

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

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

Massimo Quaini

« ... niuno potrà esser corografo, che non sappia disegnare o dipingere » (Girolamo Ruscelli, *La geografia di Claudio Tolomeo Alessandrino*, 1561)

« Gli ingegneri si spargono sulla superficie del territorio e, strumenti alla mano, calcolano le linee immaginarie che uniscono i punti principali del paese: anche i cieli sono interpellati per imparare a conoscere la terra. Altri, in questa rete di triangoli più piccoli, proiettano su un piano i contorni del terreno e di tutto ciò che esso offre sulla sua superficie. Il disegno d'imitazione, la stessa pittura vengono in soccorso della geometria e, su questo canovaccio rigoroso, riproducono, in tutta la loro magia, le forme e i colori: è la natura stessa ridotta alla dimensione della sua immagine »

(A. Allent, *Essai sur les reconnaissances militaires...* 1800)

1. Fra medio evo ed età contemporanea: il lento cammino verso l'età dell'evidenza geografica e della stabilità dell'immagine regionale

Una scritta apparentemente misteriosa del mappamondo di Hereford (ca. 1290) fornisce la chiave della comunicazione del messaggio geo-cartografico tipico dell'età medievale: *omnia plus legenda quam pingenda* (« tutte queste cose sono più da leggere che da disegnare »). Per gli uomini del Medioevo le “legende”, le didascalie che corredano le carte, sembrano più importanti del disegno cartografico stesso. I luoghi e la loro rappresentazione, più che al disegno e alla vista, soggiacciono al potere persuasivo della parola letta ad alta voce – perché nel medioevo la lettura è collettiva e non a caso i mappamondi sono collocati nelle chiese o nei palazzi pubblici – e quindi sono soggetti a una comunicazione che passa soprattutto per l'orecchio prima che per l'occhio.

La parola, dando corpo a lunghe didascalie che occupano tutti gli spazi vuoti della carta, svolge un secondo discorso narrativo, enciclopedico, più rilevante e atteso del disegno vero e proprio. Per questa via la carta diventa soprattutto discorso retorico, metafora e la geografia si converte in «*geographie moralisée*» (J. Schulz, 1990).

La storia della cartografia moderna, il lento cammino verso l'età dell'evidenza e stabilità geografica coincide dunque in gran parte con la storia dell'emancipazione del disegno dalla parola.

Ma nello stesso XIII secolo un cartografo come Matteo Paris, che correda la sua *Cronica majora* (nota anche come *Historia Anglorum*) di diversi tipi di carte (dalla carta itineraria, alla carta corografica e al mappamondo), anticipa un'esigenza che tende a mettere sullo stesso piano l'orecchio e l'occhio e che diventerà comune nell'età rinascimentale: «*Ke oraille ot, voient oil*» ovvero: che ciò che l'orecchio intende gli occhi vedano. In questo modo si spiega l'ambiguità di una cultura geografica, come quella medievale, in cui i luoghi comuni e anche le fantasie della geografia "moralisée" si associano all'esplorazione e allo spirito di osservazione. In questo modo si spiega il fatto, a prima vista incomprensibile, che «nell'età dell'imprecisione e del sogno, dell'allegoria e dei numeri simbolici», per usare un'espressione del medievista Roberto S. Lopez, la «geografia nasce adulta» fin dalla fine del XIII secolo e che il suo atto di nascita è costituito dalle prime carte nautiche, che, come è noto, sono genovesi (Lopez, 1966).

Non c'è dubbio che, nella transizione fra Medioevo e Rinascimento, il personaggio storico in cui in maniera emblematica si mescolano i luoghi comuni della geografia medievale espressa dalla cultura dotta ed ecclesiastica e le congetture geografiche aperte ai nuovi atteggiamenti culturali dell'età delle grandi scoperte geografiche sia il genovese Cristoforo Colombo, il cui talento cartografico è ben noto. Colombo è all'origine della modernità anche perché è il primo a riconoscere che «il mondo è piccolo» (*el mundo es poco*) e annuncia ciò che oggi chiamiamo "globalizzazione" ovvero la prima forma di mondializzazione di cui i contemporanei si ritengono gli inventori.

L'esempio di Colombo (e prima di lui quello di Matteo Paris) ci è utile anche da un punto di vista metodologico, per capire, come sono venuti dimostrando gli ultimi studi sulla cartografia nautica, che l'opposizione troppo rigida fra teoria e pratica, fra cultura dei dotti e sapere tecnico vada per lo meno ammorbidita e non corrisponda sempre alla realtà di una produzione assai variegata.

Anche se, da questo punto di vista, si può parlare di un comune modello mediterraneo, il caso ligure, considerato nella sua completezza, presenta in ogni caso specificità non riducibili a un modello generale di cultura geografica e territoriale: un modello peraltro che soprattutto sul versante della cartografia terrestre non possiamo ancora definire europeo e neppure italiano, visto che solo con la tarda modernità e in particolare con l'età dei Lumi e per iniziativa dei maggiori stati, si instaurano e si impongono nella rappresentazione del territorio i processi di standardizzazione che sono all'origine della cartografia "scientifica".

Lasciando ora da parte tanto i riferimenti più generali quanto Colombo, che proietta la sua azione e il suo sguardo fuori della regione di origine ma è pur sempre figlio della cultura nautica ligure e mediterranea, è la Liguria, è l'antico territorio della Repubblica di Genova, che, in questa sede, assumiamo come laboratorio e campo di verifica di una chiave di lettura che, proprio per evidenziare le specificità culturali, intende guardare più alle trasformazioni della mentalità collettiva e della cultura locale in senso lato che ai cambiamenti politico-istituzionali e all'introduzione dei nuovi paradigmi artistici e tecnico-scientifici che, come si è appena accennato, andrebbero collocati in una cornice mediterranea ed europea. Anche questa scelta metodologica ci spinge, dunque, a dare, in via preliminare, i cenni essenziali sulle principali condizioni geo-politiche e culturali che fanno appunto della Liguria un caso specifico nel panorama cartografico, corografico e ingegneristico fra medioevo e modernità.

Prima di affrontare il nostro tema dobbiamo al lettore un'ultima spiegazione preliminare sulla apparentemente incongrua associazione fra viaggiatori, cartografi, pittori, corografi, umanisti, architetti e ingegneri che ritroverà in queste pagine. Quando parliamo di geografia o di cosmografia fra medioevo ed età moderna abbiamo a che fare con un grumo di scienze che non a caso i repertori iconologici, fatti per affascinare l'occhio (nella tradizione dei libri di emblemi), rendono più che mai evidente, ritrovandosi la geografia e la corografia sia nell'icona della matematica sia in quella dell'architettura militare. Come è stato di recente osservato, l'*Iconologia* di Ripa-Baudouin (1643) presenta la Corografia – la scienza che «realizza la descrizione particolare di una città, di una provincia o di qualsivoglia luogo» – come una giovane donna che tiene in mano lo squadra agrimensorio e il compasso e «misura il globo della Terra usando conoscenze genuine e senza artificio», come è indicato anche dal semplice e severo abbigliamento che ha

in comune con la vecchia Geografia e l'Architettura militare. Insomma, anche una scienza nuova come la Corografia, che insieme alla Matematica precede la pittura e le arti non meno dell'architettura e dell'astronomia, ha figura di « donna grave e matrona nobile » e come per questa « i piedi nudi e stabili in terra sono per dimostrazione della sua evidenza e stabilità » (C. Ripa, 1618).

Evidenza geografica e stabilità – nel senso di attaccamento alla terra e al suo “disegno” materiale – sono dunque il filo d'Arianna che abbiamo scelto per affrontare una « materia difficile e, senza dubbio alcuno, più che il laberinto di Teseo intricata », come Tomaso Garzoni, nella *Piazza universale di tutte le professioni del mondo* (1587), scrive nel discorso XXVII dedicato a « cosmografi e geografi e dissegnanti, o corografi, e topografi », che si conclude con queste parole: « con questa scienza » preziosa « s'intenderanno le balle e mappamondi mandati fuori (...) e tante carte particolari che non trattano altro che il partimento e divisione di questa terra, possedendo una intiera notizia di tutto il globo d'essa » (Garzoni, 1587). Parole con le quali, se da un lato ci si ricollega alla missione enciclopedica di un insieme di scienze e tecniche che fin dal medioevo avevano come finalità quella di dare « una intiera notizia di tutto il globo » terracqueo, dall'altra si ripropone alla carta il modello mimetico di matrice aristotelica, che vale soprattutto per la carta corografica o topografica.

Infatti, nel momento in cui – nel pieno del Rinascimento – il visto e il conosciuto prendono il sopravvento sull'immaginario, e per dirla con Humboldt si devono ammettere anche le zone incognite, le macchie bianche sulla carta (che la cultura medievale affollava di scritte, simboli e paesi del tutto ipotetici), « la natura si impone come modello. La carta dell'età moderna si afferma come modello d'imitazione e in tal modo si ricongiunge all'arte pittorica e alle sue teorie. La carta topografica si deve offrire all'occhio come un 'ritratto' fedele del paesaggio » (C. Bousquet-Bressolier, 1995).

Come il quadro di un paesaggio, la carta topografica anche in tempi prossimi a noi continua a voler imitare la natura (attraverso l'uso del colore, delle ombre e degli stessi simboli e segni basati sull'analogia), ma a differenza della pittura essa denomina con la scrittura gli spazi e i luoghi, le acque e i rilievi montuosi, le sedi umane e i boschi ovvero ogni oggetto considerato degno di nota per chi pratica il territorio e lo padroneggia. Infatti, è solo attraverso questa « associazione della scrittura e della rappresentazione che si dimostra l'appropriazione, la padronanza del territorio da parte dell'uomo » (C. Bousquet-Bressolier, 1995).

Ma questa differenza, pur essenziale, non deve farci dimenticare che come ancora dimostra il fortunato manuale di Valenciennes – *Eléments de perspective pratique à l'usage des artistes* (1800) – i rapporti fra il pittore di paesaggio e il cartografo rimangono assai stretti non fosse che per la preparazione scientifica che Valenciennes richiedeva al pittore e nella quale un posto preminente accanto alla geometria e all'ottica avevano anche la geografia e le scienze naturali, tanto che, come ha riconosciuto Gianni Romano

«la conseguenza immediata era che gli artisti dovevano trasformarsi in storici, geografi, naturalisti per non cadere in ridicole incongruenze (...) per non dimostrare quella ingiustificabile superficialità di cultura che li avrebbe nuovamente sottostimati al confronto con i pittori storici, necessariamente informati sugli autori dell'antichità».

Con lo stesso spirito di «veridicità controllata sul campo delle nostre levate catastali» (Romano, 1978), si mossero in Liguria prima la folta schiera di pittori-cartografi che documenteremo soprattutto fra Sei e Settecento e poi le squadre di ingegneri geografi, che soprattutto nell'età napoleonica si sparsero per le contrade d'Italia. Ambedue furono accompagnati o preceduti dai numerosi pittori paesaggisti praticanti il viaggio in Italia secondo le prescrizioni dello stesso Valenciennes, che, oltre a indicare il giusto approccio generale, traccia anche l'itinerario di un ideale «voyage pittoresque» in cui Genova e le Riviere entrano dopo la Sardegna e la Corsica (dove in particolare ritorna il parallelo fra naturalisti, cartografi e pittori):

«Sulla via del ritorno sbarcando a Genova si gode una superba prospettiva. Il porto, la città disposta ad anfiteatro, le rupi accigliate che la circondano e che formano quel crinale in rilievo che chiamano la cornice dove passa la strada; questo insieme infine di montagne pelate, di boschetti sparsi, di case di campagna attorno alla città, presenta un quadro straordinario che si incontra solo su questa costa; la Riviera infatti offre bellezze di altro genere, con le sue numerose piantagioni di ulivi, di fichi e di melograni, che fanno assomigliare questa campagna a quella dell'Attica nel periodo della sua gloria e prosperità» (Valenciennes, 1800, p. 606).

In prospettiva il viaggiatore che si incamminerà sulla Cornice sarà sempre meno «l'artista curioso e filosofo» che deve «cogliere la Natura sul fatto per trasmetterne la rappresentazione fedele e interessante» e quindi sempre meno simile al cartografo e prossimo invece al turista che visitando la Riviera penserà, come ci mostrano le rappresentazioni dell'epoca, di essere giunto in Attica o in Palestina. Tanta la forza del mito neoclassico e soprattutto religioso – il paesaggio biblico – nell'età del romanticismo. Ma questa è solo la conclusione di una storia che riguarda prima la «corografia»

e poi la standardizzazione dell'immagine romantica (attraverso la pratica del "voyage pittoresque" e del turismo), più che la storia della carta. La carta, piuttosto che al mondo disincarnato dell'immaginario, ci riporta alle strade fangose della storia, alle condizioni storiche e sociali di ogni contrada rappresentata e ai soggetti politici che in essa esercitano un potere sul territorio.

2. Condizioni politiche e specificità culturali del caso genovese

Quanti hanno finora ripercorso la vicenda iconografica di Genova e del suo territorio, per spiegarne le più evidenti specificità – coincidenti, a detta dei più, con una situazione di "cronica arretratezza" nel campo della cartografia terrestre rispetto agli stati più vicini come il Piemonte sabauda o economicamente affini come la Repubblica di Venezia – hanno soprattutto guardato, ora alle peculiarità della vicenda artistica, dove l'interesse per il paesaggio appare fortemente minoritario e si riscontra « la sorte stranamente sorda dell'immagine urbana nella cultura figurativa locale » (E. Poleggi, 1977), ora alla vicenda istituzionale di uno stato che stenta a modernizzare le sue strutture burocratiche e militari e a rivolgere un interesse specifico e costante al governo del territorio, per non parlare della noncuranza per la promozione delle arti e della cultura scientifica da parte di una città di mercanti, elevata a luogo comune prima dai viaggiatori e poi anche dagli storici locali.

In questo contesto storico, che peraltro in anni recenti ha subito forti ridimensionamenti e revisioni, ma che in ogni caso rispetto alla comune vicenda italiana non si caratterizza per il primato né della cultura figurativa né della cultura politica statale, sembra logico rifarsi, almeno in prima battuta, alla storia delle mentalità e dei comportamenti o stili di vita locale piuttosto che alle periodizzazioni della storia istituzionale o della storia della cultura figurativa, della scienza e delle tecniche, ivi compresa l'incerta periodizzazione della storia generale della cartografia. Soltanto in questo modo si potrà evitare di valutare in termini di "arretratezza" o di anacronismi un insieme di specificità culturali e istituzionali, che piuttosto che in rapporto a un modello astratto (italiano? europeo?) vanno valutate in rapporto al grado di coerenza e di pertinenza con il contesto socio-culturale regionale o addirittura locale e in ogni caso al grado di efficacia delle tecniche cartografiche e ingegneristiche rispetto ai problemi di un contesto territoriale e geopolitico che non coincide con quello di alcun altro stato della penisola.

In ordine al primo aspetto, il contesto socio-culturale, Ennio Poleggi ha opportunamente notato che la presunta "insensibilità" a ritrarre il pae-

saggio urbano (che pure appare fin dal medioevo l'elemento centrale nella costruzione dell'immagine fisionomica del territorio ligure) appartiene a « un comportamento pienamente condiviso dalla comunità che, non preoccupandosi di celebrare la propria scena di vita, non può neppure offrire comprensibilmente ai propri artisti una committenza per le più nobili espressioni del paesaggio e della veduta » (Poleggi, 1977, p. 14). Questo tipo di comportamento spiega il fatto che al di là di un unico rilevante episodio promosso dalle magistrature genovesi nel 1481 (sul quale ritorneremo), le più antiche rappresentazioni urbane di cui si ha notizia sono relative a iniziative promosse da altri principi: dal papa Innocenzo VIII, che nel 1484 chiede al Pinturicchio di decorare “alla maniera fiamminga” – secondo il giudizio del Vasari – una Loggia del Palazzo del Belvedere con le vedute di Roma, Milano, Genova, Firenze, Venezia e Napoli, al marchese Francesco Gonzaga che nel 1497 commissiona a Giovanni e Gentile Bellini le vedute di Venezia, Genova, Parigi e il Cairo per le « camere delle città » del palazzo di Marmiolo ora scomparso. Anche nella successiva circolazione delle stampe – il mezzo più economico per comporre un atlante di città – fra le molte trascrizioni copiosamente disseminate in ogni raccolta prevalgono come matrici quelle di autori non genovesi, quali Hogemberg (1572), Lafrery (1573) e Alessandro Baratta (1637).

A integrazione e soprattutto ad anticipazione di queste matrici sostanzialmente simili – soprattutto nella propensione cartografica a inserire largamente la città nel caratteristico contesto territoriale del celebrato « paesaggio di villa » e nell'ampia cerchia delle montagne su cui all'inizio del Seicento si iscrive l'ultimo giro delle mura – si può citare un solo episodio genovese tardo-medievale: la *pictura antiquae urbis Genue* che celebra la partenza della spedizione navale per la liberazione di Otranto voluta dal papa Sisto IV (1481) e che per la sua importanza (dovuta alla sua unicità?) i Padri del Comune vollero salvare dalla consunzione facendola ricopiare dal pittore-cartografo Cristoforo de Grassi nel 1597.

È stato giustamente notato che questa immagine prospettica e le successive vedute topografiche, volte a promuovere la classica visione della città e del suo territorio dal mare e a diffondere il gusto per le rassegne navali davanti al porto di Genova (di cui esiste un grande campionario cinquecentesco affidato a quadri e miniature anche di fonte turca), non fanno altro che agglutinare nuove informazioni attorno « alla struttura frontale ereditata dalla tradizione » e in particolare dai più evoluti prospetti urbani già inseriti nella cartografia nautica (E. Poleggi, 1977).

Ritroviamo schemi e matrici simili anche successivamente – il genere ha infatti avuto successo fino alle vedute concernenti il bombardamento di Genova da parte della flotta di Luigi XIV e anche oltre – quando danno corpo a notevoli monumenti “topo-cartografici” locali: la *Chorographia Xfori de Grassis* (1608) dedicata all’Isola di Corsica, ma estesa alla Riviera di Levante e alla città vista dal Capo di Faro (☞ 8); la *Civitas Janue* (1616) attribuita a Gerolamo Bordoni, nella sua qualità di maestro del cerimoniale e di addetto alla documentazione corografica della Repubblica; e infine la veduta di Genova compresa nella Loggia delle carte geografiche dei Palazzi Vaticani (1635 ca) – di gusto e impianto ancor più cartografico sia per la tendenza a trasformare la veduta a volo d’uccello in pianta prospettica sia per la maggior ampiezza del contesto geografico rappresentato – che un’ipotesi fondata attribuisce a un disegno del pittore Ansaldo inviato al papa Urbano VII, che, come altri principi, l’aveva richiesto per soddisfare la curiosità per la nuova, ciclopica cinta difensiva. Altre due piante prospettiche vengono negli stessi anni commissionate al pittore Sebastiano Odone per uso dell’imperatore e del Senato stesso (Poleggi - Cevini, 1981).

Dopo gli studi più recenti e quanto abbiamo appena detto nel precedente paragrafo, non deve stupire il ruolo crescente dei pittori e la loro vocazione o propensione cartografica. Per esempio la tendenza a volgere la veduta prospettica in pianta è riscontrabile nel quadro attribuito a Domenico Fiasella (1638) ed eseguito per la chiesa palermitana di San Giorgio dei Genovesi su commissione della colonia genovese, di cui non a caso Poleggi ha scritto che « la raffigurazione della città, fra le prime e più autentiche dovute ad un artista locale, presenta uno stretto carattere cartografico » (E. Poleggi, 1977).

Quanto alla «moda» e al gusto per le “gallerie” di carte e vedute, che trova molti seguaci nell’Europa del Cinquecento, non sembra che in Genova tale moda abbia avuto molti seguaci, soprattutto da parte delle pubbliche magistrature. La ricca committenza privata, che richiama molti pittori anche di scuola fiamminga, si rivolge infatti ad altri generi. Fanno eccezione due episodi di diverso valore: il primo riguarda la Loggia delle vedute di città nel palazzo Doria-Spinola – l’attuale palazzo della Provincia – promossa nel 1584 da Gio. Battista Doria e attribuita secondo alcuni al pennello di Felice Calvi (per Poleggi la qualità degli affreschi è scarsa e le fonti « coincidono con le stampe urbane diffuse ovunque »), secondo altri alla mano del citato Cristoforo de Grassi (P. Campodonico, 1998). Il secondo episodio, di più difficile valutazione, riguarda l’ipotetico progetto di comporre una raccolta

pubblica di rappresentazioni delle colonie genovesi, di cui si conservano nel Museo Navale di Pegli i quadri geografici di autore anonimo di metà Cinquecento che rappresentano soprattutto l'isola e la città di Chios.

Il carattere marginale di ambedue gli episodi, rispetto all'esigenza di disporre di una pubblica galleria di carte geografiche, appare evidente. Solo più tardi e da parte dei rappresentanti più illuminati della classe dirigente genovese, tale assenza verrà sentita come una mancanza rilevante, non tanto in termini di cultura artistica quanto in rapporto alla formazione politica del cittadino della Repubblica. Dopo Ansaldo Cebà, che giustamente ribadisce essere

« necessario che il buon cittadino sappia la qualità del sito di tutte le città dello stato; le virtù et i difetti delle fortezze; l'opportunità et i pericoli de' porti; le difficoltà e gli aditi ch'avrebbe il nemico; i passi più a proposito per impedirlo; i luoghi più nascosti per appiattarsi; le campagne più abbondanti per provvedersi et i poggi più oportuni per fortificarsi ... » (A. Cebà, 1617, p. 23)

è Andrea Spinola, altro rappresentante della classe dirigente "repubblicana", a denunciare, in maniera ancor più precisa, la mancanza sia nell'Archivio Segreto, sia nel pubblico loggiato del Palazzo Ducale di adeguate rappresentazioni cartografiche della Liguria:

« Nelle loggie pubbliche del palazzo della Signoria, su quei muri all'intorno v'harebbe ad esser dipinto a fresco tutto lo stato nostro in varie tavole con equisitissima et distintissima nota di tutti i confini. In maniera che quando i Cittadini stanno l'hore intere ad aspettar che i Consigli si radunino potessero prendere minuta cognitione di cosa che tanto importa ... » (A. Spinola).

Di questa, come di altre raccomandazioni dello Spinola – che raccomandò anche lo sviluppo di una scuola di marineria con insegnamento della geografia e della cartografia nautica – non si tenne alcun conto.

A proposito di questa persistente "sordità", Ennio Poleggi, studioso attento della storia della città, ci offre una chiave di lettura che dai comportamenti sociali e mentali rimanda alla architettura del manufatto urbano, alla sua caratteristica spazialità:

« Non possiamo attribuire questa persistente sordità all'aspetto vero e proprio del soggetto da ritrarre perché negheremmo gli echi stessi di quella celebrità superba che dobbiamo a tanti scrittori, da Petrarca a Evelyn Vaugh, ma è certamente da qui, da *un certo specifico modo di crescere tutto medievale*, anche quando i grandi palazzi si sostituiscono agli stretti edifici di schiera, che nasce la ritrosia degli autori genovesi e l'impossibilità per gli altri a comprendere le nascoste ma rivoluzionarie battute della spazialità cittadina. *Non si da veduta senza piazza e Genova non ha piazze ...* » (E. Poleggi, 1977, corsivo mio).

È vero che una ricchissima cultura visiva esplode all'esterno con le facciate dipinte e

« all'interno dei suoi palazzi, fra atrio e logge superiori, lungo le volte affrescate, serpeggiando fra gi stucchi», ma questa esplosione, non a caso dettata dall'esigenza di dare profondità alla scena urbana con l'espedito del tromp-l'oeil, non riesce a cancellare le inevitabili conseguenze anche percettive della più profonda organizzazione della spazialità cittadina: il fatto ancora che «non si può celebrare con vedute uno spazio che è squisitamente privato, fuori di ogni godimento collettivo » (*Ibidem*, corsivo mio).

Questa chiave di lettura, difficilmente contestabile, può essere estesa dall'organizzazione dello spazio urbano al più ampio spazio territoriale: il territorio della Repubblica si sviluppa infatti a immagine e somiglianza del *Commune Ianuae*, « che ebbe termine solo nel 1528, allorché la riforma di Andrea Doria diede vita alla *Excellentissima Respublica* retta dai dogi biennali e sostenuta da una litigiosa aristocrazia che faticava ad amalgamarsi in un ceto di governo » (G. Assereto, 1999, p. 12). In effetti, che alla fine del Quattrocento, quando il processo di espansione territoriale poteva dirsi concluso, lo stato genovese rimanesse una struttura politica quanto mai debole e priva di identità è dimostrato dal fatto che fra il 1453 e il 1515 vennero dalla Repubblica alienati al Banco di S. Giorgio, *un organismo privato*, ampie e delicate parti del suo territorio: la Corsica innanzitutto, ma anche Lerici, Sarzana e Levante nella Riviera di Levante, Pieve di Teco e Ventimiglia nel Ponente.

La complessa organizzazione territoriale, basata su un confuso regime di privilegi e immunità locali sanciti da convenzioni con le diverse comunità locali e sull'esistenza di numerose *enclaves* feudali spesso appartenenti alle famiglie della nobiltà genovese e al ceto di governo, era lo specchio evidente della divisione in fazioni della stessa aristocrazia genovese e della sua organizzazione spaziale in "alberghi" ovvero in clan topograficamente definiti all'interno dello spazio urbano.

A proposito della perennemente incompiuta riforma amministrativa dell'organizzazione periferica e della stessa struttura statale, è stato da più parti notato che

« la giustizia è quasi l'unico cemento che tenga insieme uno Stato dove non esiste forza militare degna di questo nome, né interesse comune, né fedeltà dinastica e meno che mai compattezza etnica o culturale. La Repubblica, in un certo senso, si fonda sulla litigiosità permanente dei propri sudditi, i quali disputano a titolo personale, o per gruppi familiari, o per comunità » (G. Assereto, 1999, p. 61).

Quanto a questi ultimi protagonisti locali, è stato ancora notato come anche le comunità siano un'istituzione eterogenea, una «solidarietà territoriale superimposta» al di sotto della quale operano diversi tipi di aggregazioni: parentele, parrocchie, confraternite, “popoli”; e come questi corpi disuniti sembrano ritrovare coesione solo nel conflitto con le comunità vicine o nello scontro con lo stesso potere centrale. Tanto che, «nonostante una serie di domande specifiche», la Repubblica per tutto l'antico regime non riesce a «ridisegnare in alcun modo, secondo criteri di omogeneità, la mappa amministrativo-territoriale» e il suo «*linguaggio politico continua a nutrirsi della tradizione*: immunità, privilegi, convenzioni e statuti locali che hanno il prestigio della loro antichità» (E. Grendi, 1981, pp. 275-276).

Di questo complicato contesto – in cui a proposito delle istanze di modernizzazione, riconosciute di quando in quando dai soggetti politici più illuminati, è stato ancora detto che «il riconoscimento di un *trend* non comporta una specifica diagnosi morfologica, non implica un progetto statale» (*Ibidem*, p. 266) – dovremo ricordarci allorché cercheremo di scoprire su quale terreno viene maturando la pratica diffusa della rappresentazione grafica del territorio e i suoi più interessanti episodi. Esso appare ancora più indecifrabile se pensiamo al contrasto fra un'aristocrazia finanziaria che, proiettando i suoi interessi sull'intera superficie del globo, ha bisogno di accumulare informazioni “geografiche” sul mondo intero (come dimostrano i cataloghi delle biblioteche delle maggiori famiglie) e lo scarso interesse che suscita, al di là della stagione culturale segnata dai Bracelli e Giustiniani, il territorio ligure, almeno da un punto di vista geo-cartografico.

L'enigma trova probabilmente la sua prima spiegazione alla luce della vicenda europea: qui il rapporto fra modernizzazione e potenziamento dello Stato da una parte e sviluppo della cartografia dall'altro è del tutto evidente. Le spinte centralistiche sono, in tutta l'Europa, alla base della modernizzazione cartografica. Nel caso ligure il contesto socio-istituzionale richiede, per essere inteso, diverse categorie e procedure d'analisi. Dovremo per esempio distinguere, sulle tracce di Edoardo Grendi, fra la carta come espressione frammentata, locale della «coscienza sociale dello spazio» e strumento di identità dei singoli corpi sociali a livello di comunità, e la carta come strumento analitico che, operando sulla base dei più generali modelli europei, si mette in grado di abbracciare in una completa ed efficace visione d'insieme le asimmetrie territoriali dello Stato e che per questo diventa strumento di governo dell'incerta compagine statale.

3. *Il persistente primato della descrizione verbale nella rappresentazione del territorio*

Date le condizioni storiche che abbiamo appena tratteggiato, non stupisce, dunque, che la cartografia terrestre che si produce in Liguria si faccia largo con difficoltà entro le coordinate spazio-temporali di una mentalità “medievale” – nel senso accennato all’inizio di questo saggio – e di un persistente ordine politico che in prima battuta possiamo definire “premoderno”. In una situazione istituzionale che appare poco o nulla omogenea, il “medioevo” – per quel tanto che l’uso di questa grande categoria può essere legittima – sembra, in alcuni contesti locali, prolungarsi ben oltre le date canoniche. Un fatto che, a prima vista e secondo la vulgata storiografica che vede nell’impresa del genovese Colombo e nella prima conseguente “mondializzazione” l’apertura della modernità, non può non apparire paradossale.

Ma in effetti le cose stanno in questi termini. Per fare un primo esempio di pratica topo-cartografica: a Savona, la seconda città dello Stato genovese, il Comune per risolvere alcune controversie di confine fra gli uomini della “villa” di Vezzi si serve, nel 1536, di Gio. Agostino Abate, interessante figura di artigiano, matematico e annalista. Ora, l’Abate, pur avendo solide conoscenze in fatto di geometria e di architettura (come documentano i manoscritti che ci ha lasciato) non ritiene utile fissare *topograficamente* i termini e le soluzioni delle controversie. Va in loco a vedere, lavora di « lenze » e « canne » per ristabilire i « termini » (pietre di confine), ma come le prove per ripristinare le condizioni anteriori agli abusi commessi sono i ricordi degli « uomini antichi », così anche per l’avvenire ciò che deve far fede è la « scrittura autentica » del cancelliere del Comune che accompagna l’Abate e stende il documento ufficiale (M. Quaini, 1981). Di carte o disegni, applicati in Europa da qualche secolo alle controversie di confine, in questo caso neppure si parla.

La scarsa propensione a maturare una capacità di vedere in senso geocartografico è generalmente riscontrabile nella pratica della visita dei confini interni ed esterni alle giurisdizioni territoriali della Repubblica, fino alla metà del Seicento. I podestà, che sul piano politico sono i responsabili della loro conservazione, sono tenuti a visitarli annualmente. In generale, da parte dello Stato genovese si ritiene sufficiente richiedere la semplice *descrizione verbale*. La “mappa” del territorio, i toponimi e la linea del confine, piuttosto che in una carta, deve depositarsi, oltre che nella relazione certificata dal notaio, nella mente e nella memoria degli abitanti e trasmettersi per tradizione orale e per “autopsia” dagli anziani ai più giovani. Interessante, a

questo proposito, il caso della visita dei confini del contado di Albenga, nel primo Seicento, dove per l'appunto vediamo in azione la procedura degli "indicanti" (necessaria peraltro anche per la cartografia) e la trasmissione ai più giovani della posizione dei confini. Anche nel Levante ligure, ancora nel 1656, quando pure l'uso della carta diventa sistematico, da parte dell'autorità locale sopravvive l'uso di fare la periodica visita dei confini in compagnia sia degli anziani della comunità che devono mostrare al giurisdicente la posizione dei termini, sia di « giovinetti d'anni 15 » che devono memorizzare per le evenienze e le generazioni future questo tipo di conoscenza del territorio.

È soltanto nel 1643 che, come vedremo più avanti, il governo genovese arriva a deliberare che i confini « siano disegnati e descritti esattamente affinché ne rimanga perpetua memoria » (per la ricostruzione di questa importante operazione ↻ 6).

Questi comportamenti si riflettono perfettamente nella cultura umanistica ligure, dove, in sintonia con le riscoperte categorie tolemaiche, la *corografia*, viene in un primo momento intesa più come *descrizione verbale* che come "pittura" (iconografia) e in ogni caso fa premio sulla carta, sulla *geografia* matematica. L'originale distinzione tolemaica fra *corografia* (nel senso di carta corografica), che richiede piuttosto l'occhio del pittore e la *geografia* (o carta del mondo conosciuto) che richiede invece una buona preparazione da matematico, è essenziale per capire la vicenda e i ruoli professionali della cartografia moderna, soprattutto in Liguria. Anche se l'indagine sulla diffusione in Genova di codici tolemaici o di più tarde edizioni a stampa rimane ancora da fare, come del resto anche uno studio più sistematico della cultura umanistica ligure, soprattutto nelle sue componenti scientifiche o anche soltanto geografica, sappiamo fin d'ora che codici tolemaici si ritrovano comunque nelle biblioteche di personaggi come Andreolo Giustiniani e Prospero da Camogli e che anche nel cosiddetto "Secolo dei Genovesi" importanti biblioteche geografiche e notevoli collezioni di grande carte murali – una sorta di più economica galleria geografica resa possibile dall'invenzione della stampa – trovano spazio in alcuni dei principali casati come gli Spinola e i Balbi per fare solo qualche esempio (Grendi, 1997).

Ancora oggi nel Palazzo Spinola di Pellicceria è possibile ammirare, lungo il monumentale scalone che porta al piano nobile, una rara quanto interessante "galleria" di grandi carte murali di continenti e paesi – fatta di due serie complete per un totale di ben 14 pezzi risalenti al 1659 – uscite

dalle grandi officine di Ioannes Blaeu e di Jodoco Hondio, fra le quali anche una aggiornatissima carta delle terre australi (M.T. Di Palma, 1990).

Sul versante della cartografia nautica è ben noto che la gran parte delle carte e atlanti nautici che si sono conservati fossero destinati a principi e nobili piuttosto che a piloti e che per questo si dotarono presto di costosi elementi decorativi e anche di contenuti corografici. In questo senso una parte della produzione nautica poteva fare concorrenza alla cartografia terrestre soprattutto a livello di atlanti. Per fare solo qualche esempio, l'Atlante di Francesco Ghisolfi, conservato nella Biblioteca Universitaria e studiato da Piersantelli nelle sue ricche decorazioni, presenta lo stemma della famiglia Doria (che da tempo sappiamo essere stata acquirente e committente anche di carte dei Maggiolo), così come all'ammiraglio Ippolito Centurione doveva appartenere una delle copie dell'atlante portolanico dell'albissolese Guglielmo Saetone, del quale era peraltro anche il dedicatario (C. Astengo, 2000).

4. La supremazia del punto di vista dal mare e la prima compiuta rappresentazione regionale

Questa parziale quanto tarda convergenza fra prodotti nautici e cartografia terrestre non rende meno improbabile l'ipotesi di chi, tenendo per l'appunto conto del ruolo rilevante avuto dalla cartografia nautica nella società mercantile genovese e ligure medievale, propende a prospettare una continuità storica dalla più antica cartografia nautica alla cartografia terrestre. Di fatto questa continuità e tutta la connessa retorica sul punto di vista marittimo (legata al tema del "primato cartografico genovese") propugnate in passato da studiosi come Paolo Revelli e Giuseppe Caraci, non risultano di fatto verificabili, anche se alcuni indizi sui quali ci siamo già soffermati – la prevalenza del punto di vista dal mare e l'importanza delle rappresentazioni legate alla celebrazione di imprese navali – tenderebbero a farlo ammettere almeno per le vedute urbane.

In fondo, si tratta di una delle manifestazioni della discrasia che fin dall'inizio abbiamo individuato fra i destini oceanici e globali incarnati da Colombo e dai grandi casati della cosiddetta "età dei genovesi" che si muovono a livello mondiale e la scarsa attenzione e conoscenza di un territorio piccolo e sterile – secondo la comune opinione – come quello della Repubblica. Non a caso le conoscenze topo-cartografiche locali si accumuleranno (come fra poco vedremo) soprattutto nelle regioni di confine con gli stati, come quello sabauda, più attivi nel tentativo di aprirsi uno sbocco al mare a danno

dell'integrità territoriale genovese, già segnata dal cuneo spagnolo del Finale e da quello piemontese di Oneglia o dalle persistente tentazione di Milano e altre potenze terrestri di mettere piede in un grande porto naturale come quello rappresentato dal Golfo della Spezia.

La separazione dei generi cartografici e soprattutto la distinta professionalità e competenza degli autori di carte nautiche, dai cui laboratori dovevano uscire anche gli strumenti nautici del tempo, rimangono del tutto evidenti, pur non essendo possibile escludere del tutto e a priori la collaborazione di pittori per la decorazione delle carte nautiche e soprattutto, come vedremo, la formazione in qualche autore, come Battista Agnese, di un "genere misto", nautico-corografico. Ma anche in questo caso, relativo peraltro al Cinquecento, la considerazione di cui sembrano godere presso i cosmografi (da Gastaldi a Mercatore) i cartografi nautici appare scarsa e lo scambio avviene a senso unico: dalla cartografia terrestre a quella nautica e non viceversa.

Tuttavia se è vero quanto già diceva Carl Schmitt e hanno poi ripetuto studiosi più recenti che alla base della modernità c'è una rivoluzione «così stupefacente da non trovare paragoni», che ha profondamente trasformato il concetto medievale di spazio e ha avuto come conseguenza la riduzione della terra e del mondo a un'unica superficie geometrica e cartografica che si svolge davanti ai nostri occhi, è allora vero che per capire l'avvento della modernità dobbiamo partire dalle rappresentazioni geografiche e in particolare da quelle marittime. Con questa avvertenza preliminare: che per rispondere alle questioni riguardanti il caso genovese dobbiamo preventivamente riconoscere che la carta geografica non è per sua natura lo specchio in cui riescono a riflettersi tutti i contrasti e paradossi che i più ingegnosi viaggiatori e corografi hanno potuto, a torto o a ragione, enumerare a proposito appunto del caso ligure. La "parola" dimostra da questo punto di vista tutta la sua superiorità sul disegno cartografico. Per questo non potremo tralasciare la memoria descrittiva e non affiancare al tratto del cartografo la descrizione verbale, e neppure dimenticare la dialettica fra lo sguardo dal di dentro e quello dal di fuori della società genovese e ligure che è tipica anche della storia della cartografia, oltre che della letteratura odepórica.

Come vediamo avvenire con il primo leggendario viaggiatore che approda alla *ripa maris*, il mitico Giano di cui parla l'epigrafe di S. Lorenzo, le prime descrizioni di Genova e della costa ligure sono di viaggiatori per mare – dal poeta Rutilio Namaziano nel V secolo al geografo arabo al-Idrisi nel XII, fino a quella più celebre di Francesco Petrarca – e soprattutto sono ri-

conducibili alla visione dal mare e quindi al paesaggio delle Riviere. Dobbiamo anche riconoscere che la prima compiuta rappresentazione cartografica della nostra regione è fornita dalle carte nautiche e ha come asse geografico principale la linea costiera e i suoi principali approdi.

Anche la *Tabula peutingeriana*, del resto, suggerisce un'analogo delineazione della Liguria: facendo propria la divisione augustea dal Varo alla Magra, presenta come elemento più appariscente il convenzionale profilo segmentato della Riviera, a monte del quale corrono le vie consolari ostacolate, nell'immagine, dall'attraversamento dei corsi d'acqua più che dalla tormentata morfologia terrestre. A fronte di esse anche il mare, come un grande fiume, sembra incanalare naturalmente i traffici. Una carta di questo tipo non poteva tuttavia essere di grande utilità per il navigante, anche se – a giudicare da quanto scrive Rutilio – gli uomini che viaggiavano al suo tempo avevano un'immagine cartografica dell'Italia derivata da carte simili alla *Peutingeriana* che suggerivano l'idea di un'Italia a forma di foglia di quercia. La curiosa metafora geografica era senz'altro suggerita dal profilo segmentato della linea di costa che costituisce una costante del linguaggio cartografico, ripreso anche dalle carte nautiche e dagli isolari medievali: è dunque il mare che detta la costruzione dell'immagine cartografica della terraferma, come già Strabone aveva ammesso scrivendo che «è il mare, in primo luogo, che descrive la terra e gli dà la sua forma» (*Geografia*, II. 5. 17).

Neppure fra gli *itineraria picta* dell'età tardo-antica e alto-medievale e la cartografia nautica basso-medievale esiste un'evidente continuità storica se non nella prevalenza del punto di vista del viaggiatore e quindi della pratica di ripetuti viaggi per mare che, col solo ausilio della bussola e della valutazione delle distanze, consentirono di costruire un'immagine del Mediterraneo molto prossima alla realtà. L'immagine della Liguria che emerge dalle prime carte nautiche, che in molti casi sono prodotte in ambiente genovese, è ancora più depurata di riferimenti terrestri e di visioni geopolitiche della *Peutingeriana*. La *Carta pisana* – databile intorno al 1290 e secondo molti autori (fra cui per ultimo Gaetano Ferro) di autore genovese – è una sorta di diagramma geometrico, costruito mediante l'intersecarsi delle linee della rosa dei venti, entro il quale si svolgono solo l'andamento della linea costiera e la successione dei toponimi. Solo le carte posteriori, a partire dalla carta del genovese Angellino Dalorto (1325), cominciano ad arricchirsi di nomi, leggende, segni simbolici, vignette di città e di sovrani, vessilli di sovranità, fiumi, laghi e anche qualche catena montuosa: tutti elementi che iniziano a

riempire, anche con iscrizioni e legende, gli spazi bianchi all'interno del profilo costiero.

L'immagine complessiva della Liguria rimane tuttavia sostanzialmente invariata: un arco costiero, più o meno pronunciato (secondo un'oscillazione che sarà molto più accentuata nella cartografia terrestre a stampa), che fronteggia la Corsica genovese e chiude l'alto Tirreno, o Mare Ligustico, arricchito tutt'al più da una vignetta della città di Genova raccolta attorno al suo porto, come nel caso della carta del 1435 di Battista Beccari, un altro cartografo genovese che non a caso enfatizza la veduta prospettica della sua città anche rispetto a quella di Venezia. La veduta, chiaramente presa dal mare, pur nella sua qualità ideogrammatica, consente di riconoscere edifici significativi per il navigante: la Lanterna, il Molo Vecchio, la Torre dei Greci e, sulla Ripa, i pontili.

È probabile che questo tipo di immagine schematica sia stato suggerito o confortato dall'ipotesi etimologica dotta di Genova da *ianua*, porta. «Porta del mondo», come fin dal Quattrocento diranno in molti, fra cui Anselmo Adorno che sembra vedere Genova al centro dell'ecumene e, proprio affidandosi alla metafora della porta, detta i termini di una descrizione che diventa comune a molti altri viaggiatori:

«L'entrata per mare è a guisa di una gran porta, che da levante ha il molo come per uno stipite e per l'altro ha da ponente il famoso scoglio della Lanterna (...) questa foggia e questa forma di porta li dette forse il nome di Ianua, oggi Genova».

Questo tipo di veduta dal mare si trasmette senza sostanziali modificazioni anche nella cartografia nautica dei secoli successivi – per esempio in Andrea Benincasa (1508) – e curiosamente la ritroviamo anche in qualche carta costruita nella lontana Alessandria d'Egitto dall'ebreo Jehuda ben Zara nel 1497. Un'evidente continuità si riscontra anche rispetto al materiale prospettico diffuso dalle prime xilografie di fine Quattrocento – dal *Supplementum Chronicarum* di Foresti a Michael Wolgemut – dove l'impianto urbano, sempre ben raccolto attorno allo specchio portuale, visto da un'angolazione più elevata, viene completato dalle fortificazioni e dalle quinte collinari che avvolgono la città. A questo schema si rifà anche l'iconografia turca dello stesso periodo, come nel caso delle cinquecentesche miniature che decorano la *Storia di Solimano* di Sinan Cavus.

In quanto documento funzionale alle esigenze della navigazione, la carta nautica riporta in generale una toponomastica costiera che implica una gerarchia fra scali di primo ordine (in rosso) e scali minori (in nero). Se-

condo il cosiddetto *Atlante Luxoro* (XIV secolo), anonimo ma a quanto sembra di fattura genovese, appartengono alla prima categoria: Nizza, Monaco, Ventimiglia, Albenga, Noli, Savona, Arenzano, Genova, Sestri Levante, Portovenere, Questo elenco che, a seconda delle carte, può variare, rende l'idea di una migliore dotazione 'portuale' (nel senso medievale della parola) della Riviera di Ponente rispetto a quella di Levante (dove ritroviamo solo Sestri Levante e Portovenere). L'elenco completo dei toponimi nella forma originale che le più antiche carte nautiche ci restituiscono è il seguente: Niza, Olivoli, Monaco, Sepe [S. Ampelio], XXMiglia, Sanromolo, Porto Morisy, Mele d'Andola, Albingana, Finar, Varioti, Noli, Vay, Saona, Arenzan, Votory, Pegi, Civita Janue o Zenoua, Cavo di Monte, Porto Delfino, Rapalu, Ciavary, Sesty, Levanto, Monte Rosso, Porto Venere, Spezie, Lelece, Magra. Nella cartografia quattrocentesca si aggiungono nuove località sia per il Ponente: Taggia, Albisola, Varazze, Sestri Ponente, capo di Faro (Genova), sia per il Levante: Nervi, Recco, Lavagna, Moneglia, capo Corvo. Come si vede, al di là dei centri costieri con evidenti funzioni marittime, ridotte anche a un semplice approdo, i punti di riferimento della cartografia nautica sono limitati alle foci dei fiumi navigabili e ai promontori da cui partivano i "peleggi" o rotte d'altura: il monte Olivo (Villafranca), capo Mele, Capodimonte, capo Corvo e il fiume Magra (per l'evidente funzione portuale che la sua foce ebbe fin dall'antichità come porto di Luni).

Dal punto di vista della diffusione della cultura cartografica a partire dal centro genovese occorre ricordare che i primi cartografi veneziani che si conoscono operanti nei primi decenni del Trecento – da Pietro a Perrino Vesconte – sono anch'essi di origine genovese, come genovese era Giovanni Mauro da Carignano, che conosciamo come parroco della chiesa di S. Marco nel quartiere del Molo di Genova, dove, intorno al 1325, costruì una carta nautica inserita in un planisfero, a conferma delle ampie conoscenze geografiche che già allora i ceti genovesi più colti detenevano, grazie all'attività mercantile a largo raggio.

Per completare il quadro delle coordinate dell'immagine cartografica e mentale costruita dal punto di vista dell'uomo di mare, è necessario passare dalla carta al portolano o *Compasso da navigare* che, già nel XIII secolo, forniva al navigante ulteriori punti di riferimento per riconoscere le coste e navigare in sicurezza. È attraverso il portolano che emerge un'immagine dotata di maggiore spessore territoriale, in cui l'esile linea costiera appare incorniciata entro le quinte montuose, spesso imponenti, che chiudono sì la pro-

spettiva del navigante ma sono al contempo riconosciuti come elemento utili per orientarsi nell'approdo. La montagna ligure viene così incorporata come aspetto determinante del paesaggio costiero e non soltanto in maniera convenzionale come nelle carte nautiche più decorate. È per esempio quanto avviene per Genova (« sopra Genova ha una montagna acuta che se clama Peraldo et un altro monte forcuto che se clama Due Frati; da levante ha uno monte rotondo che se clama Faxe ») o per Portovenere (« ha uno monte che ha nome Goam, infra terra, sopra lo castello, è una montagna che ha nome Mugeru »). Non meno riconoscibili diventano nella descrizione i principali capi: « lo Capo de Noli è alto a mare e mozo et è molto ballumenoso ». Ben delineato anche l'atterraggio a Genova: « Genova è porto facto de molo et ha uno capo da ponente che se clama capo de Faro, en lo quale ha una torre blanca et alta, en la quale se fa la notte gran fano ».

La descrizione, funzionale all'esercizio della navigazione, ci fa intuire il processo di denominazione delle principali cime montuose in base alla loro conformazione vista dal mare. In ogni caso, dimostra che gli elementi determinanti dell'immagine geografica della nostra regione – o almeno di quella che prende forma dalla pratica diffusa del cabotaggio e della navigazione come mezzo di trasporto più facile – sono, oltre alla linea costiera che collega i maggiori centri abitati, le montagne che incombono sul mare. In altre parole il portolano ci rimanda a quella verticalità tipicamente ligure del paesaggio che la stessa carta terrestre per lungo tempo non saprà rappresentare in maniera adeguata.

Il tipo di descrizione che i portolani ci consegnano per tutto il Medioevo viene lentamente arricchendosi di informazioni corografiche che sembrano corrispondere più alle esigenze del viaggiatore che a quelle dei piloti. Un precoce esempio è rappresentato dalla descrizione di al-Idrisi, che, ricalcando lo schema dell'itinerario marittimo, si mostra più dettagliata della cartografia araba coeva:

« Da Hyères ad Albenga 35 miglia. Albenga è fortalizio difendevole e rocca elevata che sovrasta a campi coltivati, non interrotti, con produzioni d'ogni maniera. Da questa città a Savona, città bella in luogo delizioso, molto fertile e ricco d'alberi, 35 miglia. Da Savona a Genova 25 miglia. Genova è città antica, di fondazione primitiva; belli ne sono i dintorni, eccelsi gli edifici; ha frutta in abbondanza, molti campi da seminare, villaggi e casali e giace presso un piccolo fiume. È popolata da mercanti ricchi e agiati che viaggiano per le terre e i mari e si accingono alle imprese facili e difficili. Essi hanno naviglio formidabile, conoscono le arti della guerra e del governo e sono popolo di altissimi spi-

riti fra tutti i Rum. Da Genova a Porto Venere settanta miglia. Porto Venere è fortalizio ragguardevole, abitato e difeso. Da questo a Luni dodici miglia. La città di Luni è posta alla marina, ha campi da seminare e villaggi ».

Siamo di fronte a una descrizione che da un lato, con i curiosi riferimenti ad Albenga « rocca elevata » sulla pianura e alla permanenza della città di Luni, sembra ricorrere a fonti alto-medievali, ma dall'altro già risponde a una logica geografica, grazie alla quale aspetti come il paesaggio agrario e urbano cominciano a entrare come elementi determinanti dell'immagine della nostra regione (senza con ciò voler sottovalutare la presenza della genuina meraviglia del viaggiatore).

Anche il più antico portolano, il *Liber de existencia rivierarum* (fine XII secolo) riscoperto e pubblicato di recente, introduce contenuti di tipo corografico (Gauthier Dalché, 1995). Ma il maggior ampliamento di contenuti in questa direzione sarà pienamente realizzato solo nei portolani di età barocca. Un bell'esempio, per quanto tardo, è costituito dall'*Hydrographia Nautica Mediterranea* del comasco Pantero Pantera (1620 circa), dove la fusione fra le informazioni strettamente nautiche e quelle attinte alle corografie e descrizioni geografiche di derivazione umanistica e rinascimentale è più avanzata. In essa l'individuazione della regione ligure, della sua unità e specificità, è ormai compiuta e va considerata, come vedremo, il frutto maturo della cultura umanistica, ligure innanzitutto:

« Questa regione, hora chiamata Riviera di Genova da Genova città illustre, fu anticamente detta Liguria, secondo la commune opinione, da Ligustico overo Ligure, figliolo di Fetonte, che fu il primo che l'habitasse. Comincia al fiume Varo che la divide dalla Provenza, e termina con il fiume Magra, dove principia la Toscana. È universalmente aspra, perché giace quasi tutta sopra la falda dell'Appennino, che non si allontana mai dalla vista del mare, nè vi è passo (che) per alcune valli. Il paese è sterile e montuoso, ma fa però gran copia di oli, agrumi e frutti d'ogni sorte; ma pochi grani, vini e carni, ma queste e quelli di tutta perfezione. La gente è industriosa, d'ingegno sottile, accorta nei negotii, vantaggiosa nei maneggi, e vale assaissimo nell'arte marinaresca ».

Da Petrarca a Pantera il “bel paesaggio”, che strappa l'ammirazione del navigante e del viaggiatore, è comunque soltanto il paesaggio rivierasco d'impronta urbana, dove la successione dei « superbi palazzi e miracolosi giardini » crea l'illusione « più tosto di una grandissima e bene ordinata città che di separate ville e palazzi »:

« Passato Pigio, incomincia la bella contrada di San Pietro l'Arena, delitia dei Genovesi, per i superbi pallagi e vaghi e delitiosi giardini, pieni di cedri, limoni, naranci e d'altri

frutti, grati non solo per il gusto, ma anche per l'odorato e la vista, in modo che questo luoco si può connumerare tra li più belli e più deliziosi luochi d'Italia».

Perché, sia pure lentamente e solo per talune zone della Riviera, si possa vedere sorgere uno sguardo nuovo capace di apprezzare le delizie del paesaggio ligure al di fuori dei più diffusi stereotipi, occorre rivolgersi al viaggiatore curioso e intelligente che al tradizionale punto di vista dal mare sappia coniugare la capacità di uno sguardo dal di dentro del territorio e della società ligure. Il primo a farlo sistematicamente sarà uno dei massimi cultori della cultura umanistica genovese: il domenicano Agostino Giustiniani, con la sua *Descrittione della Lyguria*.

Pur con tutti i loro limiti, dobbiamo tuttavia riconoscere che è alla carte nautiche e ai portolani medievali che dobbiamo la prima precisa e compiuta rappresentazione dell'arco ligure, nei suoi elementi essenziali. Oltre alla considerazione di tutto lo spessore della montagna ligure – che le descrizioni corografiche non potranno trascurare – manca tuttavia un elemento non meno essenziale: il senso di avere a che fare con una unità non tanto o non soltanto politica (abbiamo visto quanto il territorio della Repubblica fosse in realtà frantumato) ma storico-geografica, “regionale”. La Liguria della cartografia nautica è infatti sempre ricompresa in ambiti marittimi assai più vasti, anche quanto le carte sezionano le coste mediterranee e danno origine a veri e propri atlanti. Anche se, come vedremo, qualche eccezione esiste nel Cinquecento e proviene da cartografi che tendono a fondere il profilo nautico con il retroterra padano, come nel caso di qualche atlante di Battista Agnese: un cartografo di origine genovese ma operante a Venezia, che « domina il Cinquecento con la sua personalità e con la vastità della sua produzione » (C. Astengo, 2000).

Come ci insegnano gli storici, non solo la costruzione dello “stato regionale” da parte del comune di Genova è una conquista lenta e contrastata per tutto il medioevo, ma lo è anche la piena consapevolezza della corrispondente identità politico-culturale. Questa sembra procedere in qualche modo controcorrente: quando fra medioevo ed età moderna si parla di “nazione genovese” si pensa infatti a un'identità assai mobile ed insediata un po' ovunque e per nulla limitata a un territorio e tanto meno a una città capitale che con il suo stesso territorio continua ad avere rapporti piuttosto labili, più di tipo privatistico che pubblico, più personale che statale. Più che di “nazione genovese” in senso proprio si parla infatti di “nazioni genovesi” per indicare gli insediamenti esterni a cui in verità partecipano, con eguali diritti, Liguri e Genovesi.

5. *Dai cartografi nautici ai corografi e ai cultori dell'ingegneria*

Il primato medievale del punto di vista dal mare e dei cartografi nautici genovesi non significa dominio persistente e generalizzato fino all'età barocca. Di fatto, quando, non prima della seconda metà del Cinquecento, nel contesto genovese matura qualche consistente esigenza di impiantare un'efficace cartografia regionale, la cartografia nautica appare ormai come un fenomeno marginale nella società e nella cultura ligure e genovese, anche in conseguenza del progressivo disinvestimento dei Genovesi nel traffico marittimo a favore di ciò che Andrea Spinola chiamava «maneggio pecuniario» ovvero la finanza internazionale. Altre carte e altri tipi di informazioni geografiche diventavano necessari per il funzionamento di quella che è stata definita la prima “economia-mondo” (su questo aspetto rimando al mio contributo al recente volume della *Storia di Genova*).

Fra gli autori che nella Genova rinascimentale tengono bottega e tendono a tramandarsi di padre in figlio la qualifica e il mestiere di *magister chartarum a navigando* non si annoverano cartografi che, come il citato Battista Agnese, genovese ma operante a Venezia, abbiano prodotto carte miste, cioè rappresentazioni a forte contenuto corografico o terrestre all'interno del disegno costiero tratto dalle carte nautiche. Fanno eccezione alcune carte di Vesconte Maggiolo «uno dei più noti ed apprezzati costruttori di mappe del sec. XVI» (G. Caraci, 1935), in particolare una rappresentazione della Corsica, in quanto parte del Dominio genovese. Vale forse la pena di ricordare che il Maggiolo, originario di Rapallo, esercitò con successo la sua arte a Napoli fino al 1518, quando «per la sua perizia nel delineare carte geografiche e mappe nautiche» venne richiamato a Genova dal doge Ottaviano Fregoso, dove tramandò il mestiere a figli e nipoti (Spotorno, 1826).

Come abbiamo già cominciato a vedere per le principali immagini urbane e meglio constateremo fra poco, i protagonisti della nascente cartografia territoriale sono soprattutto pittori, architetti, militari e in qualche caso uomini di lettere e notai, cioè operatori la cui formazione appare assai diversa da quella dei costruttori di carte e strumenti nautici. A proposito della supremazia della rappresentazione pittorica e della «radicata persistenza della 'veduta' anche e soprattutto come documento cartografico», Diego Moreno è arrivato a dichiarare che sia l'una che l'altra sono stati così forti da «ritardare e condizionare il sorgere in Liguria di una moderna cartografia terrestre» (Moreno, 1971).

Concludere, tuttavia, che l'influenza della cartografia nautica sulla cartografia terrestre sia stata nulla, appare quanto meno improbabile, anche tenuto conto del fatto che la percezione geografica della nostra regione va vista a livello collettivo oltre che nei suoi distinti ruoli professionali. E tuttavia se ci si domanda se e quanto abbia inciso nella costruzione dell'immagine cartografica del territorio ligure il disegno ormai collaudato della carta nautica (almeno a proposito dell'andamento della linea di costa), la risposta deve essere più negativa che positiva. Un fatto che conferma la separazione, quasi impermeabilità dei due generi nella produzione cartografica genovese. A giudicare, infatti, dai differenti prototipi che nel Cinquecento si contendono il campo nella cartografia terrestre, sia nelle rappresentazioni pittoriche e manoscritte sia in quelle a stampa, si può ben dire che la rappresentazione del territorio ha proceduto per proprio conto, quasi che il più esatto profilo costiero della carta nautica non la riguardasse o che per l'appunto appartenesse a un genere totalmente altro. Basta infatti passare in rassegna il disegno alquanto diverso delle prime e più diffuse carte a stampa in cui la nostra regione è peraltro associata al Piemonte (dal veneziano Jacopo Gastaldi, ai celebri Mercatore e Ortelio).

La cartografia nautica e lo stesso patrimonio descrittivo dei portolani sembra più incidere a livello di lessico comune che di modello cartografico (cosa che ancora ci riporta al primato della parola). Un caso interessante sembra essere quello di alcune descrizioni cinquecentesche dei confini montuosi della Val Polcevera, dove ricorrono espressioni mutuate dal linguaggio dei portolani, come per esempio queste: «essendovi *ingolfato* in dette comunaglie un monte detto Tuirano» e addirittura «venendo per costera sino al monte della Scaglia di Corno vi è tre miglia incirca di *golfo lanzato*» (Quaini, 1981). Se questo esempio si rivelasse più generale di quanto in realtà sembra essere, si potrebbe parlare di primato, nel linguaggio della classe dirigente, della cultura del mare su quella terrestre.

Un altro indizio interessante, anche se marginale, di tale influenza riguarda le unità di misura e i punti di vista adottati dai primi ingegneri-cartografi nei loro rilievi. È questo per esempio il caso della *Pianta del sito delle marine di Vado* (1569), interessante pianta prospettica della linea di costa fra il *Castello di Saona* e il *Capo di Vado*, attribuita a Battista Sormano, architetto savonese (Quaini, 1971 e Tassinari, 1989). L'adozione di un'unità di misura di uso nautico (la *goa*), insieme alla presenza della scala e dei venti, fanno pensare a qualche rapporto con la coeva cartografia nautica. Ancor più lo fa pensare il fatto che l'autore abbia costruito la carta mediante un ri-

levamento alla bussola preso dal mare (da un punto situato sull'allineamento Castello di Savona-Capo di Vado), poi verificato e completato con nuove misurazioni a terra. Una tecnica che peraltro appare ancora applicata nel primo Settecento, come indicano i rilievi fatti da Matteo Vinzoni nell'ambito del ben noto "Atlante della Sanità" che costituisce la prima unitaria rappresentazione della fascia costiera della Repubblica da parte di un ingegnere militare "nazionale", che, come noto, ha segnato con la sua opera l'intero Settecento e ha dato un senso preciso alla definizione di una cultura geografica e cartografica ligure.

Non si può invece escludere che le carte nautiche e i portolani, vista anche la loro diffusione al di fuori delle professioni marittime, siano serviti come fonte ai corografi liguri per le loro descrizioni. Lo fa anche pensare il fatto che la prima corografia della Liguria – la *Descriptio orae Ligusticae* (1442-48) di Iacopo Bracelli (rielaborata e inserita nell'*Italia illustrata* di Flavio Biondo edita a Roma nel 1453) – non meno della successiva di Leandro Alberti siano di fatto un "periplo" che privilegia la Liguria marittima ovvero la Riviera dal Varo alla Magra, anche se risentono molto della « descrizione e dipintura de l'Italia fatta dagli antichi », come ammettono gli autori appena citati. Se il Bracelli avesse privilegiato fonti non di derivazione nautica, sarebbe stato indotto a dare spessore terrestre alla sua descrizione, visto che allo stato attuale delle conoscenze il maggior numero di carte medievali terrestri sembrano riguardare la valle del Po, come è il caso della « carta una Longobardie » che il Banco di S. Giorgio dona nel 1456 ai collettori delle indulgenze per la guerra contro i Turchi e la difesa di Caffa e come soprattutto è il caso delle carte derivate dalla carta d'Italia presente nel codice della *Cronaca* di Fra' Paolino Minorita del secolo XIV o da quella, andata dispersa, di proprietà del Petrarca e per alcuni di sua mano.

Assai diverso l'impianto della *Descrittione della Lyguria* di Agostino Giustiniani – figura di grande rilievo anche per la costruzione dell'immagine cartografica della Corsica – inserita come introduzione geografica nei *Castigatissimi Annali* editi postumi nel 1537. Dando grande spessore alla Liguria interna, compresa quella transalpina e transappenninica, Giustiniani finisce per darci la prima descrizione dell'intero territorio regionale, articolata nella distinzione delle sue principali unità geografiche: le valli, i distretti dei maggiori centri urbani e talvolta anche le unità ambientali, come nel caso della Montagna di Fascia. Ancora una volta con la parola piuttosto che col disegno cartografico.

Anche se indubbiamente la Liguria deve alla cartografia nautica medievale, in gran parte elaborata negli stessi laboratori genovesi, e alle descrizioni portolaniche una miniera di notizie sulle pratiche di navigazione e sulle condizioni di accessibilità alla costa ligure che da pochi anni si comincia a sfruttare da parte di geo-storici e archeologi, e se oggi si tende anche ad ammettere fin dalle origini quella contaminazione con il genere corografico tipico della cultura dotta, che abbiamo visto operante da al-Idrisi a Pantera Pantera, tutto ciò non può farci perdere di vista il fatto che all'aprirsi della modernità l'egemonia di un nuovo punto di vista terrestre sulla Liguria si deve all'eccellenza della descrizione giustiniana, ammirata due secoli dopo anche dal massimo cartografo terrestre della Repubblica, Matteo Vinzoni, ma tale anche da condizionare fin dal Cinquecento le più celebri rappresentazioni della nostra regione, a partire da quella di Egnazio Danti che decora la Galleria Vaticana e che è stata di recente definita «la trascrizione cartografica quasi letterale della *Descrizione della Lyguria*» del Giustiniani (P. Sereno, 1994).

Il ponte fra le due cartografie o meglio fra le due culture tecniche, marittima e terrestre, in cui Genova sembra dividersi, viene in realtà mantenuto e per certi versi rafforzato dalla consistente tradizione genovese dell'ingegneria portuale, come parte della fisica e dell'ingegneria idraulica, anche perché in questo caso appare meno netta la distinzione fra applicazioni marittime e terrestri. Gli ingegneri, che si applicano alle opere portuali, a Genova non meno che a Savona e in altri luoghi delle Riviere e che vediamo colloquiare con i detentori di saperi locali derivati dalla pratica del mare, sono spesso gli stessi che si occupano, oltre delle difese dalle alluvioni dei torrenti liguri, delle fortificazioni nell'intero Dominio, Corsica compresa e infine delle controversie di confine. Da questo punto di vista il doppio ruolo giocato, nell'epoca della cosiddetta rivoluzione scientifica, da Giovan Battista Baliani appare assai significativo.

Vale la pena, a questo punto, dare spazio a un esempio soltanto, che ci riporta a una pratica di governo locale molto comune ma gestita da un personaggio d'eccezione quale è appunto Baliani, lo scienziato genovese che apparteneva alla cerchia dei corrispondenti di Galileo e che non si sottraeva ai suoi doveri di amministratore periferico dello stato genovese. Nel 1647, nella sua qualità di governatore di Savona, oltre ad occuparsi di questioni teoriche e pratiche connesse anche al problema dell'insabbiamento del porto, viene invitato dal Senato a visitare il Bosco delle Tagliate per dirimere

una controversia sui diritti di possesso di alcune comunità locali, per la precisione quelle di Roviasca e Segno. Con una precisa lettera di istruzione del Senato viene invitato a «prendere oculata cognizione del bosco e terreno controverso con rivedere o far prendere di nuovo quelle misure o *disegni* che stimerà opportuni», al fine di assegnare agli abitanti di Roviasca una porzione del bosco che fosse equivalente alla parte goduta dagli abitanti di Segno.

Come si può notare, la situazione non appare molto diversa da quella in cui abbiamo visto impegnato, un secolo prima e più o meno sullo stesso territorio, il savonese Gio. Agostino Abate. Anche in questo caso il ricorso al disegno, che deve tradurre in carta le misure prese sul terreno, appare come una decisione lasciata alla discrezione del giudicante locale. Tuttavia, rispetto al caso precedente, si constata una maggiore consapevolezza dei termini del problema. Il Baliani risponde infatti mettendo a confronto la diversa utilità del fare di persona la ricognizione o del mandar persone pratiche a fare il disegno:

«La via di conoscere un territorio grande è l'andarvi quando si vuole pigliar cognizione delle sue *bontà*, come se il terreno è buono o cattivo, se è coltivato e che sorte di colture, ma quando si vuole considerare come *divisibile*, io stimo molto meglio vederlo in disegno, ove in un'occhiata si possano veder distinte tutte le parti, dove che, entrandovi dentro, i monti e le colline nascondono le parti ancorché poco lontane e succede a punto in questo caso come io son sicuro mi averebbe se io volessi pigliar cognizione delle strade d'una città, che maggiore l'haverei in due ore se ne considerassi il disegno che in due settimane se andassi scorrendo per la città, che perciò a questo effetto io persuasi le parti farne fare un disegno più giusto che si può ... ».

Queste considerazioni, dettate nel vivo di una semplice pratica di governo, se da un lato rivelano le difficoltà e i limiti oggettivi posti da una regione montuosa come la Liguria, sia nella visita di un territorio sia nella sua rappresentazione cartografica, dall'altro affermano con decisione la necessità e complementarità della carta rispetto alla ricognizione autoptica. Infatti, se la carta, in quanto visione geometrica del territorio, permette una notevole economia nell'esame di una regione («in un'occhiata si possono veder distinte tutte le parti»), ciò avviene limitatamente allo spazio-estensione, quantitativo e omogeneo, sul quale, è proprio il caso di dirlo, si esercita il *divide et impera*. Se invece di un territorio si vogliono apprezzare le qualità («bontà») ovvero il «paesaggio», per sua natura discontinuo, la visione diretta, sul terreno, diventa necessaria.

Il Baliani, in altre parole, ricorrendo alla significativa metafora urbana e facendo l'elogio della carta o messa in pianta del territorio rispetto all'osservazione e alla trascrizione "narrativa" del viaggiatore, si dimostra un "modernizzatore". Ma come altri modernizzatori che si succedono in tutto l'arco dell'età moderna deve fare i conti anche con le caratteristiche oggettive e peculiari del territorio e in particolare con il problema di rappresentare in maniera adeguata uno spazio frammentato da un disegno orografico particolarmente difficile non solo da percorrere ma anche da esprimere graficamente.

Anche queste difficoltà, insieme alle tendenze centralistiche che cominciano a leggersi anche nel contesto statale genovese, spiegano la tendenza sempre più diffusa, a partire da metà Seicento, al "commissariamento cartografico" cioè al ricorso di tecnici preparati inviati dal Governo e in qualche modo imposti, non sempre senza contrasti, alle comunità locali. La motivazione è espressa dal Baliani: ciò di cui si vuole avere cognizione mediante la carta può essere ottenuto dalle magistrature centrali «per haver costì persone da servirsi, che saran più a proposito di quei che possa haver io qui».

Con questa motivazione il Baliani procedeva a negare la capacità di autorappresentazione del livello locale, a porre le premesse del capovolgimento del tradizionale rapporto fra il centro e la periferia, facendo della comunicazione-disegno un rapporto a senso unico: più che dalla periferia al centro, dal centro alla periferia.

Ma per attuare questo programma sarebbe stato necessario disporre di una struttura statale più sviluppata che sentisse il bisogno di reclutare un corpo efficiente di ingegneri e topografi: risultato a cui la Repubblica perverrà solo nei primi decenni del Settecento e soprattutto attraverso la promozione di un corpo di ingegneri militari. Questa storia, se necessita certamente ancora di approfondimenti, è già stata fatta sia nelle condizioni preliminari che consentono di parlare per il Seicento di «una grande scuola genovese d'ingegneria» (C. Costantini, 1978) applicata alla portualità e ad altri problemi idrografici (dall'approvvigionamento idrico alle alluvioni), sia per l'ampio campo delle fortificazioni (a cominciare dalle mura e forti di Genova), che per i nostri cartografi fu certamente una grande scuola. In verità l'intero territorio regionale deve considerarsi il campo di applicazione di tale scuola. Un caso interessante e poco studiato, a metà strada fra cartografia e ingegneria, è rappresentato dalla famiglia levantese-savonese degli Scotto: il padre Jacopo Scotto, che si qualifica *januensis oppidi Levanti*, è attivo come autore di carte nautiche dal 1589 prima a Civitavecchia e poi a

Napoli, il figlio Benedetto Scotto, oltre a presentare « un progetto di navigazione per settentrione alla Cina e alle Indie orientali » (studiato e pubblicato dal Belgrano), prima del 1606 sperimenta sulle colline di Legino (Savona) il suo *Istrumento geometrico detto Saltarello* (Genova, 1606) e successivamente partecipa a opere di fortificazione e al progetto di interrimento del golfo della Spezia proposto dal De Franchi.

Questa “scuola”, che, oltre agli esperti nazionali fra i quali brillano Ansaldo de Mari, Orazio Grassi e lo stesso Baliani, si arricchisce nel corso del Seicento dell’apporto di molti ingegneri italiani e stranieri, come Gaspare Beretta e Domenico Sirena venuti da Milano, il domenicano napoletano Gennaro D’Afflito assunto anche come « maestro di matematica militare » e soprattutto Giovanni Bassignani (che, pur essendo di origine pontremolese e sposato a una chiavarese, aveva fino al 1692 lavorato per Venezia), consentì il pieno aggiornamento di una pratica che fino all’inizio del Settecento era stata spesso svolta in maniera casuale e per applicazione di competenze piuttosto varie e poco specializzate.

Lo dimostra anche un certo travaso dagli architetti dei Padri del Comune e di Camera a funzioni che concernevano piuttosto gli ingegneri militari e a competenze legate esclusivamente alla lettura e rappresentazione del territorio alle quali dovevano sobbarcarsi in sede locale i militari, come Panfilio Vinzoni senior, di guardia alle zone di confine con il Pontremolese, dove in qualche caso venne surrogato nel disegno dal più tecnico Stefano Scagniglia, appartenente a una ben nota famiglia di architetti operanti a Genova.

Ma fu soprattutto con l’arrivo del fiammingo Gherardo de Langlade, come aiutante del Bassignani (di cui finì per prendere il posto), che si potè anche formalmente dare esecuzione alla scuola di architettura militare voluta dal Magistrato di Guerra nel 1713 e da tempo richiesta da anonimi cittadini che, quando nel 1687 venne licenziato l’ingegnere tedesco S. Rodolfo Miller, non esitarono a scrivere che « non vi è in Genova chi sappia nemeno tirare una linea, difendere un posto e si dirà che l’ingegnere è superfluo. A che gioco giochiamo noi? » (cit. in Quaini, 1984).

A questa scuola si formò una nuova generazione di ingegneri nazionali come Alberto Medoni, G. Lorenzo Tallone, Matteo Vinzoni e Domenico Carbonara, ben addestrati non solo nella fortificazione militare, come soprattutto esige il Magistrato di Guerra, ma anche nella cartografia e nelle competenze necessarie a un ingegnere che, come accadde a molti di loro,

doveva, oltre che occuparsi di diverse opere pubbliche, mettersi al servizio della Giunta dei Confini.

Malgrado questi evidenti progressi sul versante istituzionale la produzione cartografica, come abbiamo visto concretamente anche nel caso seguito da Baliani, si frammenta in tanti disegni e progetti e non si pone mai il problema di una cartografia ufficiale e per così dire di stato, sufficientemente omogenea e precedente alle diverse occorrenze che di volta in volta si presentano.

6. *La difficile costruzione di una coro-cartografia di stato*

Se, a questo punto, ci chiediamo se, alle soglie dell'età moderna, esista una rappresentazione più o meno ufficiale dell'intero territorio ligure, dobbiamo non tanto rifarci alla cartografia, ma ancora una volta alla celebre descrizione di Agostino Giustiniani, la cui ufficialità, pur prescindendo da una precisa committenza pubblica, è in qualche modo espressa dal fatto di inserirsi nella tradizione annalistica genovese, sulla cui importanza politico-culturale si rimanda agli studi di Giovanna Petti Balbi.

Il fatto di tenere come essenziale canovaccio geografico le valli, risalendo e discendendo il corso dei fiumi, potrebbe costituire un indizio del fatto che il Giustiniani, piuttosto che avvalersi di descrizioni ufficiali della Repubblica – ammesso che ne esistessero – che assumono come trama le giurisdizioni, si sia valso di carte terrestri in cui i corsi d'acqua costituivano il fondamentale reticolo di riferimento (in assenza delle strade, che nella cartografia, come è noto, compaiono più tardi). A meno che l'assenza, sufficientemente acclarata anche dagli ultimi studi, di una buona cartografia terrestre a scala topografica, sia da leggersi come la dimostrazione di un impiego sistematico dell'osservazione diretta, che non solo risalta nel confronto con le corografie di Iacopo Bracelli e Leandro Alberti, ma che per talune aree liguri appare con tutta evidenza. Non è il caso di rifarsi ancora una volta ad esempi ben noti, riguardanti anche le regioni più periferiche dello stato genovese e della Corsica, dove si coglie il piacere, insieme all'acutezza, delle osservazioni geografiche ed etnografiche del vescovo domenicano. Una capacità di osservazione, congiunta anche all'arte della cartografia nel caso della Corsica, e dunque uno spirito moderno che non era da tutti e che il Giustiniani sottolinea spesso, avendone piena consapevolezza. Che tale capacità non fosse da tutti e fosse anche da alcuni considerata troppo moderna è indirettamente dimostrato dal fatto che il domenicano Leandro

Alberti, nella sua fortunata *Descrittione di tutta Italia* (1550), predilige e sceglie come canovaccio ancora la vecchia descrizione del Bracelli, già utilizzata dal Biondo.

Per quanto si possa rivalutare la tradizione corografica di origine nautica, la descrizione del Giustiniani costituisce un notevolissimo avanzamento nella conoscenza del territorio ligure soprattutto in rapporto alla più schematica rappresentazione della carta nautica e alla stessa percezione del navigante o del viaggiatore forestiero, accecato e ingannato – secondo le stesse parole del Giustiniani – dalla « splendida veduta e prospettiva » costiera, che « pare loro di vedere una città longa vinti o vinticinque miglia ». Un inganno che a livello territoriale corrisponde alle illusioni della percezione dello spazio urbano genovese, sulle quali, in particolare a proposito delle facciate dipinte e della tecnica del *tromp-l'oeil*, ci siamo già soffermati.

Rispetto alla supremazia della veduta e alle illusioni della prospettiva dal mare, Agostino Giustiniani segna un evidente cambiamento di rotta, anticipando il punto di vista della successiva cartografia terrestre manoscritta, in quanto viene a collocarsi all'interno della realtà regionale per descriverla non tanto nei suoi lati più appariscenti, ma nelle sue specificità e diversità locali, nel suo infinito frammentarsi in città, castelli, borghi, ville e villette, ciascuno con il suo nome, il peso demografico, la posizione, la vita e l'organizzazione economica, entro insiemi territoriali e sociali più o meno ampi.

Date le caratteristiche che sono state evidenziate e che potrebbero essere abbondantemente esemplificate, non stupisce che la “minutissima” descrizione del Giustiniani sia destinata a diventare un crocevia obbligato nella storia dell'immagine corografica e cartografica e del loro stesso rapporto per almeno due secoli. Dal punto di vista della rappresentazione cartografica, infatti, se si analizza la toponomastica della più avanzata cartografia cinquecentesca a stampa – dalle prime immagini del Gastaldi a quelle di Mercatore, Danti e Magini – si scopre un'evidente derivazione dal Giustiniani, anche se nella *Descrittione* la ricchezza dei toponimi rimane infinitamente superiore a quella riportata anche dalle carte più dettagliate. Sono gli stessi cartografi – quando, come nel caso del Magini, rivelano i loro metodi di lavoro – a riconoscere di avere riscontrato le loro elaborazioni sulla *Descrittione* del Giustiniani.

Anche alla luce degli ultimi studi, appare evidente che la *Descrittione* del Giustiniani rimane per circa due secoli l'unica immagine territoriale unitaria della Liguria sufficientemente articolata e dettagliata. Qualcosa di corrispondente sul piano del linguaggio cartografico e per l'intera regione si

produrrà soltanto a distanza di 150 anni, con le grandi carte di Tomaso Borgonio (1682) per gran parte della Liguria occidentale (nella sua rielaborazione tardo-settecentesca verrà estesa a tutta la regione) e soprattutto con la carta di Joseph Chafrion (1685) per l'intero territorio della Repubblica. Due autori che solo nel caso del Borgonio, ponentino di nascita, possono avere in qualche modo risentito della cultura ligure, che tuttavia proprio nel Basso Ponente, in particolare nel centro di Perinaldo, vedeva allora crescere, grazie alle famiglie Cassini e Maraldi, un interessante focolaio scientifico. I suoi componenti, come noto, si illustreranno esclusivamente fuori della Liguria prima a Bologna e poi a Parigi, ma la loro autorevole presenza nella capitale francese faciliterà i rapporti scientifici, per ora soprattutto in campo astronomico e geodetico, fra Genova e i centri scientifici più prestigiosi della Francia, ponendo in prospettiva le premesse di una caratteristica strutturale della cultura scientifica genovese e ligure, riemersa in maniera del tutto esplicita nel Settecento e durante l'età napoleonica.

I due modelli cartografici appena citati fanno capo, quanto alla committenza, il primo al duca di Savoia (anche se il suo autore è di origine ligure), la seconda al governatore spagnolo del ducato di Milano, che si vale di un cartografo catalano (della cui attività complessiva conosciamo ancora troppo poco). Anche questo « ritardo » genovese è significativo del primato della descrizione verbale sulla quale abbiamo a lungo insistito. Non è dunque un caso che l'una e l'altra carta nascano dall'iniziativa di altri principi, alleati o nemici della Repubblica. Del resto, la stessa *Descrizione* del Giustiniani, come anche il *Dialogo nominato Corsica* e la corrispondente carta donata al Banco di San Giorgio, anche se finiscono per assumere un'aura di ufficialità, nascono come iniziative di carattere prevalentemente personale, come del resto sarà anche il caso di alcune delle maggiori produzioni cartografiche dell'ultimo Vinzoni.

Malgrado ciò, non si può sostenere che nel centocinquantesimo che separa la descrizione del Giustiniani dalla Carta di Chafrion la vicenda della cartografia genovese sia paragonabile a una pagina bianca nella storia della cartografia italiana ed europea (come fino a pochi anni or sono è stato ritenuto dalla maggior parte degli interpreti). È vero invece che essa, con l'eccezione di un unico episodio cinquecentesco sul quale torneremo fra poco (troppo precoce per potersi realizzare), non si caratterizza per la promozione di carte d'insieme, ma per una diffusa produzione locale, dedicandosi i cartografi a rappresentare tanti frammenti del territorio piuttosto che a ricomporli in un'unica carta.

La ben nota storia della formazione delle carte della Liguria inserite nell'*Italia* (1610) di Gio. Antonio Magini dimostra chiaramente la carenza di carte generali prodotte dalla Repubblica. Nella loro prima redazione del 1597 la *Riviera di Genova occidentale* appare, a giudizio dello stesso Magini, meglio costruita della *Riviera di Genova di Levante*, per la semplice ragione che la prima aveva potuto basarsi su una buona carta avuta dal duca di Mantova, mentre per la seconda il disegno avuto dal genovese Orazio Bracelli si era dimostrato del tutto carente. Tanto che il Magini, interpellando diverse « persone potenti e idonee », si era fatto l'idea – e non era l'unico a pensarlo, come abbiamo già visto – che « in Genova non ci è persona che habbia gusto di questa professione » e che « per interesse di Stato » non si potessero avere disegni ufficiali. In realtà, a partire dal 1609, il Magini riesce a stabilire un rapporto più diretto e proficuo con il governo genovese e le nuove carte del 1613, ridisegnate su nuove fonti, appaiono senz'altro migliori rispetto alle precedenti, soprattutto per la Riviera di Levante. Non si sa nulla di certo sulla paternità dei materiali cartografici ricevuti dal Magini (a differenza della descrizione corografica, che doveva accompagnare le carte, di cui risulta autore il sarzanese Ippolito Landinelli), e tuttora non confermata rimane la tradizione locale, ripresa dall'Almagià, secondo cui l'autore sarebbe il padre Domenico Ceva, « domenicano del convento di S. Maria di Castello e valente matematico », autore di un trattato *De chartis chorographicis conscribendis* (in cui calcolò le coordinate geografiche di Genova) e morto nel 1612. Un centro questo di S. Maria di Castello e in genere il ruolo dei domenicani che, pensando anche al Giustiniani, appare tanto rilevante quanto poco indagato dal nostro punto di vista.

Come spiegare questa sostanziale assenza di buoni modelli cartografici regionali, senza ricorrere ai presunti limiti di una cultura tecnico-scientifica che di fatto non appare inferiore a quella degli stati vicini, tanto che, come si è visto fra fine Cinquecento e prima metà del Seicento, si può parlare di una grande scuola genovese di ingegneria?

Il problema è centrale per capire la vicenda complessiva della cartografia genovese anche nei secoli successivi. La povertà dei modelli cartografici a stampa – che fino al Magini danno un contributo davvero scarso alla precisa configurazione metrica e ancor meno all'individuazione della “personalità geografica” della regione ligure – accompagnata allo scarso interesse per la formazione di una carta generale dello Stato da parte delle magistrature genovesi anche per un uso riservato – a fare eccezione, come vedremo fra poco,

è solo il Banco di S. Giorgio – che continuerà a persistere anche per gran parte del Settecento, sono di fatto indici di un atteggiamento strutturale della società genovese e dell'amministrazione pubblica nei confronti della cartografia, che trova la sua spiegazione in un insieme di ragioni, ad alcune delle quali abbiamo già accennato in sede di analisi dell'immagine urbana e della stessa società genovese e che ora dobbiamo riprendere.

Per capire compiutamente il problema dobbiamo innanzitutto riconoscere che per gli scopi dell'amministrazione pubblica la scala della cartografia maginiana – che pure, rispetto alle carte gastaldine, mercatoriane e in particolare a quella di Giovan Battista Vrints (*Serenissimae Reipublicae Genuensis Ducatus et Domini Nova Descriptio* dedicata ad Antoniotto Sivori e presente nel *Theatrum* dell'Ortelio a partire dall'edizione del 1608), forniva la prima autonoma rappresentazione dello Stato diviso nelle due Riviere – non era sufficiente neppure per i più generali compiti di organizzazione militare e amministrativa del territorio. È lo stesso Magistrato della guerra o meglio l'Ufficio di milizia a riconoscere negli stessi anni (esattamente nel 1613) la mancanza a Palazzo di carte utili:

«Viene spesso occasione di trattare del sito e territorio del Dominio della Republica et in Palazzo non vi è tavola per la quale si possa vedere, perciò si loderà dar ordine ne fusse fatta una o due con avvertire si facciano da persona esperta e con diligenza» (ASG, Foglietta, *Militarium*, n. 1115).

In seconda battuta, si deve riconoscere che la cartografia a stampa apparteneva a un genere nato essenzialmente per fini di celebrazione, cioè per l'esterno piuttosto che come efficace strumento interno di amministrazione e governo del territorio.

Di fatto, il ceto dirigente genovese si mostra in generale poco sensibile sia al programma di una cartografia autocelebrativa (come quello che promuove il Duca di Savoia con l'iniziativa del *Theatrum Sabaudiae*), sia al programma di una cartografia amministrativa, come quella che la repubblica di Venezia promuove già a partire dal XV secolo. Per il primo aspetto solo intorno al 1630, in coincidenza con la proclamazione del titolo regio, la Repubblica non si dimostra del tutto aliena dal ricorrere alla celebrazione, ma anche su questo terreno il linguaggio a cui ricorre è piuttosto quello letterario e verbale che quello cartografico. Circa il secondo, oltre alla scarsa attenzione per l'iniziativa di dotare la Repubblica di una sala delle carte geografiche paragonabile a quella di Venezia o dello stato fiorentino, è significativo il fatto che il primo tentativo, peraltro subito abortito, di costruire

una carta dell'intero territorio della Repubblica nasce nell'ambito del Banco di San Giorgio – soggetto “politico” importante anche nei confronti della cartografia della Corsica – e non delle pubbliche magistrature che si occupano del territorio: dalla Camera alle Giunte dei Confini e delle fortificazioni.

La proposta che fa eccezione alla regola ha come protagonista un sarzanese, Ercole Spina, che nella seconda metà del Cinquecento aveva partecipato a diverse campagne militari in Italia, in Francia e nel Mediterraneo e che nel 1587 fu nominato procuratore di Sarzana. I suoi primi contatti con il Banco di San Giorgio datano al 1579, quando da Paolo Moneglia e Giovan Battista Spinola gli fu richiesto di « riformare il quadro ... dove era descritta tutta la Liguria » che si conservava nelle stanze del Banco. Doveva trattarsi di un quadro di una certa antichità (se viene definito « dal tempo corroso e guasto ») in cui risultavano « dipinti con misura ... confini e strade », ma non in maniera considerata adeguata, almeno dallo Spina, se questi era disposto ad andare « per tutte *le confini* di questo Ser.mo Dominio, acciò che con la vista presentialmente potessi descriverle più chiare e meglio farle in disegno ».

Come si vede, l'obiettivo principale doveva essere quello di rappresentare in maniera più precisa le strade (legate ai traffici e alle gabelle riscosse dal Banco) e soprattutto i confini, sui quali lo Spina aveva già avuto dallo stesso Giovan Battista Spinola un incarico relativo alla sola Lunigiana genovese, che probabilmente fu all'origine del più impegnativo e generale progetto, neppure iniziato per il sopravvenire della peste.

Nel 1587 il esso venne ripreso da Geronimo Canevaro su proposta ancora di Ercole Spina, che più che a « riformare un quadro » pensa a « formare un libro di tutta la Liguria in tavole di dieci miglie per ogni verso, nel quale ... si può vedere ogni minuta parte dei termini e confini tanto riveduti in disegno quanto scritti in margine ». Un'opera tanto utile alle magistrature, quanto « bellissima da lasciare a posteri », commenta l'autore, che si impegna a « scorere e vedere tutto il Ser.mo Dominio » nel giro di due mesi e « fra il termine di sei formar in Genova dette tavole » (l'intera vicenda è descritta in Quaini, 1986).

Per quanto la proposta dovesse apparire molto interessante e concreta, essendo allegato anche un modello di tavola, non ebbe seguito, e solo oltre la metà del Seicento un progetto simile venne realizzato dalla Giunta dei Confini, dopo che esponenti illuminati della classe di governo come Andrea Spinola ne avevano sottolineato la necessità. Ma proprio il confronto con questa più tarda realizzazione mostra tutta la “modernità” del progetto di

Ercole Spina, così come possiamo giudicarlo dalla « Tavola del fine della Liguria e principio della Etruria che contiene di spazio X miglie per ogni verso quale serve per modelo de la intencione di E. S. », cioè dell'autore (A.S.G., *Manoscritti*, 423).

Il carattere innovativo consisteva non soltanto nel fatto che, anche a detta dello Spina, ampie regioni montane dello Stato venivano per la prima volta cartografate, ma soprattutto nell'aver impostato correttamente due problemi che solo verso la fine del Settecento saranno sentiti con altrettanta chiarezza. Il primo è costituito dal regolare taglio delle tavole o fogli della carta che prevedevano una divisione omogenea di 10 miglia per lato e l'adozione della graduazione di Tolomeo (ovvero delle coordinate geografiche): due elementi che danno al progetto un rigore geometrico che non solo la cartografia ligure ma gran parte di quella italiana riscoprirà molto più tardi. Il secondo consiste nel fatto che la rappresentazione è prevalentemente planimetrica e riesce a riunire in un unico "tipo" (o carta) e in maniera chiara i confini, la rete degli insediamenti e delle strade già rappresentati in piano e il quadro paesistico e morfologico di solito e per il prevalere del paradigma pittorico rappresentati in prospettiva.

Per capire la modernità di questi due aspetti è sufficiente un rapido confronto con le tavole di Pier Maria Gropallo, il pittore-cartografo che, nel 1650-56, su incarico della Giunta dei Confini, realizzò il « Libro dei feudi della Riviera Occidua » (conservato nella *Raccolta cartografica* dell'A.S.G. sotto il nome di *Atlante A*), dove la rappresentazione planimetrica dei confini è separata dalla visione prospettica del territorio o paesaggio. Le differenze si spiegano chiaramente con la diversa cultura dei due cartografi: scientifica, matematica e militare, cioè collegata ai grandi trattati di Tolomeo, Tartaglia, Peverone, Magini, Mallet, Cattaneo, quella del sarzanese; più manieristica e legata a una percezione meno geometrica e più pittorica del territorio, quella del Gropallo. È come se l'eredità tolemaica, l'unità-distinzione fra geografia e corografia, fra matematica e pittura, si fosse definitivamente spezzata e dalla cartografia dei matematici si fosse passati al monopolio cartografico dei pittori.

In effetti, è proprio questo ciò che succede nel contesto ligure dell'ultimo Cinquecento e del primo Seicento con il diffuso operare di "cartografi", che anche quando hanno la qualifica di architetti dimostrano una prevalente formazione pittorica o comunque sembrano privilegiare il linguaggio della pittura, anche quando posseggono competenze di tipo matematico. È quanto

avviene, per fare qualche esempio, nel caso del disegno di impostazione prospettica dei confini fra Noli e Varigotti dell'ingegnere savonese Domenico Revello, morto nel 1594 e « noto anche fuori dei confini liguri » (M. Tassinari, 1963) o ancora dei disegni cartografici su Albenga degli ingegneri che operano sul finire del Cinquecento accanto al commissario Gregorio Molassana, o ancora nel caso del nitido quanto pittorico rilievo di Porto Maurizio di Pier Paolo Rizzio del 1622 e soprattutto nell'intensa attività di Bernardo Raibado, « un pittore di origine triorese stabilitosi ad Albenga, al quale sono attribuibili numerose opere pittorico-cartografiche » fra la fine del Cinquecento e i primi decenni del Seicento (J. Costa Restagno, 1986).

Opere queste e molte altre nelle quali la tecnica della veduta prospettica e a volo d'uccello (a inclinazione variabile) raggiunge livelli di grande efficacia cartografica, tali da non far rimpiangere per certi versi i risultati della più evoluta scienza cartografica di Ercole Spina. Tanto da far pensare ad una caratteristica strutturale e in qualche modo permanente della "scuola" cartografica genovese: è infatti significativo che ancora in pieno Settecento Matteo Vinzoni ricopi la veduta a volo d'uccello di Cisano e della valle del Neva fatta un secolo e mezzo prima dal Raibado e soprattutto continui a far uso del linguaggio pittorico della veduta anche nell'ultima sua grande opera, il cosiddetto "Atlante dei Domini" che in generale adotta la visione planimetrica dei maggiori centri della regione. Per esempio nel caso della bella veduta di Triora, con la quale sembra quasi voler tracciare un ponte ideale con il pittore-cartografo Bernardo Raibado.

È anche storicamente significativo che la maggiore produzione pittorico-cartografica del periodo pre-vinzoniano, che in genere si avvale di artisti reperibili in loco, riguarda soprattutto i maggiori centri urbani della Liguria occidentale (Porto Maurizio, Albenga e Savona, per la quale lavora anche il fisico Orazio Grassi), mentre la Riviera di Levante, la cui armatura urbana era senz'altro più esile di quella del Ponente, mostra una minore attenzione per la rappresentazione cartografica. Fa eccezione, come abbiamo visto, Sarzana, sede vescovile e caposaldo genovese di confine dove lo Spina esercita la sua attività senza tuttavia avere immediati successori, mentre gli importanti porti del Golfo della Spezia, Portovenere e Lerici, si affidano piuttosto a precoci e interessanti episodi di iconografia a stampa legati alla loro importanza commerciale e itineraria: dalla xilografia di Portovenere ancora convenzionale del *Supplementum Chronicarum* di Iacopo Foresti (1491) alle immagini del pittore paesaggista ed incisore Hendrick van Cleve ricavate nel

corso di un viaggio in Italia e pubblicate dal Gallè nel 1590 nella raccolta di acquaforti intitolata *Ruinarum varii prospectus ruriumque aliquot delineationes* (Sasseti, 1986 e Quaini, 1998).

Per le regioni interne esiste qualche episodio di grande interesse come la carta di Cristoforo de Grassi sulle controversie di confine nell'alta val di Vara commissionata dal Senato nel 1602 al pittore genovese in assenza di periti locali, o come l'anonimo disegno tardo cinquecentesco concernente la fascia di crinale fra Polcevera e Scrivia o ancora nell'Oltregiogo genovese, l'opera di un altro pittore-cartografo, Battista Carrosio. In particolare la carta del Grassi, che già conosciamo come restauratore della quattrocentesca rappresentazione della città di Genova, è un episodio molto raffinato anche da un punto di vista artistico, ricorrendo persino alla tecnica dell'anamorfosi: un virtuosismo tipico della pittura manierista.

Di questa variegata situazione risente l'iniziativa che verso la metà del Seicento viene assunta dalla Giunta dei Confini – a cui già si è accennato – e che porta alla redazione di due atlanti dei confini della Repubblica, il primo interessante i confini con i feudi della Riviera di ponente, il secondo l'area dell'Oltregiogo genovese (valli Stura, Lemme e Scrivia). Essa va considerata un'iniziativa di grande rilievo per la Repubblica, in quanto finalmente riprende e realizza l'esigenza di una sistematica cartografia dei confini, deliberata il 27 novembre del 1643:

« Riferendo gli eccellentissimi e illustrissimi deputati alla cura dei confini che in un libro da conservarsi nell'Archivio del Serenissimo Senato sia necessario che siano disegnati e descritti esattamente, affinché se ne conservi perpetua memoria, i confini che dividono lo stato della Repubblica dai territori dei Principi esteri, previa ricognizione da farsi da periti e persone a ciò deputati affinché detto disegno e ricognizione siano certi e indubitati » (delibera riportata nella premessa all'Atlante B).

I “periti” che collaborano all'opera sono in parte architetti e in parte pittori. Non si ritrovano più professionalità come quella di Ercole Spina. Di conseguenza anche le rappresentazioni cartografiche si presentano diverse, scarsamente omogenee fra loro e comunque sempre di tipo pittorico e prospettico. Lo dimostrano le carte prodotte nel corso delle visite del 1644-45 nell'Oltregiogo genovese e raccolte nel cosiddetto Atlante B dell'Archivio di Stato di Genova (che contrariamente alla classificazione archivistica è il più antico), dovute sia ad architetti e ingegneri come Giacomo Ponsello e Lorenzo Cravenna, sia a pittori come Bernardo Carrosio (discendente del citato Battista).

Il testo descrittivo dell'atlante documenta in maniera molto precisa ed esplicita la procedura seguita per la preparazione di una delle tavole:

«le visite delli sudetti confini son state fatte a' 14 e 18 settembre 1645 dal prefato Sig. Commissario in compagnia di me Gio Batta Massarotti notaio e cancelliere, di molte persone delli luoghi di Ottaggio, Fiaccone, Castagnola e Tegli [...] vi sono ancora intervenuti il detto Cravenna ingegnere e Bernardo Carrosio del luogo di Ottaggio pittore molto bene informato, il quale ne ha poi fatto la figura che segue, regolata secondo le misure di tutta la circonferenza prese con li suoi venti dal sudetto Cravenna sino al luogo di Busalla et alli Giovi, essendosi regolata colla sola prospettiva quella parte che resta fra il monte di Pesalupo e la strada per la quale da Busalla si va alli Giovi» (Atlante B, c. 60).

In questo caso, esiste un'evidente divisione del lavoro fra l'ingegnere, al quale è demandata la presa delle misure e dell'orientamento (*li venti*) che «regolano» la delineazione dei confini, e il pittore che quasi in subordine prende la prospettiva che «regola» la parte esterna alla «circonferenza» o delineazione del confine. Si tratta di una procedura e di una gerarchia fra ingegnere e pittore che in altri contesti – per esempio nei domini italiani della Spagna fra Cinque e Seicento – appare più rigida, ma che in Liguria appare soggetta a molte eccezioni fin dal Cinquecento e che anzi in questo periodo più che la regola sembra l'eccezione. D'altra parte, già in questo primo atlante dei confini comincia a presentarsi la soluzione che verrà sistematicamente adottata dal Gropallo: la separazione in tavole distinte della «descrizione» o rappresentazione prospettica del territorio dalla «delineazione della circonferenza che divide li territorii colli suoi venti e misure», come mostrano le tavole XI-XII e XIII-XIV, alle quali collabora ancora Lorenzo Cravenna definito in questo caso «ingegnere et agrimensore».

L'Atlante A, il cui titolo è *Feudorum orae occidentalis cum eorum finibus*, si presenta più omogeneo e coerente, in quanto la totalità dei disegni è dovuto ad un unico «delineatore», il pittore Pier Maria Gropallo, che di fatto non si avvale di altri tecnici. La sua opera, che a noi oggi appare di insufficiente preparazione cartografica, fu invece assai apprezzata dalle magistrature genovesi che ancora nel 1662 lo consideravano «gentilhuomo molto perito in materia di cavar piante» perfettamente in grado di fare una «esatta e diligente delineatione di luoghi controversi». Affermazione assai significativa del tipo di sensibilità e attenzione cartografica delle classi dirigenti genovesi.

La sua qualifica di pittore, oltre che di «architetto e modellatore di cera», era così evidente da meritare un posto anche nelle *Vite de' pittori* di Soprani-Ratti, dove si mette in evidenza la versatilità dell'ingegno:

« il suo genio vivace, fervido, appassionato per le Bell'Arti non lasciò che di una sola si contentasse. Portollo anche allo studio dell'Architettura civile... indi passò a studiare la Geometria, impiegandosi in misurare terreni, in delinearne le situazioni... onde avveniva che qualora i Serenissimi Collegi aveano bisogno di alcuna tavola topografica per definire i termini dello Stato o riconoscerne qualche distretto, a lui ricorressero; il quale, oltre a dare all'opera esattissime le misure, le presenta abbellite e miniate con sì buon gusto, che si riguardano con diletto e meraviglia » (I, p. 296).

Con una certa enfasi il Gropallo è stato definito da T.O. De Negri, buon conoscitore della cartografia genovese, « il più grande pittore-cartografo del Seicento ». Se non fu il più grande, fu certamente il più attivo: altre carte firmate o attribuite si trovano negli archivi di Genova e di Torino. Avrebbe dovuto occuparsi anche della delineazione dei confini con i principi forestieri nella Liguria di Levante, in occasione della “generale visita”, deliberata ma non realizzata. Infatti il commissario Gio. Batta Raggio che già aveva lavorato col Gropallo nel Ponente, lo richiede da Portovenere nell'ottobre del 1656, quando viene incaricato di portare avanti la sistematica ricognizione dei confini nel Levante. In una visita del maggio del 1656 fatta dal Commissario generale Carlo Spinola risulta invece operante come delinea-tore un maestro Bartolomeo Quadro, di cui non si conoscono carte. Il Gropallo firma invece nel 1662 un tipo dedicato alle controversie tra Beverino e Cavanella (riprodotto in T.O. De Negri, 1971).

Il ventennio che vede la maggiore attività del Gropallo, appare rilevante, sempre nell'ambito dell'azione dello stato genovese, anche per gli ambiziosi progetti stradali volti al miglioramento delle comunicazioni con la Padania e il Levante. Accanto alla visita sistematica dei confini, i progetti stradali sono il secondo campo di attività che promuove la cartografia di area vasta. In essa vediamo attivi soprattutto gli architetti G.B. Costanzo, con il *Piano della strada nuova dalla Spetia sino a Parma, dove si vede tutto il territorio della Rep.ca Ser.ma da Sestri Levante sino a' confini di Sarzana* del 1660 (conservato in ASG, *Raccolta cartografica*, n. 1101) e i fratelli Scaniglia: Stefano per la *Descrizione della strada da ristorarsi da Sestri sino alla terra di Riccò* (*Ibidem*, n. 1083) e il fratello Paolo Francesco di cui l'Alizieri ricorda « le carte delle strade che scendono a Voltri e Arenzano dalle bande di Cremolino, d'Ovada e d'Olba; fatica non leggera né spensierata, dacché d'ogni terra e castello descrisse la pianta e le condizioni in accuratissimi fogli » (F. Alizieri, I, p. 61).

Si potrebbe a questo punto chiudere la rassegna della cartografia istituzionale, direttamente promossa dallo Stato. Ma a significare il senso delle difficoltà nella nascita di una adeguata « cartografia di stato » occorre bre-

vamente ricordare due episodi che fanno luce sull'atteggiamento del governo genovese. Il primo riguarda la prima carta realmente moderna ed efficace dell'intero stato genovese: la *Carta de la Rivera de Genova con sus verdaderos confines y caminos*, stampata a Milano da M.A. Del Re nel 1685. L'autore è Joseph Chafrión, l'ingegnere militare catalano al servizio del governatore di Milano del quale si è già parlato. L'episodio è interessante soprattutto perché dimostra che la Repubblica, oltre a non promuovere la cartografia del suo territorio, quando essa deriva da altri committenti la ostacola, valutando, in questa occasione, l'opportunità di far ritirare i rami prima della stampa, per non averne pregiudizio in campo sia militare sia diplomatico (l'intera vicenda è stata ricostruita in M. Quaini, 1986).

Il secondo episodio riguarda un cartografo francese, Ludovico della Spina, che nel 1696 offre una sua carta dello Stato e i suoi servizi di «geografo del re» alla Repubblica. Il governo genovese, pur ritenendo la carta «diligente assai e aggiustata al dovere ... e degna di uscire alla luce», invita imperiosamente l'autore a non proseguire la stampa (N. Calvini, 1968).

Queste riserve nei confronti della cartografia a stampa non avevano avuto peso nei confronti delle carte del Magini. Il fatto è che dopo la peste di metà Seicento – che aveva probabilmente bloccato il completamento del progetto della sistematica cartografia dei confini – la politica genovese rientra nei binari della più tradizionale prudenza e addirittura, come scrive Costantini, nel «ripiegamento in una rassegnata subaltermità», sancita dal bombardamento francese di Genova, immediatamente precedente alla stampa della carta di Chafrión (Costantini, 1978).

Le ragioni della grande prudenza che la Repubblica mostra nei confronti della cartografia a stampa sono dettate dal timore che la diffusione di una nuova carta ufficiale possa innescare incidenti diplomatici e riaccendere controversie di confine, soprattutto nei confronti del Duca di Savoia. Proprio il confronto con lo stato confinante più dinamico mostra la specificità della politica genovese: con un indirizzo basato su una prudente neutralità e su un sistema difensivo che più che sulla potenza degli eserciti si affidava alle difese naturali e artificiali, Genova non poteva condividere la più disinvolta e aggressiva politica sabauda che nella cartografia – come dimostrano la carta del Borgonio e il *Theatrum Sabaudiae* – vedeva una fedele ancella non solo al servizio della rappresentazione-celebrazione della propria potenza territoriale ma anche della provocazione di nuove occasioni di scontro sulle frontiere con la repubblica di Genova.

In sintesi, se la Corte sabauda e i suoi cartografi, imbevuti di cultura barocca, puntavano le loro carte sulla *rappresentazione del potere*, la repubblica di Genova era invece molto consapevole del *potere della rappresentazione cartografica* e tale potere voleva gestire segretamente e cautamente, con quella prudenza che è tipica della classe dirigente genovese fin dai secoli medievali.

In effetti, come dimostra l'esemplare vicenda della stampa della carta di Chafrión, la Repubblica non si preoccupava tanto delle « semplici carte geografiche » diffuse da un mercato assai fiorente, ma soprattutto delle carte che grazie alla scala e alla conseguente precisione potevano procurare « cognizione di passi » o esprimere « fiachezza di siti » militari, cioè delle carte strettamente funzionali alla guerra e all'amministrazione del territorio, ma con i limiti e le eccezioni che ora vedremo.

7. Lo sviluppo di una mentalità topo-cartografica a livello locale

Anche a Seicento avanzato, gli episodi più interessanti da un punto di vista strettamente cartografico riguardano esperienze locali e circoscritte, legate agli ambienti urbani più sviluppati. A Genova per esempio soltanto la magistratura dei Padri del Comune – che opera in campo urbanistico e portuale – istituisce con regolarità dal XVI secolo la funzione dell'architetto di Camera. Una regolarità che non ritroviamo neppure nelle magistrature civili e militari dello stato genovese.

Non è pertanto un caso se nel 1656 i Padri del Comune di Genova commissionano agli architetti G.B. Garrè, S. Scaniglia, P.A. Corrado, G.B. Bianco, A. Toriglia, G.B. Ghisò, G.B. Storasio e G.B. Toriglia una grande planimetria della città, che è stata definita uno dei primi rilievi che « per metodo di misurazione ed esattezza grafica, si siano prodotti in Italia nello stesso periodo » e che Poleggi ritiene comparabile alla pianta di Milano del Richini, assai più famosa (E. Poleggi-P. Cevini, 1981, p. 138).

È tuttavia significativo delle peculiarità del caso ligure che tale pianta non sia collegata ad una vera e propria operazione catastale e perciò non sia reiterata in altri contesti. Nel territorio della Repubblica, infatti, la catastrazione procede fino all'età napoleonica con il tradizionale sistema dell'estimo descrittivo di origine medievale (senza mappe) e direi rispettando i diversi « stili » locali, per cui a seconda delle situazioni si possono anche verificare interessanti fenomeni di continuità nell'impiego di tecniche agrimensorie e di parziale unificazione del linguaggio cartografico – come è il caso delle « relevaglie » tipiche delle terre soggette alle periodiche inondazioni del fiume

Magra nel Sarzanese, alle quali collaborò anche Ercole Spina – ma che non ebbero grandi conseguenze sullo sviluppo successivo della cartografia.

Ai fini di quello che con un neologismo senz'altro anacronistico ma efficace potremmo chiamare il « sistema informativo geografico » necessario al funzionamento amministrativo della Repubblica, la prassi corrente continua a lungo a basarsi sul primato della parola e soprattutto sulle relazioni dei commissari e giudicanti locali, i quali solo in maniera sussidiaria e sporadica ricorrono all'opera di qualche “cartografo”, non sempre disponibile in loco. Questo per quanto attiene al flusso dell'informazione dalla periferia al centro. Tali evidenti limiti non incoraggiarono tuttavia il centro a surrogare il livello locale con la pratica del « commissariamento cartografico » almeno fino alla metà del XVII secolo.

Nella “Raccolta cartografica” dell'Archivio di Stato di Genova, che riunisce gran parte dell'iconografia legata alla pratica amministrativa delle varie magistrature anche locali, le mappe e i disegni assegnabili al Cinquecento rappresentano una ridottissima minoranza ed anche nella documentazione archivistica delle pratiche di governo i riferimenti a carte appaiono molto raramente. Nei paragrafi precedenti abbiamo già indicato la maggior parte dei disegni più significativi databili fra Cinquecento e primi decenni del Seicento.

Il fatto è che in Liguria, come ha scritto Edoardo Grendi, « la pratica della rappresentazione grafica del territorio nasce localmente come forma della comunicazione tra la comunità e il Senato ed è motivata da tale relazione ». Non può dunque non risentire delle “imperfezioni” di una macchina amministrativa che ammette una molteplicità di diversi trattamenti fra le singole comunità e il Senato. Per converso, proprio per tali caratteristiche il caso della repubblica di Genova si presenta ed è stato studiato come un privilegiato campo di esplorazione delle « varietà e tipi di coscienza sociale dello spazio » che anche le carte propongono « come illustrazione della conflittualità territoriale » (Grendi, 1986).

Tale esplorazione è possibile e stimolante proprio per le caratteristiche della cartografia genovese di antico regime già segnalate: per il suo risolversi in una polverizzazione di frammenti locali che più che per la rappresentazione geografica e topografica di un luogo sono significativi « per l'emotività collettiva che è all'origine dei disegni », che esprime soprattutto una cultura dell'identità territoriale, un senso diffuso di appartenenza a una comunità locale e al suo territorio. In altre parole, questi frammenti, più che da un punto di vista strettamente cartografico, sono soprattutto preziosi per do-

cumentarci il senso concreto della territorialità vissuta attraverso le pratiche di uso e attivazione delle risorse locali (il tema del possesso e delle pratiche), cerimoniali e rituali di vario genere (dalla visita dei confini alle forme di appropriazione religiosa del territorio) e ovviamente per meglio intendere le stesse forme insediative e giurisdizionali entro cui si svolge la vita quotidiana di un gruppo sociale.

D'altra parte, dal punto di vista dell'espressione cartografica è molto difficile valutare in maniera unitaria una massa di frammenti che si caratterizzano per il loro affidarsi ad autori così diversi, ciascuno operante con un proprio codice cartografico liberamente sviluppato e dipendente dal linguaggio pittorico piuttosto che da quello matematico. Una cartografia che in termini generali si potrebbe definire pre-tolomaica e dunque pre-rinascimentale, nel senso che si iscrive completamente nella categoria della "corografia" (secondo la definizione straboniana e tolemaica) piuttosto che in quella della "geografia" (secondo la definizione tolemaica).

Anche da questo punto di vista, tuttavia, generalizzare e valutare la vicenda genovese e ligure in termini di ritardo storico appare molto rischioso. Proprio esplorando le minute pratiche di governo nate nel corso delle innumerevoli controversie territoriali ci si imbatte in interessanti elementi di discussione sull'uso della carta, che ci consentono di costruire dal basso e in maniera problematica il terreno politico e amministrativo sul quale si compie l'esperienza cartografica più capillare. Di recente Osvaldo Raggio, sulla scia dei lavori di Grendi e Moreno, ha offerto un vero e proprio modello di ricostruzione a livello locale di uno di questi contesti: una ristretta area dell'appennino ligure-parmigiano, dove all'inizio del Settecento si svolge anche l'apprendistato di Matteo Vinzoni (Raggio, 2001).

Sarà per l'appunto con i cartografi di questa generazione, usciti come abbiamo già visto dalla scuola di architettura militare di Bassignani e de Langlade, che si opererà la svolta, di cui si gioverà anche la successiva generazione dei Gustavo e Brusco, che, se non abbandonerà mai del tutto le vecchie pratiche vinzoniane, si nutrirà di un nuovo spirito europeo. Questa svolta consentirà alla Repubblica di dotarsi di carte, atlanti e memorie descrittive del proprio territorio certamente più efficaci e precise, ma destinati tuttavia a rimanere manoscritti anche in un secolo, come il Settecento, che vide, nella stessa Genova, la presenza di stampatori specializzati.

Nella cartografia a stampa, fino all'ultimo Settecento, i punti di riferimento obbligati rimangono ancora la carta degli Stati sabaudi del Borgonio

(di cui nel 1772 Giacomo Stagnon stampa a Torino un'edizione aggiornata ed estesa a tutto il territorio ligure) e la carta dello Chafrión, ripubblicata a Genova nel 1784 da Yvon Gravier. Di ambedue fin dal 1765 l'intraprendente editore inglese Andrew Dury aveva già messo in commercio un'edizione accresciuta e migliorata in forma di Atlante al prezzo di 20 scudi d'argento di Francia, utile tanto ai viaggiatori quanto ai geografi e soprattutto ai militari, che, data la loro rarità, nelle ultime guerre avevano spesso dovuto ovviare con esemplari manoscritti pieni di errori. A proposito di errori cartografici, presenti anche nell'edizione dello Stagnon, si può ancora ricordare l'accusa mossa dal « Mèmorial topographique et militaire », organo del Dèpot gènèral de la Guerre di Parigi, che nei primi anni dell'Ottocento notava come « on laissa subsister celles qui affectaient les Alpes et l'Appennin à dessein de rendre cette carte moins utile aux Liguriens et aux Français ».

La storia del superamento di questi modelli è già stata fatta, anche tenendo conto delle feconde relazioni che a partire almeno dalla lunga perequazione dei confini con il re di Sardegna (iniziata nel 1728-30 con l'intervento di Matteo Vinzoni per Genova e Francesco Gallo per Torino e terminata negli anni '70-80 da Gustavo da una parte e Durieu e Denis dall'altra) e soprattutto dalla guerra di successione austriaca si intrecciarono, oltre che con i migliori cartografi piemontesi, anche fra i cartografi liguri e quelli francesi. A partire almeno dalla metà del Settecento, questa storia richiede nuovi registri, in particolare grandi aperture internazionali ed una ricettività a nuovi saperi territoriali, tecnici e scientifici che nell'ambiente genovese non mancarono di far sentire i loro effetti. Anche se le conseguenze cominciarono a diventare visibili sotto la Repubblica ligure e soprattutto con l'aggregazione all'impero napoleonico.

Ciò non toglie che l'opera di Matteo Vinzoni si dimostrerà preziosa proprio come ponte verso una storia sempre più europea e una cartografia di tipo nuovo. Per questo mi piace concludere questo profilo della storia della cultura territoriale, che abbraccia un piccolo ambito spaziale ma molti secoli, con le parole di chi del cartografo Matteo Vinzoni è stato a lungo il maggior studioso:

« ... e Matteo giunge per tenace perseveranza e passione di innamorato, nel corso di un sessantennio, ad illuminare un'età, quasi mettendo in ombra maestri emuli e discepoli, i quali ultimi possono anche superarlo, vuoi per rigore tecnico, vuoi per vivacità coloristica o ricchezza di ornato; ma nessuno sa raggiungere ad un tempo un così alto grado di perfezione e di efficienza nell'azione diplomatica e militare e nell'arte della cartografia,

congiunta ad un interesse [...] che dalla rappresentazione del territorio [trascorre] alla scienza dell'ambiente, alla geografia» (T.O. De Negri, 1971, pp. 21-22).

Alla personalità di Matteo Vinzoni si dovrebbe infatti dedicare un intero paragrafo, vista la complessità della sua opera che spazia dall'erudizione antiquaria – particolarmente interessanti da questo punto di vista i rilievi delle rovine di Luni che nell'antichistica costituiscono un precedente storico di valore nazionale – alle descrizioni corografiche e alla sensibilità geografica che in prospettiva salda la sua opera a quella dei primi scienziati, medici e naturalisti, che nella nuova temperie culturale della “statistique” e delle nuove istituzioni scientifiche si danno ad investigare con spirito nuovo il territorio ligure e le sue risorse, come accade, per fare un solo nome, con Domenico Viviani, che il caso vuole appartenesse alla medesima comunità di Levanto, dove il Vinzoni e il figlio Panfilio avevano conservato abitazione e laboratorio cartografico.

A questo proposito e per concludere con una nota che ci riporta ai modi in cui i nostri cartografi lavoravano, si potrebbe per ultimo citare quanto Matteo Vinzoni ebbe a dichiarare a Giacomo A. Ferri, sotto-cancelliere del Senato, dopo che quest'ultimo aveva approvato nel gennaio del 1764 la confezione della grande carta in due fogli del Dominio della Repubblica progettata dallo stesso Vinzoni e proposta alla Giunta dei Confini. Invitato dal Ferri a “restituirsi in città” e nelle stanze del Palazzo, dove nell'Archivio Segreto si conservavano gelosamente le carte e i materiali descrittivi più utili all'esecuzione dell'opera, il Vinzoni rispose che avrebbe preferito lavorare:

« nel mio studio di Levanto, essente da tutti gli usi domestici, quasi una sala a null'altro destinata e separata, dove nelle scanzie per ordine vi sta tutto preparato ciò mi abisogna sì di disegni, scritte, instrumenti mattematici, come d'ogni altra cosa necessaria, et dove senza incommodo, nè suggezione alcuna posso distendere regolatamente tutto ciò è necessario per l'effetto sudetto, e senza trasporti e senza esclusione nè di ore nè di giorni e nemento del disturbo di uscire per la Santa Messa, avendola nella propria casa, et anche con l'aiuto (senza spesa di locanda) d'un altro figlio, che tutto contribuirà alla maggior spedizione quale sono pienamente persuaso che sii l'oggetto della savissima mente di loro Eccellenze » (ASG, *Filze Vinzoni*, 107, Per la carta del 1764)

Il Vinzoni, malgrado l'età avanzata, lavorò sodo e in tre mesi consegnò la “grande opera”, che, anche se è andata perduta, possiamo riconoscere come il suo capolavoro e la sintesi di un'intera vita: il suo valore venne non solo riconosciuto dai cartografi della generazione successiva, da Gerolamo Gustavo a Giacomo Brusco, ma anche dai maggiori cartografi del tempo

come il padovano Rizzi Zannoni. Oltre tutto, alla grande Carta erano anche allegati tre volumi descrittivi: il primo delle « controversie de' confini tanto stabilite quanto indecise con la rispettiva sposizione delle ragioni, che asistono alla Ser.ma Rep.ca e coll'opportuna citazione delle scritture », il secondo contenente « la descrizione di tutti li Governi, Commissariati, Capitaneati e Podesterie del Ser.mo Dominio » e il terzo « la Relazione Storica, Cronologica e Geografica di tutti li Stati finitimi ».

Nella risposta al cancelliere che abbiamo voluto citare per esteso, oltre allo squarcio che ci viene aperto sullo studio di un cartografo e sul suo modo di lavorare (che non escluse viaggi a Genova per la restante documentazione), dobbiamo anche cogliere il significato simbolico di un'attività e di un atteggiamento che per essere efficace, anche sul piano conoscitivo, ha bisogno di un continuo scambio con le società locali e di rimanere ben radicata nel rispettivo territorio. Solo con la fine della Repubblica questo rapporto subirà un totale e definitivo rovesciamento, prima con la subordinazione all'Impero francese e alle sue istituzioni cartografiche e poi con l'arrivo dei topografi dello Stato Maggiore del regno di Sardegna che stenteranno molto ad orientarsi nel labirinto ligure e ad instaurare un rapporto conciliante con le popolazioni locali.

Con questi eventi comincia un'altra storia: quella che porta la rappresentazione del territorio ligure a uniformarsi alle regole e agli standard nazionali della *Carta topografica d'Italia* messa in cantiere subito dopo l'Unità, anche sulla base delle sperimentazioni e innovazioni che il corpo topografico piemontese aveva portato avanti nel difficile ambiente ligure. Un territorio "altro", rispetto a quello piemontese e del resto d'Italia per la concentrazione in poco spazio della più diversa morfologia, che non a caso venne scelto da topografi innovativi, tanto forestieri quanto italiani, come campo di sperimentazione per la costruzione di una più moderna cartografia a grande scala. Fra gli italiani si distinse soprattutto l'ufficiale del Genio Ignazio Porro, che, con il nuovo metodo di rilevamento da lui inventato, portò a termine tra il 1835 e il 1838 la *Carta generale di difesa di Genova* alla scala 1:2000. Essa va considerata il risultato finale di una complessa operazione, finalizzata certamente al noto piano difensivo di Giulio d'Andreis e di Agostino Chiodo, ma che presuppose anche la collaborazione prima degli ingegneri geografici francesi e degli ufficiali liguri del Genio come il capitano Stefanini e il più noto Barabino e poi l'intervento del barone De Zach e dei topografi dello Stato Maggiore Generale sardo.

Il fatto di essere Genova e la Liguria – per il territorio occorrerebbe infatti ricordare le importanti operazioni nel Golfo della Spezia – in questo periodo di lenta e anche dolorosa preparazione all’Unità, al centro delle più avanzate operazioni topo-cartografiche è dimostrato anche da alcuni episodi culturali in campo geografico di valenza nazionale e internazionale che si verificano nella prima metà dell’Ottocento, a partire dalla pubblicazione in Genova della *Correspondance astronomique, géographique, hydrographique et statistique* del citato De Zach. Episodi che, pur tra mille difficoltà di ordine politico, lasciarono un segno forte nella più recente storia della cultura geografica e territoriale che vedrà nell’Università il suo principale protagonista.

8. “*La terza Riviera*”: la Corsica genovese. Un laboratorio di cartografia «coloniale»?

Il quadro non sarebbe completo se alla Liguria non aggiungessimo qualche cenno sui principali episodi che riguardano quella che è stata giustamente definita “la terza Riviera” della Repubblica. Oltre tutto, il caso della Corsica, a parte le sue autonome specificità, può in questa sede essere evocato come ulteriore verifica del rapporto fra centro e periferia, oltre che delle altre “anomalie” della struttura statale genovese e della corrispondente cultura territoriale. Dal 1347 al 1729 i Genovesi, padroni incontrastati dell’isola (con la breve parentesi del dominio francese fra 1553-1559), ne affidano la gestione prima alla «maona» (compagnia commerciale) e poi al Banco di S. Giorgio, rinunciando di fatto, fino allo scadere del XVI secolo, ad esercitare la sovranità territoriale.

Complessivamente, gli storici corsi sono sempre più venuti riconoscendo negli ultimi anni che è del tutto improprio parlare di “colonialismo” e qualcuno è anche arrivato a riconoscere, sul piano politico ed economico, più “la riuscita” che il fallimento, riguardo sia alla prima amministrazione privatistica sia alla successiva amministrazione diretta che di fatto per centocinquanta anni garantì ai Corsi «la pace sociale e una relativa prosperità» (R. Carattini, 1981, p. 28).

Di fatto la vicenda della cartografia dell’isola, considerata come indizio e termometro sensibile dell’organizzazione del potere statale genovese, sembra confermare questo giudizio storico anche per l’evidente parallelismo e affinità con il territorio ligure e le sue popolazioni, di recente sottolineati dagli stessi storici corsi anche in rapporto alle specificità culturali più caratteristiche, come il banditismo e la vendetta (A.M. Graziani, 1997).

Il parallelismo regge anche nella periodizzazione della rappresentazione cartografica: anche in questo caso una nuova, più moderna ed esatta cartografia fra Sei e Settecento nasce non tanto per esigenze interne (corse e genovesi), quanto in funzione del più ampio quadro geopolitico del Mediterraneo e degli interessi delle maggiori potenze. Nel caso specifico nasce dalle strategie della potenza marittima francese, che al tempo di Luigi XIV, mirando a umiliare il potere di Genova sul mare ligustico e sulla Corsica, deve, per rendere più efficace la sua azione militare, acquisire più precise informazioni cartografiche. Si spiega così la grande operazione della « Carta o portolano generale del Mediterraneo » voluta da Colbert, realizzata sotto la direzione del figlio, il marchese di Seignelay, tra il 1679 e il 1685. Come ha notato Ennio Poleggi, che ha studiato tutta l'operazione, anch'essa appare ancora in bilico fra una cultura geometrica più rigorosa ritenuta necessaria a "levare le piante" e una cultura artistica e vedutistica ancora interna all'esperienza del "fare carte": una separazione che, come abbiamo visto anche nel caso ligure, solo la cultura tardo-settecentesca è destinata a superare.

Ma, proprio per il loro carattere strategico queste produzioni rimasero confinate negli archivi segreti e solo in minima parte poterono fecondare la rappresentazione cartografica diffusa dalla stampa e tanto meno quella al servizio dell'azione di governo genovese, che come ora vedremo si avvale di altri strumenti. Si spiega così il giudizio sulla arretratezza della cartografia dell'isola, che ancora nel Settecento è un luogo comune (e che anche in questo caso sembra ripetere uno stereotipo ligure). A tal punto che l'anonimo autore dell'*Histoire des Révolutions de l'Isle de Corse* (1738), riflettendo a suo dire l'opinione degli esperti, arriva a dire che « il n'y a pas longtemps que la Corse nous étoit à peu près aussi inconnue que la Californie et le Japon ... » (cit. in F. Cervoni, 1989, p. 11).

Il Settecento eredita un'immagine della Corsica che in una prima fase deriva soprattutto dalla cartografia nautica e dagli isolari, come è il caso della prima carta specificamente dedicata alla Corsica che si trova in alcuni manoscritti del *Liber Insularum* di Cristoforo Buondelmonti, in particolare nel codice XXIX, 25 della Biblioteca Laurenziana di Firenze assegnato a Enrico Martello e agli anni ottanta del Quattrocento (come materiale preparatorio di un suo *Insularium illustratum*). In essa il contorno ricavato dalle carte nautiche viene riempito di molteplici informazioni corografiche, fra cui la catena montuosa che divide le due regioni *di qua* e *di là de monti* e oltre 75 toponimi di fiumi e insediamenti anche delle regioni interne. A questi

trattamenti corografici che di fatto subordinano ad altre finalità il disegno netto e preciso delle carte nautiche, si deve probabilmente l'alterazione che nel corso del tempo subisce la forma della Corsica rispetto ai primitivi modelli nautici. Lo dimostra assai bene il caso della carta del genovese Vescovate Maggiolo del 1511, studiata dal Caraci, dove a una ricca dotazione toponomastica anche delle regioni interne corrisponde un disegno a tal punto deformato che la larghezza dell'isola risulta quasi pari all'altezza e dunque il doppio di quella reale.

A fianco della tradizione nautica e degli isolari, che nel Cinquecento non sembra arricchirsi molto rispetto all'immagine quattrocentesca (neppure quando interagisce con la cartografia di derivazione tolemaica), si sviluppa con maggiore originalità la tradizione corografica di stampo umanistico, che trova in Agostino Giustiniani il suo maggior alfiere e un ulteriore punto di contatto con la vicenda ligure. A differenza della *Descrizione della Liguria*, il *Dialogo nominato Corsica* venne dallo stesso Giustiniani trascritto anche in forma di carta, che purtroppo non ci è pervenuta: «ho descritto molto minutamente l'isola di Corsica per utilità della patria [...] e missa poi la descrizione in distinta pittura la ho donata al magnifico ufficio di S. Giorgio».

Il Giustiniani, che soggiornò nell'isola in qualità di vescovo di Nebbio fra il 1522 e il 1531, mise a profitto i suoi non troppo frequenti soggiorni per raccogliere direttamente tutte le informazioni necessarie tanto alla sua minuziosa descrizione quanto alla costruzione della carta generale. Con le due opere, oltre a inaugurare un indirizzo che, come vedremo, venne seguito più dall'autorità civile che da quella religiosa, fonda l'immagine moderna dell'isola. Evidente è la consapevolezza di fare un'opera nuova sia nel metodo – «el Vescovo è stato per tutta l'isola e parlerà di veduta, no' per relatione di altri, come hanno fatto di molti luochi Ptolomeo, Strabone e Plinio» – sia nello spirito che subordina rigorosamente la descrizione del paese alla sua «reformatione»:

«il Vescovo no' vole iscrivere la historia di Corsica [...] ma solamente vole descrivere il paese come sta e jace e come è nominato al presente et come è governato». In maniera ancora più esplicita nella dedica ad Andrea Doria il Giustiniani pone in rapporto la descrizione «minutissima» – «ho fatto mentione di tutte le città, di tutte le castelle, di tutte le pievi di tutte le ville, della qualità e dello fare degli uomini ...» – con «la reformatione del governo», perché solo «la consideratione delle quali cose farà cognoscere di quale utilità può essere l'Isola alla patria nostra» (Giustiniani, ed. Graziani).

In mancanza della carta del Giustiniani, per tutto il Cinquecento occorre fare riferimento soprattutto alle carte a stampa: da quella incisa a Venezia da Fabio Licinio intorno al 1555 a quella aggiunta nel 1567 all'edizione della *Descrittione di tutta Italia* di Leandro Alberti da parte dello stampatore veneziano Lodovico Avanzi e ripresa anche dall'Ortelio nel 1573 e dallo stesso Mercatore.

Al di là delle differenze di dettaglio, si confrontano nel Cinquecento due grandi modelli: il primo che da un'evidente derivazione nautica viene evolvendo verso una Corsica dalla forma tozza e panciuta che si ritrova tanto negli isolari quanto nelle carte del Gastaldi; il secondo dalla forma più snella e allungata (caratteristico il disegno di Capo Corso molto affusolato e l'andamento quasi rettilineo della costa orientale) che si rintraccia per la prima volta nell'*Italia* del Magini, ma che deriva dal grande quadro geografico intitolato *Chorographia Xfori de Grassis* (1598) e attribuito a Gerolamo Bordoni, essendone il pittore-cartografo Cristoforo de Grassi soltanto il restauratore.

Sembra arduo oggi riferire, come in passato è stato fatto dall'Almagià, il primo modello alla perduta carta del Giustiniani, in virtù della supposta mediazione della *Descrittione di tutta Italia* di Leandro Alberti che di fatto conobbe e utilizzò il *Dialogo* e forse anche una copia della carta. È invece più semplice ammettere che, al di là di una certa influenza che la Descrizione giustiniana potè avere anche sul primo modello, sia piuttosto il secondo a corrispondere alle caratteristiche geografiche ammesse dallo stesso Giustiniani. È infatti il rapporto fra larghezza/lunghezza tipico del secondo modello cartografico – all'incirca di 1 a 2 – che più si avvicina alle “coordinate” che il testo del Giustiniani fissa nel *Dialogo*. Si potrebbe allora pensare che il secondo modello cartografico, che il Bordoni dovette mettere insieme tra il 1564 e il 1588, quando era maestro del cerimoniale della Repubblica, e che Orazio Bracelli comunicò al Magini nel 1597 e Paolo Moneglia all'Ortelio (che tuttavia preferì utilizzare nel *Theatrum Orbis Terrarum* la carta introdotta dall'Avanzi nell'Alberti), non potendo essere completamente attribuito al Bordoni per mancanza di conoscenza diretta dell'isola, possa essere derivato dalla carta di Agostino Giustiniani che allora doveva ancora conservarsi nell'archivio del Banco di S. Giorgio.

L'esigenza di una maggiore conoscenza del territorio per rendere più efficace l'azione del governo genovese viene, dopo il Giustiniani, sostenuta anche dai Corsi e in particolare da Antonio Francesco Cirni, che, nel suo

Discorso intorno al miglioramento dell'Isola de Corsica rivolto al Senato genovese nel 1585, chiede che l'autorità faccia fare «una descrizione di tutte le pievi» per fondare le provvidenze necessarie «all'augumento dei frutti della terra e del mare, de' traffichi e della civiltà». Per la sua larga esperienza il Cirni è stato definito «un programmatore che dai suoi molteplici viaggi fuori dell'isola e soprattutto del suo passaggio presso il Gran Duca di Toscana e nell'Italia del Nord ha riportato l'idea di veder la Corsica sviluppare la sua agricoltura secondo i modelli più avanzati» (Graziani, 1997).

In un secondo rapporto non datato espone il suo programma in maniera ancor più operativa, proponendo di percorrere l'isola con l'ingegnere Francesco da Cortona per riconoscere pieve per pieve le risorse e potenzialità del territorio ed avviare i popoli allo sviluppo di tutte le arti utili. Anche se non sembra che l'ingegnere granducale sia stato di gradimento della Repubblica, il Cirni a partire dal 1572 fu commissario prima alle strade e ai ponti, poi alla valorizzazione dell'isola, alle piantagioni e alle torri.

Qualche decennio più tardi, un altro dei Dodici Nobili ribadiva la richiesta di «una descrizione del territorio tutto dell'isola; non solo di Pieve in Pieve, ma di luogo in luogo e villa per villa» (Serpentini, 1999).

Nella costruzione dell'immagine cartografica complessiva della Corsica si intrecciano, come per la Liguria, progetti, carte a stampa e manoscritte. Lo conferma anche la pratica di governo delle magistrature genovesi nel XVII secolo. Le esigenze del governo, anticipate dallo spirito riformatore del Giustiniani e dei Corsi più illuminati, si definiscono soprattutto quando il Magistrato di Corsica avvia una coerente politica di sviluppo delle terre costiere e di messa in valore delle regioni interne che culmina con il progetto della «coltivazione universale».

Francesco Maria Giustiniani, il funzionario genovese che in qualità di «commissario all'agricoltura» dal 1639 al 1645 più si impegna nella realizzazione del progetto, a conclusione di una serie di visite e ricognizioni scrive:

«Delle pievi che ho veduto in quest'ultimo viaggio ho preso anche il disegno in carta, come meglio ho saputo con la positura delle montagne, fiumi e pianure principali e la situazione delle Terre, Ville e casali con la distanza proportionata fra loro, con fine di pigliare quando potrò il disegno delle restanti per formare una carta geografica del Paese di qua da' Monti, vergognandomi d'aver veduto in Abram Ortelio una tavola della Corsica fatta a caso» (cit. in Serpentine, 1999).

Interessante il fatto che anche F.M. Giustiniani ammetta che le carte di cui dispone il governo genovese si limitino a citare « le terre principali solamente, come aponto si describe nell’Africa il Regno delli Abicini o altro simil Paese incognito », anticipando il giudizio dell’Anonimo citato all’inizio del nostro paragrafo. Per riparare a questi limiti Giustiniani chiede che da Genova gli sia mandato « un profilo della Corsica » da riempire con le informazioni raccolte. Ma quando riceve dal Senato il « ritratto della Corsica » deve prendere atto che « veramente non è così giusto come haverei creduto » e tuttavia confida che « fra questo et uno che è qui in sala del Governatore e fra le note che ho fatto io » sia possibile « formare una carta della parte del Regno di qua da monti, la quale sarà più copiosa e forse più giusta delle altre » (Serpentini, 1999, pp. 201-204).

Questa carta, probabilmente, non venne mai completata. Ne rimangono tuttavia interessanti materiali preparatori di tipo descrittivo, dei quali è stato detto che configurano « un’inchiesta che, per quanto concerne le informazioni fornite, va al di là delle descrizioni di Agostino Giustiniani e delle cronache di Filippini, e la cui qualità e importanza non saranno superate che con il *Plan Terrier*, successivo alla conquista francese » (*Ibidem*, p. 185).

Tuttavia, così come il fervore per lo sviluppo agricolo non portò alla confezione di una cartografia catastale, anche l’attenzione più generale per il territorio, che si esprime sia nella volontà di valorizzare tutte le maggiori risorse ambientali sia di rendere l’isola sicura dalle tradizionali offese esterne, non porta, come del resto anche nella madre patria, a varare operazioni cartografiche di una certa sistematicità.

Da un lato l’esigenza di una visione unitaria continua ad essere affidata alla pratica descrittiva della visita generale del Regno e alle relazioni conclusive dei governatori, dall’altra la rappresentazione cartografica, come nel caso già visto della Terraferma, si frammenta in mille rivoli a sostegno di interventi puntuali, soprattutto quando questi richiedono, come nel caso delle fortificazioni o di altre opere pubbliche, la presenza di un personale qualificato.

Se, grazie alla raccolta di Anna Maria Salone e Fausto Amalberti, ripercorriamo le molte decine di disegni allegati alle pratiche del governo genovese fra Cinquecento e Seicento scopriamo, fra gli autori, molte figure e famiglie di architetti, capidopera, ingegneri e militari che già conosciamo per aver operato nel territorio ligure, come i Cantone, i Bianco, i Ponzello, gli Scaniglia o ancora Domenico Revello, Pier Paolo Rizzio, Domenico Pelo, Bernardino Tensini e Gio.Batta Costanzo. Rari gli autori che possono van-

tare un'origine corsa, come il bastiese Mario Sisco che nel 1602 firma una pianta di Porto Cardo con il titolo di *ingegnere del Regno*. Solo nel Settecento vedremo operare, anche in Liguria e per conto del governo genovese un ingegnere di nazionalità corsa: Domenico Policardi, protagonista di una storia di accertata connivenza con i Francesi e di violazione del segreto cartografico al quale era tenuto in quanto militare della repubblica di Genova (una storia che resta ancora da scrivere), ma anche autore di una carta manoscritta dell'isola di cui si conserva un buon esemplare nella Biblioteca Nazionale di Napoli (Aversano, 2003).

Quanto invece al contenuto e alla tipologia dei disegni conservati presso l'Archivio genovese si nota una propensione alla scala "geografica" soprattutto nelle pratiche che riguardano le opere di difesa costiere e quindi nel disegno sia in pianta che prospettico delle coste, mentre le aree interne appaiono per lo più affidate a disegni più frammentari di tipo quasi esclusivamente pittorico e comunque tali da prediligere la scala topografica, come nel caso del pittore Pietro Salvago Della Chiesa che nel 1541 ci offre un'efficace rappresentazione prospettica dell'abitato di Corte (A.M. Salone-F. Amalberti, n. 359).

Anche in questo caso, la svolta, da un punto di vista genovese, viene rappresentata, prima del Policardi, da Matteo Vinzoni che nel corso di due missioni svolte nel 1719 e nel 1726 – la prima è documentata da un interessante diario di viaggio e da numerosi schizzi – raccoglie i materiali per costruire, in una data non anteriore al 1736 (o forse posteriore al '40), una nuova carta generale della Corsica, di cui i magistrati genovesi sentivano l'assoluto bisogno. Proprio nel 1735, l'anno in cui il Senato cerca di riprendere il controllo dell'isola dopo la prima rivolta, il commissario Felice Pinelli lamentava da Bastia la mancanza «in questo Palazzo» di una qualsiasi carta geografica «necessarissima» alle operazioni che doveva svolgere. La carta che riceve dopo un mese dall'Ufficio di Corsica – che risulta copia di carta fatta per ultimo da un ingegnere tedesco – viene giudicata dallo stesso Pinelli «quasi tutta errata». L'Ufficio gliene promette un'altra che potrebbe identificarsi con quella compilata da Francesco Maria Accinelli nel 1732.

Della carta di Matteo Vinzoni si sono conservate nella raccolta cartografica dell'Archivio di Stato di Genova sia la minuta (a scala doppia) sia il disegno definitivo, anche se non del tutto rifinito, ambedue provenienti dall'archivio personale del cartografo. La carta, che porta il titolo di *Nuovo Chirografico Disegno del Regno et Isola di Corsica* e che è senz'altro un pro-

dotto di pregio e molto personale, sia per la cura del disegno sia per l'inserimento di elementi che solo lui poteva aver raccolto, come le epigrafi che decorano il disegno dell'inserito dedicato al Ponte di Golo, sembra collegarsi nella configurazione più strettamente cartografica al modello del celebre topografo militare Bourcet de la Saïgne che vi lavorò nel 1740 al seguito delle truppe del conte di Maurepas e a cui fa riferimento anche il D'Anville nella sua celebre *Analyse géographique de l'Italie* (Quaini, 1992).

Anche da questo particolare osservatorio che è la Corsica genovese si riconferma dunque il senso di una vicenda, che nel campo di quella che abbiamo definito cultura territoriale – a cui concorrono diversi mestieri e specializzazioni che in antico regime si trovano spesso riunite nella stessa persona (come è per l'appunto il caso di Matteo Vinzoni) – viene coronata dai fecondi sviluppi che le scienze geografiche e cartografiche registrano nella Francia che si avvia alla Rivoluzione e all'avventura napoleonica. Non a caso proprio in Corsica si verifica l'importante esperienza del cosiddetto *Plan terrier*, che ebbe la durata di oltre un ventennio e rivestì un'importanza non solo locale o regionale, in quanto banco di prova tanto della più avanzata cartografia quanto delle descrizioni di tipo statistico assunte dalla poliedrica figura dell'ingegnere geografo del parigino Dépôt de la Guerre come necessario completamento della carta e che anche nella nostra regione troverà diversi e significativi campi di applicazione. Un prodotto così moderno che la parigina Accademia delle Scienze, nelle persone di Lalande e Monge, stabilì che i risultati del *Plan* costituissero un modello da seguire e domandò l'incisione della carta e la stampa della descrizione generale.

Nota bibliografica

Avendo adottato nel testo il sistema della citazione abbreviata fra parentesi e non potendo seguire nella bibliografia il semplice ordine alfabetico, al fine di far ritrovare più agevolmente l'indicazione bibliografica completa ho seguito un ordine tematico che tuttavia solo in parte segue lo svolgimento del saggio. Ovviamente essendo le citazioni nel testo ridotte all'essenziale ho aggiunto agli autori citati gran parte delle opere di cui si è tenuto conto e che possono consentire al lettore utili riscontri e approfondimenti. Per facilitare il lettore ho introdotto nella prima sezione tutte le opere di carattere più generale che riguardano più sezioni tematiche come le storie di Genova, i maggiori repertori di fonti cartografiche a stampa e manoscritte, cataloghi di fondi archivistici, atti di convegni, edizioni di fonti particolarmente importanti e altri strumenti di lavoro come miscellanee, di cui nelle successive sezioni bibliografiche tematiche potranno essere citati solo i contributi specifici.

Testi di riferimento, trasversali a più paragrafi, e principali repertori cartografici. Si indicano solo i testi principali e quelli che hanno più a che fare con le vicende della cultura geo-cartografica della Liguria.

Fra le storie di Genova e della Liguria il testo più utile all'ottica qui considerata è stato quello di C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, Torino 1978 (*Storia d'Italia*, a cura di G. GALASSO); di cui si può considerare un buon aggiornamento la recente *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. PUNCUH, Genova 2003 (con ampie biografie ragionate molto aggiornate).

Per uno sguardo più generale sulla cartografia è necessario confrontarsi almeno con F. DE DAINVILLE, *Le langage des Géographes*, Paris 1984; R. ALMAGIÀ, *Monumenta Italiae Cartographica*, Firenze 1929; *Monumenta Cartographica Vaticana*, Città del Vaticano 1942-1955. Più recenti e aggiornate le impostazioni prevalenti in *The History of Cartography*, ed. D. WOODWARD - J.B. HARLEY, I, *Cartography in prehistoric, ancient, and medieval Europe and the Mediterranean*, Chicago-Londra 1987 (in corso di pubblicazione un volume sulla cartografia italiana fra Cinquecento e Seicento); *Imago et mensura mundi*, Atti del IX Congresso internazionale di Storia della cartografia, Roma 1986; *Cartografia e istituzioni in età moderna*. Atti del Convegno, Genova, Imperia, Albenga, Savona, La Spezia, 3-8 settembre 1986, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXVII (1987); C. JACOB, *L'empire des cartes. Approche theorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris 1992; E. CASTI, *L'ordine del mondo e la sua rappresentazione. Semiosi cartografica e autoreferenza*, Milano 1998 (utile anche per il caso della Repubblica di Venezia); *Segni e sogni della terra. Il disegno del mondo dal mito di Atlante alla geografia delle reti*, Novara 2001.

Per gli studi e repertori genovesi: oltre al sempre utile F. ALIZERI, *Notizie dei professori di disegno che fiorirono in Liguria dalla fondazione dell'Accademia*, Genova 1864-1866, si vedano soprattutto E. POLEGGI, *Iconografia di Genova e delle Riviere*, Genova 1977 (ristampato nel 1982 con il nuovo titolo di *Paesaggio e immagine di Genova*); da completare con E. POLEGGI - P. CEVINI, *Genova*, Bari 1981; A. FARA, *La Spezia*, Bari 1983 e con la collana «Le città della Liguria» dell'editore SAGEP (in particolare M. RICCHEBONO - C. VARALDO, *Savona*, Genova 1982; P. CEVINI, *La Spezia*, Genova 1984; J. COSTA RESTAGNO, *Albenga*, Genova 1985; F. BONATTI - M. RATTI, *Sarzana*, Genova 1991).

Valore di repertorio hanno a vario titolo anche testi miscelanei come *Miscellanea di geografia storica e storia della geografia nel primo centenario della nascita di Paolo Revelli*, Genova 1971; *Cosmografi e cartografi nell'età moderna*, in «Miscellanea Storica Ligure», XII/1 (1980); *Carte e cartografi in Liguria*, a cura di M. QUAINI, Genova 1986; *La scoperta della Liguria*, Milano 1991.

Le principali catalogazioni di fondi cartografici manoscritti sono quelle di E. MARENGO, *Carte topografiche e corografiche manoscritte della Liguria e delle immediate vicinanze conservate nel R. Archivio di Stato di Genova*, a cura di P. REVELLI, Genova 1931; C. BARLETTARO - O. GARBARINO, *La raccolta cartografica dell'Archivio di Stato di Genova*, Genova 1986 (sui cui limiti vedi M. QUAINI, *La formazione della "Raccolta cartografica" dell'Archivio di Stato di Genova. Istruzioni per l'uso*, in *Studi in onore di Luigi Bulferetti*, III, «Miscellanea Storica Ligure», XIX/1-2, 1987, pp. 1185-1224).

Tali fondi sono stati spesso "scoperti" nel loro valore storico in monografie come quelle di C. CESCHI - T.O. DE NEGRI - N. GABRIELLI, *Arquata e le vie dell'Oltregiogo*, Torino 1959;

T.O. DE NEGRI, *Il Ponente ligure, incrocio di civiltà*, Genova 1974; o in prime catalogazioni per aree o temi monografici come quelle di G.B. BESIO, *Savona iconografica*, Savona 1974; *Il Priamar*, in « Atti Società Savonese di Storia Patria », XXX (1959); *Il Priamar, prima pietra della storia bimillennaria di Savona*, Savona 1982. Per il territorio albenganese e limitatamente alla cartografia manoscritta: *Il territorio di Albenga da Andora alla Caprazoppa. Quattro secoli di cartografia*, Bordighera 1990.

Nel caso degli atlanti alcuni dei pezzi più pregiati sono stati pubblicati senza alcun commento come nel caso del cosiddetto “Atlante dei Domini” o più precisamente *Dominio della Serenissima Repubblica di Genova in Terraferma* di Matteo Vinzoni (Genova, 1955) e dell’*Atlante ligure* di Francesco M. Accinelli (Genova, 1984) che pure era stato fatto oggetto dell’indagine di A. CAPACCI, *Un prezioso “Atlante ligure” del secolo diciottesimo*, in « Annali della Facoltà di Scienze Politiche », VIII-X (1980-82), I, pp. 123-153. Altri si presentano come edizioni critiche o almeno offrono saggi introduttivi come nel caso di M. VINZONI, *Pianta delle due Riviere della Serenissima repubblica di Genova divise ne’ Commissariati di Sanità*, a cura di M. QUAINI, Genova 1983; o del più recente *Disegno della Strada o Carrozzabile, o Corriera dal Fiume Magra fino al Villaggio di Pignone. Progetto dell’Ingegnere Brusco colle osservazioni del Signor Abbate Ximenes, e le risposte del medesimo Ingegnere*, La Spezia 2000.

Per la cartografia a stampa il repertorio più recente è *La Liguria nelle carte e nelle vedute antiche*, Novara 1992 (che utilizza i materiali della collezione di E. Giuseppe Bessone), e quello sempre utile, per quanto superato nei criteri catalografici, di E. BERRY, *Elenco di carte e opere geografiche esposte da E. Berry*, in “Atti del IX Congresso Geografico Italiano (Genova, 22-24 aprile)”, III, *Conferenze, Mostre, Escursioni*, Genova 1927. L’importante raccolta è stata acquisita dal Comune di Genova, ma attende ancora una corretta catalogazione. Un buona catalogazione, dovuta a A. Capacci, si ha invece per i *Documenti geocartografici del Museo navale di Pegli*, Firenze 1990. Per la provincia della Spezia si veda il repertorio di L. COCEVARI CUSSAR e G. RIU, *Il disegno del Golfo*, La Spezia 1990 (che pubblica e commenta una collezione privata); e più funzionale alle esigenze della pianificazione M. STORTI, *Il territorio attraverso la cartografia*, La Spezia 2000. Per la Corsica, che ha fruito di repertori recenti sia per la cartografia a stampa sia per quella manoscritta e sta senz’altro meglio della Liguria, si veda l’ultima sezione di questa bibliografia.

1. *Fra medio evo ed età contemporanea: il lento cammino verso l’età dell’evidenza geografica e della stabilità dell’immagine regionale*

Per le rappresentazioni e i concetti-chiave che sono espressi nel primo paragrafo, oltre a rimandare ad alcuni dei testi più generali già citati nella prima sezione, comincio dai saggi citati nel testo. *L’Iconologie* di I. BAUDOIN (1643), è soltanto una libera traduzione dell’*Iconologia* di Cesare Ripa (ma con disegni rinnovati), che ha avuto molte edizioni anche in lingua italiana. Quella francese e i relativi disegni qui riprodotti sono stati utilizzati da C. BOUSQUET-BRESSOLIER, *L’oeil du cartographe ou réflexions sur un monde vu de près*, in *L’oeil du cartographe et la représentation géographique du Moyen Age à nos jours*, a cura di C. BOUSQUET-BRESSOLIER, Paris 1995, pp. 7-16. Il titolo completo è: C. RIPA - I. BAUDOIN, *Iconologie où les principales choses qui peuvent tomber dans la pensée touchant les vices et les vertus sont représentées sous diverses figures gravées sur cuivre par Jacques de Bie et moralement expliquées par I. Baudouin*, Paris, Guillemot, 1643. Una edizione italiana molto accessibile

è C. RIPA, *Iconologia* (ristampa a cura di P. BUSCAROLI), Milano 1992, che si rifà all'edizione del Tozzi del 1618 e da cui sono stati ricavati alcuni dei testi citati.

Nello stesso volume (*L'oeil du cartographe et la représentation géographique* cit.) si trovano il saggio di D. LECOQ, *Mathieu Paris, de l'itinéraire à la représentation du monde*, pp. 19-38; e quello non meno interessante di C. DELANO-SMITH, *Expliquer ou décrire? Le cartes de la Terre Sainte antérieure à 1600*, pp. 39-52. Sulle caratteristiche generali della cartografia medievale si vedano anche i citati volumi di R.S. LOPEZ, *La nascita dell'Europa. Secoli V-XIV*, Torino 1966; J. SCHULZ, *La cartografia tra scienza e arte. Carte e cartografi nel Rinascimento italiano*, Ferrara 1990; e ovviamente T. CAMPBELL, *Portulan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500*, in *The History of Cartography* cit., pp. 371-463; e nella stessa sede P.D.A. HARVEY, *Local and regional cartography in Medieval Europe*, pp. 465-501;

Per la fase ancora incerta dei primordi della cartografia terrestre italiana, rimando agli studi fondamentali di R. ALMAGIÀ, *Monumenta Cartographica Vaticana, I, Planisferi, carte nautiche e affini dal secolo XIV al XVII esistenti nella Biblioteca Apostolica Vaticana*, Città del Vaticano 1944, pp. 93-99; e al più recente *Imago Italiae. La 'fabbrica' dell'Italia nella storia della cartografia tra Medioevo ed Età Moderna*, a cura di L. LAGO, Trieste 2002. Sulla carta del Petrarca, che potrebbe avere qualche relazione con la descrizione itineraria del viaggio a Gerusalemme che il poeta dettò per l'amico Giovanni Mandelli e dove si trova il celebre elogio della Riviera di Genova, le notizie continuano ad essere quelle a suo tempo date da R. ALMAGIÀ, in *Monumenta Italiae Cartografica*, Firenze 1929. È lo stesso Petrarca a ricordare in una delle *Senili* diretta a Francesco Bruni (la seconda del IX libro) la sua definitiva opzione «per una sorta di viaggio sedentario da compiersi senza dispendio fisico su picciotta carta» (N. TONELLI, *Viaggiatore di penna. Introduzione a F. Petrarca, Lettere di viaggio*, Palermo 1995, p. 16).

Per la citazione dal Garzoni ho fatto riferimento alla bella edizione einaudiana a cura di P. Cerchi e B. Collina: T. GARZONI, *Piazza universale di tutte le professioni del mondo*, Torino 1996. La citazione da Valenciennes è ricavata dalla ristampa anastatica dell'edizione di P.-H. DE VALENCIENNES, *Elémens de Perspective pratrique à l'usage des artistes*, Parigi 1800 (manuale giustamente valorizzato in un importante saggio da G. ROMANO, *Studi sul paesaggio*, Torino 1978).

L'impostazione generale, evidenziata dal titolo del paragrafo, si ispira, anche a M. QUAINI, *L'età dell'evidenza cartografica. Una nuova visione del mondo fra Cinquecento e Seicento*, in *Due mondi a confronto 1492-1728. Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi*, Roma 1992, II, pp. 781-812; *Il fantastico nella cartografia fra medioevo ed età moderna*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Atti del Convegno, Genova, 1-4 giugno 1992 («Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXII/2, 1992), pp. 315-343; e per la parte più recente a saggi che verranno citati nelle successive sezioni.

2. Condizioni politiche e specificità culturali del caso genovese

Sulle specificità della struttura statale e della sua classe dirigente la letteratura è molto ampia e perciò mi limito ai testi citati o più rilevanti: oltre alle sempre valide ricostruzioni di J. HEERS, C. COSTANTINI, E. GRENDI (*Introduzione alla storia della repubblica di Genova*, Genova 1976) e G. FELLONI, nel testo ho citato in particolare il contributo di G. ASSERETO, *Dall'amministrazione patrizia all'amministrazione moderna: Genova*, in *L'amministrazione nella storia moderna*, I, Milano 1985, ora raccolto, insieme ad altri saggi, in *Le metamorfosi della Re-*

pubblica. *Saggi di storia genovese tra il XVI e il XIX secolo*, Savona 1999, pp. 9-78; e ovviamente ho tenuto conto dei lavori di C. BITOSSI, *Andrea Spinola. L'elaborazione di un manuale per la classe dirigente*, in «Miscellanea Storica Ligure», VII (1975), pp. 115-175; *Personale e strutture dell'amministrazione della Terraferma genovese nel '700*, in *Cartografia e istituzioni* cit., I, pp. 203-204; *Il governo dei magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Genova 1990; «*La Repubblica è vecchia*». *Patriziato e governo a Genova nel secondo Settecento*, Roma 1995.

Di E. Grendi si veda soprattutto la critica all'approccio macrostorico «destino storiografico che sembra fatto apposta per allontanare dallo studio di una realtà sociale e politica ricca di paradossi, in grado di stimolare la coerente apertura problematica di un 'caso genovese' e dei suoi caratteri originali» riaffermata nella prefazione a *La repubblica aristocratica dei genovesi*, Bologna 1987; che vale tanto per gli aspetti più legati al territorio: *Il sistema politico di una comunità ligure: Cervo fra Cinquecento e Seicento*, in «Quaderni Storici», XVI (1981), pp. 92-129; *Stato e comunità nel Seicento genovese*, in *Studi in memoria di Giovanni Tarello*, I: *Saggi storici*, Milano 1990, pp. 243-282; *Il Cervo e la repubblica. Il modello ligure di antico regime*, Torino 1993; quanto anche per lo studio di una famiglia proiettata nello spazio dell'economiamondo: *I Balbi. Una famiglia genovese fra Spagna e Impero*, Torino 1997. Sugli studi, altrettanto illuminanti, che riguardano la «pratica dei confini» vedi più avanti.

A chiarimento dell'atteggiamento della classe dirigente genovese nei confronti della cartografia va ricordato che neppure intorno al 1630, in coincidenza con la proclamazione del titolo regio, quando essa non si dimostra aliena dal ricorrere alla celebrazione, il linguaggio a cui ricorre è piuttosto quello letterario e verbale che quello cartografico, come dimostra C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova* cit. Su queste differenze si vedano anche le considerazioni in M. QUAINI, *Dalla carta del potere* cit., pp. 16-18.

3. *Il persistente primato della descrizione verbale nella rappresentazione del territorio*
4. *La supremazia del punto di vista dal mare e la prima compiuta rappresentazione regionale*

Sulle fasi più antiche della cartografia medievale interessante la Liguria e in particolare per gli studi più recenti in fatto di cartografia nautica rimando a P. GAUTIER DALCHÉ, *Carte marines et portulans au XII siècle: Le liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei*, Roma 1995. Pubblicando questo primo portolano composto a Pisa verso la fine del XII secolo per completare una precedente carta del Mediterraneo di tipo nautico, l'A. mette in evidenza la collaborazione, marginale quanto ai dati derivanti dalla navigazione ma rilevante per la forma letteraria del *Liber*, fra le *artes mechanicae* (il sapere concreto dei naviganti) e la coeva cultura ecclesiastica facente capo alla cattedrale pisana e interessata ad altri contenuti. Di recente questo portolano, insieme a quelli successivi, è stato utilizzato soprattutto per la Riviera di Levante da L. ROSSI, *Lo specchio del Golfo. Paesaggio e anima della provincia spezzina*, La Spezia 2003 (interessante anche per le fasi più recenti).

Sulla cartografia e il mondo della nautica medievale, dove la presenza genovese è stata rilevante, mi limito ai saggi essenziali: dai primi importanti contributi, spesso ancora utili di Belgrano, Desimoni (fra cui C. DESIMONI, *Elenco di carte ed atlanti nautici di autore genovese oppure in Genova fatti o conservati*, in «Giornale Ligustico di Archeologia Storia e Belle Arti», II, 1875, pp. 41-71) Staglieno, Ferretto e soprattutto P. Revelli e G. Caraci, fra la cui sterminata produzione si veda *Segni e colori degli spazi medievali. Italiani e Catalani nella primitiva carto-*

grafia nautica medievale, Reggio Emilia 1993 (ristampa di un saggio del 1959); fino ai più recenti saggi di P. CAMPODONICO, *La Marineria Genovese dal Medioevo all'Unità d'Italia*, Milano 1989; G. FERRO, *Carte nautiche dal Medioevo all'Età moderna*, Genova 1992; e per l'età moderna C. ASTENGO, *La cartografia nautica mediterranea dei secoli XVI e XVII*, Genova 1999 (con ampia bibliografia alla quale rimando).

Sui portolani, che andavano insieme alle carte, occorre rifarsi agli studi di M. CASTELNOVI, *I portolani del Mediterraneo tra XIII e XVII secolo*, in « Studi di storia delle esplorazioni », (XIX) 1994, pp. 33-80; *Note intorno al «Portolano» di Bartolomeo Crescenzi*, in « La Berio », XXXV/1 (1995), pp. 3-49; *I portolani come fonte per la geografia storica*, in « Notiziario del centro italiano per gli studi storico-geografici », 3/2 (1995), pp. 28-31. Sul Crescenzi anche W. BORGHESI, *Un inedito di Bartolomeo Crescenzi (1588-89)*, in *Cosmografi e cartografi nell'età moderna*, (« Miscellanea Storica Ligure », XII/1, 1980), pp. 103-111. Per Pantero Pantera esiste la trascrizione completa dell'inedita *Hidrographia nautica mediterranea* conservata presso la Biblioteca Comunale di Como nelle tesi in Storia marittima, Università di Genova (prof. W. Borghesi, a.a. 1984-85) da parte di L. Podestà e A.L. Sala.

5. *Dai cartografi nautici ai corografi e ai cultori dell'ingegneria*

Per capire le ragioni della cartografia terrestre in Liguria e in età moderna un buon punto di partenza può essere ancora rappresentato dai principali studi di R. ALMAGIÀ, *La cartografia italiana nel Cinquecento con un saggio sulla cartografia del Piemonte*, in « Rivista Geografica Italiana », XXII (1915), pp. 1-26; *L'«Italia» di Giovanni Antonio Magini e la cartografia dell'Italia nei secoli XVI e XVII*, Napoli-Firenze 1922; *Le pitture murali delle Gallerie delle carte geografiche o del Belvedere*, in *Monumenta Cartographica Vaticana* cit., III. Nuovi saggi sulla stessa Galleria vaticana sono stati raccolti in *La Galleria delle carte geografiche*, a cura di L. GAMBI e A. PINELLI, Modena 1994. Sul tema si veda anche M. IACOVIELLO, *Le carte murali della Galleria Nazionale di Palazzo Spinola: elogio della cartografia*, in « Quaderni della Galleria Nazionale di Palazzo Spinola », 12, Genova 1992, pp. 67-96.

Importante anche per i riflessi sulla cartografia ligure ha il recente volume *Rappresentare uno Stato. Carte e cartografi degli Stati Sabaudi dal XVI al XVIII secolo*, a cura di R. COMBA e P. SERENO, Torino 2002.

Una buona introduzione ai problemi storici nell'interpretazione della cartografia ligure e del suo contesto in D. MORENO, *Il territorio*, in C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova* cit., pp. 173-198; *Dal documento al terreno*, Bologna 1990; E. GRENDI, *Il disegno e la coscienza sociale dello spazio: dalle carte archivistiche genovesi*, in *Studi in memoria di T.O. De Negri*, III, Genova 1986, pp. 14-33; ID., *Cartografia e disegno locale. La coscienza sociale dello spazio*, in *Lettere orbe. Anonimato e poteri nel Seicento genovese*, Palermo 1989, pp. 135-162; da integrare con O. RAGGIO, *Immagini e verità. Pratiche sociali, fatti giuridici e tecniche cartografiche*, in « Quaderni Storici », 108 (2001), pp. 843-876 e con D. MORENO, *Une source pour l'histoire et l'archéologie des ressources végétales: le cartes topographiques de la montagne ligure (Italie)*, in *L'oeil du cartographe et la représentation géographique* cit., pp. 175-198; dove sono importanti, sul piano più generale, anche i saggi della stessa C. BOUSQUET-BRESSOLIER, *L'oeil du cartographe ou réflexions sur un monde vu de près*, *Ibidem*, pp. 7-16; e soprattutto *De la «peinture géométrale» à la carte topographique*, *Ibidem*, pp. 93-106 (che riguardano le fasi più recenti della storia della cartografia).

Sul rapporto gerarchico fra pittori o copisti della natura e architetti-ingegneri militari

nei domini italiani della Spagna fra Cinque e Seicento si veda il saggio di N. ARICÒ, *Archiviare il Dominio nel Castello della Storia*, in *Il progetto del disegno. Città e territori italiani nell'«archivio general» di Simancas*, a cura di I. PRINCIPE, Reggio Calabria-Roma 1982, p. 15 e sgg.

Sulle fasi iniziali della cartografia in Liguria vedi M. QUAINI, *La conoscenza del territorio ligure fra medio evo ed età moderna*, Genova 1981 e su alcuni episodi emblematici citati nel testo D. MORENO, *Una carta inedita di Battista Carrosio di Voltaggio, pittore-cartografo*, in *Miscellanea di geografia storica* cit. p. 103-114; M. QUAINI, *Il golfo di Vado nella più antica rappresentazione cartografica*, in «Bollettino Ligustico», XXIII/1-2 (1971), pp. 27-44.

Uno sguardo d'insieme in ID., *Per la storia della cartografia a Genova e in Liguria. Formazione e ruolo degli ingegneri-geografi nella vita della Repubblica (1656-1717)*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXIV/1 (1984), pp. 217-266 e ovviamente negli studi raccolti da ID., *Carte e cartografi in Liguria* cit., che costituiscono un panorama sufficientemente completo della cartografia di età moderna nelle principali subregioni della Liguria, dovuto ai maggiori studiosi in materia.

Per quanto riguarda le più antiche carte a stampa della regione la prima dedicata alla sola Liguria è quella di Giovan Battista Vrints, *Serenissimae Reipublicae Genuensis Ducatus et Domini Nova Descriptio* dedicata ad Antoniotto Sivori e presente nel *Theatrum* dell'Ortelio a partire dall'edizione del 1608. Questa carta insieme a quelle molto diffuse di Gastaldi, Mercatore e Magini sono riprodotte e commentate in M. QUAINI, *La conoscenza del territorio ligure fra medio evo ed età moderna*, Genova 1981, sulla base degli studi già citati di Almagià e altri.

6. La difficile costruzione di una corografia di stato – 7. Lo sviluppo di una mentalità topo-cartografica a livello locale

Sulla cultura genovese e in particolare quella scientifica, che ha più a che fare con corografie e cartografie oltre ai riferimenti nel testo alle opere ben note di Jacopo Bracelli, Biondo Flavio (*Roma restaurata et Italia illustrata tradotta in buona lingua volgare per L. Fauno*, Venezia 1558) e Leandro Alberti – di cui *La Descrizione di tutta Italia di F. Leandro Alberti Bolognese. Aggiuntavi la Descrizione di tutte l'isole* è stata appena ristampata anastaticamente da Leading Edizioni di Bergamo con un ampio apparato di saggi introduttivi generali (dovuti a A. Prospero, G. Petrella, D. Calabi, L. Lago, O. Selva) e di saggi “regionali” fra cui figura ovviamente anche la Liguria, al cui saggio si rimanda per gli approfondimenti del caso –, la figura centrale rimane quella di Agostino Giustiniani, sul quale esiste ormai un'ampia bibliografia. Limitandoci ai testi più essenziali dal nostro punto di vista: M. QUAINI, *La “Descrizione della Lyguria” di Agostino Giustiniani. Contributo allo studio della tradizione corografica ligure*, in *Miscellanea di geografia storica e di storia della geografia* cit., pp. 143-159. Dagli atti del convegno su *Agostino Giustiniani annalista genovese ed i suoi tempi*, Genova 1984, vedi in particolare M.P. ROTA GUERRIERI, *A. Giustiniani geografo della Liguria e della Corsica*, *Ibidem*, pp. 201-212; G.L. BRUZZONE, *Un epigono di Giustiniani nel Seicento*, *Ibidem*, pp. 157-187. Vedi ancora A. CEVOLOTTO, *Agostino Giustiniani. Un umanista tra bibbia e cabala*, Genova 1992. La figura del Giustiniani, come si nota anche nell'esperienza corsa, appare del tutto consonante con i rappresentanti più illuminati della classe dirigente genovese del primo Seicento da A. CEBÀ, *Il cittadino di Repubblica*, Genova 1617 a A. SPINOLA, *Scritti scelti*, a cura di C. BITOSI, Genova 1981.

Per l'ambiente savonese a proposito dell'interessante figura di G.A. Abate, si veda: A. ABATE, *Cronache savonesi dal 1500 al 1570 accresciute di documenti inediti, pubblicate e anno-*

tate da G. Assereto, Savona 1897; e il più recente *Giovanni Agostino Abate. Una fonte per la storia di Savona nel XVI secolo*, Genova 1995. Sulle figure di spicco della cartografia savonese più antica si veda lo studio più recente di M. TASSINARI, *Le origini della cartografia savonese del Cinquecento. Il contributo di Domenico Revello, Battista Sormano e Paolo Gerolamo Marchiano*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXIX/1 (1989), pp. 233-280.

Notizie interessanti si ricavano anche dagli altri cronisti savonesi e in particolare da G.V. VERZELLINO, *Delle memorie particolari e specialmente degli uomini illustri della città di Savona*, Savona 1885. Più in generale sui rapporti fra fortificazioni, ingegneri e cartografi si veda G. ROSSINI, *Le fortificazioni genovesi a Vado dal XVI sec.: un capitolo di architettura militare*, in « Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria », n.s., XIV (1980), pp. 107-139. Altre notizie in M. QUAINI, *Per la storia della cartografia a Genova e in Liguria* cit.

Quanto all'ambiente sarzanese la figura centrale rimane quella di Ercole Spina. Il manoscritto di cui si parla a lungo è stato pubblicato e studiato da A. PAITA, *Un cartografo sarzanese del XVI secolo: Ercole Spina*, tesi di laurea, Università di Genova, a.a. 1976-77, relatori C. Costantini e D. Moreno. Il suo ruolo nella storia della cartografia genovese è stato soprattutto individuato da M. QUAINI, *Dalla cartografia del potere al potere della cartografia*, in *Carte e cartografi* cit. All'ambiente sarzanese, oltre al corografo Ippolito Landinelli, collaboratore di Magini, è legato anche Matteo Vinzoni (cfr. il recente studio di R. GHELFI, *Matteo Vinzoni e Sarzana: rapporti ufficiali e personali del celebre cartografo con la città lunigianese*, in « Studi Sarzanesi », I, 2002, pp. 27-68), sul quale vedi più avanti.

Per quanto riguarda soprattutto la "scuola genovese di ingegneria", di cui parla C. COSTANTINI, in *La Repubblica di Genova* cit., e più in particolare in ID., *Baliani e i gesuiti. Annotazioni in margine alla corrispondenza del Baliani con Gio Luigi Confalonieri e Orazio Grassi*, Firenze 1969, si vedano anche gli studi di G. FAINA, *Ingegneria portuale genovese del Seicento*, Firenze 1969. Per Gio. Batta Baliani l'episodio a cui si fa riferimento nel testo e più in generale sulla sua attività amministrativa vedi M. QUAINI, *Ingegneri e cartografi nella Corsica genovese fra Seicento e Settecento*, in A.M. SALONE - F. AMALBERTI, *Corsica, immagine e cartografia*, Genova 1992, pp. 28-29. Per riconoscere che l'atteggiamento del Baliani non è isolato si possono citare anche Ansaldo De Mari (sul quale L. ALFONSO, *De Mari Ansaldo*, in « La Berio », XI/3, 1971, pp. 39-44) e il gesuita savonese Orazio Grassi, architetto e fisico, celebre più per la controversia con Galileo che come autore di una rappresentazione della città di Savona parzialmente studiata da M. TASSINARI, *Un pittore-cartografo del Seicento a Savona*, in *Studi in memoria di T.O. De Negri* cit., III, pp. 73-84. La stessa A. ha in corso uno studio complessivo della personalità del Grassi. Un altro caso interessante è rappresentato dalla famiglia levantese-savonese degli Scotto: il padre Jacopo Scotto, che si qualifica *juanuensis oppidi Levanti*, è attivo come autore di carte nautiche dal 1589 prima a Civitavecchia e poi a Napoli, il figlio Benedetto Scotto, oltre a presentare « un progetto di navigazione per settentrione alla Cina e alle Indie orientali » (studiato fin dal 1862 dal Belgrano), prima del 1606 sperimenta sulle colline di Legino (Savona) il suo *Istrumento geometrico detto Saltarello* (Genova, 1606) e partecipa a opere di fortificazione e al progetto di interrimento del golfo della Spezia proposto dal De Franchi. Sull'attività di B. Scotto si veda per ultimo S. CURONE, *Un geografo ligure del Seicento: Benedetto Scotto*, tesi di laurea, Università di Genova, a.a. 1984-85, relatori M. Quaini e D. Moreno.

Sull'importanza del tema confinario nella storia della cartografia e della conoscenza territoriale: G. FERRO, *I confini della Repubblica di Genova in due atlanti manoscritti del 1600*,

in « Annali di Ricerche e Studi di Geografia », XVIII (1962), pp. 7-36. Si tratta dei due atlanti che si conservano manoscritti nell'Archivio di Stato di Genova, *Raccolta cartografica*, sotto i titoli rispettivamente di *Atlante A e B*. e sono stati descritti in varie riprese anche nei cataloghi di E. Marengo (1931) e C. Barlettaro - O. Garbarino (1986).

Sull'attività di P.M. Gropallo si vedano gli studi di L. SARTORI - T.O. DE NEGRI, *Pier Maria Gropallo pittore-cartografo del Seicento*, in « Bollettino Ligustico », XXII (1971), pp. 83-119. Sul contesto storico si veda G. FELLONI, *Le circoscrizioni territoriali, civili ed ecclesiastiche nella Repubblica di Genova alla fine del XVIII secolo*, in « Rivista storica Italiana », LXXXIV (1972), pp. 1067-1101 e soprattutto E. GRENDI, *La pratica dei confini fra comunità e stati: il contesto politico della cartografia*, in *Cartografia e istituzioni* cit., I, pp. 133-145; e ancora *La pratica dei confini: Mioglia con Sassello, 1715-1745*, in « Quaderni Storici », 63 (1986), pp. 811-845. Per una recente ripresa degli studi in un'area abbondantemente studiata da T.O. De Negri vedi L. ROSSI, *Per un contributo alla cartografia "minore" e alla toponomastica della Lunigiana. Un grande "Tipo geometrico" inedito di Matteo Vinzoni conservato negli Archives Nationales di Parigi*, in *La cartografia degli autori minori italiani*, a cura di C. CERRETI e A. TABERINI, Roma 2001, pp. 439-469.

Sull'importanza del tema stradale e in particolare del progetto stradale del 1688-89 e la rispettiva carta di Stefano Scaniglia cfr. M. QUAINI, *Levanto nella storia. I. Dall'archivio al territorio*, Levanto-Genova 1987, p. 109. Sugli Scaniglia, tipica famiglia dedita al mestiere di architetto, vedi ora il contributo di M.P. ROTA, *Una famiglia di architetti-cartografi genovesi tra Liguria e Corsica nel XVII secolo: gli Scaniglia*, in *La cartografia degli autori minori* cit., pp. 471-481.

Sullo scarso significato e spesso sull'uso abusivo delle categorie come "scuole" e "influssi" rimando a M. QUAINI, *A proposito di scuole e influssi nella cartografia genovese del Settecento e in particolare di influenze franco-piemontesi*, in *Cartografia e istituzioni in età moderna* cit., II, pp. 783-802. Tuttavia non si può negare che alcuni prodotti cartografici e alcune carte a stampa incisero nella storia della cartografia ligure. È il caso della carta di T. Borgonio, sulla cui vicenda vedi soprattutto G. GENTILE, *Dalla « Carta generale de' Stati di S.A.R., 1680 », alla « Carta corografica degli Stati di S. M. il Re di Sardegna », 1772*, in *I rami incisi dell'Archivio di Corte: sovrani, battaglie, architetture, topografia*, Torino 1981, pp. 112-167. Sulla biografia e la personalità del Borgonio oltre al saggio di A. Peyrot presente nella monumentale edizione del *Theatrum Sabaudiae* (nuova edizione a cura di R. ROCCIA), Torino 2000, pp. 31-65; vedi anche l'articolo di M. JACOVIELLO, *Giovanni Borgonio cartografo e scenografo del Seicento*, in « La Casana », XXIX/3 (1987), pp. 26-31, che fissa definitivamente luogo e data di nascita del cartografo, data ancora per incerta da A. Peyrot nel volume appena citato.

Sulla personalità e la biografia di Joseph Chafrión non si sa molto di più di quanto scrive P. BAROZZI, *La « Carta de la Riviera de Genova » di Joseph Chafrión*, in *La Sardegna nel mondo mediterraneo*, Sassari 1979, pp. 159-180. Sui rapporti con la Repubblica si vedano le informazioni archivistiche citate in M. QUAINI, *Dalla cartografia del potere al potere della cartografia*, in *Carte e cartografi* cit., pp. 14-16.

Sui rapporti fra cartografia piemontese e ligure e ancor più fra l'una, l'altra e la cartografia francese – rapporti che appaiono piuttosto stretti tanto per ragioni culturali quanto e soprattutto per ragioni militari e diplomatiche – occorre ancora studiare in maniera adeguata le occasioni che i cartografi ebbero di collaborare fra loro sia nelle guerre sia nelle operazioni di delimitazione dei confini, frequenti per tutto il Settecento.

Di questi rapporti cartografici come Matteo Vinzoni, Gerolamo Gustavo e Giacomo Brusco furono protagonisti in tempi in parte coincidenti. Sul Vinzoni la bibliografia è molto estesa a partire dal saggio pionieristico e sempre utile di U. LEVRERO, *Matteo Vinzoni. Contributo alla storia della cartografia genovese nel Settecento*, in « Genova. Rivista municipale », IX/12 (1932), pp. 1165-1172; per proseguire con gli studi di T.O. DE NEGRI, *Pagine per un atlante. Matteo Vinzoni alla scuola del padre*, in « Bollettino Ligustico », XI (1959), pp. 37-60; *Matteo Vinzoni e la corografia della Liguria nel Settecento*, in « Annali di Ricerche e Studi di Geografia », XVI (1960), pp. 1-37; *Matteo Vinzoni e l'Atlante storico del Genovesato*, in « La Casana », XII/4 (1971), pp. 17-27. Chi scrive ha continuato nella ricostruzione della personalità e valorizzazione dei materiali soprattutto con *Matteo Vinzoni: la formazione dello sguardo e del linguaggio di un cartografo (1707-1715)*, in *Studi in memoria di T.O. De Negri* cit., III, pp. 85-106. Negli stessi *Studi* è presente anche il contributo di D. LEVI, *Gerolamo Gustavo, cartografo forestale*, *Ibidem*, pp. 116-123; dello stesso A., *L'orizzonte di un grande cartografo savonese del Settecento: Gerolamo Gustavo*, in *Carte e cartografi* cit., pp. 208-218. Su Giacomo Brusco L.C. FORTI, *Note sulla rappresentazione cartografica del territorio di Giacomo Brusco*, in *Cartografia e Istituzioni in età moderna* cit., II, pp. 561-579; molte informazioni anche in *Fortificazione e ingegneria militare in Liguria (1684-1814)*, Genova 1992, che sottolinea l'importanza del tema della fortificazione in generale nell'età dell'egemonia francese e i rapporti con i modelli francesi. A questa tematica si può agganciare anche l'edizione curata da A. FARA della *Carta di Ignazio Porro. Cartografia per l'architettura militare nella Genova della prima metà dell'Ottocento*, Roma 1986 e lo studio più tecnico di C. MAZZON, *Nel centenario della scomparsa di Ignazio Porro*, Genova 1975.

8. «La terza Riviera»: la Corsica genovese. Un laboratorio di cartografia «coloniale»?

Infine, per quanto concerne l'ultimo paragrafo sulla Corsica esistono buoni repertori: F. CERVONI, *Image de la Corse: 120 cartes de la Corse des origines à 1831*, Ajaccio 1989; A.M. SALONE - F. AMALBERTI, *Corsica, immagine e cartografia*, Genova 1992; *Mesure de l'île. Le Plan Terrier de la Corse, 1770-1795*, Corte 1997 (particolarmente ricco di saggi stimolanti); e buone edizioni di fonti come per il *Dialogo nominato Corsica* di Agostino Giustiniani ottimamente curato da A.M. GRAZIANI, *Description de la Corse*, Ajaccio 2000. Sugli aspetti più tipicamente cartografici R. ALMAGIÀ, *Carte e descrizioni della Corsica del secolo XVI*, in «Atti del XII Congresso Geografico Italiano», Cagliari 1935. G. CARACI, *La carta della Corsica attribuita ad Agostino Giustiniani*, in « Archivio Storico di Corsica », XII (1936), p. 129 e sgg.; G. DE MORO, *L'isola assediata: difendere, progettare, "delineare" nella Corsica del Cinquecento*, in A.M. SALONE - F. AMALBERTI, *Corsica* cit., pp. 21-26; M. QUAINI, *Ingegneri e cartografi nella Corsica genovese fra Seicento e Settecento*, *Ibidem*, pp. 27-41; A. CAPACCI, *L'opera cartografica di F. M. Accinelli*, in « Miscellanea Storica Ligure », XII (1980), pp. 121-224.

Importanti per capire il contesto storico dell'Isola e le condizioni del lavoro di cartografi e ingegneri v. M. VERGÈ-FRANCESCHI, *Histoire de Corse. Le pays de la grandeur*, Paris 1996, in particolare il t. II; A.M. GRAZIANI, *La Corse génoise. Economie, Société, Culture. Période moderne 1453-1768*, Ajaccio 1997; A.L. SERPENTINI, *La coltivazione. Genes et la mise en valeur agricole de la Corse au XVIII siècle*, Ajaccio 1999; M.P. ROTA, *I boschi della Corsica tra natura e storia*, Genova 2001.

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