

GUIDA AL MUSEO NAVALE DI PEGLI GUIDE DU MUSÉE NAVAL DE PEGLI





MARITTIMO - IT FR - MARITIME
TOSCANA - LIGURIA - SARDEGNA - CORSE

La Commissione al mare
del Mediterraneo

La Commission au large
de la Méditerranée



GUIDA AL MUSEO NAVALE DI PEGLI GUIDE DU MUSÉE NAVAL DE PEGLI



Programma cofinanziato con il Fondo Europeo
per lo Sviluppo Regionale



Programme cofinancié par le Fonds Européen
de Développement Régional



Protezione e Segue
all'Ordine e al Controllo

GUIDA MUSEO NAVALE DI PEGLI

GUIDE DU MUSÉE NAVAL DE PEGLI



Claudio Burlando
Presidente

Angelo Berlangieri
Assessore alla Cultura

Luca Fontana
Direttore Generale

Maria Franca Floris
Dirigente



Fondazione per la Cultura e lo Spettacolo
Maria Teresa Orengo, *Amministratore Unico*
Stefano Scarpa, *Direttore*
Donatella Buongirolami, *Responsabile progetti*

Progetto strategico Accessit
Coordinamento generale
Maria Teresa Orengo



Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni
Maria Paola Profumo, *Presidente*
Pierangelo Campodonico, *Direttore*



Testo
Pierangelo Campodonico
Coordinamento
Franca Acerenza, Nicla Buonasorte, Elisabetta Zana
Fotografie
Luigino Visconti

Realizzazione editoriale
Sagep Editori Srl - Genova (www.sagep.it)

PRESENTAZIONE

Il progetto strategico “Itinerario dei patrimoni accessibili” (ACCESSIT) del programma comunitario Italia Francia Marittimo, di cui la Regione Liguria è partner, si è posto, tra i vari obiettivi, quello della valorizzazione del patrimonio culturale tirrenico. Tale patrimonio può diventare un volano per lo sviluppo economico locale nella misura in cui si integrino risorse e servizi all'interno di aree connotate da identità territoriali forti e riconoscibili.

L'obiettivo del progetto è la creazione e il potenziamento di sistemi culturali integrati, capaci di innescare sviluppo economico locale, a partire dalla valorizzazione e messa in rete del patrimonio culturale del territorio di riferimento. Questo approccio assegna centralità strategica alla risorsa culturale quale volano di sviluppo per i settori del turismo culturale di qualità e dell'industria culturale nella sua accezione allargata e, in quanto tale, in grado di rafforzare i processi di identità culturale di aree territoriali e migliorare lo sviluppo sostenibile dei flussi turistici.

Tale ottica di integrazione viene confortata dalle politiche comunitarie che, supportate da numerosi riscontri empirici, stanno sempre più evidenziando come le risorse culturali materiali ed immateriali possano costituire una componen-

te di redditività e *concept* strategico per lo sviluppo delle economie locali, ma perché tutto ciò possa funzionare è essenziale la cooperazione tra soggetti pubblici e privati operanti sui territori di riferimento. La collaborazione tra enti pubblici e altri soggetti diviene quindi una linea strategica perseguita dall'amministrazione regionale che ha orientato l'azione di programmazione verso obiettivi di valorizzazione e promozione dei beni culturali, puntando su interventi in grado di mettere a “sistema” tutte le risorse disponibili. Le linee strategiche della politica regionale debbono pertanto orientarsi ad individuare aree in cui è identificabile un'identità culturale comune su cui costruire strategie di sviluppo. La valorizzazione del “Patrimonio culturale marittimo tirrenico” ha come finalità di migliorare l'accessibilità culturale della rete dei musei navali e dei musei del patrimonio culturale marittimo, materiale e immateriale, per fornire elementi utili ad una rilettura del patrimonio costiero tirrenico per sviluppare un turismo culturale marino. Sono stati coinvolti tutti i musei civici navali o legati alle culture del mare della Liguria e, con la pubblicazione di specifiche guide, si è voluto realizzare uno strumento agile per l'accessibilità culturale a questo specifico patrimonio.

Luca Fontana
Direttore Generale
Dipartimento Agricoltura, Sport, Turismo e Cultura
della Regione Liguria

Il Museo Navale si presenta oggi alla cittadinanza e ai turisti sotto una veste rinnovata: quella di “piazza culturale del Ponente”. Esso viene a integrare dunque – insieme al Galata e alla Commenda di Prè – l’offerta culturale che l’Istituzione che ho l’onore di rappresentare propone alla città.

Grazie al programma ACCESSIT promosso dalla Regione Liguria, nel maggio 2013 sono stati riallestiti il salone delle conferenze, la Sezione Pegli Picta e la sala didattica: si tratta di spazi accoglienti dove “far cultura” con grandi e piccini, grazie anche alla collaborazione con il ricco associazionismo culturale del Ponente genovese, primo fra tutti il Centro Universitario del Ponente. Il mio auspicio è che questo luogo dia per il futuro un suo proprio particolare contributo al rifiorire della vita sociale e culturale del quartiere e della città intera.

Maria Paola Profumo
Presidente

Mu.MA Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni

Le Musée Naval se présente à ses usagers, habitants de Gênes ou touristes, sous un jour nouveau: il est devenu « forum culturel du Ponant ». Il complète, donc, l’offre culturelle – au côté du Musée *Galata* et de la *Commenda di Prè* – que l’Institution que j’ai l’honneur de représenter, propose à notre ville.

Grâce au programme ACCESSIT promu par les Institutions de la Région Ligurie en mai 2013, le Salon des Conférences, la Section Pegli Picta et la salle pédagogique ont été réaménagés : il s’agit de locaux accueillants où « promouvoir la culture » auprès des enfants et des adultes, grâce, également, aux nombreuses associations culturelles du Ponant génois mais surtout du Centre Universitaire du Ponant. Mon vœu le plus cher est que ce lieu puisse offrir, dans le futur, sa contribution propre à l’épanouissement de la vie sociale et culturelle du quartier et de la ville toute entière.

Maria Paola Profumo
Présidente

Mu.MA Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni

MUSEO NAVALE DI PEGLI

Villa Centurione Doria – Piazza Bonavino 7 – 16156 Pegli GE
Tel. +39 010 6969885 – Fax +39 010 666300
www.museidigenova.it · bigliettirianavale@comune.genova.it

Orario di visita e altre informazioni:

da metà settembre a metà giugno
dal martedì al venerdì ore 9-13
sabato 10 – 18
domenica 10 –12
chiuso il lunedì
da metà giugno a metà settembre
dal martedì a venerdì ore 10 –13
sabato ore 10 –18
chiuso domenica e lunedì

www.museidigenova.it
biglietteriaianavale@comune.genova.it

Proprietà e Gestione

Comune di Genova
Mu.MA – Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni
Presidente: Maria Paola Profumo
Direttore: Pierangelo Campodonico

In collaborazione con CUP Centro Universitario del Ponente

Come raggiungerci

Il museo è raggiungibile dalle stazioni ferroviarie di Genova Piazza Principe e Genova Brignole mediante treni R e IR diretti a Ponente (fermata di Genova Pegli), oppure mediante l'autobus della linea 1, oppure via mare con Navebus (partenza dal Porto Antico; per maggiori informazioni si rimanda al sito www.amt.it). In auto: autostrada uscita casello di Pegli.

Horaire de visite et autres informations

De mi-septembre à mi-juin
Du mardi au vendredi 9.00h-13.00h
Samedi 10.00h – 18.00h
Dimanche 10.00h-12.00h
Fermé le lundi
De mi-juin à mi-septembre
Du mardi au vendredi 10.00h-13.00h
Samedi 10.00h-18.00h
Fermé dimanche et lundi

Propriété et Gestion

Commune de Gênes
Mu.MA – Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni
(Institution Musées de la Mer et des Migrations)
Présidente: Maria Paola Profumo
Directeur: Pierangelo Campodonico

En collaboration avec CUP Centro Universitario del Ponente (Centre Universitaire du Ponant)

Comment y arriver

En train, à partir des gares de Genova Piazza Principe et Genova Brignole, en prenant les trains R ou IR en direction du Ponant (descendre à Genova Pegli), ou en autobus, ligne 1, ou par mer avec Navebus (départ de Porto Antico; pour toute ultérieure information, consultez le site www.amt.it). En voiture: autoroute sortie Pegli.



IL MUSEO E LA SUA STORIA · LE MUSÉE ET SON HISTOIRE

L'esigenza di aprire un Museo Navale a Genova iniziò ad essere sentita dai cultori di storia locale e di storia marittima sin dalla fine dell'Ottocento. Nel 1922, uno dei più importanti progettisti navali del paese, l'ing. Fabio Garelli, donò al Comune di Genova la sua raccolta privata, costituita da un articolato complesso di modelli, acquarelli, incisioni, disegni e libri. La raccolta, che assunse il nome di Collezione Navale Garelliana, venne collocata a Villa Cambiaso di Albaro, presso la scuola di Ingegneria Navale ed aperta al pubblico nel 1925.

Nel frattempo, alla donazione Garelli si aggiungevano molti altri lasciti, tra cui spiccava particolarmente quello librario dell'armatore Gio. Batta Bibolini, che segnarono una stagione di grande partecipazione della cittadinanza alla formazione della raccolta. Nel 1929, ritenendo ormai insufficienti i locali di Villa Cambiaso, la Civica Amministrazione decise di trasferire la raccolta garelliana e i cimeli marinari ancora conservati a Palazzo Bianco, nel recente acquisto di Villa Doria a Pegli, dove il Museo Navale venne aperto al pubblico nel 1930.

L'edificio che oggi ospita la collezione venne costruito, in fasi successive a partire dall'inizio del XVI secolo, in una località incantevole quale era e rimane Pegli. L'architetto originario e la data d'inizio della costruzione sono ancora oggi sconosciuti. Il committente della villa fu **Adamo Centurione Oltremarino**, ommerciante e finanziere facoltoso della Genova cinquecentesca, attivo investitore negli "affari di Spagna" ed anche grande amico e consigliere di Andrea Doria. L'amicizia tra i due magnati si consolidò attraverso il matrimonio tra Ginetta, figlia del Centurione, e Giannettino, cugino ed erede designato del Doria.

L'edificio, concepito come un corpo centrale dotato di logge angolari, fu impreziosito nel tempo dai lavori che l'**Alessi** aveva condotto nel parco retrostante la costruzione, dove realizzò un lago artificiale e una "fatata isola" da raggiungere in barca. Inizialmente l'accesso principale alla villa era collocato nella facciata settentrionale, direttamente al Piano Nobile, appena oltrepassata la torre di

Le besoin d'un Musée Naval à Gênes a commencé à se faire sentir, chez les amateurs d'histoire locale et d'histoire maritime, dès la fin du 19^e siècle. C'est en 1922 que l'un des plus grands ingénieur naval du pays, M. Fabio Garelli, a donné à la Ville de Gênes sa collection privée, un ensemble bien organisé, de maquettes, aquarelles, gravures, dessins et livres qui a pris de nom de Collection Navale Garelliana, et a été installée à *Villa Cambiaso d'Albaro*, dans l'école de Génie Naval ; elle a été ouverte au public en 1925.

A la donation Garelli se sont ajoutés de nombreux autres legs – dont le plus important est certainement la bibliothèque de l'armateur Gio. Batta Bibolini – qui ont caractérisé cette époque de participation de la collectivité à la formation de la collection. En 1929, l'Administration Communale, qui considérait les locaux de Villa Cambiaso trop petits, a décidé de déménager la collection Garelliana et les pièces encore conservées à *Palazzo Bianco*, dans la *Villa Doria* de Pegli, tout récemment acquise, où le Musée Naval a été ouvert au public en 1930.

L'édifice où est, aujourd'hui, conservée la collection, a été construit en plusieurs étapes, à partir de 16^e siècle, dans ce lieu enchanteur qu'était et reste le quartier de Pegli. Le premier architecte et la date de début des travaux de construction nous sont encore inconnus. L'acquéreur de la villa était **Adamo Centurione Oltremarino**, riche commerçant et financier génois du 16^e siècle, qui avait fait de gros investissements dans les « affaires d'Espagne » et, surtout, grand ami et conseiller écouté d'Andrea Doria. L'amitié entre les deux magnats s'est, également, consolidé à travers le mariage entre Ginetta, fille de Centurione, et Giannettino, cousin et héritier désigné de Doria.

L'édifice, conçu comme un corps central pourvu de loggias angulaires, s'est enrichi, au cours du temps, grâce aux travaux qu'**Alessi** a effectué dans le parc derrière le bâtiment où ont été réalisés un lac artificiel et une « île enchantée » à laquelle on n'accédait qu'en bateau. L'entrée principale de la Villa était, au tout début, sur le côté nord, et portait directement au *Piano Nobile* (étage noble – premier étage où habitait la

avvistamento contro i corsari. Secondario appare l'accesso al Piano Terreno – attualmente il principale – da dove, con uno scalone a pendenza elevata si arriva al Piano Nobile.

L'ascendente di Adamo Centurione e il ruolo che il banchiere assunse nella scena politica della città, ebbe un'impennata all'indomani della congiura dei Fieschi (1547), allorché egli ospitò a Masone Andrea Doria fuggito rocambolescamente da Genova. In quei giorni, Adamo è il punto di riferimento dei "nobili vecchi", tratta direttamente con l'ambasciatore spagnolo, guida la repressione contro i Fieschi e i loro alleati: in sostanza permette il ritorno al potere del Doria. Quando Giannettino Doria, il "delfino" di Andrea e genero di Adamo, è ucciso in uno scontro presso Porta San Tommaso, il Doria affida la sua flotta di galee al primogenito di Adamo, Marco Centurione. E' un segno di gratitudine, sia del Doria che del re di Spagna Filippo II, che ricompenserà ulteriormente Adamo con l'attribuzione del marchesato andaluso di Estepa. Questo periodo coincide con l'avvio di importanti lavori di affresco dei soffitti della Villa, che dureranno fino al 1551-52 e vedranno impegnati artisti famosi come **Ottavio Semino** e **Nicolosio Granello**. Tra le scene più pregevoli si segnalano: *Curzio Romano*, *Giove che scaglia il fulmine* e *Storie di Angelica* al pianterreno; *Perseo che libera Andromeda*, *Partenza degli Argonauti* e l'andito del *Ritratto di profilo di Andrea Doria* al piano nobile.

Alla morte di Adamo Centurione, nel 1568, si apre una questione ereditaria, essendo Marco Centurione, primogenito di Adamo, premorto al padre. La diatriba si trascina per circa due decenni, fino a quando **Gio. Andrea Doria** acquisisce direttamente la Villa sgombrando il campo dai vincoli ereditari.

Con Gio. Andrea, si apre una terza fase di interventi sull'edificio e sul suo contesto: si acquisiscono fondi limitrofi e ripetendo uno schema caro ad Andrea – l'arrivo diretto alla Villa, sbarcando dalle galee – si realizza un "Palazzo alla Marina", ancora oggi esistente sul lungomare di Pegli (civico n. 47), e un pergolato rettilineo che conduce fino alla Villa stessa.

Attorno al 1590 Gio Andrea Doria programmò nuovi in-

famille du propriétaire), juste après la tour de guet contre les pirates. L'accès au rez-de-chaussée était secondaire – aujourd'hui c'est l'entrée principale – où un escalier raide portait au premier étage.

L'ascendant d'Adamo Centurione et le rôle qu'il a joué sur la scène politique de la ville, ont connu une brusque accélération au lendemain de la conjuration des Fieschi (1547), lorsqu'il a offert un refuge, à Masone, à Andrea Doria qui s'était enfui de façon rocambolesque de Gênes. Durant cette période, Adamo devient le référent des « *nobili vecchi* » (nobles anciens par opposition aux nouveaux nobles), il traite directement avec l'ambassadeur espagnol, conduit la répression contre les Fieschi et leur alliés : en faits, il permet le retour au pouvoir de Doria. Quand Giannettino Doria, le « dauphin » d'Andrea et gendre d'Adamo, est tué dans un combat près de la Porte San Tommaso, Doria confie sa flotte de galères au fils aîné d'Adamo, Marco Centurione. C'est un signe de gratitude de la part de Doria mais aussi du roi d'Espagne Philippe II, qui le récompense également en lui octroyant le marquisat andalou d'Estepa. C'est à cette période que commencent d'importants travaux de peinture de fresques sur les plafonds de la Villa, il dureront jusqu'en 1551-52 et des artistes célèbres tels **Ottavio Semino** et **Nicolosio Granello** y travailleront. Parmi les scènes les plus belles signalons : *Marcus Curtius*, *Jupiter lançant la foudre* et *Histoires d'Angélique* au rez-de-chaussée ; *Persée libérant Andromède*, *Départ des Argonautes* et dans le couloir, le *Portrait de profil d'Andrea Doria*, au premier étage (*piano nobile*).

A la mort d'Adamo Centurione, en 1568, une dispute à propos de l'héritage commence, Marco Centurione, fils aîné d'Adamo, étant mort prématurément, avant son père. Le différend va durer pendant près de deux décennies, jusqu'au moment où **Gio. Andrea Doria** achète directement la Villa, la libérant ainsi des liens héréditaires.

Avec l'acquisition par Gio. Andrea, s'ouvre une troisième phase de travaux sur l'édifice et ses alentours : les fonds limitrophes sont achetés et, reprenant un modèle cher à Andrea – arriver directement Villa en débarquant des galères – Gio. Andrea fait réaliser un « *Palazzo alla Marina* », – Villa en bord de mer – encore visible sur le boulevard de Pegli longeant la mer (au numéro 47), et une pergola rectiligne qui porte à la Villa.

terventi per il riattamento della villa: i lavori furono affidati ad Andrea Ceresola, detto il **Vannone**, che realizzò importanti ampliamenti nelle ali laterali. La decorazione del prospetto nord (originariamente quello di accesso) a monocromo, fu affidato a **Lazzaro Tavarone**, appena giunto dalla corte spagnola dove aveva a lungo lavorato presso il monastero-reggia dell'Escorial. Allo stesso pittore, il Doria affidò anche la realizzazione del secondo ciclo di affreschi, che venne eseguito nel 1595-96 da **Domenico Passano** e **Battista del Forno**. In generale, le opere illustrano temi d'amore e avventura tratti dalla letteratura classica, allora di moda e ritenuti adatti alla vita, per così dire, di campagna.

Rimasto vedovo dopo la morte della moglie Zenobia del Carretto, Gio. Andrea trascorreva nella villa di Pegli lunghi periodi con la sua famiglia: a tale data rimontano infatti i "graffiti" più antichi delle guardie di stanza nella villa (precauzione resa necessaria dal pericolo di congiure e dai possibili assalti di banditi o di pirati), che incisero i loro nomi sugli stipiti in ardesia delle porte dell'atrio.

Nei secoli successivi gli interventi sono limitati, fra i quali i due corpi aggettanti e terrazzati, a Levante e a Ponente, già esistenti nel XVIII secolo come prolungamento meridionale delle estremità della villa. Dopo l'Unità d'Italia vengono ricavate al piano terra nuove stanze, che vengono anch'esse affrescate, ma con soggetti inerenti al Risorgimento, di stile marcatamente diverso rispetto agli originali. Rimonta a tale periodo il rifacimento del prospetto meridionale, che diventa quello principale, collegato a una prima urbanizzazione del territorio circostante.

Nel 1908 la villa – allora appartenente ai Doria Pamphilj – venne ceduta ad una società immobiliare, sino a passare nel 1926 al Comune di Genova. Questo originariamente la destinò a Municipio, poi a Civico Museo Navale e contestualmente a succursale del liceo classico "Mazzini".

Vers 1590 Gio. Andrea Doria entame de nouveaux travaux pour réaménager la Villa ; ils sont confiés à Andrea Ceresola, dit le **Vannone**, qui agrandit largement les ailes latérales. La décoration monochrome de la façade nord (celle d'entrée à l'origine) a été confiée à **Lazzaro Tavarone**, qui venait d'arriver d'Espagne où il avait longtemps travaillé au monastère-palais royal de l'Escorial. C'est également à ce peintre que Doria confie l'exécution du second cycle de fresques qui est effectué en 1595-96 par **Domenico Passano** et **Battista del Forno**. Les œuvres illustrent, en général, les thèmes de l'amour et de l'aventure inspirés de la littérature classique, particulièrement à la mode à cette époque-là, et, pour ainsi dire, considérés comme adaptés à la vie à la campagne. Devenu veuf à la mort de Zenobia del Carretto, Gio. Andrea passait de longs séjours dans sa Villa Pegli, en compagnie de sa famille : c'est à cette date que remontent, en effet, les « graffitis » les plus anciens, faits par les gardes en garnison dans la Villa (précaution nécessaire au vu des risques de conjurations et de possibles assauts de bandits ou corsaires), qui ont écrit leurs noms sur les huisseries d'ardoise des portes d'entrée.

Durant les siècles suivants, les travaux ont été limités, seulement les deux corps forjetés en terrasse au Levant et au Ponant, qui existaient déjà au 18^e siècle en tant que prolongement méridional des extrémités de la Villa. Après l'Unité italienne, des pièces supplémentaires sont aménagées au rez-de-chaussée et décorées de fresques ; les sujets en sont le *Risorgimento*, elles sont, cette fois-ci, de style très différent des premières fresques. C'est également de cette époque que date la réfection de la façade méridionale, qui devient la principale, en raison de la première urbanisation du territoire environnant. En 1908 la Villa – qui appartient alors aux Doria Pamphilj – est vendue à une société immobilière, jusqu'à devenir, en 1926, propriété de la Commune de Gênes. Celle-ci en a fait, tout d'abord, un Hôtel de Ville, puis le Musée Municipal Naval et, dans le même temps, le siège du lycée « Mazzini ».

IL PERCORSO ESPOSITIVO · LE PARCOURS D'EXPOSITION

Dopo diversi riallestimenti, tema del museo è il rapporto tra la riviera ligure e il mare. Attraversato il salone d'ingresso, l'ampio scalone conduce al piano nobile, sul quale si aprono gli accessi alle varie sale.

Après plusieurs réaménagements, le thème actuel du Musée tourne autour du rapport de la Riviera ligure avec la mer. Du salon d'entrée, le large escalier porte au premier étage, où se trouvent différentes salles d'exposition.



Museo Navale di Pegli, piazza Bonavino, esterno.

12



Atrio attuale del Museo e scala di accesso al piano nobile.
La cappella privata della villa Centurione Doria.

Loggia di Ponente.
Scorcio del salone del piano nobile e andito dell'antico ingresso principale della villa.

13



Salone del piano nobile.
Nelle pagine seguenti: La "Partenza degli Argonauti", l'affresco del salone dipinto da Ottavio Semino e Nicoloso Granello



Sala 1. “Pegli picta”

È la prima, ma ultima ad essere stata inaugurata in ordine di tempo. Qui, attraverso l'esposizione di acquerelli e stampe ottocentesche e novecentesche, viene descritto il contesto ameno in cui si colloca la villa: il “borgo” di Pegli; località di villeggiatura sin da tempi remoti, conservò faticosamente questa vocazione anche nell'epoca del vorticoso sviluppo industriale di Genova, stretta tra le aree cantieristiche di Sestri e Prà-Voltri.

È ricca, varia, intrigante l'immagine che le opere della sezione locale dell'Azienda Autonoma di Soggiorno restituiscono

Salle 1. “Pegli picta”

C'est la première que l'on visite bien qu'elle ait été la dernière inaugurée. Ici, à travers l'exposition d'aquarelles et gravures du 19^e et 20^e siècles est décrit le lieu plaisant où se dresse la Villa : le « bourg » de Pegli, depuis longtemps localité de villégiature. Coincé comme il est entre les chantiers de Sestri et de Prà-Voltri, il a, difficilement, conservé sa vocation touristique, y compris durant l'époque du développement industriel vertigineux de Gênes. Les images, que les œuvres de la section locale de l'Office du Tourisme nous proposent de Pegli, sur un siècle environ, sont riches, variées, stimulantes. Essentielle-



Sala 1. “Pegli Picta”. Acquerelli e stampe ottocentesche e novecentesche illustrano il contesto in cui si colloca la villa: Pegli, località di villeggiatura sin da tempi remoti, conservò faticosamente questa vocazione anche nell'epoca del vorticoso sviluppo industriale di Genova.

a proposito di Pegli nell'arco di un secolo. Sostanzialmente romantiche quelle che l'incisore **Hubert Clerget** di Digione (1818-1889) e il pittore torinese **Francesco Gonin** (1808-1889) – seppero interpretare in litografie di grande finezza esecutiva. Il primo, accentuando i toni pittoreschi degli scorci attraverso contrasti di colori più marcati, appena drammatizzati o scaldati dalle luci di tramonti dorati; il secondo, avvolgendo le vedute in una fine e partecipata atmosfera ancora legata alle cromie del vedutismo neoclassico.

Anche **Aurelio Craffonara** (Gallarate 1875-Genova 1945) dedica alle architetture e ai luoghi dei parchi di Villa Duraz-

ment romantiques celles du graveur **Hubert Clerget** de Dijon (1818-1889) et du peintre turinois **Francesco Gonin** (1808-1889) – qui proposent des lithographies d'une grande finesse d'exécution. Le premier accentue les tons pittoresques des paysages à travers des contrastes de couleurs plus marqués, à peine dramatisés ou réchauffés par la lumière dorée des couchers de soleil ; le second enveloppe ses vues d'une atmosphère plus fine et intime, encore liée aux tons du Védutisme néoclassique.

Aurelio Craffonara (Gallarate 1875-Gênes 1945) dédie, lui aussi, quelques aquarelles, datables de la moitié des années 30



zo Pallavicini e di Villa Doria alcuni acquerelli databili alla metà degli anni Trenta del Novecento. La sua capacità – assimilabile a vero e proprio virtuosismo – nell'uso della difficile tecnica dell'acquerello consente oggi di apprezzare alcuni fogli d'indubbia qualità e freschezza: vedute smaglianti, grondanti di luce, giocate su delicate gamme cromatiche omogenee di colori caldi e freddi. Il postimpressionismo dei suoi acquerelli mantiene sempre una sottile e malinconica vena simbolista nella scelta delle inquadrature – scuri “sipari” di vegetazione che si aprono per offrire luminosi scorci di padiglioni – retaggio della formazione dell'artista con pittori e scultori come Plinio Nomellini, Edoardo De Albertis, Dario Bardinero, Luigi De Servi, di cui fu amico e solidale compagno di esperienze nell'intenso dibattito culturale decadente di fine secolo.

Non meno importante, nella storia della pittura ad acquerello, è **Aldo Raimondi** (Roma 1902 – Erba 1998), che fu brillante docente di quella tecnica all'Accademia di Brera. Il sapore del pieno Novecento si gusta nella veduta intitolata *Bagnanti in spiaggia*, succosa istantanea di una giornata estiva raccontata con intento illustrativo da copertina della “Domenica del Corriere”, con ricchezza di “tipi” e una tavolozza festosa e piena di luce, contraddistinta da smaltate tinte “caramellate” e inediti tagli prospettici.

Nella medesima sala il grande dipinto della Corsica di **Gerolamo Bordone**, introduce al tema delle colonie, insediamenti commerciali disseminati in tutto il Mediterraneo e Mar Nero, definite “le altre Genova” per le affinità urbanistiche e architettoniche con la madrepatria, nonché per la loro relativa autonomia.

Sala 2. “Le colonie dei genovesi”

Se le prime componenti dello sviluppo di Genova furono il porto e il commercio, queste sono imprescindibili dalla “rete coloniale” che i Liguri svilupparono.

Se i Genovesi certamente ebbero delle colonie – e in primo luogo la Corsica – soprattutto poterono contare su numerosi stabilimenti oltremare, che basarono su un'attenta diplomazia più che sulle armi il segreto della loro sopravvivenza.

Questo spiega la “lunga durata” di colonie che vissero per

du 20^e siècle, à l'architecture et aux paysages des parcs de la Villa Durazzo Pallavicini et de Villa Doria. Son aptitude dans l'expression de cette difficile technique qu'est l'aquarelle est telle que l'on peut parler de véritable virtuosité, ce qui nous permet d'admirer certains tableaux de grande qualité et fraîcheur : des vues aux couleurs éclatantes, débordantes de lumière, qui jouent sur de délicates gammes de tons homogènes de couleurs froides et chaudes. Le postimpressionnisme de ses aquarelles laisse planer une légère et mélancolique veine symboliste dans le choix du cadrage – de sombres « rideaux » de végétation s'ouvrent pour laisser apparaître de lumineux aperçus de pavillons – héritage de la formation de l'artiste par des peintres et sculpteurs tels que Plinio Nomellini, Edoardo De Albertis, Dario Bardinero, Luigi De Servi, dont il a été l'ami et le solidaire compagnon d'expériences dans le débat culturel décadent de la fin du siècle.

Aldo Raimondi (Rome 1902-Erba 1998) n'est pas moins important pour l'histoire de la peinture et de l'aquarelle, lui qui était un brillant professeur de cette technique à l'Académie de Brera. Le goût du 20^e siècle est tout entier dans la vue appelée *Bagnanti in spiaggia* (Baigneurs sur la plage), une journée d'été prise sur le vif, racontée comme sur la couverture de la « Domenica del Corriere » (populaire magazine italien de ces années-là), avec force « types » et une palette joyeuse, pleine de lumière. qui se caractérise par ces teintes émaillées “caramélisées” et des choix de perspective inédits.

Dans cette même salle, le grand tableau de la Corse de **Gerolamo Bordone**, introduit le thème des colonies, comptoirs commerciaux disséminés dans toute la Méditerranée et la Mer Noire, définis « les autres Gênes » à cause de leurs affinités urbanistiques et architectoniques avec la mère patrie, mais aussi pour leur autonomie relative.

Salle 2. “Les colonies des génois”

Les premiers éléments ayant permis le développement de Gênes ont été le port et le commerce et sont inséparables du “réseau colonial” que les Ligures ont développé.

Si les Génois ont eu des colonies – en tout premier lieu la Corse – ils ont surtout pu compter sur de nombreux établissements outre-mer, qui ont trouvé dans une diplomatie prudente plutôt que dans le recours aux armes les secrets de leur survie.

Ceci explique la « longue vie » de colonies qui ont survécu pen-

decenni e talvolta per secoli, all'interno di contesti ostili e che furono le comunità più significative che i Genovesi formarono al di fuori dei loro ristretti domini.

Un **pannello** offre una visione d'insieme dei principali insediamenti genovesi nel Mediterraneo e nel Mar Nero, tra la fine del Medioevo e l'inizio dell'età moderna. Oltre un centinaio sono le isole, i territori, le città o anche soltanto i loro quartieri, dove i genovesi vivevano e lavoravano.

dant des décennies et, parfois même des siècles, dans des contextes hostiles et qui sont les communautés les plus significatives que les Génois ont créées en dehors de leur étroite région d'origine. Un **panneau** offre une vision d'ensemble des principaux établissements génois autour de la Méditerranée et de la Mer Noire, entre la fin du Moyen-âge et le début de l'âge moderne. Plus d'une centaine sont les îles, les territoires et les villes, ou même seulement un de leurs quartiers, où les Génois vivaient et travaillaient.



Sala 2. Le colonie dei genovesi. Nel Mediterraneo e nel Mar Nero, tra la fine del Medioevo e l'inizio dell'età moderna, erano oltre un centinaio le isole, i territori, le città o anche soltanto i quartieri dove i genovesi vivevano e lavoravano.

20

Due **lapidi commemorative** testimoniano della presenza genovese a Cembalo (oggi Balaklava), sin dal 1344. Il possesso della colonia dura, quasi stabilmente, fino alla sua caduta, avvenuta nel 1475. Gli ultimi anni di attività della colonia sono segnati dal disperato sforzo di arroccarsi, al fine di preparare a una difesa a oltranza verso i Turchi, lanciati alla conquista dell'Europa. Alcuni aspetti di situazione di conflitto viene testimoniata dalle stampe esposte a centro sala. Ancora nel 1467, Battista Oliva, uno degli ultimi Consoli di Cembalo, avvia la costruzione di una torre e di un nuovo muro difensivo, ma oramai sono gli ultimi anni di attività della colonia e dalla stessa madrepatria non giungono più né cambi di personale, né nuove truppe o rifornimenti. Mu-

Deux **plaques commémoratives** témoignent de la présence génoise à Cembalo (aujourd'hui Balaklava), dès 1344. La possession du comptoir s'étend, presque sans interruption, jusqu'à sa chute, en 1475. Les dernières années d'activité de la colonie sont marquées par l'effort désespéré de se fortifier afin de préparer une défense à outrance contre les Turcs lancés à la conquête de l'Europe. Certains aspects de ce conflit sont illustrés par la gravure exposée au centre de la salle. Toujours en 1467, Battista Oliva, un des derniers Consuls de Cembalo, met en chantier la construction d'une tour et d'un nouveau mur d'enceinte mais ce sont les dernières années d'activité de la colonie et, de la mère patrie n'arrivent plus ni le personnel destiné à remplacer celui sur place ni les nouvelles troupes ou



21

rate su una delle torri, le lapidi vennero asportate durante la Guerra di Crimea da parte dei bersaglieri italiani, quindi regalate alla città dal generale Alfonso La Marmora. Su pareti contrapposte sono esposte due coppie di dipinti. Si tratta di "pendant" raffiguranti rispettivamente Chios e Tabarca. L'isola di Chios, nell'Egeo, a poca distanza dal porto di Smirne, rappresentò a partire dal 1346, anno della sua conquista da parte di una spedizione capitanata da Simone Vignoso, la più importante delle colonie genovesi dell'arcipelago. L'isola univa a una posizione particolarmente strategica all'interno dell'Egeo – favorevole nell'ambito dei commerci tra Mar Nero, Egeo e Mediterraneo – anche pro-

les approvisionnements. Trouvées murées sur l'une des tours, les plaques ont été descellées durant la Guerre de Crimée par les bersagliers italiens, puis offertes à la ville de Gênes par le général Alfonso La Marmora. Sur la paroi d'en face sont exposées deux copies de tableaux. Il s'agit de deux toiles se faisant pendant et représentant réciproquement Chios et Tabarca. L'île de Chios, dans la mer Egée, à peu de distance de Smyrne, est, à partir de 1346, année de sa conquête par l'expédition commandée par Simone Vignoso, la plus importante des colonies génoises de l'archipel. L'île unissait une position particulièrement stratégique dans l'Egée – favorable pour le commerce entre les Mer Noire, Egée et la Méditerranée – à des productions locales importantes telles que le *mastik* ou



duzioni locali, tra cui quella del *mastik* o mastice, una resina cristallizzata che veniva utilizzata come “gomma da masticare” nel medioevo, e come tale era molto apprezzata per l'igiene dei denti.

Kios, come altre colonie, veniva governata in proprio dai suoi colonizzatori, costituiti in una speciale forma di società detta “Maona”. Per aumentare i vincoli tra di loro, le famiglie dei coloni assunsero lo stesso cognome: Giustiniani. Fu la più longeva delle colonie orientali dei genovesi, anche grazie alla scelta degli abitanti di sottomettersi in cambio del pagamento di una “tassa” al Sultano. Venne occupata dai Turchi solo nel 1566, in un momento particolarmente critico, dopo che le forze del Sultano avevano dovuto incassare la sconfitta seguita all'assedio di Malta (1564) ed erano alla ricerca di una facile rivincita.

Di fronte, troviamo due vedute – da settentrione e da mezzogiorno – dell'isola di Tabarca.

Nel primo quarto del XVII per Genova il pericolo non è più rappresentato dai Turchi, bensì dai vicini Francesi e dal ducato di Savoia.

In questo senso il dipinto è emblematico: esiste una trasposizione tra Genova e la sua condizione e Tabarca stessa (entrambe, in quel momento, sono governate dai Lomellini): la piccola isola tunisina diventa una sorta di metafora politica. Come l'isola, Genova deve guardare al sud del Mediterraneo, al Maghreb; superando le contingenze e gli esiti della spaventosa guerra del secolo precedente tra musulmani e cristiani, può trovare un interlocutore in un Islam desideroso di concludere buoni affari e che, nel quadro in questione, si presenta come un insieme pacifico di pescatori, mercanti e cammellieri e dove le fuste barbaresche assomigliano più a imbarcazioni da diporto che da guerra. Sarà proprio la ricerca di questo rapporto autonomo con i Turchi che susciterà l'ira di Luigi XIV e il bombardamento di Genova nel 1684.

Tabarca appare un'isola piccola e brulla, davvero poco più di uno scoglio; ma, al di là delle dimensioni, uno strano destino la lega a Pegli. Concessa nel 1540 dal bey di Tunisi alla famiglia Lomellini (probabilmente come riscatto per la riconsegna del corsaro Dragut), viene colonizzata da un gruppo di abitanti di Pegli, dove i Lomellini possedevano una lussuosa villa e altre proprietà. La comunità di Pegliesi

mastic, une résine cristallisée qui était utilisée comme « chewing gum » au Moyen-âge et, comme telle, très appréciée pour l'hygiène dentaire.

Kios, était directement gouvernée, comme les autres colonies, par ses colonisateurs au sein d'une société spéciale appelée « Maona ». Pour augmenter la cohésion existant entre elles, les familles de colons ont décidé de prendre le même patronyme de « Giustiniani ». Cette colonie orientale des Génois a connu la majeure longévité, également, grâce au choix qu'avaient fait ses habitants de se soumettre au Sultan, en échange du paiement d'une « taxe ». Elle est occupée par les Turcs en 1566, seulement, à un moment particulièrement difficile, après que les armées du Sultan avaient été vaincues à la suite du siège de Malte (1564) et étaient à la recherche d'un facile moyen de se racheter.

En face se trouvent deux vues de l'île de Tabarca – depuis le sud et depuis le nord.

Pour les Génois, dans le premier quart du 17^e siècle, le danger ne vient plus des Turcs mais bien de leurs voisins Français et du Duché de Savoie.

Voilà pourquoi ce tableau est si emblématique : il existe une transposition entre Gênes et sa condition et Tabarca (toutes deux sont, alors, gouvernées par la famille Lomellini), la petite île tunisienne devient, donc, une sorte de métaphore politique. Comme l'île, Gênes doit regarder vers le sud de la Méditerranée, vers le Maghreb; là, en dépassant les contingences et les résultats de l'horrible guerre du siècle précédent entre musulmans et chrétiens, elle peut trouver un interlocuteur dans cet islam désireux de conclure de bonnes affaires et qui, dans ce cas-là, se présente comme un ensemble de pacifiques pêcheurs, marchands, chameliers et dont les fustes barbaresques ressemblent plus à des bateaux de plaisance qu'à des navires de guerre. C'est cette recherche d'un rapport direct autonome avec les Turcs qui provoquera la colère de Louis XIV et le bombardement de Gênes en 1684.

Tabarca est une petite île aride, à peine plus grande qu'un rocher ; mais au-delà de ses dimensions, c'est un bien étrange destin que celui qui la lie à Pegli. Concédée en 1540 par le bey de Tunis à la famille Lomellini (probablement comme rançon pour la restitution du corsaire Dragut), elle a été colonisée par un groupe d'habitants de Pegli, où les Lomellini possédaient une luxueuse Villa et d'autres propriétés. Cette communauté

visse a Tabarca per vari secoli, esercitandovi la pesca del corallo, ma non solo: anche il contrabbando di schiavi dell'una e dell'altra parte passava infatti dall'isola, apportandovi un notevole flusso di denaro.

venue de Pegli a vécu à Tabarca pendant plusieurs siècles, vivant de la pêche du corail mais également de la contrebande d'esclaves qui, de l'un ou l'autre côté, passaient par l'île, lui procurant d'importants revenus.



Sala 3. Nuovi capitani e nuove navi. Tra Settecento e Ottocento nuove tecniche e nuovi strumenti danno impulso alla navigazione a vela.

Sala 3. “Nuovi capitani e nuovi strumenti”

Nel corso del Settecento, lo sviluppo delle marine militari – Inghilterra, Francia e Olanda soprattutto, ma anche Spagna, Russia e Svezia – prosegue con forza. È un processo complesso, dove interviene, in tutti i settori, un significativo contributo di razionalizzazione, di organizzazione e dove si avvertono le conseguenze della ricerca scientifica. In questo senso, il Settecento è un secolo cruciale: idrografia e navigazione assumono una notevole importanza rispetto al passato e segnano progressi sostanziali. Si pensi alla ricerca della longitudine, ad esempio, che trasforma completamente la scienza della navigazione, arrivando finalmente alla possibilità di identificare in maniera pressoché esatta il proprio punto nave a partire dall'osservazione delle stelle. Il progresso scientifico è strettamente dipendente da quello tecnologico: vengono messi a punto congegni meccanici che permettono il funzionamento di strumentazioni nemmeno immaginabili nel secolo precedente. Il cronometro marino, l'ottante, i cannocchiali sono i prodotti di questa nuova stagione della marineria. Questo processo riguarderà profondamente gli uomini che sono alla base dell'organizzazione marittima: i capitani e gli ufficiali di marina vengono chiamati – nell'ambito di una nuova disciplina collettiva, di cui sono il fulcro – a trasformarsi. Quelli che prima erano soprattutto “soldati”, o “veterani di navigazione”, devono diventare tecnici e scienziati, con ampie competenze in campi diversi. A partire dai navigatori inglesi (e si potrebbe dire, in questo senso, una chiave di lettura particolare a figure come Cook – l'esploratore – o come Bligh, il protagonista dell'ammuntamento del Bounty), questo cambiamento poi coinvolgerà tutti gli uomini di mare, genovesi compresi.

Sala 4. I “marinisti”

Nella Genova marinara dell'Ottocento ci sono mestieri particolari, oggi scomparsi. Una di queste attività è il “ritrattista di navi”. Se ne trovano in ogni angolo del Mediterraneo: i Roux a Marsiglia, i Renault a Livorno, i Luzzo a Venezia, Cammillieri a Malta e Aristides Glikas in Grecia. A Genova **Domenico Gavarrone** è con **Angelo Arpe** il più importante e ricercato. Il suo credito indiscusso tra capitani e armatori è attribuibile alla precisione delle sue rappresentazioni navali: che si può spiegare con la sua formazione e professione saltuaria di disegnatore di cantiere.

Salle 3. “Nouveaux capitaines et nouveaux instruments”

Au cours du XVIII^e siècle, le développement des marines militaires – d'Angleterre, France et Hollande surtout, mais également d'Espagne, Russie et Suède – continue à plein rythme. C'est un processus complexe où intervient, à tous les niveaux, un significatif effort de rationalisation, d'organisation et où les progrès des sciences se font sentir. Le XVIII^e est, en ce sens, une période charnière : hydrographie et navigation revêtent une importance majeure par rapport aux siècles précédents et connaissent des progrès substantiels. Il suffit de penser à la recherche de la longitude, par exemple, qui transforme complètement la science de la navigation permettant, après calcul, d'établir, de façon presque exacte, la position géographique du bateau à partir de l'observation des étoiles. Le progrès scientifique est strictement dépendant de celui technologique : on met au point des mécanismes mécaniques qui permettent de faire fonctionner des instruments que l'on n'aurait pas même pu imaginer au siècle précédent. Le chronomètre marin, l'octant, les longues-vues sont les protagonistes de cette nouvelle épopée maritime. Ce processus touche profondément les hommes qui sont à la base de l'organisation maritime : le capitaine et les officiers de marine qui sont appelés à se transformer – au sein de cette nouvelle discipline collective dont ils sont le fer de lance. Eux qui étaient avant tout des « soldats », ou des « vétérans de la navigation », doivent devenir des techniciens ou des savants, possédant de vastes compétences dans les domaines les plus divers. A partir des navigateurs anglais (on pourrait étudier certains personnages sous cet angle de lecture particulier, comme Cook – l'explorateur – ou comme Bligh, le protagoniste de la mutinerie du Bounty), ces changements toucheront profondément tous les hommes de mer, y compris les Génois.

Salle 4. Les “marinistes”

A Gênes, au 19^e siècle, il existait des métiers aujourd'hui disparus. L'un d'eux était le « portraitiste de navires ». Il y en avait sur tout le pourtour de la Méditerranée : les Roux à Marseille, les Renault à Livourne, les Luzzo à Venise, Cammillieri à Malte et Aristides Glikas en Grèce. A Gênes **Domenico Gavarrone** et **Angelo Arpe** sont les plus importants et les plus demandés. La réputation indiscutable de Gavarrone parmi les capitaines et les armateurs est attribuée à la précision de ses représentations navales, qui peut s'expliquer par sa formation et sa profession, irrégulièrement exercée, de dessinateur de chantier.



Sala 4. I marinisti. Tra i ritrattisti di navi dell'Ottocento spicca l'opera di Domenico Gavarrone, uno dei più apprezzati.

Maestro nella prospettiva longitudinale della nave, Domenico Gavarrone, di origine rivierasca, nasce a Genova nel 1821 e già nel 1843 realizza, i primi dipinti, quindi lavora instancabilmente per oltre 35 anni, datando e firmando ogni sua opera. Si distinguerà inoltre come autore di ex voto, specialmente per i santuari di Montallegro di Rapallo o del Boschetto di Camogli. Alla sua morte, il suo posto sarà preso per qualche tempo da Angelo Arpe, di qualche anno più giovane. Ma ormai la fotografia, anche a Genova, sta per prendere il sopravvento sulla tradizionale rappresentazione pittorica. Le opere che si possono vedere rappresentano solo una selezione delle centinaia di acquerelli dipinti dal Gavarrone e che venivano posti in vendita presso il suo atelier. Oltre a Domenico, nello stesso ambito, lavora anche Ambrogio Gavarrone fratello maggiore dello stesso del quale tuttavia conosciamo un minore numero di opere e di fattura meno pregevole rispetto a quelle di Domenico.

Sala 5. “La costruzione navale”

Per fare un cantiere, nella Liguria e nell'Italia del secondo Ottocento, basta un tratto di arenile preso in concessione dal Demanio, una palizzata per cercare di impedire i furti e qualche tettoia. Lì un maestro d'ascia prendeva a giornata le maestranze specializzate, dai disegnatori ai segantini, ai calafati. Su questa base si continuano a costruire navi in legno e a vela.

Tuttavia, il panorama internazionale della navigazione è mutato. Gli Inglesi per primi costruiscono scafi in ferro e acciaio, sperimentano eliche e motori a triplice espansione, mentre il vapore prende il posto della vela.

La sala racconta l'ultima stagione della cantieristica tradizionale ligure: strumenti dei maestri d'ascia e dei calafati, diorami di cantieri navali, una serie di mezzi modelli e una serie di immagini. Fabio Garelli, nella sua qualità di ingegnere navale, autore di alcuni dei più importanti progetti italiani a cavallo tra Otto e Novecento, era molto noto e conosciuto tra i costruttori. Non meraviglia quindi, che – all'atto di costituire la Collezione Garelliana di storia navale – quasi tutti i più noti titolari di cantieri liguri, o i loro eredi, provvedessero ad inviare testimonianze, più o meno significative del lavoro svolto. È il caso di Eugenio Gotuzzo, costruttore e maestro d'ascia di Chiavari che donò un insieme di fotografie dei vari di alcune delle sue unità

Maître de la perspective longitudinale des navires, Domenico Gavarrone, d'ascendance de la Riviera, naît à Gênes en 1821 et, en 1843, il réalise déjà ses premiers tableaux ; il travaillera infatigablement durant les 35 années suivantes, datant et signant chacune de ses œuvres. Il se distinguera également comme peintre d'ex-voto, tout spécialement pour les sanctuaires de Montallegro de Rapallo et du Boschetto de Camogli. A sa mort, Angelo Arpe, de quelques années plus jeune, le remplacera pendant quelques temps. Mais, à Gênes comme ailleurs, la photographie prend la place de la traditionnelle représentation peinte. Les œuvres que l'on peut admirer sont une simple sélection parmi les centaines d'aquarelles, peintes par Gavarrone, qui étaient vendues dans son atelier. Outre Domenico, son frère aîné, Ambrogio Gavarrone, exerçait la même profession, mais on n'a de lui qu'un nombre mineur d'œuvres et de qualité moindre comparées à celles de Domenico.

Salle 5. “La construction navale”

Pour installer un chantier naval en Ligurie ou en Italie, il suffit, dans la deuxième moitié du 19^e siècle, d'un morceau de plage pris en concession sur le Domaine Public, d'une palissade pour empêcher les vols et de quelques hangars. Là, un maître charpentier embauchait à la journée les ouvriers spécialisés, des dessinateurs aux scieurs ou aux calfats. C'est ainsi que l'on a continué à construire des navires de bois à voiles.

Le panorama international de la navigation a, toutefois, changé. Les Anglais sont parmi les premiers à construire des coques de fer et d'acier, à expérimenter des hélices et des moteurs à triple expansion, la vapeur remplaçant la voile.

La salle 5 illustre les derniers feux des chantiers traditionnels ligures : instruments de maître charpentier et de calfats, dioramas de chantiers navals, une série de demi-maquettes et une d'images. Ingénieur naval, Fabio Garelli, auteur de certains des plus importants projets italiens à cheval entre le 19^e et le 20^e siècle, était très connu des constructeurs. Il ne faut donc pas s'étonner si – au moment où il recueillait le matériel pour sa Collection Garelliana d'histoire navale – presque tous les plus importants propriétaires de chantiers en Ligurie, ou leurs héritiers, se sont sentis en devoir d'offrir un témoignage, plus ou moins significatif, du travail effectué. C'est, par exemple, le cas d'Eugenio Gotuzzo, constructeur et maître charpentier de Chiavari qui a donné un ensemble de photographies de certaines de ses créations les

più significative, allestite in pieno Novecento e quindi al tramonto dell'epoca della vela. Le foto esposte si riferiscono al varo di golette e *scune*, tra il 1914 e il 1922.

Nella sala troneggia il modello della **pirocorvetta Principessa Clotilde**. Costruita nel 1864 era una nave da guerra di secondo rango, destinata a celebrare la figlia minore di Vittorio Emanuele II. Era adibita a compiti di pattugliamento dei mari, anche in zone molto lontane dalla madrepatria – come l'oceano Pacifico – ma dove erano in gioco interessi nazionali.

plus importantes, faites au 20^e siècle et donc à l'époque du déclin de la navigation à voile. Les photos exposées illustrent le lancement de goélettes et *schooners*, entre 1914 et 1922.

Dans cette salle se trouve, aussi, la maquette de la corvette motorisée **Principessa Clotilde**. Construite en 1864, c'était un navire de guerre de second rang, destinée à célébrer la plus jeune fille du Roi Victor-Emmanuel II. Elle avait pour mission de patrouiller les mers, parfois dans des zones très éloignées de la mère patrie – l'océan Pacifique, par exemple – là où les intérêts nationaux étaient en jeu.



Sala 5. La costruzione navale. Il racconto dell'ultima stagione della cantieristica tradizionale ligure.

Il modello, ma sarebbe più corretto parlare di “diorama”, vede la nave divisa in tre settori: è un artificio del modellista mostrare la nave durante tre fasi differenti della costruzione: la prima fase, a poppa, “fotografa” il bastimento al completamento della struttura delle ordinate: lo scheletro della nave è completo e su questo si iniziano a posizionare i primi bagli, le travi trasversali che sosterranno il peso dei ponti. La fase successiva è rappresentata al centro: vengono collocati i puntali, sorta di colonne di sostegno dei bagli. Sulla faccia interna delle ordinate vengono collocate le travi di rivestimento interno che, per una nave da guerra, erano particolarmente robuste. Il modellista mostra un particolare interessante: prima di applicare il fasciame esterno, le ordinate vengono irrobustite per mezzo di bande metalliche parallele tra loro e inclinate di 45° rispetto alle ordinate. La terza fase viene mostrata a prora: lo scafo e gli interni sono quasi completi, il fasciame di rivestimento viene applicato a partire dal capodibanda, la parte superiore della murata, e dalla chiglia. Il diorama rappresenta una felice sintesi dell'arte costruttiva ottocentesca. Una didascalia indica “Regia Scuola d'Ingegneria Navale di Genova. Modello di

La maquette, mais il serait peut-être plus juste de parler de « diorama », présente le navire divisé en trois sections : c'est un artifice du modéliste pour monter le navire dans trois phases différentes de construction. La première, à poupe « photographie » le bâtiment lorsque la structure des couples est achevée : le squelette du navire est complet et, sur celui-ci, les premiers barrots sont placés, les poutres transversales qui soutiendront le poids du pont. La phase successive est présentée au centre : on place les épontilles, sorte de colonnes de soutien des barrots. Sur la face interne des couples sont placées les poutres du revêtement interne, qui doivent être particulièrement robustes sur un navire de guerre. Le modéliste montre un détail intéressant : avant d'appliquer le bordé extérieur, les couples sont rendus plus solide par application de bandes métalliques parallèles entre elles et inclinées de 45° par rapport aux couples. La troisième phase montre la proue, la coque et les agencements intérieurs sont presque terminés, le bordé est appliqué à partir du plat-bord, de la partie supérieure de la muraille et de la quille. Le diorama est une synthèse très réussie de l'art de la construction au 19° siècle. La légende indique « Ecole Royale de Génie Naval de Gênes. Maquette de la corvette mo-



Pirofregata Principessa Clotilde. Costrutto nei laboratori della Scuola. La denominazione fa ritenere che il modello, forse realizzato sui piani costruttivi originali del bastimento, sia stato realizzato attorno al 1905-1915.

Sala 6. “La bottega del velaio”

Il velaio era una professione la cui origine si perde nella notte dei tempi. Ogni vela veniva fabbricata in strisce (ferzi) tessute a telaio a partire da fibre vegetali (canapa, lino, cotone) e infine cucite a mano, finché non entrarono in uso

torisée Principessa Clotilde. Construite dans les ateliers de l'Ecole », ce qui laisse penser que cette maquette, peut-être réalisée en suivant les plans de construction originaux du bâtiment, a été exécutée vers 1905-1915 environ.

Sala 6. “La boutique du voilier”

Voilier est une profession dont l'origine se perd dans la nuit des temps. Les voiles étaient fabriquées avec des bandes (laizes) tissées sur métier à partir de fibres végétales (chanvre, lin, coton) et enfin cousues à la main jusqu'à la diffusion des machine



Sala 6. La bottega del velaio. Il materiale che si presenta in questa sezione proviene da una delle più antiche velerie di Genova, la bottega di Silvio Lami, chiusa nel 1990.

le macchine. Ogni nave disponeva di vele di svariate forme e dimensioni, a seconda del tipo di alberatura per cui era stata costruita.

Un'altra produzione tessile tipica dell'artigianato di marina era costituita dalle **bandiere**. La loro funzione non era solo quella di identificare la nazionalità o la compagnia armatrice della nave, ma anche di segnalare ad altre imbarcazioni situazioni contingenti che potessero costituire potenziali pericoli. In occasioni festose tutte le bandiere in dotazione venivano issate contemporaneamente a formare il "gran pavese".

Il materiale che si presenta in questa sezione proviene da una delle più antiche velerie di Genova, la bottega di Silvio Lami, ubicata in Via Mascherona e chiusa nel 1990.

Sala 7. "Lo scagno dell'armatore"

Nell'epoca della vela capitano e armatore erano sovente la stessa persona, nella quale confluivano tutte le scelte – da quelle nautiche a quelle commerciali.

Quando i guadagni erano consistenti, il capitano-armatore reinvestiva gli utili incrementando la flotta, magari insieme a dei soci, e – per ridurre i rischi – anche diversificando i settori di attività. L'armatore diventava allora un vero dirigente d'azienda.

Nell'ufficio dell'armatore – o *scagno* come veniva chiamato – si trovano documenti di ordini diversi: quelli commerciali, relativi al traffico delle merci, e quelli più strettamente "marittimi".

Tra i documenti commerciali, troviamo le *polizze di carico*, un tipo di documento che certificava che un vettore aveva preso in consegna a bordo di una nave merce di un determinato tipo, con l'incarico di condurla a una destinazione in cambio di un nolo precedentemente pattuito. Quasi sempre, nell'Ottocento, la merce è accompagnata da una *polizza assicurativa*, che assicura la merce stessa dalla perdita o dal danneggiamento durante il viaggio. Le navi, oltre ad essere assicurate per le singole merci, erano assicurate come corpo presso le Società di Mutua Assicurazione stabilite tra armatori di una stessa area: in caso di perdita del veliero, ogni membro della Società contribuiva, per la sua quota a rifondere il danno del proprietario del bastimento incorso in avaria o naufragio. Tra i documenti marittimi, ecco i registri contabili di bordo dei viaggi già compiuti: l'armatore li controllava attentamente per vedere se i capitani avevano proceduto a una oculata (e parsimoniosa) gestione.

à coudre. Chaque bateau possédait un set de voiles de différentes formes et dimensions selon le type de mâture dont il était pourvu.

L'autre production textile typique de l'artisan était les **pavillons**. Leur fonction n'était pas tant d'indiquer la nationalité ou la compagnie d'armement du navire, mais aussi de signaler aux autres embarcations des situations contingentes qui pouvaient s'avérer dangereuses. A l'occasion des fêtes, tous les pavillons étaient hissés en guirlande, en même temps, pour former le « grand pavois ».

Les pièces qui sont présentées dans cette section proviennent de l'une des plus anciennes voileries de Gênes : la boutique de Silvio Lami, in Via Mascherona et fermée en 1990.

Sala 7. "Le bureau de l'armateur"

A l'époque de la marine à voile, capitaine et armateur sont souvent la même personne, qui opère tous les choix – options de navigation ou de commerce comprises.

Quand les gains étaient consistants, le capitaine-armateur réinvestissait les profits en augmentant la flotte, éventuellement avec des associés et – pour réduire les risques – en diversifiant les secteurs d'activité. L'armateur devient alors un vrai chef d'entreprise.

Dans le bureau de l'armateur – ou *scagno* comme on l'appelait – se trouvaient des documents de différents types : commerciaux, relatifs au trafic de marchandises et ceux plus proprement « maritimes ».

Parmi les documents commerciaux, nous trouvons les *connaissements*, un type de document qui certifie qu'un vecteur a pris en charge, à bord du navire, des marchandises d'un certain type, pour les porter à destination en échange d'un fret précédemment stipulé. Au 19^e siècle, la marchandise est presque toujours accompagnée d'une police d'assurance, qui l'assure contre la perte ou les dégâts pendant le voyage. Les navires, comme les marchandises, étaient assurés comme corps par des Sociétés d'Assistance Mutuelle établies entre les armateurs d'une même zone : en cas de perte du voilier, chaque membre de la Société contribuait, selon sa quote-part, à rembourser le propriétaire du bâtiment en avarie ou naufragé. Parmi les documents maritimes, il y a les registres comptables de bord des voyages déjà effectués : l'armateur les vérifiait soigneusement pour voir si les capitaines avaient géré de façon judicieuse (et parcimonieuse) leur voyage.

Sala 8. "La fine dell'epoca della vela"

L'Ottocento fu il secolo in cui la vela, dopo una lunga evoluzione, raggiunse il suo apogeo.

Gli ultimi grandi velieri erano costruiti in acciaio, e – grazie ai contenuti costi di gestione – continuarono a competere a lungo con i primi piroscafi, costosi e inaffidabili. La motorizzazione delle navi fu infatti per decenni sperimentale, come viene documentato in questa sala: piroscafi a ruote e moto-velieri sono oggi un ricordo.

Al contrario i grandi velieri avevano raggiunto un grado di perfezionamento, delle attrezzature veliche, delle tecniche e delle conoscenze nautiche, che permetteva ai marinai dell'epoca di raggiungere le località più remote della terra, all'interno di campagne di navigazione che

Sala 8. "La fin de l'époque de la marine à voile"

Au 19^e siècle, après une longue évolution, la marine à voile a atteint son apogée.

Les derniers grands voiliers, construits en acier ont continué longtemps – grâce à des coûts de gestion modestes – à rivaliser avec les premiers paquebots, coûteux et peu fiables. La motorisation des navires a été, pendant des décennies, expérimentale, ainsi qu'on le voit dans cette salle : paquebots à roues et voiliers à moteurs sont aujourd'hui seulement un souvenir.

Les grands voiliers, au contraire, avaient atteint un grand degré de perfectionnement des équipements voiliers, des techniques et des connaissances nautiques, qui permettaient aux marins de l'époque d'atteindre les endroits les plus éloignés de la terre, pendant des campagnes de navigation qui pouvaient même



Sala 8. La fine dell'epoca della vela e l'inizio della stagione dei piroscafi a vapore.

potevano durare due o tre anni. Anche le condizioni di vita a bordo migliorarono, grazie alla riduzione dei tempi di viaggio e alle migliori condizioni igieniche e di alimentazione. Le rotte più redditizie erano quelle battute da venti forti e costanti, come quelle per le Americhe, l'Indocina e l'Australia.

Il **veliero Giuseppe D'Ali**, varato a Sestri Ponente nel 1902, navigò stabilmente nei viaggi per il Pacifico, specializzandosi nel trasporto di nickel dalla Nuova Caledonia all'Europa; malgrado questo l'esponesse alla caccia dei sommergibili, ebbe la fortuna di evitarli durante l'intero conflitto. Non scamperà, invece, alla crisi postbellica: cessati i noli elevati del tempo di guerra e perduta la competizione con i "vapori", viene demolito a Genova nel 1923.

durer deux ou trois ans. Les conditions de vie à bord se sont améliorées grâce à la réduction des temps de voyage et à de meilleures conditions hygiéniques et alimentaires. Les routes les plus rentables étaient celles battues par des vents forts et constants, comme celles pour les Amériques, l'Indochine et l'Australie.

Le **voilier Giuseppe D'Ali**, lancé à Sestri Ponente en 1902, a navigué régulièrement dans le Pacifique, se spécialisant dans le transport du nickel de la Nouvelle Calédonie à l'Europe ; bien que exposé à la chasse des sous-marins, il a eu la chance de pouvoir les éviter durant toute la durée du conflit. Il n'échappera pourtant pas à la crise de l'après-guerre : les frets élevés des temps de guerre ayant disparus et la compétition contre les "vapeurs" étant perdue, il sera démoli, à Gênes, en 1923.



La torre

Dal piano nobile si raggiunge il giardino e la torre. La presenza delle torri lungo le coste liguri nel XVI secolo è legata alla minaccia dei corsari (pirati mercenari).

La Torre – cui costruzione risale alla fine del XVI secolo – ha la classica struttura militaresca a pianta quadrata con basamento a scarpa e coronamento a sbalzo; sono presenti diversi piani collegati da scale per un'altezza totale di circa 27 metri. Un tempo era affrescata all'esterno: ancora oggi su una facciata, sotto lo sbalzo, si possono notare resti d'intonaco color azzurro.

La torre è sede del CSU sostenibile dal 2005, quando il presidente del Municipio VII Ponente Bruzzzone la assegnò all'associazione di volontariato culturale archeospeleologico guidata da Stefano Podestà e dall'archeologa Emanuela Bosco, che hanno curato anche lo scavo del pozzo di piazza Bonavino. Il CSU sostenibile, composto da archeologi e speleologi, nel tempo è diventato un ente di ricerca attraverso le collaborazioni con il professor M. Milanese, Ordinario di Archeologia nella Facoltà di Architettura e Archeologia Medievale nella Facoltà di lettere e Filosofia dell'Università di Sassari.

Nel 2012 il CSU sostenibile è stato patrocinato dal MIBAC per il primo di una serie di convegni sull'archeospeleologia in ambienti confinati medievali: il primo lavoro in quest'ambito è stata la pulizia e l'accessibilità della cisterna di Villa Doria all'interno del giardino della Torre.

La Torre è stata pulita, riallestita e resa visitabile dal 2006. All'interno della Torre è possibile ammirare 6 armature originali e restaurate dai soci del CSU sostenibile, in un percorso espositivo che arriva all'ultimo piano dove è esposta la sfera sormontata dalla croce che fungeva da parafulmine.

La Torre viene aperta ogni seconda domenica del mese dalle 9.30 alle 13. Per visite diversificate, gruppi ed eventuali eventi il CSU si rende disponibile all'apertura in qualsiasi giornata su richiesta telefonando al numero 3463235839 (Podestà) o 3489988887 (Bosco).

La tour

Du premier étage de la Villa, on parvient aux jardins et à la tour. Au 16^e siècle, la présence de tours le long des côtes ligures s'explique par la menace des corsaires (pirates mercenaires). La Tour – dont la construction remonte à la fin du 16^e siècle – est bâtie selon la structure militaire classique, plan carré avec base à escarpe et sommet en encorbellement ; les différents étages sont reliés par un escalier d'une hauteur totale d'environ 27 mètres. Autrefois, elle était décorée de fresque sur l'extérieur et on peut encore apercevoir, sur la façade, sous l'encorbellement, des restes d'enduit bleu ciel.

La tour est le siège du *CSU sostenibile* depuis 2005 quand le président de la Mairie VII Ponente M. Bruzzzone l'a assignée à l'Association de Bénévolat Culturel Archéo-spéléologiste dirigée par Stefano Podestà et l'archéologue Emanuela Bosco, qui ont dirigé les fouilles du puits de piazza Bonavino. Le *CSU sostenibile*, composé d'archéologues et de spéléologues est devenu, au fil du temps, un Institut de Recherches à travers la collaboration avec le professeur M. Milanese, Titulaire de la chaire d'Archéologie à la Faculté d'Architecture et d'Archéologie Médiévale à la Faculté de Lettres et Philosophie de l'Université de Sassari.

En 2012, le *CSU sostenibile* a été patronné par le MIBAC pour le premier d'une série de congrès sur l'archéo-spéléologie dans des structures fermées médiévales : le premier travail de ce genre réalisé a été le nettoyage et l'accès à la citerne de Villa Doria à l'intérieur du jardin de la Tour.

La Tour a été nettoyée, réaménagée et ouverte aux visites en 2006. A l'intérieur, on peut admirer six armures originales et restaurées par les membres du *CSU sostenibile*, le long d'un parcours d'exposition qui conduit jusqu'au dernier étage où est exposée une sphère surmontée d'une croix qui servait de para-tonnerre.

La Tour est ouverte le deuxième dimanche du mois de 9.30h à 13.00h Pour toutes visites particulière, groupes ou éventuels événements, le *CSU* est disponible pour des visites tous les autres jours sur demande faite par téléphone au numéro 3463235839 (Podestà) ou 3489988887 (Bosco).

Attività didattica

Il Museo dispone di una sala didattica allestita all'interno della Loggia di Levante. Inoltre, nel Salone degli Argonauti, è presente un impianto di videoproiezione e di amplificazione.

Le attività didattiche all'interno del Museo Navale (laboratori, visite guidate) si svolgono su prenotazione rivolgendosi al numero 3492946485 (Marco Laganà e Arianna Comes).

Activités pédagogiques

Le Musée dispose d'une salle pédagogique aménagée à l'intérieur de la Loggia de Levant. Dans le Salon des Argonautes se trouve, de plus, un équipement de projection vidéo et d'amplification.

Les activités didactiques du Musée Naval (laboratoires et visites guidées) ont lieu sur réservation au numéro 3492946485 (Marco Laganà et Arianna Comes).



Loggia di levante. Spazio didattico.



