

Lorenzo Brocada, Pietro Piana*

*“La città che emerge dalle acque”.
Genova nelle fonti odeporetiche francofone dell’età moderna:
continuità e mutamenti nella percezione del paesaggio*

Il contributo analizza il ruolo della modalità di arrivo a Genova nella costruzione della percezione del paesaggio urbano e costiero tra XVII e XIX secolo, attraverso un corpus di fonti odeporetiche francofone. L’obiettivo è verificare in che modo il viaggio via mare, via terra o successivamente in ferrovia abbia influenzato la rappresentazione della città e delle Riviere liguri. Il lavoro si inserisce nel quadro degli studi sul paesaggio come costruzione culturale e utilizza un approccio geo-storico e comparativo alla letteratura di viaggio. L’analisi mostra come l’ingresso dal mare abbia assunto un ruolo privilegiato nella formazione di immagini ricorrenti e topoi percettivi condivisi, mentre l’avvento della ferrovia abbia modificato profondamente le modalità di fruizione del paesaggio. Le conclusioni riflettono inoltre sulle trasformazioni contemporanee del *waterfront* genovese e sulla possibile perdita del punto di vista marittimo nella percezione della città.

Parole chiave: Genova, letteratura odeporetica, paesaggio, percezione, mobilità, *waterfront*.

“The city emerging from the waters”. Genoa in French travel writing of the early modern period: Continuities and changes in landscape perception. – This article analyses the role of modes of arrival in shaping the perception of Genoa’s urban and coastal landscape between the seventeenth and nineteenth centuries through a corpus of French-language travel writings. The aim is to investigate how travelling by sea, land and later by railway influenced the representation of the city and the Ligurian Riviera. The study is grounded in landscape studies and adopts a geo-historical and comparative approach to travel literature. The analysis shows that arrival by sea played a privileged role in the

* Dipartimento di Scienze Politiche e Internazionali, Università di Genova, Piazzale Emanuele Brignole 3A 16124 Genova, lorenzo.brocada@edu.unige.it, pietro.piana@unige.it.

Questo lavoro è finanziato dall’Unione europea - Next Generation EU, Missione 4 Componente 2, nell’ambito del bando PRIN 2022 PNRR, progetto “Envisioning landscapes: Geohistorical travel sources and GIS-based approaches for participative territorial management and enhancement” (P2022PAHJT) - CUP D53D23020240001. Benché il lavoro sia frutto di un lavoro collettivo, il p. 1 è da attribuire a P. Piana, i pp. 2, 3, 4, 5 a L. Brocada.

Saggio proposto alla redazione il 26 febbraio 2026, accettato il 15 giugno 2026.

construction of recurring images and shared perceptual *topoi*, while the advent of the railway profoundly transformed the experience and perception of the landscape. The conclusions also address contemporary transformations of Genoa’s waterfront and the possible weakening of the maritime viewpoint in the perception of the city.

Keywords: Genoa, travel literature, landscape, perception, mobility, waterfront.

1. INTRODUZIONE. – Il contributo analizza il ruolo della modalità di arrivo a Genova nella costruzione della percezione del paesaggio urbano e costiero, attraverso una lettura diacronica di un corpus di fonti odepatiche francofone comprese tra XVII e XIX secolo.

Lo studio si colloca, con un taglio geografico-storico, nell’ambito dei *landscape studies*, che hanno progressivamente spostato l’attenzione dal paesaggio inteso come mero oggetto estetico o naturalistico a un approccio che guardi invece alla sua dimensione sociale e culturale (Cosgrove e Daniels, 1988). In questa prospettiva, il paesaggio non è considerato come un semplice sfondo o come una configurazione morfologica data, ma come il risultato di processi storici di rappresentazione, nei quali esperienza del viaggio, pratiche di mobilità e narrazioni prodotte dagli osservatori concorrono a definire immagini persistenti dei luoghi. La geografia ha infatti più volte messo in evidenza come la percezione del paesaggio rifletta sistemi di potere, ideologie e valori condivisi, variabili nel tempo e nello spazio (Mitchell, 1994; Quaini, 1995), e come alcuni stereotipi – talvolta persistenti nei secoli – siano oggi veicolati e amplificati dalla narrazione turistica contemporanea.

La descrizione del paesaggio da parte dei viaggiatori tra Seicento e Ottocento risultava, infatti, inevitabilmente mediata da preconcetti culturali e dal contesto storico di redazione dei resoconti, incluso il credo religioso degli autori (Lucchesi, 1995; Scaramellini, 2008). Non di rado, inoltre, tali narrazioni si configuravano come riadattamenti di diari precedenti, di cui il viaggio cercava una sorta di verifica empirica (Castelnovi, 1997). Dinamiche che, in altre forme, trovano un parallelismo nelle pratiche turistiche contemporanee, in cui la consultazione di piattaforme *social* o *blog* di viaggio orienta e prefigura l’esperienza del luogo, rivelando una certa continuità tra epoche storicamente distanti (Mangano *et al.*, 2020).

La metodologia adottata integra l’analisi qualitativa e quantitativa di fonti odepatiche tramite un approccio comparativo (Piana, 2020; Gabellieri, 2021; Gabellieri *et al.*, 2025). In questa prospettiva, la pratica di documentare l’esperienza del viaggio trova nel fenomeno culturale e letterario del *Grand Tour* una delle sue espressioni più emblematiche, costituendo un ambito di indagine particolarmente fecondo per esplorare le relazioni tra territorio e relativa scrittura e rappresentazione. Secondo tale approccio relazionale, ormai ampiamente consolidato, le configurazioni spaziali interne a un testo non si limitano a riflettere un contesto dato, ma contribuiscono attivamente alla produzione e alla trasformazione di uno spazio

extra-narrativo, in virtù della dimensione interspaziale che lega testo e contesto di produzione e ricezione (Hones, 2022).

In tal senso, l'analisi non può prescindere dalla consapevolezza che ogni rappresentazione geografica porta con sé un'inevitabile selettività dello sguardo, quella che Quaini (2005) definisce "l'ombra del paesaggio"; un gioco di rimandi tra visibile e invisibile dove la narrazione del viaggiatore non è mai neutra, ma influenzata da filtri culturali e precomprensioni che determinano cosa includere nel quadro osservato e cosa, invece, lasciare in ombra.

Nel caso ligure, tale dinamica risulta particolarmente evidente. La posizione della regione, collocata lungo uno dei principali assi di collegamento tra Europa settentrionale e Mediterraneo, ha reso la costa e il porto di Genova un punto di passaggio obbligato per un numero elevato di viaggiatori stranieri (Ferro, 1987; Assereto, 2002; Piana *et al.*, 2018). L'arrivo dal mare in questa città, in particolare, rappresentava per molti di essi il primo contatto diretto con l'Italia, caricandosi di significati simbolici e anticipazioni culturali che influenzavano profondamente la percezione del paesaggio urbano e costiero. Il paesaggio genovese, osservato dal mare, si configura, quindi, come una "costruzione visiva" (Cosgrove, 1984) nella quale l'occhio del viaggiatore europeo applica schemi geometrici e prospettici secondo un ordine tipico del gusto moderno. In questo quadro, tuttavia, la letteratura ha raramente considerato in modo sistematico il ruolo delle pratiche di mobilità – e in particolare delle modalità di arrivo – come fattori in grado di strutturare la percezione del paesaggio. Il presente contributo si colloca in questa prospettiva, proponendo di analizzare non soltanto ciò che viene osservato e descritto, ma il modo in cui l'esperienza spaziale dell'avvicinamento alla città contribuisce a selezionare e organizzare gli elementi percepiti.

Se, dunque, ragioniamo in termini di 'movimento' in relazione allo spazio, come proposto da Vallega (2006, p. 124):

È quindi evidente come il rapporto tra tempo, espresso dal movimento, e spazio, espresso dalla superficie terrestre entro la quale ha luogo il movimento, non soltanto sia un argomento che direttamente riguarda il lavoro del cartografo ma sia anche importante per riflessioni di ordine generale. [...] I segni dei luoghi costituiscono un "materiale geografico" affascinante perché ci consentono di identificare identità culturali disseminate sulla superficie terrestre e scandagliare come esse siano state percepite dalle comunità locali, quale senso abbiano avuto nella costruzione della cultura, e quindi anche in quali termini vi sia stato impresso il senso del movimento e del tempo.

Ciò deve avvenire, per non sfociare nel campo della ricerca storica pura, tracciando

sezioni sincrone delle condizioni fisiche ed umane, per una serie di momenti (o anche per un solo periodo), scelti fra i più significativi, perché meglio caratterizzati storicamente o

perché hanno avuto maggiore peso nella genesi delle attuali fattezze del paesaggio e delle odierne situazioni antropiche ed economiche (con le rispettive relazioni sociali), differenziando così la realtà nel tempo e nello spazio (Ferro, 1987, p. 25).

Risulta indispensabile, tuttavia, all’interno di questa cornice teorica, inquadrare anche gli autori dei documenti, ricostruendone, ove possibile, i profili biografici, gli interessi, le competenze, il grado di padronanza tecnica, nonché i canoni e le tendenze del contesto socioculturale di riferimento (Gabellieri, 2024).

In tal senso, le fonti testuali analizzate in questo studio sono prodotte esclusivamente da viaggiatori francofoni – principalmente Francia ma anche Svizzera francese e Belgio – e possono essere lette come narrazioni esogene, generate da sguardi esterni rispetto al contesto locale e non riconducibili a pratiche istituzionali o a forme di rappresentazione ‘tecnica’ del territorio come nel caso dei cartografi e ingegneri-topografi coevi, ampiamente studiati – soprattutto in relazione al porto della Spezia – da Quaini (1986), Rossi (2008; 2017), Gemignani e Rossi (2017). Ciò non vuole essere una lettura parziale – in termini di provenienza dei viaggiatori e tipologia di fonte – del territorio, bensì un’integrazione agli studi geo-storici tramite altre tipologie di fonti o alla folta letteratura sui viaggiatori anglofoni già presente in letteratura scientifica, che tuttavia, rispetto al presente studio, si è concentrata prevalentemente sull’esperienza di singoli viaggiatori o viaggiatrici (Piana *et al.*, 2012), su specifici temi di ricerca (Balzaretto, 2011; Piana *et al.*, 2018) o su contesti temporali più limitati (Piana, 2021). I testi qui esaminati, prodotti da una varietà di figure che vanno da scrittori di mestiere a medici, fino a teorici della pittura, riflettono una percezione del paesaggio costruita ‘in movimento’, legata alla direzione del viaggio, alle modalità di arrivo e alle condizioni della navigazione o del trasporto terrestre. Proprio per questo, tali fonti si rivelano particolarmente efficaci nel mettere in luce il ruolo dell’esperienza del viaggio nella costruzione dell’immagine del territorio.

Accanto alle fonti testuali, il contributo prende in considerazione rappresentazioni iconografiche del porto genovese che, sebbene realizzate anche da artisti attivi localmente, dunque endogene, contribuiscono a fissare una visione del paesaggio che spesso è in linea con le narrazioni prodotte dai viaggiatori stranieri. Diversi autori anglosassoni hanno, infatti, dimostrato come persino la cosiddetta *topographical art*, un tempo ritenuta di minore importanza, possa essere letta e interpretata come l’espressione del sentimento di un artista nei confronti di un particolare paesaggio (Watkins e Cowell, 2012; Bonehill e Daniels, 2009; Barrell, 2013).

Attraverso il confronto tra fonti testuali di diversi periodi dell’età moderna, e ponendo particolare attenzione alle modalità di arrivo a Genova in prospettiva marittima, lo studio mira quindi a ricostruire come il paesaggio costiero ligure sia stato storicamente raccontato e apprezzato prevalentemente dal mare (Quaini, 1982a), evidenziando continuità e mutamenti nella percezione della città e del suo

porto. In questo senso, la prospettiva marittima non è soltanto un dato logistico o infrastrutturale, ma un vero e proprio meccanismo percettivo, capace di orientare lo sguardo, selezionare elementi del paesaggio e produrre immagini destinate a sedimentarsi nel tempo.

2. ARRIVARE A GENOVA NELL'ETÀ MODERNA: LE FONTI ANALIZZATE. – Grazie alla sua posizione geografica al confine con la Francia, la Liguria è sempre stata un passaggio privilegiato per i viaggiatori diretti in Italia nel periodo del *Grand Tour*. Per evitare il lungo e pericoloso attraversamento delle Alpi, molti di essi preferivano sfruttare la navigazione fluviale lungo il Rodano passando per Lione fino alla Camargue, per poi imbarcarsi a Marsiglia diretti verso Genova, costeggiando la Riviera (Astengo e Fiaschini, 1975; Astengo, 1982; Quaini, 1982b; Amoroso, 1990). Ciononostante, anche l'attraversamento dei passi appenninici – in particolare il Passo della Bocchetta (772 m slm) e dagli anni Venti dell'Ottocento il Passo dei Giovi (472 m slm) – ha costituito una modalità di arrivo a Genova piuttosto diffusa e ampiamente approfondita in letteratura, soprattutto in ambito anglosassone (Piana, 2020).

Per questo motivo le fonti odepatiche relative a questo tragitto sono piuttosto numerose e rappresentano risorse rilevanti per svolgere analisi geo-storiche del paesaggio costiero ligure e della sua percezione da parte degli stranieri. Pur non essendo predominanti, le vedute della costa riprese dal mare costituivano una tipologia piuttosto apprezzata dai pittori amatoriali o meno dell'epoca; a queste vanno aggiunte quelle ufficiali contenute nei portolani dell'Istituto Idrografico della Marina (Primi *et al.*, 2018; Brocada *et al.*, 2021). In questo contributo, tuttavia, sono state analizzate soprattutto fonti editoriali riconducibili al formato del “resoconto di viaggio” reperite dal portale digitale della *Bibliothèque nationale de France (Gallica)*, affiancate ad alcune fonti iconografiche conservate digitalmente presso il Centro DocSAI (Documentazione, Storia, Arte e Immagine) del Comune di Genova, che hanno un ruolo complementare nell'analisi. Sono state, dunque, escluse corrispondenze epistolari private, romanzi, poesie o altri generi letterari non esplicitamente focalizzati sulla descrizione del territorio come elemento centrale. Tra di essi si possono annoverare i celebri *cahiers* di Paul Valéry, già approfonditi in letteratura (Marcenaro, Boragina, 1994; Fantoni Minnella, 2003).

Seppure i testi individuati non abbiano una significatività statistica e non rappresentino la totalità dei viaggiatori che hanno compiuto viaggi in Italia – i quali risultano difficilmente quantificabili (Savio, 2013; Bertrand, 2008) – l'alto numero di fonti analizzate (100 opere complessive) consente di avere una panoramica piuttosto rappresentativa del fenomeno. Il corpus è stato costruito attraverso un campionamento ragionato, basato su criteri di omogeneità linguistica (area francofona) e rilevanza spaziale (transito per Genova), utilizzando parole chiave (*voyage + Italie* /

Gênes) nel sistema di ricerca del portale Gallica, o in alcuni casi ricercando i singoli testi odeporici individuati all’interno di antologie e volumi che raccolgono tali fonti già presenti in letteratura quali Astengo, Fiaschini (1975), Astengo *et al.* (1982), Marcenaro (1987), Amoroso (1990), Broc (1993). Tali ricerche generano migliaia di pagine come risultato, contenendo testi tendenzialmente sempre meno pertinenti man mano che si procede. Per questo motivo si è scelto di selezionare cento testi.

La scelta di attingere al portale *Gallica* è motivata dalla sua natura di archivio digitale di riferimento per la cultura francofona, che garantisce un’ampiezza documentaria difficilmente riscontrabile in altri repertori. Per quanto concerne il criterio di selezione, l’utilizzo della parola chiave “*voyage*” è stato ritenuto il più idoneo a intercettare il nucleo centrale della produzione odeporica, evitando esclusioni arbitrarie. Si è scelto, inoltre, di privilegiare narrazioni basate sull’esperienza diretta e dinamica del viaggiatore; per tale ragione, pur nella consapevolezza che nel XIX secolo il confine tra letteratura di viaggio e protoguide turistiche sia talvolta sfumato, sono state escluse dal corpus le guide propriamente dette. Allo stesso modo, non sono stati inclusi autori illustri quali Paul Valéry; sebbene i suoi scritti su Genova siano di straordinario valore letterario, essi si configurano più come diari personali che come diari di viaggio in senso stretto, risultando peraltro densi di riflessioni filosofiche e introspettive non direttamente legate alla percezione del territorio e delle sue modalità di accesso.

Attraverso la lettura di esse, in primis, sono state indagate le modalità di arrivo da parte dei viaggiatori provenienti da Francia, Belgio e Svizzera francese per avere una panoramica quantitativa del fenomeno; secondariamente, sono state filtrate le fonti che trattano Genova e le riviere con un punto di vista marittimo per approfondirle nell’analisi qualitativa.

Pur volendosi concentrare principalmente sull’Ottocento, è risultato interessante inserire nel database anche testi risalenti ai due secoli precedenti. Tale sbilanciamento cronologico corrisponde anche ad una maggiore disponibilità di testi di quell’epoca nel portale. Tramite il confronto fra questi periodi, perciò, è stato possibile osservare come siano variati i mezzi di trasporto utilizzati e la provenienza dei viaggiatori (Tab. 1), intesa in questo caso come direzione del viaggio e non come nazionalità, individuati tramite la lettura progressiva dei testi.

In primo luogo, assumendo Genova come tappa fondamentale, è emersa una prevalenza netta di viaggiatori provenienti da Ponente (58%): un fatto che ha influenzato fortemente la percezione dei paesaggi liguri, individuati spesso come il primo vero assaggio di Italia. Di questi, nel Seicento e Settecento, la maggior parte sceglieva di spostarsi via mare costeggiando la Riviera a causa della situazione precaria delle strade liguri (Coppedè, 1986), sebbene spesso venissero costretti dalle condizioni meteo-marine a sbarcare e proseguire per alcuni tratti via terra tramite la strada detta *Corniche*: termine con cui veniva chiamata la strada da Nizza a Genova che ricalcava grossomodo l’antica via Julia Augusta di origine ro-

mana. La Repubblica di Genova, infatti, non ritenne mai necessario costruire una strada litoranea carrabile, poiché considerava sufficienti i collegamenti marittimi con i centri costieri minori e adottava una politica territoriale volta a impedire lo sviluppo di attività concorrenti lungo le coste. Per questo motivo non investì particolarmente neppure nel miglioramento o nella creazione di vie di valico interne, le quali vennero implementate soltanto dal governo napoleonico prima e sabauda poi (Barozzi, 1991). Al tempo stesso, come osserva Assereto (1988), Genova cercò per secoli di limitare il più possibile lo sviluppo di potenziali porti rivali in tutto l'arco ligure, talvolta ricorrendo a vere e proprie distruzioni come nel caso di Savona, il cui porto fu interrato nel Cinquecento; per cui in occasione delle soste le imbarcazioni venivano quasi sempre tirate in secca, come mostrano anche molte vedute di arte topografica.

Soltanto il 13% dei viaggiatori analizzati nel corpus di testi proveniva invece da Levante, soprattutto costeggiando la Riviera, o in treno (a partire dagli anni Settanta dell'Ottocento), e raramente via terra – in carrozza o con l'ausilio di muli – tramite i passi del Bracco (615 m slm) e della Ruta (269 m slm). Infine, il 29% proveniva da Nord: fino a tutto il Settecento tramite la Bocchetta e in seguito tramite la Strada Regia dei Giovi – realizzata nel 1823 – o la ferrovia Torino-Genova, completata nel 1853 (Palumbo, 2003; Piana, 2020). Fra essi, una parte si imbarcava poi a Genova per proseguire il viaggio; tali viaggiatori (4%) rientrano, dunque, insieme agli altri arrivati a Genova via mare (33%), tra quelli che hanno lasciato descrizioni dal mare della città e della costa circostante.

Tab. 1 - Analisi quantitativa delle modalità di arrivo a Genova nelle fonti francofone analizzate

Modalità di arrivo a Genova	'600	'700	'800	Totale
Via mare (da Ponente)	9	6	11	26
Via mare (da Levante)	0	2	5	7
<i>Totale via mare</i>	<i>9</i>	<i>8</i>	<i>16</i>	<i>33</i>
Via terra (da Ponente)	1	4	18	23*
Via terra (da Nord)	1	6	15	22**
Via terra (da Levante)	0	0	2	2
<i>Totale via terra</i>	<i>2</i>	<i>10</i>	<i>35</i>	<i>47</i>
Ferrovia (da Ponente)	/	/	9	9
Ferrovia (da Nord)	/	/	7	7
Ferrovia (da Levante)	/	/	4	4
<i>Totale ferrovia</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>20</i>	<i>20</i>
Totale complessivo	11	18	71	100

Fonte: nostra elaborazione. * Di cui 3 fanno alcuni tratti via mare; ** Di cui 4 proseguono via mare.

I dati quantitativi così ricostruiti non costituiscono soltanto una base descrittiva, ma trovano un riscontro diretto nelle rappresentazioni qualitative analizzate nel paragrafo seguente, nelle quali le modalità di arrivo incidono in modo significativo sulla costruzione della percezione del paesaggio.

3. MODALITÀ E DIREZIONE DEL VIAGGIO COME FATTORE GEOGRAFICO PERCETTIVO: TRA STEREOTIPIE E INCONVENIENTI DI VIAGGIO. – Genova nell’età moderna non era soltanto una vera e propria porta d’accesso all’Italia ma per molti viaggiatori rappresentava anche il primo incontro con il Mediterraneo con tutti gli stereotipi associati ad esso. La loro esperienza di viaggio associata al *background* biografico (Daniels, Nash, 2004) fornisce una chiave di lettura utile a contestualizzare le informazioni contenute nei loro resoconti.

Joseph Autran (1813-1877) è stato un poeta e drammaturgo francese proveniente da una famiglia borghese e membro dell’*Académie française*. Fu inizialmente avviato agli studi giuridici e lavorò come avvocato, ma ben presto si orientò verso la letteratura, affermandosi come una delle voci del Romanticismo più rappresentative della Marsiglia ottocentesca. La cultura marinara, così come il paesaggio mediterraneo e l’identità provenzale, costituiscono i nuclei tematici centrali della sua opera. In un passaggio di *Italie et semaine sainte à Rome* sottolinea che la maggior parte delle navi che percorrono la Penisola attraccano per prima cosa a Genova e da qui iniziano a vedere le “meraviglie della divina Italia” (Autran, 1841, p. 23), mentre Jules Janin (1839, pp. 61-62) definisce Genova la prima vera città italiana al contrario di Torino, visitata qualche giorno prima dopo aver attraversato le Alpi, la quale è soltanto “l’anticamera” dell’Italia.

Quest’ultimo (1804-1874) è stato uno scrittore, critico letterario e drammaturgo francese che incarnò pienamente lo spirito romantico e il gusto del XIX secolo per il dramma, la passione e l’analisi sociale. Riconosciuto per la sua influenza e competenza, fu anch’esso eletto membro dell’*Académie française* (Piedagnel, 1874).

Già nel secolo precedente, Maihows (1763, p. 341) affermava di essere finalmente giunto in Italia a Genova, dopo una notte burrascosa in mare durante la quale si è riscoperto devoto per la paura provata. Infatti, seppure il percorso via terra fosse decisamente lungo, faticoso e pericoloso, specialmente in caso di forti piogge che non consentivano il superamento di corsi d’acqua riempitisi improvvisamente (Brocada *et al.*, 2025), anche la navigazione aveva i suoi svantaggi. Lo si comprende dalla descrizione tardo-settecentesca presente nel diario di viaggio di Bergeret e Fragonard¹ relativa al tratto di navigazione prima di arrivare a Genova,

¹ Il testo fu pubblicato postumo da M.A. Tornézy – storico e membro della *Société des antiquaires de l’Ouest* – nel 1895, non limitandosi a trascrivere il diario ma arricchendolo di una vasta introduzione critica che contestualizza il viaggio e analizza il rapporto tra il mecenate Pierre-Jacques-Onésyme Bergeret de Grancourt (1715-1785) – proveniente da un’influente famiglia parigina e descritto come un “finanziere viaggiatore” che amava circondarsi di artisti e dilettarsi lui stesso nel disegno, sebbene

dove la violenza del mare, il rumore inquietante delle onde e le condizioni meteorologiche avverse inducono il gruppo ad abbandonare la rotta marittima in favore del tragitto via terra, ritenuto meno estenuante per chi non fosse abituato alla navigazione. Il mare autunnale è descritto come talmente ostile da rendere l'arrivo a Genova un evento incerto e faticoso più che un semplice approdo (Tornezy, 1895).

In caso di condizioni favorevoli, tuttavia, il viaggio era piuttosto piacevole e offriva un punto di vista privilegiato di Genova, anche se il suo porto non viene descritto sempre come un approdo particolarmente sicuro. Fino all'ampliamento del 1876 finanziato dal duca De Ferrari, e alla costruzione della diga foranea nel Novecento, era, infatti, piuttosto esposto alle mareggiate poiché non aveva una vera e propria riparazione naturale a sud (Consorzio autonomo del Porto di Genova, 1935); lo si percepisce anche dalla cupa veduta di Luigi Garibbo, uno dei principali paesaggisti genovesi del XIX secolo (Papone, Serra, 2011; Piana, 2020), che raffigura una serie di navi frantumate nel porto di Genova durante la tempesta del 25 dicembre 1821 (Fig. 1).



Fonte: Centro DocSAI, Collezione topografica del Comune di Genova.

Fig. 1 - Luigi Garibbo (1821), Veduta del porto di Genova durante la tempesta del 25 dicembre 1821

con scarso talento esecutivo – e Jean-Honoré Fragonard (1732-1806) pittore celebre scelto proprio per il suo occhio esperto, necessario per consigliare il mecenate nei nuovi acquisti d'arte in Italia.

Al di là degli aspetti tecnico-logistici, la stragrande maggioranza dei viaggiatori, arrivando a Genova, rimaneva impressionata dalla morfologia e in generale dalle verticalità liguri, poiché abituati ai paesaggi pianeggianti o collinari del Nord Europa, decisamente più morbidi.

Se l’illustre scrittore Guy de Maupassant (1891, p. 32) celebra la visuale della città dal mare affermando che si tratta di: “Una delle cose più belle che si possano vedere al mondo”, anche i meno noti al grande pubblico italiano Joseph Autran e Aubin Louis Millin de Grandmaison², entrambi nella prima metà del XIX secolo, parlano, stupiti, di una città che emerge dalle acque:

Le descrizioni di Genova devono essere variate a seconda delle epoche in cui i viaggiatori l’hanno vista; ma la sua posizione fisica non è potuta cambiare e il suo aspetto non ha mai smesso di essere piacevole. Adagiata sul pendio di una montagna, sembra emergere dalle acque man mano che ci si avvicina al porto, che ha la forma di un semicerchio. Gli edifici che la abbelliscono sono disposti ad anfiteatro. Due moli ne difendono l’accesso. Il via vai di gente, il numero di mercati, le folle di persone che chiedono di essere assunte o che chiedono l’elemosina per non fare nulla, indicano chiaramente che si tratta di una grande città (Millin, 1816, pp. 156-157).

Ci stavamo avvicinando a Genova. L’antica capitale della Liguria emergeva dalle acque del golfo con la sua prodigiosa lanterna, un sublime faro costruito su un piedistallo di roccia; con i suoi palazzi di marmo, i suoi castelli e i suoi monasteri, con le cupole che la coronavano, con le colline che la dominavano, verdi colline coperte di giardini e ville deliziose. Era un quadro meraviglioso. Tutti i passeggeri a bordo del Pharamond, sporgendosi dalla galleria, lo ammiravano avidamente (Autran, 1841, pp. 20-21).

La ricorrenza di immagini come quella della città che “emerge dalle acque” evidenzia la presenza di veri e propri schemi percettivi condivisi, che trascendono le singole esperienze individuali e sono destinati a sedimentarsi nel tempo. Una delle tante possibili conferme della percezione di questo monumentale faro sono le coeve vedute dei due pittori francesi Ambroise Louis Garneray (Fig. 2) e Antoine Edmond Joinville, che, non a caso, fu scelta da immagine di copertina della mostra *La città della lanterna, iconografia di Genova e del suo faro tra Medioevo e presente*, tenutasi a Genova nel 2018, pur essendo conservata fisicamente al Museo Massena di Nizza (Brocada, 2019). La Lanterna all’epoca svettava, effettivamente, molto più

² Pur presentandosi nel frontespizio della sua opera come “umilissimo e obbedientissimo servitore” dell’Abate D. Juan Andrés, Bibliotecario del Re e Segretario della Reale Accademia di Napoli, è stato un grande innovatore nel campo della conservazione dei beni archeologici e un attento osservatore durante i suoi viaggi in Italia svolti per conto del governo francese in territori relativamente poco conosciuti che erano da poco entrati a far parte dell’impero napoleonico (D’Achille *et al.*, 2012).

di oggi poiché non ancora circondata dalle enormi gru del porto, dai grattacieli del nuovo quartiere di San Benigno – sorto nel Novecento dopo lo sbancamento dell’omonimo promontorio (Poleggi, 1982; Bruzzzone *et al.*, 2017) – e da navi sempre più grandi. Ciononostante, non ha perso nei secoli il suo ruolo simbolico che racchiude ampiamente tutti i significati dei luoghi proposti nel triangolo geosemiotico di Vallega (2006).



Fonte: Centro DocSAI, Collezione topografica del Comune di Genova.

Fig. 2 - Ambroise Louis Garneray, Veduta di Genova dal Mare (sec. XIX)

Per quanto riguarda coloro che arrivavano a Genova da nord tramite i passi appenninici e si imbarcavano nel porto di Genova per proseguire il viaggio, l’uscita dal porto aveva sostanzialmente l’effetto contrario dell’entrata descritta in precedenza. È il caso del ginevrino George Mallet (1817, pp. 22-24), il quale, mentre la barca su cui è appena salito “scivolava attraverso la moltitudine di imbarcazioni che riempivano il porto, [...] che seguivano la stessa rotta o che tornavano verso Genova”, osserva i magnifici palazzi di Genova svanire alla vista per fare posto a “una moltitudine di borghi, intervallati da boschi di ulivi. Albaro, Nervi, Recco, Rapallo, e infine montagne aride, che mostravano sui loro fianchi solo qualche abitazione isolata e piccole cappelle”.

Particolarmente rilevanti sono le osservazioni dell’intellettuale belga Lucien Jottrand, noto per le sue battaglie indipendentiste per il Belgio. Nella prefazione dell’opera specifica che il suo è un viaggio di osservazione politica, nonostante descriva paesaggi meravigliosi (il Reno, le Alpi, il Rodano). Egli rivendica con orgoglio un “punto di vista belga”, diverso da quello delle narrazioni francesi, inglesi o tedesche, auspicando la nascita di una “scuola fiamminga” anche in questo genere letterario, volta a studiare la solidarietà tra popoli che condividono una situazione politica simile.

Sfruttando la giornata di scalo del piroscafo napoletano Vesuvio che serviva “quasi tutto il litorale europeo del Mediterraneo, viaggiando continuamente dalla Sicilia, passando per Napoli, Civitavecchia, Livorno e Genova, fino a Marsiglia, e tornando poi seguendo il percorso inverso” (1854, pp. 359-360) poté apprezzare il paesaggio urbano genovese dal centro del porto, dove la nave era all’ancora “circondata da centinaia di altre imbarcazioni». La visione del porto viene definita “uno spettacolo meraviglioso che si può ammirare per ore senza stancarsi”. Analogamente, Alexandre Thibault (1877, pp. 123-124), in attesa di riprendere la navigazione iniziata a Livorno e diretta a Marsiglia per rientrare in Francia dopo un viaggio in treno lungo la Penisola, osserva che “la vista da questo porto è magnifica: la città, con i suoi palazzi di marmo, le fortificazioni e le caserme, si erge come un anfiteatro sul pendio delle montagne, alla fine del golfo che porta il suo nome”.

Un elemento di grande impatto riportato da diversi viaggiatori è la vera e propria “foresta di alberi” nel porto, costituita dalle navi ormeggiate presso i moli, rappresentata anche in diverse vedute. Diversi viaggiatori riportano questa metafora in varie forme, tra cui il già citato George Mallet e Joseph Guislain³, il quale fornisce una descrizione che racchiude anche il *soundscape* (Belotti, 2021) del porto:

Ho lasciato Genova su un battello a vapore. Mentre aspettavo il momento della partenza, in mezzo a una foresta di alberi, stordito dal suono delle campane e dai canti dei marinai, ho potuto, dal bordo della nave, e per due ore, contemplare la mirabile, poetica, sublime situazione di Genova, costruita ad anfiteatro ai piedi degli Appennini, con le sue ville e il suo bel verde. Ben presto la nave solcava il Golfo di Genova, quel superbo specchio d’acqua la cui limpidezza è tale da permettermi di riconoscere pesci e grossi molluschi a notevole profondità, che lanciavano flussi di luce e nuotavano intorno alla nave, nonostante la velocità di avanzamento [...] (Guislain, 1841, pp. 139-140).

Anche in questo caso, la reiterazione di una stessa immagine metaforica suggerisce l’esistenza di schemi interpretativi condivisi, attraverso i quali il paesaggio portuale viene riletto in chiave simbolica, enfatizzando la dimensione marittima

³ Medico belga pioniere del trattamento delle malattie mentali e uomo di scienza che viaggia non per svago estetico, ma con una missione clinica e sociologica: osservare lo stato delle istituzioni mediche all’estero, come dichiarato nella prefazione della sua opera.

della città. Paradossalmente, dunque, era molto più fitta la selva nel porto che quella sulle colline che lo circondano, a differenza di un pensiero piuttosto diffuso che tende a immaginare la Liguria coperta di vegetazione pressoché quanto lo è ora⁴, avvalorato di recente da un questionario svolto nel 2023 dall'Università di Genova (Regione Liguria, 2025, p. 22). La condizione descritta dai due testi sopracitati è riscontrabile anche nella litografia di Federico Caminati contenente una veduta del “nuovo porto di Genova” del 1890 (Fig. 3), dove si notano macchie piuttosto dense di imbarcazioni ancora con gli alberi, benché esistessero già i piroscafi, mentre nell'anfiteatro genovese appaiono ben distinte le fortificazioni che circondano la città circondate da spazi aperti e liberi da vegetazione arborea, come già ampiamente affermato in letteratura (Quaini, 1968; Cevasco e Moreno, 2014).

Volendo ricorrere nuovamente al triangolo geosemiotico di Vallega (2006), nella “foresta di alberi” evocata dai testi sopra richiamati, l'elemento portuale finisce per oltrepassare la sua dimensione meramente funzionale (segno) e assumere una valenza simbolica, divenendo espressione della potenza marittima genovese; per contro, le colline circostanti appaiono rappresentate come spazi rarefatti, quasi ‘aridi’, soprattutto se confrontati con la densità materiale e figurativa concentrata nel porto.



Fonte: Centro DocSAI, Collezione topografica del Comune di Genova.

Fig. 3 - Federico Caminati, *Il nuovo porto di Genova nell'anno 1890*

⁴ A puro titolo di esempio si pensi alla rappresentazione artificiale a volo d'uccello presente all'inizio della seconda puntata della miniserie prodotta dalla RAI *Mameli - Il ragazzo che sognò l'Italia*, ambientata tra il 1847 e 1849. In essa il cosiddetto anfiteatro che circonda a nord il porto di Genova si presenta totalmente boschivo benché tutte le fonti geostoriche a disposizione dimostrino una condizione completamente differente.

4. SVILUPPO TECNOLOGICO E NOSTALGIA DEL VIAGGIO LENTO. – Se il viaggio via mare e quello terrestre avevano contribuito a costruire una visione progressiva e continua del paesaggio, l’avvento della ferrovia introduce elementi di discontinuità che incidono profondamente sulle modalità percettive dei viaggiatori. La maggiore velocità di spostamento consentita dalla ferrovia stravolge in modo irreversibile l’esperienza di viaggio e la stessa percezione del paesaggio da parte dei viaggiatori: una ‘rivoluzione’ aspramente criticata da personalità influenti tra cui John Ruskin, la cui avversione per il treno è ben nota (Piana *et al.*, 2018).

Nel contesto genovese diversi sono i testi che riportano critiche al percorso ferroviario che attraversa le Riviere per il fatto di impedire la visione di scorci apprezzati nei secoli precedenti dai viaggiatori e dai lettori dei loro resoconti di viaggio, tra cui Jules Gourdault (1838-1913). Si tratta di una figura chiave dell’editoria e della divulgazione geografica francese della seconda metà dell’Ottocento, nonché uno dei principali autori della celebre collana *Le tour du monde* e delle guide di viaggio pubblicate dalla casa editrice Hachette. Il suo stile univa l’accuratezza della guida pratica alla narrazione evocativa tipica del viaggiatore colto (Broc, 1993). Rispetto alle opere citate finora, le sue sono quelle che si avvicinano maggiormente al concetto di “protoguida turistica” (Gabellieri *et al.*, 2025). In un passaggio de *L’Italie pittoresque* osserva:

Va da sé che la ferrovia, che in qualsiasi paese ha poco riguardo per la prospettiva, qui è particolarmente dirompente. Proprio quando il paesaggio si dispiega in tutto il suo splendore, taglia improvvisamente la visuale e si immerge nell’odioso solco di una trincea o si schianta in una galleria; questo brutto scherzo si ripete centinaia di volte, da Genova a Nizza. Nonostante tutto, questi passaggi improvvisi, queste alternanze tra paesaggi bui e notturni, hanno anche il loro fascino. Si perde il resto del panorama per un tempo più o meno lungo, ma quale rivincita per gli occhi quando il treno, emergendo dalla trincea o dal sottobosco, ci restituisce improvvisamente la visione appena intravista! Che serie di connessioni deliziose e inaspettate! Mentre un turista che cammina lungo la vecchia strada assapora il piacere del dettaglio e si gode analiticamente la bellezza circostante, voi, dal sedile della vostra carrozza, cogliete almeno il fiore, e il vostro piacere, più sintetico, si mescola a una certa fantasmagoria (1886, p. 75).

Allo stesso modo, lo svizzero Fritz Berthoud⁵ (1882, p. 88) esprime il rimpianto di non aver visto lo scenario descritto da numerosi viaggiatori durante l’ingresso in porto e paragona la ferrovia a un serpente che si insinua nel centro della città, anche se vedute come quella di Carlo Bossoli (Fig. 4) accentuano piuttosto la

⁵ Fritz Berthoud (1812-1890) incarna il tipico intellettuale svizzero dell’Ottocento: profondamente radicato nei doveri verso la sua patria e la sua professione ma anche intellettuale impegnato e co-fondatore della Croce Rossa. Fu tra i fondatori della Croce Rossa svizzera e si dedicò con passione alla scrittura e alla storia locale (Klauser, 2002).

dirompenza osservata da Gourdault. In quest'ultima, si percepisce la volontà di mettere in secondo piano l'infrastruttura portuale a discapito di quella ferroviaria per celebrare il progresso apportato dai Savoia. La scelta prospettica di enfatizzare la "strada ferrata" rispetto all'infrastruttura portuale risponde a una precisa agenda politica volta a celebrare la modernità sabauda – al contrario del vecchio potere genovese incentrato sul mare – confermando come la percezione del territorio sia storicamente mediata da sistemi di potere e ideologie dominanti. L'autore, infatti, fu incaricato direttamente dal governo per realizzare un album di vedute della nuova ferrovia Genova-Torino con chiari fini propagandistici (Piana *et al.*, 2018).



Fonte: Centro DocSAI, Collezione topografica del Comune di Genova.

Fig. 4 - Carlo Bossoli (seconda metà XIX secolo), *Strada ferrata a Di Negro presso Villa Rosazza*

La ferrovia introduce quindi una fruizione frammentata del paesaggio, caratterizzata da una sequenza discontinua di visioni parziali, in netto contrasto con l'esperienza più lenta e costante del viaggio tradizionale. In questo senso, la percezione mediata dalla ferrovia non si limita a modificare il punto di vista, ma incide anche sulle aspettative dei viaggiatori, spesso costruite sulla base delle narrazioni precedenti.

La delusione dei viaggiatori tardo-ottocenteschi giunti a Genova tramite la ferrovia, infatti, deriva in parte dall'immagine romantica e pittoresca descritta nei testi precedenti alla costruzione delle linee ferroviarie liguri.

Diversi autori concordavano nel consigliare al lettore la vista di Genova specificamente dal mare; in particolare, Louis Valentin (1826, p. 356) consiglia di apprezzare Genova per la precisione “da un miglio sul mare”, mentre il teorico della pittura paesaggista Pierre-Henri de Valenciennes, nella sua *Guida pratica ad uso degli allievi artisti con riflessioni e consigli sulla pittura di paesaggio*, propone persino di fare una deviazione nelle isole tirreniche da Livorno per poi entrare a Genova dal mare e poterne rappresentare pittoricamente la sua visuale migliore poiché:

Il porto, la città ad anfiteatro, le rocce torreggianti che la circondano e che formano la cresta sporgente detta cornice, dove passa la strada, e infine questo insieme di montagne aspre, piccoli boschi sparsi e case di campagna intorno alla città, presentano un quadro davvero straordinario che si può trovare solo su questa costa (Valenciennes, 1799, pp. 605-606).

A differenza dei viaggiatori del *Grand Tour* che cercavano il pittoresco, Valentin viaggia con uno scopo puramente scientifico e filantropico. Analogamente a Guislain (cfr. *supra*) incarna la figura del medico illuminista e cosmopolita ottocentesco. Per lui, l’Italia non è un museo a cielo aperto ma anche un vasto campo di osservazione clinica. Nel testo, Valentin si rivela un osservatore meticoloso; non si ferma ad aspetti superficiali ma entra nei reparti, parla con i medici e confronta i metodi di cura italiani con quelli francesi e americani.

In parziale discontinuità con i precedenti si pone il testo di Gustave Simons – autore belga di protoguide turistiche – il quale introduce un’ulteriore modalità “mista” per arrivare a Genova, in bilico fra sviluppo tecnologico e nostalgia del passato. Egli, infatti, propone al viaggiatore in treno di scendere a Pegli – dal 1926 parte del comune di Genova ma all’epoca comune indipendente e località turistica piuttosto prestigiosa (Zanini, 2012) – e proseguire il giorno seguente in barca per apprezzare almeno l’ultimo tratto di Riviera di Ponente e soprattutto l’ingresso in città:

non è in treno che bisogna arrivare in questa magnifica Genova. Lasciatevi guidare da me: prendete in mano il vostro sacco da viaggio, lasciate che i vostri bagagli proseguano fino a Genova, dove li ritroverete in stazione, e scendete dal treno a Pegli. [...] Il giorno seguente, di buon mattino, partirete da Pegli o da Sestri Ponente in barca; il vostro marinaio, se il vento sarà favorevole, vi condurrà rapidamente, passando davanti a Cornigliano e Sampierdarena, fino alla rada di Genova. Nel vedere questo porto magnifico, uno dei più belli del mondo, proverete un’impressione vivida e profonda, che conserverete sempre nella memoria” (Simons, 1893, pp. 357-360).

5. RIFLESSIONI FINALI: QUALE EREDITÀ CONTEMPORANEA DEL VIAGGIO VIA MARE IN LIGURIA? – L’analisi della documentazione di viaggio mostra come la mo-

dalità di arrivo non costituisca una semplice variabile contingente, ma un elemento strutturale nella costruzione della conoscenza geografica, capace di orientare selettivamente lo sguardo e di produrre schemi percettivi del paesaggio. In questo senso, lo studio delle pratiche di mobilità si rivela un terreno particolarmente fecondo per rinnovare l'analisi geo-storica delle rappresentazioni territoriali anche in un'ottica di valorizzazione.

Le testimonianze odepatiche dell'Età Moderna esaminate delineano un quadro ricco e articolato, nel quale Genova e le sue Riviere appaiono come luoghi liminali, da cui prende forma l'immaginario mediterraneo dei viaggiatori nordeuropei. Pur senza pretese di esaustività, lo studio di un corposo numero di documenti ha consentito di evidenziare alcuni aspetti significativi relativi alla dinamica del viaggio in Liguria dimostrando quanto dal Seicento all'Ottocento la modalità di arrivo via mare abbia progressivamente perso peso in favore di quella via terra. Come evidenziato in letteratura (Coppedè, 1986; Piana *et al.*, 2018) le ragioni di questo processo sono da individuarsi in un progressivo miglioramento della viabilità e al venir meno di quella frammentazione politica e territoriale dell'Italia nordoccidentale che durante l'*Ancien Regime* aveva ostacolato le comunicazioni terrestri. Con la fine delle guerre napoleoniche, alle migliori condizioni di viaggio si associa un progressivo allargamento della platea dei viaggiatori del *Grand Tour*, non più rappresentata esclusivamente da membri delle élite europee, ma da un pubblico sempre più eterogeneo "composto dai dotti, dagli studiosi, dai ricchi e dagli oziosi" (Brockedon, 1835, p. 2).

L'analisi ha messo in luce una profonda divergenza tra l'esperienza del viaggio via mare e quella via terra, che tuttavia va ben al di là della semplice constatazione logistica. Lo sguardo marittimo, che è il focus del lavoro, si caratterizzava come una progressione ma soprattutto una visione d'insieme, in cui risaltava la monumentalità della città disposta ad anfiteatro e gli elementi iconici del *waterfront*, tra cui la Lanterna, le chiese della città e le alberature dei vascelli in porto. Le descrizioni che ne derivano, così come le rappresentazioni iconografiche, evidenziano l'impatto scenico di questo sguardo di insieme, restituendo una visione edulcorata e a tratti stereotipata del paesaggio genovese che al contrario trova raramente riscontro nelle relazioni dei viaggiatori terrestri. Storicamente associato alla frammentarietà di un incedere difficoltoso attraverso i valichi alpino-appenninici o l'accidentata strada costiera della Cornice, il viaggio via terra poneva i viaggiatori di fronte alla 'rugosità' di un paesaggio materiale inteso come il prodotto di una stratificazione secolare di usi, pratiche di gestione, conflitti e mediazioni i cui segni sono andati progressivamente scemando con l'industrializzazione del Novecento (Cevasco, 2013; Piana *et al.*, 2021).

Da lì a poco, il treno avrebbe introdotto un ulteriore cambiamento, ponendo il viaggiatore di fronte ad una visione discontinua del paesaggio che alternava il buio

delle gallerie a improvvisi scorci panoramici, scardinando i topoi letterari consolidati dal Grand Tour. In alcuni viaggiatori tardo-ottocenteschi tale cambiamento comportò un profondo senso di nostalgia tanto per la perdita di quel quadro unitario garantito dall’approdo dal mare quanto per il venir meno della percezione “topografica” del paesaggio di aree rurali la cui marginalità in relazione alla rivoluzione dei trasporti ed ai processi socioeconomici del Novecento rimane ancora oggi una questione irrisolta a livello nazionale.

L’analisi delle rappresentazioni storiche permette oggi di leggere in prospettiva le pratiche turistiche contemporanee, e di interrogarsi su quanto la navigazione costiera continui a costituire un elemento distintivo dell’esperienza di visita di questo territorio. Se, infatti, l’ingresso in città dal mare ha storicamente costituito un elemento privilegiato nella costruzione della percezione del paesaggio genovese, è lecito interrogarsi su quale sia oggi il destino di questo punto di vista. Le recenti trasformazioni del sistema portuale, tra cui il progetto della nuova diga foranea finalizzato ad accogliere navi di dimensioni sempre maggiori, sembrano infatti ridefinire profondamente il rapporto tra città e mare, con possibili conseguenze sulla leggibilità stessa del paesaggio costieri.

Il porto di Genova rappresenta da secoli un polo logistico e turistico di rilievo nazionale ed europeo, pur essendo notevolmente variata la sua struttura (Corpo Reale del Genio Civile, 1892), tuttora in trasformazione, e la sua funzione di porta d’accesso privilegiato all’Italia prima, e di partenza per le Americhe poi (Pagano, 2023). Oggi, sotto l’aspetto turistico, tale porto rappresenta attualmente più un cosiddetto home port per i crocieristi (Mangano, Ugolini, 2020), che uno scalo dal quale poi proseguire il viaggio lungo la Penisola o le regioni padane e alpine, nonché un porto d’imbarco per le isole tirreniche, servendo il bacino d’utenza dell’Italia nord-occidentale ma anche di buona parte dell’Europa centrale.

La coesistenza delle attività turistiche con quelle commerciali nel porto di Genova si è complicata sempre più nel corso degli ultimi decenni. Gli spazi all’interno del bacino hanno subito rifunzionalizzazioni, specialmente in seguito alla costruzione del porto di Prà – inizialmente denominato VTE: Voltri Terminal Europa, oggi PSA – e alle trasformazioni della logistica portuale globale che hanno delocalizzato sempre più gli approdi commerciali dai centri cittadini già a partire dal secondo dopoguerra (Brusa, 1964; Vallega, 1977). In particolare, il Porto Antico, che fino a Expo ’92 aveva ancora un ruolo logistico-commerciale, è oggi un polo ricreativo per i cittadini genovesi e per i turisti (Rocca, 2010; Ugolini, 2012). Negli ultimi anni, infine, il cosiddetto fronte mare ha visto ulteriori ristrutturazioni nell’area della Fiera, ideate dall’archistar genovese Renzo Piano, seguite dal progetto di restauro dell’ex silos granario Santa Limbania “Hennebique” (ancora in corso), testimonianza di archeologia industriale dei primi del Novecento, e dall’inizio dei lavori della nuova diga foranea che diventerà la più profonda in Europa.

Tale espansione non andrà a intaccare porzioni vincolate del porto, in particolare il Molo Duca di Galliera (sottoposto a vincolo architettonico puntuale) e alcuni bacini di carenaggio risalenti a fine Ottocento.

Le trasformazioni contemporanee non pongono soltanto questioni di natura funzionale o infrastrutturale, ma chiamano in causa anche la dimensione percettiva e simbolica del paesaggio, suggerendo la necessità di considerare il punto di vista marittimo non come un dato residuale, ma come una componente storicamente strutturante dell'identità territoriale. Il tema, peraltro, non è del tutto inedito: già in occasione delle trasformazioni portuali tra la fine degli anni Ottanta e l'inizio degli anni Novanta, e in particolare con la realizzazione del nuovo terminal traghetti, erano emerse riflessioni analoghe sul rischio di alterazione delle visuali marittime e sul progressivo allontanamento della città dal suo fronte a mare (Bellio, 1999).

Se nell'Ottocento la ferrovia escludeva lo spettatore dal quadro marittimo, le odierne mutazioni infrastrutturali agiscono inversamente, rischiando di occludere il quadro urbano a chi osserva dal mare. La nuova diga foranea e il gigantismo navale che essa accoglie non pongono infatti solo problemi di natura logistica, ma risultano un filtro visivo tra l'anfiteatro cittadino e il suo orizzonte. In questa prospettiva, la salvaguardia del punto di vista marittimo non può risolversi nella sola tutela materiale dei singoli manufatti storici, ma richiede la preservazione dell'invisibile, ovvero di quelle relazioni prospettiche che storicamente definivano l'identità di Genova.

La rilettura delle fonti storiche non assume, quindi, soltanto un valore storico-culturale, ma si configura come strumento interpretativo utile a orientare future analisi sulle trasformazioni del rapporto tra porto, paesaggio e pratiche di fruizione turistica lungo le coste liguri. In questo senso i tour quotidiani ad opera di piccole compagnie marittime che partono dal Porto Antico offrono la modalità di visita che più si avvicina a quella descritta dai viaggiatori sette-ottocenteschi, pur non prevedendo viaggi plurigiornalieri, o vero e proprio cabotaggio, ma soltanto escursioni in giornata. Altre compagnie operano nel resto della regione ma anch'esse non organizzano viaggi plurigiornalieri; tuttavia, offrono una valida alternativa al diportismo e al turismo di massa crocieristico, peraltro poco approfondita in letteratura e meritevole di ulteriori approfondimenti secondo uno schema di ricerca già utilizzato, in varie forme in letteratura geografica, tra gli altri da Mangano *et al.* (2020) e Finch-Race (2024).

La memoria odepórica si rivela così uno strumento critico per la pianificazione attuale: essa dimostra che la valorizzazione del paesaggio costiero non risiede nella semplice conservazione monumentale, ma nella capacità di governare le nuove scale dimensionali del porto e del paesaggio urbano e rurale retrostante.

Bibliografia

- Amoroso V. (1990). Viaggiatori francesi fino a tutto il ’700. In: Paloscia F., a cura di, *Genova dei grandi viaggiatori*. Roma: Edizioni Abete per la Esso Italiana.
- Ancey G., Eustache E.A. (1906). *Joseph Autran, sa vie et ses œuvres*, con prefazione di J. Normand. Parigi: Calmann-Lévy.
- Assereto G. (1988). Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna. In: Doria G., Massa P., a cura di, *Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (sec. XII-XVIII)*. Genova: Società Ligure di Storia Patria.
- Assereto G. (2002). Viaggiatori francesi a Genova tra Seicento e Settecento: pregiudizi e stereotipi. *Memorie della Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Capellini*, 70: 3-12.
- Astengo D. (1982). Per mare o per terra? In: Astengo D., Duretto E., Quaini M., a cura di, *La scoperta della Riviera. Viaggiatori, immagini, paesaggio*. Genova: SAGEP.
- Astengo D., Fiaschini G. (1975). *Viaggiatori e vedutisti in riviera. Coste e valli del savonese (XVII-XIX)*. Genova: SAGEP.
- Autran J. (1841). *Italie et semaine sainte à Rome*. Marseille: Imprimeur Barile.
- Balzaretti R. (2011) Victorian travellers, Apennine landscapes and the development of cultural heritage in Eastern Liguria, c. 1875-1914. *History*, 96(4): 436-458.
- Barozzi P. (1991). Le vie di valico liguri. In: Vallega A., a cura di, *La Liguria e il mare*. Genova: Università di Genova - Facoltà di Magistero.
- Barrell J. (2013). *Edward Pugh of Ruthin 1763-1813 ‘A Native Artist’*. Cardiff: University of Wales Press.
- Beauregard G.M. (1868). *Italie: correspondance, notes et souvenirs, première partie, de Marseille à Civita-Vecchia et à Rome*. Bordeaux: Lavertujon.
- Bellio B. (1999). Inaugurato oggi il nuovo terminal traghetti del porto di Genova. Testo disponibile al sito www.informare.it/news/gennews/1999/99-0899.asp (consultato il 18 maggio 2026).
- Berthoud F. (1882). *Un hiver au soleil: croquis de voyage*. Neuchâtel: Fleurier.
- Bertrand G. (2008). Le Grand Tour revisité. Roma: Publications de l’École française de Rome. DOI: 10.4000/books.efr.1995.
- Bonehill J., Daniels S., a cura di (2009). *Paul Sandby, Picturing Britain*. London: Royal Academy of Arts.
- Boragina P., Marcenaro G. (1994). *La nuit de Gênes: l’universo poetico di Paul Valéry*. Genova: Sagep.
- Broc N. (1993). *Dictionnaire illustré des explorateurs et grands voyageurs français du XIXe siècle. Europe*. Parigi: CTHS.
- Brocada L. (2019). La città della Lanterna: iconografia di Genova e del suo faro tra Medioevo e Presente. *Liguria Geografia*, 21(1-2): 5-6.
- Brocada L. (2025). Sacralità del paesaggio nelle fonti di viaggio sette-ottocentesche. In: Piana P., Gabellieri N., Gallia A., a cura di, *La trama del paesaggio. Racconti e immagini del Grand Tour tra geografia, storia e progetto territoriale*. Roma: Viella.
- Brocada L., Ansaldo R., Primi A. (2021). Il paesaggio della Riviera Ligure nei portolani e nelle narrazioni ottocentesche. *Stratigrafie del paesaggio*, 1(1): 95-109.

- Brocada L., Piana P., Porcelloni L. (2025). Paesaggi fluviali e rischio idrogeologico nelle relazioni di viaggio in Liguria. In: Piana P., Gabellieri N., Gallia A., a cura di, *La trama del paesaggio. Racconti e immagini del Grand Tour tra geografia, storia e progetto territoriale*. Roma: Viella.
- Brockedon W. (1835). *Road-book from London to Naples*. London: John Murray.
- Brusa A. (1964). Il decentramento portuale e industriale a Genova. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 9(5): 405-445.
- Bruzzone R., Watkins C., Balzaretto R., Montanari C. (2017). Botanical relics of a lost landscape: Herborising 'upon the Cliffs about the Pharos' in Genoa, March 1664. *Landscape Research*, 43(1): 20-36.
- Castelnovi M. (1997). Appunti intorno alle tipologie dei viaggiatori e delle relazioni di viaggio. *Geotema*, 8: 69-77.
- Cevasco R. (2013). Sulla "rugosità" del paesaggio. *Études de lettres*, 1-2: 323-344.
- Cevasco R., Moreno D. (2014). Pendici liguri: riscoprire le relazioni tra suoli e copertura vegetale. In: Cesaretti P., Ferlinghetti R., a cura di, *Uomini e ambienti. Dalla storia al futuro*. Azzano San Paolo (BG): Bolis Edizioni.
- Consorzio autonomo del Porto di Genova (1935). *Il porto di Genova*.
- Coppedè G.R. (1986). *Il sistema viario della Liguria nell'età moderna*. Genova: Bozzi.
- Corpo Reale del Genio Civile (1892). *Porto di Genova*. Imola: D'Ignazio Galeati e Figlio.
- Cosgrove D. (1984). *Social Formation and Symbolic Landscape*. London: Croom Helm.
- Cosgrove D., Daniels S., a cura di (1988). *The Iconography Of Landscape: Essays on the Symbolic Representation, Design and Use of Past Environments*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Daniels S., Nash C. (2004). Lifepaths: Geography and biography. *Journal of Historical Geography*. 30(3): 449-458.
- D'Achille A.M., Iacobini A., Toscano G. (2012). *Il viaggio disegnato. Aubin-Louis Millin nell'Italia di Napoleone, 1811-1813*. Roma: Campisano Editore.
- Fantoni Minnella M. (2003). *Genova dei viaggiatori e dei poeti*. Roma: Editori Riuniti.
- Ferro G. (1987). *Società umane e natura nel tempo. Temi e problemi di geografia storica* (IV ed.). Milano: Cisalpino-Goliardica.
- Finch-Race D.A. (2024). Multisensorial hydrography with Venetian depictions from 1880 to 1895. *Journal of Historical Geography*, 86: 341-349. DOI: 10.1016/j.jhg.2024.10.005.
- Gabellieri N. (2021). L'approccio comparativo alla letteratura odeporica: analisi geostorica del territorio Trentino nell'Ottocento. *Geotema*, 66: 63-71.
- Gabellieri N. (2024). Introduzione: geografia e letteratura tra didattica, valorizzazione e programmazione territoriale. Un approccio interspaziale. In: Gabellieri N., a cura di, *Racconti di paesaggio: letteratura di viaggio e geografia tra didattica e valorizzazione*. Roma: IF Press.
- Gabellieri N., Piana P., Gallia A. (2025). Fonti e metodi: per un approccio geostorico alla fonte odeporica. In: Piana P., Gabellieri N., Gallia A., a cura di, *La trama del paesaggio. Racconti e immagini del Grand Tour tra geografia, storia e progetto territoriale*. Roma: Viella.
- Gemignani C.A., Rossi L. (2017). Fra visibile e invisibile: il paesaggio nelle fonti cartografico-storiche. *Scienze del Territorio*, 5: 207-217. DOI: 10.13128/Scienze_Territorio-22247.

“La città che emerge dalle acque”. Genova nelle fonti odepatiche francofone dell’età moderna

- Gemignani C.A. (2023). Cartografi in movimento alla fine dell’Ancien Régime. Il caso della “Strada di Genova” tra il ducato di Parma e la costa ligure (secolo XVIII). *Geotema*, 71: 26-32.
- Gourdault J. (1886). *L’Italie pittoresque* (2nda ed.). Paris: Hachette.
- Guislain J. (1841). *Lettres médicales sur l’Italie, avec quelques renseignements sur la Suisse: résumé d’un voyage fait en 1838, adressé à la Société de médecine de Gand*. Gand: Gyselynck.
- Guy de Maupassant H.-R.-A. (1890). *La Vie errante*. Paris: Ollendorff.
- Hones S. (2022). Interspatiality. *Literary Geographies*, 8(1): 15-18.
- Janin J. (1839). *Voyage en Italie*. Paris: E. Bourdin.
- Jottrand L.-L. (1854). *D’Anvers à Gênes, par les pays rhénans, la Suisse, la Savoie et le Piémont, et retour par Marseille et le sud-est de la France*. Bruxelles: Delevingne et Callewaert.
- Klauser E.-A. (2002). Berthoud, Fritz. In: *Dizionario storico della Svizzera (DSS)*. Testo disponibile al sito <https://hls-dhs-dss.ch/it/articles/004417/2002-10-09/> (consultato il 12 febbraio 2026).
- Lucchesi F. (1995). Il viaggio come conquista dell’uomo in cammino: introduzione. In: Lucchesi F., a cura di, *L’esperienza del viaggiare. Geografi e viaggiatori del XIX e XX secolo*. Torino: Giappichelli.
- Maihows (1763). *Voyage en France, en Italie et aux Isles de l’Archipel, ou Lettres écrites de plusieurs endroits de l’Europe et du Levant en 1750, etc. T. 1*. Paris: Charpentier.
- Mallet G. (1817). *Voyage en Italie dans l’année 1815*. Paris: J.-J. Paschoud.
- Mangano S., Ugolini G.M. (2020). New opportunities for cruise tourism: The case of Italian historic towns. *Sustainability*, 12(11): 4616. DOI: 10.3390/su12114616.
- Mangano S., Piana P., Ugolini G.M. (2020). Paesaggi, percezione e rappresentazione: lo sguardo del turista in Liguria. *Bollettino dell’Associazione Italiana di Cartografia*, 169: 82-102. DOI: 10.13137/2282-572X/32230.
- Marcenaro G. (1987). *Viaggiatori stranieri in Liguria*. Genova: Janua editore.
- Millin A.L. (1816). *Voyage en Savoie, en Piémont, à Nice, et à Gênes*. Paris: C. Wassermann.
- Mitchell W.J.T. (1994). *Landscape and Power*. Chicago: University of Chicago Press.
- Pagano T. (2023). *Italy to Argentina: Travel Writing and Emigrant Colonialism*. Amherst (MA): Amherst College Press.
- Palumbo R. (2003). *La strada dei Giovi e il passo della Bocchetta. Percorsi storici tra Genova e Novi Ligure*. Carrara: Luna Editore.
- Papone E., Serra A. (2011). *En plein air. Luigi Garibbo e il vedutismo tra Genova e Firenze*. Milano: Silvana Editoriale.
- Piana P. (2020). *Paper Landscapes. Topographical Art and Environmental Change in Liguria*. Roma: Aracne.
- Piana P., Balzaretto R., Moreno D., Watkins C. (2012). Topographical art and landscape history: Elizabeth Fanshawe (1779-1856) in early nineteenth-century Liguria. *Landscape History*, 33(2): 65-82. DOI: 10.1080/01433768.2012.739397.
- Piana P., Watkins C., Balzaretto R. (2018). Travel, modernity and rural landscapes in nineteenth-century Liguria. *Rural History*, 29(2): 167-193. DOI: 10.1017/s0956793318000079.

- Piana P., Watkins C., Balzaretto R. (2021). *Rediscovering Lost Landscapes: Topographical Art in North-West Italy, 1800-1920*. Woodbridge: Boydell & Brewer.
- Piedagnel A. (1874). *Jules Janin, 1804-1874*. Paris: Librairie des bibliophiles.
- Poleggi E. (1982). *Paesaggio e immagine di Genova*. Genova: Sagep.
- Primi A., Piana P., Pizzimenti M. (2018). La Terra vista da mare: un progetto di lettura multidisciplinare delle coste liguri tra Ottocento e Novecento. *Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia*, 163: 46-56. DOI: 10.13137/2282-572X/24275.
- Regione Liguria (2025). *Rapporto sullo stato delle foreste e del settore forestale in Liguria*. Arezzo: Compagnia delle Foreste.
- Rocca G. (2010). Rigenerazione e trasformazione funzionale dei *waterfront* urbani: il caso genovese. *Geotema*, 40: 78-93.
- Quaini M. (1968). I boschi della Liguria e la loro utilizzazione per i cantieri navali: note di geografia storica. *Rivista Geografica Italiana*, 75(4): 508-537.
- Quaini M. (1982a). Alla porta occidentale d'Italia. In: Astengo D., Duretto E., Quaini M., a cura di, *La scoperta della Riviera. Viaggiatori, immagini, paesaggio*. Genova: Sagep.
- Quaini M. (1982b). Alla scoperta della natura e degli uomini. In: Astengo D., Duretto E., Quaini M., a cura di, *La scoperta della Riviera. Viaggiatori, immagini, paesaggio*. Genova: Sagep.
- Quaini M. (1986). *Carte e cartografi in Liguria*. Genova: Sagep.
- Quaini M. (1995). Dal viaggio delle carte ai cartografi viaggiatori. Per la storia del viaggio statistico e cartografico. In: Lucchesi F., a cura di, *L'esperienza del viaggiare. Geografi e viaggiatori del XIX e XX secolo*. Torino: Giappichelli Editore.
- Quaini M. (2005). *L'ombra del paesaggio. L'orizzonte di un'utopia conviviale*. Reggio Emilia: Diabasis.
- Rossi L., a cura di (2008). *Napoleone e il Golfo della Spezia. Topografi francesi in Liguria tra il 1809 e il 1811*. Milano: Silvana Editoriale.
- Rossi L. (2013). La rappresentazione cartografica del paesaggio fra arte e geometria. *Études de lettres*, 1-2: 305-322. DOI: 10.4000/edl.515.
- Savio G. (2013). *Appunti di viaggio: un percorso settecentesco fra le due riviere*. Genova: GUP.
- Scaramellini G. (2008). *Paesaggi di carta, paesaggi di parola. Luoghi e ambienti geografici nei resoconti di viaggio (secoli XVIII-XIX)*. Torino: Giappichelli.
- Simons G. (1893). *Au pays des enchantements: d'Antibes à San Remo*. T. II. Paris: Dentu.
- Thibault A. (1877). *Souvenirs de famille. Le voyage en Italie*. Paris: Donnaud.
- Tornezy A. (1895). *Bergeret et Fragonard: journal inédit d'un voyage en Italie, 1773-1774*. Paris: Librairies-Imprimeries Réunies.
- Ugolini G.M. (2012). Genova punta sul *city tourism* con la trasformazione urbana e la rifunzionalizzazione del *waterfront*. In: Adamo F., a cura di, *Turismo e sviluppo urbano in Italia*. Bologna: Pàtron.
- Valenciennes P.-H. (1799). *Éléments de perspective pratique à l'usage des artistes, suivis de réflexions et conseils à un élève sur la peinture et particulièrement sur le genre du paysage*. Paris: Desenne.

“La città che emerge dalle acque”. Genova nelle fonti odepatiche francofone dell’età moderna

- Valentin L. (1826). *Voyage en Italie fait en l’année 1820. 2e éd., corrigée et augmentée de nouvelles observations faites dans un second voyage en 1824*. Paris: Gabon.
- Vallega A. (1977). La proiezione marittima dei porti: il caso di Genova. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 10(16): 401-430.
- Vallega A. (2006). *La geografia del tempo. Saggio di geografia culturale*. Torino: UTET.
- Watkins C., Cowell B. (2012). *Uvedale Price (1747-1829). Decoding the Picturesque*. Woodbridge: Boydell and Brewer.
- Zanini A. (2012). *Un secolo di turismo in Liguria. Dinamiche, percorsi, attori*. Milano: FrancoAngeli.