

ATTI

DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

NUOVA SERIE

XXXIX

(CXIII) FASC. I



GENOVA MCMXCIX
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE - PIAZZA MATTEOTTI, 5

Lunga durata e cambiamento: la seconda natura dei porti

di Ennio Poleggi

1. *Un paradigma urbano*

I porti, culla planetaria di ogni scambio, sono – nei millenni – il modello urbano più autentico: le loro istituzioni specifiche, di cui rimangono molti documenti, attuano un dialogo fra infrastruttura e residenza che modella e configura decisamente il paesaggio, nei limiti del sito, delle tecnologie e delle congiunture¹. Rifletterò su certi caratteri della configurazione urbana dei porti che, privilegiando più i significati percettivi del manufatto che l'abituale lettura sociologica, interessano gli storici della città senza per altro escludere economisti e geografi tanto ampi sono ancora oggi i loro effetti sulla vita quotidiana.

In proposito la “*facies*” con cui – *iuxta propria principia* – si caratterizza ogni vera città, di mare o di terra, mi appare sostanzialmente connotata da una radicata duplicità: verso l'interno, per favorire la funzionalità della vita collettiva e, verso l'esterno, per alimentare quelle relazioni territoriali che – oltre mari e monti – nutrono la *civilitas*. In caso contrario, al manifestarsi di forti squilibri tra le due sfere, scompare l'effetto-città e rimane soltanto un abitato².

Per comprendere e comparare questa duplicità, ogni città dispone di insiemi funzionali – composti da edificati e da aree collettive – che, analizzati in successive relazioni spazio-temporali, offrono una traccia sistematica utile a individuare le nuove configurazioni dell'identità urbana ed a compararne le analogie³.

¹ J. W. KONVITZ, *Cities and the Sea, Port City Planning in Early Modern Europe*, Baltimore-London 1978.

² P. M. HOHENBERG - L. HOLLEN, *La città europea dal Medioevo ad oggi*, Roma-Bari 1992, capp. IV e V.

³ E. POLEGGI, *Palazzo, bottega e città: una storia di usi e valori*, in *La città e le sue storie*, a cura di B. LEPETT - C. OLMO, Torino 1995, pp. 143-148.

Ciò è naturalmente più facile nelle città con porto, dove la ricchezza di fonti scritte e materiali spiega la dinamica degli assetti funzionali e quella parallela degli uffici fiscali, maturando una filologia dell'intero manufatto come proiezione d'ogni parte della società. Si alimenterebbero così una storiografia diversa, una moderna archeologia soprassuolo ed anche scelte – professionalmente più interessate – dell'urbanistica che si orientino ad interpretare le città senza ipocriti *remaking* o, all'opposto, con brutali esperimenti di rinnovo urbano⁴.

Nell'attuale trasformazione le città con porto sono anche l'ultima occasione per comprendere il processo urbano più diffuso e simbolico dell'età contemporanea, quella scomparsa del limite – mura o affaccio diretto sull'acqua – che ha tradotto le città in agglomerati senza confine, senza paesaggio riconoscibile.

2. *Formazione dei porti italiani*

Per un panorama breve e convincente, mi paiono utili alcune città italiane del versante tirrenico, con particolare attenzione all'Età Moderna. Esse compongono il sistema portuale di maggior durata, asse della "rivoluzione commerciale del Medioevo"⁵, con cui l'iniziativa privata fonda il primo sistema di scambi con l'Oriente, riconfigurando la viabilità romana e perfezionando su 8.000 Km di coste una genealogia di insediamenti di varia fortuna.

Le capitali Genova e Venezia, simili nella decisa vocazione portuale nonostante opposte, ma ardue carenze di sito, sono certo le città dove più si coglie la duplicità di natura, la creatività delle magistrature e l'originalità delle soluzioni. Obbligate a governare con artificio, la seconda un manufatto urbano sull'acqua e la prima un porto senza fondali, debbono adottare una cultura urbanistica doppia e altrettanto netta, che bilanci sempre le due componenti pena crisi pericolose o irrisolvibili.

⁴ G. JACKSON, *The History and archaeology of ports*, Kingswood 1983; E. POLEGGI, *La costruzione della città portuale, un nuovo tema di storia*, in *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, a cura di E. POLEGGI. Atti del Convegno Internazionale di Genova 1985, Genova 1989, pp. 7-9; *Panoramas urbains. Situation de l'histoire des villes*, eds. J.-L. BIGET - J.-C. HERVÉ, Paris 1995.

⁵ Roberto Sabatino Lopez: *Intervista sulla città medioevale*, a cura di M. BERENGO, Roma-Bari 1984.

È con questo rodaggio che le due “regine”, fra XII e XIII secolo, si affacciano sugli orizzonti più ampi del Mediterraneo con genialità ordinativa diversa: Venezia a fondare un impero coloniale territoriale⁶ e Genova a stendere una rete di soli punti di appoggio⁷.

Rimanendo per ora soltanto ad alcuni casi medievali, a Pisa il distacco fisico e paesistico fra città e porto è invece un caso limite della nostra ipotesi, con 12 miglia di canali dalla Tarzana a Porto Pisano. L’approdo marittimo, compiuto nel XII secolo in mezzo alle secche di Bocche d’Arno, restringeva l’uso ad imbarcazioni sottili, imponendo una costante manutenzione degli intasamenti, interrotta dai Genovesi come punizione definitiva (1290).

Dopo la trasformazione della Tarzana in fortezza e la chiusura verso l’Arno (1394), Pisa non sarà più quella anomala città con porto che fu soltanto «un sistema di impianti e di infrastrutture coordinate in funzione di un sistema economico»⁸.

L’equilibrio precario su cui si era sempre retta la navigazione Pisa-Porto Pisano, surrogata da altri approdi, la condannerà nel XV secolo in pro di Livorno che – già appartenuta al suo sistema portuale – sarà trasformata dai Medici in una città con porto “moderna”.

Rispetto a Genova e Venezia e sino al tardo Medioevo, Napoli rimarrebbe l’esempio più antico e felice per vocazione, sito e collocazione baricentrica. Un classico paradigma di “città italica”, poi innovato da mura litoranee e dal Castel Nuovo che, divenuto reggia (1279), difendeva con un solo molo le due insenature romane degli inizi, mentre a Castel dell’Ovo ed a Castel Capuano (1165) si erano costituiti i centri di governo cittadino e amministrativo.

Dopo l’arsenale e il borgo circondato da colonie di mercanti forestieri avviati sotto Ruggero II, è Carlo I d’Angiò († 1285) a promettere una diversa funzionalità portuale che, ripresa anche da Carlo II, sarà sconvolta dal

⁶ Venezia e la difesa del Levante da Lepanto a Candia, 1570-1670, Venezia 1986. Catalogo della mostra.

⁷ E. POLEGGI, *Per una storia dell’urbanistica nel Mediterraneo medievale*, introduzione a P. STRINGA, *Genova e la Liguria nel Mediterraneo*, Genova 1982, pp. 25-30.

⁸ G. ROSSETTI, *Pisa: assetto urbano e infrastruttura portuale*, in *Città portuali del Mediterraneo cit.*, pp. 263-286.

maremoto del 1343⁹. Soltanto gli Aragonesi, con Alfonso II (1442), mostreranno di puntare ad una città con porto compiuta, dentro una nuova e ordinata cinta, così come appare nella tavola Strozzi (1462).

Con Ferdinando il Cattolico, la Corona torna invece ad occuparsi delle mura, dei luoghi di rappresentanza e degli accessi ad un sistema stradale tutto da innovare (1559) verso le province di Puglia, Abruzzo e Calabria¹⁰: è una scelta politica ampiamente territoriale, anche organica ad un maggior ruolo economico del porto, che tuttavia don Pedro de Toledo non riuscirà a perfezionare, assillato da rivolte interne e da potenze forestiere.

Anche Palermo è modello “italico”, improntato dall’occupazione araba (827) che la trasforma in capitale, dove l’insediamento punico murato scende verso il litorale, dal Cassaro bizantino alla Kalsa, cittadella fatimita ad Est di un piccolo seno marino; è però significativo che le mura settentrionali, senza mai includere l’arsenale, avevano già raggiunto nell’XI secolo misure urbane e organizzative che dureranno sino al XVIII secolo¹¹.

Del resto con l’incoronazione di Ruggero II (1130) la capitale normanna crescerà a sud, risalendo verso il Cassaro e lasciando molte aree a giardino, mentre all’approdo – soprattutto sotto Federico II (1208-50) sempre lontano dalla capitale – sosterrà il solo armamento commerciale, affidato ad imprenditori stranieri nello stesso tempo in cui la flotta militare si trasferisce a Messina. È una dissociazione che nel XIV secolo consente di erigere la grande reggia dello Steri fra la Calsa e le paludi, formatisi per l’arretramento del mare (1306).

Quando la Sicilia tornerà aragonese (1392), l’intasamento del porto e la fragilità delle difese marine dureranno ancora sotto quello stesso Alfonso il Magnanimo (1416-58) elogiato per l’umanesimo, le grandi opere pubbliche e la politica espansionista.

Come si vede già nell’impianto medievale dei principali porti del versante tirrenico¹², le crisi fra abitato ed opere marittime sono numerose, con effetti fatali per molti – qui non citati – che in Età Contemporanea perde-

⁹ C. DE SETA, *Le città nella storia d’Italia. Napoli*, Roma-Bari 1981.

¹⁰ M. R. PESSOLANO, *Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII*, in *Sopra i porti di mare. II, Il Regno di Napoli*, a cura di G. SIMONCINI, Firenze 1993, pp. 72-73.

¹¹ C. DE SETA - L. DI MAURO, *Le città nella storia d’Italia. Palermo*, Roma-Bari 1980.

¹² *Archeologia del commercio. Porti antichi*, a cura di F. VARALDO GROTTIN, Genova 1996.

ranno ogni ruolo, pur con prove e penose vicissitudini nel crogiolo di una selezione sempre più planetaria.

3. *Perché i porti d'Italia di Età Moderna?*

Non vi è paese più utile d'Italia a sviluppare la nostra tesi se si riflette sulla perennità del suo sistema urbano (II secolo avanti Cristo) e della relativa rete viaria, malgrado gli innumerevoli strappi inferti dai riasseti statuali dell'Alto e Basso Medioevo¹³. Con gli sviluppi tecnici e gli orientamenti politici adottati, prima condizionati dalla frammentarietà dei Comuni, i ceti di governo più attenti a governare le duplicità urbane – specie nelle città con porto – anticiperanno con intelligente equilibrio proprio quella maggior seratezza fra i due elementi che qui mi interessa esporre.

Nella seconda metà del XVI secolo, con la moltiplicazione di trattati più attenti ad una progettazione urbana che comprende quella portuale (T. Gallaccini, 1597-1602)¹⁴, si presentano infatti scelte meno imprecise per la trasformazione, anche se più drastiche: la complessità geometrica dei tracciati difensivi a baluardi si insinua fra città e porto, ponendo agli Uffici di governo urbanistico scelte squisitamente scientifiche, oltre che abituali decisioni politiche sulle proposte progettuali e finanziarie.

In realtà il modello “disegnato”, che apre un'era di progettazione urbanistica concreta e misurata, è la nuova Livorno di Bernardo Buontalenti¹⁵ (1576) nella cui cinta bastionata, ancorata ad una fortezza di Antonio da Sangallo (1530), si racchiudono – oltre ad approdi precedenti – darsene specializzate, arsenali, fortezze e suoli lottizzativi di maglia ortogonale dove accogliere imprenditori commerciali e colonie di maestranze forestiere¹⁶.

In neppure cinquant'anni (1590-1634), dalla Fortezza Nuova al Porto Nuovo (1620) alla Darsena Grande, tutto il previsto si realizza compreso il

¹³ G. A. MANSUELLI, *Archeologia della città: problemi e proposte di studio*, in « Urbaniistica », 58 (1971), pp. 99-118.

¹⁴ T. GALLACCINI, *Sopra i porti di mare*, in *Sopra i porti di mare. I. Il trattato di T.G. e la concezione architettonica dei porti dal Rinascimento alla Restaurazione*, a cura di G. SIMONCINI, Firenze, 1993, pp. 7-32.

¹⁵ A. FARA, *Bernardo Buontalenti, l'architettura, la guerra e l'elemento geometrico*, Genova 1988, pp. 165-174.

¹⁶ G. MATTEONI, *Le città nella storia d'Italia. Livorno*, Roma-Bari 1985.

quartiere residenziale della Venezia (1629) a danno della Fortezza Nuova purché tutto si muova unitariamente così come si chiameranno – nell’ordine – gli artigiani e poi i mercanti, in specie ebrei, cui si offrono tipologie abitative adeguate.

La gestione, come l’origine, è burocratica e senza smagliature: Ufficio della Fabbrica e Provveditore, Magistrato dei Nove, Consiglio livornese; il governo urbanistico conserva l’andatura di una direzione di cantiere, con tutti gli imprevisti di un elemento naturale che di lì a poco – o nei secoli – pretende invece flessibilità e rapidità decisionale.

Per i porti raramente serve la storia da manuale, già che nel Cinquecento con un’architettura fattasi tipo, disegno e progetto grafico, l’agognato obiettivo territoriale del Granducato di Toscana diventa una realtà politica e materiale con esiti propri di una spazialità razionale e formale, senza ritorni.

La comprensibile fama acquistata da Livorno presso tutti gli Stati, anche per merito dei “granturisti” inglesi toccati da un’architettura urbana di grande effetto funzionale e paesistico, si oscurerà soltanto in età contemporanea quando l’irruzione dell’energia a vapore impone un nuovo quadro di quantità spaziali sui ponti d’attracco, nei *docks* e nei bacini di carenaggio, secondo una macroeconomia di rendita dei suoli che oscura tutti i sogni terrieri di un abate medievale.

La cintura dei bastioni e delle darsene di limitate misure, il cui vanto durava soltanto due secoli, diviene una camicia di contenzione che – salvo pochi tentativi di primo ‘800 – soltanto le ricostruzioni dell’ultimo conflitto tenteranno spavalidamente di superare.

Se torniamo invece negli stessi decenni fra XVI e XVII secolo alle altre città con porto, oltre al paradigma livornese che Nikolaus Pevsner loda per la sua “classicità”¹⁷, assistiamo – rispetto alla nostra tesi – alla vicenda più esemplare di Napoli che si specchia nel progetto “inutile” della Ripa.

Nel primo ‘500 i problemi del binomio città-porto aumentano nonostante il riordino deciso di don Pedro de Toledo che, agli inizi si adopera ad ampliare le Mura di Ponente (1535) ed a trasformare le sedi pubbliche in un centro che oggi diremmo direzionale, mentre lascia alla zona del Mercato ed alla costa orientale attività economiche sempre più incerte, ormai monopolizzate da forestieri.

¹⁷ M. R. PESSOLANO, *Il porto di Napoli* cit., pp. 67-123.

Il crescente peso demografico della capitale eclissa l'interesse privilegiato verso il porto, soprattutto con la grandiosa espansione dei "Quartieri spagnoli" (via Toledo, 1544) – cui si accede principalmente dal Molo Grande – su un'area di 150 ettari, cioè un terzo in più della città murata (220.000 abitanti nel 1547). In questo modo, per rendere più efficiente la viabilità moderna in quella direzione, si riducono le prospettive di una definitiva riorganizzazione dell'attività portuale.

Né varrà il contributo progettuale di Domenico Fontana (1596), spostato sull'area centrale di Castel Nuovo con il Palazzo vicereale del 1602, assieme alla proposta presto abbandonata di una strada costiera funzionale, con i Magazzini delle Farine e il Molo non costruito davanti Castel Nuovo (1597), episodi che evidenziano la cruda contrapposizione di una cultura progettuale alla perenne distrazione dei ceti di governo e degli imprenditori rispetto alla necessità di nuove lottizzazioni produttive, in un assetto urbano reso informe dagli abusivismi edilizi che, come si sa, nessun proclama riuscirà mai ad impedire¹⁸.

Nel secolo XVII, fra rivolte pestilenze e terremoti, la stasi del porto è presso che completa salvo poche opere di manutenzione (*nettamento*) e ingegneria di dettaglio. Soltanto ai Lorena, scesi a Napoli dal 1734, si deve la ricostruzione del Molo Grande (1739-45) ed il riordino di una via costiera dal porto vecchio alla Marinella ed alla porta del Carmine (1743-48) che ristabiliscono alcune direttrici carrabili per tornare ad innestare il traffico delle merci sugli accessi delle strade provinciali.

Non si possono qui richiamare tutti i precedenti politici e la possibile alternativa degli approdi adriatici rispetto a quello commerciale della Capitale, ma l'oggettivo allontanamento della "palazzata" dal litorale e la perenne prevalenza dei poli difensivi su ogni interesse marittimo sono ormai una realtà connaturata. Così a Napoli si consuma una vera e propria tragedia di storia urbana anche perché, se nel Medioevo viene ricordata la presenza di un *Protomagister* ai lavori pubblici appaltati a imprenditori forestieri sotto il controllo di sei cittadini, per questo periodo mancano notizie di un qualsiasi Ufficio o Magistrato addetto al porto e alla città.

¹⁸ T. COLLETTA, *Domenico Fontana a Napoli: i progetti urbanistici per l'area del porto*, in «Storia della città», 44 (1987), pp. 76-118; ID., *I progetti e i lavori per il porto di Napoli dalla fine del XVI al XVII secolo*, in «Rassegna ANIAI», XIV/1 (1990).

Sullo scorcio del “secolo dei Lumi”, dinanzi ad una vicenda dove la grande vocazione e potenzialità del sito portuale appaiono inesorabilmente cassate dalla rappresentatività storica di una capitale, si alzano i richiami tardivi di Giovanni Carafa, duca di Noja (1775), al grande piano di Amsterdam dove l'intelligenza dell'uomo aveva saputo abbracciare la Natura e di Vincenzo Carafa (1789) che avanza senza speranza progetti che introducano una policentricità nella struttura urbana amorfa, accompagnandone gli effetti con una grande viabilità di attraversamento¹⁹.

Singolare è infine il caso di Messina, anche se può sembrare omologo ai “risanamenti” contemporanei di molte città meridionali, dovuti soprattutto all'introduzione della “croce di strade” con rettilinei che ritroviamo a Roma, Napoli, Palermo e Catania. Lungo l'intero secolo XVI Messina si trasforma da città con porto in piazzaforte marittima giusta un programma seguito alla visita di Carlo V (1537), cui si accompagna un'infrastrutturazione quanto mai opportuna con arsenale (1565) e lazzeretto (1576) sino a che non sia compiuta la nuova cinta a bastioni²⁰.

È però dopo il rinnovo della scena civile, con i rettilinei in onore della vittoria di don Giovanni d'Austria a Lepanto (1571), che la città viene trasfigurata da una geniale architettura urbana come il “teatro marittimo” (1572-1640), voluto anche dal viceré Emanuele Filiberto di Savoia, con disegno e cantiere attribuibili a Jacopo del Duca e Andrea Calamech, se non anche ad un Ponzello (Sebastiano di Domenico Ponzello) che si era formato alla corte di Torino²¹.

Il segreto sta nell'aver trasformato le mura di mare in una stupefacente “palazzata” destinata ad una residenza medio-alta che, conservando le porte cittadine e i loro innesti sulla viabilità interna, scavalca le mura e sposta l'abitato all'esterno sul sito della vecchia via Colonna.

È un'architettura urbana di ruolo difensivo che tuttavia abbraccia città e porto in modo più ampio, secondo una pragmaticità geniale senza tempo,

¹⁹ C. DE SETA, *Le città nella storia d'Italia. Napoli* cit., pp. 193-216; *Napoli. Il porto e la città. Storia e progetti*, a cura di B. GRAVAGNUOLO, Napoli 1994.

²⁰ A. IOLI GIGANTE, *Le città nella storia d'Italia. Messina*, Roma-Bari 1980, pp. 32-60.

²¹ N. ARICÒ, *L'idea di piazza a Messina fra Rinascimento e Maniera*, in *Le piazze. Lo spazio pubblico dal Medioevo all'età contemporanea*, a cura di A. MARINO, («Storia della città», numero monografico, 1993), pp. 63-78.

che nell'Italia post classica ha soltanto un precedente medievale nella Ripa di Genova: a cinque secoli di distanza sembra infatti difficile trovare un'altra compiutezza di rapporti fra i due elementi naturali del binomio urbano, con una qualità che supera qualsiasi trattato perché si ottiene dalla equilibrata mediazione fra il sito e l'immaginario progettuale.

4. *Porto e città di Genova nei secoli XVI e XVII*

Non dovremmo lasciare questa breve panoramica di casi senza un cenno al caso straordinario di Venezia, ma la discussione sul suo "vero" porto ci sembra avviata con tanta intensità da numerosi ed esperti colleghi da escludere ogni cenno in questa sede²².

Così, a confortare la continuità della duplice natura della città, in un paese come l'Italia, ricco di cultura urbana e di coste, anche mirando all'ipotesi di una nuova periodizzazione urbana, mi è d'obbligo tornare al caso familiare di Genova dove la crisi fra porto e città medievale si rinnoverà per almeno due secoli: dalla metà del secolo XVI, quando si apre il "secolo dei Genovesi", al bombardamento di Luigi XIV (1684) e alla cessione della Corsica (1768).

È una scelta di approfondimento, con uomini e fatti, su cui fondare più ampie applicazioni del modello di lettura: qui la periodizzazione credibile nasce da una macchina urbana dove la componente "esterna" è più pronta che altrove a sviluppare quelle relazioni territoriali di grande ventaglio, indispensabili alla stessa sopravvivenza e ad uno sviluppo crescente.

L'interdipendenza fra porto e città, tecnica e finanziaria, è già dimostrata da molte fonti del XIII secolo dove il Molo (poi Vecchio) e i ponti lignei richiedono ripetuti consolidamenti, in un sito poco portuoso, ma battuto dal libeccio, oppure quando occorrono integrazioni più funzionali per l'efficienza e la rendita di un ancoraggio completato da fari, darsene, arsenale e fontane così che la macchina portuale assume natura finita di vera e propria infrastruttura artificiale²³.

²² A titolo simbolico cito D. CALABI - P. MORACCHIELLO, *Rialto. Le fabbriche e il ponte*, Torino 1987.

²³ L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova 1979, p. 100.

Il governo sistematico della manutenzione – soprattutto alla profondità dei fondali – fu subito così centrale che, oltre ai ripianamenti finanziari forniti dallo Stato e ripetuti più volte in ogni secolo, impose la formazione di una magistratura – i *Conservatore portus et moduli* che nel tardo XV secolo si chiameranno *Patres Communis* – cui sarà attribuito proprio il duplice governo del porto e dell’abitato²⁴.

La composizione di questo ufficio con amministratori e tecnici, che gli statuti ordineranno definitivamente nel XVI secolo, spiega la singolare urbanistica di una città, di impianto viario e lottizzativo medievale, ispirata e controllata dal prevalente interesse di salvare i fondali.

Sui bilanci finanziari, che il Comune medievale seguiva con attenzione, pesano proprio i pagamenti della mano d’opera impiegata nelle escavazioni, decretate con parsimonia, di cui si celebrava la conclusione con appositi quadri. L’onerosa operazione si otteneva con una sorta di pompa umana che, composta da centinaia di manovali allineati sui ponti, asciugava e scavava al ritmo di una tromba gli specchi d’acqua intermedi, chiusi con apposite palizzate (*palificate*). Nelle attività quotidiane si impiegavano invece un pontone con barca, una zattera (*scaffa*) per scavare da bordo, prima della draga (*betta*), alcune chiatte (*plate*) per trasporto dello gettito (*zetum*).

L’interdipendenza fra porto e città aumenterà via via che il peso della manutenzione e delle integrazioni strutturali moltiplicano i prelievi fiscali sugli utenti del porto come le gabelle dei fanali (note dal 1340) e dell’ancoraggio, oppure le altre *grani*, *exitus navium*, *iactus*, *introitus siverni darsene*, destinate *operibus portus et moduli*, ecc.²⁵.

In realtà i ruoli misti dell’Ufficio dovettero via via consolidare uno scambio di risorse tanto che ai “buchi” del 50 o 75% (XIV-XV secolo), prodotti dagli insufficienti introiti portuali, potevano contribuire le gabelle che auto finanziavano i lavori di città ricavate dalle successioni (*g. deceni legatorum*) e dal postribolo, oppure dall’assegnazione annuale di proventi delle *compere* e in particolare dalla *Ripagrossa* sulla compravendita di certi beni fondiari.

²⁴ P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra medioevo ed età moderna (1340-1548)*, in *Il sistema portuale della repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII)*, a cura di G. DORIA - P. MASSA PIERGIOVANNI (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/2, 1988), pp. 37-133.

²⁵ *Ibidem*, pp. 60-85.

L'intreccio di questa singolare responsabilità, nota da un secolo agli studi dal punto di vista istituzionale, è stato di recente illustrato sul piano finanziario da Paola Massa pur essendo tuttora lontana un'interpretazione selettiva dei conteggi. Anche perché, quando l'impresa di Strada Nuova apre un lungo e storico periodo urbanistico, l'accresciuto impegno dei Padri del Comune – addetti alla costosa amministrazione di un acquedotto sempre più lungo, all'apertura di vie e di piazze, all'accrescimento della Cattedrale e dello stesso Molo – costringerà a documentare più attentamente i fronti amministrativi di porto e città e a separare i cinque nobili eletti a questa Magistratura, tre al governo diretto e due ai libri della Scrittura²⁶.

La svolta cinque-seicentesca di una città così medievale non è da poco: comprende la modernizzazione degli spazi pubblici che si apre con l'aggiornamento delle mura trecentesche (1536) e la costruzione delle Mura di mare (1550) conclusa nel 1624, continua con la rifondazione di un Palazzo ducale all'altezza della Repubblica oligarchica (1587) e infine si compie – in modo significativo per una città senza piazze “all'italiana” – con il rinnovo della piazza di Banchi, resa simmetrica da una chiesa ex-voto eretta su botteghe e dominata dalla Loggia dei mercanti (1590), altrettanto simbolica per la sua rappresentatività.

Dinanzi ad un rinnovo così generalizzato, da cui sortirà una cultura residenziale di fama europea consacrata da Rubens, risulta paradossale che mancasse una rete viaria carrabile utile ogni giorno agli uomini e alle merci. Qui, più che nella sostanziale conservazione dell'assetto insediativo arcaico, riemerge una componente medievale determinante – su cui non si è ancora riflettuto – radicata nelle Arti che operavano in porto, soprattutto negli scaricatori (*camalli*) che custodivano da secoli il privilegio di operare su qualsiasi arrivo di merci: anche giungendo dalla pianura padana ci si doveva imbarcare e compiere un breve tragitto per entrare in porto, scendendo ai ponti d'attracco preordinati o alle darsene del vino²⁷.

Occorrerà giungere alla rivolta dei facchini (1844) ed alla dura reazione del Regno sardo prima che Genova acquisti una viabilità carrabile, anche se

²⁶ E. POLEGGI, *Strada Nuova, una lottizzazione del Cinquecento a Genova*, Genova 1968, pp. 45-48; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici* cit., pp. 122-133.

²⁷ E. GRENDI, *Un mestiere di città alle soglie dell'età industriale. Il facchinaggio genovese fra il 1815 e il 1850*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., IV/2 (1964).

in pochi sopravviveva la coscienza che il binomio porto-città, radicato ad ogni livello di controllo e di operatività produttiva, nel “secolo dei Genovesi” (1528-1627)²⁸ era stato scosso da un fiero soprassalto che aveva rinnovato la genialità del XII secolo e superato la crisi tardomedievale di un porto-emporio sottoposto all’eterna faziosità delle parentele, alle azioni meno incisive della politica internazionale e all’avvento di orizzonti continentali troppo lontani.

In realtà la modernizzazione di porto e città, attuata con opere pubbliche di altissima statura tecnologica, aveva indotto sviluppi limitati all’unitarietà delle due componenti tanto da rimanere nei “*termina*” topografici di sempre. È noto lo scontro aperto fra nobili deputati alle opere e ingegneri, in particolare sulla ricostruzione dell’arsenale (1594-1600), sulle mura esterne lunghe 12 Km (1628-32), soprattutto sulla impresa ciclopica del Molo Nuovo (1628-40) che – pur appoggiandosi su seri argomenti amministrativi e di nuovissima tecnica – escluse ogni intervento esterno allo specchio d’acqua, fra il Mandraccio e la porta di San Tommaso, sempre usato dal 1275 al 1816.

Nel caso del Molo Nuovo non mancavano argomenti tradizionali, come i dubbi sull’emergere di nuove risacche per il prolungamento dei moli, anche se l’interlocutore principe era l’ingegnere Ansaldo de Mari la cui soluzione, ispirata agli ultimi studi sul moto delle acque, aveva suscitato grande interesse nei matematici inglesi che guarderanno al rivoluzionario modello genovese per il molo di Tangeri²⁹.

Nella città medievale, nata e governata da una Magistratura portuale sempre guardinga verso le espansioni edilizie, le crisi funzionali si debbono ad accentuazioni di un privatismo congenito che in proposito ha bene illustrato Giorgio Doria, amico e collega scomparso da poco, sottolineando – con confronti attuali non arbitrari – la miserabilità di una politica che, nei secoli XVI e XVII, non aveva saputo appoggiare con organicità una conver-

²⁸ La definizione originaria, di F. RUIZ MARTIN, *El siglo de los genoveses en Castilla (1528-1627). Capitalismo cosmopolita y capitalismo nacionales*, Madrid 1971, verrà utilizzata da molti ad iniziare da F. BRAUDEL, *L’Italia fuori d’Italia*, in *Storia d’Italia*, Torino 1974, pp. 2160-2167.

²⁹ G. FAINA, *Ingegneria portuale genovese del Seicento*, Firenze 1969; E. POLEGGI, *L’arsenale della Repubblica di Genova (1594-1797)*, in *Arsenali e città nell’Occidente europeo*, a cura di E. CONCINA, Roma 1987, pp. 83-96.

gente crescita di porto e città, lasciando ai privati l'obbligo morale di depositare appositi capitali nelle *colonne* della Casa di San Giorgio (*moltiplichi*), come si faceva con le “*Opere pie*” medievali³⁰.

La *conspicuous consumption* del “secolo dei Genovesi”, scelta culturale inedita per una repubblica che trasforma il rinnovo principesco di dimore private in un sistema di “alloggiamenti pubblici” per autorità e personalità di passaggio (palazzi dei *rolli*), confligge drammaticamente con le necessità infrastrutturali richieste da una prevedibile accelerazione degli scambi e da un corpo urbano costipato, prigioniero di una corazza proprietaria resa inalienabile dai fedecommessi. I rettilinei residenziali, che rimangono paralleli alla Ripa come il radicamento del nuovo Palazzo Ducale, che si fa ancora sul sito periferico di età medievale, scombinano anche soltanto topograficamente antiche, sperimentate ed efficaci relazioni con il porto ormai senza futuro³¹.

Agli inutili tentativi di tornare in pieno ‘600 ad una politica del mare con convogli di vascelli armati, di cui pochi cittadini “negozianti” si fidano nel secolo delle monarchie assolute affacciate sul Mediterraneo, seguirà un finale escatologico come il bombardamento francese del maggio 1684, prodotto da 13.000 bombe, che Luigi XIV vuole più diretto sulle case dei *potentiores* non amici di Francia oltre che sul porto³².

Insomma, come si intravede da una sintesi così breve del quadro generale italiano, oltre i discorsi pubblici di rari illuministi, la struttura urbana – pur bene avviata in età moderna – soffoca ogni progetto di rinnovo complessivo delle città con porto mentre si avvicinano gli effetti che sortiranno dalla Rivoluzione e dal Congresso di Vienna.

I nuovi saperi che alimentano le contraddizioni dell'età di antico regime sembrano scavalcare in ogni caso le vicende dei singoli porti, e – accrescendo le ricadute di un immaginario ingegneristico non comune – unirsi alle imperiose richieste di una nuova epoca aperta dai voli territoriali dell'Impero.

Nell'Italia settentrionale il binomio porto-città, inchiodato dalle vedute in un paesaggio arcaico, ritrova una documentazione puntuale – che

³⁰ G. DORIA, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797*, in *Il sistema portuale della repubblica di Genova* cit., pp. 183-184.

³¹ *Una reggia repubblicana. Atlante dei palazzi di Genova (1576-1664)*, a cura di E. POLEGGI, Torino 1998.

³² E. POLEGGI, *Carte francesi e porti italiani del Seicento*, Genova 1991, cap. IV.

riapre l'immaginario e stimola tuttora la riflessione dello storico – nei *mémoires* degli ingegneri incaricati di progettare porti nuovi, capaci di introdurre scali adatti alla flotta francese o di adeguare successivi programmi del Re di Sardegna³³.

A Genova, città con porto di lunga durata nonostante gli innesti successivi, gli ingegneri-architetti del re sardo-piemontese introducono un'architettura di *docks*, audace e monumentale, che riuscirà a velare ciò che i secoli avevano conservato come prospetto urbano. Le "Terrazze di marmo" (1832 ca.), sorte sul sito delle Mura di mare, separano infatti radicalmente la vita quotidiana di una grande capitale del Mediterraneo dal suo mare: le pareti del porticato interno che, parallele alla Ripa, trasformano un approdo in piazza di "caricamento", sono anche le mura che sbarrano ogni affaccio sui ponti d'attracco.

Ma dureranno appena un quarantennio sino a che, dopo l'inaugurazione della ferrovia Torino-Genova (1854), la nuova cultura urbanistica ed economica – e la costituzione del Regno – non sostituirà il porto-emporio con un porto di transito; il progetto dell'ingegnere Adolfo Parodi (1875), che ancora oggi riempie la baia sino alla Lanterna, apre la raggiera dei suoi ponti all'introduzione dei binari e dei convogli sotto bordo dei piroscafi comandati da un sistema di tre stazioni ferroviarie³⁴.

Siamo alla fine della duplice natura urbana?

5. *Da città-con-porto a città-e-porti*

Oggi la svolta di una prospettiva globale riparte dalla monocrazia del vettore marittimo che tende a modificare ogni articolazione della macchina (opere di difesa marittima, opere portuali di sbarco e imbarco, depositi, vettori terrestri).

Le necessità intermodali di un trasporto containerizzato richiedono sistemi di gru automatizzate e grandi superfici di stoccaggio dei moduli con ineludibili raccordi su gomma e su binari, inclusi *districtpark* per la lavorazione dei prodotti. Si risponde cioè con suoli autonomi, su palafitte o re-

³³ P. MORACHIELLO - G. TEYSSOT, *Nascita delle città di Stato. Ingegneri e architetti sotto il Consolato e l'Impero*, Roma 1983.

³⁴ *Nove opere del porto vecchio. La costruzione del porto di Genova fra Otto e Novecento*, a cura di E. POLEGGI, Genova 1987. Catalogo della mostra.

cinti a terra, che sono l'ultimo effetto macrodimensionale della città contemporanea. Siamo cioè alla *demaritimisation* ³⁵.

Un processo molto diverso dalla prima espansione di cinture industriali e residenziali, comunque interposte sul paesaggio marino dove sfumavano i confini del manufatto urbano e del paesaggio; oggi le grandi città – dove si concentra il terziario – riacquistano identità con una componente “esterna” (virtuale) a sistemi satellitari: stazioni PC collocate in grandi torri vetrate in mezzo a campagne deserte oppure in approdi che possano agganciare corone di autoporti e di containers ³⁶.

Siamo al distacco definitivo tra le due componenti? Oppure nei porti in cui resiste la contiguità fra residenza e approdo si è prigionieri del miraggio del *turismo* archeologico e/o del recupero?

In una recensione che toccava più alla trasformazione delle idee iniziali che al progetto, tuttora incompleto, di Renzo Piano per “l'Expo '92”, mi sono appellato alla ragionevolezza *ispirata dagli* sviluppi di dettaglio e da un colloquio vero – solitamente irrealizzabile – fra l'architetto e la committenza pubblica ³⁷. Oggi l'unità perduta da oltre un secolo non è ancora rimarginata. Semplicemente perché le direttrici d'intenso traffico pedonale, interne alla Ripa come sempre dal Medioevo, non hanno ragione di attraversare ogni giorno il vuoto d'asfalto che ha lasciato un “caricamento” senza merci; l'attività portuale è altrove, qui si appoggiano soltanto navi da crociera ³⁸.

A Genova, come altrove, è utile riflettere sulle necessità e i movimenti degli abitanti, oltre che sui turisti attirati dal Porto vecchio e dall'Acquario, ma è non sufficiente per ricomporre quella duplicità unitaria e millenaria

³⁵ A. VIGARIÈ, *Ports de commerce et vie littoral*, Paris 1979; A. VALLEGA, *Dai porti al sistema portuale. Teoria generale e caso ligure*, Savona 1983, pp. 62-66 (sui temi dei sistemi e del territorio).

³⁶ *European port cities in transition*, eds. B. S. HOYLE - D. A. PINDER, London 1992. Cfr. capp. 1-8-9 specie il 10; J. TUNBRIDGE - G. ASHWORTH, *Leisure resource development in cityport revitalisation: the tourist-historic dimension*, London 1992, pp. 176-200.

³⁷ E. POLEGGI, *Waterfront o Riva? Progetti per il porto antico*, in « Lotus », 17 (1993), pp. 9-29; sullo stato della questione – posizioni e progetti – si veda, fra le tante, la rassegna generale in *Waterfront: una nuova frontiera urbana. 30 progetti di riorganizzazione e riuso di aree urbane sul fronte d'acqua*, a cura di R. BRUTTOMESSO, Genova 1991.

³⁸ J. -L. BONILLO - A. DONZEL - M. FABRE, *Métropoles portuaires en Europe (Barcelone, Gènes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam)*, Paris 1992.

che ci interessa. Occorre posare gli occhi sulla città vecchia come miracolo di natura e di cultura, dopo una lettura attenta dell'*habitat* prima che d'ogni altro documento, ritornando su quelle relazioni che l'hanno fondato, conservato e modellato con ragionevole lentezza. Senza pensare inutilmente a città-museo.

Vastità di tema e brevità di tempo escludono ogni profondità, per questo citerò la stimolante conclusione di un grande archeologo provenzale come Paul Albert Fevrier sulla rete insediativa dei litorali tirrenici che proprio qui abbiamo evocato, con cui si sottolineano le ansie e le precauzioni di chi studia sistemi molto strategici perché affacciati su cimose litoranee, dominati dalla permanenza dei siti come dall'improvvisa nascita di luoghi urbani.

« C'est donc à une lente maturation que nous assistons, avec des échecs, avec des accélérations dans certains secteurs. En particulier sur les franges maritimes de la péninsule italique, les deux phénomènes se juxtaposent, trahissant plus que l'insécurité maritime, la précarité de toute fondation volontaire. Cependant ces pulsations marquées ne doivent pas nous faire oublier ce qui ne fait pas que survivre mais vit.

Sans la vallée padane, sans son réseau des fleuves et son commerce ancien, sans Milan, Venise s'expliquerait-elle? Pise, puis Gênes ou Marseille des XI^e et XII^e siècles se comprendraient-elles sans un maintien d'une activité. Et Barcelone? A des niveaux plus humbles, l'ensemble du réseau antique paraît avoir bien résisté et s'être remis des invasions »³⁹.

³⁹ P.-A. FEVRIER, *Villes européennes de la Méditerranée occidentales*. Conference on the Archaeology and History of the European Town, Oxford 6-12 April 1975, London 1976.

INDICE

Albo sociale	pag.	5
Atti sociali	»	13
<i>Marta Calleri</i> , Gli usi cronologici genovesi nei secoli X-XII	»	25
<i>Ausilia Roccatagliata</i> , Notai genovesi in oltremare. Atti rogati a Pera (1453)	»	101
<i>Nilo Calvini</i> , Gli statuti di Ortonovo	»	161
<i>Andrea Ghia</i> , Il cantiere della Basilica di S. Maria di Carignano dal 1548 al 1602	»	263
STORIA, CITTÀ E MISURE	»	395
<i>Ennio Poleggi</i> , Presentazione	»	397
<i>Ennio Poleggi</i> , Lunga durata e cambiamento: la seconda natura dei porti	»	401
<i>Carlo Bertelli - Cristina Giusso</i> , Conservazione delle città vecchie: rilevare Genova medievale	»	417
<i>Daniela Barbieri - Carlo Bertelli</i> , Dalla città del Medioevo alla città dei Palazzi. Il caso di Genova dal XII al XVII secolo	»	447
<i>Ennio Poleggi - Clara Altavista</i> , Ordini religiosi e strategie urbane a Genova in Età Moderna	»	475
<i>Clara Altavista</i> , L'Albergo dei poveri a Genova: proprietà immobiliare e sviluppo urbano in Antico Regime (1656-1798)	»	493

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA (Nuova serie)
VOLUMI DISPONIBILI

- V, 1** - Miscellaneo (D. Puncuh, *Note di diplomazia giudiziaria savonese* - G. Fiaschini, *Le pergamene dell'Archivio comunale di Sarzana* - P. Villa, *Documenti sugli Ebrei a Chiò nel 1394* - E.A. Zachariadou, *Ertogrul Bey il sovrano di Teologo (Efeso)* - D. Presotto, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: cartiere e conerie*), 1965 **£. 40.000**
- V, 2** - Miscellaneo (Atti sociali - Albo sociale - D. Puncuh, *Un codice borgognone del secolo XV: il «Curzio Rufio» della Biblioteca Universitaria di Genova* - E. Grendi, *Morfologia e dinamismo della vita associativa urbana: le confraternite a Genova fra i secoli XVI e XVII* - D. Presotto, *Genova 1656-57. Cronache di una pestilenza* - Congressi - Indice dei periodici della Società Ligure di Storia Patria - Notiziario bibliografico), 1965 **£. 40.000**
- VII, 1** - Miscellaneo (Albo sociale - In memoria di Ernesto Curotto - Ricordo ligure di Giorgio Falco - G. Pistarino, *Ipotesi sui toponimi Sarezzano - Sarzana - Sarzano* - V. Slessarev, *I cosiddetti orientali nella Genova del Medioevo* - A. Ivaldi, *La signoria dei Campofregoso a Sarzana (1421-1484)* - D. Presotto, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici*), 1967 **£. 40.000**
- IX, 1** - Miscellaneo (Atti sociali - Albo sociale - G. Petracco Sicardi, *Note linguistiche sui documenti genovesi altomedioevali* - D. Gioffré, *Note sull'assicurazione e sugli assicuratori genovesi tra Medioevo ed Età Moderna* - G. Forcheri, *Il ritorno allo stato di polizia dopo la costituzione del 1576* - D. Presotto, *Da Genova alle Indie alla metà del Seicento. Un singolare contratto di arruolamento marittimo* - A. Brocca, *Il procedimento criminale ordinario a Genova nel XVIII secolo* - G. Costamagna, *Un progetto di riordinamento dell'Archivio Segreto negli ultimi decenni di indipendenza della Repubblica. Una priorità genovese?* - Necrologi), 1969 **£. 40.000**
- X, 2** - *Indici decennali della Nuova Serie 1960-1970*, 1970 **£. 40.000**
- XI, 2** - Miscellaneo (T.O. De Negri, *Umanità di Alfredo Schiaffini «Genovese»* - P. Massa, *Alcune lettere mercantili toscane da colonie genovesi alla fine del '300* - P. Massa, *Studi in memoria di R.L. Reynolds* - Il premio internazionale Galileo Galilei a Charles Verlinden - Necrologio - Notiziario bibliografico), 1971 **£. 40.000**
- XIII** - *Suppliche di Martino V relative alla Liguria. I. Diocesi di Genova*, a cura di B. Nogara - D. Puncuh - A. Roncallo, 1973 **£. 40.000**
- XIV-XV** - G. Caro, *Genova e la supremazia sul Mediterraneo (1257-1311)*, 1974-1975 **£. 80.000**
- XVII, 2** - Miscellaneo (Atti sociali - Albo sociale - Statuto della Società Ligure di Storia Patria - L. Santi Amantini, *Sulla demografia di alcune città della IX regio (Liguria)* - B.Z. Kedar, *Chi era Andrea Franco?* - *Suppliche di Martino V relative alla Liguria. II. Diocesi di Ponente*, a cura di D. Puncuh - A. Agosto, *Due lettere inedite sugli eventi di Cembalo e Sorcati in Crimea nel 1434* - A.R. Natale, *Un recupero archivistico (1782-94) proveniente dalla cancelleria del conte Carlo di Firmian* - *I manoscritti della Società Ligure di Storia Patria*, a cura di V. De Angelis - M.S. Jacopino Carbone, *Gli inventari degli archivi degli enti pubblici* - L. Saginati, *L'archivio storico del Comune di Genova: fondi archivistici e manoscritti* - Necrologi - Notiziario bibliografico), 1977 **£. 50.000**
- XXI, 2** - *L'Archivio dei Durazzo marchesi di Gabiano*, 1981 **£. 80.000**
- XXII** - Miscellaneo (Albo sociale - Atti sociali - *XV centenario della nascita di S. Benedetto* - *IX centenario della nascita di Caffaro* - *VIII centenario della nascita di S. Francesco* - L. Santi Amantini, *Per una revisione delle iscrizioni greche della Liguria* - G. Petti Balbi, *Per la biografia di Giacomo Carlo* - O. Raggio, *Produzione olivicola, prelievo fiscale e circuiti di scambio in una comunità ligure del XVII secolo* - C.M.

Cipolla-G. Doria, *Tifo esantematico e politica sanitaria a Genova nel Seicento* - P. Schiappacasse, *Genova e Marsiglia nella seconda metà del XVII secolo* - A.F. Ivaldi, *Una «macchina» funebre nella chiesa dei Padri Somaschi. Annotazioni sugli apparati effimeri genovesi di fine Seicento* - P. Massa, *La repubblica di Genova e la crisi dell'ordinamento corporativo: due redazioni settecentesche degli statuti dell'arte della seta* - A.M. Salone, *La figura e l'opera di G.L. Oderico* - Necrologi - Notiziario bibliografico - Indice dei nomi di persona e di luogo), 1982 £. 40.000

XXIII, 1 - *Le carte del monastero di S. Benigno di Capodifjaro (sec. XII-XV)*, a cura di A. Rovere, 1983 £. 40.000

XXIII, 2 - Miscellaneo (Albo sociale - Atti sociali - G. Mennella, *Un'ignota dedica lunense a Iside in una scheda autografa di Santo Varni* - L. Santi Amantini, *Per la revisione delle iscrizioni greche della Liguria. 2: tre epigrafi di Genova e Provincia* - A. Rovere, *Un procedimento di rappresaglia contro Rodi (1388-1390)* - G.B. Cavasola Pinea, *Ambigua presenza francese nei conflitti tra Genova e Finale: Rinaldo Dresnay ed i patti del 9 aprile 1449 e 15 settembre 1458* - A. Boscolo, *Gli Esbarroya amici a Cordova di Cristoforo Colombo* - E. Belgiovine-A. Campanella, *La fabbrica dell'Albergo dei poveri. Genova 1656-1696* - A. Ginella, *Le confraternite della Valbisagno tra rivoluzione e Impero (1797-1811)* - M. Meregga, *Il servizio militare nella Repubblica Ligure e nei dipartimenti liguri dell'Impero francese, 1797-1814*), 1983 £. 50.000

XXIV, 1 - Miscellaneo (Albo sociale - Atti sociali - G. Mennella, *Un'epigrafe di Taggia da riabilitare: CIL.V/7809* - L. Santi Amantini, *Materiali inediti per lo studio di un'epigrafe greca di Rapallo (I.G., XIV, 2275)* - A. Rovere, *Libri «Iurium-privilegiorum, contractuum-instrumentorum» e livellari della chiesa genovese (sec. XII-XIV). Ricerche sulla documentazione ecclesiastica* - R. Savelli, *Dalle confraternite allo Stato; il sistema assistenziale genovese nel Cinquecento* - M. Quaini, *Per la storia della cartografia a Genova e in Liguria. Formazione e ruolo degli ingegneri-geografi nella vita della Repubblica (1656-1711)* - M. Bologna, *1684 maggio 17 - Le perdite dell'archivio del collegio dei notai di Genova* - A. Petrucciani, *Bibliofili e librai nel Settecento: la formazione della Biblioteca Durazzo (1776-1783)* - A.M. Salone-F. Amalberti, *Nuovi documenti pagananiniani* - G. Felloni, *L'archivio della Casa di San Giorgio di Genova (1407-1805) ed il suo ordinamento* - Necrologi - Notiziario bibliografico - Indice dei nomi di persona e di luogo), 1984 £. 50.000

XXIV, 2 - *Genova, Pisa e Mediterraneo tra Due e Trecento. Per il VII centenario della battaglia della Meloria. Genova 24-27 ottobre 1984*, Atti del Convegno, 1984 £. 80.000

XXV, 1 - H.C. Krueger, *Navi e proprietà navale a Genova. Seconda metà del sec. XII*, 1985 £. 30.000

XXV, 2 - *Indice dei volumi XI-XXI della nuova serie (1971-1981)*, 1985 £. 40.000

XXVI, 1, 2 e 3 - *I Registri della Catena del Comune di Savona*, a cura di M. Nocera-F. Perasso-D. Puncuh-A. Rovere, 1986 £. 120.000

XXVII, 1 e 2 - *Cartografia e istituzioni in età moderna, Genova, Imperia, Albenga, Savona, La Spezia, 3-8 novembre 1986*, Atti del Convegno, 1987 £. 90.000

XXVIII, 1 - *Il sistema portuale della Repubblica di Genova* (Introduzione - V. Piergiovanni, *Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese* - P. Massa Piergiovanni, *Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra medioevo ed età moderna (1340-1548)* - G. Doria, *La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797* - G. Reborà, *I lavori di espurgazione della Darsena del porto di Genova nel 1545* - G. Assereto, *Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna* - R. Stilli, *Un porto per Sanremo: difficoltà tecniche e problemi politico-finanziari* - M.P. Rota, *L'apparato portuale della Corsica "genovese": una struttura in movimento* - M. Balard, *Il sistema portuale genovese d'Oltremare (sec. XIII-XV)*), 1988 £. 60.000

XXVIII, 2 - A. Petrucciani, *Gli incunaboli della Biblioteca Durazzo*, 1988 £. 80.000

- XXIX, 1** - Miscellaneo (Albo sociale - Atti sociali - E. Boccaleri, *L'Agro dei Langensì Viturii secondo la Tavola di Polcevera* - L. Santi Amantini, *Epigrafe funeraria greca conservata a Genova nel Castello Mackenzie* - V. Polonio-J. Costa Restagno, *Chiesa e città nel basso medioevo: Vescovi e Capitoli Cattedrali in Liguria; Profilo generale; Albenga; Genova; Luni-Sarzana* - G. Petti Balbi - *Il Mito della Memoria genovese (sec. XII-XV)* - M. Tassinari, *Le origini della cartografia savonese del Cinquecento. Il contributo di Domenico Revello, Battista Sormano e Paolo Gerolamo Marchiano* - A. Gorini, *Gli «Acta Ecclesiae Mediolanensis» nei Sinodi Posttridentini della Provincia Ecclesiastica di Genova (1564-1699)* - R. Urbani-M. Figari, *Considerazioni sull'insediamento ebraico genovese (1600-1750)* - G. Sivori Porro, *Costi di costruzioni e salari edili a Genova nel secolo XVII* - F. Franchini Guelfi, *Documenti per la scultura genovese del settecento*), 1989 £. **50.000**
- XXIX, 2** - *Civiltà comunale: libro, scrittura e documento, Genova 8-11 novembre 1988*, Atti del Convegno, 1989 £. **80.000**
- XXX, 2** - D. Veneruso, *Vita religiosa del laicato genovese durante l'episcopato del card. Minoretti (1925-1938)*, 1990 £. **30.000**
- XXXI, 1 e 2** - *Banchi pubblici, banchi privati e monti di pietà nell'Europa preindustriale. Amministrazione, tecniche operative e ruoli economici*, Genova 1-6 ottobre 1990, Atti del Convegno, 1991 £. **150.000**
- XXXII, 1** - *Dalla scuola superiore di commercio alla facoltà di Economia. Un secolo di elaborazione scientifica e di attività didattica al servizio dell'economia genovese (1884-1986)*, a cura di P. Massa Piergiorgio, 1992 £. **100.000**
- XXXII, 2** - *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse a Cristoforo Colombo, Genova 1-4 giugno 1992*, Atti del Convegno, 1992 £. **80.000**
- XXXIII** - *L'Archivio Storico dell'Università di Genova*, a cura di R. Savelli, 1993 £. **100.000**
- XXXIV, 1** - *Gli Archivi Pallavicini di Genova, I, Archivi propri*. Inventario a cura di M. Bologna, 1994 £. **60.000**
- XXXIV, 2** - Miscellaneo (G. Palmero, *Ventimiglia medievale: Topografia e insediamento urbano (*)* - M. Calleri, *Su alcuni «Libri iurium» deperditi del monastero di San Siro di Genova* - M. Giordano, *Manoscritti di immunità concesse alla famiglia Da Passano* - G. Sivori Porro, *Note sull'edilizia genovese del Cinquecento* - C. Molina, *L'emigrazione ligure a Cadice (1709-1854)* - B. Montale, *Lorenzo Costa nella Genova del Risorgimento* - R. Ponte, *Cinquecento autografi dell'Archivio Storico del Comune di Genova tra storia e collezionismo* - Albo sociale- Atti sociali), 1994 £. **80.000**
- (*) Disponibile anche in estratto £. **40.000**
- XXXV, 1** - Miscellaneo (Albo sociale - Atti sociali - M. Calleri, *Per la storia del primo registro della Curia Arcivescovile di Genova. Il manoscritto 1123 dell'archivio storico del comune di Genova* - S. Macchiavello, *Quiliano tra Genova e Savona: un contrasto secolare. Dagli atti di una causa del 1264* - A. Rovere, *Garanzie documentali e mutamenti istituzionali: il caso savonese del 1364* - G. Petti Balbi, *Una committenza artistica nella Genova del Quattrocento* - M. Angelini, *La cultura genealogica in area ligure nel XVIII secolo: introduzione ai repertori delle famiglie* - M. Bologna, *L'archivio della famiglia Sauli: notizie sul riordinamento in corso* - D. Puncuh, *Tra Siviglia e Genova: a proposito di un convegno colombiano* - D. Puncuh, *Gli archivi Pallavicini di Genova: una lunga «avventura»* - P. Carucci, *Gli archivi Pallavicini*), 1995 £. **50.000**
- XXXV, 2** - *Gli Archivi Pallavicini di Genova, II, Archivi aggregati*. Inventario a cura di M. Bologna, 1995 £. **60.000**
- XXXVI, 1** - Miscellaneo (M. S. Rollandi, *A Gropoli di Lunigiana. Potere e ricchezza di un feudatario genovese (sec. XVI-XVIII)* - *I gesuiti a Genova nei secoli XVII e XVIII - Storia della Casa Professa di Genova della Compagnia di Gesù dall'anno 1603 al 1773* a cura di G. Raffo - Albo sociale - Atti sociali), 1996 £. **60.000**

- XXXVI, 2** - Studi e documenti di storia ligure in onore di don Luigi Alfonso per il suo 85° gen-
ticiaco (E. Grendi, *Presentazione - Bibliografia di don Luigi Alfonso* a cura di C. Paolucci - E. Boc-
caleri, *L'ubicazione dell'agro compascuo genuate secondo la tavola di Polcevera* - V. Piergiovanni, *Tradi-
zione normativa mercantile e rapporti internazionali a Genova nel medioevo* - G. Petti Balbi, *Federico II e
Genova: tra istanze regionali e interessi mediterranei* - A. Rovere, *Privilegi ed immunità dei marchesi di Ga-
vi: un « Liber » del XIV secolo* - P. Fontana, *Contributi per un'analisi della « vita del Beato Martino ere-
mita »* - G. Felloni - V. Polonio, *Un sondaggio per le comunità religiose a Genova in età moderna* - G.
Casarino, *Arti e milizie urbane nel 1531: indizi ed esordi di un rollo* - V. Borghesi, *Momenti dell'educa-
zione di un patrizio genovese: Giovanni Andrea Doria (1540-1606)* - C. Carpaneto da Langasco, *Ri-
lettura del « caso » Strozzi* - A.M. Salone, *Federico Federici: note biografiche e ricerche d'archivio* - C. Bi-
tossi, *Un oligarca antispagnolo del Seicento: Giambattista Raggio* - F. Marré Brunenghi, *Un autore di-
menticato: Filippo Maria Bonini* - C. Costantini, *Genova e la guerra di Castro* - E. Grendi, *Fonti inglesi
per la storia genovese* - A. Toncini Cabella, *Rolando Marchelli: nuove testimonianze pittoriche e documenta-
rie* - R. Urbani, *I capitoli e l'oratorio di S. Erasmo di Sori* - R. Dellepiane-P. Giacomone Piana, *Le
leve corse della Repubblica di Genova. Dalla pace di Ryswick al trattato di Utrecht (1697-1713)* - E. Par-
ma, *Sul collezionismo genovese nel XVIII secolo. L'inventario dei beni mobili del palazzo in Vallecchiara di
Gio Domenico Spinola e altri documenti* - D. Sanguineti, *Novità sull'opera di Anton Maria Maragliano:
documenti per le cappelle Squarciafico alle Vigne e dell'Angelo Custode in N. S. della Rosa* - D. Puncuh,
Istruzioni di Francesco Maria II di Clavesana per il buon governo del feudo di Rezzo e dell'azienda familiare
- F. Franchini Guelfi, *Pasquale Navone dal theatrum sacrum tardo-barocco all'accademia* - M. Bologna,
Per un modello generale degli archivi di famiglia - P. Massa, *Andrea Podestà, sindaco di una città tra vecchia
e nuova economia*), 1996 **£. 100.000**
- XXXVII, 1** - *Dalla Regia Scuola Superiore Navale alla Facoltà di Ingegneria*, a cura di A. Marcenaro e
M.E. Tonizzi, 1997 **£. 80.000**
- XXXVII, 2** - Miscellaneo (Albo sociale - Atti sociali - S. Macchiavello, *Per la storia della cattedrale di
Genova: percorsi archeologici e documentari* - V. Polonio, *Monasteri e paesaggio nel suburbio genovese. La
val Bisagno tra X e XIII secolo* - E. Bellomo, *La componente spirituale negli scritti di Caffaro sulla prima
crociata* - A. Rovere, *Notariato e comune. Procedure autenticatorie delle copie a Genova nel XII secolo* - M.
Calleri, *I più antichi statuti di Savona* - C. Bitossi, *Per una storia dell'insediamento genovese di Tabarca.
Documenti e testi inediti* - D. Sanguineti, *Contributo a Francesco Campora (1693-1753). Opere e docu-
menti* - D. Veneruso, *L'istruzione pubblica a Genova durante la Repubblica Ligure (1797-1805)* - R.
Pera, *Le medaglie napoleoniche delle collezioni civiche genovesi* - M. Doria, *Genova: da polo del triangolo in-
dustriale a città in declino* - D. Puncuh, *Gli archivi Pallavicini: archivi aggregati*), 1997 **£. 80.000**
- XXXVIII, 1 e 2** - G. Felloni, *Scritti di storia economica*, 1998 **£. 200.000**
- XXXIX, 1** - Miscellaneo (Albo sociale - Atti sociali - M. Calleri, *Gli usi cronologici genovesi nei secoli X-
XII* - Ausilia Roccatagliata, *Notai genovesi in oltremare. Atti rogati a Pera (1453)* - Nilo Calvini, *Gli
statuti di Ortonovo* Andrea Ghia, *Il cantiere della Basilica di S. Maria di Carignano dal 1548 al 1602* -
Storia, città e misure (Ennio Poleggi, *Presentazione* - Ennio Poleggi, *Lunga durata e cambiamento: la
seconda natura dei porti* - Carlo Bertelli - Cristina Giusso, *Conservazione delle città vecchie: rilevare Ge-
nova medievale* - Daniela Barbieri - Carlo Bertelli, *Dalla città del Medioevo alla città dei Palazzi. Il caso
di Genova dal XII al XVII secolo* - Ennio Poleggi - Clara Altavista, *Ordini religiosi e strategie urbane a
Genova in Età Moderna* - Clara Altavista, *L'Albergo dei poveri a Genova: proprietà immobiliare e svilup-
po urbano in Antico Regime (1656-1798)*), 1999 **£. 100.000**

FUORI COLLEZIONE

- V. Vitale, *Breviario della storia di Genova*, 2 voll., Genova 1955 (ristampa anastatica 1989) £. 100.000
I manoscritti della raccolta Durazzo, a cura di D. Puncuh £. 100.000

FONTI PER LA STORIA DELLA LIGURIA

- I - *I libri iurium della Repubblica di Genova*. Introduzione a cura di D. Puncuh-A. Rovere, Genova 1992 £. 80.000
II - *I libri iurium della Repubblica di Genova*. I parte 1 a cura di A. Rovere, Genova 1992 £. 80.000
III - *Gli statuti di Albenga del 1288*, a cura di J. Costa Restagno, Genova 1995
IV - *I libri iurium della Repubblica di Genova*. I parte 2, a cura di D. Puncuh, Genova 1996 £. 100.000
V - *Le carte del monastero di S. Siro di Genova (dal 952 al 1224)*, a cura di M. Calleri, Genova 1997 £. 100.000
VI - *Le carte del monastero di S. Siro di Genova (dal 1225 al 1253)*, a cura di S. Macchiavello e M. Traino, Genova 1997 £. 60.000
VII - *Le carte del monastero di S. Siro di Genova (dal 1254 al 1278)*, a cura di M. Calleri, Genova 1997 £. 60.000
VIII - *Le carte del monastero di S. Siro di Genova (dal 1279 al 1328)*, a cura di S. Macchiavello, Genova 1998 £. 80.000
IX - *Il "Catasto" della Podesteria di Sestri Levante*, a cura di C. Carosi, Genova 1998 £. 80.000
X - *I libri iurium della Repubblica di Genova*. I parte 3, a cura di D. Puncuh, Genova 1998 £. 100.000
XI - *I libri iurium della Repubblica di Genova*. I parte 4, a cura di S. Dellacasa, Genova 1998 £. 100.000
XII - *I libri iurium della Repubblica di Genova*. I parte 5, a cura di E. Madia, Genova 1999 £. 80.000

 **Associazione all'USPI**
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncuh*, 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