e la carreggiabile attraversavano i centri abitati, dove si sviluppavano tutte le attività di supporto ai trasporti, le ferrovie e le autostrade, quando non camminano in galleria, portano nel territorio soltanto rumore e inquinamento atmosferico.

Nota bibliografica

Dal diaspro al bronzo. L'Età del Rame e l'Età del Bronzo in Liguria, a cura di A. DEL LUCCHESI e R. MAGGI, La Spezia 1998; *Archeologia della pastorizia nell'Europa meridionale*, Atti della Tavola rotonda internazionale di Chiavari, a cura di R. MAGGI, R. NISBET e G. BARKER, in « Rivista di Studi Liguri », LVI (1990), LVII (1991); G.C. CORTEMIGLIA, *Alcuni dati sulla progradazione della piana dell'Entella in epoca storica*, in « Geografia fisica e dinamica quaternaria », X (1987), pp. 93-102; C. DELANO SMITH, *Climate or man?*, in *Consequences of climate change*, Nottingham 1981, pp. 88-105; R. MAZZANTI, M. PASQUINUCCI, *The evolution of the Luni - Pisa coastline*, in *Coastal problems in the Mediterranean sea*, Bologna 1983, pp. 47-57; *Archeologia del commercio*, a cura di F. VARALDO, Genova 1996; A. MELE, *Il commercio greco arcaico*, Napoli 1979 (Cahiers du Centre Jean Bérard, IV); M. CRISTOFANI, *Gli Etruschi del mare*, Milano 1983; M. MILANESE, *Scavi nell'oppidum preromano di Genova*, Roma 1987; *La città ritrovata. Archeologia urbana a Genova*, a cura di P. MELLI, Genova 1996; N. LAMBOGLIA, *Liguria romana. Studi storico-topografici*, Alassio 1939; A. BERNIERI - T. MANNONI, *Il porto di Carrara*, Genova 1983; *Vie romane in Liguria*, a cura di R. LUCCARDINI, Genova 2001; T. MANNONI, *L'analisi critica nei problemi di cultura materiale: il caso delle strade romane*, in *Atti del Convegno Insediamenti e Territorio: viabilità in Liguria tra I e VII secolo d.C.*, Bordighera 2000, in corso di stampa; V. FORMENTINI, *Genova nel basso Impero e nell'Alto Medioevo*, in *Storia di Genova dalle origini al tempo nostro*, II, Milano 1941; V. POLONIO, *Da provincia a signoria del mare. Secoli VII-XIII*, in *Storia di Genova. Mediterraneo Europa Atlantico*, a cura di D. PUNCUH, Genova 2003, pp. 111-232; F. CICILLOT, *Nautica genovese. Tipologia delle imbarcazioni di Varazze alla fine del Medioevo*, Savona 1993; D. MORENO, *Querce come olivi. Sulla rovericoltura in Liguria tra XVII e XIX secolo*, in « Quaderni storici », XVII (1982), pp. 108-136; L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo*, Genova 1987; A. NASSER ESLAMI, *Genova e il Mediterraneo. I riflessi d'oltremare sulla cultura artistica e l'architettura dello spazio urbano. XII-XVII secolo*, Genova 2000; T. MANNONI, *Circolazione di maestranze e idee nel Mediterraneo. L'esperienza genovese*, in *Architetture e città del Mediterraneo tra Oriente ed Occidente*, a cura di A. NASSER ESLAMI, Genova 2002, pp. 205-221; T. MANNONI, *Recupero dei significati delle memorie urbane*, in *Archeologia e urbanistica*, a cura di A. RICCI, Firenze 2002, pp. 39-58; T. MANNONI - E. GIANNICCHEDDA, *Archeologia della produzione*, Torino 1996, pp. 299-306; P. CAMPODONICO, *La marineria genovese dal Medioevo all'unità d'Italia*, Milano 1989; I. FERRANDO CABONA, *Palazzo San Giorgio. Pietre, uomini, potere (1260-1613)*, Genova 1998; *Ripa. Porta di Genova*, a cura di E. POLEGGI, Genova 1993; *Genova porta d'Europa. La logistica delle merci tra il porto di Genova e l'Europa nei secoli XII-XXI*, a cura di D. CABONA e G. MASSARDO, Firenze 2003; A. CAGNANA - S. FALSINI, *Crescita edilizia e organizzazione delle Cà de Rossi (Ge) dal XIII al XIX secolo. Il primo studio di una "volta" stradale*, in « Archeologia dell'Architettura », I (1996), pp. 101-116; G. BUSCO, *Il porto di Levante ed i suoi collegamenti con l'entroterra nel Medioevo e nell'Età Moderna*, in *Insediamenti, viabilità ed utilizzazione delle risorse nella Liguria di Levante*, Framura 1998, pp. 45-65; G. FARINA, *Ingegneria portuale genovese nel Seicento*, Firenze 1969; P. CEVINI, *La Torre D'Amico, o "Saliera di Campomorone"*, in « Studi e ricerche. Cultura del territorio », 10-11 (1994-95), pp. 24-69; F. CAVALLERO - R. MIAZZA, *Architettura nel feudo dei Fieschi in Valle Scrivia (GE) tra XVII e XVIII secolo in rapporto alle vie di comunicazione. La "Casa del Mercato" di Casella*, in « Studi genuensi », n.s., 16 (2000-2002), pp. 71-89; *1128-2000. Il porto*

di Genova, a cura di E. POLEGGI, Genova 1971; *Il porto di Genova*, Varese 1992 (con riproduzione anastatica di una relazione del 1810); *Il porto vecchio di Genova*, a cura di E. POLEGGI e L. STEFANI, Genova 1985.

INDICE

Massimo Quaini, Per la storia della cultura territoriale in Liguria: viaggiatori, corografi, cartografi, pittori e ingegneri militari all'opera fra medioevo e modernità

1. Fra medio evo ed età contemporanea: il lento cammino verso l'età dell'evidenza geografica e della stabilità dell'immagine regionale	pag.	5
2. Condizioni politiche e specificità culturali del caso genovese	»	10
3. Il persistente primato della descrizione verbale nella rappresentazione del territorio	»	16
4. La supremazia del punto di vista dal mare e la prima compiuta rappresentazione regionale	»	18
5. Dai cartografi nautici ai corografi e ai cultori dell'ingegneria	»	26
6. La difficile costruzione di una coro-cartografia di stato	»	33
7. Lo sviluppo di una mentalità topo-cartografica a livello locale	»	45
8. "La terza Riviera": la Corsica genovese. Un laboratorio di cartografia «coloniale»?	»	51
Nota bibliografica	»	58

Tiziano Mannoni, Quando il mare diventa una grande via di comunicazione

Premessa	»	69
1. Realtà geografiche e geomorfologiche della Liguria	»	70
2. Porti e approdi	»	72
3. Scambi e commerci	»	74
4. I traffici marittimi in Liguria prima della romanizzazione	»	75
5. La Liguria marittima in età romana	»	78
6. Le vie del mare durante il periodo delle invasioni	»	80
7. Il mare torna una grande via di comunicazione	»	84
8. I cambiamenti alla fine del Medioevo	»	92
9. I cambiamenti dell'Ottocento	»	95
Nota bibliografica	»	97

Michel Balard, Vendere nel dominio e fuori: botteghe di città e colonie mercantili

1. All'arrivo della nave: i magazzini della <i>Ripa maris</i>	pag.	99
2. All'arrivo dei convogli mulattieri	»	101
3. Mercati e fiere: localizzazione dei mercati in città; fiere in Liguria	»	101
4. I luoghi del commercio al minuto	»	102
5. Un esempio: la bottega dello speziale	»	104
6. La rete commerciale genovese nel Mediterraneo: rotte e scali	»	105
7. Approdi e porti d'Oltremare	»	107
8. L'organizzazione delle colonie mercantili: fondaci, logge, diritti doganali, società a carati	»	109
9. Un esempio: la Maona di Chio e il monopolio dell'allume e del mastice	»	111
10. Le conseguenze: vita marittima e scoperta del mondo	»	113
Nota bibliografica	»	114

Luciana Gatti, Una cultura tecnica: i costruttori di navi

Premessa	»	117
1. Tra bosco, spiaggia e mare	»	119
2. Una "centrale patria": storie di mobilità e stabilità di maestranze	»	135
3. Guardando a Nord: vascelli dei secoli XVII e XVIII	»	144
Nota archivistica e bibliografica	»	152

Anna Dagnino, L'architettura degli ordini religiosi, il territorio, la città

1. Ordini religiosi e dinamiche di insediamento: i Benedettini e i Mendicanti a Genova, i Cistercensi a Genova e in Liguria	»	159
2. Committenti, architetti e cantieri degli ordini religiosi: alcuni casi tra XI e XIII secolo, a Genova e in Liguria	»	165
3. Tipologie architettoniche, normative degli ordini e cultura edilizia locale: i Cistercensi e i Mendicanti	»	175
Nota bibliografica	»	183

Nicolò De Mari, Ordini riformati e nuove congregazioni a Genova: logiche insediative e tipologie architettoniche

1. La città e i conventi		191
--------------------------	--	-----

2. I complessi degli Ordini riformati	»	194
3. Le case e i collegi delle nuove congregazioni	»	202
Nota bibliografica	»	210

Tiziano Mannoni, Case di città e case di campagna

Premessa	»	227
1. Le più antiche abitazioni dei Liguri	»	231
2. Le case di età romana	»	234
3. Come si abitava dopo la caduta dell'Impero	»	236
4. La rinascita attorno al Mille	»	239
5. La rivoluzione edilizia del Medioevo	»	242
6. Le case rinascimentali	»	249
7. La rivoluzione edilizia dell'età moderna	»	252
8. I cambiamenti dell'Ottocento	»	256
Nota bibliografica	»	259

Lodovico Caumont Caimi, Bancalari ed artigiani dei mobili d'arredamento

1. Gli esordi. I secoli XIII e XIV	»	261
2. Il secolo XV	»	262
3. Il secolo XVI	»	264
4. Il palazzo di Andrea Doria a Fassolo	»	266
5. Il secolo XVII	»	268
6. Il secolo XVIII	»	273
7. Dall'inizio del Settecento al Rococò	»	275
8. I mobili di ebanisteria	»	279
9. La corporazione dei bancalari	»	282
10. Gli ebanisti Gaetano Bertora ed Andrea Torrazza	»	283
11. Il Neoclassicismo	»	284
12. Il secolo XIX	»	289
13. Gaetano Descalzi detto il Campanino a Chiavari	»	289
14. Henry Peters	»	291
15. Altri artigiani liguri del secolo XIX	»	293
Nota bibliografica	»	294

Marzia Cataldi Gallo, Tessuti genovesi: seta, cotone stampato e jeans

1. Cenni storici sull'arte della seta a Genova	»	297
2. Aspetti tecnici e commerciali	»	300
3. Tipologie tessili e disegni genovesi fra Cinque e Seicento	»	306
4. Velluti e damaschi settecenteschi	»	311
5. Il damasco della palma	»	314
6. I velluti "a giardino"	»	315
7. Dal declino della seta al successo del cotone	»	321
8. Conclusioni: da <i>Jeane</i> a <i>Jeans</i>	»	331
Nota bibliografica	»	333

Paolo Giardelli, Tradizioni popolari in Liguria

1. Terra di Santi e Draghi	»	335
2. Montagna senza legni, mare senza pesci	»	339
3. La casa contadina: organizzazione dell'abitazione	»	342
4. Impossibilità di vivere: mobilità "nobile" e "ignobile"	»	345
5. Il sogno americano	»	359
6. Sotto il peso della fatica	»	367
7. Le arti magiche	»	368
8. Liguria in Festa	»	372
9. Le Voci del Mare	»	388
Nota bibliografica	»	392



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Glauco - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo