



Il porto di Genova 2

Da insenatura naturale a polo multifunzionale - dal Medioevo ad oggi.

Slide 2 e 3 - Il secolo dei Genovesi

Il primato del porto si accentuò nel '500: la società genovese, divenne una delle protagoniste della storia europea e si parla del "Secolo dei Genovesi". I genovesi prestavano flotte di galee con equipaggio e denaro al miglior offerente e i rapporti con la potentissima e ricchissima Spagna, che era alla conquista del continente americano e lottava per il predominio in Europa, si intensificarono portando in città grosse somme di denaro e argento che venivano prestate ad altri ancora o reinvestite in sontuosi palazzi.

I mercanti infatti, nel corso dei secoli precedenti avevano accumulato ricchezze e combinavano, secondo la tradizione, il lavoro di mercante e quello di banchiere. Tutto questo portò un intensificarsi dei traffici mercantili e l'Arsenale perse progressivamente la sua connotazione militare e il termine stesso cadde in disuso, sostituito da Darsena. La vocazione commerciale della zona creò la necessità di avere a disposizione nuovi magazzini e spazi coperti per le merci sbarcate, in particolare quelle relative al Porto Franco che era uno spazio dove le merci dirette altrove, potevano sostare senza pagare.

Il molo (oggi rimane il nome Quartieri del Molo) subì, nel corso degli anni, numerosi prolungamenti per adattarsi alle esigenze commerciali e, nel 1553 venne eretta la monumentale porta che avrebbe dato accesso alla città: Porta del Molo.

La porta esiste ancora oggi, con il nome di Porta Siberia, non perchè c'entri con la siberia, ma perchè al suo interno venivano stoccate le cibarie.

I genovesi la ricordano perché per 11 anni ha ospitato il museo Emanuele Luzzati, artista, scenografo, illustratore, scultore genovese. Nel 2019 il museo è stato chiuso, gli spazi sono stati occupati da un infopoint che illustrava i lavori del nuovo Ponte San Giorgio di Genova, l'ex ponte Morandi crollato nel 2018. Una volta costruito il ponte, lo spazio viene utilizzato per mostre temporanee. Il museo Luzzati però ha trovato casa presso Palazzo Ducale, con il nome di Labirinto Luzzati.

Slide 5 e 6 - 13300 bombe

Ma torniamo ancora indietro al nostro secolo d'oro.

Durante tutto il Cinquecento la società genovese tra traffici aveva espresso una così eccezionale somma di energie, che era diventata protagonista della storia europea. I suoi grandi banchieri avevano continuato in buona parte a dedicarsi anche ai negozi mercantili secondo l'antica tradizione, ma di fatto erano molto più interessati alle banche, ai palazzi, all'arte e piano piano avevano abbandonato l'impresa marittima.

Questo abbandono e un tragico evento, portarono il porto di Genova a un lento declino durante il corso del '600, periodo in cui, ironia, erano finalmente terminati i lavori di costruzione del Molo Nuovo, di fronte alla Lanterna.

L'episodio tragico di cui parlavo poco fa, avviene la mattina del 17 maggio 1684 i genovesi vedono davanti alla città 160 navi da guerra francesi, schierate dalla Lanterna alla foce del Bisagno. A bordo delle navi, 8000 soldati francesi pronti allo sbarco.

La Francia, superpotenza militare ed economica dell'epoca, non digeriva il fatto che la piccola Repubblica di Genova fosse indipendente e facesse affari con chi voleva. I bombardamenti durano 11 giorni con 13.300 bombe gettate sulla città.

I genovesi continuarono a resistere e respinsero i francesi. Le munizioni finirono e la flotta francese dovette tornare indietro! La vittoria però non durò a lungo, poco dopo il doge andrà a sottomettersi alla corte di Versailles per non rischiare ripercussioni ancora più gravi.

L'accaduto è documentato dal dipinto "Il Bombardamento di Genova" che potete ammirare al secondo piano del Galata.

Come dicevo prima, il bombardamento del porto e l'abbandono del mare da parte di tante grandi famiglie, portarono a un periodo di decadenza che finì, 100 anni dopo, con la caduta nelle mani dell'esercito napoleonico nel 1797.

Anche l'arsenale, fabbrica e ricovero per le galee della Repubblica di Genova, perde la sua funzione e per non lasciarlo inutilizzato, viene affittato ai commercianti del Portofranco che vi costruiscono piani intermedi per creare magazzini di stoccaggio per le merci.

Slide 7 e 8 - Il porto nell' 800

L'impero Napoleonico terminò nel 1815 e Genova a quel punto passò in mano al Regno di Sardegna. L'arsenale della Regia Marina viene spostato a La Spezia quindi niente più navi militari a Genova, ma anche il naviglio mercantile non se la passa molto bene: le barche sono poche, piccole, e non sempre in buone condizioni.

Gli equilibri politici ed economici mondiali cambiarono ancora una volta e i traffici marittimi e portuali dal 1850 tornarono ad aumentare grazie alla politica di Cavour, dove si inizia a parlare di totale rinnovamento portuale.

Infatti le infrastrutture del porto di Genova erano ormai inadeguate: nel frattempo, la scienza e la tecnologia avevano portato a una trasformazione inarrestabile e da cui non torneremo più indietro: la rivoluzione industriale era appena partita dall'Inghilterra.

L'invenzione della macchina a vapore modificherà per sempre l'aspetto non solo dei porti e delle città, ma delle economie e della nostre vite.

Tutto ciò che prima richiedeva tempo e un grande impiego di forza lavoro - la costruzione di una nave lo spostamento da un posto all'altro ora poteva essere realizzato velocemente e in serie.

Il sollevamento e lo spostamento delle merci dalle stive delle navi ai mezzi di trasporto terrestri era affidato ad animali, umani e marchingegni come gru, carrucole o cavalletti che distribuivano il peso e la forza necessaria.

Ad esempio il grano, una delle merci più importanti per Genova (perchè non se ne produceva in zona), prima veniva movimentato in sacchi, portati a spalla o a dorso di animale e scaricati dalla nave grazie a gru e carrucole, ma pur sempre con la forza umana o animale. L'uso delle macchine porterà (non ora, ma all'inizio del '900) a sistemi di movimentazione delle merci rivoluzionari per il lavoro dell'uomo: il grano per esempio da ora in poi verrà movimentato con sistemi di aspirazione e dalla stiva della nave spostato in grossi silos.

Così nel porto di Genova verso il 1850 iniziano i primi lavori di ammodernamento, per adeguarsi ai nuovi traffici marittimi. Pur mantenendo una impostazione pre-industriale (le barche sono quasi tutte ancora a vela) e i macchinari arriveranno solo dopo l'inizio del '900, in porto si lavora.

Vengono realizzati i primi due bacini di carenaggio, il molo orientale e si prolunga ancora il molo Nuovo. Vengono costruiti 12 nuovi pontili con aree di stoccaggio, attrezzature di movimentazione e collegamenti ferroviari (con Torino e con la Lombardia) adeguati ai nuovi traffici. In porto compare il primo rimorchiatore a vapore; vengono rese agibili tutte le calate per i carri e la ferrovia.

Slide 9 e 10 - Nuovi “quartieri” in Darsena

Dopo lo spostamento dell’Arsenale della Regia Marina a La Spezia, Il comune di Genova acquista lo spazio portuale della Darsena e ne predispose la riorganizzazione come emporio commerciale.

D’altro canto era già da un secolo che le Arcate Nuove (edificio dell’Arsenale, dove ora sorge il museo del Mare) venivano utilizzate come aree di stoccaggio e magazzino. Quando erano rimaste vuote perchè non si costruivano più le galee, i Magistrati dell’Arsenale, per fare cassa, affittavano le tettoie ai commercianti del Portofranco, che vi avevano costruito solai e magazzini.

Nella zona il Comune di Genova costruì nuovi quartieri - si chiamano quartieri ma sono grossi palazzi/magazzini-, a cui venne dato il nome delle antiche colonie genovesi (Galata, Famagosta, Cembalo, Caffa, Metelino, Tabarca e Scio) e che servirono come magazzini e depositi per altri 150 anni. Poi negli anni '90 una rifunzionalizzazione della zona ha creato qui la facoltà di Economia, locali commerciali e abitazioni private e il Museo del Mare, che ha aperto al pubblico del 2004. Il Museo del Mare è ospitato proprio all’interno del quartiere Galata, ex Arsenale della Superba.

Slide 11 e 12 - Emigrazione e Navi a Vapore

Tra la fine dell’ 800 e l’inizio del ‘900 il porto è travolto dal fenomeno dell’emigrazione di massa. Molti, infatti, partono da Genova per raggiungere le Americhe. Questo periodo fu segnato anche da uno sconvolgimento non solo sociale, ma anche tecnologico, in quanto le modalità di navigazione passarono dalla vela al vapore. Altre marinerie, per esempio quella inglese o francese o olandese impiegavano già i primi piroscafi su queste rotte, i liguri e gli italiani in generale si affidavano soprattutto ai velieri: più economici nella costruzione e nella gestione e in più garantivano alti profitti.

Apriamo una piccola parentesi:

Genova infatti ha avuto un ruolo importante nella storia delle migrazioni italiane: Nell'Ottocento, è stata il primo terminale della Grande Emigrazione; nel Novecento, è stata una delle principali mete della migrazione interna dal Sud Italia (con Torino, Milano e il Veneto). E poi a partire dal 1970, Genova è stata uno dei primi approdi di persone straniere in arrivo da molte parti del mondo.

Il Galata Museo del Mare dal 2011 ha deciso di dedicare un piano intero del museo al racconto delle migrazioni con la sezione MEM - Memoria e Migrazioni.

Slide 13 - Scalo più importante del Regno

Torniamo ancora una volta al nostro porto.

Nel 1875 Il duca di Galliera – Raffaele de Ferrari – aveva offerto di contribuire con la somma di 20 milioni di lire ai lavori pubblici per l'ampliamento del porto.

La prima parte, che abbiamo descritto poco fa, riguardava ancora la baia di Genova con nuovi pontili, allungamento del molo nuovo e costruzione dei bacini di carenaggio.

All'inizio del XX secolo il traffico portuale era in continua crescita e fu necessario adeguare nuovamente alcune strutture. Furono realizzati il Silos per il grano di calata S.Limbania, primo in Italia nel suo genere e i Magazzini Generali del Molo Vecchio (oggi Magazzini del Cotone). Nel 1903 il porto ottenne l'autonomia gestionale e amministrativa e fu istituito il Consorzio Autonomo del Porto (CAP) con sede a Palazzo San Giorgio. Genova era lo scalo più importante del Regno.

Grazie la donazione dei 20 milioni di lire, la seconda fase dei lavori, tra il 1900 e il 1930 iniziò la vera e propria espansione del porto. Questo cantiere rivoluzionerà per sempre l'assetto della città: Il porto si espande a ponente verso l'area di Sampierdarena creando un bacino proprio sotto la Lanterna. Poi si crea anche un bacino a Sampierdarena e dopo il 1930 iniziano i lavori anche oltre la foce del Polcevera.

Slide 14 - L'espansione a ponente

Al termine della prima guerra mondiale quasi la metà delle navi in arrivo in Italia passava dal porto di Genova. Allo scoppio del secondo conflitto mondiale, la città aveva una forte vocazione industriale ed era il primo porto italiano, perciò venne pesantemente bombardata. Il bilancio al termine della guerra fu catastrofico: la città era semidistrutta, e il porto danneggiato al punto da risultare inutilizzabile. Finita la guerra, i lavori per la ricostruzione del porto iniziarono quasi immediatamente e durarono a lungo

La seconda metà del Novecento portò numerosi cambiamenti nell'ambito dei trasporti marittimi: il petrolio diventò di primaria importanza, perciò andava costruito un porto petroli, deputato alla funzione di riceverlo e immagazzinarlo, le merci non erano più trasportate a mano, ma in container, le navi divennero enormi giganti sempre più grandi, a volte incapaci di entrare in porto.

Slide 15 - L'area Porto Antico

Col tempo la vecchia area del porto cadde in disuso. Finché non venne riqualificata come polo culturale multifunzionale, in occasione delle celebrazioni colombiane del

1992, ad opera di Renzo Piano. L'area Porto Antico oggi ha una vocazione non più industriale ma culturale e turistica e ospita strutture ricettive, l'arena del mare, aree verdi e sportive, biblioteche musei e l'acquario.

Ma dell'assetto del porto come è oggi, vi raccontiamo nella prossima puntata!

Slide 16 - Credits

Questo testo è abbinato ai materiali online "Il porto di Genova - Dall'Arsenale medievale a porto multifunzionale"

Immagini, podcast e presentazione sono stati realizzati da Giovanna Rocchi per il progetto Digital Library 2021. I testi sono ispirati dal ciclo di incontri dedicati al Porto di Genova a cura di Giovanni Carosio (curatore Collezioni Navali, Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni) e al materiale documentale dell'Autorità Portuale e del Consorzio Autonomo del Porto di Genova.