

3 (2020)

1

Tourism, Representations
and Preservation of Territories

Edited by

Giuseppe Gambazza and Eleonora Mastropietro

EDITORIAL

Turismo, rappresentazione e tutela dei territori 9
Eleonora Mastropietro - Giuseppe Gambazza

GEOGRAPHICAL APPROACHES

Paysages naturels dans la basse vallée de l'oued Tamri (Maroc): 15
proposition de l'approche paysagère pour une valorisation touristique
Hicham Irifi - Tribak Abdellatif - Achour Ahmed

El turismo escolar en España y en Italia: origen y análisis del viaje 37
de estudios
Francisco M. Romero Sánchez

The geographic approximation on the news about the 'Central Italy' 51
earthquake and its effects on tourism
Giovanni Baiocchi

Velieri di Camogli: immagini del mare a confronto 67
Enrico Squarcina

Le case storiche dell'Appennino piacentino: un patrimonio culturale 87
a rischio
Giuseppe Gambazza

Tra espansione urbana e sicurezza alimentare: il caso della *Green Belt* bonearene 97
Thomas Gilardi

BOOK REVIEWS

J.C. Carter, *Introduction to Human Geography Using ArcGIS Online* (2019) 109

Maria Luisa de Lázaro Torres

M. Bagliani, A. Pietta, e S. Bonati, *Il cambiamento climatico in prospettiva geografica. Aspetti fisici, impatti, politiche* (2019) 115

Giacomo Zanolin

Velieri di Camogli: immagini del mare a confronto

Enrico Squarcina

Università degli Studi di Milano-Bicocca

DOI: <https://dx.doi.org/10.7358/gn-2020-001-squa>

ABSTRACT

This study compares the sea image represented in a number of paintings depicting sailing ships of Camogli shipowners in XIX century. These pieces of art have been collected in the local Museo Marinaro Gio Bono Ferrari and in the sanctuary of Nostra Signora del Boschetto. The paintings in the museum are intended to celebrate the qualities of the ships and to show the social role played by their owners while the paintings collected in the Sanctuary are ex-votos, offered to the Marian temple in memory of episodes that had put at risk the sailors' safety. These are opposing visions of the sea, on the one hand it is represented as a source of wealth and social pride, and on the other it is represented as a cause of danger. The analysis brings out how "the idea of landscape represents [...] a way in which some Europeans have represented to themselves and to others the world around them and their relations with it, and through which they have commented on social relations" (Cosgrove 1990, 23).

Keywords: visual geography; landscape; geography of the sea.

Parole chiave: geografia visuale; paesaggio; geografia del mare.

1. L'ARTE COME FONTE D'ANALISI SPAZIALE

La descrizione per mezzo di immagini e l'analisi delle immagini rappresentanti gli spazi terrestri sono modalità di ricerca usuali dei geografi, si può affermare che "la geografia ha sempre avuto a che fare con la produ-

zione e l'interpretazione d'immagini: le immaginazioni geografiche, per usare la nota espressione di Derek Gregory (1994), sono sempre state fortemente visuali e lo sguardo ha costantemente dominato, tra gli altri sensi, la prospettiva geografica nella storia della disciplina (Jones 1995)" (Bignante 2011, 8). Ciò che è cambiato è il modo di utilizzo delle immagini e l'intenzione con cui i geografi le hanno utilizzate e le utilizzano. Sin dalla nascita accademica della disciplina i geografi hanno perseguito una ricerca di scientificità intesa come oggettività, misurabilità e separatezza tra l'osservatore e il campo di osservazione, dando luogo a quell'illusione di distacco efficacemente associata da Franco Farinelli alla "rappresentazione cartografica" che diviene "disumana perché spogliata di ogni traccia della natura sociale della realtà" (1992, 64). Oggettività che trovava nell'incontestabilità di ciò che si vede una prova talmente manifesta da non necessitare verifica. Le immagini dunque sono state a lungo utilizzate come una forma di discorso (Foucault 1966; 1969) inteso come una modalità di comunicazione che attribuisce ai fenomeni descritti proprietà e significati che si impongono come verità indiscusse, che non rappresenta il mondo ma lo costituisce, e, per quanto riguarda l'utilizzo delle immagini, la veridicità dei loro assunti sta nella visibilità, nell'"evidenza visiva del mondo" (Cosgrove 1984).

La comunità geografica ha superato la pretesa di descrivere oggettivamente il mondo. Claudio Minca afferma: "è finita l'epoca in cui potevamo serenamente trattare la nostra produzione 'scientifica' come fosse il riflesso più o meno adeguato della realtà analizzata" (2001, 3-4): i geografi hanno preso coscienza che "la realtà si trasforma continuamente, a seconda del momento e del modo in cui viene descritta, e a seconda dello sguardo che la osserva" (Bignante 2011, 11). Da questa presa di coscienza deriva la necessità da parte del ricercatore, che analizza le rappresentazioni pittoriche, di prendere in considerazione, oltre al contenuto dell'immagine e al messaggio che il suo autore e/o il suo committente hanno voluto esprimere, anche la sua stessa posizione di fronte all'opera.

Elisa Bignante ci ricorda che negli studi visuali esistono due ambiti di utilizzazione delle immagini in geografia: il primo riguarda "l'analisi delle immagini prodotte in determinati contesti sociali", il secondo riguarda "la produzione di immagini attraverso cui indagare fenomeni sociali". In pratica si tratta di "ottenere informazioni *dalle immagini* e ottenere informazioni *con le immagini*" (2001, 19). Nel presente articolo si utilizzeranno le immagini per ottenere informazioni sulla società che le ha prodotte e sull'immagine e sull'esperienza dello spazio veicolate da queste che accomuna i suoi membri.

Possiamo inoltre considerare queste rappresentazioni pittoriche come rilevatrici della cultura di un gruppo umano che trova nella frequentazione del mare e nelle attività connesse, nel loro linguaggio criptico, condiviso ed esclusivo, nei ritmi di vita dettati da questa attività, nei riti religiosi o civili che caratterizzano la loro performatività, l'elemento identificativo (Squarcina 2015) e dunque le quadriere che prenderemo in considerazione possono far emergere alcuni dei caratteri culturali della comunità marinara di Camogli in un determinato momento storico.

Per far ciò occorre prendere in considerazione il contenuto delle immagini e il messaggio ad esse affidato dalla committenza, il che significa inquadrare l'immagine nel periodo storico e nel luogo in cui è stata prodotta, indagare il rapporto tra il suo committente e il suo esecutore, la tecnica d'esecuzione e il pubblico a cui si rivolge (Rose 2001).

Se le immagini, pittoriche o fotografiche sono state spesso utilizzate dai geografi come fonte per le loro ricerche e come testimonianza viva delle loro descrizioni e interpretazioni spaziali, gli ex voto hanno più attratto l'attenzione degli studiosi d'arte e degli etnografi anche se possono essere una preziosa fonte per lo studio della storia del paesaggio in quanto: "questo materiale [...] interessa il Geografo perché nella maggior parte risulta datato, e quindi può essere collocato in un arco temporale ben definito, e aiuta a connotare il genere di vita di una popolazione in un certo contesto ambientale" (Giuliani 2010, 58-59), permette di interpretare i rapporti di un gruppo umano con l'ambiente, i valori su di esso caricati e di capire come i pericoli insiti in quel rapporto venissero interpretati ed esorcizzati.

2. METODOLOGIA DELLA RICERCA

Il presente lavoro mette a confronto due serie di opere nate in uno stesso ambito temporale e spaziale, spesso eseguite dagli stessi autori e con le stesse tecniche, ma che differiscono profondamente per contenuti. Ciò permette di agevolare un'opera di decostruzione (Banini 2019, 102), cioè di mettere in evidenza la soggettività di chi produce un discorso, per mettere in evidenza la parzialità del punto di vista, mostrando che possono esistere altri modi di descrivere, e dunque di costruire, la realtà del mare e di chi sul mare ha vissuto o ha investito le proprie risorse intellettuali e finanziarie.

In questo lavoro si utilizzeranno sia la metodologia quantitativa della *visual content analysis*, che opera conteggiando “sistematicamente la frequenza con cui certi elementi compaiono in un campione determinato d’immagini, analizzando le risposte così raccolte” (Bignante 2011, 37-38), sia un’analisi più spiccatamente qualitativa, volta a sottolineare gli elementi emozionali delle composizioni.

Per entrambe le raccolte sono state prese in considerazione solo le opere che, oltre a essere esposte nelle relative ubicazioni, sono state riprodotte nei due cataloghi delle esposizioni (Museo Marinaro Gio Bono Ferrari 1981; Simonetti 1997), cosa che ha permesso, dopo l’osservazione dal vivo delle opere, di tornare ad analizzarle durante la stesura del lavoro. Sono state tenute in conto solo le opere propriamente pittoriche, escludendo quelle realizzate con altre tecniche. Inoltre sono state sottoposte ad analisi solo opere che rappresentassero velieri. Sono stati esclusi i quadri di cui non fosse possibile risalire a una datazione. Bisogna precisare che le datazioni si riferiscono, per quanto riguarda i quadri raccolti al Museo Marinaro, alla data d’esecuzione del dipinto o di varo della nave ritratta, mentre per quel che riguarda i dipinti raccolti nel santuario le datazioni si riferiscono all’evento che ha indotto la commissione del quadro come ex voto.

Operando queste esclusioni, si sono presi in considerazione 55 tra i quadri raccolti al Museo Marinaro Gio Bono Ferrari e 61 tra i quadri esposti nel Santuario di Nostra Signora del Boschetto, per un totale di 116 opere.

Per quanto riguarda il primo gruppo di opere pittoriche sono stati analizzati e computati i seguenti elementi che si possono considerare interni alla rappresentazione pittorica: il tipo di imbarcazione rappresentata, la presenza o meno di costa sullo sfondo, lo stato del mare¹, la condizione di navigazione o meno in cui la nave è rappresentata; mentre sono stati presi in considerazione anche elementi che possono considerarsi esterni alla rappresentazione, come la data di esecuzione dell’opera o del varo della nave, il nome dell’imbarcazione e dell’autore del quadro, anche se spesso queste informazioni sono deducibili dalla firma dell’autore e dal nome della nave poste nella parte rappresentativa dell’opera stessa o nella sua parte inferiore dove una fascia generalmente nera, accoglie il nome della nave, a volte il nome dell’armatore e/o del comandante.

¹ Lo stato del mare è stato valutato utilizzando la scala Douglas, si tratta di uno strumento empirico per misurare le condizioni del mare in base all’altezza media delle onde più alte. È divisa in dieci gradi, in cui il primo corrisponde allo 0 e cioè all’assenza di onda. Fu ideata nel 1920 dal capitano H.P. Douglas della marina britannica. La scala Douglas è stata tradotta in tutte le principali lingue mondiali.

Per quanto riguarda invece i quadri raccolti nel santuario, sono analizzati e computati i seguenti elementi interni alla rappresentazione: il tipo di imbarcazione rappresentata, la presenza o meno di costa sullo sfondo, la rappresentazione della Madonna, a cui si attribuisce l'intervento salvifico, le condizioni dell'armamento del naviglio rappresentato, le condizioni del mare; tra i dati che possiamo considerare esterni alla rappresentazione pittorica abbiamo preso in considerazione: il nome dell'autore dell'opera, la data, in questo caso dell'evento rappresentato, il tipo di evento e il suo luogo, spesso indicati con latitudine e longitudine, generalmente descritti nella fascia posta lungo il margine inferiore del quadro. I quadri presenti nel santuario che non rappresentano situazioni drammatiche che hanno richiesto l'intervento sovranaturale non sono stati presi in considerazione nella nostra analisi.

3. ANALISI DEL CONTESTO: IL CASO DI CAMOGLI

Si è ritenuto importante per il tipo di analisi svolta, delineare velocemente il contesto spaziale, storico e sociale in cui hanno operato i committenti delle rappresentazioni; per svolgere questo compito un prezioso aiuto è stato fornito dal volume *La marina mercantile di Camogli* (Figari e Bagnato Bonuccelli 1983).

3.1. *La marineria di Camogli*

Camogli è una località della riviera ligure di levante ubicata a circa 10 miglia nautiche ad est del porto di Genova, è compresa tra la Punta Gaiassa a nord-ovest e la Punta Chiappa a sud-est, abbarbicata ai monti dell'Appennino ligure.

Il primo documento in cui è citata la località è da farsi risalire a un periodo compreso tra il 1018 e il 1045, mentre al 1158 risale il primo documento che testimonia l'attività marittima commerciale di cittadini di Camogli, anche se presumibilmente è molto antecedente (Figari e Bagnato Bonuccelli 1983, 1) ed è stata da sempre affiancata all'attività di pesca. Testimonianze che attestano l'attività commerciale e armatoriale di camogliesi si susseguono con regolarità nel corso del tempo, in questa sede si è ritenuto superfluo seguirne la storia. Tuttavia, sembra utile sottolineare tre momenti storici che portarono la marineria camogliese a

ricoprire un ruolo importante nei traffici marittimi e che la fecero giungere all'epoca d'oro della sua attività marittima, che va grossomodo dalla seconda metà del XIX secolo ai primi anni del secolo successivo, quando la propulsione a vapore soppiantò la navigazione a vela.

Il primo momento di grande crescita dell'attività armatoriale corrisponde all'epoca delle guerre napoleoniche. "Durante le campagne napoleoniche le imbarcazioni di Camogli (le maneggevoli feluche e i veloci sciacbecchi) facevano servizio di rifornimento di viveri e di munizioni per le guarnigioni francesi, eludendo i blocchi dei vascelli nemici, più forti, ma anche più lenti e pesanti" (Figari e Bagnato Bonuccelli 1983, 4). Non solo, i governi napoleonici concessero agevolazioni che favorirono la messa in cantiere di navi sempre più capienti, promossero l'apertura di importanti vie di traffico terrestri che permettevano il collegamento tra la costa e l'entroterra (Beri 2014, 55-58) e favorirono diversi miglioramenti al porto di Camogli, segnando così un forte incremento dell'attività armatoriale (Figari e Bagnato Bonuccelli 1983, 4-8).

Anche il secondo momento di grande ascesa della marineria camogliese si lega a eventi bellici francesi. Nel 1830 Carlo X avviò la campagna coloniale in Algeria e "i Camogliesi, intuiva l'importanza economica di quell'impresa, nonché i guadagni che potevano loro derivare, si affrettarono ad accaparrarsi i noli da Marsiglia per l'Algeria [...] la campagna francese d'Algeria fu per i Camogliesi tutta un lucroso commercio e i guadagni accumulati nei dieci anni di traffici che seguirono l'occupazione vera e propria diedero loro modo di ampliare ulteriormente il raggio d'azione dei loro commerci, oltre che di migliorare nel numero e nella qualità la loro flotta" (Figari e Bagnato Bonuccelli 1983, 10-11).

Il terzo evento che determinò l'ulteriore sviluppo della marineria di Camogli fu l'entrata in guerra del Regno di Sardegna al fianco di Francia e Inghilterra contro la Russia nel 1855 in quella che è conosciuta come Guerra di Crimea. Gli armatori di Camogli offrono subito i loro servizi non solo al Regno di Sardegna di cui facevano parte, ma anche agli altri coalizzati. I capitani camogliesi conoscevano bene le rotte verso il Mar Nero in quanto già frequentate per il commercio del grano. Questa conoscenza permise di eludere la caccia perpetrata dai corsari greci e della marina russa nei confronti delle navi della coalizione. I pericoli di quelle navigazioni fecero lievitare i noli, tanto che un solo viaggio fortunato poteva coprire il valore totale del bastimento (Figari e Bagnato Bonuccelli 1983, 21-28).

Alla fine della Guerra di Crimea la cittadina ligure era probabilmente alla testa di tutte le marinerie italiane, gli eventi bellici avevano permes-

so l'espansione delle ricchezze e delle flotte degli armatori e l'estensione delle loro rotte sia a ovest, verso l'America, sia a est, verso l'Asia. Contemporaneamente si verificò l'ampliamento delle dimensioni delle imbarcazioni utilizzate, vennero fatte costruire navi come i brigantini a palo e le navi-goletta molto più capienti e più adatte alle rotte oceaniche (Figari e Bagnato Bonuccelli 1983, 28). L'aumento delle dimensioni delle imbarcazioni costrinse a impostare le nuove navi in scali con più ampie dimensioni e rese il porto di Camogli troppo angusto e portò a utilizzare come base il porto di Genova (*ibid.*, 46).

Il lungo periodo di successo degli imprenditori marittimi di Camogli trova una spiegazione anche nella struttura sociale della cittadina ligure. La consuetudine di suddividere la proprietà delle navi in 24 carati, a volte ulteriormente suddivisi in mezzi e anche in quarti di carato, permetteva una sia pur limitata cointeressenza ai guadagni da parte dei marinai e una suddivisione dei rischi tra le principali famiglie notabili proprietarie di carature di diverse navi. Gli interscambi di quote creavano alleanze che si traducevano spesso in legami famigliari, così "la figlia di un armatore portava sempre in dote un certo numero di carati e con essi lo sposo (e con lui la famiglia) diveniva comproprietaria di un bastimento e partecipe dei guadagni derivati dai suoi viaggi; e ancora il giovane marito [...] poteva imbarcarsi come capitano ed iniziare così, senza difficoltà, la sua carriera" (Figari e Bagnato Bonuccelli 1983, 124), con il risultato che spesso "alle stesse famiglie degli armatori appartenevano anche i capitani che comandavano le navi: a volte, anzi spesso, era lo stesso armatore a condurre il suo bastimento, altre volte un parente stretto, che della nave possedeva quasi sempre alcune carature" (*ibid.*, 45).

La propensione alla suddivisione del rischio all'interno della comunità armatoriale è alla base dell'istituzione, nel marzo 1853, della Mutua assicurazione marittima camogliese, prima al mondo nel suo genere, a cui, secondo l'articolo 2 dello statuto, poteva aderire: "qualunque armatore o capitano di Camogli" (Figari e Bagnato Bonuccelli 1983, 58). Questa società armatoriale al tempo stesso solidale al suo interno, ma chiusa e diffidente nei confronti dell'esterno, permise di risarcire in tempi brevi i danni causati da naufragi o da altri incidenti di navigazione e accrebbe la solidità finanziaria della marineria camogliese.

L'attività marinara informava di sé tutta la società camogliese: la classe armatoriale rappresentava non solo il vertice della gerarchia economica, ma anche di quella politica. In quegli anni, infatti, le persone che si avvicendarono alle cariche di sindaco e di consigliere appartenevano alle famiglie dei suoi maggiori armatori (Figari e Bagnato Bonuccelli 1983, 122).

La stessa importanza assegnata all'istituzione di una scuola nautica nel borgo per la preparazione dei futuri capitani e l'insistenza con cui i notabili di Camogli ne chiesero il riconoscimento statale dimostrano come la classe dirigente fosse cosciente della derivazione marinara del loro ruolo sociale e di come l'accesso a tale attività dovesse essere preparato e controllato localmente.

3.2. Pittori marinari

Come abbiamo visto, la società di Camogli fu profondamente impregnata della cultura marinara che si esprime anche attraverso la sua autorappresentazione pittorica. A questo compito si dedicarono un gruppo di pittori a cui da una parte i capitani/armatori, dall'altra i membri degli equipaggi, si rivolsero per rappresentare le loro proprietà e la vita trascorsa in mare. Le opere che sono oggetto d'analisi sono realizzate da autori specializzati che gli inglesi definiscono *Pierhead Painters* o *Sea Painters* operanti sia per la realizzazione di quelli che possiamo definire i quadri degli armatori, attualmente raccolti nel Museo Marinaro, sia per la produzione degli ex voto raccolti nel santuario, per i quali "il ruolo svolto dall'artista appare [...] centrale poiché egli ha il compito di ascoltare la narrazione dell'evento miracoloso (prendendo nota dei particolari, della data o dei nomi dei protagonisti) e di tradurla in immagini" (Ferraris 2016, 71).

Scorrendo i loro nomi si nota come gli autori più presenti nelle due serie di quadri presi in considerazione siano Domenico Gavarrone², con 34 opere, Angelo Arpe, con 15 opere, Nicolas Camillieri con 12 quadri e Giovanni Canetta con 8 quadri. Si nota inoltre come di Arpe, Camillieri e Gavarrone si conservano delle opere sia nel Museo Marinaro, sia nel santuario. Alcuni di questi pittori avevano lo studio in città anche molto lontane da Camogli. Se Angelo Arpe, Giovanni Canetta e Domenico Gavarrone operavano a Genova, Adam aveva lo studio a Le Havre, Nicolas Camillieri a Marsiglia come i Roux, che costituivano una dinastia di pittori di marina e di venditori di carte e strumenti nautici (Simonetti 1992, 85-86), Louis Drieu ad Algeri, Reginald Arthur Borstel a Newtown (Australia), la dinastia Luzo a Venezia e Roberto Luigi a Napoli. Ciò testimonia, da un lato, il respiro internazionale della marineria di Camogli e, dall'altro, il fatto che ex voto e dipinti fossero commissionati nei luoghi

² In alcuni casi i quadri risultano firmati Domenico Gavarone, si ritiene comunque si tratti dello stesso autore.

in cui i marinai si trovavano dopo gli eventi calamitosi, per poi essere riportati al “loro” santuario (Simonetti 1992, 7).

Degno di nota è il fatto che questi pittori, nei dipinti che abbiamo definito degli armatori, utilizzassero degli sfondi fissi. Così Camillieri ritraeva sullo sfondo la fortezza di Malta, di cui era originario, con una boa cilindrica, Arpe la Lanterna di Genova, Gavarrone il promontorio di Portofino e i Luzo Venezia con Piazza San Marco, Roberto il Golfo di Napoli con la sagoma del Vesuvio. Secondo Pro Schiaffino: “lo sfondo era già preparato, quasi in serie, in modo che in poco tempo il quadro era pronto” (1981, 8), ma al di là di questa ragione ciò costituiva anche un modo per far riconoscere il lavoro di questi artisti specializzati. Sempre attribuita da Simonetti (1992, 10) alla velocità d’esecuzione è la preponderanza dei dipinti realizzati ad acquerello.

4. I “QUADRI DEGLI ARMATORI” TRA CAPACITÀ MARINARE E AFFERMAZIONE SOCIALE

4.1. *Gli strumenti del successo*

I quadri degli armatori volevano mostrare ai potenziali clienti l’efficienza dei servizi di trasporto offerti, contemporaneamente rappresentavano visivamente lo status sociale del proprietario del veliero, che in tal senso si può considerare come la rappresentazione dello strumento che ha reso possibile il suo successo economico e sociale. Nei dipinti analizzati i velieri sono descritti dettagliatamente, nei loro diversi armamenti e nelle loro particolari attrezzature, così come in modo preciso e coerente al tipo di navigazione alla forza del vento, o alla condizione di stasi sono rappresentate le velature, cosa che conferma sicuramente la specializzazione dei pittori e “che fa pensare che l’Autore prima che pittore sia stato marinaio” (Schiaffino 1981, 6) e che ricevesse precise indicazioni a carattere nautico da parte dei committenti.

Delle 61 imbarcazioni rappresentate 31 sono armate a brigantino a palo, 19 a brigantino, 6 a nave, 2 a bombarda e una rispettivamente a brigantino bombarda, brigantino goletta, nave a palo³. Interessante è analiz-

³ Per la descrizione dei diversi armamenti si rimanda a uno dei diversi vocabolari marinareschi, ad esempio Basile 2009.

zare il modo in cui sono rappresentate queste navi. Nella maggior parte dei casi sono rappresentate con tutte le vele spiegate intente a solcare il mare con una bona andatura, in due casi i bastimenti sono rappresentati in movimento con le vele parzialmente serrate, in quattro casi le navi sono rappresentate all'ancora con le vele serrate e in ordine, e in tre casi sono rappresentate alla cappa, cioè con un orientamento delle vele rispetto al vento che ne annulla la spinta.

4.2. *Il mare come luogo del successo*

Se le imbarcazioni possono essere considerate gli strumenti del successo degli armatori di Camogli, il mare può essere considerato lo spazio in cui questo si è realizzato; sembra dunque importante soffermarsi a considerare come nella serie di quadri analizzati l'elemento marino viene rappresentato. In 24 dipinti è rappresentato, utilizzando la terminologia della scala Douglas, poco mosso, in 18 è rappresentato quasi calmo, in 13 casi è rappresentato mosso, in 4 quadri è calmo e in 3 è rappresentato molto mosso. In nessun caso l'altezza delle onde supera il quarto livello della scala; si rappresenta così un mare in cui la navigazione è agevole, poco pericolosa, ma nello stesso tempo efficace, priva delle bonacce che provocano l'indesiderato allungamento dei tempi di navigazione, dato che, nei 4 casi in cui il mare è rappresentato calmo, in 3 le navi sono all'ancora e in uno la nave è dipinta nella laguna di Venezia in cui il moto ondoso provocato dal vento è molto scarso (*Fig. 1*).

Nella navigazione a vela uno dei pericoli maggiori è rappresentato dalla vicinanza della terra su cui, nell'epoca presa in considerazione, non erano rari gli incagliamenti; tuttavia in 50 sui 62 quadri degli armatori analizzati sullo sfondo è presente la costa. I motivi di questa presenza sono diversi: innanzitutto ciò permetteva ad alcuni pittori di lasciare un segno che permettesse il loro riconoscimento, in secondo luogo la presenza di una terra che si staccasse dalla linea dell'orizzonte dava un senso di profondità al quadro, da ultimo la rappresentazione della costa poteva suggerire all'osservatore che la nave fosse stata ritratta in partenza o all'arrivo della navigazione, due momenti felici e simbolici del viaggio per mare.

Il centro della raffigurazione è occupato dalla nave, solo a fatica si individuano esseri umani, sagome indistinte di marinai intenti al loro lavoro sul ponte, quasi a sottolineare il minor ruolo nell'attività armatoriale degli equipaggi rispetto al capitale investito di cui la nave era il frutto.

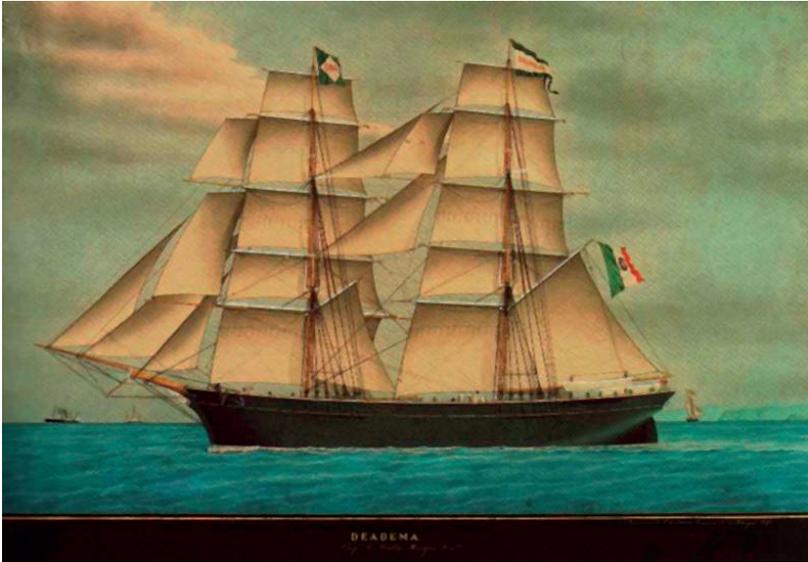


Figura 1. – Domenico Gavarrone (1871), brigantino Deadema.

Fonte: www.museomarinaro.it.

Davide Ferraris sottolinea come all'origine della centralità della nave rispetto agli altri elementi della composizione pittorica “va posta la nascita della borghesia armatoriale la quale prospera grazie ai commerci e ai traffici marittimi e che, desiderando mettere in mostra il frutto del proprio lavoro, commissiona ad artisti specializzati le fedeli e dettagliate riproduzioni delle navi in uso con cui adornare le sale delle società marittime, le cabine delle navi e le pareti delle case private” (2016, 80). I quadri degli armatori dunque sembrano rispondere appieno alla loro funzione di rappresentazione dell'efficienza dei servizi offerti, così come alla funzione di rappresentazione del successo economico e sociale dei loro armatori. Inoltre si può affermare che rispondessero anche a una funzione psicologica, quella di mantenere sempre sott'occhio la rappresentazione pittorica del proprio bastimento nell'illusione di poter controllare il rappresentato intento a solcare mari lontani. Infine, prendendo a prestito le parole di Denis Cosgrove, possiamo dire che la pittura nei quadri appesi alle pareti degli studi o delle abitazioni degli armatori è progettata al fine di rimandare allo spettatore “l'immagine di un mondo controllato e ben ordinato, produttivo e sereno, in cui gli

affari importanti sono lasciati fuori dalla porta” (1990, 42), pur rimanendo sempre presenti, evocati dalla metafora del vascello, ma mostrati con distacco (*Fig. 2*).



*Figura 2. – Angelo Arpe (1833), brigantino a palo Draguette.
Fonte: www.museomarinaro.it.*

5. EX VOTO TRA DEVOZIONE, SUPERSTIZIONE E NORMALIZZAZIONE DEL RISCHIO

Frutto dello stesso ambiente spaziale e culturale sono gli ex voto esposti nel Santuario di Nostra Signora del Boschetto.

5.1. *Gli ex voto*

Gli ex voto sono manufatti di vario genere, riproduzioni di parti anatomiche, modelli in scala, fotografie, documenti, targhe, oggetti simbolici, semplici oggetti di uso comune e dipinti, che evocano un momento di difficoltà che si ritiene sia stato superato grazie all'intervento sovranna-

turale. Gli ex voto possono avere carattere di ringraziamento, quando si desidera testimoniare con un oggetto l'intervento salvifico, o di scioglimento di una promessa, quando si è chiesto l'intervento soprannaturale promettendo di testimoniare con un oggetto evocante l'avvenimento. Non a caso molti ex voto recano la sigla PGR (per grazia ricevuta) o VFGA (voto fatto, grazia avuta) (Dal Lago e Giordano 2008).

Si tratta di materiali molto interessanti per lo studio di tutta una serie di aspetti della vita umana, della devozione, delle superstizioni, delle attività svolte in determinati luoghi e tempi (Giuliani 2010), ma che noi analizziamo per cercare di capire il rapporto di una comunità con il mare.

5.2. *Analisi dei dipinti*

I 55 quadri ex voto presi in considerazione narrano di eventi calamitosi, prevalentemente determinati dalle condizioni del vento e del mare incontrate dai vascelli e dagli equipaggi nelle loro navigazioni⁴. In effetti, valutando empiricamente la rappresentazione dello stato del mare secondo la scala Douglas, in 18 quadri il mare è rappresentato come tempestoso, in 16 casi è rappresentato come molto grosso, in 8 casi come grosso, in 5 casi come calmo, in 4 casi come molto agitato, in 3 casi come molto mosso e in un solo caso come agitato. Le didascalie, poste generalmente nella parte inferiore dei dipinti ci spiegano, a volte con dovizia di particolari, che tipo di evento ha richiesto l'intervento della Madonna.

In 45 casi si tratta di quelle che genericamente sono definite tempeste, in 12 casi tra questi è visibile la costa che rappresenta uno dei maggiori pericoli quando vento e mare rendono difficile dirigere la nave e, in tre casi, la didascalia attribuisce esplicitamente al possibile schianto contro la costa il maggior pericolo corso (*Fig. 3*).

In 3 casi all'intervento della Vergine è attribuita la salvezza di marinai caduti dall'albero della nave, in 2 casi di marinai colpiti da fulmini e caduti in mare, in un caso ciascuno il motivo del pericolo è nell'attacco di corsari, nell'apertura di una falla, mentre in un caso la didascalia parla di un non precisato infortunio occorso al capitano (*Fig. 4*).

⁴ “Negli ex voto dipinti, infatti, non viene mai raffigurato il miracolo ma soltanto il momento del bisogno o la disgrazia dalla quale ha avuto origine l'appello alla divinità che appare sempre immobile e il cui intervento risolutore può essere solo immaginato” (Ferraris 2016, 73).

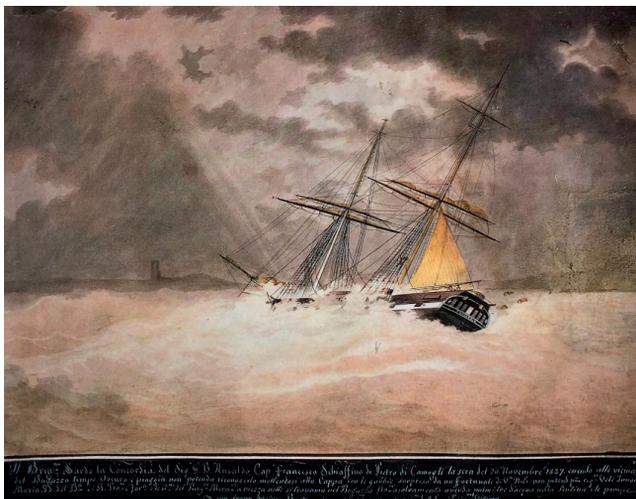


Figura 3. – Nicolas Camillieri (1837), Il brigantino Concordia scampa al naufragio nei pressi di Bogazzo.
Fonte: Simonetti 1997.

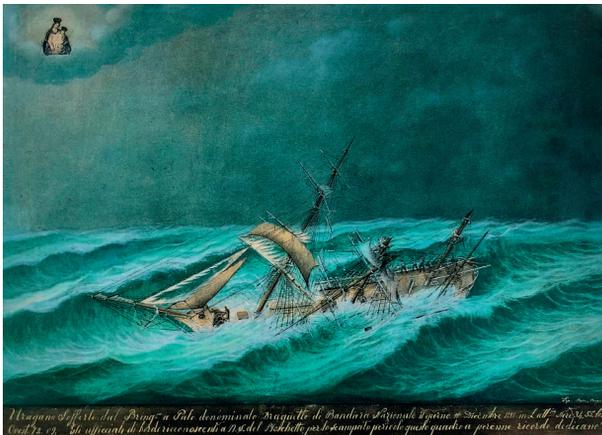


Figura 4. – Anonimo (1840), Il brigantino Filadelfio si salva dall'affondamento presso Capo Spartivento.
Fonte: Simonetti 1997.

L'intervento salvifico della Madonna è in 43 dipinti simboleggiato attraverso la sua rappresentazione, circondata da un alone di luce che a volte squarcia le tenebre della tempesta, nella parte superiore destra o sinistra della rappresentazione. Si tratta di rappresentazioni piuttosto stereotipate tanto da far pensare che "l'aspetto religioso si esaurisce nell'atto dell'offerta e nella collocazione materiale di un segno di riconoscenza all'interno del luogo sacro" (Simonetti 1997, 10), la qual cosa spiegherebbe l'assenza in tanti quadri della rappresentazione della Madonna.

I tipi di armamento delle navi rappresentate sono gli stessi di quelli dei quadri degli armatori, ma se nei quadri degli armatori la perizia specialistica dei pittori era utilizzata per mostrare la potenza delle navi, nella maggior parte dei casi mostrandoti orgogliosamente tutte le vele gonfie, negli ex voto è utilizzata per rappresentare le contromisure messe in atto dagli equipaggi per resistere alla forza del vento e del mare e per mostrare le conseguenze del loro scatenarsi su vele e attrezzature.

In tutti i dipinti che rappresentano imbarcazioni che subiscono l'impeto delle tempeste le vele sono ridotte; in molti casi solo una vela è lasciata a imprimere propulsione, in altri casi le vele mal serrate suggeriscono l'idea che la repentinità e la violenza dell'evento abbiano impedito all'equipaggio di serrare correttamente le vele. Nei casi più drammatici le vele appaiono a brandelli, in 2 casi la furia degli elementi ha spezzato parzialmente gli alberi (Fig. 5), mentre un dipinto ferma l'istante in cui i tre alberi della nave stanno crollando.



*Figura 5. – Angelo Arpe (1888), Il brigantino a palo Draguette si salva da uragano.
Fonte: Simonetti 1997.*

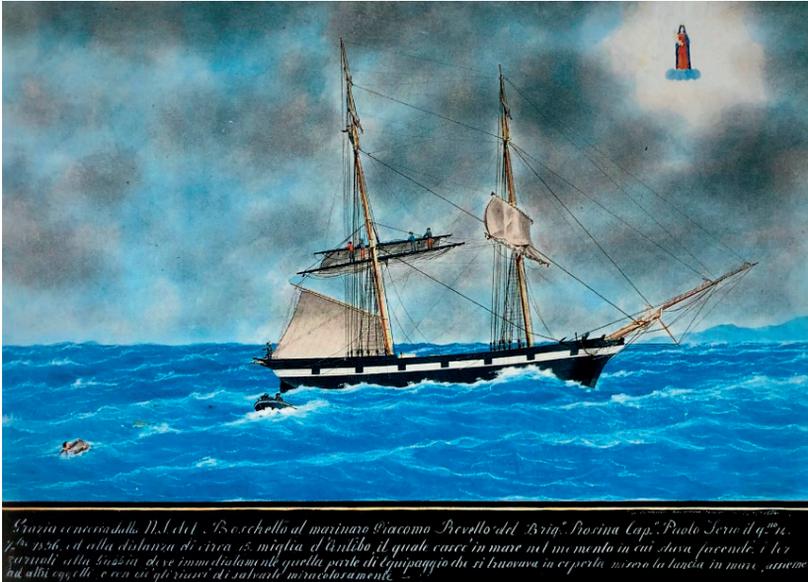
La perizia degli autori rappresenta il dramma in atto, con toni ben lontani da quelli sereni e distaccati dei quadri degli armatori, mostrando come in base ai suggerimenti della committenza e allo scopo della rappresentazione fossero in grado di modificare le caratteristiche del dipinto e di conseguenza modificare l'emozione trasmessa all'osservatore dell'opera.

La descrizione dettagliata dei particolari suggerisce una ricerca di realismo, interpretabile come coscienza di rivolgersi a una comunità in cui la cultura marinara era diffusa e che non si sarebbe accontentata di rappresentazioni abbozzate della vita in mare.

Ricerca di realismo che si deduce anche dalla generale precisione con cui viene indicato il luogo in cui è avvenuto l'evento raffigurato. Sui 55 ex voto presi in considerazione ben 51 riportano il luogo dell'incidente espresso con i toponimi marini, ma in diversi casi con l'indicazione di latitudine e longitudine, a dimostrazione che ci si rivolgeva ad una comunità avvezza ai modi di localizzazione marittima. Scorrere l'elenco di queste località dà un'idea dell'ampiezza del raggio d'azione dei velieri di Camogli che comprendeva il Mediterraneo e il Mar Nero, ma anche l'Oceano Atlantico, il Pacifico e l'Indiano e passaggi mitici della navigazione a vela come Capo Horn.

Se nei quadri degli armatori la presenza di esseri umani è scarsa e stereotipata, in diversi quadri presenti nel santuario la raffigurazione dei marinai ha un ruolo più importante, essendo a essa affidata l'accentuazione della drammaticità.

In alcuni casi i marinai sono rappresentati nell'atto di salire a riva per serrare le vele, in altri casi nell'atto di adoperarsi concitatamente attorno a un cavo, in altri ancora nel gettare in mare il carico per alleggerire la nave che presumibilmente imbarcava acqua (*Fig. 4*), ancora sono rappresentati aggrappati alle strutture fisse del veliero per non essere travolti dalle onde. In uno dei due ex voto che narrano la caduta in mare di marinai la rappresentazione è quasi cinematografica: in primo piano il marinaio fuori bordo è aggrappato ad un oggetto gettato in acqua a supporto del naufrago, alcuni marinai sono su di una scialuppa che si dirige verso di lui, a poppa del brigantino una figura, presumibilmente il capitano, dà indicazioni agli uomini della scialuppa sulla posizione del malcapitato, quattro uomini sono sul pennone dell'albero maestro intenti ad ammainare la vela per fermare la nave, mentre la vela quadra di trinchetta è già a collo per mettere la nave alla cappa, e un marinaio è quasi in testa all'albero maestro anch'egli intento ad indicare la posizione dello sventurato (*Fig. 6*).



*Figura 6. – Domenico Gavarrone (1856), Il marinaio Giacomo Revello del brigantino Rosina è salvato dopo caduta in mare presso Antibes.
Fonte: Simonetti 1997.*

A vedere alcune di queste scene sembra di poter dire che la salvezza è dipesa più dalle capacità marinare degli equipaggi che non dall'intervento sovranaturale, a conferma di quanto rilevato da Bernard Cousin, e riportato da Davide Ferraris (2016, 75), sulla progressiva diminuzione dello spazio dedicato alla divinità negli ex voto pittorici, segno di una loro progressiva laicizzazione nel XIX secolo. Non mancano comunque quadri in cui i marinai sono rappresentati con le braccia levate al cielo quasi a invocare l'intervento mariano.

Non solo i marinai, ma tutta la comunità di Camogli era perfettamente a conoscenza dei rischi della navigazione, resi ancor più palesi dalle narrazioni degli ex voto che ne illustravano i diversi aspetti dalle pareti delle chiese: “l'incubo delle grandi tempeste equinoziali e tropicali, delle collisioni, degli incendi, degli incagliamenti sui bassi fondali, [...] fa più nettamente percepire l'inconsistenza del proprio essere di fronte alle preponderanti forze della natura e rinsaldare i legami religiosi con i propri santi protettori” (Meriana 1995, 79). Come ricordano Stefano Malatesta e Antonella Rondinone sulla scorta di Kates (1971): “il rischio è generato

dalla coabitazione, in un medesimo spazio, di due sistemi in potenziale conflitto (un elemento di origine naturale o tecnologica e una comunità umana); in una situazione di conflitto il sistema sociale genera una risposta adattiva definita *adjustment*; la risposta privata e collettiva al rischio è mediata da una serie di processi, attivati sia a scala individuale sia comunitaria, strettamente legati alla percezione e alla conoscenza del pericolo” (Malatesta e Rondinone 2011, 38). Proprio quegli ex voto fornivano da una parte la prova della possibilità di sfuggire, con l’aiuto ultraterreno o meno, a quei pericoli. In tal senso la frequente visione delle rappresentazioni votive poteva esorcizzarne il pericolo, fornire l’idea che una via di scampo era possibile. Dall’altra la loro narrazione dei pericoli del mare, li normalizzava, li rendeva familiari, accettabili, inevitabili, costituiva in altre parole parte del meccanismo psicologico di adattamento al rischio.

Ne deriva così la percezione dello spazio marino e dei rischi connessi, che va al di là della sua analisi razionale, ma si nutre di esperienze, percezioni, immaginazioni e valori personali e collettivi (Lowenthal 1961). Del resto, “il rischio non è una cosa, è un modo di pensare” (Douglas 1996, 51).

I messaggi degli ex voto si sommano alle esperienze e percezioni personali, ai valori sociali e culturali condivisi, per fare del mare quello che Armand Frémont definisce uno spazio vissuto (1978), uno spazio in cui si svolge, anche se non per tutti secondo le stesse modalità, la vita dei singoli individui e della comunità.

6. CONCLUSIONI

L’analisi effettuata era volta a capire se il paesaggio marino dipinto nei quadri presi in considerazione potesse essere una rappresentazione simbolica dei rapporti sociali costruiti in un certo periodo attorno a questo spazio e se queste rappresentazioni potessero far emergere i valori caricati sugli spazi marini dai membri di una comunità. L’analisi ha permesso di confermare l’ipotesi iniziale, sottolineando come le due serie di rappresentazioni possano essere considerate complementari, specchio di una società che sul mare ha trovato la propria fonte di ricchezza, correlata però al rischio, che nella sua raffigurazione trovava una forma di metabolizzazione. L’analisi ha inoltre messo in luce come il tipo di materiale preso in considerazione possa essere una fonte documentale da analizzare in relazione al rapporto tra gli esseri umani e lo spazio in cui vivono e operano, e come possa suggerire nuove e diverse piste di ricerca.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Banini, T. 2019. *Geografie culturali*. Milano: FrancoAngeli.
- Basile, G. 2009. *Il vocabolario del velista*. Roma: Editrice Incontri Nautici.
- Beri, E. 2014. *Genova e La Spezia da Napoleone ai Savoia. Militarizzazione e territorio nella Liguria dell'Ottocento*. Novi Ligure: Città del silenzio.
- Bignante, E. 2011. *Geografia e ricerca visuale. Strumenti e metodi*. Roma - Bari: Laterza.
- Candiani, G., e L. Lo Basso. 2010. *Mutazioni e permanenze nella storia navale del mediterraneo. Secc. XVI-XIX*. Milano: FrancoAngeli.
- Cosgrove, D. 1990. *Realtà sociali e paesaggio simbolico*. Milano: Unicopli.
- Dal Lago, A., e S. Giordano. 2008. "Dalle viscere all'astrazione. Introduzione all'osservazione degli ex voto". *Etnografia e ricerca qualitativa* 3: 395-424.
- Douglas, M. 1996. *Rischio e colpa*. Bologna: il Mulino.
- Farinelli, F. 1992. *I segni del mondo. Immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*. Scandicci (FI): La Nuova Italia.
- Ferraris, D. 2016. *Ex voto. Tra arte e devozione*. Padova: Libreria Universitaria Edizioni.
- Figari, G.B.R., e S. Bagnato Bonuccelli. 1983. *La marina mercantile di Camogli dalla Guerra di Crimea all'inchiesta parlamentare Boselli: 1855-1882*. Genova: Talozzi.
- Foucault, M. 1966. *Les mots et les choses. Une archéologie des sciences humaines*. Paris: Gallimard.
- Foucault, M. 1969. *L'Archéologie du savoir*. Paris: Gallimard.
- Frémont, A. 1978. *La regione uno spazio per vivere*. Milano: FrancoAngeli.
- Giuliani Balestrino, M.C. 2010. "Geografia e beni culturali. Una lettura geografica ed etnografica delle rappresentazioni devozionali di alcuni santuari romagnoli". *Studi e Ricerche socio-territoriali* 0: 57-114.
- Gregory, D. 1994. *Geographical Imaginations*. Blackwell: Oxford.
- Jones, J.P. 1995. "Dialogic Invitation". *Annals of the Association of American Geographers* 85: 159-160.
- Kates, R.W. 1971. "Natural Hazard in Ecological Perspective: Hypotheses and Models". *Economic Geography* 47 (3): 438-451.
- Lowenthal, D. 1961. "Geography, Experience and Imagination: Towards a Geographical Epistemology". *Annals of the Association of American Geographers* 51 (3): 241-260.
- Malatesta, S., e A. Rondinone. 2011. "La natura si ribella? Catastrofi e ambientalismo nella cinematografia hollywoodiana". In *Cinema, ambiente e territorio*, a cura di E. dell'Agnese e A. Rondinone, 33-50. Milano: Unicopli.

- Meriana, G. 1995. *Pittura votiva in Liguria*. Genova: Sagep Editrice.
- Minca, C., a cura di. 2001. *Introduzione alla geografia postmoderna*. Padova: Cedam.
- Museo Marinaro Gio Bono Ferrari. 1981. *I velieri di Camogli. La quadreria del Museo Marinaro*. Genova: Sagep Editrice.
- Rose, G. 2001. *Visual Methodologies: An Introduction to the Interpretation of Visual Materials*. London: Sage.
- Schiaffino, P., a cura di. 1981. *I velieri di Camogli. La quadreria del Museo Marinaro. Catalogo del Museo Marinaro Gio Bono Ferrari*. Genova: Sagep Editrice.
- Simonetti, F. 1997. *Ex voto marinari del Santuario di Nostra Signora del Boschetto di Camogli*. Genova: Tormena Editore.
- Squarcina, E. 2015. *L'ultimo spazio di libertà. Un approccio umanistico e culturale alla geografia del mare*. Milano: Guerini.