

FORMA
GENVAE

PIERO BARBIERI

FORMA GENVAE



EDIZIONE DEL MUNICIPIO DI GENOVA

L'urbanistica moderna vuole desumere *risoluzioni unitarie* dal complesso di una serie di indagini parziali che magari appartengono a campi di studio assai diversi per operare utilmente debbono procedere di pari passo una accanto all'altra: relazioni fra città e campagna, fra città e regione — sviluppo della popolazione, sociologia ed etica — luoghi di lavoro e di abitazione — questioni di traffico, di edilizia, di igiene, di estetica. Queste ricerche, e le deduzioni conseguenti, collo sviluppo progrediente dell'umanità si ramicano e si intrecciano reciprocamente sempre più, ma per lo svolgimento dell'azione urbanistica ne appare definibile la ripartizione in tre grandi fasi: il rilievo delle condizioni presenti, la redazione del piano, la esecuzione.

Il rilievo delle condizioni presenti contempla la forma e storia delle città, la economia geografica, la economia statistica (1): va alla specifica competenza dell'architetto-urbanista il ricostruire la *forma*.

La naturale tendenza delle masse umane ad associarsi in aggregati urbani può essere a volta a volta sollecitata dalla necessità di difesa e da uno o più fattori variamente composti di ordine economico, sociale, politico — ma nella scelta del luogo di fondazione, il valore determinante è soprattutto economico, quando si eccettuino al massimo le impostazioni di indole decisamente religiosa o politica. I luoghi dove l'approvvigionamento si può effettuare in condizioni favorevoli, o dove c'è materia abbondante per la creazione delle industrie, o facilità immediata per l'esercizio dei commerci, sono altrettanti centri dotati di originaria forza di attrazione.

Quando poi il focolare di industria o di commercio è suscettibile di continuità e di sviluppo, la forza di attrazione si mantiene permanente: è allora in questi centri particolari che si ritrovano le maggiori città storiche, le quali perciò si mostrano specialmente all'origine ciascuna impiantata sulla forma che è più aderente alle cause ed al luogo della fondazione.

L'evoluzione successiva del villaggio alla metropoli seguendo gli ampliamenti e i mutamenti della funzione originaria, manifesta per alterne vicende i rapidi sviluppi che portano ai periodi di splendore, alle stasi successive ed i periodi di decadenza — ovvero si contraddistingue per l'andamento lento e continuo — o per il susseguirsi delle riprese saltuarie, secondo la legge indelebile per cui tutti i periodi di grande variazione delle condizioni materiali, sociali, o politiche delle popolazioni si riflettono identicamente nell'immagine della città.

Aviene così che ogni organizzazione umana presuppone una organizzazione parallela delle cose, alla quale corrisponde in definitiva una urbanistica chiaramente individuabile (2).

Le applicazioni del vapore, che alla metà del secolo scorso resero possibile il sorgere della industria ed il rivoluzionamento della tecnica dei trasporti, furono per es. causa determinante delle attuali condizioni dell'umanità e dettero contemporaneamente inizio all'urbanistica moderna.

A sua volta, l'epoca ancor più recente, l'epoca d'oggi, che è radicalmente in progresso rispetto all'urbanistica dei primi vent'anni del nostro secolo, è la conseguenza diretta della diffusione popolare del motore a scoppio subito dopo la grande guerra. Meno sentito è l'effetto finora prodotto dall'avvento dell'aviazione — ma l'urbanistica immediatamente prossima verrà senza dubbio a delinearci in modo netto e nuovo non appena l'aeroplano riuscirà a sollevare e ad atterrare con spostamento esattamente verticale.

Scrivere la storia dell'urbanistica è in sostanza rifare il cammino delle differenti civiltà, ritrovare gli aspetti più tipici, i caratteri più salienti, nei mezzi, nella storia, nelle arti, nelle istituzioni (3). In tutti i casi poi, il ricercare e comprendere l'adattamento dell'abitato al carattere del suo territorio e alla topografia dei luoghi, il conoscere le ragioni della sua igiene, della sua aggregazione, della sua circolazione, della sua amministrazione, della sua storia, mentre mette l'urbanista in grado di rendersi conto delle leggi che hanno guidato il processo di formazione della città, gli dà anche la prima base per l'elaborazione successiva: tentare cioè di dedurre gli elementi utili a preparare l'avvenire in rapporto alle necessità presenti e prevedibili (4).

La differente natura dei luoghi e della regione che vi è connessa, la varietà delle razze, delle vicende storiche e delle cause talvolta semplici talvolta complesse che hanno prodotto ciascun processo di costituzione, non permettono nei confronti dell'assoluta maggioranza dei casi di dedurre concetti che con criterio generale possano essere applicati ai fini di una classifica della formazione delle città. Ogni grande centro urbano nella sua regione va piuttosto studiato a sé: gli elementi preponderanti relativi alla sua ragion d'essere e alla forma della sua evoluzione, una volta determinati, compongono una complessa *monografia urbana*, il cui interesse storico, sociale ed urbanistico appare evidente. Solo allora sarà possibile lo studio risolutivo a ragion veduta dei problemi che si pongono a quelli che debbono sistemare le città: condizioni nate dal territorio, dall'occupazione umana, dalla circolazione, dall'igiene, dall'estetica, ma poi considerate nel loro unitario assieme.

LA PIANTA ZERO

Nelle città italiane, Genova fra le principali, il problema urbanistico non è soltanto problema della città nuova, ma è anche problema della città vecchia. Sono organismi che hanno tra loro essentialissime differenze, che rispondono al diverso ordine di capacità, di esigenze varie, di ordinamenti e di mezzi, in cui si riflettono le corrispondenti circostanze storiche: nucleo vecchio e ampliamento nuovo concorrono però assieme a costituire l'ostacolo dell'integrale città secondo gli specifici elementi e rapporti. E' chiaro allora come l'esatta cognizione dello stato presente e delle reali esigenze diventi anche un elemento fondamentale nel cercare con una serie di provvedimenti di miglioramento e di avviamento, e soprattutto con uno studio metodico del sistema cinematico che lo sostituisce all'empirismo dominante, di ottenere che i quartieri vecchi e i nuovi, ciascuno con le proprie caratteristiche, coesistano armonicamente in un unico maggior sistema, in un più complesso organismo nuovissimo (5).

Il punto di partenza di tali ricerche sta così all'origine stessa della formazione.

Francesco Podestà, in uno dei suoi scritti su Genova, delinea a grandi tratti il panorama del territorio che fu scelto al tempo della fondazione nella parte centrale dell'arco che la costa disegna in fondo al golfo Ligure segnando la direzione con cui Alpi ed Appennini si saldano qui d'attorno per sovrapposizione: « un largo seno di mare aperto a meriggio e circoscritto ad ambo i lati da un promontorio roccioso; poggi aprici ed estesi che spiccavano da un alto monte a settentrione, digradano in forma d'altipiano; rivi e ruscellotti che scorrono liti di perenni acque sorgive; qua e là rive e burroni petrieggianti che si alternano a prati verdeggianti ed a

(1) Hubert Ritter - *Siedebur*.

(2) R. Miesner - *Diegen* et fonction économique des villes.

(3) Centre Chandi - *La Cité Moderne*.

(4) René Dünker - *Cours d'urbanisme*.

(5) Giuseppe Corcosiani - *Vecchie città ed edilizia nuova*.

foto: boulogne; spiaggia ove dolce e di molti aerei, è ripida ed irta di soglii; tal'era in origine l'antichissima regione ove ora siede Genova la Superba » (6).

Oggi però la Grande Genova ed il suo Porto hanno oltrepassato i confini che per gli ultimi tre secoli hanno chiavato la Genova vecchia tra la vallata del Polcevera e quella del Bisagno: verso i monti il mare dell'altezza di circa, della lunghezza di circa dodici miglia, che dalla foce del Bisagno saliva con uniformità di face e di angoli fino a Peralto e calava con china meno ripida fino alle rupi della Lanterna descrivendo una « semicircono » — e verso il mare la costa dal Capo di Faro alla foce del Bisagno. Questo ampio emisico, che si appoggia da un lato a Carignano e dall'altro al Promontorio degli Angeli, è un succedersi di colline e di valli che a mezzo di canali saporiti hanno ricevuto un tempo le acque al mare in vari punti distanti e fuori di quelli suoi margini, nelle cui terre si rassicurava tutta la regione che lo chiudevano in grembo e che doveva poi diventare il primitivo antico porto genovese. E questo territorio, nel quale si è svolta tutta la storia urbanistica della Grande Genova pre-fascista perché in esso ha trovato la propria sede la vecchia Genova, nucleo ora nodale della Grande Genova, bisogna appunto ricostruirlo, come ho fatto alla Tavola 1, nella sua topografia originaria, quando la città aveva ancora da nascere, quando la pianura della città era nuda: la *pianura zero*.

Gli elementi della raffigurazione si riducono qui a quelli di una carta geografica a relazione schematica: il contorno che delimita i montaggi raggruppati al mare — la natura delle coste — la configurazione del terreno espressa dalle forme di livello — il corso e la foce dei riv. I.

La ricerca di questi quattro elementi si è valsa in parte delle rielaborazioni dei rilievi estetici eseguiti sulla natura, o perché ancora possibili oggi o perché sono arrivati fino a noi documenti precisi e attendibili; in parte integrando le zone che possiamo chiamare di ricordo, perché lasciate in bianco dal rilevamento possibile che ho dovuto sostituire colle notizie storiche o in estremo con quanto era logico desumere dalla situazione immediatamente luminosa.

Specialmente la ricostruzione del lido non ha offerto difficoltà gravi. Il suo contorno, tranne la zona del molo vecchio, si ritrova chiaro in una quantità di carte e documenti. Dalla foce del Bisagno fino alle Grazie la costa si è conservata nelle condizioni naturali fino a circa 90 anni fa, salvo poche modifiche di cui vi si è ricordato e che saranno espone nel prosieguo dell'opera. Allo stesso modo si è conservata la natura dell'istmo portuale che costituisce l'Ansaldo di Marina fino alla Lanterna, salvo la spiaggia davanti al Palazzo del Principe, da principio del resto anch'essa posteriormente alterata.

Invece le descrizioni rimpinzano il rilevamento topografico nel tratto dall'Arsenale di Marina alla Darsena di San Marco; le costruzioni dell'uomo hanno qui profondamente trasformato la costa ancora prima che si pensasse a raffigurarla. Tuttavia alcuni frammenti di rilievi del sottosuolo e soprattutto i riferimenti tra la spiaggia e la foce dei riv. rispetto alle due coste antiche o individuabili sulla carta, hanno permesso una ricostruzione di stesezza più che sufficiente ai nostri fini. E' fortuna che per i monumenti vicini alla riva le notizie si possono rintracciare ancora e complete da S. Giovanni di Prè alla Ripa coi suoi portici da una parte e i ponti dal Falra, al Palazzo San Giorgio, al Mandracio, a San Marco.

GENOVA TOPOGRAFICA E IDROGRAFICA

E' stata da alcuni avanzata l'ipotesi che il mare, in certe incisioni, penetrasse con grande profondità nella terra; arrivabile che occupasse a levante la pianura del Bisagno tra il Carignano e lo Zerbino dove si potrebbero ad immaginare il primo porto di Genova — e ad ancora indietrese nella valle del Rivo Torbido fino a Portoria — e a ponente del Molo Vecchio si addentrare fin nei pressi di via San Lorenzo essendo munto d'ambi i lati di due moli, di uno dei quali scendeva il Ganduccio un lungo tratto sarebbe venute nei tempi addietro alla luce sulla piazza degli Sgarzafichi.

La conformazione naturale del versante marittimo delle Alpi e degli Appennini che attorniano il Golfo Ligure è caratterizzata per la sua strettezza, la quale fa sì che questo versante sia ripido e dirupato e senza grandi anfrattuosità costiere.

Ne seguono in primo luogo grandi profondità marine: l'isobata dei 200 metri rasenta la spiaggia, quella dei 50 metri si mantiene normalmente ad una distanza non superiore ad un miglio. Ne segue quindi in secondo luogo la mancanza di interimenti costieri, e i terreni non valgono a costruirvi spiagge deline. Nella riviera di Levante bisogna arrivare alla Spezia, per una eccezione, in quanto quel golfo risente degli apporti del Magra. In quella di ponente la sola spiaggia in costruzioni di qualche entità è tra Arenzano e Voltri; ed è in costruzione non per la quantità di detriti originati dai torrenti in piena, ma per le mareggiate che respingono sul litorale i banchi, che vi si formano temporaneamente, e vi è accumulano (7).

Sembra quindi che il Podestà, il quale l'istmo portuale avrebbe dovuto penetrare fino a Marassi; per lo meno questo si porterebbe eccezionalmente lontano nei tempi.

E' anche da escludere che l'ondata marina s'introdurre lungo l'alvo del Rivo Torbido, mentre a breve distanza dalla foce il corso e le falde dei due colli che si fronteggiano, Sarzano e Carignano, si combaciano ad un livello notevolmente superiore a quello del mare. Come ben nota il Podestà, il suo Ansaldo stradale di contro alla Chiesa dei Padri Serviti è già alto a 15,90 sul livello del mare. Per un'altra ragione si avrebbe avuto una certa pendenza naturale per la valle del Rivo Torbido bisognerebbe che in appresso si fossero verificati fenomeni di bradisismo tali da sollevare i due colli di una ventina di metri almeno sul livello del mare: ciò che i geologi negano in modo assoluto.

Altrettanto oppugnabile si presenta l'altra supposizione raccolta dai Celesia sulla traccia del Ganduccio che un braccio di mare si addentrava fin nei pressi di via Scerrata, dando luogo ad un tipo di porto interno che fin dal tempo avrebbe avuto il nome di porto di Sgarzafichi (8). A giustificare la sua ipotesi il Celesia riporti alcuni aneddoti marittimi tratti in quelle adienze e alla testimonianza del Ganduccio sull'esistenza di quel lungo tratto di molo venuto alla luce ai suoi tempi sulla piazza degli Sgarzafichi, già alle spalle della Chiesa delle Scuole Pie: tratto di molo che secondo il Celesia avrebbe occupato il luogo in cui poi sorse il Palazzo delle Contesse e la Chiesa di San Pietro. E' quanto di più assurdo che si potesse immaginare di costruire. Sta di fatto che il Mandracio si affossava molto meno profondo al pari dell'attuale piazza Carovè e non davanti al Palazzo di San Giorgio — e che il braccio molo del lido con l'epoca romana avrebbe dovuto penetrare entro terra per altri 200 metri, il che è ancora una volta contraddittoria dalla configurazione altimetrica, e infine che la quota della piazza degli Sgarzafichi era ad un livello di pochi centimetri inferiore ai due metri sopra il mare, quota del terreno originaria perché giugnuta sulle falde della collina di San Serravalle il cui culmine venne spianato alla fine del XIII secolo per l'impianto del palazzo del Comune, ed il mare era ben più lontano.

6) Francesco Podestà - Il Porto di Genova.

7) Goffredo Jona - Il Porto di Genova.

8) Celesia - Della topografia primitiva di Genova.

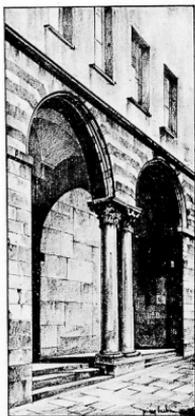
La storia e le illustrazioni ci dicono come nei secoli andati e nei riv. in arrivo, oltre che nell'insinuarsi al Mandracio gettando spesso l'anora in faccia al roccione colle di Sarzano davanti alla antichissima chiesa dei SS. Nazario e Celso quando il mare era in piena cala e specialmente nella stagione invernale quando era difficile alle navi il girare la punta del molo sotto il soffio impetuoso dell'aquilone. E siccome i Romani dicevano *parva* anche una semplice rada, quale era questa, non meraviglia che si è scritto *Urbs maritima* di due porti, non occorre per ciò costruire altra spiegazione.

Entro terra, a correzione del rilievo altimetrico dello stato attuale è sì naturalmente appaiono le aggiunte negative e positive che gli innalzamenti e gli abbassamenti della superficie terrestre operati all'inizio dell'era storica non erano necessarie per ricostruire lo stato di origine, la cui fedeltà è essenziale per la ricerca dei primi tracciati stradali.

La città di Genova è fabbricata sopra due foci e delle ripide costiere: a poco a poco quei foci si sono indicati con manifesti ed il molo si è conseguentemente elevato. Non bisogna però seguire le osservazioni fatte per questi insalamenti dal Poggi che avevano ad accrescersi uno di 50 e di 100 metri, come in Soziglia, a Banchi, in Fustellato, in via Lonellini, via Giustiniani, via dei Servi, Portoria, e via S. Giuseppe (9).

Mentre il suolo stradale attuale in corrispondenza dello spigolo a mezzogiorno del Palazzo San Giorgio è a quota = 18,5; la via Vittorio Emanuele II è a quota variante fra = 16,8 e 4,14, piazza San Marco è a quota = 7,20, piazza Giustiniani a + 5,97, piazza Farello alla testata di via Giustiniani verso S. Donato a = 10,12. D'altra parte questa zona comprende quei quartieri romani il cui permanenza planimetrica è indubbia nello schema stradale conservato a tutt'oggi nel regione di Canneto; le sopravvivenze del suolo non possono pertanto avere né la estensione né l'altezza illustrata dal Poggi.

Per contro si spianarono le cime, si abbassarono i vallichi. La piazza di Sarzano fu spianata sul colle omonimo; la punta del colle che da Sarzano scendeva in mare d'essere stata riattagliata in prossimità della radice del Molo Vecchio per facilitare l'accesso all'Ansaldo alla Laga di Sarzano verso il Mandracio; la salita di San Matteo ebbe abbassato il valico verso la via Felice, mentre a fianco si aprirono Serravalle per accogliere il Palazzo del Comune, il Porto dell'Anso durante la costruzione di via Giulia; e la via Nuova fu scavata nei piedi di Castelletto; la via Roma fu intagliata nelle falde del colle di Picciapetra; il colle di S. Andrea che ripiegava fino a congiungersi a Picciapetra nella piazza De Ferrari oggi fu spianato a più riprese prima di essere analizzato per intero; il vallone che oggi è l'arco del Ponte Monumentale, già abbassato più volte, venne ripianato a metri sotto; il Teatro Carlo Felice è impiantato a cinque metri più in basso della chiesa di San Domenico; la via Dante è quindi metri più in basso dell'ascosto all'antico Monastero di S. Andrea...



COLOSSEO ROMANE DI PIAZZA SCUOLE PIE

Il colle che domina Genova è il Peralto; i suoi due poggi più a levante detti dello Zerbino e di Tructo mandano il loro tributo di acqua, una volta allo scoppio, il primo verso la Villa di S. Vincente ed il Peralto, il secondo per il Rivo Torbido alla Marina di Sarzano. S'alzerna a Martello il Poggio di Santa Maria della Sanità che si allunga fino alla Marina di Sarzano per i banchi di Picciapetra e di S. Andrea, e a questo s'alzerna Barchena che manda le acque per un fossato a Soziglia e quindi nel porto. Viene quindi il Castelletto che si prolunga per larga e scoscesa valle fino alle rupi di Carbonara; le sue acque attraversano la Valchicera per gettarsi in mare a Fostello. Due rivi fiancheggiando Montgatello, ultimo pendice del Peralto; il Fossato di S. Ligeo si precipita a San Giorgio attraverso l'Acquerone. L'altro più ad occidente levante sorge a fianco alla sua via il Palazzo del Principe. A completare l'antico dei colli intervergono a questo punto le alture di Promontorio, che difinano verso l'interno le vette di Arolo e degli Angeli, tutte a cavalcare di Fiasolo che ne prende i canali e li scarica in mare.

All'interno del semicerchio, verso la occidente, proprio ai piedi di Sarzano dove la falda di questo colle si prolunga in mare in direzione di occidente a guisa di penisola, spaziosa in origine una spiaggia di acqua marina tuttavia per essere posta al riparo dai venti di scirocco, ma s'è liberata. In avanti sulla penisola, detta poi del Molo, circa dietro alla chiesa di San Marco un braccio naturale inciso nelle rocce faceva sì che dall'interno del Porto le acque comunicassero un tempo col mare attraverso la penisola stessa: da una canale di data 16 giugno 1530, riportato dal Podestà, apprendiamo che a quel tempo il canale ripuliva in arena e però più a molla giovole: *sententiam illam gubernet apud nobilem sub palatio communis per quam mare antiquum communitur, ducatur portus... et totum replatur fide arena (10)*.

A cominciare dal fianco settentrionale della penisola del Molo e correndo fino al piede del poggio posto al disotto dell'attuale spiaggia Principe, la riva del mare era dolce ed arenosa, o come geograficamente si direbbe *spugnosa sottile*. Ma da quest'ultimo punto più all'estremo lembo del promontorio essa era invece ripida ed irta di soglii. Infatti alla radice del Molo, quando ancora non si erano costruiti lo sbarcatoio di piazza Lunga chiamato poi tardi *dei Castani* e la Chiesa di San Marco, il mare vi mirava in lontananza: risultava che ancora durante il secolo XVI la casa e le mura di Targio stesero alla radice del Poggio dei Castani ancora per confine la spiaggia del mare.

Da questo punto cominciava la riva o Ripa, e quando questa era ancora libera si teneva a secco sull'acqua spinnata le navi e vi erano scali per la costruzione ed il racconco delle stese; quelli posti presso San Pancrazio sono nominati in un atto del 1272, per il quale certo Donavio di Portovenere, maestro d'acacia, si obbligava di costruirvi un rampello della lunghezza di 489 metri a più = 357,2 (11). Quando il mare facevavi tempestose le sue onde giungevano a

9) Grotto Poggi - Genova Promontorio, Roma e Modenova.

10) Francesco Podestà - Il Porto di Genova (p. 27).

11) Liber Iustin - T. II, ed. 141 e 143 - Atti della S.S.P. Vol. XXXI.

sviluppati, e la progressione è qualcosa di diverso della formazione perché vi si associa sempre il problema dell'adattamento» (18).

E' tuttavia assai utile definire una *tipologia* delle città, se non altro per fissare i termini elementari del carattere e dello stile. Ganner opera in proposito che di un tipo di città nasce da una fusione di dati e circostanze certe materiali, col'immagine che il fondatore ha fissato a una scala o a un'epoca nella scala delle variazioni, o costruisce gruppi quali prodotto di priori (19). Gli esempi possono essere casi isolati, sporadici, o costruire gruppi quali prodotto di priori (20). Gli esempi possono essere casi isolati, sporadici, o costruire gruppi quali prodotto di priori (20). Gli esempi possono essere casi isolati, sporadici, o costruire gruppi quali prodotto di priori (20).

La fondazione di una città riproduce in genere uno schema naturale quando essa è sorta per i vantaggi topografici di un luogo, caratterizzato cioè dall'incontro di spazi di spontanea circolazione in un punto che abbia facile alimentazione d'acqua, e sia possibilmente suscettibile di una facile difesa. Quando questa città sorga su terreno molto è facile constatare che le arterie principali di circolazione si muovono irregolarmente, e secondo le curve di livello o diringendosi perpendicolarmente a queste curve, sia sulla linea di spartiacque, sia sulla linea di thalweg. Questo punto difatta le linee topografiche lungo le quali la pendenza o è nulla, o è la minore; si concepisce però subito come esse siano state istintivamente ricalcate da quelli che istituiscono la prima circolazione per il trasporto dei merci.

Alle necessità economiche si affiancano le esigenze militari. La linea di difesa la più facile coincide allora con la cresta della collina situata sulla linea di rottura della falda che ha maggiore discesa: è quello che si chiama la *cresta militare*. Evidentemente lungo di essa si è drizzata la scarpata di terra o il muro di difesa, e quest'opera racchiude nel primo nocciolo della città ha visto il primo cammino di ronda seguirsi in parallelo.

Stabilite queste due direttrici di tracciato in certo senso obbligato, le vie secondarie si sono da sé poste secondo le normalità dei principali, in modo da realizzare i percorsi più brevi.

Invece, dove la creazione è guidata da una volontà personale si rende manifesta tutt'altro una concezione da urbanista. Vi si decifra allora il disegno di prevedere l'impostazione degli elementi primordiali del tracciato urbano, il posto di comando, le vie principali, il mercato, le piazze — oltre alla volontà di dare a ciascuno dei capi-famiglia una porzione di terreno in rapporto con i diritti acquisiti e con i mezzi. La struttura della città è anzitutto retta dal desiderio di stabilire l'ordine e la disciplina, i tracciati si inquadrono inevitabilmente, a priori, in una forma geometrica (21).

Ritornando nella preistoria italiana ai raggruppamenti embrionali si ritrova tutta una gamma di schemi che vanno dall'indipendenza la più anarchica alla organizzazione la più rigorosa. Sembra tuttavia possibile riconoscere una grossolana separazione di tipi nel campo etrusco e nel tracciato in quello italico, se si tiene conto dei più alti accenti storici (22) che tendono a riannocciare in Europa verso il X secolo due gruppi di popoli completamente differenti: da una parte i mediterranei (Liguri, Siculi, Pelasgi), popoli di agricoltori che adoravano gli Dei della vegetazione e le forze emanati dal suolo, che seppellivano i morti entro case, che vivevano sotto il regime matriarcale; dall'altra dei settentrionali (Ariani, Celti, nomadi, pastori, praticanti la commestione, adoratori del fuoco e della luce, di dritti patriarcali. Per parte sua il modello del raggruppamento primitivo sembra essere quello di tipo mediterraneo. Sulle coste del Lazio si stabilirono a grandi linee asserite che le popolazioni delle regioni mediterranee lasciarono agire la natura ed il caso: al contrario, nell'Europa Occidentale e Centrale era già l'idea di organizzare il villaggio, subordinando a certe preoccupazioni di cui il più evidente è quello dell'insediamento (24).

Sovrapponiamo i nostri tracciati stradali alla configurazione alimerica del terreno come è stato fatto nella Tavola n. 3; gli andamenti tortuosi delle vie come la Santa Maria di Casello con via Ravecca fino a Ponticello, il via del Fido che si prolungava nella via di Borgo-sacco, la salita Sant'Anna che si prolunga nella salita di Bachernia, la salita Rondinella dal Poggio di San Siro a Castellino per proseguire nella salita Emanuele Caravà, la salita di San Simone, la salita di Pinarimatta da Pre' a Montepoggio per proseguire nella salita di Santa Barbara, la salita di Oregina, quella di Granarolo e quella di Gesù e Maria, sono immediatamente spiegati dal vedere come essi ricalcano identicamente, col più stretta aderenza, la linea di rottura sulla dorsale dei rispettivi colli a pendenza costante. Le altre come via Madre di Dio fino alla Porta, via Giunimiani con salita del Prione, via Luccoli, via Lomellini, via Lagacia, lo stesso tronco inferiore della salita Angeli, hanno lo stesso carattere, ma seguendo fedelmente il corso dei rivoli o la linea di confluimento dei rispettivi fondovalle (25).

Dimostrato in chiaro grado della differenza fra tracciato irregolare e tracciato regolare è il confronto fra le due arterie pressoché parallele che circondano il Foro. Ha ancora un perso tracciato irregolare la via di Sottoripa, che conserva l'andamento liberamente parallelo al lido primitivo del porto anche nelle attuali trasformazioni di via Carlo Alberto e di via Milano. La seconda arteria è costituita dal complesso delle vie che da piazza Biondi portano a piazza Principe, una in prosecuzione dell'altra: queste via sono quelle che debbono avere formato in origine *la Riva* vera e propria, prima che gli uomini colli da loro essere vennero lavata la spiaggia e il mare — ma il loro percorso è corretto, risulta già da anteo sostituito da un tracciato *regolare*. Al posto degli archi paralleli al lido, come permangono nella via inferiore, l'uomo ha allineato tratti rettilinei colleganti i punti di convergenza delle vie naturali montane da piazza San Giorgio a piazza Biondi, al poggio sotto San Siro, alla Porta del Vacca, alla Comenda di Pre', superando il terreno con pendente e contropendente come si verifica per la via San Luca, la via del Campo e la via Pre'; qui l'intervento del genotipo è manifesto quanto lo è per la zona inas-

ata sui due Canacci. E questo esempio è tanto più interessante quando si consideri che la via è tracciato natura irregolare è di data molto più recente di quella a tracciato artificiale.

Nel complesso della rete viaria di Genova non è dunque sufficiente individuare le piste aderenti al terreno per avere lo schema delle arterie originarie, anche se essendo tanto conosciuti hanno potuto tramandarsi nel corso dei secoli, ma esse debbono ricercare quelle anticamente iniziali se vogliamo in effetti risalire al momento della fondazione.

GENOVA LIGURE

La storia di Genova comincia alla fine del I sec. a.C. per quanto ci è dato conoscere dal sepolcro arcaico scoperto tra S. Lorenzo e S. Andrea (26), e da quando le sue genti entrarono a contatto con Roma per quanto ci è tramandato dagli scrittori. Ma già prima i Liguri avevano lasciato ricordo di sé. Questa grande zattera sembra ad un certo momento aver esercitato la supremazia su una buona parte dell'Europa meridionale (27); ad ogni modo *Liguria* furono le genti che estesero fin dal nordico per larga parte della penisola italiana, prima obbe in Italia un nome: gli antichi stessi ne avevano conservato il ricordo (28).

Ad una data che fino adesso ignoriamo la potenza dei Liguri si affacciò, forse quando il loro sito si sottrinse al bronzo: il territorio da loro occupato si restituì allora ad una remota *Liguria Marina*, presenza ancor oggi una larga sopravvivenza dell'antica stirpe per tutta la costa e in parte anche sulle soprastanti Alpi e Appennini (29).

Dove cominciarono a raggrupparsi questi primitivi abitatori? Nel descrivere il lido Sabotico dice che dal porto di Monaco sino alla Toscana era esso tutto mono modo di porti, eccetto che avanti alcune piccole stazioni che offrivano qualche comodità per gettarsi le ancore: e del resto abitava le genti la più gran parte in villaggi *Ligures dispersi per pagos habitans*, ad andare per empirio Genova dove si portavano a vendere legumi, bestiami, meli, tonache e saponi che si dicevano *Ligatani*.

Questi affermati di Genova come approdo è diretta conseguenza delle condizioni geografiche della Liguria, caratterizzate dalla catena montuosa che riparla il eleva sul mare, e dall'arco secondo il quale si incurva a contenere il golfo.

La vicinanza della cresta montana sia molto ristretto e senza grandi affranchitosi ostiere a compenso del versante continentale che risulta molto più ampio, a contrapporsi costosi scosceli da valli relativamente lunghe. Questo particolarità si accentua nella regione di levante che è il più sovraccia, più dirupata e meno artiosata; invece la riviera di ponente offre maggior respiro rispetto alla montagna dando sedi umane capaci di migliori condizioni e di maggior popolamento e predisponendo due vie di penetrazione relativamente comode per l'entroterra, quella di via di Savona per la depressione di Carcare, e la via di Genova per la valle del Polcevera.

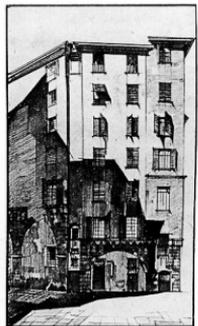
Sul mare l'andamento della costa profondamente intavata fa sì che le acque siano relativamente tranquille e tanto più dove la costa s'interna, cioè tra Genova e Voltri. Lo stesso andamento delle correnti non vi ostacola navigazione alcuna per quanto possono essere influenzate in forza e in direzione dai venti (30).

Ne risulta che mentre il golfo ligure è in generale accessibile ed offre campo ad una navigazione relativamente sicura, la costa nel suo andamento trasversale e longitudinale si discioglie ininterrottamente e col specialmente per la riviera di levante quasi interamente isolata dal suo retro e di difficile comunicazione anche tra le varie località terrestri del litorale stesso. Anche qui il passo più facile fa capo a Genova e si sta nel valico di Torriglia tra la valle del Bisagno e la valle del Trehia.

Il porto di Genova è situato proprio in quel bacino semicircolare di 150 metri di diametro che è il più intornato nella costa tra le valli esterne del Polcevera e del Bisagno, il più ampio fra le incavate circostanti, aperto verso mezzogiorno a ridosso dell'insediato di monti, protetti ai due lati di levante e di ponente dai due promontori rocciosi del Faro e di Muriceo. Si aggiunge che la insensata risulta la più riparata dai venti e dalle correnti, ai fuori di ogni impedimento modesto, accessibilissima, e naturalmente portuosa anche prima della costruzione dei moli per la presenza di rocce adiacenti sul fronte.

La tradizione popolare, per concorde accettazione, pone la prima colla di Genova sul Colle di Sazzone. Anche Francesco Podestà così si esprime: «Sarzano! l'era l'una secondo alcuni

- 26) Gustavo Giovannoni - Vecchie città ed edifici nuovi - Torino, 1931 - pag. 9.
- 27) Irving Gannet - Grandeur des civilisations Sines - Wien, 1928 - pag. 123.
- 28) Il regala quasi senza eccezione della città medievale? sorta in terreno isolato, o attorno ad una dominante geografica (come o grolla città alla insedia) o in piano o attorno alla collina, o attorno ad una dominante artificiale (torre, piazza, chiesa o castello).
- 29) Questa linea di tipo primitivo che si rimane senza a tutta vicenda topografica e architettonica, le costruzioni si sottocce alla piazza delle città.
- 30) L'immagine sopra più frequentamente citata è quella dell'antico Pireo in Asia Minore (vedi i rilievi di Pireo - Remon, 1920) - Quarta fondazione del porto di Alessandro di Grande, è una città assolutamente regolare, sorta su un declivio trasversale, con un sistema di strade longitudinali e di linee di piazze e di canali, il tutto tra di loro: ma assai lontano dal tempo di alcune strade dovessero essere profondamente tagliate nelle città per il fatto di vivere in un terreno di tipo primitivo, come sopra descritto e mezzo di insediamento.
- 31) René Darger - Cours et Urbanisme - 1933 - pag. 274 e 296.
- 32) H. Fagnard - Les villes de l'origine - Roma, 1940.
- 33) Piero Lavagnolo - Histoire de l'Urbanisme - Antiquité - Paris, 1926 - pag. 82.
- 34) Vedi anche: Pireo - Barthelemy - La città in collina - Roma, 1933/35V.



PIAZZA SAN PANCRAZIO



PIAZZA CINQUE LANZI

la villa di Sargiano secondo altri... — ben possiamo dire però che il Colle di Sarzano fa lo colla, anzi l'embrice di Genova, poiché ivi arose senza dubbio il primo abitato, prendendosi opportunissimo il luogo e per l'ottima postura e per la naturale scacatura» (31).

Questa unanimità eredenza potrebbe essere integralmente accettata se all'origine del raggruppamento si trovasse dominante in modo certo la prosecuzione della *diffes*. Per parte mia invece il primo processo si è raggruppato anzitutto attorno a un *mercato*.

Il modo di formazione può essere così ricostruito: a un'epoca nella quale le genti Liguri, passate dalla vita cavernicola alla pastorale e alla agricola, non sembrano ancora esperte nell'arte marinara (32), sono già vivi nel Mediterraneo gli scambi commerciali per via di mare, esercitati soprattutto da Fenici e da Cartaginesi ai quali forse si uniscono mercanti Gallichi che fanno da ponte tra i commercianti delle coste etrusche del mare del Nord e quelle meridionali — le imbarcazioni trovano una facile navigabilità nella parte alta del golfo Ligure, e costeggiano — l'insenatura naturale nel più profondo del golfo offre una rada di approdo e di sosta tranquilla e ampia — colla maggior frequenza si attiva il rifiorimento — le popolazioni sparse sui paji d'antano mandano viveri e altre merci — prossimo al luogo di più facile approdo sorge un mercato e per la comodità delle navi si installano le prime strutture portuali.

La sede logica di questo impianto iniziale è in qualche punto del porto, facilmente accessibile, piano, provvisto d'acqua, immediatamente vicino al lido, dove l'acceso delle navi e lo sbarco è il più comodo.

Tali requisiti sono pienamente soddisfatti dalla zona a spallata dolce ed ampia che va dal Mandracco alla foce del rio di Sualita: di più, in essa convergono le due direttrici principali di movimento in terraferma — la pita che dalla Val Bisagno aggira le falde orientali del Muroto e attraverso Vico Ditto di Pionello, la forcella alla Porta Suprana, la via del Priore, arriva al porto percorrendo la linea di minima pendenza — l'altra, la via lunga la via, la primitiva via della *Ripa* poi raddrizzata, nella quale si innestano come tanti affluenti le arripacciate che scendono da Pronometro, da Granarolo, da Montegalletto, da Caselleto. Per altre ragioni che volteremo appresso si può localizzare più esattamente il primitivo mercato all'incirca dove è ora la piazza San Giorgio.

Ma questo mercato non poteva a lungo andare rimanere indifeso in tempo in cui il commercio era anche pirateria e forse perciò l'acropoli, l'oppidum, per il quale si sceglie la posizione più opportuna, relativamente vicina al luogo di mercato, ma più naturalmente difesa: è questa senza dubbio la parte alta del colle di Sarzano. Si ha così la doppia struttura di Genova — l'emporion e l'oppidum, agli elementi distinti e separati, in uno colle rispettive funzioni e necessità così nettamente diverse.

Tito Livio, narrando le giurgelle e le vittorie romane sui Ligures, nomina ripetutamente gli *oppida*, ossia quei recinti fortificati di grosse mura di pietra a secco che seguì il denominazione *ostiatorii*, e dei quali finora nessuno è noto per vestigia archeologiche nella Liguria marittima. E' però verosimilmente ai Liguri che bisogna riportare le cinte galliche, dell'età del bronzo, particolarmente quelle ritrovate nella regione mediterranea, per cui un consumo frequente è quello della semicircolare, la fortificazione appare spesso costituita da due linee di mura concentriche (33). Ed appunto queste cinte dell'età del bronzo non erano altro che luoghi di rifugio temporaneo; a fianco di queste fortificazioni esistevano delle città permanenti (34).

La stessa separazione si ripeteva in alcuni esempi dell'età del ferro. Si è qui potuto stabilire che molte cinte fortificate costituivano vere città, di cui almeno una parte era occupata in modo stabile; tali i grandi oppida di Bibracte, Gergaia, ecc. Ma accanto a questi villaggi residenziali cittadini si ha pure memoria di altre cinte che hanno semplicemente servito da riparo temporaneo nei momenti di pericolo: Giulio Cesare racconta che gli agriodoti Biturigi furono sorpresi nel loro campo dalla sua cavalleria, *primusque oppidum in oppida posuit* (35).

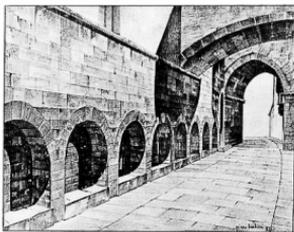
Per Genova si faticherebbe a non ammettere una simile *coartazione*: non solo vi si adatta bene l'ipotesi meglio concepibile per il sistema politico amministrativo del nucleo primitivo, ma è anche dimostrata di fatto dalla legge della *permanenza planimettrica*.

La sentenza data l'anno 177 A.C. da Q. e M. Minucio, arbitri ex *sententia consilio* nella controversia fra i Genovesi e i Genovesi *Langensium Ageris*, abitanti della Val Polcevera (36), è un testo di diritto Ligure interpretato dalla giurisprudenza romana. La sentenza determinava l'ager *privatus* e l'ager *publicus* dei Langenses; su quest'ultimo gravava l'obbligo di un canone annuo da pagare in *publicum Genavam*. L'ager *publicus* era condominio pari dei Genovesi, dei Langenses e di altri *coetela* della regione. L'edificamento geniale pertanto appare sotto un carattere federale; verosimilmente da coloni militari da un gruppo di *coetela*, collegati fra loro in qualche modo, a difendere il mercato aperto all'effluo del mare. Questo consumo delle forze e degli enti confederati a difendere, a rappresentare gli interessi collettivi della città, sarà poi alla base della costituzione stessa del Comune nel Medioevo attraverso le *Compagne* rionali.

Planimetricamente è già criterio generale dell'archeologia contemporanea di dare sempre più importanza ai fattori economici, diminuendo di altrettanto alle considerazioni militari. In molte stazioni primitive specialmente greche si vuole l'osservare le piante ferri, risiedere molte stazioni particolarmente favorevoli dal punto di vista dell'agricoltura e del commercio — in altre sui colli, la mancanza d'acqua rende molte volte assai d'importanza all'ipotesi di una installazione prevalentemente difensiva (37) e spinge piuttosto a far concludere che realmente i recinti isolati sulle alture non sarebbero stati in definitiva che luoghi di rifugio occasionale per una popolazione la cui abitazione normale risiedeva alla pianura (38).

(31) *Florus* *Palatini* — Il Colle di S. Andrea — 1901 — pag. 264.
(32) Vedi la scacatura di nicchia sulla costa ancora in tempo di Sordani.
(33) *Florus* *Palatini* — *Il colle di S. Andrea* — 1901 — pag. 264.
(34) *Florus* *Palatini* — *Il colle di S. Andrea* — 1901 — pag. 264.
(35) *Florus* *Palatini* — *Il colle di S. Andrea* — 1901 — pag. 264.
(36) *Florus* *Palatini* — *Il colle di S. Andrea* — 1901 — pag. 264.
(37) *Florus* *Palatini* — *Il colle di S. Andrea* — 1901 — pag. 264.
(38) *Florus* *Palatini* — *Il colle di S. Andrea* — 1901 — pag. 264.

Nella figura a pag. 10 è stata ridisegnata sul rilievo topografico odierno con tutta la precisione possibile la trama dei quartieri attorno a Sarzano come risulta dalla prima pianta di Genova, dell'anno 1656, conservata a Palazzo Rosso. Questa parte della città settecentesca è pressoché identica, per quanto riguarda la rete viaria, alla città del primo medioevo, variandone solo per alcuni tratti del giro delle mura e per la più intensa fabbricazione all'interno dei lotti delimitati dalle arerie antiche. Per meglio isolare i nuclei a carattere differenziale, le arerie sono state calcate in nero solo parzialmente. Si distinguono subito:



SESTIERO DEL CHIOSTRO DELLE VIOLE

- 1) le pite tracciate dalla natura:
 - a) la via Giustiniani dalla salita del Priore, lungo il fossato sulla linea di massima depressione fra i terreni a monte e a valle — ancor oggi le quote stradali per sezioni corrispondenti sono qui il più basse;
 - b) la salita Embriaci colla via di S. Maria di Castello e la via del Colle, congiungenti la parte Embriaci e la Porta Suprana alla piana di Sarzano lungo la linea di valle delimitata dal colle;
 - c) la via parallela alla via, la *Ripa*, che qui accenna ad aver seguito fedelmente il contorno del lido.
- 2) le pite a tracciato irregolare per sottomissione a una dominante naturale:
 - a) le pite di arerie che si aprono a ventaglio attorno alla Porta Suprana — è questa il punto di valico che era il meno elevato fra l'intero del porto e la piana del Bisagno.
 - b) la rete a schema geometrico regolare;
 - c) il raggruppamento organizzato al Molo con allineamenti paralleli fra loro secondo due direzioni, però non con perfetta ortogonalità dell'una rispetto all'altra;
 - d) il raggruppamento nella regione attorno a Canneto, questo con allineamenti paralleli a due direzioni esattamente perpendicolari fra loro.
- 3) le pite a tracciato irregolare per sottomissione a una dominante architettonica:
 - a) il gruppo di arerie, a tratti menuche e contorte, che nell'interno convergono verso il piede di S. Maria di Castello, cioè piegano verso la porta o l'accesso al recinto dell'oppidum; fra esse la via di San Giorgio sembra tendere alla Salita a Santa Maria di Castello quasi ne fosse la prosecuzione, più interrotta dai sovrappiù del tracciato rettilineo;
 - b) l'anello stradale assai caratteristico che circonda la rada di Sarzano, costituito dalla via di Mascherone a nord, dalla salita di S. Maria di Castello a ponente, dalla via di Santa Croce a sud, dalla piazza Sarzano a mezzogiorno della via che costeggia il Castello a levante.

Questo anello racchiude un'area dalla forma grossolanamente ellittica, con un'area maggiore di m. 250 ed uno minore di m. 105 circa: è senza dubbio il *castellum*, l'oppidum primitivo.



CHIOSTRO DELLE VIOLE

All'interno si rinvengono le tracce di un'altra ellisse che circondava la centrale con un anello più ampio, di cui è riconoscibile la parte lambita dalla via Mura delle Grazie, da un giro più largo attorno a S. Silvestro, dal viao Vegetti.

La maggiore ellisse centrale corrisponde alla linea di via, percorsa dalla via di Santa Maria di Castello, sulla quale si apre quasi esattamente al centro la piazza di Santa Maria in Passione, a sua volta attraversata trasversalmente da una salita che attaca ripida da via Mascherone e ricalcola precipitosa dalla parte opposta verso il mare.

Questo recinto ellittico, che tocca il culmine della collina di Sarzano e segue il contorno del colle secondo la falde che si affacciano sulle vie e sul lido sottostante, colla maggiore declività, ben corrisponde allo schema di oppidum Ligure-gallo: l'idea dell'impianto difensivo è accentuata dalla croce formata dalla via di S. Maria di Castello con la trasversale su piazza Santa

un ramo nell'attuale via del Tre Re Magi, per innestarsi alla via di Ravecca e raggiungere la porta di S. Andrea — e con un altro ramo si staccava a destra per valicare Sarzano e quindi scendere a oltre alla Marina di Rivo Torbido; stabiliva cioè la comunicazione tra il Mercato di S. Giorgio e questa zona periferica del tracciato a pendenza più dolce.

Attrorno all'angolo centrale fortificato i primi raggruppamenti si possono immaginare così distribuiti:

uno vivo, fitto, denso di case e di lavoro tra le Grazie e San Gino, dove la rete delle vie è la più intricata e l'area libera così scarsa che le chiese cristiane non trovano terreno per crescere di quanto è concesso alla cripta dei Santi Nazario e Celso o alla chiesa dei SS. Cosma e Damiano;

uno a maglie più rare, sulle pendici che scendono da Sarzano e da Ravecca verso San Donato e il Prione, quartiere meno speculativo, dove dovevano prevalere le piccole abitazioni fatte di case di legno allineate sulle vie, un accosto all'altra, con ampio terreno chiuso all'interno, ripartito fra le famiglie al uso di giardino e di orto;

una nella regione alta di Ravecca, verso la Colla, presso la piazza di Sarzano, ad abitazioni isolate, forse per la parte ricca della popolazione, o cosiddetti Episcopi del Prione, per quella colonia greca stabilivasi autonoma accanto ai gruppi indigeni e che proprio verso la Porta Soprana, nell'incavo da Sant'Andrea, ha lasciato cineschi e sepolcroti.

Questo principio di zonizzazione, lo spazio libero creato in vetta a Sarzano, e il porto che si va formando nell'insenatura più profonda del lido al Mandracchio, compongono dal punto di vista urbanistico gli elementi costruiti della città *ignota* che, integrata a un certo momento da una palizzata tutto attorno quale prima difesa delle abitazioni e dei quartieri ormai stabili e accerchiati, ci rappresenta Genova all'epoca della discesa di Anacleto in Italia. I Genovesi sono ormai presi sul mare e arricchiscono nel commercio marittimo: la fiorente economia già forte a quel tempo ci viene rivelata dall'entità del botino preso dai Cartaginensi nel saccheggio del l'anno 205 a.C., che deve essere stato almeno tale da giustificare la cura avuta da Magone di porlo al sicuro nella piazzaforte di Savona, distrandosi per questo dal sostenere il fratello.

GENOVA ROMANA

Alla rovina operata dai Cartaginensi segue subito l'intervento dei Romani nella ricostruzione della città, caratterizzata dalla permanenza planimetrica dei tracciati rettilinei attorno alle vie San Bernardo, Canasso e Lungo e sulla penisola del Molo, oltre che da alcune opere che rientrano perfettamente nell'ambito della loro tecnica di organizzazione delle città: l'acquedotto — la fognatura, di cui è ricordo nella *Chiesuccia* — la *vía romana*, di allacciamento col capitale e colle regioni a occidente e verso l'entroterra.

La scompartitura al Molo con vie parallele a due direzioni pressoché ortogonali fra loro è una testimonianza importante a fissare la posizione esatta del porto: vuol dire che i Romani spianano le estreme pendici di Sarzano sul mare, portando gli scali al Mandracchio e iniziando il perfezionamento della scogliera esistente con quell'opera del Molo che i consoli del Comune riprendevano più attiva che mai affidandola ad un'apposita istituzione qui stesso residenti, e *in balneis portus et modis*.

Per conto suo la *Clariss*, che correva da San Donato al mare, di altre importanti indicazioni col tracciato il primo troncone di quella strada lungo la quale i Giustiniani erigevano edifici a loro dimora, e che diventerà luogo di passaggio e di ritorno della nobiltà fino a che sarà aperta la *Strada Nuova* a mezzo del secolo XVI: di essa ci dà notizia il libro dei consoli del Novembre 1535, col quale si ordinava che la strada restasse libera ad ogni indugio a partire dal Macello sino alla strada che per piazza Lunga metteva sotto a San Donato (41). La via Giustiniani è la più larga via tutte quelle dal tipo *epoca romana* hanno sopravvissuto a tutt'oggi; e sul suo prolungamento, in capo alla salita del Prione, sta la Porta di Sant'Andrea, detta *Sopra* in un atto del 999 (42), da cui si partiva la *vía romana* occidentale. Altra porta, forse la *stretta*, doveva aprirsi all'esterno opposto, presso San Giorgio; ad ogni modo qui si innesta, in direzione perpendicolare, la via di Canasso al Curio che si prolunga nella *vía romana occidentale*, accennando alla piazza di San Giorgio questo punto singolare per il sistema circolatorio.

Sembra possibile perciò concludere col attribuire alla via Giustiniani il carattere del *decumano*, e allo spiazza da San Giorgio quello di *mercurio*. Non è raro infatti il caso che le piazze pubbliche, non potendosi costituire al centro dell'abitato, si siano impiantate in una posizione centrale, davanti le porte; anzi che la piazza distacca secondo il Livonico, rappresenta una delle grandi leggi dell'urbanistica (43), che per Genova antica trova raramente in più di un esempio, nella piazza davanti a San Giorgio, nella piazza Banchi. Quest'ultima, in linea con Canasso e il Curio all'estremo limite del quartiere romano, sembra anch'ora aver consentito a una funzione pubblica, di *foro* o altro; e si potrebbe immaginare una distinzione fra il comando del porto — l'Amministrazione davanti al Mandracchio — e quello civile e militare — il pretorio — e quello religioso, come si può vedere nella piazza Banchi; potrebbe averne consentito la sede: in luogo vicinissimo Guglielmo Bocconerri immaginava verso il 1560 di costruirvi il Palazzo a residenza dei capitani del Popolo.

I sepolcroti arcaici sul colle che risale da Terravalle al Broletto e a Piccapetra delimitano chiaramente i confini della città romana verso Lanoli, mentre più in basso attorno a Scoriglia e verso occidente si stendeva l'agro onde i nomi di « Canogno », « Figue », « Campo », e « Prè », conservato per la natura e il tipo di coltivazione in quei luoghi.

Solo lungo la riva del porto, in prossimità delle foci dei rivoli maggiori, offrendosi condizioni per l'approdo e l'attività dei cantieri, si sarà formata qualche aggruppamento, specie nei nodi dove convergono i rivoli antichi che si aprono i colli. Questi punti, che hanno anche impor-



LOGGIA DEI LURIANO

- 1 - Porta di Sant'Andrea
- 2 - Via Sarzano
- 3 - Salita del Prione
- 4 - Discesa alla Marina di Sarzano
- 5 - Piazza Sarzano
- 6 - Chiesa di Sant'Agostino
- 7 - Chiesa di San Donato
- 8 - Vico Veggi
- 9 - Piazza San Silvestro
- 10 - Piazza S. M. in Passione
- 11 - Via di Ravecca
- 12 - Oratorio di Saluto a Canasso il Longo
- 13 - Via di Santa Croce
- 14 - Molo delle Grazie
- 15 - Torre Episcopi
- 16 - Santa Maria di Castello
- 17 - Via Orientale
- 18 - S. Zaccaria e Canasso
- 19 - S. Cosma e Damiano
- 20 - Piazza di San Giorgio
- 21 - Canasso il Curio
- 22 - S. Maria
- 23 - S. Nicola
- 24 - S. Vespasiano
- 25 - S. Marco al Molo

María in Passione, contenente il centro sul quale convergono tutte le arterie che hanno comunicazioni con le uscite periferiche. Questo sistema di arterie radiali che collegano il centro ai punti sensibili della periferia per mezzo di vie dirette, che permettono ai difensori di trasportarsi nei casi d'urgenza il più rapidamente possibile, è da ritenersi senz'altro come il dispositivo il più favorevole e quindi il più rappresentativo per la difesa.

Nel punto d'attacco della discesa a Mascherona sono scoperti sopra il suolo stradale gli avanzi finora non individuati se di una porta o di una torre, costruita di grandi conci di pietra a bugnato come si ritrovano per es. alla Torre Embriaci, nel rudere in piazza Invrea, nella Torre Spianata di San Luca, ma qui nelle dimensioni dei conci più grandi: alla discesa verso la piazza Embriaci e alla Torre fassina, e le vie interne attestano verso levante alla zona più alta, culminante, nella quale doveva impostarsi la fortezza maggiore, l'antichissimo Castello dei Liguri Genovati. Tali avanzi testimoniano di una tradizione fortificatoria lungo questo recinto, conservatisi vicinissima ancora nella bassa latinità e agli albori del Medioevo.

Insieme al ricco numero delle uscite tutte strettissime è da rilevare come l'oppidum sia indipendente, anzi interrompa la trama stradale dei quartieri che lo accostano. Sprovvisto d'acqua, è facile che la discesa ogni detta di San Silvestro fosse proprio diretta verso la Fontana nella rocca di Sarzano citata in un atto del 25 Maggio 1314 (39): qui era ancora nel medioevo una porta di città addita da un rogito del 2 Luglio 1265, *extra murum civitatis in roche Sarzani extra portum civitatis*. L'accesso alle sorgenti era dunque sorvegliato dall'interno della città, con l'era costume a quei tempi.

Le abitazioni poi han tardato ad occupare l'interno del castellare anche quando i Romani si condussero l'acqua. A parte il fatto che la trama delle vie si palesa tutt'altro che rispondente a quanto sarebbe richiesto da un quartiere di abitazione, nel seguito delle vicende storiche il terreno all'interno si dimostra di proprietà pubblica e quindi ecclesiastica, non di proprietà privata — ancor oggi le abitazioni sono rarissime e la stragrande maggior parte dell'area è coperta dal convento di Santa Maria di Castello e di Santa Maria in Passione, e dagli ex conventi di N. S. delle Grazie e di San Silvestro, tutti ampliamenti. Sulla testimonianza del Ganduccio, il Celsina, nell'intera città, riferisce di un cimitero romano che esisteva nei dintorni di Santa Maria di Castello, ove presso la casa di un Simon Vallesano si rinvennero giare arcaiche e urne, in una delle quali leggevasi: *Gaius Nennio*. Nel 1441 sommarono ancora a non meno di 500 le tombe di quel cimitero, che deve esser posto a tergo della chiesa anidiana, nella salita che mette a San Silvestro.

Dal primitivo, nel lato a monte, si staccano in direzione radiale divergente il vico Guarchi, la salita Mascherona, il vico Alabardieri, il vico Amalardo, ed un altro ce n'era in antico, poi sostituito dal vicino vicolo della Carità: nessuna di queste vie aveva ha ancora oggi una prosecuzione diretta nell'interno dell'oppidum — l'unico passaggio che forava la cinta era da questo lato la discesa della piazza di Santa Maria in Passione già menzionata. Queste vie a ventaglio, per direzione e schema compongono un sistema ben distinto da quello a reticolato nella piana di Canasso. Esse vengono raccolte dal vico Veggi, che ora termina nella piazza San Bernardo, nella quale convergeva la corrente di traffico che veniva dal vico Mongiardino. Qui doveva esservi un passaggio importante, forse protetto da una porta secondo le notizie raccolte da vari autori: certo è che in direzione di questo vicolo vi era un ponte che sovrappassava al rivo del Prione, scettico che si prolungava per l'attuale vico Valotta verso il l'area di San Lorenzo — e che questa linea di transito doveva essere importante lo attestano gli avanzi medioevali di torri e palazzi che segnano l'intero percorso, specie al quadrivio su Canasso reso ampio da quattro logge (40) guardate da alti torri. Il vico Veggi, risalito da San Bernardo, si prolunga con

(39) Pugh - *Miscellanea Storica*.

(40) Piero Barthesi - *Le piazze urbanistiche di Genova - Roma* - Settembre 1937.

(41) *Lettera Jurata* - T. I. c. 40.

(42) *Lettera Jurata* - op. cit. 40.

(43) Piero Livonico - op. cit. pag. 68.

tanza strategica, sono scritti con tutta evidenza nel tracciato della via Romana attraverso il percorso di Banchi a San Tomaso, condotta, che è vivo, artificiale, e peraltro discontornato in modo sensibile da quello naturale medioevale che gli è seguito nella successiva espansione del Fabiano sulla spiaggia sottostante.

La città a oriente, verso il mare, terminava alle Mura delle Grazie; lo testimoniano il fatto che tutta l'area sotto le Mura e la piazza Sarzano era agglomerata di case ancora al XVI secolo, dimostrandosi così che la città da questa parte non ha avuto possibilità di riferire efficaci e che il piccolo borgo alla foce e lungo il corso del Rivo Torbido ha tentato parecchio ad assumere una qualche importanza rispetto al complesso politico-economico della città.

L'ubicazione delle vette del castello di Sarzano verso il Mandracio e il mercato a San Giorgio, la linea di vetta dei colli volti al mare, e la depressione formata il vallo dalla parte della Chiesa permettono di delineare con facilità il percorso della città consolidata dai Romani attorno alla *Genoa ligure*. Questa città antichissima iniziava da piazza Cavour vicino ai SS. Nazaro e Celso del Palazzone, correva a dove poi la chiesa dei SS. Cosma e Damiano, e di qui alla piazza San Giorgio che nel medioevo faceva tutt'uno con quella de' Fornetti oggi scomparsa. Quindi girava alle falde di Macchena presso la via Giustiniani, faceva un angolo a San Donato, risaliva il Priore fino al Poggio o Piano di Sant'Andrea, seguiva la cresta del Colle — la Cochlea — correva per la Montagnola a Sarzano, e man mano declinando sul mare andava a congiungersi al punto di partenza, fiancheggiando il clivo di S. Croce che rimaneva compreso fra la mura e la sottoposta scogliera battuta dal mare.

Le nostre indagini archeologiche non ci consentono finora di precisare meglio l'andamento esatto di questa cinta ligure-romana dai piedi dell'antico Castello alla Porta Soprana. Quel muro che sostiene la piazza di Sarzano per quanto affiora fuori terra si dimostra di opera medioevale, appartenendo cioè alla città del Barbarossa che vedremo erigere fra il 1155 ed il 1159 — d'altra parte un logo del Consoli Genova 1141 non solo nomina il *murus civitatis* ma non concede a certo certo Ansaldo quattordici iugeri di terreno per costruirvi la prima chiesa di San Salvatore poa a condizioni che lo stesso debba lasciar liberi *desuper*, e per la parte di esso muro, uno stipo di terreno onde al resto resti sala a via che si tratterebbe di un terreno cedeo così a dire che il *murus civitatis* stava superiormente a dove ora è la chiesa di S. Salvatore.

All'esterno delle mura vi è una via e la chiesa al di là di essa — la terra di piazza di Sarzano si dimostra fin da allora all'interno della città, e per questa sua particolare posizione si distingue chiaramente da quelle destinate a mercato che erano tutte fuori delle rispettive porte: il mercato di Ponicecco sta fuori la Porta Soprana, quello di San Giorgio fuori la porta di San Torpette, e lo spiazzo a Banchi cioè il foro, il luogo di convegno dei mercanti e dei marinai, sta a sua volta fuori la porta di San Pietro. Si ha ragione dunque di immaginare per la piazza di Sarzano funzioni differenti, confermando la tradizione che assegna a questo molo pubblico il carattere di una piazza politico-cittadina. Essa è luogo di parlamento, di adunata nelle solennità religiose, di ritrovo, di passeggiata; e il decreto dei Consoli del febbraio 1145 ne salvaguarda la conservazione stabilendo che « il vacuo di Sarzano resti libero a disposizione del popolo il quale nelle grandi solennità *solvi ibi et extra* » (45).

Qualche anno appresso la città del Barbarossa sopra la recinzione della città a mare dalla chiesa di San Salvatore, ingrandendo da questa parte la piazza che però viene in parte invasa da abitazioni sul lato opposto verso S. Agostino — il nuovo muro separerà così la piazza di Sarzano propriamente detta dall'inferiore *Campus Sarazani*, poi chiamato *Campo Piano*, ma anche a questo verrà estesa la protezione governativa; l'altro decreto del 26 Gennaio 1159 statuirà che lo spiazzo di terra in Sarzano fuori le mura della città sino all'acqua del Rivo Torbido sarà tutto di pertinenza pubblica e rimanga costantemente libero a vantaggio e diletto del popolo (46).

La piazza pubblica vive così a trovarsi all'esterno, lontano della città, cioè dalla parte diametralmente opposta a quella del porto, dove invece è la sede del lavoro — ma questa è legato inevitabilmente a necessità contingenti, la possibilità di riavere delle navi, la facilità dell'approdo e dello sbarco — l'altra ricerca la posizione più elevata e panoramica che è tradizione ben nota delle genti antiche, greche e italiche.

GENOVA PALEO-CRISTIANA

La via romana orientale e la via romana occidentale che si intersecano ad angolo retto su piazza San Giorgio antico sito ai lati a tramontana e a ponente della città ligure da una parte il quartiere attorno a Canneto, dall'altra l'opera del molo e il quartiere che vi sorge sopra. Quest'ultimo ha una popolazione e una quantità d'impianti che si riorganizza in modo così aderente alla natura e posizione di questa lunga terra, sporgente quasi molo naturale a difesa del resto d'acqua al Mandracio, da tramandarsi tali e quali nel medioevo.

All'ido intorno a questa *congrua moduli* vi sono gli scali per la costruzione delle navi, e vi si stabiliscono le *ferriere* cioè le officine da ferri opporate and'anche per le costruzioni navi, e vi si fabbricano i vetrai, i fornaci di *arbitaria*, i bottai, i fabbricanti d'ancore di cemento portogliese — più tardi i disegnatori delle carte di navigazione, i *magistri fabricarii cartis navi per navigium*. Un'altra parte della regione è designata a residenza dei marinai più esperti, nasce *area dacti in arte maritima*, con speciali famiglie, ma impegnati a prestar soccorso alle navi perolanti; di fronte alla piazzetta presso la chiesa di S. Marco in un apposito edificio o *Palastrum* hanno stanza i *salvatores portus et moduli* (47). Tutto un mondo di gente che ci specifiche antitipi sono e a comprendere come il nucleo essenziale del porto fosse proprio in fondo alla insenatura davanti alla conchiglia di Palazzone. Ancora vicino alla chiesa di San Marco erano prae i magazzini del Comune — lo schema di lottizzazione con arterie ortogonali secondo l'uso della direzione trasversale media di m. 30 la cui sottoposte di cui fosse la sede dei depositi per la flotta e gli eserciti romani.

Anche la Ripa insieme alla regione attorno a Campetto contribuisce a rendere interessante questa zonizzazione della città, in parte spontanea, in parte voluta dalle consuetudini e dai regolamenti.

La Ripa circiando il Porto naturale dalla regione del Molo sino a quella di Priè nel medioevo non si distinguono e s'intonano a seconda dell'arte degli abitanti. Aveva nome di Ripa dei banchi la parte di essa più a ridosso, detta anche *ripa doctorum* — *de' pescari* (48), *ripa pescatorum*, quella di contro al porto del Cattaneo — *ripa spertorum sive calceolarum* quella di



VIA ARTICA DELL'ARCIVESCOVADO



LOGGE DE CAMILLA E LISCARI

contro al Ponte dei Chiavari detto perciò anche Ponte dei Cattedri (49). Infine ai margini del quartiere romano, nella zona di Campetto e Scarreria, si impiantano altre officine rumorose, dei fabbri, dei costruttori di armi e macchine da guerra, e degli scudai, nei quali *Campus Fabricorum* e di *Scarreria* — per le quali industrie viene adoperato il ferro dell'Elba, e gli *ovarii* erano guidati anche dai latini, e l'abilità e genialità acquisite nella fabbricazione delle macchine produttive guadagnavano fama di leggenda fin dalla prima crociata.

All'avvento del Cristianesimo, sui poggi e sulle terre libere dall'occupazione edilizia gli enti ecclesiastici trovano la loro sede, fuori della città, a cominciare dal Bello e fino a Sano Stefano e San Nazaro da una parte, a Siro e S. e San Tomaso dall'altra, popolandosi i dintorni di piccoli borghi attorno ai nuovi templi e aprendo la città all'attacco dei Saraceni, rimasta indifesa dopo che Rotari nel 641 avrà diroccato le mura, *Saraceni civitatem januensem nonnullum munitum suam ingressi* (50).

Poco più in alto sulla Ripa, si vede la cattedrale dedicata al XII Apostolo viene innalzata sul poggio che farà il mare, dove il oggi San Siro — tradizione la dice qui fondato al posto del cimitero dove erano stati sepolti i martiri cristiani. Una imputazione così recentista rispetto alla città ai cifer un elemento ceto della residenza già durante il basso impero in questa regione attorno alla foce del Fossatello di commercianti e povera gente che debbono per primi aver accolto e alimentato il ceto locale cristiano. Poco discosto un nucleo di marinai abita le rive del Rivo di Carbonara, il *fossato de Sancta Fide*, offrendo altro favorevole ambiente alle primitive battaglie di Santa Sanna, di Santa Feo, di San Vittore, fondate dal Cloro milanese nel VI secolo; in atto del 55 Genova 1158 si hanno appaiono notizie del *curvato de Lombardi* presso Santa Feo, in vicinanza di Santa Feo.

Nel 568 quando i Longobardi si abbattano sull'Italia i Milanesi guidati dal Vecovo Onorato vengono profughi a Genova e apporano alla Genova romana la prima sostanziale variazione; mentre l'altro ceto e la nobiltà scelgono come sede l'antico lincro, dove già era esistita la necropoli arcaica, e vi fondano la chiesa di S. Ambrogio, il clero minore si accasa attorno alla Cattedrale di S. Siro ingrossando i nuclei predetti e aggiungendo alle chiese già citate quelle di S. Pancrazio di San Marcello e di San Siro. Avviano così che la regione attorno alla Porta dei Vacca comincia a popolarsi di case lungo il lido marino, e la fila delle abitazioni che si affacciano sui lati dell'entata via di transito, quella da Priè si prolunga nella via del Campo e in quella dei Gattai, oggi via San Luca, stabilisce a mano a mano un collegamento edilizio tra i due nuclei, preesistenti alle foci dei rivi di *Sanctae Sanciae* e *Sancti Pancratii*, e la città ancora limitata a Banchi.

La autonomia originaria di questi due nuclei è contrassegnata dalle strade montane, semplici sentieri o mulattiere che vi avevano inizio, rispettivamente la contrada del Roso e la salita della Rondinella, delle cui direzioni a tutt'oggi permane la traccia in quei quartieri edificati.

Mentre la via di allacciamento attorno alla riva ha un tracciato voluto, al nostro attorno a Siro la Salita della Rondinella scendeva con tracciato prettamente naturale, determinato dalla linea di vetta che mettesse da San Pancrazio a Castellotto e al Monte Albano passando sotto al poggio della Cattedrale dei XII Apostoli; storiata la trama variava dall'apertura della via Nuovissima, rimane tuttora naturalmente l'inesso inclinato del vico di Cicca alla antica via di *zab ripa*, distinguendosi categoricamente dalla direzione degli altri vicoi che poi vennero innanzi al porto con andamento perpendicolare alla riva.

Dal tutto analogo ed ancora più espressivo si presenta l'allacciamento della regione di Santa Feo alle altre di Montepellegrino attraverso la Chiesa di Pietra Minima, che discende al mare proseguendo per il vico di Sant'Antonio. Anche questo vico è fortemente inclinato rispetto alla via di Priè, cioè la via attorno all'originaria riva del porto, e paralleli al vico di S. Antonio sono ancor oggi il vico inferiore e quello superiore del Roso, che dalla riva portavano alla piazzetta del Roso davanti all'area poi occupata dal Palazzo dell'Università e dalla chiesa di S. Gerolamo, descrivendo un'infinitesima v. verso quatriere.

Questo vico spuntone di diretta comunicazione tra le foci dei fossati e i poggi a Castellotto e a Montepellegrino corrispondono indistintamente a piste primarie preesistenti alla stessa via sulla riva, ed a maggior ragione anteriori al raddoppiamento della riva romana occidentale. La trama successiva dei quartieri e delle arterie più intimamente legate al porto non ha potuto cancellare e nemmeno alterare la fisionomia di questi tracciati legati a condizioni naturali ed a sviluppi di ne-

49) La vicinanza della chiesa di San Marcellino nel XII secolo si ha notizia di officine e battaglie costruite sotto terra alla via della Ripa, *intra subterranea sive extranea sive in publicis mansione* (Libro luteri).
50) *Area del medioevo* XVI, i baracconi decorati barba, *invenimus qui vobis barba operari*, Arch. di Stato, Reg. Dipartimenti, N. 130.

48) *Area del medioevo* XVI, i baracconi decorati barba, *invenimus qui vobis barba operari*, Arch. di Stato, Reg. Dipartimenti, N. 130.
49) *Area del medioevo* XVI, i baracconi decorati barba, *invenimus qui vobis barba operari*, Arch. di Stato, Reg. Dipartimenti, N. 130.
50) *Area del medioevo* XVI, i baracconi decorati barba, *invenimus qui vobis barba operari*, Arch. di Stato, Reg. Dipartimenti, N. 130.

coarsi invariabili. Infatti, quando dopo aperta la via Balbi, i Marchesi Durazzo vollero costruire il Palazzo di fronte all'Università, il Palazzo ora Reale, la prosecuzione della salita di Pietramanta al di là di via Balbi verso Prè rimane inavida — il piano terreno del palazzo venne tagliato dalla via in corrispondenza del suo passaggio e il palazzo soltanto nei piani superiori divenne continuo, essendosi costruito al di sopra della via mediante un volto — tutt'oggi il volto e il trancio esiste solo chiuso da un cancello mobile.

La coesistenza di questi nuclei al momento della città ligure sotto Sarzano si dimostra perciò evidente al pari dell'importanza che queste arterie debbono avere avuto se gli eventi dell'edilizia e della storia ne hanno rispettato il loro originario tracciato, incastonato geodanamente nella Certanone nella configurazione naturale dei due punti estremi allucati da ciascuna di queste arterie che debbono avere soddisfatto a requisiti particolari subito riconosciuti e valorizzati — alla luce del rivo e la terra piana, adatta all'edificazione e all'esercizio dei cantieri, solida in corrispondenza dei rivi da un'insensata natura del lido che rende facile l'approdo, e provvista di acqua — alle spalle è il promontorio che sorge più avanti dall'antico dei monti, quasi a picco sulla pianura sottostante. Fra l'altro vi è compresa una ragione di riferimento: i colli che si svolgono dietro a Castellone e a Pietra Munita erano ricoperti di boschi che devono abbondantemente il legname per i cantieri impiantati al piede, e la posizione del luogo di lavoro assomma il doppio vantaggio della maggior vicinanza possibile al luogo di produzione della materia prima, e della comoda possibilità di smolimento delle industrie navali. Ma l'allecco colto per direttissima fra il piano e il monte tanto immediatamente soprastante porta ad affrontare la china ripidissima con viottoli altrettanto brevi quanto faticosi, né forse i più adatti alle operazioni di trasporto: per il legname in grossi tronchi si segue in genere una pratica diversa, dove si precipita a fondo valle e quindi lo si sposta lungo il rivo.

Questa brevità di percorso di fronte all'eccessiva pesantezza industrialmente non pratica si deve allora spiegare adducendo anche ragioni di difesa che sembrano pertanto prevalere su quelle economiche: questi *borgi* avevano cioè possibilità di rifugio, a pochi passi, ciascuno sulla rocca immediatamente alle spalle, in una relazione ancora più marcata sarebbe analoga a quella esistente fra i quartieri alle Grazie e a Canneto rispetto al Colle di Sarzano. Su queste cime di Castellone e Montegalletto erano presenti dai tempi più remoti difese predisposte a perfezionamento di quelle già offerte naturalmente dai luoghi; ed infatti in appreso si legge negli antichi documenti *Pietra munita*, cioè luogo fortificato a difesa dei sottostanti borghi di Prè e San'Agnes, ed in altri dati del 932 si accenna ad una via che va in *Castellone*, la quale denominazione avrà certo avuto riferimento con qualche fortificazione lascia impiantata a difesa della sottostante zona di Portanova, allora fuori cinta. La prescrizione a carattere militare di non interrompere queste munitorie che portano alle alture fortificate o fortificabili, e neanche tagliare con gradinate, si è poi tramandata fino ad oggi.

E' anche degno di rilievo il fatto che subito dopo il mille e gli ultimi e le murette del Comune raffigurano un castello con tre torrioni di cui due al nord e uno al mezzo, da tutti inteso come rappresentazione dell'antico *Castrom*: ma se si pensa che a quel tempo il simbolismo era ancora diffusamente praticato, niente sembra più opportuno che interpretare questo antico stemma come la fusione nel Comune dei borghi che si aggregano alla *civitas*, della *Comune* di Porta Nuovo dominata dal Castellone, e di quella di Borgo difesa da Pietra Munita.

Dal resto l'idea della confederazione sta alla radice stessa di Genova — dalla unione dei primi castelli, alle associazioni mercantili, alle singole Compagne, alle Compagne riunite. Ogni nuovo confederazione segna un ulteriore progresso, come viceversa il periodo delle fazioni accenna al tramonto.

GENOVA BIZANTINA

La *civitas*, si è detto, comincia ad espandersi ed arrivare dei profughi munitari — per opera loro il Brelio diventa abitato ossia *borgo*, e presso la cappella da essi dedicata a S. Ambrogio viene eretto un *palatium* o *domos* che è la sede degli Arcivescovi munitari durante la loro permanenza in Genova, 559-644. Le case in legno costruite ai loro dimora vengono alternate numerose attorno a S. Ambrogio, in risalita sulle pendici meridionali del Colle di S. Andrea; una accorta all'altra si raccolgono a gruppi frammezzati di vuoti più rinvasi a perennare in più sensi il Colle, i quali vuoti, quando erano ancora semplici sentieri tra i diversi podici, s'incrociavano e proseguivano da una falda all'altra con una continuità che attira la nostra attenzione. Infatti, una volta che le incursioni dei Normanni attraverso il Tirreno (51) e le aggressioni dei Musulmani contro la città stessa ebbero consigliato in modo urgente ad elevare un'altra cinta, più non essendo stata ricompresa quella romana smantellata da Rotari, la nuova muraglia dista oltre Canneto e ricchiude il centro di città laurentina e col muro tenuto vicino a inserrarsi ed arrestare il corso di quei vuoti, tagliando la loro rete e ridandone parecchi a vie cieche.

La cinta del X secolo ci dà a questo modo la misura del primo ingrandimento effettivo al di là della città romana, che per l'anno 800 è definita dal *Gauducio ista parva* (53); deviano per l'ibbio dalla Porta Soprana, il muro tagliava in due il Brelio, abbracciava dentro il 2° area di S. Ambrogio e di S. Lorenzo, diffidava ad occidente, e pigiando a San Pietro sul mare si ricongiungeva col vecchio a Canneto.

Due porte sbarrano alle antiche: l'una di fronte all'Arcivescovato che fu detta di Valle o Serravalle, l'altra di San Pietro che da lungo tempo dette nome alla Chiesa.

La trama cittadina non per questo sembra subire variazioni rispetto al periodo precedente: la città laurentina racchiusa da tale allargamento della cinta proseguiva la scompartizione a rettilineo della zona di Canneto nella parte piana, e nella parte verso il coline a convergere le arterie longitudinali al nodo in capo al piano di San'Andrea, ad imitazione ed integrazione di quanto era già avvenuto per la regione di Ravenna onde sfociare la rete viaria interna nel Casale regio di Ponticella, nella via romana orientale. Però nel complesso urbanistico della città si delinea da questo momento un importante fenomeno, cioè una sensibile attrazione del centro politico cittadino esercitata dalla regione attorno al Brelio ai danni di quella di Castello e di Palazzo: azione dovuta in gran parte al nuovo ordinamento della città, che comincia a svolgersi appreso al trasporto della Cattedrale da San Siro a San Lorenzo, effettuato nell'anno 985.

Poiché fine al *Municipio* romano dalla riforma di Giustiniano, la guida del governo è assunta dalla *Comunitas Fidelium* retta dal Vescovo e dai patres civitatis: sulle proprietà comunali si stende l'amministrazione della Curia Vescovile, nel successive i monasteri e le altre fondazioni ecclesiastiche allargano con autoritaria occupazione o per mercee concessioni e lascio il

51) Nell'anno 800 i Normanni erano sbarcati alla foce del Mare, avevano distrutto la città di Luni e prodotto tutta la rovina di Genova.
52) Vedi anche presso il Colina. — Della Topografia primitiva di Genova. — 1886.

loro possesso su vaste terre. A Genova per esempio l'Abbazia di San Siro possedeva fino a tutto il *palatium* di Castellone che solo nel 1120 veniva loro tolto dai Consoli dello Stato a causa della sua importanza strategica. San' Ambrogio godeva dell'intero Brelio, il monastero dei Benedettini di S. Stefano occupava tutta la fascia di mare orientale lungo il rivo Turbato verso il mare; la Curia Arcivescovile fra l'altro amministrava la Donocuca di San Vincenzo alle falde del Zerbino oltre quella compresa fra il Brelio e Laconi e anche terre sul colle di Sarzano, in vetta al quale stando alla collazione dei Federici Re Lutprando, nessuno in Genova attorno al 790 per ricevere le cenze di S. Agostino, ammetteva che la residenza estiva dei Vesuvi genovesi, il *Palatium* di Castro *Ianensis* *Archiepiscopii*.

Ma a questa opulenza civile non corrispondeva una veramente notevole preponderanza politica dei Vesuvi e del clero, che intervenivano nelle adunanze civili e nei parlamenti in forza dell'autorità morale loro derivante dall'ufficio religioso più che dalla consacrazione della fede cattolica alle cerimonie ed ai patti che venivano stipulati, più che per essere dotati di una vera e propria veste di comando nella gestione dello Stato. Così che fino a quando la cattedrale resta a San Siro, il centro civile cittadino appare rimanere ben accosto al *Castrom*, al vecchio nucleo originario; i reggimenti civili dovevano verosimilmente avere la loro sede nel Castello o nelle sue immediate vicinanze. Ma di non prova lo stesso il fatto che, dopo la morte di S. Agostino, si ebbero i boschi; sono gli Embriaci, i Cattaneo, i Volta, i Castello, che qui costruiscono le case e le torri, e ai quali si aggiungono gli Zaccaria, i Salvaggi e gli altri, mentre tutt'intorno al margine della città dilagano i possedi ecclesiastici.

Quando però la cattedrale da San Siro s'innesta a San Lorenzo e il Vescovo chiama a raccolta nel segno della Fede nobili e cittadini per la comune difesa contro gli aggressori esterni stabilizzando definitivamente il centro religioso della città, questo contribuirà a esercitare sul centro civile quella attrazione che sarà capace di stralciarlo dal vecchio nucleo cuore di Genova. E prima ancora che con uno spostamento materiale la sede del Comune finisca col trasportarsi nel XIII secolo proprio all'altezza di Serravalle accanto ai palazzi Arcivescovili, già vediamo i Consoli dello Stato a deliberare lontano dal *Castrom*: né è prova infatti il logo del 20 Gennaio 1298 decretato nel Refettorio delle Monache di San'Andrea (53).

In quanto ai Consoli di Placiti questi già dal 1145 avevano preso a radunarsi nel *palacio novo* S. Laurenti come risulta dal loro decreto del Gennaio 1145 col quale deliberavano il fido annesso e avrebbero pagato alla Curia ai *palaciverini* nel palazzo stesso, e ciò in considerazione che l'Arcivescovo lo aveva costruito *ad honorem et utilitatem Communis* (54).

GENOVA ROMANICA

La mancata affermazione sulle città liguri marittime di un dominante governo feudale aveva fatto che Genova al pari dei centri di Genova e Serravalle, non riusciva a poterlo del feudatario cui non rimane che accontentarsi di una notoria funzione rappresentata dai visconti di origine romana, costituenti poi la prima grande nobiltà genovese. Costoro esercitavano il potere specialmente sulle vallate e sui colli, mentre in città il popolo dei marinai pescatori e artieri si organizzava in *Compagne* attorno alle famiglie nobiliti abitanti nelle varie contrade e aventi ugualianza di interessi. Queste *Compagne* dapprima esistenti solo per un determinato tempo e per una determinata impresa, più aumentate di numero e fatte permanenti, si eleggevano dei capi detti *consoli* o *consoli*, e quindi *Consoli*, che erano ad un tempo governatori, generali e giudici. Che esse fosse in origine una società essenzialmente commerciale secondo alcuni, o semplicemente un'organizzazione dei cittadini atti alle armi (55) secondo altri, non ha tanto interesse: per noi quanto il fatto che le *Compagne* nelle al numero di otto, corrispondevano ai *consoli* in cui era divisa la città, e che alle *Compagne* davano il nome: *Catri*, *Plaine*, *Luca*, *Maccagnano*, *St. Laurenti*, *Saulice*, *Porte*, *Porte*, *Porte*, *Porte*, *Birci* (56); i soci ne dovevano girare il *Breve*, vale a dire lo Statuto, e dovevano essere pronti ad eseguire quanto loro veniva ordinato sotto pena di perdere i diritti civili (57).

Quando le *Compagne* riunite trasformandosi da istituzioni semi-governative a ente di carattere pubblico sfociarono nel Comune, una delle prime addebe di quelle di abbattere la porta attiva è quella di abbattere a poco a poco i signori delle terre vicine a giungere i loro patti, a entrare nella città, soprattutto a prendere obbligo dell'*abitaculo* in città.

Questo fatto, insieme alla nuova sede della Cattedrale e alle esigenze portate dall'accessori della potenza e dei mezzi che appare evidente a partire dal X secolo, fa sì che la città attorno all'epoca della costituzione dei Consoli senta il bisogno di espandersi decisamente ad occidente, verso Soziglia, e condurre progressivamente



PIAZZETTA DE' FRANCHI

Così che fino a quando la cattedrale resta a San Siro, il centro civile cittadino appare rimanere ben accosto al Castrom, al vecchio nucleo originario; i reggimenti civili dovevano verosimilmente avere la loro sede nel Castello o nelle sue immediate vicinanze.

Ma di non prova lo stesso il fatto che, dopo la morte di S. Agostino, si ebbero i boschi; sono gli Embriaci, i Cattaneo, i Volta, i Castello, che qui costruiscono le case e le torri, e ai quali si aggiungono gli Zaccaria, i Salvaggi e gli altri, mentre tutt'intorno al margine della città dilagano i possedi ecclesiastici.



TORRE SPINOLA DI SAN LUCA

53) Liber Jurium. T. I. col. 1266.

54) Ann. S.L.S.P. Vol. II. Parte I. - pag. 74.

55) Heinrich Seeberg - Studie sulle fazioni genovesi nel Medioevo - Ann. S.L.S.P. 1906.

56) Caricaturam di San Giorgio - 1471.

57) Relazione sul trattamento di Breve genovese - Ann. S.L.S.P. Vol. I.

mente alla *fronimonia medievale* di Genova? il borghetto a San Matteo, la chiesa e il Monastero delle Vigne, i macelli col mercato a Soriglia sono i nodi attorno a cui s'intessono i nuovi quartieri romani.

E la trama di questa edificazione ha a sua volta un aspetto caratteristico che si distingue con facilità da quello radio-concentrico di Sarzano, intrecciato e frammentario di Palazzo convergente di Porta Soprana, quadrilatero di Castello, radiale nella prima zona ad anello subito attorno alla punta.

In un punto della via Conservatori del Mare, prossimo a San Pietro di Banchi, convergono due arterie quasi esattamente a squadratura tra loro: la via della Porta Vecchia in direzione nord-ovest che dalla Porta di Banchi porta detta a Castelletto, ed il vico Indoratori in direzione trasversale. Sempre nello stesso punto, inclinata a 45° rispetto alle due precedenti è la via di Soriglia, formata dalla copertura dell'antico rio di Sussila: essa fa di questa dorsale ad un sistema di arterie che ne divergono non rettilinee ma quasi curve ad archi di cerchio, concentrici rispetto a un polo che resta all'incirca situato all'altezza dello sbocco attuale della salita Santa Caterina sulla piazza Fontane Morose. Ciò che è particolarmente curioso è l'assenza di questi anelli concentrici, perfettamente opposta alla consuetudine dell'area.

Questo schema si manifesta in pratica con una figura che è l'impressione di una espansione di macchia d'olea, ma in verità il processo di formazione è tutt'altro. Qui abbiamo tre categorie di traffico rettilineo, ciascuna contenente un nodo e se neanche contemporaneo: ai piedi del Camelletto una infilata di villosi servizi a tendere una comunicazione diretta tra la piazzetta di Santa Maria degli Angeli alle spalle di San Siro e la piazza Fontane Morose, con andamento pressoché parallelo a quello che verrà a suo tempo segnato dalla attuale via Garibaldi; dall'altra parte, con direzione a quasi perpendicolare, un'altra strada, la via San Sebastiano, cioè il *Corriveau Popaire del Paris* (58), triviale dritto alla sommità dell'attuale Villetta di Negro, cui doveva sopravvivere un'altra antichissima difesa; e proprio diagonalmente alle due inside il rio, e quindi la via di Sussila. Sul fianco delle due arterie il terreno si solca con divisioni inizialmente normali alla direzione di ciascuna; analizzando sul rio si hanno volti ad una scariatura, ma perciò inclinati a 45° rispetto agli altri due sistemi: l'interspazio si adotta a scariare, ricordando le tre lottizzazioni medievali del tracciamento di congiungimenti che spontaneamente si dispongono in curva. Il raccordo curvo è anche quello che consente di risalire il più dolcemente dalla depressione del rio alle maggiori quote tenute dalla via S. Sebastiano e dalla antesignana di via Garibaldi.

Accroccate le abitazioni da San Matteo alla Maddalena a San Siro alle Vigne, e sperimentata ormai la convenienza delle difese a Lucali e a Castelletto, quando la minaccia del Barbarossa consigliava i Genovesi a consolidare e ampliare il giro delle mura, questi abbracciarono la nuova zona d'ampliamento toccando le vette vicinanti. L'annalista Caffaro ha lasciato scritto che i Genovesi *muraverunt etiam in parte exteriori portum* (59): uno di questi lati va fissato alla foce ed è a sinistra del rio di S. Sabina, il flumen scaris Savine — l'altro in vetta al Brolo. La lunghezza delle mura mira a essere in 520 piedi genovesi, e si numeravano i metri in 700 — il piede genovese corrisponde all'attuale piede romano, e misura perciò 0,293, quindi i 520 piedi ci danno ml. 161,16 di sviluppo totale, che è la lunghezza del percorso delle mura dalla Porta dei Vacca alla Porta Soprana, vale a dire i due capi estremi accennati dal Caffaro.

Questa mura cominciavano dal mare a mezzo di un Molo visivo al quale si apriva la porta mura di Santa Fede, poi detta dei Vacca; quindi staccandosi dal rio di Santa Sabina percorrevano la pianura del Guastato dove era una Porta detta di S. Agnese tagliando fuori la chiesa di lì, superato l'area di Montalbano a cavaliere della quale stava il Castelletto, ridiscendevano alle Fontane Marose lasciavano libero il corso mediante un *portello* al torrente della via di Buchiera dove era una porta che si intitolò al varco stesso. Da questo punto guadagnavano la sommità di Lucali, ora Villetta di Negro, per calare nuovamente al basso lì dove nel 1228 forse poi di Monastero di Santa Caterina con una porta che toglie lo stesso nome dopo essere stata chiamata di San Germano da una chiesa che sorgeva fuori città, proseguivano per la via di Picciotta dove la Porta Aurea lasciava andare la regione esterna degli Archi e si avviavano verso il Brolo comprendendo in quell'ultimo tratto una porta che dal vicino tempo si intitolò di S. Egidio. Raggiunta finalmente la promontoria vetta del Brolo si collegavano all'antica cinta del secolo XV dove già stava la Porta Soprana che veniva ricostruita.

Di qui proseguiva la cinta presentemente percorrendo il dorso del Colle per andare ad unirli alle vetuste fortificazioni del Castello, ma prima ampliandosi in fondo a piazza Sarzano per rientrare entro il circuito la cinta di San Salvatore che ne era fuori, e ingrandite così la piazza stessa.

Del molo d'inizio alla foce del rio di Carsoara venivano poi in luce le tracce durante la costruzione del canale fagugate di via Carlo Alberto; ricordato in antiche pitture, esso è citato con speciale notizia in una nota del 21 Gennaio 1498 per concessione fatta da un Battista Panigione di *quodam molo in mari per contra domum suam in ripa Prata Vaccarum* (60).

La costruzione della cinta del Barbarossa venne compiuta in breve tempo dal 1520, 2000 della dell'era, fino al celebre perfezionamento che del 1539 operò *Luca civitatis et plebanorum quatuordecim rivus in diebus Dei perennare etc* (61): in uno colla difesa diplomatica dei privilegi che Caffaro stesso concesse ad antico e confermata per romani imperatori, essa esprime a qual punto era sentito l'importanza dell'indipendenza nella Genova insulare. Ad esempio del forastero, la ferocenza e la potenza della cinta questo Genova considerare a quei tempi sulla Porta Soprana

*si pueri porta loris huius tibi tangere portus
si bellum quocumque, vixisti vixitque portus
ante et occisus sepulchrum nisi ortus
quosdam bellorum superius lanua nota*

GENOVA GOTICA

Durante il periodo che va dal 1195 al XVI secolo il mare non ebbe altro agilmente verso il monte ma vennero allungate su lati a comprendere i nuovi quartieri che si andavano popolando a oriente e a occidente della città vecchia. In un primo tempo, nel 1240, si girò un giugnuto muro da San Germano dell'Acquasola attraverso la pianura dell'Olivella fino a Santo Stefano; di qui, interponendosi per l'Inviata e discendendo per Santa Margherita alla Marina,

58) Arch. Civ. Ant. 11 Luglio 1469.
59) Arch. - Anale. - 1392-1393.
60) Arch. Civ. Ant. Castello 1498.
61) Caffari - Anale. - 1539.

la mura miraglia raggiungeva le Gracie associate alle vie già rinchiuso il colle di Carignano e le valli del Rio Torbido. Vi si aprivano due porte: una all'Acquasola prendente il nome e l'altra al diotto di Santo Stefano, la quale fu detta dell'Arco.

Poco appresso, e questa volta sul lato di ponente, si distese la cinta del 1346 scendendo dal Castelletto e subito abbracciando il poggio del Carmine, che aveva anch'ora il titolo dell'Olivella, detta però di S. Barolomeo per distinguerla dall'altra conosciuta per l'Olivella di Porta. Il muro, giunto al piano di S. Agnese e del Guastato, risaliva anzi ripido a Pietramarina, girava attorno a San Michele e scendeva a San Tommaso, dove ripiegava verso la Comenda dei Cavalieri, e andando tutto lungo il Borgo di Prè finiva col congiungersi alla cinta del Barbarossa sulla Porta di Vacca. Si entrava e si usciva, per questo muro tratto, o presso l'Olivella, o sulla ripida pendice di Pietramarina, o ai baluardi di San Tommaso. Quest'ultima porta rimase fino alla fine del secolo XIX a continuare con quella dell'Arco i due principali ingressi alla città.

Le opere di difesa della Genova medievale erano completate da una cintura di alle torri e da fortificazioni fuori mura, disposte tutto in giro, alla Darsena, a San Tommaso, a San Michele, a Montegalliano, a Carbonara, al Perallo, a Castelletto, a Fontane Marose, a Lucali, a San Germano, all'Olivella, all'Acquasola e attorno a Carignano. Né si era trascurata l'eventualità di difesa dalla parte mare, dove erano state messe a difesa le torri sui moli, la catena che sbarrava il porto, e la floggia di guarnigione. Provvedeva all'armamento della Botta Armatoria di Marina il quale, posto presso la Darsena, consentiva con i suoi 20 canieri coperti di costruire ad un tempo altrettante galee. All'Arenale erano annessi i magazzini per il rifornimento delle navi, gli alloggiamenti per i gallesi, ed anche una piccola moschea per gli schiavi.

Infine sulla pianotta del Molo Vecchio venne innalzata nell'anno 1324 la Torre detta dei Greci che serviva a segnalare l'arrivo dei mercanti: essa faceva risuonare alla Torre del Faro, che già distava al promontorio di ponente e quindi rovinata assieme alla Bologna, cedeva il posto alla Lanterna a partire dal 1543.

Questi ampliamenti delle cinta creche-enti così vasto territorio non hanno a far credere che l'area all'interno delle mura del Barbarossa fosse tanto affollata di case e di popolo da obbligarne una vivace edificazione periferica. In realtà, se si eccetta la città antica da Soriglia alle Gracie, le altre regioni avevano le costruzioni ancora rare ed alcune si presentavano al XIV secolo e anche dopo quasi deserte. Nella stessa zona attorno a Castello verso la Marina al Molo Vecchio, ove stava il folto dell'abbate, vediamo nei secoli successivi all'XV vasti tratti serreni messi a coltura (anzi dal 1299, lo dice il Consiglio del 1324 e 1341) — nella regione di Sussila al XIII sec. vi potevano tenervi gli Spinola, i Doria e i ministri di N. S. delle Vigne — nello stesso secolo a San Matteo vi erano le torri dei Doria e altre, sulle quali nidi di costruzioni sincretiche che si costruisce a trecento anni — moltissimi altri accennano a terre attorno a San Lorenzo una delle quali a terzo della navata sinistra della chiesa è legata con un atto del 1487 — a Banchi e a Lucali il ricordo delle torri e delle mura permase fino a noi nel nome della località degli *Orti di Banchi* e degli *Orti di Andrea*, ed anzi sul Brolo in atti del XIV sec. si legge di terre poste in *hunc Colateralium cioè* nel Carrubos dei Calderari — altre terre si stendevano presso la porta di S. Andrea, quella degli Embriaci dove Guglielmo del *quondam Embrois* vi costruiva una *Torris Matronarum* a seguito di un contratto rogato il 27 Febbraio 1228, e fino a San Donato dove era nel 1328 è indicata tra il *Carubos del Citronis* e il *Carubos di Mezo*, e così via. Ancora, secondo gli atti del XVII e XIII sec. risulta che quasi tutte le case hanno terreni annessi: è l'orto, che ancora si ritrova nei vicoli dell'antica Genova e nei paesi rivieraschi. Torro = senza del quale l'edilizia cittadina medioevale non concepiva la casa, riposo e poesia ad un tempo, piccola oisè verde necessaria all'igiene del corpo e dello spirito — che le speculazioni economiche dei secoli posteriori hanno abolito con gli ingrandimenti e le costruzioni aggiunte. Porto di cui si conserva memoria con un raggruppamento inteso. La permanenza di tali lottizzazioni ha lasciato il nome alla via dei Macelli di Soriglia, a Unoria ed Unscira, e al Roo, queste ultime dall'antichità dei concetti *orti dei confectores et sui salsatorum pilaminum* (62) comprendenti gli orti ed i *condorcis* che si erano appunto sistemati nella regione attorno al fossato di Santo Fede. Le vie e la piazza del Roo tosero infatti il nome dalla consuetudine che detti conciatori avevano di stendere il *rosso*, ossia la cortecchia di quercia diluita e la concerie con acqua per la loro industria. Le industrie tessili avevano anche il stesso modo una sede importante attorno alla Porta dei Vacca, la cui Ripa prendeva anche il nome di Ripa *machrolorum in contrate porta Vaccarum* (64) ossia dei *maccheroli*, degli artigiani lavoranti le lane e i panni di qualità inferiore (65). Invece Picciotta accoglieva in



LOGGIA E CASA DE' GENTILI

62) O. Grasso - Genova - 1912.
63) Arch. Civ. Ant. 1590 - 30. N. 206. c. 62.
64) Poch. Miscelanea. Vol. 5. c. 6. - Roberto. Fed. A. B. B. c. 2.
65) Nell'atto di essere la loro zona particolare oisè di Epi. Unscira — che per stendere la lana ad asciugare indifferenzia a lungo dei terreni sulla spalla destra del Brolo, compresi appunto sotto il nome di Prata della Lana.

masa i tintori, fra cui quel Paolo da Novi che fu poi il primo Doge popolare di Genova, il quale con un decreto del 27 settembre 1276 aveva comprato una casa con giardino per sua dimora e stabilimento, avente per fronta la via pubblica, le torri della Porta Aurca e le mura antiche della città.

Dalle altre terre entro cinta che in quei secoli stavano ancora deserte o assai poco abitate almeno ai quartieri più densamente popolati si ha memoria particolarmente nel 1300 della parte alla Porta di San Pietro, nel territorio sopra il Campo e sotto il Castello nella regione di Albera porta ai limiti della Dorsale verso Lucelli, nell'Acquasola, in quanto spazia lungo la *croce seu strada sancti Columbanii* fino al Monastero di San Domenico, e alla regione spazia di *Moroso*, la quale ancora nel 1330 era additata *extra murem civitatis*, e siccome stava tra la Porta Aurca e il vico dritto di Ponticello, veniva tagliata da levante ad occidente dalla via Felice, detta poi via dello Stivatore, che nel 1330-1331 cadde in disuso. La via Felice, che era stata di proprietà di Orlando che quando fu insignito nel secolo XVII ebbe il nome di via Giulio. La regione di Vento che quando fu perduto nel secolo XVII ebbe il nome di via del Rivo Torbido e la riva del mare, dove nel 1529 Lanfranco Ussimiane e Lanfranco di San Giorgio avevano comprato una terra che doveva essere davvero vasta per giustificare la cospicua somma onerosa per l'acquisto (68). Le case in quest'ultima regione si andarono innalzando così lentamente che uno dei primi atti che ci risalta è soltanto del 14 Maggio 1489 (69).

Si era intanto venuta arricchendo la rete viaria principale e quindi quella secondaria in senso trasversario. Ci appaiono ormai che fino al XV secolo i sistemi delle arterie principali si era appoggiato soprattutto alle vie in risalita sul colle lungo la linea di crinale — con Genova Romanica si comincia a trasformare in vie principali anche le piste formate lungo i rivi in fondo valle allargando e sistemando i viottoli che in un primo tempo ne hanno costeggiato le sponde. La sistemazione diventa definitiva quando la strada ha bisogno di tale ampiezza da assorbire il rivo, impiantandosi al disopra dopo averlo ricoperto con volte. Allo stesso risultato si arriva quando non è tanto la comunicazione quotidiana quanto la trasversale che viene ad agire — la edificazione lungo le sponde dei rivi fa desiderare allora cresca la frequenza dei soprapassaggi, dei ponti, portando al limite alla costruzione di un ponte unico che copra tutto il rivo. Spetterà alla Genova fascista realizzare la massima copertura del genere, sulla via torinese Bisagno.

Queste vie che costituiscono i rivi topograficamente sono di concezione identica a quella delle vie che si elevano lungo i dorsali del colle — appare perpendicolarmente le curve di livello secondo la linea di minor pendenza. Le altre vie che collegano trasversalmente questi due elementi strutturali dell'ossatura stradale antica appartengono finora alla testitura di riempimento, all'orditura minore che cerca pur sempre di seguire la natura dei luoghi con l'adattamento che sembra il più opportuno a volta a volta: le grandi arterie che non mi interessano, ma si accostano alle curve di livello appartengono decisamente all'urbanistica moderna.

Parallelamente dunque alle vie che si innervano verso i colli si comincia solo adesso a penetrare importantemente entro torra anche lungo la linea di balweg — questa penetrazione avviene della via di crinale rispetto alle altre di fondo valle una volta di più a rendere manifesto il sistema stradale della Genova antica: nessun trattino all'interno — l'essenziale per i bisogni del piano è la via sul lato, la Ripa — e verso terra le vie di porta per l'abitazione e la difesa. Alcune date sono sufficienti a dimostrare la lentezza di questo processo di sistemazione del fondo valle e quindi la poca urgenza e utilità in cui esso era tenuto. Partendo dal folto dell'abitato, e da oriente a occidente vediamo un lato dei consoli parare nel 1133 della strada lungo la *Chiostra* che poi diverrà la via Giuliana (70) — di un rivo che si originava nei pressi della chiesa di S. Ambrogio è ricordato in carte del 1267, in un atto per la vendita di una casa in costrutta *Sancti Ambrosii ibi dicitur Posuata* (71), e lo stesso rivo dava nome ad una via che ne seguiva il cammino (72) cioè il *Carroccio detto il Fosato* (73) — il *fosato Sualite* allineato dalla Fagnola e dalle acque che scendevano da Barchiera scosceso allo scoperto almeno dal 1165, quando lo varcava un ponte dal quale è menzione per atto di quell'anno rogato sotto l'arco dello steno (74) — ultimo entro la mura del Barbarossa era il Fosatello che aveva forse preso il ponte dei Calvi dietro a San Pancrazio. Questo piccolo torrente, che partendosi dalla falda destra di Montealbano raccoglieva le acque della Pasturea allrinata detta Vallicella di Carbonara o Valtchiarra, correva allo scoperto ancora in tempi non molto lontani; la strada che ne costeggiava la sponda sul titolo di *Carroccio recta Fosatelli* era frangeburata da una falda di legno, che si distaccava qualche tempo dopo il 1208 fra che non vennero sostituite per dare posto ai Palazzi dei Lombardi. Più tardi ancora ad essere ricoperto fu forse il *fosato di Santa Salvia* che ancora nel 1336 era privo di qualunque sovrappartitura dopo aver servito da via alle mura costruite nel 1155.

L'ultimo rivo a occidente prima di toccare le mura del centro. XIV era il fosso che al disopra del paggio di *Cappi Armea* s'impalmava nella piana anticamente chiamata del Bilgari a formare una strada col detto dell'Acquasola, per la quale era stato acquistato nel 1208. Le assegnate perenne che riferiva questo stagno presso il nome di Fosse di S. Ugo dal nome del sacerdote francese che secondo la leggenda fece spargere miracolosamente l'acqua durante la siccità del 1203; essa si ritrovava nel fosso che ancora nel XVIII secolo lambiva allo scoperto i fianchi della chiesa di San Giovanni di Prè.

Sul lato opposto della città, alle falde di Picciopetra, correva invece il Rivo Torbido che era le sorgenti nelle arcaie di Malabolo e raccoglieva le acque perenni dell'Acquasola; da una domanda fatta il 7 Maggio 1519 risulta che esso traversava la borgata di *Portum* tuttavia allo scoperto, incassato entro un'argilla massosa di colore cenerogolo (75). Sotto l'attuale piazza di Ponticello il Rivo Torbido formava un laghetto, nei cui pressi in tempi più antichi era un modesto ponte che collegava il picolo del colle di Sant'Andrea all'opposta falda di Carignano, da cui il nome alla piazza stessa.

Alla zonizzazione riciclabile al porto e alle industrie, ai differenti quartieri residenziali e alla sole del centro cittadino politico-religioso, si innesta, frantumata in nuclei sparpagliati per la intera città, una particolare distribuzione delle famiglie nobili, che non dipende da condizioni naturali del terreno specificamente proprio più in quel punto che in un altro all'insediamento dei quartieri di signorile abitazione, ma che è conseguenza dell'affermarsi di contrasti inconfondibili. Questi da principio si ripartono ad un'origine economicamente comune, per il completamento di un profondo edolo politico.

Un primo sparpagliamento di famiglie proprio per nobiltà o per ricchezza nasce spontaneo dalla indipendenza delle manifestazioni nelle quali riflette l'originalità della città stessa: dove l'arredo e il valore dei singoli piani in mano alle case potevano farne lo svolgimento delle maggiori azioni guerresche e commerciali, va ad essere la convenienza di alloggiare vicino al porto per impegnarsi i propri capitali e i propri cantieri — dove la stirpe nobilitaria s'accaparra le cure del governo quasi prendendole per diritto di nascita, per fine ad una certa somma. Per questo od altri privilegi molti nobili delle riviere e dei monti avevano accettato la cittadinanza e giurato fedeltà al Comune, riconoscendo in compenso la supremazia della repubblica. Consenso a tale sottomissione era però l'obbligo dell'abitare in città, per cui i nobili compiacenti dovettero trasportare la loro residenza entro le mura dove poteva loro meglio convenire, nell'intento di prolungare il più possibile quanto loro rimaneva della propria indipendenza. Meno di Enrico, Adorno, i Vento, i Della Valle, i Castello rimangono vicini al vecchio mare, vedano molte altre famiglie patrizie nelle varie contrade accasarsi in determinati punti attorno alle loro piazze, costituiti tanti centri cittadini autonomi, preferibilmente mal collegati con il cuore della città e con il Palazzo del governo: sono i quartieri che si vanno aggiungendo alla città bizantina presso chiossi dalle mura del Barbarossa, con una distribuzione topografica di cui è rimasto il ricordo nella denominazione di una quantità di strade e piazze. Così nella regione della Ripa avevano case i torri i Grimaldi, i Morchi, i Coda, gli Spinola di San Luca, i Palamocchia, i Dentoni, i Sardena. I Guarnacci avevano le loro case verso piazza della Meridiana; i Pallavicini nelle vicinanze della salita onomata e della via San Luca; i D'Oria dimoravano a San Matteo e sull'arco di alcune delle loro case e terre veniva edificato il Palazzo del Comune che divenne poi il Palazzo Ducale e per breve tempo il Palazzo Reale.

Ma i nobilitati alla nobiltà indigena vi esistevano i nuovi arrivati cominciavano ben presto ad onteggiarla o a volta sovrapporre, mentre questa vigorosamente si opponeva. D'altra parte la nobiltà che aveva organizzato le Compagnie e s'era fatta la parte del leone nella ripartizione degli utili, non voleva cedere alle domande degli altri raccomandanti, interessati a far lasciare una maggior quota dei benefici al Comune, vale a dire alla *Universitas* dei suoi, onde l'antagonismo dei due partiti in cui la nobiltà si va nettamente dividendo, e che ora si chiamano *Rampino* e *Masurata*. Da questo principio di discordia scoppiano inimicizie e rancori che durano cosa insuperabile alle loro civiltà diverse per secoli. La ostene, accesi originariamente tra la vecchia nobiltà della Compagnia che voleva le rotine del potere, e quella proveniente dalla provincia tenuta ad abitare in città in stato di soggezione, si confonde con le ostilità che dividono sempre più profondamente le case divinate grandi per i vasti possedimenti edonisti e feudali in un'epoca volgare, nel quale la discordia entra anche tra i rami di una stessa famiglia: dalle due primitive fazioni si evolvono rispettivamente i due opposti partiti di Guelfi e dei Ghibellini. Compagno ad esempio i due rami degli Spinola anticamente divisi ed appartenenti uno al partito guelfo l'altro al ghibellino, localizzando la residenza il primo nella regione attorno a San Luca ove trovansi ancora le case e le torri del XII secolo, il secondo a Lucelli e sulla collina che risale verso la regione oggi compresa da piazza Fontana Marone a via Roma. I guelfi capitano soprattutto dai Grimaldi, dai Fieschi e dagli Spinola di San Luca mantengono l'antica costituzione e la vecchia tendenza a ghibellini, stretti attorno ai D'Oria egli Spinola di Lucelli fondavano la *universitas Jovianorum* con lo stendardo di S. Giorgio episcopo, uccello del drago.

Il carattere sostanzialmente privato di individualità dell'ordinamento politico e sociale dello stato, costituito sulla base della coalizione di interessi privati nei grandi nobili famiglie e negli stessi agglomerati popolari mette così di fronte in furibonda ostene le forze concorrenti e ricche di mezzi alimentati dai traffici e dai vasti possedimenti fondiari, senza che da una parte o dall'altra si possa raggiungere un deciso superamento (76). Di qui le soprazioni e le ribellioni che si alternano velleitose quanto basta s'era innanzi la forza di governo — competizione senza fine che sarà causa per la repubblica esclusivamente di conseguenze sempre più guaste, ma che invece nella città materialmente linca contribuirà alla costituzione di quell'insuperabile patrimonio che è contenuto nella sua edilizia principesca, fatta dalle colture e le case-fortifici nel periodo romanico-gotico, poi sui palazzi e alle ville nel periodo del gotico bizantino.



LA CROCE DI CARNETTO

66 Archivio Arch. Civ. Arch. 1594.

67 Ribeiro, Ed. A.

68 Ribeiro, Ed. A.

69 Arch. Civ. Arch. 1481-80.

70 Liber Inven. T. I, c. 45.

71 Ribeiro, Ed. A.

72 Un atto del 1210 nel Vol. XVIII degli Arch. S.L.S.P. p. 355.

73 Liber Inven. T. II, c. 217.

74 Poth, Miscellanea, Vol. IV.

75 Arch. Civ. Carnario 1519 - 27 Maggio.

76 Via A. Valle - Storia di Genova.

77 Caffari - Annale 1122.

disporre modernismo ma che ci rappresenta con tutta probabilità l'intera architettura privata genovese nell'alto medioevo, che così essendo convivenza all'indole di questa razza di lavoratori parsimoniosi e nemici dell'apparenza esteriore. È facile che la casa in legno fosse fondata su un basamento in pietra, e nelle abitazioni dei mercanti la facciata si aprisse ad atrium, cui si aggiungeva la *cominata* per gli amici ed i clienti, cioè la sala magna di camino. La casa di campagna: la legge si spiega da sé colla facoltà di appropriazionamento del terreno in abbondanza: così coll'immaginazione proiettata, e alla pratica dei cantiere per la costruzione delle mura; essa ha anche permesso il subitico e comodo passaggio dalla copertura a terrazzo a quella a tetto, più adatta a riparare dalla pioggia frequente ed impetuosa, usufruendo per la chiusura esterna di quelle lastre di ardesia che Dante chiama *chappe* da antichissima voce ligure. Istriti dalla costruzione delle carceri, era di un comune nome anche il carcere in legno, ma anche quella della villa in legno — un decro dei Consoli emanato nel Febbraio del 1510 provvide di costruire stile di legno tra una casa e l'altra in certi vicoli principali a *carrocci maestri* (85). Quanto al legno più generalmente precepo per queste strutture, da quanto è scritto in un atto del 1225, pare fosse quello di castagno — *domus de bono muro leguoniano castane* (79).

L'uso del legname rendeva però frequente la possibilità di incendio, e poi fu che le vite precavano il nome di *carrocci* e in diluito *carrocci* erano streghe e le case in legno dell'abitato venivano letteralmente separate appena da un passaggio detto *treccia* (86) distanziati nei corraio a volte gli effetti: oltre quello del 1122 a S. Ambrogio, si ricorda quello del Borgo la sera del 25 Dicembre 1145; quello del 1179 quando bruciarono le case presso il Castello e gran parte del quartiere di Palazzone; quello allora si poteva considerare il quartiere più popoloso di Genova, quello del 1094 nel Mercato vecchio di San Giorgio, quello ancora del 1249 quando andavano are ben tre decine di case di legno in Scialoja, *domus liguoniano possit in Scialoja* (83). Onde giustamente insinuata Giorgio Sella a proposito dell'incendio avvenuto nel 1249, *crediderit, ut si domus licet tunc fore lapideum regimus, tantum non potuissent ignis lacrimam inferre* (82). Il perché i Consoli del Comune nel 1142 tra i precipi dovei era tenuto il banditore pubblico, il *Cintraio*, gli aveva opportunamente imposto quello ad soffiar forte il vento di aquilone, egli percorresse la città, il Casale e il borgo avvertendo i cittadini di ben essere: *il fazzo: et quando venia aquila regnar debet se per civitatem et per castrum et per burgum amovendo ut bene cavent ignem* (83).

Dal X secolo si comincia ad applicare alle case private la costruzione in pietra fino allora riservata agli edifici di carattere pubblico o ai monumenti, con un processo che si svolge per gradi. Dopprima si comincia a sostituire la costruzione muraria al legno nei pilastri e nei muri, e' negli elementi verticali; si arriva infine alla costruzione lapidea anche negli elementi orizzontali sostituendo la volta al solaio in legno. Un atto del Genovese 1292 ci insegna che Pandolfo di Terric aveva nella contrada del Molo alcuni sodai in legno imlazati senza pilastri lapidei, tali cadenti per vecchiezza, per il che lo stesso domandava, *ad evitandum periculum ignis*, ai poderi ricostruire *colte et lapidibus* (84).

Fu specialmente sul declinare del sec. XII che le case della regione di Castello e della Marina di San Lorenzo cominciarono ad essere ricostruite in pietra, e ne rimangono tracce in piazza Carovra, in una legge romanica in piazza Lomonte, in un arco di pilastri e capitello subito in via delle Crociate, e poi in piazza delle Scale. Poi, in piazza Sella, cioè, è chiusa ancora e preziosa è ancora nascente dentro le case dei rioni antichi che hanno nei tempi successivi soffocato la città romanica. Ma lungo la Chiavica, via Giustiniani, a San Donato, a S. Ambrogio, a S. Andrea, ai Macelli della Maddalena, in S. Giorgio, in Campo e in Fossatello, le case di legno esistevano ancora nel secolo XIII.

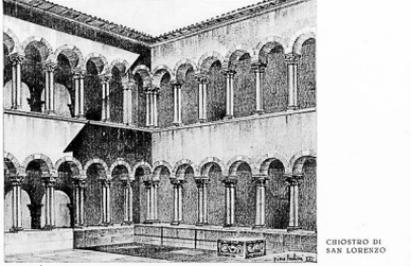
E' appunto in questo rinvivo della città che lo stesso abbia avuto la grande influenza lo stato di rifugio e di guerra fra le famiglie nobili. La necessità di difendersi è certo quella che ha fatto costruire le case in pietra quadrate, quasi ciclopiche, di cui si vedono ancora i resti da Santa Maria in Panzone a piazza Inverca, a via dell'Arcovallo, a via degli Spinola. L'asserragliamento nella casa-fortezza ha quindi invogliato l'anore dei genovesi per la propria casa — e allora la tradizione di queste potenti dimore ha perduto anche quando è caduta la ragione della difesa e il palazzo del '900 s'è spiega soltanto nell'ambizione di mostrarsi di classe, mentre, nell'intimo ormai raldato di poter così pietrificare la gloria e i diritti acquisiti. Vediamo perciò dar presto mano ad erigere edifici più nobili, basati su solidi pilastri e portici da alte torri, le quali abbondavano nella città nuova, a greggiare con quelle della vecchia ancora al Castello e ai Palazzi dell'Arcovallo e dei Consoli. Ogni torre era unita alla casa e costituiva opera di difesa e di abitazione; apparentemente originariamente ad una sola famiglia, gli nel sec. XIV era occlusa a piani per uso civile di abitazione soprattutto di chi possedeva: anche così divenne caratteristico dell'architettura genovese, la casa-torre a dieci piani, antesignana del grattacielo.

Il secolo XIII è naturalmente quello che segna il pieno risveglio edilizio, non soltanto limitatamente alle chiese, ma esteso a tutte le case della città ed alle ville di campagna, di cui è esempio la casa del Bocanegra a San Martino. Ma mentre gli architetti del periodo romanico si erano attenti a un tipo severo di costruzione grossolana e massiccia, tutto in pietra nera, esse volte irrobustita per giunta da un poderoso bugnato, i costruttori del '300 ed il '400, all'impegno di materiali vari, pietra, marmo, marmo, rispetto con note di colore l'impietosa delle mense costruttive, che da ultimo rendono ancor più leggera ferandola con gli ornati vari delle facciate. I palazzi diventano allora acri per ampi loggiati e per ampie quadriche, le chiese hanno chiostri stretti di pilastri ottagonni, o da colonnade binate. Lungo la Ripa vengono eretti gli edifici marcati come si possono ancora vedere, componenti attento al palazzo delle Compere un gruppo di palazzi, fra cui l'Oria a S. Matteo con la facciata litata di marmo bianco e pietra nera, gli Spinola a San Luca con i palazzi arditi di grandioso bugnato; i Manufi in Canneto il Lungo con il portico in pietra, il corpo in marmo, le quadriche e l'altra torre. L'uso delle strisce bianche e nere sembra forse riservato alle case di cittadini illustri e venne poi a costituire l'ombra di potenza e di ricchezza. L'altro tipo, della casa in pietra e mattoni d'imitazione lombarda lo ritroviamo nella Pietra Soprana nelle case Embriaci, a S. Duomo, in piazza Inverca, nel palazzo del Podestà in via del Fieno, che è opera della metà del XIII secolo, e infine, quasi esempio massiccio,

nel Palazzo di San Giorgio. Elementi che sembrano tutti reuniti dal Palazzo del Comune, inalzato sulla fine del secolo, quando si vedeva com'è costituito da un basamento di pietra a bugnato, con loggia sorretta da pilastri ottagonni, con la facciata a liste bianche e nere, colle ampie quadriche, colla solenne torre del *Popolo* che innalza sul corpo in pietra il finiale in mattoni, prolungato nel 1539 sopra al fregio d'archetti tre volte sovrapposti.

I DUE TEMPI DI GENOVA COMMERCIALE: L'ANTICO E IL MODERNO

La libertà consolidata nel Comune colla riunione delle Compagne giunse l'indole del popolo, profuse gli onori benefici che si possono riassumere nel vasto impeto coloniale, nella potenza delle navi, nella copia di denari. Quel d'origine e il peroso compunto da queste personalità marinara di Genova? Quali sarà il cammino avvenire? Ancora una volta la indagine e l'indulgenza storica non poggiano su ban sicure senza il rilievo delle consistenze materiali: queste, come si è detto, si riferiscono identicamente nell'urbanistica della città. Il momento di passaggio dalla Genova Medioevale alla Genova Moderna mi sembra il più proprio per impostare il ragionamento che sulla base della situazione urbanistica ci permetta di stringere in una rigorosa conclusione l'interpenetrazione storica finora troppo vaga e soggettiva. Il filo dell'argomentazione è il seguente: prendere la forma urbanistica a dimostrazione di Genova fino alla metà del secolo scorso ha vissuto in un quasi assoluto isolamento terreno rispetto alle rotte che la circondano, per desumere che se, la vita della città ha pur raggiunto fasi di potenza



CHIOSTRO DI SAN LORENZO

in certi momenti dominante economicamente, politicamente e militarmente su tutto il Mediterraneo, essa deve necessariamente aver avuto un campo d'azione articolato tutto fuori della città stessa.

Il fatto poi che questo stato di cose si è prolungato fino ad epoca così vicina a noi ci dà la chiave per mettere a punto la storia e l'urbanistica del passato in confronto ad oggi, facendo risultare in tutta la sua originalità la differenza sostanziale fra quello che Genova ha rappresentato fino alla metà del secolo scorso e quello che rappresenta ora, non solo in sé e nella regione che le appartiene per naturale dipendenza, ma nel complesso molto più ampio in cui si è portato le sue azioni industriali e soprattutto commerciali così diversamente caratterizzate rispetto all'antico. Genova origina e mantiene la sua personalità di città marinara, ma questa ha due aspetti: uno *medievale* che risale identicamente nei tempi e il cui campo di battaglia è d'azione è esclusivamente il mare — uno *affatto moderno* in evoluzione continua, dove il mare è funzione della terra.

Genova e le riviere si trovano naturalmente difese a nord da una serie di valli anguste, veri corridoi dormente da alture che ostacolano ogni transito longitudinale per via di terra e hanno limitato enormemente finanche la penetrazione trasversale; gli stessi invasori Gotti Vandali e Unni non si avventurarono per i monti del Genovesato e rifiutarono la città marinara nella quale accorsero da ogni parte i religiosi e gli eremiti, fuggiti davanti alla foresta e all'oppressione dei barbari. Quest'abbandono permise ai Genovesi di continuare nella indipendenza e libertà d'azione condotta alla caduta dell'Impero Romano, quasi immalanzando in occidente a rappresentare l'ultimo baluardo della Romanità contro i barbari; anche dopo il saccheggio compiuto da Rotari nel '46 essa continuò a sussistere e a essere centro di movimento marittimo a traverso l'Alto Tirreno. E' a pensare che in tali frangenti Genova non potesse avere sciami commerciali all'ovest verso Pisa e Milano; tuttavia la sua potenza non doveva essere per ciò di molto diminuita se si vedeva rinfocato dai Franchi i privilegi che l'Impero Romano aveva già concesso ai Genovesi con l'incarico di tener lontani dal mare ligurico i Saraceni. Nell'806 una flotta genovese interveniva contro di essa a difendere la Corsica, e a partire da questo momento si accendeva violenta tra i due popoli la lotta per il dominio marittimo. Il pericolo costituito dalle devastazioni dei Normanni e le scorrerie dei Saraceni asserragliati a Pisanino fra Monaco e Nizza, trarfe oltre un secolo, furono causa che i Genovesi si desero più ardentemente a difendere i loro traffici marittimi, dimostrando come in ci consistesse l'unico mezzo per espandersi e per procacciarsi ciò che l'ardita terra non poteva loro fornire. Furono così trascinati a spingersi fino a Tunisi e in Sicilia, dov'ebbero l'appello delle principali gabelle, e ad arruolarsi a rendere fronte ai coriari e a quanti da vicino e da lontano attentarono ai loro interessi. Questa potenza marinara è ormai riconosciuta per tutto il Mediterraneo occidentale — logicamente a lei si rivolgono le particolari sollecitazioni della Pisa banditrice della prima crociata, Urbano II e nelle crociate, che decidono dei destini del popolo genovese, si inniza la magnifica epopea militare marinara che gli analisti a cominciare da Caffaro tramandano ancora a fianco ai fatti d'arme le successive conquiste.

La lotta per la vita, spingendo i Genovesi a dare la caccia ai Saraceni, procura loro per naturale conseguenza la signoria della Corsica e della Sardegna che Papa Benedetto VIII aveva promesso a chi le avesse liberate dai pirati, e un po' per volta i ricchi possedimenti d'Oriente. Allo stesso modo diventa inevitabile la guerra con Pisa, trovandosi questa sulla linea di navigazione verso l'Oriente ed in posizione tale da disturbare la libertà di movimento dei Genovesi. Ne consegue la completa disfatta dei Pisani alla Meloria nel 1284 e l'intercostro dominio di Genova nel Mediterraneo occidentale.

78) Liber Iurum - T. I, vol. 3.
79) Arch. Civ. Città - T. I, parte 1.
80) Registro Arcivescovile di Genova - pag. 189-193.
81) Richena - Vol. IV.
82) Giorgio Sella - Annuario Cal. 196.
83) Liber Iurum - T. I, vol. 78.
84) Arch. Ant. Civ. ann. 1546-47.

Genova divide la regina del mare, la grande artefice delle navi, a lungo gli arsenali di Prè i carpentieri costruiscono senza sosta navi da battaglia per le guerre di conquista, e navi da trasporto per le truppe e le mercantili.

Si ripete così nel discorso della storia quanto deve essere avvenuto nel primo stadio della fondazione. I *liguri genovesi*, che avevano vinto il proprio stato e la propria terra invasa dai mercanti e dagli artigiani fenici, greci ed etruschi, appresa l'arte del navigare che libera il loro innato spirito commerciale dai freni opposti dall'avversa conformazione topografica, avevano cominciato a limitare l'influenza di questi, poi a respingerli e a sostituirli, finché la loro individualità di difensori del mare li aveva portati a trattare quasi da pari col Romano, diventando gli alleati confederati. Ma la mitica non può essere stata la storia: l'importanza delle loro affinità, i rituali delle vittorie conquistate, in definitiva la consistenza dello stato e della città genovate sono ben diversi nei due momenti, romano e medioevale: nel primo Genova è appena formata, si distingue è vero quale razza e forza a sé, ma entra pur sempre come elemento costituente, come parte, nel complesso dell'autorità e del dominio imperiale romano; nel secondo Genova, più attrezzata economicamente a fare veramente da sé pattando allora odog o gurgostregando fermano fino a raggiungere al XIII e XIV secolo il massimo della sua prosperità, è invece in pieno processo mediterraneo. Più ancora che logica, è l'educazione materiale che l'impianto cittadino che alimentava e sosteneva in un tempo e nell'altro le due flotte e i due stati non dovesse avere una eguale grandezza di struttura. E' pertanto frutto della porta fantasia la ricostruzione di quella idea di una Genova romana più grande della Genova gotica — così dicei volte più grande di quella che effettivamente era. Né vale l'aver tentato di insinuare una dimostrazione di tale treificazione quanto di grandiosità col riferirsi a una possibile attività commerciale di Genova che già nella repubblica romana, ma soprattutto nel basso impero, avrebbe avuto la sua ragione d'essere nello scambio voluminosissimo dei traffici fra il mare e l'entroterra, quando questo era da Genova impareggiabile.

In ciò sta un vero capovolgimento di come va invece interpretata la personalità marittima di Genova romana e medioevale che era stata ed esclusivamente imperniata nel movimento per via di mare, potendosi anche distinguere due fasi: una di massima intensità, una di regresso. Le navi che vi interrompono il proprio itinerario — e poi come animatore dei commerci da porto a porto. Ogni ipotesi contraria presupponeva una attrezzatura della quale fino ad ora non si è rivelata la più piccola traccia: il rilievo urbanistico risulta in proposito di grande chiarezza in aggiunta a quanto già esposto, basta analizzare i due elementi a ciò essenziali: il sistema viario, l'impianto dei porti.

Gli Alizeri nei suoi cronici topografici e storici così riassumeva la situazione viaria: «L'esterno della terra a levante fa sempre una distesa di piano che al di là della Porta d'Arco mettono al Bisagno per due costate, le quali tuttora crescite di poco dopo l'ultima cinta, miravano argente fino a noi. Ad occidente non più che di 1800 si gonfiarono le anguste, che poco oltre i giardini del principe Doria facevano d'impetuosi salti per la S. più stretta».

Ma il detto di Genova, inteso quel tratto che conteneva nella penisola cinta, mostra in antico un andare a traverso di viali, i quali da chiese e dalle crie già menovate si dilaniavano alle contrade più frequenti, o ricorrendo per chiasmi e angiposti, e tra loro avvolgendosi, diversamente fermano al mare. Poche strade tenevano il diritto della cinta, e queste strettamente bisognavano a correrla da un capo all'altro, o in accanto ai cittadini nei passaggi a diporsi; le mura e le impunibili mura erano in parte.

Così dall'alto di Picciapetra «si vastò ogni punto pianissimo a Rivotivoda, o un tratto calano risultano su per Morento e afferravano a S. Andrea, partec scendendo per Donnicata e intorno ad una S. Danesimo, sbocavano a Laccoli o rigiravano a Fontane Marose. E quegli altri che si spiccavano dal Castellino correvano difilati alla Maddalena sul lato di mezzo, o venendo a ridosso del colle, con più lungo cammino arrivavano a Fossatole e a S. Sisto. E finalmente scendendo più oltre, da Pietra Minuta si levava per la via Felice, e giungeva all'estre di Prè; né giungevano a S. Tommaso che per un arco avvolgendosi di viese che radevano il muro marittimo» (85).

Non possiamo aggiungere altre considerazioni e constatazioni. La via Aurelia che costituiva l'antica Bizozza e la via Postumia che realizzava attraverso il valico dell'Appennino la comunicazione colla Valle Padana, con l'entroterra, erano anzitutto vie romane create con intenti assolutamente militari, estranee insomma alla origine commerciale di Genova. La via Aurelia col suo tracciato, per alcune pendenze, per la strettezza di alcuni passi, e per altre caratteristiche della sole strade, somigliava più ad una mulattiera che a una via vera e propria; essa cioè comunque di considerazione perché è troppo evidente la immolabile facilità di allineamento delle comunicazioni commerciali fra Genova e le riviere per via di mare, per poter pensare a una qualunque utilizzazione per trasporti terrestri lungo i litorali. Questa via romana orientale s'innalzava dalla Porta Sogara che era l'unica uscita dalla città che immetteva verso Roma dalla regione più popolata e movimentata che andava da Ravenna al mare, nel complesso il Mandracchio, il quartiere del Molo, e quella della Ripa che contenevano tutto l'impianto per il traffico marittimo. Non risulta infatti che la via Felice esistesse già nel 1155, né che il dorso del Colle tra S. Andrea e Picciapetra fosse già stato abbassato; fu quindi certamente solo dopo la costruzione della cinta del 1294, in conseguenza della quale ancora rinchiusa la regione di Carignano e dei borghi di S. Stefano e S. Germano, che venne aperto un varco alla via Felice, aggirando attorno le mura del Barbafino e spianando il terreno affinché la detta via, che si dipartiva da San Matteo, proseguisse meno ripida e più dritta verso la nuova Porta dell'Arco, altrimenti detta Santa Stefano.

Più interessante è lo studio della via Postumia, perché quella che avrebbe dovuto distinguere i traffici con Milano e Prato. Essa era stata costruita nel 1155, a.c., quando Genova era già commercialmente affermata sul mare e già disponeva a sua volta l'arteria di secondo degli approdi. Il nostro esame deve aver però inizio dal centro del porto, che nella base la limitò era ancora al Mandracchio. Nel seguirlo quasi essa ci risulta dalle notizie più antiche, al X e XI secolo, subito costante come il primo tronco, quello che costituiva lo sfogo del lido davanti al Mandracchio, non fosse neanche caratteristico — inferiormente alla zona del Mercato di San Giorgio e lungo la Ripa eoripa, la Sottoporta compare per l'apertura di una via Vittorio citta di San Giorgio, la via di Colabattola, cioè uno stretto vicolo lungo il quale e addossate alle case erano numerose botteghe, simili a quelle tuttora esistenti in piazza Caricamento. Nessuna traccia ci è perciò rimasta di una qualche arteria che dal Molo e dal Mandracchio si ricollegesse direttamente alla via Romana. Questa penetrava in città dalla via di Prè e da via del Campo, lungo la via dei Geniali, entro Canotto il Corso fino a San Giorgio e alle Grandi — marvedalmente e proprio in linea con la piazza di San Giorgio fino a raffae del primo scalo medioevale, il ponte del Cattaneo, e qui questo lato ha una sua ragione d'essere, il suo pilastro e la porta piazza. I modesti collegamenti tra le vie della Chiavica e di San Bernardo

accennano più a una penetrazione del porto verso il centro della città che non a un tracciato da far ripiegare verso occidente. Vediamo anzi la via in prossimità del mare e il lido stesso invasi da costruzioni private di cui il pubblico. Fra queste erano i due mercanti della Raba (86) e della Raibetta, oltre la *Clapa Oliva* ricordata in un atto del 11 novembre 1281, ora contigua la *Clappera* dove posavano i venditori di pesci. La *Clapa pisciarina*, espugnata la merce sulle lastre di cui al regolo del 14 febbraio 1164, *actum in unis necesse cartis prope lapides pisciarum*. Nella piazza della *Chiappa* trovavano posto anche i venditori di erbaggi, donde la denominazione di *platea herbarum in pro piscario*. A settentrione della chiappa dei pecci ed al occhio della grande chiavica, il *conductus magnum Salsum*, correndo l'anno 1300 Guglielmo Boccardo abbeverava l'erezione di un palazzo, dipendente conosciuto col nome di *Palatium Comitis Janne de Reba*, che fra l'altro Oliviero dell'abbazia di S. Andrea di Sesto Riboldo, nei fascicoli di abbatte con sollecitazioni di uso di cui sarebbe stato eletto Capitano del Popolo. Oltrapposta un'altra Raba, la *Raba gran posta* di contro al Porto del Pedaggio, e l'edificio della Zecca del Comune che era ad occidente della Raba, la spiaggia si presentava ove libera ad uso dei cantieri e degli scali per la costruzione delle navi, ove invadeva progressivamente dalle abitazioni private e dai vari artigiani; nella spiaggia degli Spìvola avevano per esempio officina gli scultori o *piscapietra*. E non vi fu dubbio che i singoli punti disseminati lungo la riva del Porto fossero concessioni ai grandi mercanti proprietari delle case in faccia alla città, cui compesce sul davanti il diritto, ovvero detto, di *embolo o fondaco*. Questi punti avevano così ai rispondenti quartieri, al servizio delle famiglie che vi risiedevano e vi avevano supremazia, onde i nomi che queste hanno dato ai punti stessi, da quello dei Cattani a San Giovanni, ai Spìvola presso Banchi, ai Calvi davanti a Fossatole. Al di là di Fossatole sulla spiaggia dei Rebuffi ancora un decreto del 1595 vi permetteva il lavoro di demarcazione delle navi; e quasi a segnare il limite estremo del porto, ancora ad oriente della *giacca o piazza Saneti Johannis*, fuori la Porta della Vaca, veniva alla fine del XIII sec. costruita la *Darsena* spendendo ogni una parte del botino tolto ai Pisani. La *Darsena* si divideva in due specchi, il più interno dei quali veniva utilizzato dalla repubblica come arsenale marittimo per la costruzione e il racione delle sue numerose galee e trireme.

La posizione del porto commerciale e quella dell'Arsenale che chiude il porto stesso sono a questo modo le meno aderenti alle necessità di funzionamento della riva intesa come punto di sbarco di merci che debbono essere più isolate dall'entroterra del territorio verso i Givi, perché le strutture descritte, all'entrate commerciale, impongono il passo, e la via, che dall'entrate accede agli sbarchi e agli eventuali depositi spinti nell'estremo ordine dell'innalzamento del golfo, risulta la più lunga possibile e la meno comoda a traversare l'intero lido, dove le abitazioni e i mercati e palazzi pubblici si spingono fin nell'acqua, esattamente tutto l'opposto della concezione che invece vedremo avverata nell'impianto del moderno porto di traffico.

In prolungamento della *and-ripa* e della *riipa*, rettilineamente nella del Campo e di Prè, la via pubblica che continuava verso il mare, era la *via Aurelia* o *via Postumia*. Un tratto, munita di una torre sorgente quasi al ciglio di una rupe: la via si faceva successivamente un punto non molto discosto dalla porta stessa, con un tracciato così intonso da venire espressamente ricordata per l'asperità del passo repente e sassoso». Il Ponte è già menzionato nel logo dei Consigli del Comune dell'Aprile 1154, ed quale si vietava di vendere carni macellate a *porto Sancti Thome usque ad Sanctum Stephani*.

Oltrepastore l'ospedale di San Lazzaro la via Romana saliva a girare il capo del Promontorio e metteva il mare. Oltre il detto di Prè, la via si divideva in due tronconi, uno che andava alla torre stessa, mentre la via maestra proseguiva per il lato occidentale del Promontorio, e percorrendo la folla detta della *Coccia* si dirigeva a Sempierdara od nome di Calata di Calandrino, *via a Fossato usque ad Coriam tunc calanum Calandrino*. Superamento, il dorso del colle sul quale si alzava il terzo tempio di San Benigno era percorso verso settentrione da un'altra via nota fin dai secoli anteriori al XIII col appellativo di *Crossa del Malconiglio, via in qua erant multi rostri, ad ruscumcum inde ad Sanctum Bartholomaeum et inde ad Sanctum Petrus de arca*.

Più antica ancora della via Romana che girava il Capo di Faro presso la Torre della Lanterna era la strada di Promontorio, oggi Salin degli Alizeri, che serviva per quelli che andavano in Polcevera a piedi o per il trasporto coi muli — era quella la via più breve e quella che in sostanza disimpegnava il movimento commerciale tra il porto e la via dei Givi — l'unico che effettivamente conservasse in ogni tempo tale funzione. L'uso dell'antica via romana più di una volta venne infatti interrotto, senza dettare perciò preoccupazioni e proteste. Si cita ad esempio come in seguito alla costruzione della cinta murale cittadina nel 1668 la via romana restasse chiusa e inquant'anni dopo, il 27 novembre 1676, Deacidia De Barbiere che vi possedeva a fianco addirittura ne acquistò il tratto prossimo e interno alla cinta predetta, aggiungendola al proprio potere. Rimaneva così in funzione solo il tronco entro la cinta; ed anche questo subì interruzione. Nel 1750 quando il corso della via già stato troncato in parte dall'annullamento della Cava della Chiappella, nell'occasione dell'apertura di un'altra cava di pietra, dettondo tagliare un tratto della strada, si deliberò di supplire al passaggio mediante un ponte in muratura — sebbene subito cominciò le pile, quando non venivano condotte a termine che oltre un trentennio dopo, e ancora ci si accentruava di porvi su dei semplici tavoloni ad uso dei pochi villeggianti e dei monaci di San Benigno, affinché potessero accedere alle loro abitazioni.

Dobbiamo necessariamente concludere che nel periodo medioevale, e fino al principio del sec. XIX, tutte le vie di comunicazione per il traffico, per il lavoro e per il commercio di Genova sono rappresentate esclusivamente dal mare. Le mercantili e tutti gli altri articoli del commercio non sbarcano nel suo porto per essere diretti nell'entroterra, ma vengono caricati su Genova consiste essenzialmente dello scambio e della vendita tra porto e porto. Di conseguenza la struttura della città si plasma su tale concetto che preside alla sua vita commerciale tutta era. La città sorge come un nucleo compatto di case che deve rappresentar l'asilo sicuro e che non deve comunicare con le altre popolazioni terrestri per ragioni d'asilo: l'espansione urbana mena è circoscritta di volta in volta a più tanto che se pure in misura abbondante, è tuttavia questa, dettondo tagliare un tratto della strada, si deliberò di supplire al passaggio mediante un ponte in muratura — sebbene subito cominciò le pile, quando non venivano condotte a termine che oltre un trentennio dopo, e ancora ci si accentruava di porvi su dei semplici tavoloni ad uso dei pochi villeggianti e dei monaci di San Benigno, affinché potessero accedere alle loro abitazioni.

86 La Raba legittimata, anche detta *Darsena* *fontanata*, e nei documenti più comunemente chiamata col nome di *Raba dei Lombardi, Raba Lombardiana*.

La città può così isolarsi racchiusa dalla sua triple cerchia di mura: lo schiavo stradale si conclude nella fitta rete interna dei vicoli, anzi perché lontana dal polo centro abitato e perché esenti da qualsiasi traffico incalzante: le diramazioni esterne, verso la Porta Soprana da una parte e la Porta dei Vaci dall'altra, strettissime, affollate di gente, provano in tutta la loro storia un solo provvedimento atto a mitigarne il traffico, quello di limitare alle sole ore di notte il passaggio dei carri per il rifornimento della campagna.

Le stesse concezioni edilizie della Rinascenza non mutano questo stato di cose, e non toccano per nulla la antica mentalità.

I piani principali di quest'epoca sono rappresentati dall'apertura della via Nuova, dalla via Italia e dalla via Giulio: le prime due sono opere di abbellimento; l'ultima viene tracciata per facilitare le comunicazioni — non tanto per migliorare il traffico delle merci, quanto per rendere più comodo il transito dei cittadini diretti ad Albano, in quel momento in piena fioritura delle sue grandi ville patrizie. Tanto la via Nuova che la via Italia vengono sommi alla via alla loro istata occidentale: esse funzionano da viali di accesso a fondo cieco per dare entrata ai palazzi che sorgono sui due lati. Il congiungimento tra la via Balbi e la via Nuova avviene solo nel 1797; ma la possibilità di transitare in vettura dalla Porta San Tommaso fino all'attuale Piazza De Ferrari non si aveva che nel 1825, dopo che il Baraballo ebbe sistemato la piazza Fontane Marose e la via Carlo Felice.

Nel frattempo Genova ha perduto il suo impero coloniale e col decadere della egemonia militare e politica, cessando la sua figura di metropoli di approdi per traffici per l'intero Mediterraneo, si è quindi il suo porto aveva dato l'iniziativa, gli arriperti e i mezzi, deve diminuire e quindi estinguersi il complesso degli affari basati sullo scambio esclusivamente marittimo.

Ma all'innessione al Piemonte d'Italia per Genova la nuova era commerciale moderna. Si lascia così subito intralciare l'attività di un traffico di merci iniziato per mare e completato per via di terra partendo da Genova stessa; si comincia a considerare il porto non soltanto come ritrovo delle navi che compongono il commercio attraverso il mare, ma anche come sito di arrivo, di smistamento e di inoltramento terrestre delle diverse merci necessarie all'interno.

Si avvide su questo nuovo base una ripresa del movimento commerciale, che assume il suo definitivo aspetto coll'apertura dei primi tronconi della rete ferroviaria: di qui la necessità di variare la struttura della città per metterla in relazione con le nuove funzioni che il porto viene ad assumere, e che deriva quindi l'opportunità di sistemare le opere portuali per poter svolgere in modo comodo tutte le operazioni d'imbarco e di sbarco, e di aprire le nuove comunicazioni ordinarie e ferroviarie per il collegamento del porto con la città, con le due riviere, con la Valle Padana, e con l'ultimo con i valichi intermontani.

Le vecchie mura di chiusura della città non hanno ormai più importanza e vengono demolite per lasciar sviluppare le forze di espansione che accompagnano queste nuove funzioni di smistamento del porto, il sorgere delle prime industrie e il conseguente ampliamento dell'abitato.

Da questo momento le funzioni moderne del Porto di Genova, di deposito e transito per l'entroterra, sono precisate e in progressiva evoluzione.

I RETTIFICILI DEL RINASCIMENTO

Nei momenti di sosta tra i soliti sterminii gesseli e ghibellini, forse il lavoro, il traffico, la navigazione: a risanare il debito pubblico Francesco Isoldi con generoso patriottico gesto deposta nel 1727 all'ufficio del Banco di San Giorgio nuova azioni liberate a capitalizzarsi per mezzo del *Montepiù*. E questa trovata del mutiplo o interesse composto è nuovo stimolo alle grandi operazioni bancarie di cui è fulgida emmentale il Banco di San Giorgio, per molto tempo il più potente d'Europa. Dal quale si aprono le nuove imprese impuro l'amparato del credito, la fondazione dell'associazione dei capitali, l'efficacia delle società per azioni.

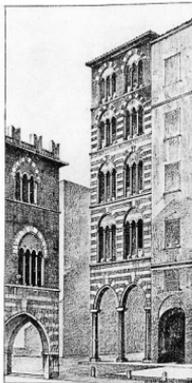
Incidenti, carichi di ricchezza e di ambizione, cominciano ad alzare il palazzo genovese ove prima esisteva la casa.

Il 4^{to} a Genova ci fu così il primo palazzo del Rinascimento e un tipo di fortificazione militare veramente grandioso. Il Cascatello, sulla vetta del colle, nella superba ricostruzione fatta dagli Adorno aveva pianta quadrata con quattro grondi torri maggiori ai lati, fiancheggiata da cortine, da bastioni, da torri minori, con una serie di opere avanzate che scendevano verso il quartiere di Porta Nuova fino a comprendere nella loro cinta la chiesa di San Francesco e l'Orto torio di S. Omotaro.

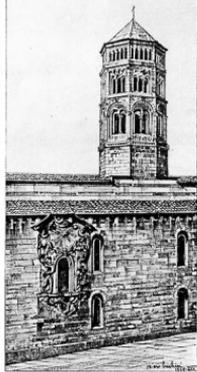
I promotori del grande movimento edilizio sono i Giustiniani che approfittano della scoperta della Chiesina da San Donato a San Giorgio per elevare i loro palazzi sgombrando le vecchie case di legno e fornando a pietra per la strada che essi scovò XVI e XVII costriti nel presoglio preferito dai nobili genovesi finiti si aprono la Strada Nuova. L'esempio viene preso seguendo dall'altra ricca famiglia dei Lomellini, che allineano le loro case lungo il Carraire di Fossaligo; gli Spinoli di Luconi, dopo aver costruito il Palazzo ancora gotico di piazza Fontane Marose, edificano lungo la via Luconi sia a valle che a monte della piazza stessa.

Le nuove forme del Rinascimento lombardo seguite in questi nobili domini divengono subito di moda e influono a riprendere le vecchie costruzioni medievali, murando le logge, aprendo porticati e scale angolari, venendo la vecchia facciata con decorazioni pittoriche, cambiando faccia in breve tempo al severo aspetto medioevale con cui Genova appariva alla fine del '500. Un uso di rinnovare lo stile delle case che fu seguito anche negli XVII e XVIII a completo danno del costruttore quattrocentesco: i palazzi di via Giustiniani, via San Bernardo, S. Maria di Castello, Camporosso, sono infatti esempi di tali consuetudini.

Intanto la città si era andata straordinariamente popolando e l'urgenza di provvedere alla quantità di abitazioni sufficienti all'aumento degli abitanti era causa del caratteristico ingombro dei vecchi quartieri. Nel 1425 il governatore autorizzò a concedere l'immunità dalle tasse alle case



CASA FORIO IN SOTTORIPA



TORRE DI SAN DONATO

di nuova costruzione e a permettere la segregazione di quelle esistenti. Questi provvedimenti segnarono la definitiva trasformazione della città medioevale e l'inizio del suo declinamento: si invadono i cortili — si aboliscono i giardini — si restringono le piazze — si soprelevano le case originariamente a due piani, portandole a tre, a quattro, a cinque, a sei — si altera completamente i rapporti fra tetti e vuoti, fra altezze e larghezze, fra pacifici e sezioni stralati — dappertutto si estende l'acannamento per una totale spezzellatura dell'area e della cubatura — si ricolmano di popolo le antiche aristocratiche corti e gli antichi signorili palazzi.

Di questi sovralzamenti, da questo soffocamento delle vite e delle case, nasce logicamente la reazione rappresentata dall'edilizia del '500 e del '600. Sono i nobili che cercano nuove aree al sole per sfuggire ai vicoli divenuti impossibili, per inalzare all'aperto le fastose abitazioni nelle quali si dimostra quasi enormi patimenti era stato possibile accumulare nei due secoli precedenti così traffici e lo sfruttamento delle colonie. Sono d'altra parte i reggitori della Repubblica che debbono provvedere a formare gli spazi adeguati alle più indogolabili manifestazioni della vita del popolo, i mercati soprattutto. Le due iniziative hanno due campi d'azione diversi: i nobili cercano di aprire ai limiti dell'abitato vie spaziose per allinearvi le loro nuove residenze, rezioni dal coetico e ormai malamente ambinate della città vecchia — gli amministratori del Comune cercano di riaprire ancora nel vecchio nucleo le piazze ingessellate. Contro che la distribuzione edilizia del '500 sta a rinfacciare l'ingombro e il soffocamento provocato dalla irregolare affastellata edilizia del '400.

Le piazze si allargano come e dove si può. Lo spianamento di piazza Nuova venne deliberato il 28 Gennaio del 1527 (87) prevedendo la demolizione delle case *sitae in ex parte retro palazzum Communis loco suo scio allo publico vocato Ferraria* cominciando dalla chiesa di S. Ambrogio fino verso la chiesa di San Donato e fino a fare una piazza per ornamento e comodo della città (88). Anche la piazza di Pontello non bastava più alla moltitudine di popolo che vi affluiva: da qui il Decreto del 4 Febbraio 1527 che ordinava le demolizioni necessarie per renderla più spaziosa (89). E' ancora il Comune che nel 1590 fa alleanza con i nobili nella contrada del Valoria per spianare la piazza che da quel di lì si chiama con tal nome; e per dar posto al mercato degli ortaggi al basso della Salina del Prione fa spianare nel 1609 la piazza delle Erbe sgombrando parecchie case.

Non tanta importanza hanno gli spianamenti delle nuove piazze quanto l'apertura delle nuove vie.

La morfologia urbanistica di Genova fatta di gruppi di vie attorno a centri sparpagliati, e di arterie sostanzialmente radiali anzitutto alla via della Ripa che fa da canale irraggiante, trova nelle opere del XVI secolo la prima vera eccezione a questo non schema originario. La via Aurea o Nuova o Garibaldi, e la via Balbi vengono tagliate quasi *zaccari* rispetto all'abitato preesistente — anche, rigidamente dritte, oncuranti del finale, delle quote, degli insediamenti, della lottizzazione mal scomparsa, esse sono espressione pura del concetto del *rettilineo*.

Il 14 Maggio del 1590 il Doge e i Procuratori decretarono in conformità ai concetti del Padre del Comune l'apertura di una strada che da Fontane Marose a traverso il graviglio dei vicoli tra la Maddalena e il Castello tendesse all'intero fianco di San Francesco.

La via Aurea si realizzava così il primo allineamento delle nuove palazzi gentili, da piazza Fontane Marose fino verso la salita di San Francesco, costituendo in tal modo il quartiere aristocratico ove avevano luogo cavalletti, torce, passeggiate in costume, distrandoli dalla sede precedente che era in via Giustiniani. Le costruzioni avevano inizio intorno al 1560, dopo che la via fu pavimentata nel 1527: la piazza Fontane Marose veniva spianata una prima volta solo più tardi nel 1597.

Dopo un mezzo secolo circa, però, cioè nel 1665, si ritenne la prova con architettura non meno adegua, muovendo dal Guastato e tagliando a mezzo i resti di Pietramarina fin presso l'Acquerone: a fiancheggiare lo spianato così magnifici palazzi provvedeva la gente dei Balbi che lasciava il nome alla strada.

Queste nuove costruzioni non son più chiuse nei vicoli ma esposte alla sua viva luce: le specialissime condizioni di luminosità quasi orientale impongono superfici lucide, portici decisi e robusti, decorazioni a vistosi affreschi per nascondere la facciata delle case sotto il *bayfleur* del sole e nella luminosa chiarezza delle ombre, che risultano ricche e potentemente distribuite in contrapposto alla sobrietà del chiavero-scuro.

La via Aurea e la via Balbi sono più da interpretarsi come opere di edilizia che non come elementi vitali del sistema viario: la prima si arrestava alla salita di San Francesco, la seconda si srotolava verso il largo dell'Acquerone che ne chiudeva il capo. Non tarda però a sentirsi il bisogno di arterie che abbiano comunicazione diretta e salubre della rete stradale medioevale che sviluppati frammentariamente attorno a certi nuclei, non ne aveva curato ma anzi ostacolato l'allacciamento sotto una considerazione di difesa in vista delle loro mura e mado.

Si tratta in un primo tempo di rendere possibile o facile il transito da un quartiere all'altro: si possono qui annoverare, l'apertura della strada di Scurrella avanzata nel sec. XVII ad aprire il partito Gian Giacomo Imperiale — la salita dei Pallioli aperta nello stesso periodo avvolgendo in parte il *Carraire della Manica* — l'ingrandimento della via dei Sella, la sua *collateralina* — l'apertura di una via fiancheggiata a mezzo di archi sotto le mura tra Ravecca e la Colla che prima del 1600 non potevano comunicare fra di loro che aggirando la Porta di Sant'Andrea (90) — l'apertura dello Stradone di S. Agostino che viene eseguita nel 1609 tagliando la *Monte-gioia* fra S. Donato e Sarzano — infine, opera veramente imponente, la voltatura del Ponte di Carignano eseguita tra il 1718 ed il 1724 per congiungere direttamente la piazza di Sarzano alla Basilica di S. Maria Assunta al di sopra della forte depressione del Rio Torbido.

87 Arch. Civ. - Dossi 1497-98
88 Arch. Civ. - Ani 1526-27
89 Arch. Civ. - Piazza Pubblice - 1561-1718 D. Febonio 1527
90 Arch. Civ. - Pratiche pubbliche - 1653-68

In un secondo tempo, finalmente, si vuol annullare comunicazioni più dirette anche col l'Esterno. Il moltiplicarsi delle ville ad Albaro da una parte, a Sampierdarena dall'altra, fa desiderare che dal centro della città si possa raggiungere queste regioni più comodamente e rapidamente di quanto poteva aversi ancora alla metà del XVII secolo a mezzo dell'antica e faticosa carretta che attraversa la città lungo il percorso dal Principe a San Giorgio a San Luca. La più urgente è la comunicazione orientale per portare direttamente da Campeto alla Porta dell'Arco: è il progetto della trasformazione della via Felice nella via Giulia. Prima della sua apertura il centro di Montecarlo dalle alture di Picalupata si continuava per il poggio di S. Andrea risalendo a Sarzano. Per l'apertura della strada fu per ciò necessario per una prima volta riavviare decisamente il centro al mare: la costruzione progettata nel 1674, sopraelevata, dichiarata *opus publicum* il 31 Marzo 1771, continuava ancora tra il 1780 e il 1785 quando si lavorava nel tratto tra il quadrivio di Portoria e la Porta d'Archi. Non si sglia di certo definendo la via Giulia spina dorsale della Genova moderna.

URBANISTICA DELL'800

L'allargamento e il raddrizzamento della via Felice fa ora germogliare una serie di progetti di nuove arterie che, concepite in rettilineo e in sezione adatta alla trazione animale, dovevano compiere i tracciati o applicarli allo sfoltito.

Naturalmente il problema che innanzi a tutti attira l'attenzione è l'allacciamento tra la via Nuova e la via Balbi: un primo studio risale già al 1661, ma la esecuzione si portò attraverso discussioni e controproposte fin che, scelto il disegno di Giorgio Petroni, si mette mano soltanto nel 1778 a questa strada *Maestriana* che risolve la riunione con un tracciato in curva.

Si trattava quindi di riunire la via Giulia con la via Nuova e realizzare le proiezioni ad oriente e ad occidente verso Albaro e Sampierdarena. Vi aspirano: il progetto di un'arteria da Porta S. Tommaso alla Porta dell'Arco, studiato nel 1674 — il progetto del 1694 che va sen'altra da Sampierdarena ad Albaro — il progetto del 1701 di una strada carreggiabile da Porta dei Vacca a Ponte Spinola e alla chiesa di San Giorgio con passaggio a fianco del Palazzo delle Compere, la quale comincia finalmente a preoccuparsi del traffico lungo il porto.

Tutti questi progetti vengono in realtà ripresi solo più tardi. Lo spunto al rinnovamento ottocentesco di Genova è dato dall'apertura della via Carlo Felice deliberata nel 1855 sul progetto del Barabino, che agglomerando un viluppo di case e un avveligero di vicoli che chiudevano completamente il passo attorno a San Domenico dischiuse alla via Giulia la comunicazione verso Occidente. Atterando alcune fabbriche in capo a via Giulia si allargava la piazza di San Domenico e all'altro estremo di via Carlo Felice si sistemava secondo l'attuale perimetro la piazza Fontane Muro all'ingresso della strada Nuova. Gli esecutori raccontati alla pianta dell'Acquavale e il raddrizzato transito dopo i giardini della Duria. San Benedetto portavano così a conclusione e la prima arteria sopraelevata che correva in un certo senso concentrica alla via della Ripa, messa attorno al lido del mare: da quota 24 al lido dell'Acquavale, si scende a via alla Nunziata per risalire a 24 a San Domenico, non proprio dunque secondo una orizzontale linea di livello ma con un andamento a spezzate nette, variamente inclinate e raddrizzate da settori curvati.

A integrare le due principali linee di traffico longitudinale non tardò ormai più a realizzarsi anche la via carrozzabile ad uso diretto del Porto.

Già nel 1855 era stata approvata e dichiarata opera pubblica l'apertura nell'interno dell'abitato di una strada che partendo dalla Porta di San Tommaso, in prossimità dell'attuale piazza Principe, nella direzione della Darceia e del Porto fino alla Dogana, e di lì per San Lorenzo, piazza Nuova (attuale piazza Umberto I), S. Domenico (attuale piazza De Ferrari), e via Giulia (attuale via XX Settembre), metteva alla Porta d'Archi, poi giunta all'attuale Piazza Mastrea un'arteria trasversale. Si proseguiva in tal modo l'iniziativa che in antecedenza il Corpo Decurionale aveva preso per l'ingrandimento della via San Benedetto a partire dalla piazza San Lorenzo, così che proseguendo per la strada degli Zingari si agevolava l'accesso in città dalla parte occidentale. Nel 1864 si progetta a complemento la nuova grande strada a porticati da piazza Raibetta al Molo Vecchio, cioè la via Vittorio Emanuele, in considerazione appunto della grande utilità che essa avrebbe rappresentato per facilitare gli accessi al porto dal lato di terra.

L'intenso affluire del traffico provoca la sistemazione di piazze più adatte: s'accompagna così al tracciato stradale lo spianamento degli spazi liberi, la piazza Caricamento inaugurata nel 1854, la piazza Cavour eseguita verso il 1860. Il ricordo fra piazza Raibetta e la piazza Nuova è attuato nel 1855 coll'apertura della via San Lorenzo che ha lo scopo di avviare più comodamente la circolazione dal Porto verso l'uscita orientale attraverso la via Giulia.

Nello stesso tempo in cui la città iniziava a sistemare le sue comunicazioni col porto e nei dintorni si impiantavano le prime industrie, masse operaie venivano naturalmente attratte da questi nuovi centri di lavoro, così che le necessità del commercio e l'aumentata popolazione portavano con sé un rinnovamento edilizio; si migliorava la viabilità interna del centro abitato, e si iniziava la formazione di nuovi quartieri d'abitazione. È il periodo che può denominarsi di *espansione a nord* di città è opera caratteristica la strada di Circonvallazione a Monte, destinata allo sfruttamento a zona residenziale dei terreni in collina.

La prima fase anzi di questa espansione a nord, a dir vero, è ancora indicata dai tracciati rettilinei del cinquecento e seicento. La necessità ormai incalzante di creare nuovi centri di abitazione alla città in continuo e rapido sviluppo fa invadere d'un subito il fondo delle valli dove si aprono vie larghe e belle ma che alla loro estremità, dove si congiungono alle zone aride, credeva a fondo ciclico intorno a marzangole, come è il caso della via Palestra da piazza Caricamento a sotto il Corso Solferino e della via Perinace da Caricamento a sotto Corso Firenze. Collo stesso sistema son tracciate: la via Caffaro che con una rampa continua può risalire al Corso Paganini, la via Venezia che può risalire il colle con rampe a siorisquicche, e la via Assarotti che può fortunata di tutte può valicare il colle dopo aver superato la cima del 1606.

In uno con questo movimento di espansione a nord si dà corso al ricavo di altre aree fabbricabili col riannesso della regione di Valchitarra — colla costruzione della nuova strada rettilinea dal piazzale del Carmine all'Albergo dei Poveri — coll'attuazione di una rete regolare di Montecarlo — col prolungamento della via Assarotti sino alla piazza Carlo Felice attraverso al taglio degli arconi dell'Acquavale e l'apertura della via Roma.

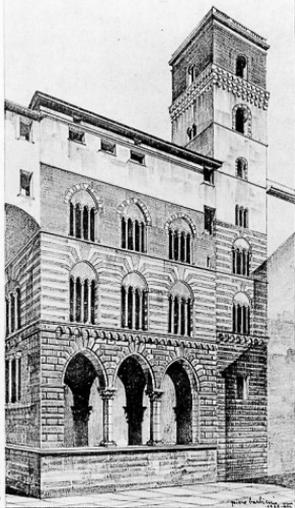
Ma l'elemento venivano notevoli di quota metà dell'800 è rappresentato dal concetto delle arterie tracciate seguendo le curve di livello: come è il caso, da una parte la Circonvallazione a Monte, che si svolge, oscillando di poco attorno a quota 85, da piazza Mastrea alla Dogana a S. Nicola e S. Ugo. Il suo successivo sviluppo è dato dal piano regolatore pubblicato dal Municipio di Genova nel 1877 (9) il quale prevede una seconda Circonvallazione a Monte a quota 170 circa, che forma il terzo gradino di appoggio a una invazione edilizia dell'antico collino non più per penetrazioni radiali di fabbricazione frammentosa a dossi o valli, ma, con un avan-

zamento ad anelli quasi concentrici che più somigliano alla caratteristica espansione a macchia d'olio generica al XIX secolo per il più gran numero delle città in pianura.

Questo processo edilizio è dunque assai diverso dall'antico: invece di distribuire la fabbricazione a macchi lodati occupando il piano più alto del colle coll'edificio dominante e poi racchiuso dal nucleo centrale con una salita fiancheggiata da case, qui si scende più volte la strada, mantenendola ogni volta a quota costante e rietichettata successivamente più in alto così che l'edilizia sale ad affiancare a gradini progressivi.

Gli allacciamenti ricadono assumono importanza secondaria, riducenti oggi a vere «scale per automobili fra le varie circonvallazioni». (62).

La tecnica urbanistica di quest'epoca richiama ancora la nostra attenzione su questi punti: spianamento ovunque possibile delle elevazioni naturali, e finanche di intere colline, contro l'antico adattamento alla natura del terreno — appiattimento di dossi montuosi promontori, che una volta scendevano zierpieri di vegetazione, risegnatoli con strade e piazzole di fondazione — ricomponimento, per contrappeso, della concavità profonda delle valli con le costruzioni agiurate, contribuendo a pareggiare le accidentalità naturali — abbandono della impostazione dell'edificio dominante nel colline dominante, il che si è ripetuto per esempio nei grattacieli di via Dante condotti ai piedi della medesima adiacente collina di Carignano, al contrario sovrastata in retta dalla Basilica Atestiana — soppressione delle mure di verde penetranti in profondità nel nucleo fabbricato, sostituisce con una distribuzione lineare del verde in filari fianchi semplici lungo le circonvallazioni orizzontali — eliminazione del contrasto di colore fra le masse vegetali e le masse edilizie perché il verde a filare o è nascosto dalle fabbriche sottoposte o comunque poco visibile già a breve distanza.



LOGGIA DEL COMUNE E TORRE DEL POPOLO

A un certo momento della prima espansione a nord, che si svolgeva sull'antico delle colline in difficoltà per le comunicazioni e per il maggior costo di sistemazione delle aree e delle fondazioni, avvenne un arresto nel fabbricare delle abitazioni, e al momento della ripresa nell'intervallo fra la 1° e la 2° circonvallazione si girò l'ostacolo della costruzione in collina dando all'espansione edilizia un orientamento diverso. Il nuovo periodo s'inizia nel 1874 con l'annessione dei Comuni suburbani, San Martino d'Albaro, San Fregoso, Foce, Marassi, San Francesco d'Albaro, Staglieno.

Lo sviluppo dei quartieri residenziali che è in funzione delle caratteristiche particolari del terreno, dopo aver invaso la parte di collina più facilmente accessibile si volge verso oriente perché è il più facile rispetto a quello di ponente, precluso dal Colle di S. Benigno, e di quello a nord, ostacolato dal maggior sforzo per vincere la continua pendenza della collina. Questa fase di espansione orientale è caratterizzata a sua volta da un complesso di lavori stradali atti a unire e collegare tra loro in modo più diretto i comuni suburbani e la vecchia città; per ciò si studia e subito si mette in attuazione il piano regolatore e s'impulsa la parte prima delle frazioni suburbane e si appone l'esecuzione del grande progetto, denominato appunto della *viabilità orientale* per la sistemazione e l'ampliamento di piazza De Ferrari, della via Giulia, della piazza d'Archi, e della via Consolazione fino a Porta Pila. In aggiunta al piano *ingrandimento* sulla collina di Carignano predisposto dal Barabino, e all'apertura di via Serra, e via Galata col tipico ottocentesco quadrivio di piazza Colombo già eseguite attorno al 1874, sono conseguenza delle necessità edilizie della fine del secolo scorso la via XX Settembre, il collegamento dell'Acquavale con le mura di S. Chiara attraverso la costruzione del Ponte Monumentale, l'esecuzione del piano fabbricativo nella regione del Cavalletto e del Manicomio, infine l'invazione della zona di Albaro che però vede applicato il suo speciale piano regolatore soltanto a partire dal 1924.

GENOVA FASCISTA

A questo tempo l'inquadratura urbanistica della città manifesta per la prima volta un progresso contemporaneo di tutti i suoi fattori costituenti. Il porto, il traffico, l'edilizia si muovono assieme in una evoluzione straordinariamente faticosa e rapida, quanto unitaria.

Mentre il Molo Vecchio nel corso dei secoli veniva più volte prolungato, si intraprendeva nell'anno 1863 la costruzione del Molo Nuovo a Capo di Faro secondo i disegni del celebre progettista genovese Annaloe de Mari. Dapprima tra il Molo ed il Fronteggiato del Faro venne lasciato un distacco, o *spazio morto* come fu chiamato, di 500 metri; si ridusse infine a poco a poco 190 metri, per poi sopprimerlo interamente unendo così il Molo alla terra ferma. Lungo la siva o scali di appoggio esistenti al XII sec. in numero di sei venivano in seguito allungati, allargati e rafforzati; quello dei Coltellacci venne sommerso nel XVII sec. con la formazione di magazzini per il deposito franco delle merci — altri punti d'appoggio vennero costruiti in San Tommaso, ed infine uno più vasto ed importante a San Lazzaro — le calate antiche cominciarono a costruirsi dopo il secolo XVI, le prime al di dentro del Molo Vecchio che furono dette *sotto il Molo*. Così per il corso di otti secoli Genova secondava costantemente la felice conformazione naturale del suo lido.

Ma all'avvenire del vapore non si può più considerare il grande porto da un punto di vista esclusivamente locale, ma si deve vederlo come il centro di congiungimento delle linee marittime e terrestri che legano il mare colle regioni dell'entroterra.

Il movimento della decisa ripresa si ebbe verso il 1850 dopo lo sviluppo della navigazione a vapore, associato dalla politica commerciale liberista, dall'abolizione della dogana fra la terraferma e la Sardegna, dall'impiego delle locomotive ferroviarie verso il Piemonte e la Lombardia. Successivamente lo sviluppo della rete ferroviaria allargò di molto la sfera d'influenza, facendo finire in Genova il principale porto della Svizzera e di qualche altra parga dell'Europa centrale.

I servizi portuali erano però ben lontani dal rispondere alle crescenti esigenze.

Essi necessitano lo studio di un piano di ampliamento e sistemazione, questo venne tracciato nel 1864 informandosi al concetto di un vasto avamposto che tanto nei riguardi dell'entroterra che dello stazionamento delle navi si trovava in condizioni analoghe a quelle del porto esistente e si prestasse, occorrendo, alla creazione di un nuovo porto. Alle fine del 1877 venne iniziata la prima serie di opere: fu creato l'avamposto, furono costruiti dodici ponti spargenti e le interposte calate di riva, i bacini di carenaggio con l'adeguato calce delle Grazie, un canale per inviare nel mare libero gli scoli delle fogne noccanti, la dogana, la stazione marittima più viaggiatori, la stazione ferroviaria a S. Limbomba, il porto di S. Benigno, di S. Lazzaro, di S. Tommaso e della Saniola. Si provvide inoltre alla sistemazione dell'antica darsena del Mandracio, all'escavazione del bacino interno, all'arrondamento delle calate con gli impianti ferroviari e gli apparecchi idraulici per il carico e scarico delle merci, oltre alle importanti costruzioni ferroviarie destinate a migliorare le comunicazioni con la valle padana, fra cui il grande porto di smistamento presso Novi e la linea succursale dei Giovi.

L'ulteriore incremento del traffico rende infine necessari i provvedimenti della fase attuale: la escavazione del bacino del Faro, e il prolungamento della grande diga di difesa fra oltre il Polcevera con tutte le opere complementari per la utilizzazione dello specchio d'acqua assistente a Sampierdarena, ridotto ad un ampio comodo bacino contraddistinto dai nomi di Vittorio Emanuele III e di Benito Mussolini.

Ai traffici che per millenni hanno svolto i loro complessi movimenti intimamente raccolti fra le sponde del porto, quasi isolatamente dalla città, succedono ora le linee marittime terrestri e aeree vincolate tutt'insieme a formare unio sistema.

Il nuovo colonnato impianto del porto, disposti davanti all'intera città e a Sampierdarena provoca in tutta la sua importanza la questione del diretto collegamento fra mare e terra, resa ancor più complessa dallo sviluppo della trazione camionale. Se il collegamento ferroviario poteva risolversi con l'isolto in galleria, il problema si presenta infatti gravissimo quando si tratta di dar luogo spesso all'imponente massa degli autotrasporti: qualunque attraversamento dell'arteria litoranea, cioè dell'unica via di transito tra Genova e le Riviera, avrebbe portato complicazioni insuperabili all'alto e all'altro movimento se a tempo non fosse intervenuta la radicale soluzione ideata e compiuta dal Governo Fascista con la costruzione della Camionale dei Giovi, che su tutto il suo percorso sta separata da ogni altra via e collega al porto il suo piazzale di sosta e di smistamento indipendentemente da tutte le altre comunicazioni terrestri, sovrappassando le arterie cittadine ed viadotto di corso Francia ricordato ai Bacini dalla grandiosa discesa a spirale.

Il problema delle grandi comunicazioni longitudinali è pur sempre quello che guida lo studio della viabilità maestra nella Grande Genova. Dopo il periodo bellico si sviluppò in pieno la trasformazione da animale in meccanica dei mezzi di trasporto urbano, portando al progressivo aumento della velocità e del numero dei veicoli: le traffico precettissimi, a contatto colle arterie del traffico subiscono allora un'imponente trasformazione, esse diventano centro di smistamento, eliminando in tutto o in parte le funzioni precedentemente svolte nella vecchia città.

Sorgono così i due problemi sostanziali per l'ossatura della città moderna: il problema della viabilità, rappresentato dalle piazze di traffico e dalle arterie di traffico — l'altro, delle nuove piazze monumentali e funzionali. Nella piazza di smistamento la forma e le dimensioni cominciano ad essere dettate dalle strade che vi convergono e che da essa si irradiano; la larghezza di queste viene imposta dalle singole necessità del traffico, e la loro direzione dettata sempre più nettamente da vasti concetti unitari di collegamento non solo tra i vari centri della città, ma colle arterie esterne.

La particolare struttura morfologica del suolo comporta una distribuzione eminentemente lineare del movimento secondo la direzione principale nord-ovest — sud est con un tracciato di minimo percorso che è rappresentato dalla congiungente piazza De Ferrari-piazza Tommaso per il collegamento della zona orientale, e dalle vie Carlo Felice-Garibaldi-Carlini per le comunicazioni della zona di ponente. Questa convergenza del traffico lungo una sola arteria longitudinale ha creato un evidente ingombro del movimento e pertanto si è preaccitata indugiando la necessità di interare il gran nucleo abitato e intenso di traffico e di traffico con nuove strade in detto senso, le quali, oltrepassano la zona centrale e scamano il traffico urbano, finalmente convergono e si innestano nella stretta svincola litoranea, dalla quale, a ponente, si dirama una parte del traffico imboccando a nord la Val Polcevera.

Il fulcro del nuovo sistema di viabilità centrale è costituito dalla piazza Dante, formata dall'attuale tronco di via Dante e lo sbocco della galleria Cristoforo Colombo sotto il colle di Carignano. Essa è la piazza di traffico per eccellenza: per mantendendo libero un'area di 6.000 mq. il suo carattere specifico di nodo di collegamento delle nuove grandi arterie, che vi convergono al centro di un intenso commercio, l'ha fatta studiare tale da costituire, malgrado il rispetto delle esigenze architettoniche, il più facile raccordo alle condizioni del movimento.

A sua volta il motivo principe dell'organismo viario è costituito dai grandi transiti aperti in galleria attraverso le linee Corridori-Corvetto, piazza Dante-piazza della Vittoria, piazza Palermo-via Piave; approfittando della conformazione collinosa del territorio esse hanno il vantaggio di allacciare secondo il minimo percorso, abbeverando gli incolti. Naturalmente le arterie che attraversano il centro si ricollegono con quelle di grande comunicazione situate nelle zone esterne, creando così un tutto omogeneo e tecnicamente logico; al corso Italia corrisponde la linea di levante recentemente allargata e rettificata in più punti; alla piazza Cavour corrisponde l'arrampicata dei Magazzini Generali con la creazione di un nuovo tronco stradale che passa a mare del Palazzo San Giorgio, il tronco di strada sopraccavata tra Carlo Alberto ed il viadotto della Stazione Marittima passando davanti ai giardini di Piazza Doria; l'allargamento di via Milano ottenuto con l'abbattimento dei terrazzi, e poscia la via di Francia e quella nuova del piano regolatore di Sampierdarena. In dette arterie confluisce pure la strada di fondo valle che si parte da Piccapietra in direzione nord-sud tra il piano centro ed il mare.

Oltre la trama delle più grandi arterie di traffico, cioè apriti le nuove piazze cittadine, per la sosta e lo svolgimento della vita civile; la piazza della Vittoria attorno al monumento dei Caduti, che è la piazza monumentale, mentre il ritorno al Comune della vasta zona a mare già del cantiere della Foce ha permesso a sua volta di far qui sorgere la grande piazza a Mare, che ha precisamente la spiaggia per uso dei suoi lati ridonando a godimento dei genovesi quello spazio libero in faccia alle acque da loro tante volte dominate, sull'esempio delle analoghe cure che il Comune avevano già avuto fin dal loro primo governo.

Ritornando a queste opere maggiori quelle minori si ha il quadro che raffigura la Genova dell'era mussoliniana.

Abbiamo visto l'attimo della difesa seguita all'impulso verso i traffici ardentissimi — i burgi cristiani dare la fede ai parenti per le lontane imprese e la croce rossa in campo bianco al primo standardo del Comune — i colli coperti di torri e mura potenti, poi di ville e palazzi — il porto costruito e mettere al riparo i pirati legai, poi scendersi umistatamente a distribuire grano e mattoni in tutte le direzioni per tutte le vie. Ma il confronto della Genova 1938 rispetto a quella del 1864 è ragione della più sorprendente meraviglia a chiunque osservi la profonda radicale evoluzione che la forma della città manifesta aver raggiunto non in un solo, ma in tutti gli elementi vitali della sua urbanistica.

La forma di oggi è davvero un monumento immutato sull'affastidato dei colli attorno al porto, a testimonianza per l'avvenire questa Genova fascista, ancora una volta superata in quel mare nostrum che il Duce ha riconsecrato colla sovranità di civiltà e di gloria.

PETER BARBERA

ELENCO DELLE TAVOLE

Tav. 1	Genova - Ponte Zeno	Tav. 13	Genova 1956 - Schema urbanistico
Tav. 2	Genova - Topografia e idrografia	Tav. 14	Genova 1956 - Schema edilizio
Tav. 3	Genova - Quadro urbanistico d'insieme	Tav. 15	Genova 1956 - Monumenti
Tav. 4	Genova - Legende	Tav. 16	Genova 1860 - Schema urbanistico
Tav. 5	Genova - Romauna	Tav. 17	Genova 1860 - Schema edilizio
Tav. 6	Genova - Riforma	Tav. 18	Genova 1860 - Monumenti
Tav. 7	Genova - Romauna - Schema urbanistico	Tav. 19	Genova 1860 - Schema urbanistico
Tav. 8	Genova - Romauna - Schema edilizio	Tav. 20	Genova 1860 - Schema edilizio
Tav. 9	Genova - Romauna - Monumenti	Tav. 21	Genova 1860 - Monumenti
Tav. 10	Genova - Schema urbanistico	Tav. 22	Genova - Schema urbanistico
Tav. 11	Genova - Schema edilizio	Tav. 23	Genova - Schema edilizio
Tav. 12	Genova - Schema Monumenti	Tav. 24	Genova - Schema Monumenti

V - IV sec. a.C. - Le tombe rinvenute tra il 1898 ed il 1900 nella necropoli arcaica di S. Andrea attestano un'arte sacra assai florida. Non allineate e separate da una via, ma aperte verso nord-ovest appoggiate per tutta la lunghezza a un muro di sostegno, le tombe si affacciano a oltre 5 metri, da esse raggruppavano la necropoli di oltre 5 metri. La loro costruzione è in mattoni di pietra e a pezzi sono scavati ed imbutiti, poi si rivestono in tufo e inghiottiti a un metro di altezza di pietra come pregiate; quindi il vano è rotondello. Tav. 5 n. 4

18 a.C. - Genova viene rinvenuta dalla colonia romana comandata dal Senatore Spurio Lucoreo: i quattro vignoni all'ovest pregevoli i ponti di Grimois appoggiati a Miquel Pont domus costruiti in tufo. Tav. 5 n. 15

LXXI. L. - Piumi 87. 18 a.C. - È costruita il Palazzo di Agrippa il grande anfiteatro di Roma, in forza di Mela. Un avanzo di cui è conservato l'iscrizione Agrippi Tribunicus potest. Tav. 5 n. 20

Questo palazzo assai probabilmente in forza all'epoca dei Sacerdoti e viene riedificato dal redivo nel suo discendente assai in Callistura sopra la Pora si vede una facciata, o sia una parte di facciata con un fregiata grandioso oltre l'attuale recintato nel muro, e detta facciata è sostenuta da tre colonne di marmo di eccellente lavoro con capitelli bellissimi a fogliami, e porta ora la casa di Luperio e dei Longobardi, come si legge in cartine appese di me, il che si conosce dall'ordine di detta cartine. Tav. 5 n. 11

(topografia) - Dizionario p. 114 terzo - B.M. Università Genova Tav. 5 n. 11

Non si hanno date di altri edifici o monumenti dell'epoca greco-romana. Si hanno tuttavia alcuni avanzi dei quali una parte appartengono a monumenti rimasti sul luogo di costruzione, e altri sono stati rinvenuti in un sito adiacente, e non si sa con certezza la provenienza di essi, e i più solo pervenuta la memoria. Sono stati rinvenuti a scampagnone la costruzione di un fregiata di vari avanzi, senza fondamento scientifico. Un corrispondente si rendono i seguenti disegni: Tav. 5 n. 12

Monumenti antichi
1901 - Monumenti antichi negli scavi di San Lorenzo produsse resti di profumi ellenistici e romani che sono ancora nel fango insieme alla chiesa stessa, proporzionale la piazza di S. Giovanni il Verchito. Tav. 5 n. 13

Nel 1843 durante il lavoro di abbassamento si rinvenne fano della chiesa dei Toscani, vennero alla luce molte monete imperiali e consolari, e soprattutto monumenti senza epigrafe in terracotta. La superficie assai dipinta ma valve a disegni di un uomo antico, molto in terra, come, vasi, incrociatori, steli e grafie, grande, vasi di terra alchre nel 1871 si abbassò il suolo della chiesa della Antonmaria, e tutto che fu scoperto dal scavo del Duomo ancora alla piazza dei Fungo. Gli scavi fatti allora sono appresi nel Palazzo di San Lorenzo, accennando che anche qui vi era un'antenna. Tav. 5 n. 6

La Via Giustiniana prima del Vico era chiamata l'antenna. Via della Certosa della Chiesa che era rinvenuta una ampiezza costruzione romana, limitatamente però nel tratto da San Giorgio al mare. Un documento del Liber Iustinii ci attesta che nel 1172 il vico lungo la Via Giustiniana era ancora scoperta e vi si rinveniva con un postello in direzione di vivo Vico. Tav. 5 n. 9

Un cimitero romano presso un distretto di S. Maria di Casale dove presso il Vico di San Simon Valbiano si rinvennero prima, anche ad arte, in una delle quali leggendosi Cap Neronis. Nel 1491, rinvennero queste pitture di Giacobbe e anche un cimitero romano presso un distretto di S. Maria di Casale. Altre tombe si rinvennero nel 1893 fatto il scavo del Duomo. Un documento del Liber Iustinii ci attesta che nel 1172 il vico lungo la Via Giustiniana era ancora scoperta e vi si rinveniva con un postello in direzione di vivo Vico. Tav. 5 n. 9

Un cimitero romano presso un distretto di S. Maria di Casale dove presso il Vico di San Simon Valbiano si rinvennero prima, anche ad arte, in una delle quali leggendosi Cap Neronis. Nel 1491, rinvennero queste pitture di Giacobbe e anche un cimitero romano presso un distretto di S. Maria di Casale. Altre tombe si rinvennero nel 1893 fatto il scavo del Duomo. Un documento del Liber Iustinii ci attesta che nel 1172 il vico lungo la Via Giustiniana era ancora scoperta e vi si rinveniva con un postello in direzione di vivo Vico. Tav. 5 n. 9

Barzo di una civiltà recente nella città del Monastero. Colonne e capitelli nella Chiesa del Monastero di S. Andrea. Tav. 5 n. 35

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

Posizione attuale di avanzi
1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

1891 - In un blocco di marmo di Piazza Porticello rinvennero un capitello del 1897. Tav. 5 n. 36

A questo periodo milanese risale la fondazione della Chiesa di: Santa Sabina; vi si rinvenne la legge di un soldato romano più esplicito sul luogo. Elicone aveva scoperto sotto l'impressione d'averne Maurizio Tibone. Tav. 5 n. 3

San Pantano; si vuole fosse edificata dal Veneno Cerasano. Tav. 5 n. 6

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

San Felice; sembra la tradizione questa chiesa in origine non era che un'antella Capellese eretta dal monastero di Pavesina. Tav. 5 n. 7

Nello stesso secolo s'innalza inoltre la ricostruzione di San Lorenzo. Tav. 5 n. 1

GENOVA ROMANICA
1892 - Alcuni resti sommarati per la prima volta le località di Fregugno. Tav. 5 n. 1

1893 - Nella città antica della Chiesa di San Marcellino e di San Felice. Tav. 5 n. 1

1895 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1896 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1897 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1898 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1899 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1900 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1901 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1902 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1903 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1904 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1905 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1906 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1907 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1908 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1909 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1910 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1911 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1912 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

1913 - Un'anta di dipinto nella chiesa di Santa Margherita. Tav. 5 n. 1

GENOVA ALLOBRISTANA E BIZANTINA
63 d.C. - La prima Chiesa cristiana sorta in Genova fu quella di S. Andrea. Tav. 5 n. 1

64 d.C. - La prima Chiesa cristiana sorta in Genova fu quella di S. Andrea. Tav. 5 n. 1

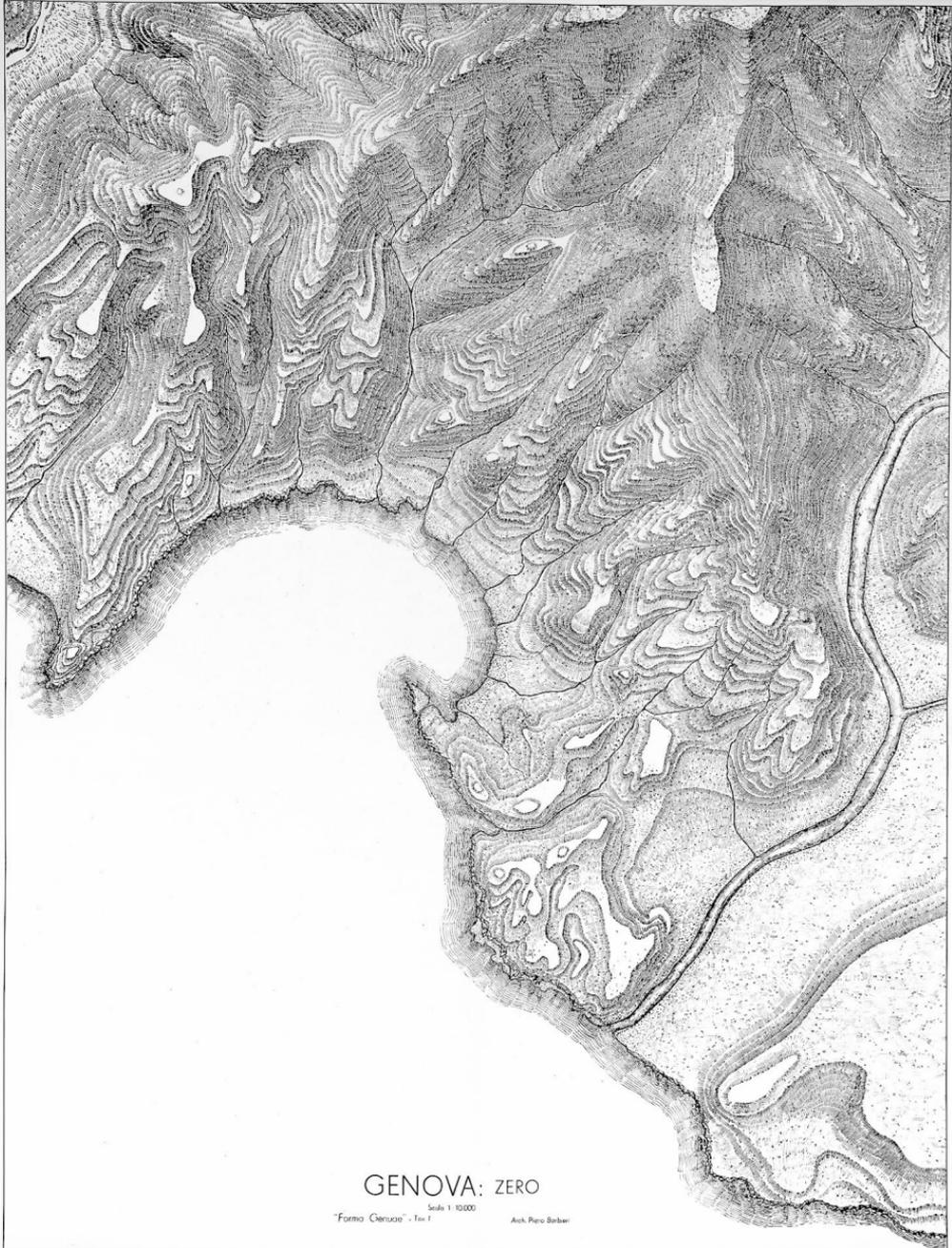
65 d.C. - La prima Chiesa cristiana sorta in Genova fu quella di S. Andrea. Tav. 5 n. 1

66 d.C. - La prima Chiesa cristiana sorta in Genova fu quella di S. Andrea. Tav. 5 n. 1

67 d.C. - La prima Chiesa cristiana sorta in Genova fu quella di S. Andrea. Tav. 5 n. 1

68 d.C. - La prima Chiesa cristiana sorta in Genova fu quella di S. Andrea. Tav. 5 n. 1

69 d.C. - La prima Chiesa cristiana sorta in Genova fu quella di S. Andrea. Tav. 5 n. 1

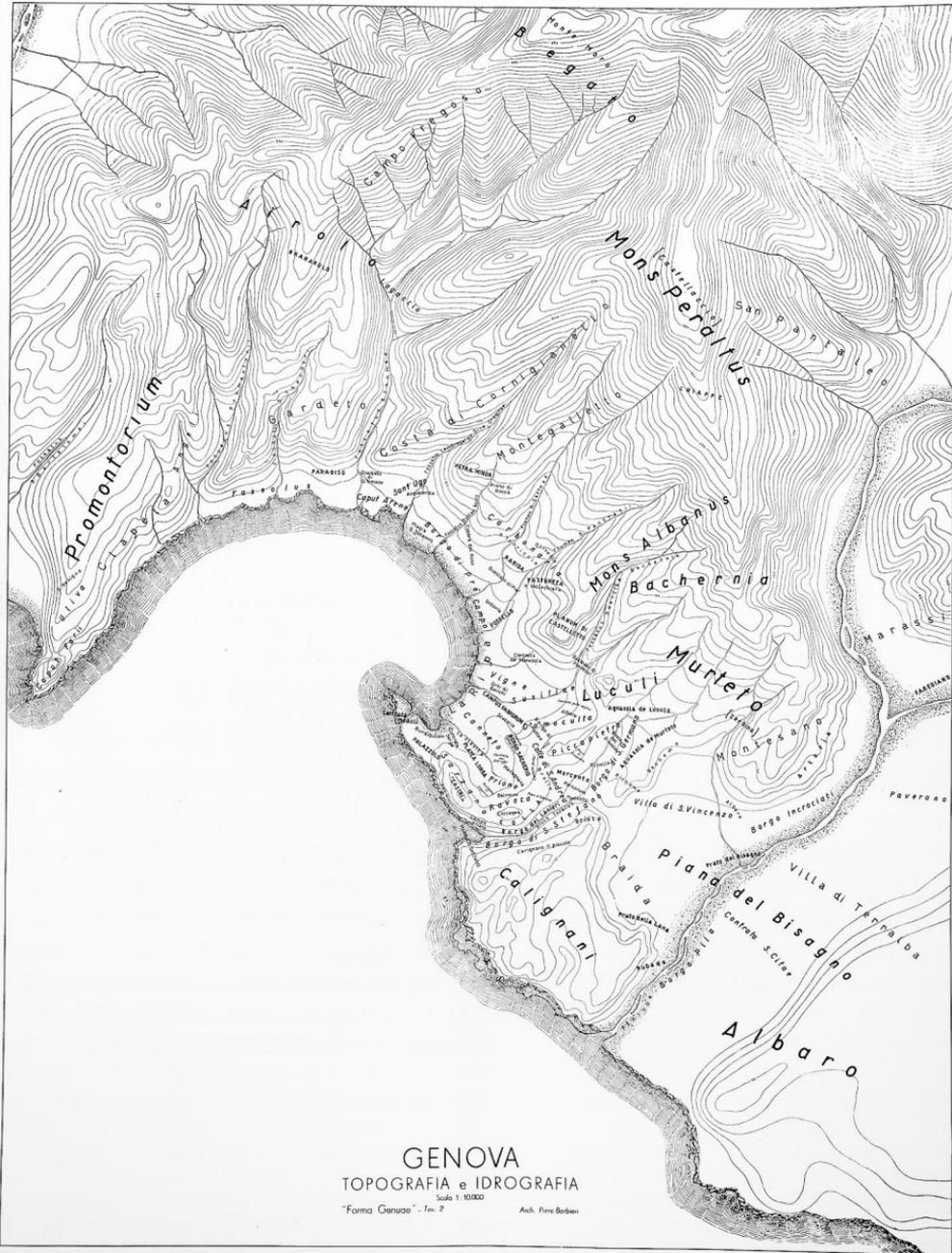


GENOVA: ZERO

Scale 1:10000

"Forma Ciarucci" - Tav. I

Arch. Piero Barberi



GENOVA
 TOPOGRAFIA e IDROGRAFIA

Scala 1:10000
 "Forma Genova" - Tav. 2
 Aut. Piero Barbani



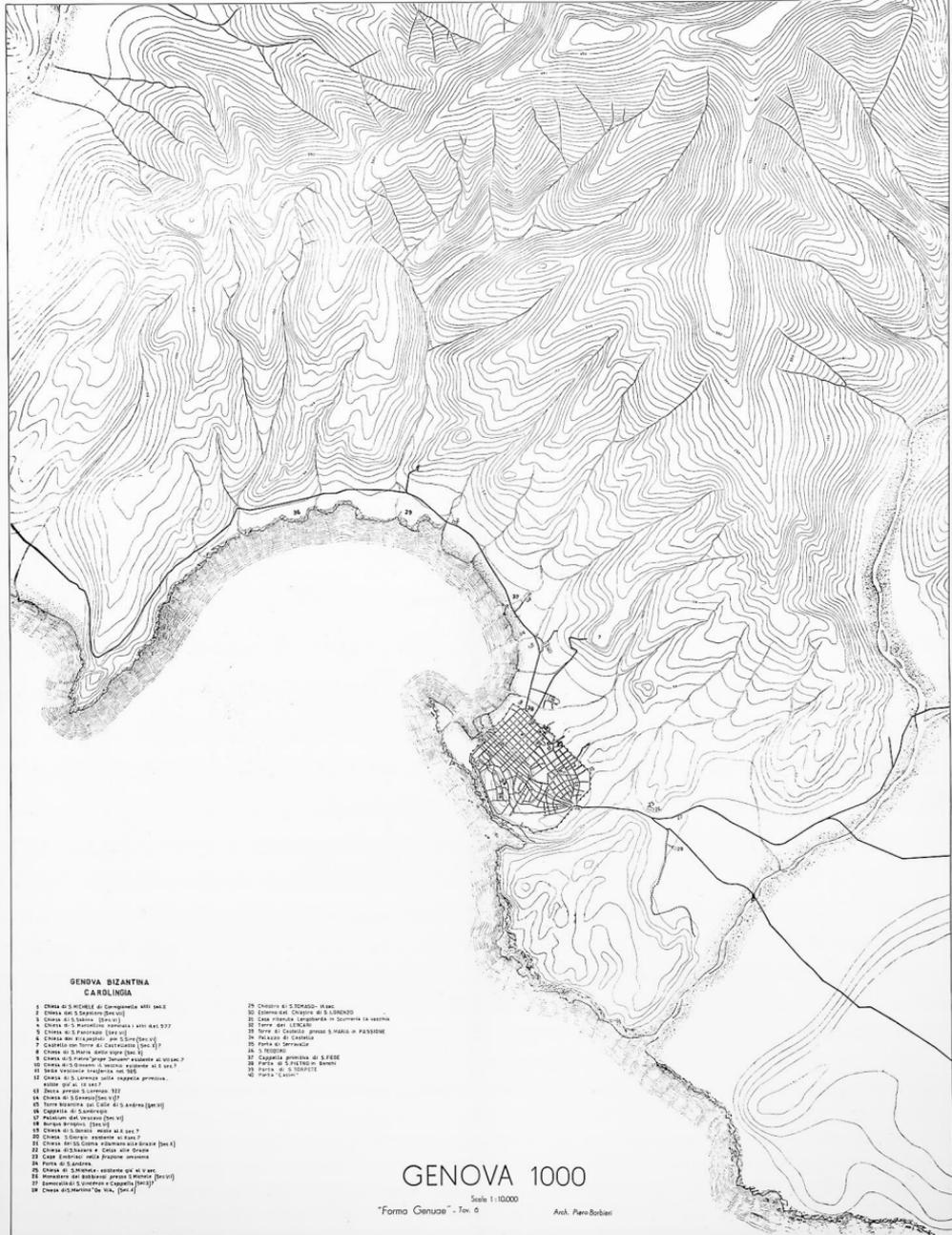
- 1 Superficie dell'Arquimede
- 2 Mosaico Anzani sul colle di S. ANGERA
- 3 Mosaico Anzani sotto S. LORENZO
- 4 Uscita verso la zona di Barchi
- 5 Uscita verso il Manducario - foto aerea
- 6 Uscita verso il Manducario - foto aerea
- 7 Uscita verso la Marina di S. Siro
- 8 Uscita verso Fiancetta
- 9 Uscita verso la Macchia sotto S. LORENZO

GENOVA PRE - ROMANA

Scala 1:10.000

"Forma Genova" - Tom. 4

Arch. Piero Barbieri



**GENOVA BIZANTINA
CAROLINGIA**

- 1 Chiesa di S. NICOLA di Compiagnolo (sec. XVI)
- 2 Chiesa del S. Spirito (sec. VI)
- 3 Chiesa di S. Andrea (sec. VI)
- 4 Chiesa di S. Maurizio (fondazione i anni dal 577)
- 5 Chiesa di S. Felice (sec. VI)
- 6 Chiesa del S. Spirito - più S. Spirito (sec. VI)
- 7 Castello dei Frati di Castelletto (sec. VI)
- 8 Chiesa di S. Maria della Spina (sec. VI)
- 9 Chiesa di S. Maria sopra la Chiesa (sec. VI)
- 10 Chiesa di S. Maria sopra la Chiesa (sec. VI)
- 11 Chiesa di S. Maria sopra la Chiesa (sec. VI)
- 12 Chiesa di S. Maria sopra la Chiesa (sec. VI)
- 13 Chiesa di S. Maria sopra la Chiesa (sec. VI)
- 14 Chiesa di S. Maria sopra la Chiesa (sec. VI)
- 15 Chiesa di S. Maria sopra la Chiesa (sec. VI)
- 16 Chiesa di S. Maria sopra la Chiesa (sec. VI)
- 17 Chiesa di S. Maria sopra la Chiesa (sec. VI)
- 18 Chiesa di S. Maria sopra la Chiesa (sec. VI)
- 19 Chiesa di S. Maria sopra la Chiesa (sec. VI)
- 20 Chiesa di S. Maria sopra la Chiesa (sec. VI)

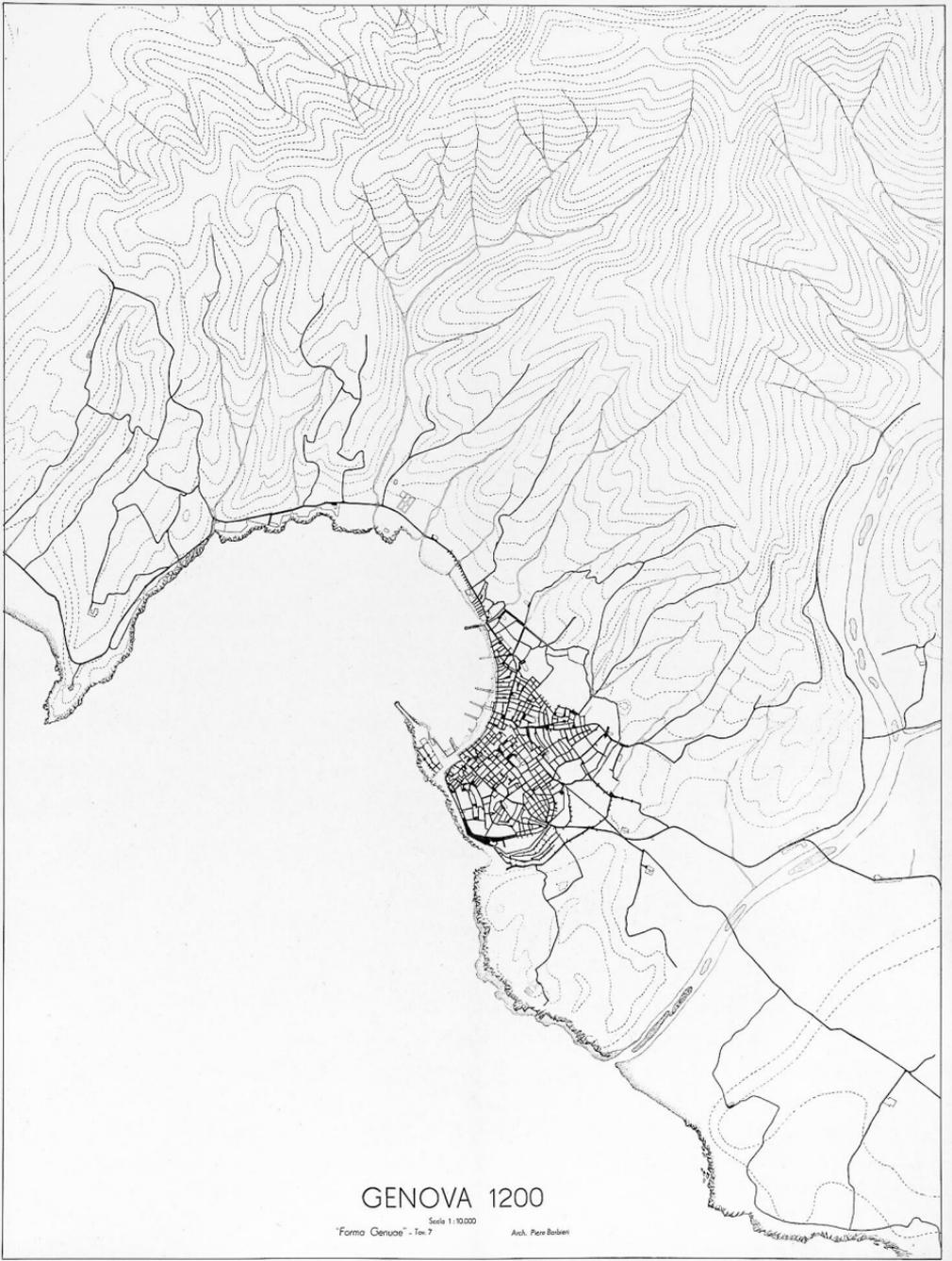
- 21 Chiesa di S. DOMENICO (sec. XVI)
- 22 Chiesa di S. DOMENICO (sec. XVI)
- 23 Chiesa di S. DOMENICO (sec. XVI)
- 24 Chiesa di S. DOMENICO (sec. XVI)
- 25 Chiesa di S. DOMENICO (sec. XVI)
- 26 Chiesa di S. DOMENICO (sec. XVI)
- 27 Chiesa di S. DOMENICO (sec. XVI)
- 28 Chiesa di S. DOMENICO (sec. XVI)
- 29 Chiesa di S. DOMENICO (sec. XVI)
- 30 Chiesa di S. DOMENICO (sec. XVI)

GENOVA 1000

Scala 1:100000

"Forma Genova" - Tav. 6

Arch. Piero Bobbi



GENOVA 1200

Scala 1:10.000

"Forma Genova" - Tav.7

Arch. Piero Baldoni

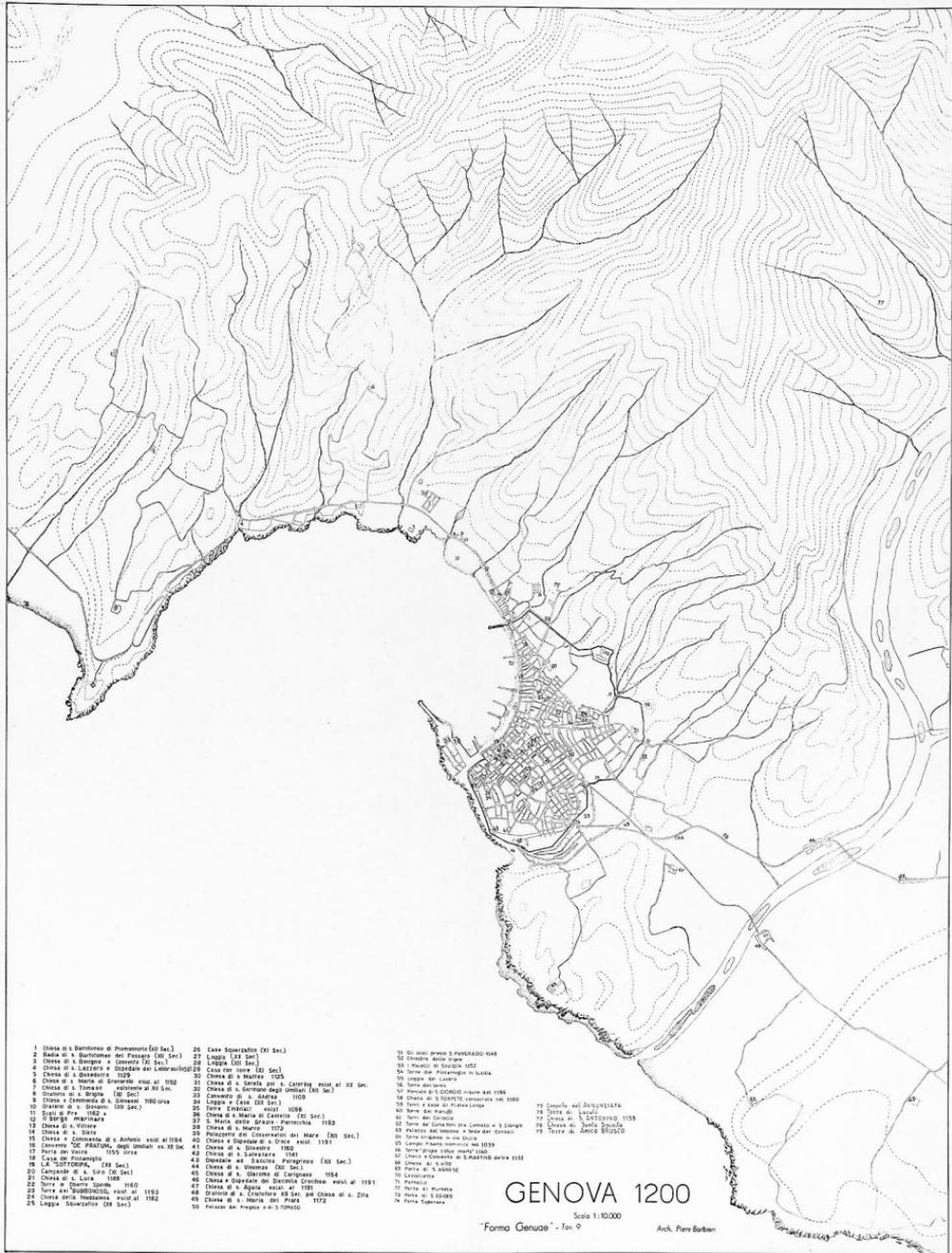


GENOVA 1200

Scala 1:10.000

"Forma Genuae" - Tav. 6

Arch. Piero Barbieri



- 1 Chiesa di S. Bartolomeo di Pomonteiro (XV Sec.)
- 2 Basilica di S. Donato dei Frangia (XI Sec.)
- 3 Chiesa di S. Andrea e S. Giovanni (XI Sec.)
- 4 Chiesa di S. Lazzaro e S. Spirito dei Laboranti (XV Sec.)
- 5 Chiesa di S. Sordani (152)
- 6 Chiesa di S. Maria di Sordani (XIII-XIV Sec.)
- 7 Chiesa di S. Tomaso - Sordani (XIII-XIV Sec.)
- 8 Chiesa di S. Maria di Sordani (XIII-XIV Sec.)
- 9 Chiesa di S. Sordani (XIII-XIV Sec.)
- 10 Chiesa di S. Sordani (XIII-XIV Sec.)
- 11 S. Sordani (XIII-XIV Sec.)
- 12 Chiesa di S. Sordani (XIII-XIV Sec.)
- 13 Chiesa di S. Vittore
- 14 Chiesa di S. Vittore
- 15 Chiesa di S. Vittore
- 16 Chiesa di S. Vittore
- 17 Chiesa di S. Vittore
- 18 Chiesa di S. Vittore
- 19 Chiesa di S. Vittore
- 20 Chiesa di S. Vittore
- 21 Chiesa di S. Vittore
- 22 Chiesa di S. Vittore
- 23 Chiesa di S. Vittore
- 24 Chiesa di S. Vittore
- 25 Chiesa di S. Vittore
- 26 Chiesa di S. Vittore
- 27 Chiesa di S. Vittore
- 28 Chiesa di S. Vittore
- 29 Chiesa di S. Vittore
- 30 Chiesa di S. Vittore
- 31 Chiesa di S. Vittore
- 32 Chiesa di S. Vittore
- 33 Chiesa di S. Vittore
- 34 Chiesa di S. Vittore
- 35 Chiesa di S. Vittore
- 36 Chiesa di S. Vittore
- 37 Chiesa di S. Vittore
- 38 Chiesa di S. Vittore
- 39 Chiesa di S. Vittore
- 40 Chiesa di S. Vittore
- 41 Chiesa di S. Vittore
- 42 Chiesa di S. Vittore
- 43 Chiesa di S. Vittore
- 44 Chiesa di S. Vittore
- 45 Chiesa di S. Vittore
- 46 Chiesa di S. Vittore
- 47 Chiesa di S. Vittore
- 48 Chiesa di S. Vittore
- 49 Chiesa di S. Vittore
- 50 Chiesa di S. Vittore

- 51 Chiesa di S. Vittore
- 52 Chiesa di S. Vittore
- 53 Chiesa di S. Vittore
- 54 Chiesa di S. Vittore
- 55 Chiesa di S. Vittore
- 56 Chiesa di S. Vittore
- 57 Chiesa di S. Vittore
- 58 Chiesa di S. Vittore
- 59 Chiesa di S. Vittore
- 60 Chiesa di S. Vittore
- 61 Chiesa di S. Vittore
- 62 Chiesa di S. Vittore
- 63 Chiesa di S. Vittore
- 64 Chiesa di S. Vittore
- 65 Chiesa di S. Vittore
- 66 Chiesa di S. Vittore
- 67 Chiesa di S. Vittore
- 68 Chiesa di S. Vittore
- 69 Chiesa di S. Vittore
- 70 Chiesa di S. Vittore
- 71 Chiesa di S. Vittore
- 72 Chiesa di S. Vittore
- 73 Chiesa di S. Vittore
- 74 Chiesa di S. Vittore
- 75 Chiesa di S. Vittore
- 76 Chiesa di S. Vittore
- 77 Chiesa di S. Vittore
- 78 Chiesa di S. Vittore
- 79 Chiesa di S. Vittore
- 80 Chiesa di S. Vittore
- 81 Chiesa di S. Vittore
- 82 Chiesa di S. Vittore
- 83 Chiesa di S. Vittore
- 84 Chiesa di S. Vittore
- 85 Chiesa di S. Vittore
- 86 Chiesa di S. Vittore
- 87 Chiesa di S. Vittore
- 88 Chiesa di S. Vittore
- 89 Chiesa di S. Vittore
- 90 Chiesa di S. Vittore
- 91 Chiesa di S. Vittore
- 92 Chiesa di S. Vittore
- 93 Chiesa di S. Vittore
- 94 Chiesa di S. Vittore
- 95 Chiesa di S. Vittore
- 96 Chiesa di S. Vittore
- 97 Chiesa di S. Vittore
- 98 Chiesa di S. Vittore
- 99 Chiesa di S. Vittore
- 100 Chiesa di S. Vittore

GENOVA 1200

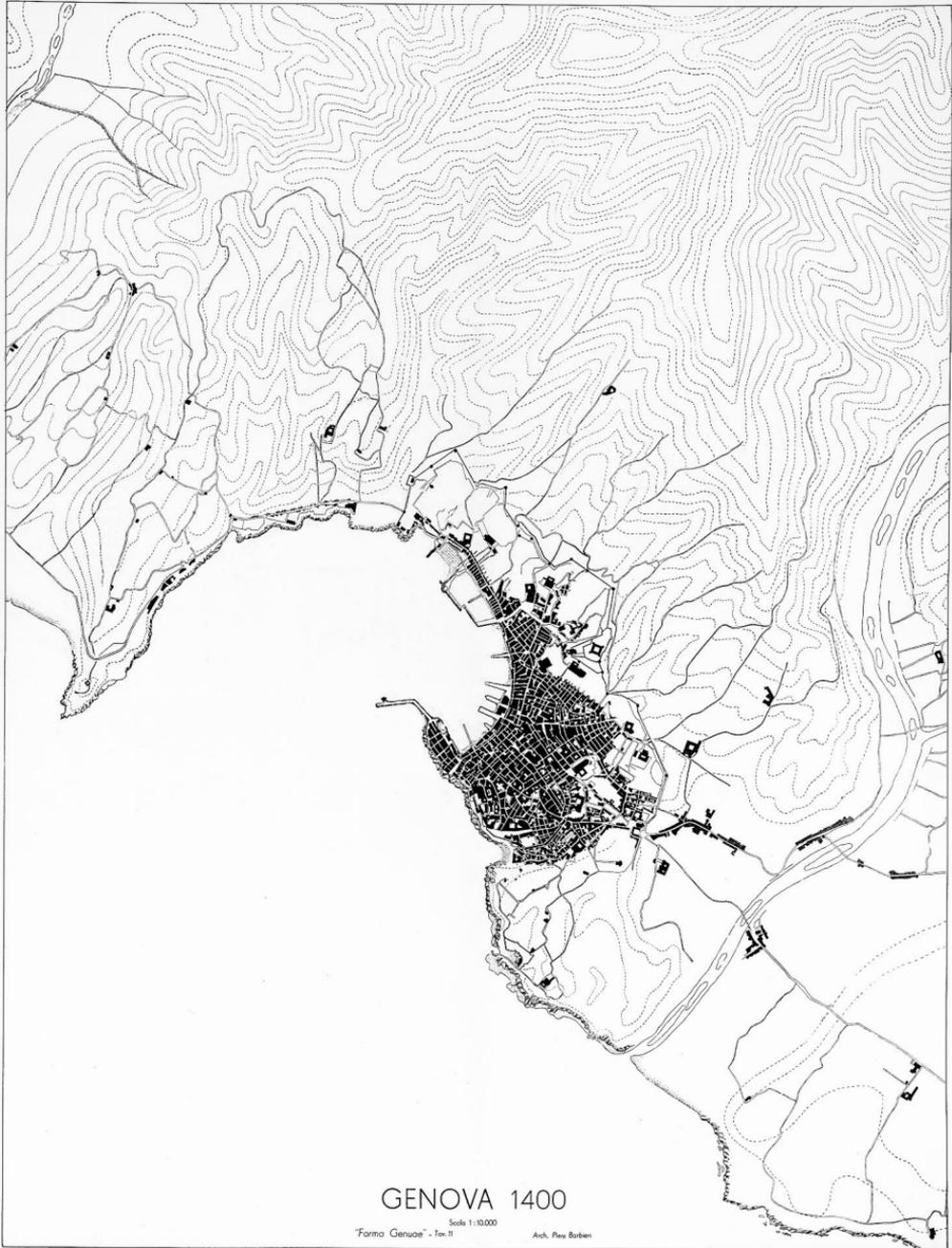


GENOVA 1400

Scala 1:10.000

"Forma Genova" - Tav. 10

Arch. Piero Barbieri



GENOVA 1400

Scala 1:10.000

"Forma Genova" - Tom II

Arch. Pire Sorbiani

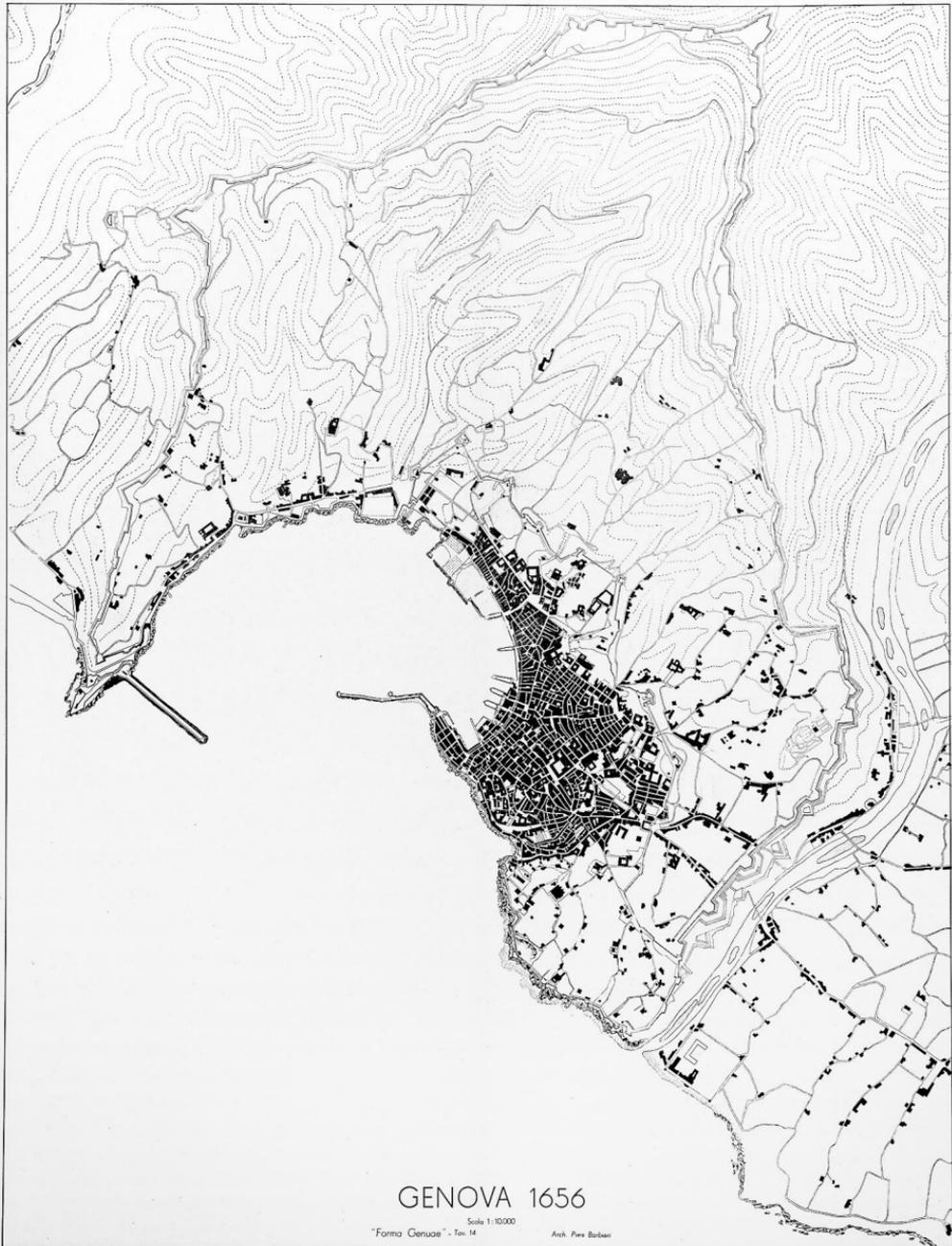


GENOVA 1656

Scala 1 : 10,000

"Forma Genova" - Tav. 13

Aut. Pire Barbieri

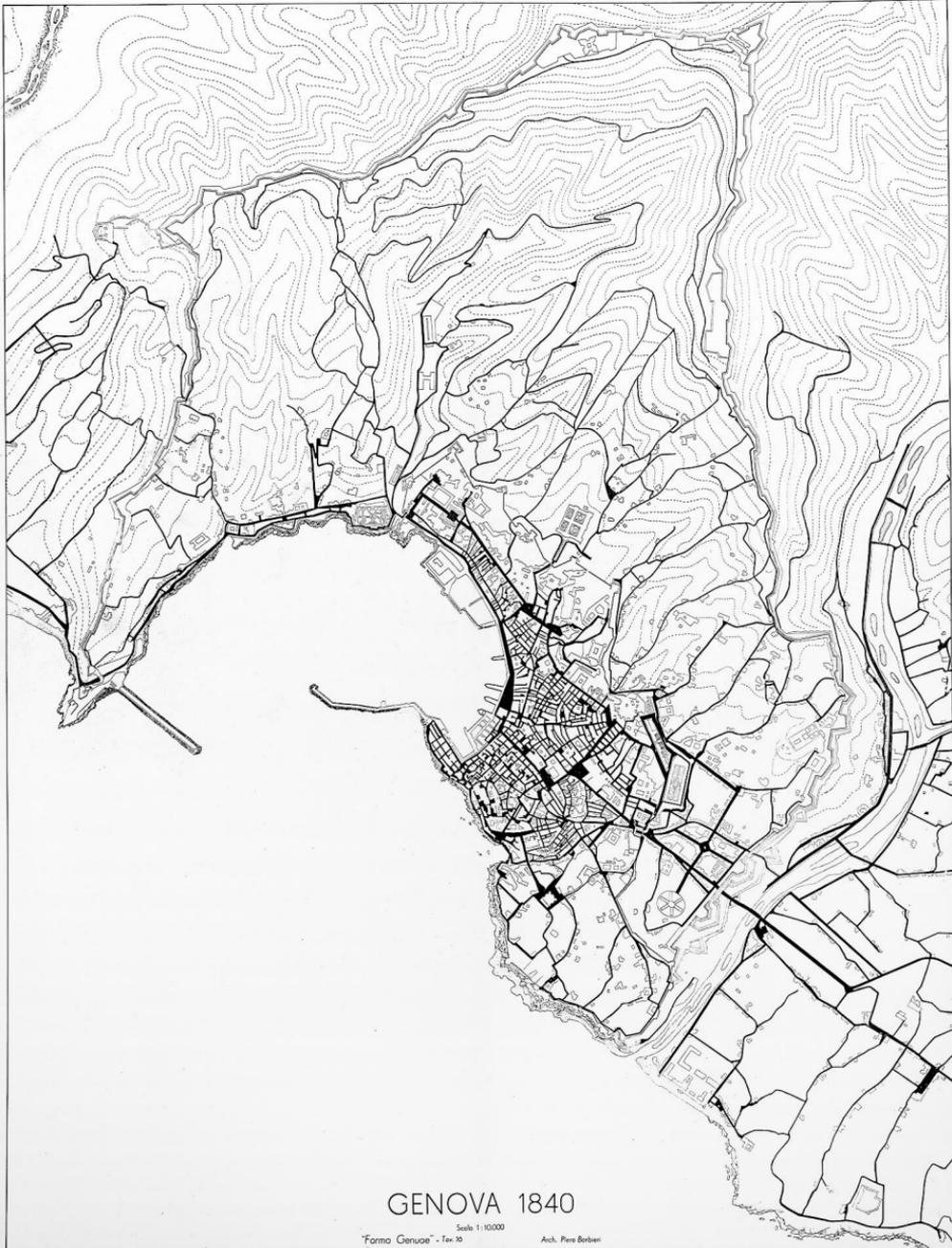


GENOVA 1656

Scala 1:10000

"Forma Genova" - Tav. 14

Arch. Pava Barbati



GENOVA 1840

Scala 1:10,000

Forma Genuale - Tav. 10

Arch. Piero Barbieri



GENOVA 1840

Scala 1:10.000

"Forma Genova" - Tav. 17

Arch. Pava Barbieri



- 1 Piazza S. Maria della Salute
- 2 Chiesa della Madonna e Convento della S. Maria Trinita
- 3 Palazzo della Dogana
- 4 Ritratto di S. FRANCESCO di PAOLA
- 5 Amministrazione di S. GIOVANNI
- 6 Forno di S. GIOVANNI
- 7 Conservatorio di S. MARIA PADRONAZIA
- 8 Chiesa di S. PIETRO
- 9 Braccio occidentale dell'Albergo dei Prati
- 10 Chiesa del SANTISSIMO SACRAMENTO di S. MARCO
- 11 Chiesa di S. GIROLAMO e S. FRANCESCO SAGGIO
- 12 Ritratto di S. GIROLAMO
- 13 Chiesa di S. PIETRO
- 14 Ampliamento del Palazzo Reale di S. S. S. S.
- 15 Ospedale di S. PIETRO
- 16 Chiesa di S. PIETRO
- 17 Palazzo Reale di S. PIETRO
- 18 Chiesa di S. PIETRO
- 19 Chiesa di S. PIETRO
- 20 Ritratto della Chiesa di S. PIETRO
- 21 Chiesa di S. PIETRO
- 22 Chiesa di S. PIETRO
- 23 Chiesa di S. PIETRO
- 24 Chiesa di S. PIETRO
- 25 Chiesa di S. PIETRO
- 26 Chiesa di S. PIETRO
- 27 Chiesa di S. PIETRO
- 28 Chiesa di S. PIETRO
- 29 Chiesa di S. PIETRO
- 30 Chiesa di S. PIETRO
- 31 Chiesa di S. PIETRO
- 32 Chiesa di S. PIETRO
- 33 Chiesa di S. PIETRO
- 34 Chiesa di S. PIETRO
- 35 Chiesa di S. PIETRO
- 36 Chiesa di S. PIETRO
- 37 Chiesa di S. PIETRO
- 38 Chiesa di S. PIETRO
- 39 Chiesa di S. PIETRO
- 40 Chiesa di S. PIETRO
- 41 Chiesa di S. PIETRO
- 42 Chiesa di S. PIETRO
- 43 Chiesa di S. PIETRO
- 44 Chiesa di S. PIETRO
- 45 Chiesa di S. PIETRO
- 46 Chiesa di S. PIETRO
- 47 Chiesa di S. PIETRO
- 48 Chiesa di S. PIETRO
- 49 Chiesa di S. PIETRO
- 50 Chiesa di S. PIETRO
- 51 Chiesa di S. PIETRO
- 52 Chiesa di S. PIETRO
- 53 Chiesa di S. PIETRO
- 54 Chiesa di S. PIETRO
- 55 Chiesa di S. PIETRO
- 56 Chiesa di S. PIETRO
- 57 Chiesa di S. PIETRO

GENOVA 1840

Scala 1:10.000
 Forma Genuae - Tom. 19
 Arch. Piero Barbieri



GENOVA 1890

Scala 1:10,000
Arch. Piero Barbieri

"Forma Genova" - Tav. 10

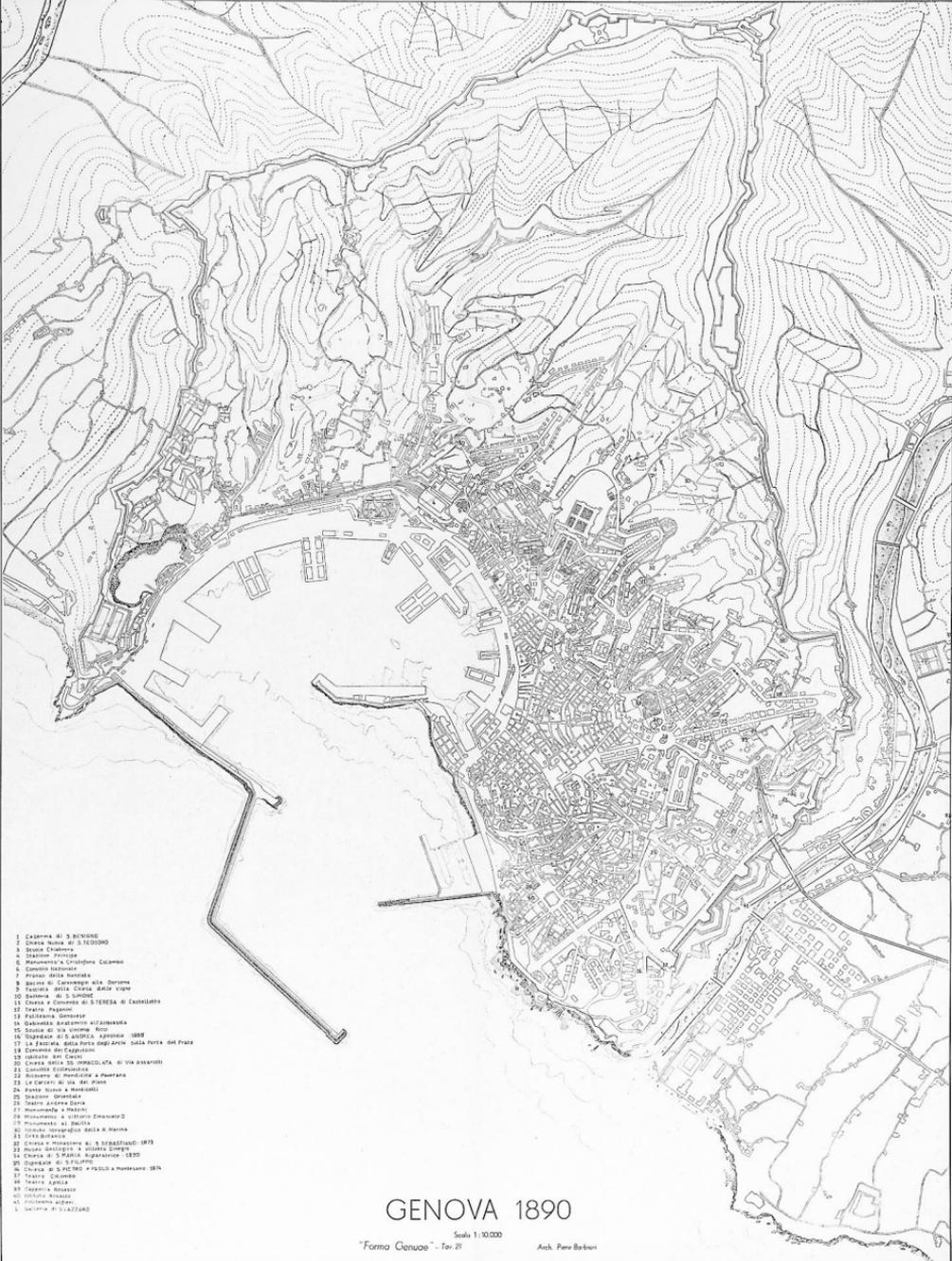


GENOVA 1890

Scala 1:10.000

"Forma Genova" - Tav. 20

Arch. Piero Barbanti



- 1 Caserma di S. BEVIGLIO
- 2 Chiesa Nuova di S. EUSTORGIO
- 3 Chiesa di S. ANTONIO
- 4 Palazzo Principe
- 5 Monumento a Cristoforo Colombo
- 6 Convento S. ANTONIO
- 7 Palazzo della Anzianità
- 8 Balcone di Caronigo alla Dogana
- 9 Fontana della Chiesa della Vittoria
- 10 Chiesa e Convento di S. TERESA di Castelletto
- 11 Chiesa S. PIETRO
- 12 Chiesa S. GIUSEPPE
- 13 Chiesa S. GIUSEPPE
- 14 Chiesa S. GIUSEPPE
- 15 Chiesa S. GIUSEPPE
- 16 Chiesa S. GIUSEPPE
- 17 Chiesa S. GIUSEPPE
- 18 Chiesa S. GIUSEPPE
- 19 Chiesa S. GIUSEPPE
- 20 Chiesa S. GIUSEPPE
- 21 Chiesa S. GIUSEPPE
- 22 Chiesa S. GIUSEPPE
- 23 Chiesa S. GIUSEPPE
- 24 Chiesa S. GIUSEPPE
- 25 Chiesa S. GIUSEPPE
- 26 Chiesa S. GIUSEPPE
- 27 Chiesa S. GIUSEPPE
- 28 Chiesa S. GIUSEPPE
- 29 Chiesa S. GIUSEPPE
- 30 Chiesa S. GIUSEPPE
- 31 Chiesa S. GIUSEPPE
- 32 Chiesa S. GIUSEPPE
- 33 Chiesa S. GIUSEPPE
- 34 Chiesa S. GIUSEPPE
- 35 Chiesa S. GIUSEPPE
- 36 Chiesa S. GIUSEPPE
- 37 Chiesa S. GIUSEPPE
- 38 Chiesa S. GIUSEPPE
- 39 Chiesa S. GIUSEPPE
- 40 Chiesa S. GIUSEPPE
- 41 Chiesa S. GIUSEPPE
- 42 Chiesa S. GIUSEPPE
- 43 Chiesa S. GIUSEPPE
- 44 Chiesa S. GIUSEPPE
- 45 Chiesa S. GIUSEPPE
- 46 Chiesa S. GIUSEPPE
- 47 Chiesa S. GIUSEPPE
- 48 Chiesa S. GIUSEPPE
- 49 Chiesa S. GIUSEPPE
- 50 Chiesa S. GIUSEPPE
- 51 Chiesa S. GIUSEPPE
- 52 Chiesa S. GIUSEPPE
- 53 Chiesa S. GIUSEPPE
- 54 Chiesa S. GIUSEPPE
- 55 Chiesa S. GIUSEPPE
- 56 Chiesa S. GIUSEPPE
- 57 Chiesa S. GIUSEPPE
- 58 Chiesa S. GIUSEPPE
- 59 Chiesa S. GIUSEPPE
- 60 Chiesa S. GIUSEPPE
- 61 Chiesa S. GIUSEPPE
- 62 Chiesa S. GIUSEPPE
- 63 Chiesa S. GIUSEPPE
- 64 Chiesa S. GIUSEPPE
- 65 Chiesa S. GIUSEPPE
- 66 Chiesa S. GIUSEPPE
- 67 Chiesa S. GIUSEPPE
- 68 Chiesa S. GIUSEPPE
- 69 Chiesa S. GIUSEPPE
- 70 Chiesa S. GIUSEPPE
- 71 Chiesa S. GIUSEPPE
- 72 Chiesa S. GIUSEPPE
- 73 Chiesa S. GIUSEPPE
- 74 Chiesa S. GIUSEPPE
- 75 Chiesa S. GIUSEPPE
- 76 Chiesa S. GIUSEPPE
- 77 Chiesa S. GIUSEPPE
- 78 Chiesa S. GIUSEPPE
- 79 Chiesa S. GIUSEPPE
- 80 Chiesa S. GIUSEPPE
- 81 Chiesa S. GIUSEPPE
- 82 Chiesa S. GIUSEPPE
- 83 Chiesa S. GIUSEPPE
- 84 Chiesa S. GIUSEPPE
- 85 Chiesa S. GIUSEPPE
- 86 Chiesa S. GIUSEPPE
- 87 Chiesa S. GIUSEPPE
- 88 Chiesa S. GIUSEPPE
- 89 Chiesa S. GIUSEPPE
- 90 Chiesa S. GIUSEPPE
- 91 Chiesa S. GIUSEPPE
- 92 Chiesa S. GIUSEPPE
- 93 Chiesa S. GIUSEPPE
- 94 Chiesa S. GIUSEPPE
- 95 Chiesa S. GIUSEPPE
- 96 Chiesa S. GIUSEPPE
- 97 Chiesa S. GIUSEPPE
- 98 Chiesa S. GIUSEPPE
- 99 Chiesa S. GIUSEPPE
- 100 Chiesa S. GIUSEPPE

GENOVA 1890

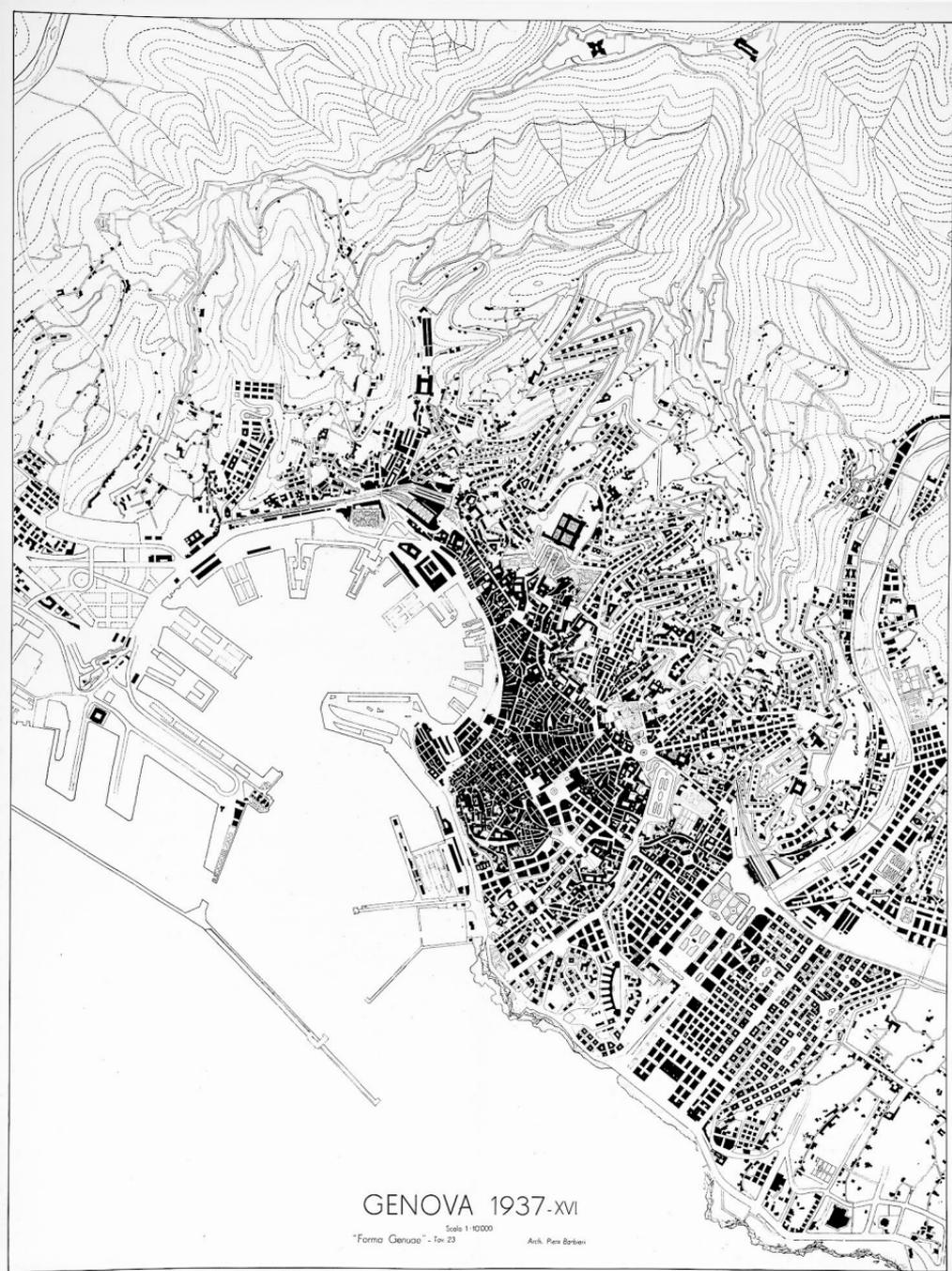


GENOVA 1937-xvi

Scala 1:10.000

"Forma Genova" - Tav. 22

Arch. Piero Barbieri

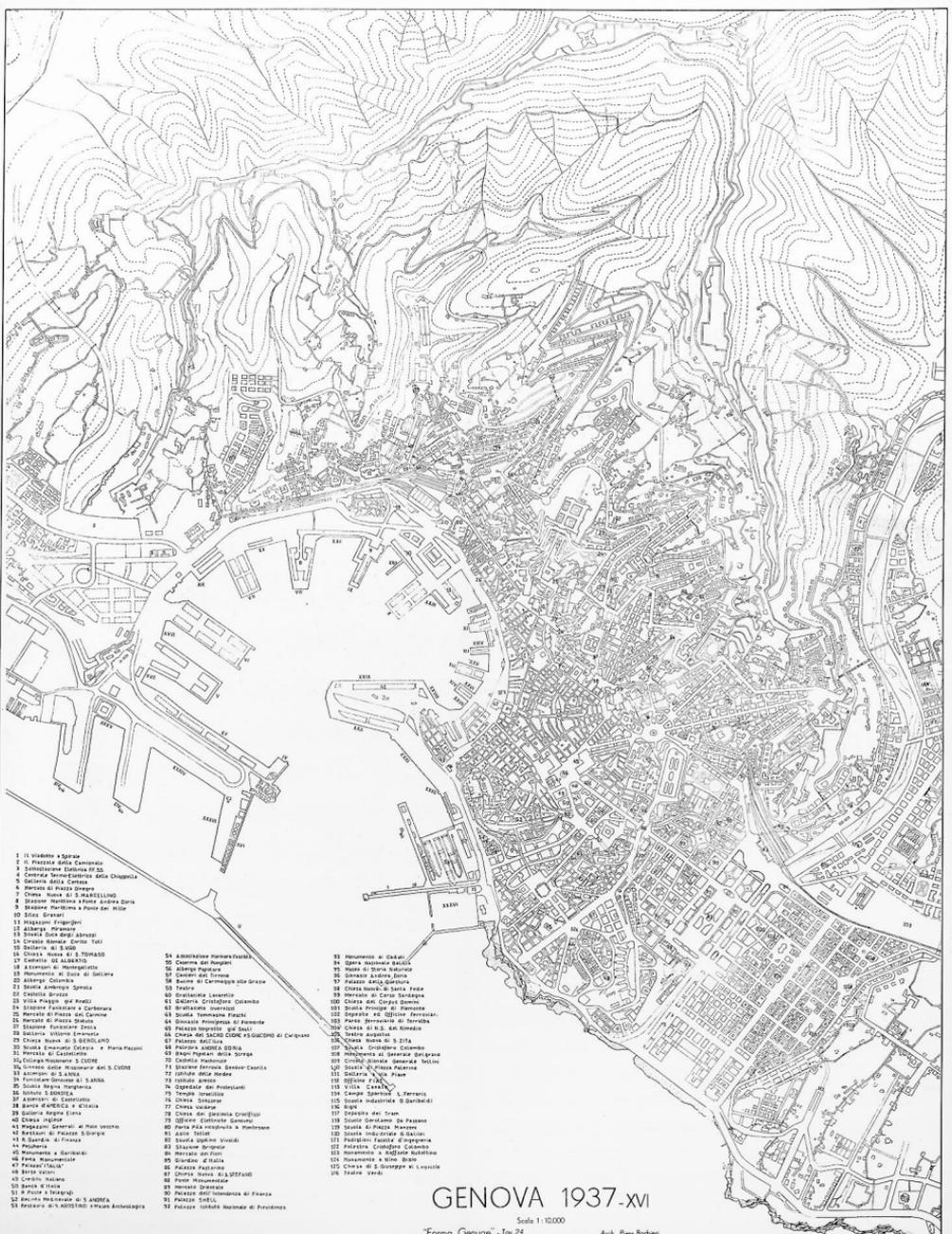


GENOVA 1937-XVI

Scala 1:10000

"Forma Genova" - Tav. 23

Arch. Piero Barbiani



- 1 Il Vittoriale a Spere
- 2 Chiesa della Madonna
- 3 Santuario Costantino di S. S.
- 4 Chiesa di S. Maria della
- 5 Chiesa della Certosa
- 6 Palazzo di S. Maria Nuova
- 7 Chiesa Nuova di S. MARCELLO
- 8 Chiesa S. Maria della
- 9 Chiesa S. Maria della
- 10 Chiesa S. Maria della
- 11 Chiesa S. Maria della
- 12 Chiesa S. Maria della
- 13 Chiesa S. Maria della
- 14 Chiesa S. Maria della
- 15 Chiesa S. Maria della
- 16 Chiesa S. Maria della
- 17 Chiesa S. Maria della
- 18 Chiesa S. Maria della
- 19 Chiesa S. Maria della
- 20 Chiesa S. Maria della
- 21 Chiesa S. Maria della
- 22 Chiesa S. Maria della
- 23 Chiesa S. Maria della
- 24 Chiesa S. Maria della
- 25 Chiesa S. Maria della
- 26 Chiesa S. Maria della
- 27 Chiesa S. Maria della
- 28 Chiesa S. Maria della
- 29 Chiesa S. Maria della
- 30 Chiesa S. Maria della
- 31 Chiesa S. Maria della
- 32 Chiesa S. Maria della
- 33 Chiesa S. Maria della
- 34 Chiesa S. Maria della
- 35 Chiesa S. Maria della
- 36 Chiesa S. Maria della
- 37 Chiesa S. Maria della
- 38 Chiesa S. Maria della
- 39 Chiesa S. Maria della
- 40 Chiesa S. Maria della
- 41 Chiesa S. Maria della
- 42 Chiesa S. Maria della
- 43 Chiesa S. Maria della
- 44 Chiesa S. Maria della
- 45 Chiesa S. Maria della
- 46 Chiesa S. Maria della
- 47 Chiesa S. Maria della
- 48 Chiesa S. Maria della
- 49 Chiesa S. Maria della
- 50 Chiesa S. Maria della
- 51 Chiesa S. Maria della
- 52 Chiesa S. Maria della
- 53 Chiesa S. Maria della
- 54 Chiesa S. Maria della
- 55 Chiesa S. Maria della
- 56 Chiesa S. Maria della
- 57 Chiesa S. Maria della
- 58 Chiesa S. Maria della
- 59 Chiesa S. Maria della
- 60 Chiesa S. Maria della
- 61 Chiesa S. Maria della
- 62 Chiesa S. Maria della
- 63 Chiesa S. Maria della
- 64 Chiesa S. Maria della
- 65 Chiesa S. Maria della
- 66 Chiesa S. Maria della
- 67 Chiesa S. Maria della
- 68 Chiesa S. Maria della
- 69 Chiesa S. Maria della
- 70 Chiesa S. Maria della
- 71 Chiesa S. Maria della
- 72 Chiesa S. Maria della
- 73 Chiesa S. Maria della
- 74 Chiesa S. Maria della
- 75 Chiesa S. Maria della
- 76 Chiesa S. Maria della
- 77 Chiesa S. Maria della
- 78 Chiesa S. Maria della
- 79 Chiesa S. Maria della
- 80 Chiesa S. Maria della
- 81 Chiesa S. Maria della
- 82 Chiesa S. Maria della
- 83 Chiesa S. Maria della
- 84 Chiesa S. Maria della
- 85 Chiesa S. Maria della
- 86 Chiesa S. Maria della
- 87 Chiesa S. Maria della
- 88 Chiesa S. Maria della
- 89 Chiesa S. Maria della
- 90 Chiesa S. Maria della
- 91 Chiesa S. Maria della
- 92 Chiesa S. Maria della
- 93 Chiesa S. Maria della
- 94 Chiesa S. Maria della
- 95 Chiesa S. Maria della
- 96 Chiesa S. Maria della
- 97 Chiesa S. Maria della
- 98 Chiesa S. Maria della
- 99 Chiesa S. Maria della
- 100 Chiesa S. Maria della

- 54 Associazione marinaresca
- 55 Chiesa del Signore
- 56 Chiesa del Signore
- 57 Chiesa del Signore
- 58 Chiesa del Signore
- 59 Chiesa del Signore
- 60 Chiesa del Signore
- 61 Chiesa del Signore
- 62 Chiesa del Signore
- 63 Chiesa del Signore
- 64 Chiesa del Signore
- 65 Chiesa del Signore
- 66 Chiesa del Signore
- 67 Chiesa del Signore
- 68 Chiesa del Signore
- 69 Chiesa del Signore
- 70 Chiesa del Signore
- 71 Chiesa del Signore
- 72 Chiesa del Signore
- 73 Chiesa del Signore
- 74 Chiesa del Signore
- 75 Chiesa del Signore
- 76 Chiesa del Signore
- 77 Chiesa del Signore
- 78 Chiesa del Signore
- 79 Chiesa del Signore
- 80 Chiesa del Signore
- 81 Chiesa del Signore
- 82 Chiesa del Signore
- 83 Chiesa del Signore
- 84 Chiesa del Signore
- 85 Chiesa del Signore
- 86 Chiesa del Signore
- 87 Chiesa del Signore
- 88 Chiesa del Signore
- 89 Chiesa del Signore
- 90 Chiesa del Signore
- 91 Chiesa del Signore
- 92 Chiesa del Signore
- 93 Chiesa del Signore
- 94 Chiesa del Signore
- 95 Chiesa del Signore
- 96 Chiesa del Signore
- 97 Chiesa del Signore
- 98 Chiesa del Signore
- 99 Chiesa del Signore
- 100 Chiesa del Signore

- 93 Monumento ai Caduti
- 94 Chiesa S. Maria della
- 95 Chiesa S. Maria della
- 96 Chiesa S. Maria della
- 97 Chiesa S. Maria della
- 98 Chiesa S. Maria della
- 99 Chiesa S. Maria della
- 100 Chiesa S. Maria della
- 101 Chiesa S. Maria della
- 102 Chiesa S. Maria della
- 103 Chiesa S. Maria della
- 104 Chiesa S. Maria della
- 105 Chiesa S. Maria della
- 106 Chiesa S. Maria della
- 107 Chiesa S. Maria della
- 108 Chiesa S. Maria della
- 109 Chiesa S. Maria della
- 110 Chiesa S. Maria della
- 111 Chiesa S. Maria della
- 112 Chiesa S. Maria della
- 113 Chiesa S. Maria della
- 114 Chiesa S. Maria della
- 115 Chiesa S. Maria della
- 116 Chiesa S. Maria della
- 117 Chiesa S. Maria della
- 118 Chiesa S. Maria della
- 119 Chiesa S. Maria della
- 120 Chiesa S. Maria della
- 121 Chiesa S. Maria della
- 122 Chiesa S. Maria della
- 123 Chiesa S. Maria della
- 124 Chiesa S. Maria della
- 125 Chiesa S. Maria della
- 126 Chiesa S. Maria della
- 127 Chiesa S. Maria della
- 128 Chiesa S. Maria della
- 129 Chiesa S. Maria della
- 130 Chiesa S. Maria della
- 131 Chiesa S. Maria della
- 132 Chiesa S. Maria della
- 133 Chiesa S. Maria della
- 134 Chiesa S. Maria della
- 135 Chiesa S. Maria della
- 136 Chiesa S. Maria della
- 137 Chiesa S. Maria della
- 138 Chiesa S. Maria della
- 139 Chiesa S. Maria della
- 140 Chiesa S. Maria della

GENOVA 1937.xvi

Scala 1:10.000