

Carissimo Decio,

ti invio un mio lavoro dedicato alla geografia dei marinai liguri nell'età della galea. Se ti piace e lo ritieni interessante, potresti pubblicarlo sulle tue apprezzatissime News, escludendo le immagini. Ti invio il formato word e pdf. Un abbraccio. Marcella

Marcella Rossi Patrone non ha bisogno di presentazioni perchè è conosciutissima ed è “ di casa “ nel nostro Foglio con inediti studi storici e fa parte delle signore del mare (Giulia D'angelo, Lilla Mariotti, Anna Bartiromo, Lucilla Cechet, Carla Mangini, Valeria Serra, Anna Dentoni). Marcella era venuta a trovarci qualche anno fa in redazione a Nervi perchè lei, laureata in lettere a indirizzo storico , con molta umiltà voleva documentarsi e trovare spunti sul mondo del mare, che poi metterà in pratica con le sue iniziative culturali ed eventi nel Golfo Paradiso. La sua navigazione tra Università e ricerche di archivio , il suo amore per Nervi, la natura, la lingua genovese (console de a Compagna), la pubblicazione con Pietro Riso del volume - giunto alla terza edizione- Nervi, Sant'Ilario, Quinto – Ieri e oggi, il rilancio del periodico Il Nerviese, eventi al Castello di Nervi, sono in sintesi alcune delle sue operazioni culturali recenti. Il lavoro che ci ha mandato lo abbiamo ritenuto importante e di attualità perchè va oltre i confini dei marinai liguri e gli dedichiamo un numero speciale di DL NEWS . Pubblichiamo anche alcune immagini utili a comprendere la storia e la geografia dei paesi che si affacciano sul Mediterraneo e dell'Europa tutta. La rinascita dello studio della geografia è un fatto confortante se si vuole comprendere la storia anche quella sacra di questo mare che unisce – concetto tanto caro a Marcella – ma che nel contempo continua a farci soffrire. (DL)

La geografia dei marinai liguri nell'età della galea

di Marcella Rossi Patrone

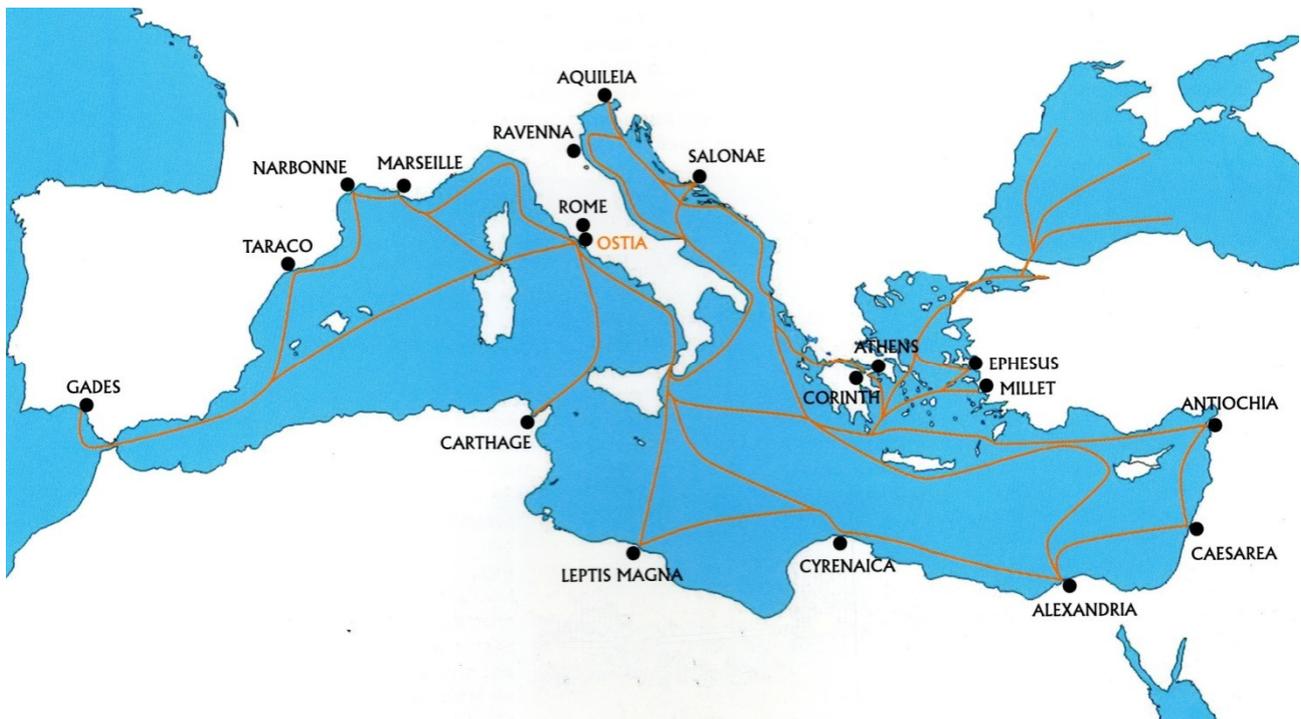
I) La Geografia...

Nata in età greco-romana con l'obiettivo di rappresentare la Terra, la geografia è cresciuta descrivendo luoghi, producendo carte, esaminando il rapporto tra l'uomo e l'ambiente, dividendosi infine nelle due grandi, articolate branche della geografia fisica e della geografia umana. Quest'ultima, che notoriamente si occupa degli aspetti economici, politici e culturali, è strettamente collegata alla storia, non solo studia come gli uomini si adattano e interagiscono in un ambiente, ma anche di come interpretano e vivono gli ambienti in cui si trovano ad operare.

Lo studio delle antiche rotte è quindi un affascinante filone di ricerca storico geografica, che garbatamente inoltra nelle fonti archeologiche, letterarie, iconografiche e archivistiche. Avvicinandosi al rapporto fra gli uomini e lo spazio marittimo, si aprono paesaggi, spuntano vicende e si muovono personaggi. Allora lo spazio marittimo diventa uno spazio umano fatto di prospettive, direzioni e distanze. Allora lo spazio marittimo diventa un'area di contatti e relazioni.

Gli studiosi hanno oramai dimostrato che nell'antichità le coste furono descritte seguendo le rotte marittime e le testimonianze dei naviganti, secondo lo spazio da loro percepito ed i percorsi da loro scelti.

Da sempre l'uomo ha desiderato conoscere il mondo, misurarlo e rappresentarlo nella sua totalità, esplorarlo e raccontarlo nei suoi particolari. Ben presto si capì che per produrre, commerciare, viaggiare e comunicare era necessaria la conoscenza geografica; questa divenne poi uno strumento al servizio della politica e della crescita economica. Nel considerare il rapporto tra potere e geografia basterà pensare come la denominazione *mare nostrum* si associò all'espansione romana nel mar Mediterraneo.



In età romana Ostia è centro commerciale e portuale

Comunque la geografia si intrecciò con la storia dell'uomo, anzi possiamo dire che l'uomo plasmò la geografia.

La necessità di riferimenti precisi, immediatamente riconoscibili, spinse poi a nominare i singoli luoghi con differenti inequivocabili appellativi. I primi luoghi ad essere nominati furono i monti elevati, i grandi corsi d'acqua, gli astri ed i tratti costieri capaci di imporsi alla vista. Costituirono quei toponimi che oggi tanto attirano l'attenzione e la fantasia dei geografi, perché evocano culture passate, manifestando non solo antiche reti di rapporti sociali e ambientali, ma anche gli atteggiamenti mentali che caratterizzarono questi rapporti. Nel caso nostro terremo conto quindi di documenti descrittivi e linguistici.

La geografia mosse i primi passi col raccontare il mondo. Nell'Iliade e nell'Odissea Omero raccontò la geografia con precisi riferimenti e particolari illuminanti. Nei Canti Ciprii, il poema omerico sugli antefatti dell'Iliade, si narrò persino del madornale errore geografico dei guerrieri greci, che, partiti per saccheggiare Troia, sbagliarono rotta verso oriente sbarcando in Misia, dove combatterono ferocemente ma inutilmente.

Sicuramente nel secondo millennio a.C. i popoli affacciati sul Mediterraneo possedevano una rudimentale conoscenza geografica: la geografia come scienza nacque nell'ambito della Grecia classica. Gli studi geografici e cartografici dell'antichità classica, compresa l'intuizione della sfericità terrestre, furono riscoperti solo nel XV secolo, mentre in epoca alto medievale conoscenze, credenze e religiosità si mescolarono, per fornire comode nozioni d'orientamento a mercanti, pellegrini e viaggiatori.

Col disgregarsi del mondo classico la geografia aveva subito una sorta di arresto, era diventata un sapere fluido, capace di adattarsi a qualunque contenitore: da un lato si

adattò alla cultura storica, letteraria e biblica, dall'altro si adattò alla tradizione degli spostamenti. Con l'espansione islamica, la rinascita carolingia e la ripresa economica dell'anno Mille le conoscenze geografiche rinnovarono un interesse, preparando la svolta delle grandi scoperte geografiche.

Riguardo a questo processo due considerazioni sono opportune: innanzi tutto il ruolo da protagonista del mar Mediterraneo, poi il contributo dei pellegrinaggi religiosi, delle repubbliche Marinare e delle crociate.

A seconda dei punti di vista gli antichi popoli lo avevano chiamato il *mare superiore*, il *mare grande*, il *nostro mare*, per gli arabi fu il *mare bianco*, finché ci si accorse che era circondato da terre e divenne per tutti il *mare interno*.

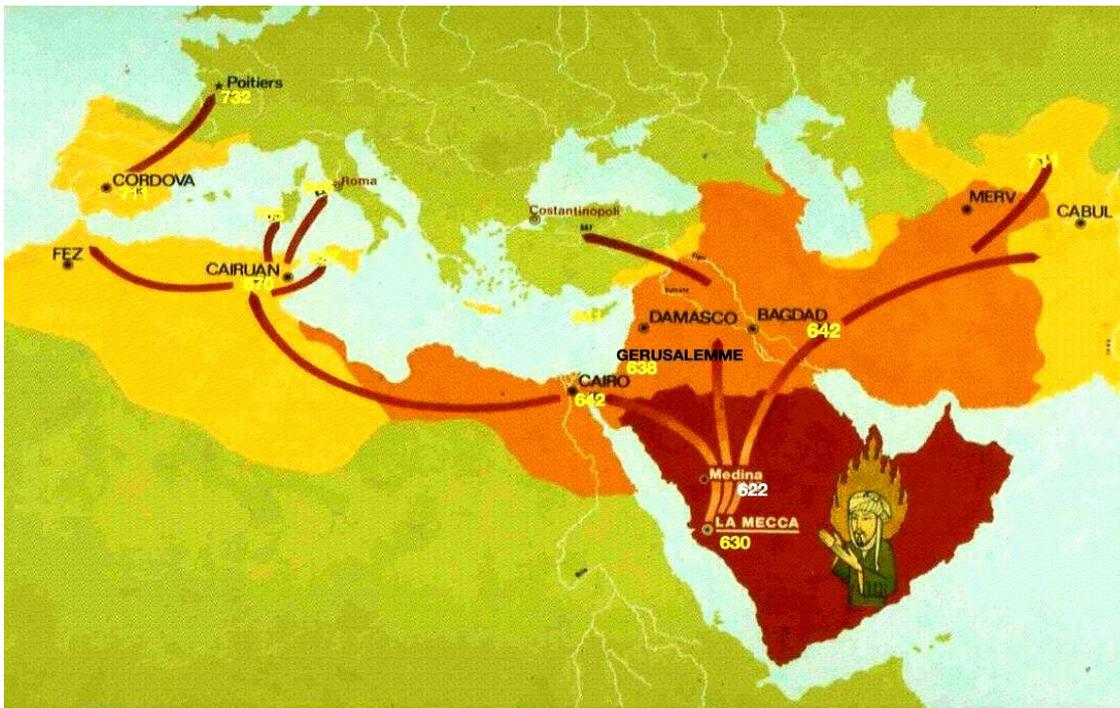
Iniziò così ad essere chiamato *mediterraneus*, parola romana usata in verità per indicare un territorio senza sbocco al mare, esattamente l'opposto della parola *maritimus*. Già dal nome comprendiamo allora quanto il mare Mediterraneo sia stato il crocevia tra l'Europa, l'Asia e l'Africa e perché Fernand Braudel lo abbia definito un *continente liquido*, senza offendere alcun geografo.

A favorire la comunicazione, lo scambio di conoscenze geografiche e l'affermarsi di rotte commerciali concorsero poi i pellegrinaggi, la nascita delle repubbliche marinare e le crociate.

La devozione e la penitenza permearono l'Europa medievale, che fu vitalizzata dalle vie terrestri, fluviali e marittime in direzione dei santuari cristiani di Gerusalemme, Roma e Santiago. Il movimento dei pellegrini favorì quello dei mercanti, che preferivano viaggiare con merci preziose e poco pesanti come le spezie e le sete.

Attorno all'anno Mille la popolazione europea cominciò a crescere rapidamente: da circa venticinque milioni, nel 1300 oltrepassò i settanta milioni. Aumentarono gli scambi, la varietà delle merci, la circolazione monetaria; crebbero i centri urbani e molti di essi si liberarono dai vincoli feudali trasformandosi in Comuni autonomi. In particolare, le città portuali di Amalfi, Gaeta, Venezia, Ragusa di Dalmazia, Ancona, Pisa, Genova e Noli arrivarono ad affermare la propria supremazia navale, a controllare i traffici nel Mediterraneo, a creare fondachi in Oriente. Fu proprio la posizione geografica ad agevolarle: difese da monti o da lagune, lontane dalle vie militari, si inserirono silenziosamente nei traffici mediterranei, tra bizantini e islamici. Le città stato di Amalfi, Genova, Pisa e Venezia riuscirono anche a creare un'espansione territoriale oltremare.

Con lo sviluppo delle rotte commerciali le città marinare iniziarono così la propria storia economica e politica, organizzando delle flotte capaci di difendersi dagli attacchi pirateschi. Le rotte orientali furono definitivamente confermate dalla partecipazione alle Crociate, combattute in Terra Santa tra l'XI e il XIII secolo dagli eserciti cristiani europei contro gli eserciti islamici. Le crociate fecero seguito all'espansione dell'Islam, iniziata nel VII secolo con la conquista del Nord Africa, del Medio Oriente, dell'Asia Minore e di buona parte della Spagna, proseguita con la sottomissione della Sicilia, lo sbarco in Provenza, le incursioni in Liguria e in Piemonte. Nell'XI secolo l'Islam divenne una costante minaccia alle coste tirreniche, liguri e adriatiche.



L'espansione islamica

Come sappiamo, Amalfi fu la prima città marinara ad affermarsi, spingendosi a commerciare nei paesi africani e arabi, con basi d'appoggio fino in India. Venezia, rivolta all'Europa centrale ed all'Oriente, ottenne dall'Impero bizantino considerevoli privilegi nel Mediterraneo.

Pisa e Genova dapprima diressero i loro interessi nel Mediterraneo occidentale, sottraendo la Sardegna ai Saraceni, poi nel Mediterraneo orientale, fornendo un rilevante contributo alla prima crociata.

La prima crociata - 1096-1099

Sebbene la maggior parte dei crociati provenisse dalla Renania e dalla Normandia, la spedizione fu resa possibile dalle ricche città marinare italiane in grado di armare flotte attrezzate, che conoscevano bene le rotte e che finirono col reinventare la geografia del Mediterraneo.

Amalfi e Pisa decadde di fronte alla potenza di Venezia e di Genova.

II) ... dei marinai liguri ...

A proposito di geografia ligure, Tiziano Mannoni scrisse:

La Liguria storica è una costa montagnosa di trecento chilometri circa, inserita fra due lunghi tratti di coste pianeggianti con foci di grandi fiumi ... la sua parte centrale costituisce il tratto del Mediterraneo occidentale più vicino all'Europa continentale ... si capisce perché lungo la costa ligure passasse la più importante rotta del Mediterraneo occidentale, quella che univa i porti tirrenici, e le rotte che per lo stretto di Messina proseguivano nel Mediterraneo orientale, a quelli della Francia e della Spagna, fino alla stretto di Gibilterra, dove incontrava l'altra rotta che seguiva invece le coste del Medio Oriente e del Nord Africa.

Da epoche antichissime nei territori liguri confluirono vie di comunicazione dirette

ovunque e la realtà geografica fece i Liguri marinai.

Tra il Neolitico (9.000 - 4.500 a.C.) e l'Età del Ferro (1200- 750 a.C.) l'etnia ligure era presente nell'area continentale compresa tra l'Arno, l'Ebro e le Alpi, nelle isole tirreniche, in Sicilia e nel Lazio; tale diffusione mutò e si ridusse nel tempo, rendendo difficile la definizione di una Liguria preromana. Per i Romani i Liguri furono un insieme sfuggente di tribù montane e marine, capaci di destreggiarsi in ogni ambiente. Verso la metà del I secolo a.C. lo storico Diodoro Siculo tramandò: *Sono coraggiosi e nobili non solo in guerra, ma anche in quelle circostanze della vita che comportano terribili difficoltà. Commerciando, infatti, navigano per il mare Sardo e per quello Libico affrontando prontamente pericoli dai quali non esiste difesa. Una cinquantina d'anni dopo il geografo greco Strabone scrisse: ... occupano le terre vicine al mare e specialmente i monti. Hanno qui ricche foreste che forniscono legname per la costruzione delle navi.*

Nel 14 d.C. Augusto sottomise definitivamente i Liguri, creando la *IX regio Italiae*: la Liguria. Allora le navi romane furono le protagoniste della storia. Allora lentamente e gradualmente crebbe la marineria ligure e crebbe la città portuale di Genova, prima all'ombra della dominazione romana, poi di quella bizantina, longobarda, carolingia, alla frontiera tra il mar Mediterraneo e l'Europa occidentale, dove si intrecciarono spostamenti religiosi, commerciali e bellici. Evidenziamo alcune tappe esemplari.

Secondo l'editto sui prezzi di Diocleziano, nel 301 Genova fu uno dei principali scali di mercato, con altri quali Roma, Aquileia, Alessandria d'Egitto, Efeso, Tessalonica, Bisanzio, Nicomedia, Trebisonda. L'articolato calmiera del tardo impero ha per noi un grande valore geografico, perché involontariamente delinea le rotte commerciali e fa comparire l'importanza di Genova.

Decaduto l'Impero romano, la Liguria marittima sopravvisse ai Goti e trasse notevoli vantaggi mercantili sotto i Bizantini, diventando *Provincia Maritima Italarum*. Neppure la violenta conquista del re longobardo Rotari (643) riuscì a sottrarla al mare. Nel 680 il re dei Sassoni *Cledoal* navigò da Genova a Ostia per ricevere il Battesimo a Roma, un esempio presto seguito da re, nobili, chierici e popolani anglosassoni. Nel 711, quando il condottiero islamico *Tāriq* oltrepassò lo stretto di Gibilterra, da Tarragona il vescovo Prospero fuggì con le reliquie di San Fruttuoso per mare, sbarcando prima a Cagliari poi a Portofino.

Nel 725 il re cattolico longobardo Liutprando riscattò dagli arabi insediati in Sardegna i resti di sant'Agostino, che navigarono da Cagliari a Genova per essere portati a Pavia.

All'epoca la navigazione ligure si svolgeva nel Mediterraneo occidentale, tra le coste ispano-francesi, le isole, l'Africa, e tale restò in epoca carolingia, quando fu introdotto il feudalesimo.



Nella geografia carolingia il territorio ligure venne denominato *Litora maris* ed ebbe un'amministrazione comitale, cui fu affidata la protezione delle coste e delle isole. Sappiamo che nell'806 un *comes civitatis ianuensis* di nome Ademaro morì in Corsica combattendo i Saraceni.

Carlo Magno aveva ereditato un territorio esposto alla pirateria, che alla fine del secolo si fece minacciosa per il covo di *Frassinatum*, nella baia di Saint-Tropez. In questo periodo le reliquie di San Romolo furono trasferite da *Villa Matutiana*, oggi Sanremo, a Genova.

Genova, che pure risultava una città murata e sicura, nel 934 subì l'assalto ed il saccheggio di una flotta araba; quest'unica aggressione suscitò l'immediata reazione degli abitanti ed una spedizione navale annientò il nemico. Quindi si decise di passare al contrattacco, in difesa della libertà civile e religiosa.

Ora possiamo con chiarezza individuare un decisivo momento di passaggio all'età comunale: il ruolo delle città costiere cresceva e si affermava l'economia mercantile, che grazie alla navigazione assunse ben presto portata internazionale.

Navigando dalle coste iberiche al mar Nero, passando per le coste africane e la Sicilia, nell'XI secolo i Liguri iniziarono a creare monopoli di grano, zucchero, pesce essiccato, corallo, allume, mastice, ad aprire fondachi, a fondare colonie commerciali.

Incredibilmente, ma non troppo, le crociate, le azioni militari, le operazioni diplomatiche, le relazioni internazionali tessute con bizantini e islamici concorsero tutte insieme ad una politica estera che assicurasse rotte commerciali. Di conseguenza si rafforzò e si esportò il modello politico, economico e sociale cittadino, creando una geografia tutta ligure, in Liguria e fuori Liguria.

Il paesaggio ligure si divideva tra la coltura promiscua, il pascolo montano ed il bosco, fondamentale per la costruzione navale. Per la scarsità di proprie risorse lo sviluppo delle città costiere fu legato tanto ai collegamenti degli approdi con l'entroterra padano ed il Nord Europa, quanto all'attività di abili commercianti che navigassero per procurarsi merci da rivendere. Naturalmente maggiori erano la rarità della merce, la lunghezza del viaggio e la difficoltà del trasporto, maggiore era l'utile. Quando si sviluppò la società mercantile si prese la via del mare. Da levante a ponente, Lerici, La Spezia, Portovenere, Levante, Sestri, Lavagna, Chiavari, Rapallo, Portofino, Recco, Varazze, Celle, Savona, Vado, Noli, Finale, Loano, Albenga, Laigueglia, Cervo, Diano, Oneglia, Porto Maurizio, Sanremo e Ventimiglia furono le comunità rivierasche che prosperarono con Genova fin dalla prima crociata. La sovranità di Genova lungo il

golfo si affermò nei secoli attraverso alterne e complicate vicende, favorita da concessioni di autonomia e sgravi fiscali, sfavorita dal monopolio per la vendita del sale e dall'imposizione dei caratti, ovvero i tributi sul commercio marittimo. I liguri si sparsero poi nel mar Mediterraneo e nel mar Nero. A ricchezza, emancipazione politica, espansione territoriale nel 1138 si era aggiunto il privilegio di batter moneta. Nel corso dei secoli XIII e XIV gli insediamenti mercantili di Genova divennero sorprendenti.

Proprio di fronte a Costantinopoli c'era Pera, in greco Galata, dove il numero delle contrattazioni era pari a quello di Genova; Caffa, in Crimea, era popolata da centomila commercianti di differenti etnie ed attorno ad essa gravitavano gli altri borghi con partecipazione genovese; Trebisonda era una preziosa base navale della costa turca affacciata sul mar Nero; floridi possedimenti erano a San Giovanni d'Acri in Palestina, a Focea in Asia Minore, a Famagosta di Cipro, sulle isole di Lesbo, di Chio, di Tabarca.

Le colonie agivano da tramite tra economie lontane e complementari, oppure valorizzavano le risorse locali. Dalle sponde della Crimea partivano per l'Occidente sete, spezie e schiavi, da Focea l'allume, dall'isola di Chio il mastice, dall'isola di Tabarca il corallo.

Senza sottomettere la popolazione, si prendevano accordi economici con le élite locali per avere una banchina riservata nel porto prescelto e poter popolare un quartiere cittadino dotandolo di botteghe e fondachi.

Col complicarsi dei traffici navali e dei rapporti economici tra popoli diversi, assunsero un ruolo fondamentale i notai. Non era strano che si imbarcassero nelle spedizioni militari e commerciali per relazionarne lo svolgimento e redigere eventuali atti giuridici di efficacia esecutiva. La ricca documentazione del notariato genovese offre quindi un prezioso contributo nell'identificazione dei luoghi di scambio e delle imbarcazioni utilizzate, tratteggiando l'intenso movimento di risorse umane e commerciali che si legò alle navi genovesi.

La navigazione medievale necessitava di scali intermedi e lungo tutte le rotte commerciali sviluppò una serie di approdi ben conosciuti, un patrimonio di comuni punti di riferimento che costituì la geografia dei marinai liguri. I portolani, veri e propri manuali di navigazione, e le carte nautiche ne furono l'espressione multiforme. Un grande geografo francese ha scritto che *la nave scivola sull'acqua, i flutti divisi riprendono la propria forma ed il solco si cancella; la terra è più fedele e conserva la traccia dei cammini che per tempo gli uomini hanno calcato* (Vidal de la Blache 1922); ma nel Medioevo, quando dominava la visione teologica del mondo, le descrizioni dei portolani e i disegni delle carte nautiche furono la prima razionalizzazione della superficie terrestre.

Le rotte mediterranee erano determinate dai venti e dall'uso della bussola. Grazie alla bussola ed all'esperienza dei marinai si produssero carte di una precisione incredibile, perché il mondo veniva rappresentato dal punto di vista del navigante ed i contorni terrestri venivano disegnati dai mari.

La documentazione presente oggi nei musei è di alto livello, perché alcune preziose carte portolaniche non furono mai usate in navigazione, ma conservate come un bene pregiato.

Osserviamo che i cartografi medievali non utilizzavano determinazioni astronomiche, gradi di latitudine o longitudine, meridiani e paralleli, ma nei loro disegni compariva un fitto reticolato di rette multicolori che si intersecavano: erano il prolungamento dei raggi della rosa dei venti, posta generalmente al centro di una porzione di mare. Su questa rete il cartografo ordinava sistematicamente direzioni e distanze sui dati della propria esperienza; con l'aiuto della bussola disegnava il contorno delle coste e posizionava i luoghi, senza tener molto conto della loro reale distanza.

Pietro Vesconte, cartografo genovese. Autoritratto (Atlas 1313, Bibliothèque Nationale de France a Parigi) e particolare della costa georgiana del Mar Nero (Carta nautica 1321, Zentralbibliothek di Zurigo).

La carta più antica che possediamo è la Carta Pisana, tracciata da un anonimo genovese nella seconda metà del XIII secolo, rinvenuta nei dintorni di Pisa ed oggi conservata al *Département descartes et plans* della Biblioteca Nazionale di Parigi. Si tratta di una carta portolanica, che dettaglia le coste ed i porti del mar Mediterraneo, del mar Nero e dell'Europa Atlantica.

Al 1333 risale la Tabula del Mediterraneo firmata dal monaco genovese Giovanni di Mauro da Carignano, a lungo conservata nell'Archivio di Stato di Firenze e andata distrutta in un bombardamento del 1943. Alla prima metà del XIV secolo risalirebbe anche il cosiddetto atlante *Tammar Luxoro*, dal nome della famiglia genovese cui appartenne, composto da otto piccole tavole (Genova, Biblioteca Berio).

Sono solo alcune citazioni, ma esemplari come questi richiedono trattazioni specialistiche, sostenute da conoscenze cartografiche, nautiche, storiche, sociologiche e artistiche.

Le carte potevano avere diverse funzioni perché potevano essere degli strumenti d'orientamento, o di riconoscimento, o di sicurezza, o di pianificazione militare; inoltre nella redazione e nella lettura presupponevano saperi diversi, da quello dell'ammiraglio a quello del comandante, o del pilota, o del nostromo, o del nocchiero. Il marinaio analfabeta ricorreva invece alla cultura orale ed alle cosiddette carte mentali, come la litania della *Bonna Parolla*, il cosiddetto portolano sacro. Era una preghiera recitata in latino ed in genovese prima dell'imbarco ed in caso di pericolo, per chiedere il soccorso di Dio, della Madonna e dei santi patroni di alcuni luoghi, che si susseguivano formando un itinerario geografico del mondo medievale. Tra le funzioni, la *Bonna Parolla* univa la funzione religiosa di pregare per la salvezza della nave, degli uomini e delle merci, a quella geografica di memorizzare la successione dei luoghi. L'itinerario sacro iniziava in Egitto e toccava la Palestina, il Libano, la Siria, le isole di Cipro e di Rodi, la Crimea, la Turchia, il golfo di Tessalonica, le isole di Lesbo,

di Chio e di Creta, il Peloponneso, le terre affacciate sul mar Adriatico, l'isola di Sicilia, le terre affacciate sul mar Tirreno, l'isola di Corsica, la Liguria, la Francia, la penisola Iberica, l'Inghilterra e le Fiandre. Nella parte medio orientale e adriatica l'itinerario ligure si concentrava sulle colonie genovesi e chiaramente prestava grandissima attenzione alla Liguria ed ai luoghi ad essa limitrofi.



Cartina da: Valentina Ruzzin, *La Bonna Parolla. Il portolano sacro genovese*, 2013

Lo scorso autunno, il percorso documentario *Tutti i Genovesi del Mondo*, ovvero una mostra creata con le carte conservate nell'Archivio di Stato di Genova, ha testimoniato la presenza e l'attività dei Genovesi nei mercati di tutto il bacino del Mediterraneo, dell'Estremo Oriente, dell'Inghilterra, delle Fiandre e del Mar Nero.

I Genovesi impararono presto a disegnare i loro mari. Secondo la cronaca dell'ottava crociata, redatta nel 1270 dal monaco francese Guglielmo de Nangis, ad un certo punto della navigazione i genovesi srotolarono una carta nautica davanti allo sbigottito re francese Luigi IX, per convincerlo senza troppi discorsi che erano vicini a Cagliari. Alla fin fine, la memoria, il portolano e la carta nautica fissavano le stesse rotte ed insieme andavano a costituire quella che chiamiamo la geografia dei marinai liguri.

Ma chi erano in realtà questi marinai liguri? Sarebbe forse meglio parlare di uomini di mare, perché la terminologia attuale non è in grado di esporre i numerosi ruoli svolti da ciascun navigante. Prendiamo ad esempio Benedetto Zaccaria, che nel XIII secolo percorse tutte le coste del Mediterraneo: fu ammiraglio, pirata, commerciante, imprenditore, finanziere, diplomatico, politico, spia, signore di Focea e di Chio. Per noi fu sicuramente un esperto conoscitore della geografia marittima. Vero è che nel XIV secolo la marineria ligure era capace di percorrere grandi distanze ed era rappresentata da una solida, pragmatica e consapevole classe dirigente.

Vi si aggiunsero gli esploratori. Se nel 1291 i fratelli Vivaldi scomparvero nel tentativo di circumnavigare l'Africa, anni dopo Lanzarotto Malocello e Nicoloso da Recco trovarono le Isole Canarie, mentre Luca Tarigo raggiunse il mar Caspio partendo da Caffa sul mar Nero, attraverso il Mar d'Azov, risalendo il Don e discendendo il Volga. I Liguri frequentarono il mondo conosciuto e si spinsero oltre, usando due mezzi differenti e complementari quali la diplomazia e la galea. Quest'ultima issò il vessillo di San Giorgio dappertutto.

In progressione serrata dal Medioevo fino a tutto il XVII secolo, la galea fu l'icona dello spregiudicato sistema commerciale mediterraneo, dove si combatteva per conquistare una posizione privilegiata sul mare. Possiamo quindi pensare ad un'età della galea? Certo, poiché questa imbarcazione caratterizzò la storia marinara di un lungo periodo, prima di uscire lentamente dalla scena.

III) ...nell'età della galea.

Nell'Alto Medioevo dominarono le flotte orientali, prima quella bizantina e poi quella islamica, finché dopo il Mille comparve all'orizzonte la marineria ligure e crebbe in fretta. I commerci e le guerre non potevano rinunciare all'efficienza ed alla velocità della comunicazione marittima. Nel XII secolo, gli Annali del Caffaro e gli atti del notaio Giovanni Scriba citano la *galea*, la sottile imbarcazione a remi, e la *navis*, il veliero tondo da carico, insieme a navi di piccole dimensioni come il *bucious* e il *golabis*. La sostanziale differenza stava già tra la *galea* e la *navis*. Entrambe si evolsero nel tempo mantenendo queste caratteristiche: la prima era agile, veloce e indipendente dal vento, che poteva comunque sfruttare grazie alla presenza di alberi e vele; la seconda aveva maggior capacità di carico e maggiore opera viva, ma dipendeva dal vento ed era più lenta.

L'espansione mercantile innescò competizioni, conflitti navali, azioni di contrabbando e di pirateria, guerre di corsa senza esclusione di colpi. In questo scenario le galee vennero utilizzate sia a scopo militare che mercantile e ben presto si trasformarono in uno strumento di dominio navale tale da disegnare la geografia europea fino all'epoca delle grandi scoperte oceaniche. Si navigava a remi con disinvoltura, avendo ben chiaro dove ricoverarsi, nascondersi, riposare, fare rifornimento d'acqua, identificando parimenti i porti maggiori e gli scali minori.

Nel 1602, dopo che le grandi scoperte geografiche avevano sconvolto il mondo, Iacopo Vesconte Maggiolo, *magister cartarum pro navigando* della Repubblica di Genova, diede alle stampe una mirabile carta portolanica. Nel 2010 la Utet - De Agostini ha riedito quest'opera in tiratura limitata, per favorirne la conoscenza. Fu questa una grande

carta nautica del Mediterraneo e del Nord Europa destinata a principi e potenti, una vera opera d'arte decorata in oro, dove a grandi caratteri sveltava Genova, la capitale dei traffici e della finanza, città simbolo dell'epoca. La carta, posta su una pergamena poteva essere ruotata e letta da tutti i lati, poiché i toponimi erano scritti perpendicolari alla costa. In quei disegni, testimoni di vasta conoscenza geografica, si poteva e si può ancora leggere la grandiosa storia della Repubblica.

Iacopo Vesconte Maggiolo discendeva dalla famiglia di cartografi più importante d'Italia, una famiglia che aveva le sue origini in Rapallo, ai piedi della collina di Sant'Ambrogio.

Gli atti notarili provano che da un ramo Maggiolo di Rapallo nacque a Genova il Vesconte Maggiolo capostipite dei cartografi. Nella Storia letteraria della Liguria (1826) Giovanni Battista Spotorno a pag. 282 scrisse: *Alle glorie di Ottaviano Fregoso, doge celebratissimo, non doveva mancare quella di promuovere i buoni studi e le arti migliori. E di fatto, giunto egli alla suprema dignità della sua patria nel 1513, chiamò in Genova alcuni eccellenti ingegni... Tal fu Vesconte Maggiolo, rinomato per la sua perizia nel delineare carte geografiche e mappe nautiche.* Effettivamente il doge Ottaviano Fregoso aveva chiesto a Vesconte Maggiolo, che allora lavorava a Napoli, di ricoprire l'incarico di *magister cartarum pro navigando* con l'obbligo di risiedere nello Stato genovese. Nel 1529 il Senato gli aveva inoltre riconosciuto la facoltà di trasmettere il suo privilegio ai figli. Vesconte Maggiolo compose atlanti, planisferi e carte nautiche del Mediterraneo con due finalità: fornire strumenti di navigazione mediterranea alla marineria genovese ed aggiornare sui progressi delle conoscenze geografiche. Fu il primo ad inserire nelle carte nautiche una miniatura dell'orbe conosciuto.

Il figlio minore Iacopo ereditò in fine l'attività paterna, concentrandosi sulle carte nautiche del mar Mediterraneo, nelle quali apportò continui aggiornamenti, con abbondanza di illustrazioni.

Osservando la carta di Iacopo Vesconte Maggiolo sorge spontanea la nostra conclusione. Mentre i toponimi infittivano i portolani e le carte nautiche, i marinai liguri continuarono a navigare con sapienza e perizia nel Mediterraneo, spesso stabilendo e modificando le rotte per opportunità o necessità, magari allungando il percorso ed i tempi di sosta. Rimane indubbio che l'esistenza di Genova come Stato marittimo sarebbe impensabile senza la particolare geografia dei marinai liguri nell'età della galea.

Bibliografia

Airaldi Gabriella, *Storia della Liguria*, Marietti, Ge-Mi, 2008-12

Caffaro di Rustico da Caschifellone, *Annali*, in *Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori*, a cura di Luigi Tommaso Belgrano e Cesare Imperiale, Tipografia R. Istituto Sordomuti, Genova, 1901.

- Campononico Pierangelo, *La marineria genovese*, Fabbri Ed., Milano, 1991.
- Campononico Pierangelo, *Il gigantismo navale nel Medioevo*, in: *Genova porta d'Europa- Quaderni dell'Istituto di Storia della Cultura Materiale*, Genova, 2003.
- De Nangis Guillaume, *Gesta sanctae memoriae Ludovici regis Franciae auctore Guillelmo de Naugiaco*, in *Recueil des historiens des Gaules et de la France*, t. XX, publié par MM. Daunou et Naudet, Paris, de l'Imprimerie Royale, 1840
- De Maria Lorenza, Turchetti Rita (a cura di), *Rotte e porti del Mediterraneo dopo la caduta dell'Impero d'Occidente*, Rubettino, Soveria Mannelli (Catanzaro), 2004.
- De Negri Teofilo Ossian, *Storia di Genova*, Aldo Martello Editore, Milano, 1968
- Ferro Gaetano, *Carte nautiche dal Medioevo all'età moderna*, Genova, Ed. Colombo, 1992
- Ferretto Arturo, *I cartografi Maggiolo oriundi di Rapallo*, in *Atti della Società ligure di Storia Patria*, LII (1924).
- Lopez Roberto Sabatino, *La nascita dell'Europa. Secoli V - XIV*, Torino, Einaudi, 1966.
- Mannoni Tiziano, *Quando il mare diventa una grande via di comunicazione*, in *Storia della cultura ligure*, a cura di Dino Puncuh, 2, Genova 2004
- MatvejevićPredrag, *Breviario mediterraneo*, Garzanti, Milano, 1991
- Musarra Antonio, *Genova e il mare nel Medioevo*, Il Mulino, Bologna, 2015
- Pryor, John H., *The geographical conditions of galley navigation in the Mediterranean in The Age of the Galley*. R. Gardiner – J. Morrison Edd., London, 1995
- Ruzzin Valentina, *La Bonna Parolla. Il portolano sacro genovese*, in *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, nuova serie LIII, fascicolo II, Genova, 2013.
- Scriba Giovanni, *Cartolare* (a cura di Mario Chiaudano e Mattia Moresco), S. Lattes &c, Torino, 1935
- Secchi Laura (a cura di), *catalogo della mostra Navigazione e carte nautiche nei secoli XIII e XVI*, Genova, 1978.
- Vidal de la Blache Paul, *Principes de géographie humaine*, Paris, Colin, 1922.

Marcella Rossi Patrone Genova Nervi, 26 agosto 2016.

FINE