



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

La Gestione al mare  
del Mediterraneo

La Gestione al mare  
di la Méditerranée

GUIDA GALATA MUSEO DEL MARE

# GUIDA GALATA MUSEO DEL MARE GUIDE GALATA MUSÉE DE LA MER



GUIDE GALATA MUSÉE DE LA MER



Programma cofinanziato con il Fondo Europeo  
per lo Sviluppo Regionale



Programma cofinanziato per la Fondo European  
de Développement Régional



MARITTIMO - IFR - MARITIME  
TUNISIA - LIBYA - ALGERIA - CYPRUS

La Conférence au nom  
du Méditerranée

La Conférence au nom  
de la Méditerranée

**GUIDA  
GALATA  
MUSEO DEL MARE  
GUIDE  
GALATA  
MUSÉE DE LA MER**



Programma cofinanziato con il Fondo Europeo  
per lo Sviluppo Regionale



Programma cofinanziato per la Fondo Europeo  
di Sviluppo Regionale



Galata e Regione  
Autonoma di Galata

## GUIDA AL GALATA MUSEO DEL MARE

## GUIDE AU GALATA MUSÉE DE LA MER



Claudio Burlando  
*Presidente*

Angelo Berlangieri  
*Assessore alla Cultura*

Luca Fontana  
*Direttore Generale*

Maria Franca Floris  
*Dirigente*



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

Progetto strategico Accessit  
*Coordinamento generale*  
Maria Teresa Orengo



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



*Testo*  
Pierangelo Campodonico  
*Coordinamento*  
Franca Acerenza, Anna Dentoni, Elisabetta Zana  
*Fotografie*  
Studio Merlo, Ett/Alessandro Falcone  
*Piantine*  
Frog Adv

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

## PRESENTAZIONE

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

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

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

te di redditività e *concept* strategico per lo sviluppo delle economie locali, ma perché tutto ciò possa funzionare è essenziale la cooperazione tra soggetti pubblici e privati operanti sui territori di riferimento. La collaborazione tra enti pubblici e altri soggetti diviene quindi una linea strategica perseguita dall'amministrazione regionale che ha orientato l'azione di programmazione verso obiettivi di valorizzazione e promozione dei beni culturali, puntando su interventi in grado di mettere a “sistema” tutte le risorse disponibili.

Le linee strategiche della politica regionale debbono pertanto orientarsi ad individuare aree in cui è identificabile un'identità culturale comune su cui costruire strategie di sviluppo.

La valorizzazione del “Patrimonio culturale marittimo tirrenico” ha come finalità di migliorare l'accessibilità culturale della rete dei musei navali e dei musei del patrimonio culturale marittimo, materiale e immateriale, per fornire elementi utili ad una rilettura del patrimonio costiero tirrenico per sviluppare un turismo culturale marino.

Sono stati coinvolti tutti i musei civici navali o legati alle culture del mare della Liguria e, con la pubblicazione di specifiche guide, si è voluto realizzare uno strumento agile per l'accessibilità culturale a questo specifico patrimonio.

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

Galata Museo del Mare, Museoteatro della Commenda di Prè, Museo Navale di Pegli sono tre realtà museali riunite in un'unica struttura strategica del Comune di Genova, il Mu.MA – Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni: un polo museale legato ai temi del mare, del viaggio e del dialogo tra popoli, culture e generazioni.

Fiore all'occhiello dell'Istituzione è il Galata Museo del Mare, capofila dei musei marittimi, del Mediterraneo, inaugurato nel 2004. Dentro e fuori il Museo sono continue le novità di prodotto e di progetti culturali: dall'Open Air Museum che, con il Sommergibile *Sauro*, ha contribuito alla riqualificazione della Darsena, al MeM dedicato ai temi delle migrazioni del passato e del presente, al Parco Culturale del Mare che, con la Carta del Mare, raccoglie e mette in rete ogni anno Buone Pratiche che soggetti pubblici e privati del bacino Mediterraneo realizzano nei campi della cultura, dell'ambiente, dell'accoglienza, del lavoro. Tutte le Sale sono state via via rinnovate con uso appropriato e aggiornato delle nuove tecnologie per rendere accessibili a tutti i visitatori (anche diversamente abili) sia le grandi ricostruzioni delle imbarcazioni sia le immagini e i documenti esposti, sulla linea del progetto Accessit, promosso dalla Regione Liguria.

Maria Paola Profumo  
Presidente

Mu.MA Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni

*Galata Museo del Mare* (Galata Musée de la Mer), *Museoteatro della Commenda di Prè* (Musée théâtre de la Commenda di Prè), *Museo Navale di Pegli* (Musée Naval de Pegli) sont trois Musées qui ont été réunis en une seule structure stratégique de la Commune de Gênes, le Mu.MA - *Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni* (Institution Musées de la Mer et des Migrations) : un pôle muséal lié aux thèmes de la mer, des voyages et du dialogue entre les peuples, cultures et générations.

Le *Galata Museo del Mare*, inauguré en 2004, est le fleuron de l'Institution, chef de file des musées maritimes de la Méditerranée. À l'intérieur et à l'extérieur du Musée, toujours de nouveaux produits et de nouveaux projets culturels : de *l'Open Air Museum* (Musée en Plein-air) qui, grâce au Sous-marin *Sauro*, a contribué à la requalification de la *Darsena*, au MeM dédié aux thèmes des migrations du passé et du présent, ou au Parc Culturel de la Mer qui, avec la Charte de la Mer, recueille et met en ligne, tous les ans, les Bonnes Pratiques que des personnes publiques ou privées du bassin méditerranéen mettent en place dans les domaines de la culture, de l'environnement, de l'accueil, du travail. Toutes les Salles ont été peu à peu équipées de nouvelles technologies adéquates et mises-à-jour pour rendre accessibles à tous les visiteurs (y compris les personnes handicapées) aussi bien les grandes reconstitutions d'embarcations que les images et les documents exposés, selon les lignes du projet Accessit, promu par la Région Ligurie.

Maria Paola Profumo  
Présidente

Mu.MA Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni

## GALATA MUSEO DEL MARE

Calata de Mari 1 – 16126 Genova

Tel. +39 010 2345655

info@galatamuseodelmare.it · www.galatamuseodelmare.it

### Proprietà

Comune di Genova,  
Mu.MA – Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni

### Gestione

Costa Edutainment spa  
Cooperativa Solidarietà & Lavoro

### Orario di visita

Da marzo a ottobre, tutti i giorni dalle ore 10.00 alle 19.30, ultimo ingresso 18.30. Da novembre a febbraio, martedì-venerdì dalle 10.00 alle 18.00, ultimo ingresso alle 17.00; sabato, domenica e festivi dalle 10.00 alle 19.30, ultimo ingresso 18.30; lunedì chiuso.

### Come raggiungerci

In auto: uscita casello "Genova-Ovest". Parcheggio: Acquario, Marina Porto Antico.

In treno: Stazione Ferroviaria Genova P. Principe (5 minuti a piedi)  
Stazione Ferroviaria Genova Brignone: autobus 18 o metropolitana  
Metropolitana: Stazione Darsena  
Dal Terminal Crociere autobus 1 e 30

### Caratteristiche e Servizi offerti

Il Galata Museo del Mare è la sede del Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni, è socio dell'AMMM Associazione Musei Marittimi del Mediterraneo, e fa parte dell'International Coalition of Sites of Conscience.

Mostre, eventi e iniziative fanno del Galata un polo culturale in evoluzione. L'obiettivo è stimolare e rispondere alla richiesta dei diversi pubblici interessati a vivere il museo come luogo di cultura, divulgazione e incontro. I principali spazi dedicati a queste attività sono l'Auditorium, la Saletta dell'Arte, la Galleria delle Esposizioni e le Rampe del quarto piano.

Per scoprire il programma e avere ulteriori informazioni, si rimanda al sito web.

Il Galata dispone inoltre di uno Spazio Didattico dove si svolgono attività educative e laboratori per le scuole (per contatti e costi si rimanda sempre al sito) e di un Deposito, visitabile su appuntamento.

Il museo offre altresì numerosi servizi al pubblico, fra i quali un Bookshop, una caffetteria, e una sala per grandi eventi. Sono inoltre disponibili visite guidate e approfondimenti per gruppi e comitive sia in italiano che in inglese.

### Accoglienza e accessibilità

Con rampe, ascensori, scooter elettrico, mappe tattili, audioguide e dispositivi di amplificazione per ipoudenti, il Galata Museo del Mare è accessibile a tutti.

### Propriété

Commune de Gênes,  
Mu.MA – Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni

### Gestion

Costa Edutainment spa  
Cooperativa Solidarietà & Lavoro

### Horaires de visite

De mars à octobre, tous les jours de 10h00 à 19h30, dernière entrée à 18h30. De novembre à février, mardi-vendredi de 10h00 à 18h00, dernière entrée à 17h00 ; samedi, dimanche et fêtes de 10h00 à 19h30, dernière entrée à 18h30 ; fermé le lundi.

### Comment y arriver

En auto: sortie "Genova-Ovest". Parking : Acquario, Marina Porto Antico.

En train : Gare Ferroviaire Genova P. Principe (5 minutes à pied)  
Gare Ferroviaire Genova Brignone: autobus 18 ou métro.  
Métro : Station Darsena  
Depuis le Terminal Crociere autobus 1 ou 30

### Caractéristiques et Services offerts

Le Galata Museo del Mare est le siège du Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni, et membre de l'AMMM Associazione Musei Marittimi del Mediterraneo, il fait partie de l'International Coalition of Sites of Conscience.

Expositions, événements et initiatives variés font du Galata un pôle culturel en évolution. L'objectif est de stimuler et répondre aux attentes des différents publics qui désirent vivre le Musée comme un lieu de culture, vulgarisation et rencontres. Les locaux plus particulièrement destinés à ces activités sont l'Auditorium, la Salle des Arts, la Galerie des Expositions et les Rampes du quatrième étage.

Pour découvrir le programme et obtenir des informations complémentaires, consulter le site web.

Le Galata dispose, de plus, d'un Espace Pédagogique où se déroulent des activités éducatives et des laboratoires pour les écoles (pour contacts et coûts, consulter le site) et d'un Dépôt visitable sur rendez-vous. Le musée offre également de nombreux services au public, dont un Bookshop, une cafétéria, et une salle pour événements importants. Il existe aussi un service de visites guidées et approfondissements pour les groupes, en italien et en anglais.

### Accueil et accès

Grâce aux rampes d'accès, ascenseurs, scooters électriques, cartes tactiles, audio-guides et dispositifs d'amplification pour malentendants, le Galata Museo del Mare est accessible à tous.



L'esterno del Museo Galata



## 8 IL GALATA E L'OPEN AIR MUSEUM

Situato nell'area compresa fra l'Acquario e la Stazione Marittima, il museo ha sede nel più antico edificio della vecchia Darsena, un tempo Arsenale della Repubblica di Genova. Qui, a partire dal 1590, si costruivano e si armavano le galee della flotta genovese.

Molte sono state le trasformazioni architettoniche sul fabbricato, la più recente è la progettazione architettonica firmata dall'architetto Guillermo Vázquez Consuegra che ha avvolto l'antico edificio portuale in una nuova pelle di vetro, ricca di terrazzi e scorci panoramici sulla città e il porto di Genova.

Dal 2009 è attraccato davanti al Galata Museo del Mare, il Sommergibile S 518 Nazario Sauro, il primo *museo galleggiante* italiano. Successivamente sono state posizionate sulle banchine due gru portuali originali (una a movimentazione manuale e l'altra elettrica di tipo Fiorentini). Questo museo a cielo aperto valorizza uno dei luoghi in cui Genova è più vicina al suo mare: il bacino della Darsena, con le sue calate, le sue banchine, le attività che vi dimorano e la memoria di quelle che vi si esercitavano in passato.

Con un'esposizione articolata su quattro piani e un Open Air Museum, il Galata è il più grande museo marittimo del Mediterraneo. Esso illustra l'evoluzione del porto e della città a partire dall'Alto Medioevo, per far comprendere appieno ciò che il mare ha rappresentato per Genova.

Seguendo una linea cronologica, ogni piano presenta un diverso modo di andare per mare. Il piano terra è dedicato all'Età del Remo, mentre protagonista del primo e del secondo piano è l'Età della Vela; il terzo piano è dedicato alle migrazioni via mare, con la nuova sezione permanente MeM – Memoria e Migrazioni. Dal quarto piano si accede al Mirador, la terrazza panoramica sul porto di Genova e il cuore della città vecchia.

Situé dans la zone comprise entre l'Acquario et la *Stazione Marittima* (Gare Maritime), le musée est installé dans le plus ancien édifice de la vieille Darse, un temps Arsenal de la République de Gênes. Là, dès 1590, étaient construites et armées les galères de la flotte génoise.

De nombreuses transformations architectoniques ont été effectuées, la plus récente étant signée par l'architecte Guillermo Vázquez Consuegra qui a enveloppé l'ancien édifice portuaire dans une nouvelle « peau » de verre, offrant de nombreuses terrasses et points de vue sur la ville et le port de Gênes.

Depuis 2009, le Sous-marin S 518 *Nazario Sauro*, premier musée flottant italien, est amarré devant le *Galata Museo del Mare*. Un peu plus tard, deux véritables grues portuaires ont été placées sur les quais (une à mouvement manuel et l'autre électrique de type Fiorentini). Ce musée à ciel ouvert valorise l'un des lieux où Gênes est au plus près de la mer : le bassin de la *Darsena*, avec ses môles, ses quais, les activités qui s'y déroulent encore et la mémoire de celles d'autrefois.

Avec son exposition disposée sur quatre étages et un *Open Air Museum*, le Galata est le plus grand musée maritime de la Méditerranée. Il illustre l'évolution du port et de la ville à partir du haut Moyen-âge, et permet de comprendre pleinement ce que la mer a été pour Gênes.

Chaque étage illustre, en suivant une ligne chronologique, une façon différente de prendre la mer. Le rez-de-chaussée est dédié à l'Age de la Rame, tandis que le premier et le deuxième étage ont pour sujet l'Age de la Voile ; le troisième s'intéresse aux migrations par mer, avec la nouvelle section permanente MeM – *Memoria e Migrazioni* (Mémoire et Migrations). A partir du quatrième étage, on accède à la terrasse panoramique sur le port de Gênes et le cœur de la Vieille Ville.

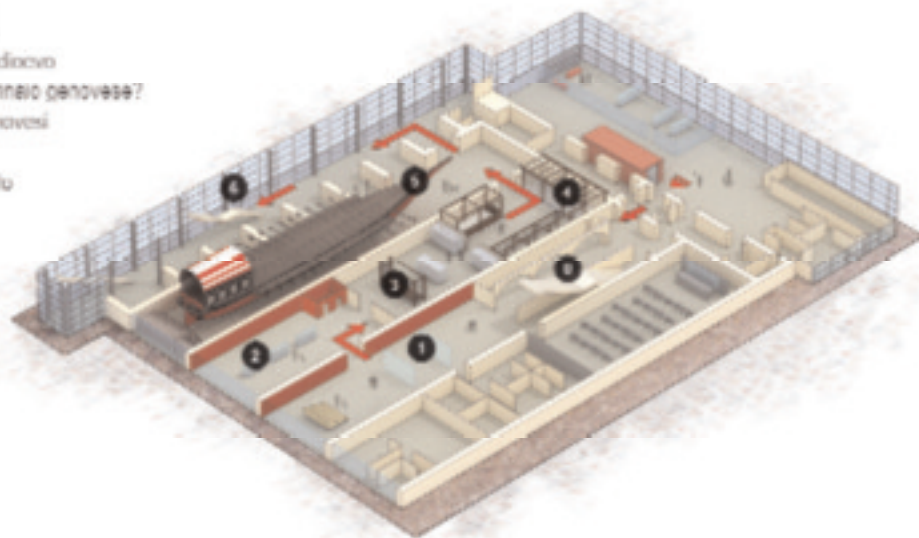


L'Open Air e il Sommergibile Nazario Sauro.

## IL PERCORSO MUSEALE

All'ingresso accolgono il visitatore il gozzo Santa Caterina, costruita da uno degli ultimi maestri d'ascia, e il modello della Santa Maria del 1895.

- 0 "L'Affresco" di Renzo Piano
- 1 Genova: il Porto dopo il medioevo
- 2 Cristoforo Colombo, un marinaio genovese?
- 3 Andrea Doria e le galee genovesi
- 4 Le armi della Repubblica
- 5 Arsenale: la galea sullo scalo
- 6 Galeotti: vita a bordo



### PIANO TERRA

#### Sala 0 – L'Affresco di Renzo Piano

Il porto è organizzazione, è *macchina* ed è *fabbrica*. Per sua natura non è mai terminato: le esigenze della navigazione mutano in fretta e i porti sono chiamati ad adeguarsi, altrimenti le navi li salteranno preferendo altri scali.

Il Galata Museo del Mare ha voluto introdurre il suo percorso espositivo proprio con Genova e il suo scalo, così come è oggi, e come potrebbe essere nel prossimo domani secondo lo studio avveniristico che ne ha fatto l'architetto Renzo Piano, in quel progetto che è diventato, per tutti i genovesi, *l'Affresco*. Nella sala, due grandi panorami aerei mostrano la città da Voltri sino alla Foce: il suo aspetto odierno da un lato, con le sue problematiche; il nuovo Waterfront dall'altro, ricco di parchi, scali spaziosi e senza sopraelevate.

## LE PARCOURS DU MUSÉE

A l'entrée, les visiteurs sont accueillis par le gozzo *Santa Caterina*, construit par l'un des derniers charpentiers de marine, et une maquette de la *Santa Maria* de 1895.

### PIANO TERRA

#### Salle 0 – La fresque de Renzo Piano

Le port est une organisation, c'est une *machine* et c'est une *usine*. Par sa nature même, il n'est jamais achevé : les exigences de la navigation changent rapidement et les ports doivent s'adapter, faute de quoi les navires les boudent et leur préféreront d'autres escales.

Le *Galata Museo del Mare* a voulu commencer son parcours de visiter avec Gênes et son port, comme ils se présentent aujourd'hui et comme ils pourraient être dans un futur proche, si l'on en croit l'étude futuriste de l'architecte Renzo Piano et ce projet qui, pour tous les Gênois, est devenu *l'Affresco* (la Fresque). Dans la salle, deux grandes vues aériennes montent la ville, de Voltri à la Foce : son aspect d'aujourd'hui d'un côté, avec les problèmes existant ; le nouveau front de mer de l'autre, riche de parcs, ports spacieux et sans la route surélevée.

L'Affresco – insieme a circa trecento opere fra cui disegni, i modelli e fotografie sempre relative al famoso studio urbanistico – è parte di una cospicua donazione fatta al museo dallo stesso Piano, la cui consultazione è aperta al pubblico grazie al Centro di Documentazione Renzo Piano, situato al primo piano del Galata.

#### Sala 1 – Genova: il Porto dopo il Medioevo

Le radici della marineria genovese vanno cercate nelle conoscenze marittime romano-bizantine, sviluppate da una primitiva classe armatoriale a partire dall'VIII secolo, durante la dominazione longobarda. Per buona parte del Medioevo, parlare del porto di Genova significa parlare dell'arenile che si estende dalla penisola del Molo fino alla Chiesa di San Giovanni di Pré. Qui venivano alate a riva le imbarcazioni e si svolgevano le contrattazioni dei mercanti, le riscossioni di gabelle, si ingaggiavano gli equipaggi. L'estendersi del raggio d'azione dei Genovesi comportò la costruzione di navi sempre più grandi, troppo per essere tirate a riva. Si costruirono così il Molo – oggi Molo Vecchio – fino alla grande impresa trecentesca: passare da pontili di legno a moli in muratura.

Nella *Veduta di Genova nel 1481* di Cristoforo Grassi, la trasformazione iniziata in era medievale appare completa: i pontili sono solo in pietra, mentre il Molo è in costante allungamento verso il mare e al suo riparo trovano ormeggio navi di ogni tonnellaggio. Dalla parte opposta si trova il complesso Darsena-Arsenale, bacino difeso da torri iniziato nel '200, dove si costruiscono e armano la galee. Nel '400 la priorità data alle navi tonde lascerà in rovina l'Arsenale, che tornerà in auge con la guerra tra Spagnoli e Turchi. La *Veduta* è riprodotta su un tavolo *touch screen* di grandi dimensioni dove il visitatore scopre la Genova medievale. Attraverso le icone è possibile fermarsi sulla veduta e interrogarla, ricavando dati, indicazioni e spiegazioni più approfondite.

La *Escavazione del fondo marino fra i ponti Spinola e Calvi*, sempre del Grassi (1597), mostra invece la pulizia del fondale, effettuata per evitare che i detriti facessero incagliare le galee.

Di fronte un plastico in scala 1:250 realizzato dalla Soprintendenza Archeologica della Liguria, che raffigura il settore del porto di Genova tra Molo Vecchio e Darsena del Vino,

L'Affresco – ainsi que trois cents autres œuvres environ parmi lesquelles dessins, maquettes et photographies relatifs à cette fameuse étude urbanistique – fait partie de la généreuse donation faite au Musée par Piano lui-même, sa consultation est ouverte au public grâce au Centre de Documentation Renzo Piano, situé au premier étage du *Galata*.

#### Salle 1 – Gênes : le Port après le Moyen-âge

Les racines de la marine génoise doivent être recherchées dans les connaissances maritimes romano-byzantines, qui se sont développées chez une première classe d'armateurs à partir du VIII<sup>e</sup> siècle, durant la domination lombarde. Pendant une bonne partie du Moyen-âge, parler du port de Gênes c'est parler de la plage qui s'étendait de la péninsule *del Molo* jusqu'à l'Eglise *San Giovanni di Pré*. Là, on hissait les embarcations sur la rive et, là, avaient lieu les négociations entre marchands, la perception des gabelles, l'engagement des équipages. Le rayon d'action des Gênois s'élargissant, la construction de navires toujours plus grands s'est imposée, embarcations malheureusement impossibles à haler sur la rive. On a donc bâti le Môle – aujourd'hui



La Sala del Porto.



con indicazione degli interventi e della loro cronologia. Davanti al plastico è visibile la traversa galleggiante con catena, usata per sbarrare l'imboccatura del porto e impedirne l'accesso dal mare. Per evitarne l'affondamento la si collegava a travi galleggianti.

### Sala 2 – Cristoforo Colombo, un marinaio genovese?

La sala è interamente dedicata alla figura di Colombo: qui sono esposti alcuni reperti di grande importanza per lo studio e la comprensione della figura del grande Navigatore. Oltre al *Ritratto* di Ridolfo del Ghirlandaio (metà XVI sec.), impostosi nel tempo come una delle immagini più note del Genovese, è esposto anche il Codice dei Privilegi. Attraverso una serie di testimonianze poco conosciute viene ricostruita la vicenda personale di Colombo; i supporti multimediali permettono al visitatore la lettura di una sezione di documenti originali che illustrano le origini e le attività della sua famiglia, da cui il giovane Colombo partì per la sua travagliata avventura umana.



Ritratto di Cristoforo Colombo attribuito a Ridolfo del Ghirlandaio, XVI secolo, metà.

*Molo Vecchio* – utilisé jusqu'à la grande entreprise du XIV<sup>e</sup> siècle : remplacer les quais de bois par des môles de pierre. Dans la *Vue de Gênes de 1481*, de Cristoforo Grassi, la transformation commencée au Moyen-âge est achevée : les quais sont de pierre et le Môle subit de continuel allongements vers la mer, si bien que, dans l'abri qu'il offre, des bateaux de tout tonnage sont amarrés. De l'autre côté, se trouve le complexe *Darsena-Arsenale*, bassin défendu par des tours commencées au début du XIII<sup>e</sup> siècle, où étaient construites et armées les galères. En 1400, la préférence pour les navires ronds provoquera la ruine de l'Arsenal, qui renaîtra avec la guerre entre Espagnols et Turcs. La *Vue* est reproduite sur un écran tactile de grandes dimensions où le voyageur découvre la ville de Gênes médiévale. Grâce aux icônes, il est possible de s'attarder sur la *Vue* et de l'interroger pour en obtenir données, indications et explications plus approfondies.

Le tableau *Escavazione del fondo marino fra i ponti Spinola e Calvi* (Dragage du fond marin entre les ponts Spinola et Calvi), toujours de Grassi (1597), illustre le nettoyage du fond marin mis en œuvre pour éviter que les débris ne fassent s'échouer les galères. En face, se trouve une maquette à l'échelle 1/250 réalisée par la *Soprintendenza Archeologica della Liguria* (Direction Générale Archéologique de la Ligurie), représentant le secteur du port de Gênes entre le *Molo Vecchio* et la *Darsena del Vino*, avec les indications des travaux effectués et leur chronologie. Devant cette maquette se trouve la traverse flottante munie de chaîne utilisée pour barrer le port et en interdire l'accès par la mer. Pour éviter qu'elle ne coule, on la reliait à des traverses flottantes.

### Salle 2 – Cristoforo Colombo, un marin génois ?

La salle est entièrement dédiée à Colombo : ici sont exposées certaines pièces de grande importance permettant d'étudier et de comprendre le grand Navigateur. Outre le *Portrait* de Ridolfo del Ghirlandaio (moitié du XVI<sup>e</sup> siècle), qui s'est imposé au fil du temps comme l'une des images les plus connues du Génois, est également exposé le Code des Privilèges.

A travers une série de témoignages peu connus, on reconstruit l'histoire personnelle de Colombo ; les supports multimédias permettent au visiteur de lire une partie des documents originaux qui illustrent les origines et les activités de sa famille, que le jeune Colombo a quitté pour suivre sa difficile aventure personnelle.

Un atto testimoniale in particolare, detto documento Assereto, rappresenta lo snodo tra la storia "genovese" di Cristoforo e quella "iberica". Altri documenti autografi risalgono all'ultimo periodo della sua vita quando, in cerca di alleanze per mantenere i privilegi al figlio Diego, si riavvicina a Genova. In un grande monitor, il visitatore può selezionare il documento, la lingua in cui vuole vedere la traduzione e poi ascoltarne il testo in lingua originale. Non sono esposti solo documenti ma anche strumenti di navigazione e la prima carta nautica del cartografo Juan de La Cosa, che mostra le nuove terre scoperte da Colombo.

La rotta della scoperta e i viaggi successivi sono tracciati su un pannello a parete dove è rappresentato il mare oceano. Il visitatore non vedente trova un percorso tattile sul viaggio della scoperta e la firma dell'Ammiraglio del Mar Oceano.

Le tre caravelle collocate al centro della sala sono modelli ottocenteschi realizzati dal Costaguta, titolare di un celebre cantiere voltrese che le realizzò sotto le indicazioni del Capitano Enrico Alberto D'Albertis.

In una teca della Sala è possibile ammirare l'Urna delle ceneri di Colombo provenienti da Santo Domingo e donate a Genova dopo il ritrovamento del corpo di Colombo, argomento questo vivacemente dibattuto dagli studiosi.

A completamento del percorso, il visitatore con il proprio smartphone o tablet, può fotografare il QR Code di suo interesse per crearsi una guida su misura e scaricare immagini e testi. L'applicazione consente di navigare su pagine web dedicate o leggere ed ascoltare le didascalie e i commenti.

### Sala 3 – Andrea Doria e le galee genovesi

La sala vuole rappresentare l'ingresso all'Arsenale del porto, con le cancellate e le postazioni delle guardie.

Fra le opere esposte spicca anzitutto *Il porto di Genova alla metà del Seicento - Rilievo batimetrico*, olio di metà XVII sec. Attribuito tradizionalmente a Giovan Battista Costanzo. Come si può vedere, in questo secolo la Darsena era una cittadella dentro la città. I contatti con l'esterno erano quotidiani: i galeotti potevano uscire, ed entravano contrabbandieri, prostitute, servitori di famiglie nobili (livree) e popolani, questi ultimi per giocare d'azzardo dentro le ga-

Un acte testimonial, dit *document Assereto*, est le point de contact entre l'histoire « génoise » de Cristoforo Colombo et celle « ibérique ». D'autres documents autographes remontent à la fin de sa vie quand, à la recherche d'alliances permettant à son fils Diego de conserver ses privilèges, il se rapproche de Gênes. Sur un grand écran, le visiteur peut sélectionner le document et la langue de la traduction, puis en écouter le texte dans la langue originale.

Il n'y a pas que des documents mais aussi des instruments de navigation et la première carte nautique du cartographe Juan de La Cosa, qui montre les nouvelles terres découvertes par Colombo.

La route de la découverte et les voyages successifs sont tracés sur un panneau au mur où la Mer Océan est représentée. Le visiteur non-voyant trouve un parcours tactile illustrant le voyage de découverte et la signature de l'Amiral de la Mer Océan.

Les trois caravelles placées au centre de la salle sont des maquettes du XIX<sup>e</sup> siècle réalisées par Costaguta, propriétaire d'un célèbre chantier de Voltri, qui les a réalisées en suivant les indications du Capitaine Enrico Alberto D'Albertis.

Dans une des vitrines de la Salle, il est possible d'admirer l'Urne des cendres de Colombo provenant de Santo Domingo et donnée à Gênes après la découverte du corps de ce dernier, matière encore vivement débattue par les spécialistes.

Pour compléter le parcours, le visiteur muni d'un Smartphone ou Tablet, peut photographier le QR Code de son choix pour se créer un guide sur mesure et télécharger images et textes. L'application permet de visiter des pages web spécialisées ou de lire ou écouter les légendes des pièces exposées ou des commentaires.

### Salle 3 – Andrea Doria et les galères génoises

La salle représente l'entrée du port à l'Arsenal, avec ses grilles et ses postes de garde.

Parmi les œuvres exposées se remarque particulièrement *Il porto di Genova alla metà del Seicento* (le port de Gênes à la moitié du XVII<sup>e</sup> siècle) – qui en offre un relevé bathymétrique – peinture à l'huile du XVII<sup>e</sup> siècle, attribuée traditionnellement à Giovan Battista Costanzo. Comme on peut le voir, à cette époque-là, la *Darsena* était une citadelle dans la ville. Les contacts avec l'extérieur étaient quotidiens : les galériens pouvaient sortir tandis qu'entraient contrebandiers, prostituées et



lee, nella discrezione dei tendali abbassati e con gli aguzini trasformati in croupiers.

L'arsenale genovese non fu paragonabile per dimensioni a quelli di Costantinopoli, Venezia o Barcellona a causa del ridotto suolo pubblico, tuttavia il numero delle galee non ne fu mai penalizzato. A quelle dello stato si aggiungevano infatti quelle dei particolari, armatori-finanzieri

serviteurs des familles nobles (en livrée) et hommes du peuple, ces derniers pour jouer à des jeux de hasard dans les galères, à l'abri des regards indiscrets derrière des toiles baissées, les geôliers se transformant en croupiers.

L'arsenal génois ne peut être comparé, par ses dimensions, à ceux de Constantinople, Venise ou Barcelone à cause du peu de terrain public disponible, mais le nombre des galères n'en a



Andrea Doria e le galee genovesi.

autonomi che praticavano l'asiento, ovvero il noleggio al miglior offerente – di solito un sovrano spagnolo – delle loro flotte e truppe, organizzate come compagnia di ventura. Il sistema era stato ideato da Andrea Doria, che lo portò ai suoi massimi livelli e in cambio ottenne ricchezza, potere, notorietà.

Testimone e principale fautore di questa potenza fu Andrea Doria, sagace comandante e abile politico, forse il più geniale di tutto il Cinquecento. Nato ad Oneglia come “cadetto povero”, figlio di genitori modesti e malfermi di salute, fece carriera a Roma e tornò in patria da uomo affermato. La grande intuizione che fece di lui un principe e di Genova una potenza non fu di tipo tattico, bensì commerciale: Andrea comprese che i monarchi avevano bisogno di flotte che combattessero per loro la guerra sul mare e organizzò la sua squadra come una compagnia di ventura marittima, noleggiandola al miglior offerente. Il Ritratto di Andrea Doria (metà XVII sec.) conservato in questa sala è una copia parziale del dipinto di Sebastiano del Piombo, oggi a Palazzo del Principe di Genova; ci tramanda il volto del condottiero, ritraendolo di tre quarti nel suo abbigliamento più tipico, semplice e sobrio.

#### Sala 4 – Le armi della Repubblica

Nell'armeria seicentesca dell'Arsenale venivano depositate armature, armi bianche e pezzi da fuoco, prevalentemente bombarde. Molti degli oggetti esposti nella ricostruzione di questa sala sono stati recuperati nel bacino della Darsena, per cui sono in esposizione attrezzature originali dell'antica Repubblica. Si possono vedere diversi tipi di elmi, come i morioni dalle estremità appuntite e curvate verso l'alto, gli zucconi a base piatta, le borgognotte con visiera e due guanciali per la protezione del viso; di armature ve ne sono invece due tipi: il corsaletto a piedi e il corsaletto a botte, il primo tipico della fanteria scelta. Una Croce di Malta testimonia la presenza di cavalieri dell'Ordine all'interno delle truppe.

Sul fondo della sala sono esposte due file di piccoli cannoni, lunghi circa un metro, con decorazioni in rilievo. Tra questi, esemplari molto diffusi come le carronate e il petriere leggero.

Questa ricca produzione riflette la nuova arte bellica cinquecentesca, derivata dall'evoluzione della metallurgia.

jamais souffert. A celles de l'Etat s'ajoutaient, en effet, celles des personnes privées, armateurs-financiers autonomes qui pratiquaient l'asiento, c'est-à-dire qu'ils louaient au plus offrant – généralement un souverain espagnol – leur flotte et troupes, organisés en compagnies de mercenaires. Le système avait été inventé par Andrea Doria, qui l'a développé au plus haut niveau et obtenu, en échange, richesse, pouvoir et gloire.

Andrea Doria a été témoin et principal acteur de cette puissance, en sagace commandant et habile politique qu'il était, peut-être le plus grand génie du XVI<sup>e</sup> siècle dans ce domaine. Né à Oneglia, « cadet pauvre », fils de parents modestes et de santé fragile, il a fait carrière à Rome et est retourné chez lui en homme accompli. Son idée de génie, qui a fait de lui un Prince et de Gênes une ville puissante, n'était pas de type tactique mais commerciale : Andrea avait compris que les souverains nécessitaient de flottes combattant en mer pour eux, il a, alors, organisé son équipe comme une compagnie de mercenaires maritime, et la louait au plus offrant. Le *Portrait d'Andrea Doria* (moitié du XVII<sup>e</sup> siècle) conservé dans cette salle est une copie partielle du tableau de Sebastiano del Piombo, qui se trouve dans le *Palazzo del Principe* à Gênes ; il nous livre le visage du condottiere, vu de trois quart, habillé, comme à son habitude, de façon simple et sobre.

#### Salle 4 – Les armes de la République

Dans l'armurerie de l'Arsenal étaient conservées des armures, armes blanches et armes à feu, surtout des bombardes. Beaucoup de pièces exposées dans cette section ont été retrouvées dans le bassin de la *Darsena* ; ce sont, donc, des équipements originaux de l'ancienne République qui sont montrés. On peut admirer différents types de casques, comme les morions à l'extrémité pointue et recourbée vers le haut, les cabassets à base plate, les bourguignottes avec visière et oreillettes pour protéger le visage ; deux types d'armure sont visibles : la cuirasse et la cuirasse brusquée, la première typique de l'infanterie. Une Croix de Malte témoigne de la présence de cavaliers de l'Ordre au sein des troupes.

Au fond de la salle sont exposés, sur deux rangées, des petits canons, longs d'un mètre environ, avec des décorations en relief. Parmi ceux-ci, des exemplaires très communs comme les caronades et le pierrier léger.

Cette riche production reflète le nouvel art de la guerre du XVI<sup>e</sup> siècle, dérivant des progrès de la métallurgie. Gênes adoptait

Genova recepì subito ogni progresso tecnico: nel Seicento, sorse la Fonderia Camerale pubblica, attiva sino alla fine del XVIII secolo.

Passata l'Armeria il visitatore incontra il plastico delle Arcate Nuove, così com'erano a fine '500, con il mare molto più avanzato e gli scivoli di varo delle galee affacciati direttamente sulla spiaggia.



Le armi della Repubblica.

immédiatement les progrès techniques : au XVII<sup>e</sup> siècle naissait la *Fonderia Camerale* (fonderie domaniale) publique, active jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Après l'armurerie, le visiteur trouve la maquette de l'*Arcate Nuove*, comme elle était jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle, la mer étant beaucoup plus proche et le chemin de glissement, permettant le lancement des galères, reposait directement sur la plage.

### Sala 5 – Arsenale: la galea sullo scalo

La Sala ospita la ricostruzione in scala 1:1 di una galea, collocata sullo scivolo di varo con la poppa rivolta verso l'acqua, una *galeotta* del 1622. Era questo lo scopo delle Arcate Nuove, poi Quartiere Galata, edificio nato non a misura d'uomo ma di nave: armare galee o tirare in secco quelle che necessitavano di riparazioni.

Il nome dell'imbarcazione deriva dal greco *galeas*, ovvero pescespada, chiaro riferimento al grande sperone di prua. La galea determinò le fortune della mariniera genovese per quasi un millennio: concepita per l'attacco, unico scudo degli interessi della Repubblica, fu a lungo il simbolo della sua capacità offensiva e difensiva e il dibattito sulla libertà di Genova fu sempre associato alla presenza di una flotta, e al numero di galee presenti.

Ma la galea era anche un mondo a sé, caratterizzato da uno stile di vita particolare e dall'anima della società genovese. Lo spazio sottocoperta era molto limitato. Partendo dalla timoneria, si incontrava per prima la camera di poppa, destinata all'alloggio degli ufficiali, dei nobili e dei passeggeri di rango; poi lo scandelaro, sorta di bagagliaio con gli effetti personali dei passeggeri, comprese armi e munizioni; seguiva la cambusa, divisa in dispensa e pagliolo del biscotto. Vicino alla base dell'albero si trovava il moggio della polvere e, sopra, la camera del comito, il primo ufficiale, in realtà nulla più che una cuccetta. Questa sistemazione non costituiva unicamente un privilegio, ma era motivata dalla necessità di sorvegliare la polvere da sparo. Il resto della stiva, sino al gavone di prua, era destinato alle dotazioni di bordo, vele e gomene. La pala del timone accompagnava tutta la curvatura dello scafo fino alla chiglia. Nonostante le galee più grandi venissero destinate ai commerci con le Fiandre e l'Inghilterra sin dal Medioevo, la stiva poco capiente le rendeva poco adatte come navi da carico; il loro vantaggio era l'essere ben armate, deciso punto a favore per il trasporto di merci pregiate (spezie, sete, oro e argento).

Attraverso la scaletta di accesso alla Galea è possibile salire a bordo e scoprire cosa significava essere vogatori nel '600, in un momento oltretutto poco felice per la Repubblica. Il visitatore viene chiamato da uno dei maestri d'ascia, che lo scambia per uno dei tanti membri della ciurma. Una volta entrato si presenta, chiarisce la sua identità – Schia-

### Salle 5 – Arsenal : la galère au port

La Salle abrite la reconstitution à l'échelle 1/1 d'une galère, placée sur le chemin de glissement qui va permettre son lancement, la poupe tournée vers l'eau, une *galeotta* (fuste) de 1622. Telle était la fonction de l'*Arcate Nuove*, devenu *Quartiere Galata*, un édifice construit, non pas à mesure d'homme mais de navire : armer des galères ou tirer au sec celles qui avaient besoins de réparations. Le nom de l'embarcation dérive du grec *galeas*, c'est-à-dire espadon, référence évidente au grand éperon de la proue. La galère a déterminé le sort de la marine génoise pendant presque un millénaire : conçue pour l'attaque, unique bouclier des intérêts de la République, elle a été longtemps le symbole de ses capacités offensives et défensives et le débat sur la liberté de Gênes a toujours été associé à la disponibilité d'une flotte et au nombre des galères présentes.

Mais la galère était également un monde spécifique, caractérisé par un style de vie particulier et âme de la société génoise.

L'espace sous le pont était très limité. En partant de la timonerie, on trouve tout d'abord la chambre de poupe, destinée au logement des officiers, des nobles et des passagers importants ; puis le *scandelaro*, sorte de compartiment à bagages pour les effets personnels des passagers, y compris les armes et les munitions ; ensuite c'était la cambuse divisée en office et réserve de biscuits. Près de la base du mât se trouvait le boisseau de poudre et, au-dessus, la chambre du *comito*, le premier officier, en réalité, rien de plus qu'une simple couchette. Cette installation n'était en rien un privilège mais était motivée par la nécessité de surveiller la poudre. Le reste de la cale, jusqu'au coqueron avant, était destinée à l'équipement de bord, voiles et amarres. Le safran du gouvernail suivait toute la courbe de la coque jusqu'à la quille. Bien que les galères plus grandes aient destinées au commerce avec les Flandres et l'Angleterre dès le Moyen-âge, la cale de peu de contenance en faisait de piètres navires de transport de marchandises ; leur avantage était qu'elles étaient bien armées, point décisif en faveur du transport de marchandises de valeur (épices, soie, or et argent).

Par l'échelle d'accès à la galère, il est possible de monter à bord pour découvrir la vie d'un rameur du XVII<sup>e</sup> siècle, époque peu propice à la République. Le visiteur est interpellé par un des charpentiers qui le prend pour l'un des nombreux membres d'équipage. Lorsqu'il est à bord, il se présente, décline son identité – esclave, forçat ou *buonavoglia* (volontaire) ? – et il est, alors, libre d'explorer l'inté-



vo, forzato o buonavoglia? – ed è libero di esplorare l'interno, angusto e pieno di materiali.

Infatti i vogatori impiegati sulle galee appartenevano a tre categorie, delle quali una sola volontaria. I più numerosi erano generalmente schiavi, ed erano contraddistinti dai baffi e da una coda che partiva dalla sommità del capo, altrimenti rasato. I forzati erano invece criminali condannati,

rieur, étroit et plein de matériel, de l'embarcation.

Les rameurs des galères appartenaient, eh effet, à trois catégories, dont une seule était volontaire. La plupart des rameurs étaient des esclaves et se reconnaissaient à leur moustaches et la queue de cheval qui partait du sommet du crane, le reste de la tête étant rasé. Les forçats étaient des criminels condamnés et, comme il n'existait pas de prison au



La galea genovese nel suo scalo originale.

e non esistendo carceri nel XVI secolo, potevano scontare la pena al servizio dei remi.

I buonavoglia erano gli unici rematori volontari, almeno nella forma. In realtà, chi sceglieva di arruolarsi sulle galee non aveva molta scelta: si trattava di sbandati, disoccupati, di poveri contadini. A parte la misera paga, infatti, non erano trattati diversamente dai forzati e dagli schiavi; al momento dell'imbarco, ricevuto qualche scampolo di stoffa e filo per farsi degli abiti, venivano tosati (salvo i baffi) e incatenati proprio come gli altri.

A beneficio delle ciurme, sin dal XIV secolo erano presenti a bordo un medico (galea Capitana) e un barbiere con funzioni di chirurgo (galee ordinarie), mentre a terra ci si poteva avvalere del personale della Spetiararia, sorta di farmacia pubblica; essa forniva droghe, oli medicamentosi, sciroppi, unguenti, impiastri e cerotti, nonché acquavite per disinfettare e parecchi preparati a base di zucchero mutuati dalla medicina araba.

Il visitatore sale poi sul ponte di voga, dove assiste all'animata discussione tra il Senatore, il Capitano e il Maestro d'Ascia, alle prese con riparazioni necessarie alla galea e mancanza di fondi. Il tema è antico ma sempre attuale: la nave deve essere pronta eppure mancano i soldi per gli approvvigionamenti, e i fornitori si rifiutano di anticipare i materiali.

#### Sala 6 – Galeotti: vita a bordo

In questo spazio si scopre la vita a bordo della Galea, e la realtà con cui avevano a che fare i vogatori e i loro comandanti. Questi ultimi si servivano durante la navigazione di strumenti come la balestriglia, impiegata per calcolare la latitudine e, in topografia, le distanze. Nella prima nicchia è possibile provarne un esemplare: seguendo le istruzioni, il visitatore lo regola sul campanile della Comenda di Pré e calcola l'angolo che, con opportuni calcoli trigonometrici, darà la distanza lineare dal monumento. La seconda nicchia è invece dedicata a un approfondimento sulla voga, con la ricostruzione di due banchi di galea e altrettanti remi aperti alla prova. Per evitare che la ciurma si sfinisse si remava a quartieri, cioè secondo scaglioni di banchi (poppiieri, centrali, prodieri), garantendo in questo modo turni di riposo frequenti. Nella terza nicchia si affronta il tema dell'alimentazione a bordo,

XVI° siècle, ils pouvaient purger leur peine en ramant.

Les *buonavoglia* étaient les uniques rameurs volontaires, du moins dans la forme. Dans les faits, les hommes qui choisissaient de s'enrôler sur les galères n'avaient pas beaucoup d'autres choix, ils d'agissaient de marginaux, chômeurs, pauvres paysans. A part la maigre paie qu'ils recevaient, ils n'étaient guère mieux traités que les forçats et les esclaves; quand ils embarquaient, ils recevaient quelques coupons de tissu et du fil pour se coudre des vêtements, ils étaient rasés (à l'exception de la moustache) et enchaînés comme les autres.

Dès le XIV° siècle, un médecin (sur la galère *Capitaine*) et un barbier ayant des fonctions de chirurgien (sur les galères ordinaires) étaient présents au service de l'équipage, tandis qu'à terre il pouvait bénéficier des services du personnel de la *Spetiararia*, sorte de pharmacie publique; elle fournissait épices, huiles médicinales, sirops, onguents, emplâtres et pansements, ainsi que de l'eau de vie pour désinfecter et beaucoup de préparation à base de sucre dérivant de la médecine arabe.

Le visiteur monte ensuite sur le pont de nage où il assiste à une discussion animée entre le Sénateur, le Capitaine et le charpentier, aux prises avec des réparations nécessaires et le manque d'argent. Le thème est ancien mais toujours actuel: le navire doit être apprêté mais il n'y a pas de fonds disponibles pour les approvisionnements et les fournisseurs refusent d'anticiper le matériel nécessaire.

#### Salle 6 – Galériens: la vie à bord

Ici, on découvre la vie à bord de la Galère et la réalité affrontée par les rameurs et leurs commandants. Ces derniers se servaient d'instruments de navigation tels que l'arbalestrille (ou bâton de Jacob) pour calculer la latitude et, en topographie, les distances. Dans la première niche, il est possible de découvrir un exemplaire de cet instrument: selon les instructions, le visiteur la règle sur le clocher de la *Commenda di Pré* et mesure l'angle, qui après d'opportuns calculs de trigonométrie, lui donnera la distance linéaire d'avec le monument. La deuxième niche est dédiée à la nage, avec la reconstitution de deux bancs de galère et autant de rames permettant au visiteur de faire un essai. Pour éviter que l'équipage ne s'épuise, on ramait par secteurs, c'est-à-dire, par échelon de bancs (arrières, centraux, avant), ce qui garantissait des moments de repos fréquents. Dans la troisième niche on affronte le thème de l'alimentation à bord en explorant le contenu de la cambuse. La



esplorando i contenuti di una cambusa. Tipici della navigazione erano i cibi essiccati, conservati in botti di legno, che costituivano la base del vitto dei forzati. La dieta dei buonavoglia era relativamente più ricca, tanto da dar luogo a “giorni di magro” e “giorni di grasso”, durante i quali veniva distribuita anche una razione di carne salata o pesce (baccalà, aringhe, sardine) o formaggio, nonché mezzo litro di vino a testa. L'accostamento cereali-legumi garantiva un'alimentazione equilibrata per sforzi intensi, anche se non prolungati, inferiori cioè alle quattro ore di voga. All'occorrenza, le razioni venivano integrate da una distribuzione straordinaria di vino; in quanto “motore” dell'imbarcazione, la vita del rematore era preziosa e lo testimonia il trattamento particolare riservato ai malati, nutriti con carne e uova. Più che la malnutrizione, quindi, era la disidratazione a costituire un pericolo per la salute. La navigazione doveva pertanto essere scandita da frequenti discese a terra, per l'approvvigionamento dell'acqua.

base de l'alimentation des forçats, durant la navigation, était composée d'aliments séchés conservés dans des tonneaux de bois. Le régime des volontaires était un peu plus riche, puisqu'il y avait même une alternance de « jours maigres » et de « jour gras », durant lesquels étaient distribuée une portion de viande salée ou de poisson (morue séchée, harengs, sardines) ou de fromage, ainsi qu'un demi-litre de vin par personne. Le mélange céréales-légumes secs garantissaient une alimentation équilibrée suffisante pour des efforts intenses, bien que peu prolongés, inférieurs à quatre heure de nage. Si besoin était, les rations étaient complétées par une distribution extraordinaire de vin : en tant que « moteur » de l'embarcation, la vie du rameur était précieuse ainsi que le montre le traitement particulier réservé aux malades, nourris de viande et d'œufs. Plus que la malnutrition, c'était la déshydratation le véritable danger pour la santé. La navigation était donc interrompue par de fréquents débarquements qui permettaient de refaire l'approvisionnement en eau.



Sali a bordo.

Nell'ultima nicchia il visitatore si trova a confronto con un modello di bombarda. In questa piattaforma didattica può pulire, caricare e puntare il cannone proprio come facevano i soldati durante le battaglie, usando i loro stessi strumenti: scovolo, munizioni, miccia. Se riesce a impiegare non più di 25 secondi, rispetta i tempi degli antichi bombardieri.

I pezzi d'artiglieria venivano installati sulla rembata delle galee, a prua, punto che limitava ai soli tiri frontali. Il fuoco di cannone precedeva lo speronamento e l'arrembaggio; quest'ultimo era ritenuto la fase propriamente risolutiva, perché l'obiettivo degli scontri non era l'affondamento bensì la cattura della nave avversaria. Intorno alla metà del '500, le navi pubbliche presentavano una dotazione d'artiglieria ridotta rispetto a quelle private: la ragione – a parte i cronici problemi di bilancio – era il loro compito, limitato quasi esclusivamente al pattugliamento dei mari, al trasporto e alla scorta di funzionari o notabili. Le galee degli asientisti svolgevano invece azioni offensive a lungo raggio.

Dans la dernière niche, le visiteur peut observer un modèle de bombarde. Sur cette plateforme pédagogique, il peut nettoyer, charger et diriger le canon comme le faisaient les soldats durant la bataille, en utilisant les mêmes instruments : écouvillon, munitions, mèche. S'il ne lui faut pas plus de 25 secondes, il respecte les temps des anciens bombardiers.

Les pièces d'artillerie étaient placées sur la rambade des galères, à proue, ce qui ne permettait que les seuls tirs frontaux. Le tir des canons précédait l'éperonnage et l'abordage ; c'était la phase de résolution du combat, car l'objectif n'était pas de couler le bâtiment adverse mais bien de le capturer. Autour de la moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, les navires publics avaient un armement en artillerie plus faible par rapports aux galères privées : la raison, outre les problèmes chroniques d'argent – étaient leurs fonctions, qui se limitaient quasi-exclusivement à la surveillance, au transport et à l'escorte des fonctionnaires ou notables. Les galères des *asientisti* participaient, quant à elles, à des actions de guerre, parfois très loin.



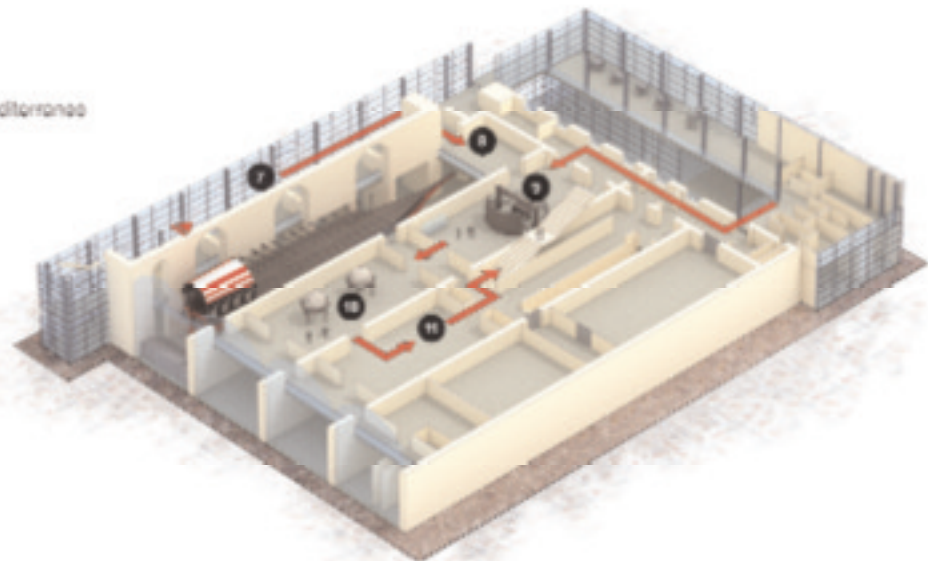
La poppa della Galea.



Forzato, galeotto o buonavoglia?



- 7 Galee, tra storia e arte
- 8 Il ponte della Galea
- 9 Genova e la guerra nel Mediterraneo
- 10 Atlanti e Globi
- 11 Sala in allestimento



## PRIMO PIANO

### Sala 7 – Galee, tra storia e arte

Questa galleria si sviluppa fra testimonianze di vita marinara cinque-seicentesca e vetrine che contengono, oltre a splendidi dipinti di galee, piani di costruzione delle medesime, sculture decorative del cassero di poppa (cariatidi), un fanale di coronamento originale e un corsaletto leggero indossato dai soldati di bordo.

Fra i quadri più famosi vanno senz'altro ricordati la Nave in costruzione di Agostino Tassi, risalente alla prima metà del XVII sec., e le opere fiamminghe fra le quali spicca la *Festa navale* di Cornelis De Wael e Andries Van Ertvelt (1626-30).

Si conclude con il 1700, secolo di progressivo tramonto della galea, che viene sostituita dai vascelli in tutti i grandi paesi navigatori; tranne Genova, che la considerava la risposta più adeguata alla minaccia corsara e continuò ad armare per tutto il secolo.

## PREMIER ETAGE

### Salle 7 – Galères, histoire et art

Cette galerie se partage entre des témoignages de vie à bord aux XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles et des vitrines qui contiennent, outre de merveilleux tableaux de galères, les plans de construction de ces dernières, des sculptures décoratives du gaillard d'arrière (cariatides), un fanal de poupe original et une cuirasse légère portée par les soldats à bord.

Parmi les tableaux les plus connus, il faut, sans doute, rappeler *la Nave in costruzione* (*Le Navire en construction*) d'Agostino Tassi, qui remonte à la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle et des œuvres flamandes parmi lesquelles *la Festa navale* (*La Fête navale*) de Cornelis De Wael et Andries Van Ertvelt (1626-30). On termine avec le XVIII<sup>e</sup> siècle, alors que les galères disparaissent progressivement et sont remplacées par des vaisseaux dans tous les grands pays marins ; sauf à Gênes où elles sont considérées comme la meilleure réponse à la menace corsaire et ont été armées pendant tout le siècle.

### Sala 8 – Il ponte della Galea

Da questa posizione si ha la visuale completa, dall'alto, della galea nella sua parte superiore. Sotto la terrazza si trovano sperone e prua, con la rembata difesa da bombarde e soldati. Sul ponte, tra le due file di banchi posti a lisca di pesce, si estende la corsia destinata al passaggio dell'aguzzino che controllava i rematori; quasi al centro è si-

### Salle 8 – le pont de la Galère

De cet endroit, on a une vue complète, depuis le haut, de la partie supérieure de la galère. Sous la terrasse se trouvent éperon et proue, avec la rambade défendues par des bombardes et des soldats. Sur le pont, entre les deux files placées en arrête de poisson, se trouvait la coursive destinée au passage du geôlier qui contrôlait les rameurs ; presque au centre



Allegoria di un convegno navale in occasione della sacra Lega del 1538, Anonimo XVI secolo, prima metà.

tuata l'apertura per la discesa in sottocoperta. Vicino, l'alloggio per l'albero: benché si muovesse principalmente a remi, infatti, la galea era dotata di vele per sfruttare il vento in ogni occasione possibile, e lasciare così riposare la ciurma. A poppa, la carrozza con copertura a volta, dove il Senatore, il Capitano e il Maestro d'Ascia discutono delle riparazioni da eseguire sulla "galeotta". Nella vetrina sulla sinistra è invece conservato il Modello didattico di galea a ventisei banchi costruita nell'Arsenale, in legno, risalente al secondo '700.

est située l'ouverture permettant de descendre sous le pont. A côté, le logement du mât : en effet, bien qu'elle ait surtout progressée à la rame, la galère était dotée d'une voile pour profiter du vent aussitôt que possible et permettre à l'équipage de se reposer. A poupe, le château avec une couverture en voûte en berceau, où le Sénateur, le Capitaine et le Charpentier discutaient des réparations à faire sur la "galeotta" (fuste). Dans la vitrine à gauche, se trouve une maquette didactique, de bois, à vingt-six bancs, construite dans l'Arsenal, durant la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.



Veduta sul ponte della galea con i banchi di voga, soldati e galeotti.

### Sala 9 – Genova e la guerra nel Mediterraneo

La sala è dedicata alle imprese di Genova, sia come colonialista autonoma, sia come costoso braccio armato dei sovrani europei. Specchio del primo aspetto sono i dipinti ad olio che rappresentano le isole di Chios, Corsica e Tabarca. Al secondo ruolo risponde invece la ricostruzione che domina la sala, l'Arrivo degli argenti, sempre opera di artigiani londinesi. L'Ammiraglio Andrea Doria è rappresentato nell'atto di ricevere il suo compenso di asientista, guadagnato al servizio di Carlo V d'Asburgo. Al tavolo, un fun-

### Salle 9 – Gênes et la guerre dans la Méditerranée

La sale est dédiée aux entreprises de Gênes, aussi bien comme colonisatrice autonome que comme coûteux bras armé des souverains européens. Le premier aspect est illustré par des tableaux à l'huile représentant les îles de Chios, Corse et Tabarka. Du second rôle s'inspire la reconstruction qui domine la salle : *l'Arrivo degli argenti* (*L'arrivée de l'Argent*), et semble l'œuvre d'artisans londoniens. L'Amiral Andrea Doria est représenté tandis qu'il reçoit ses honoraires d'*asientista*, gagnés auprès de Charles Quint de Habsbourg. Assis derrière



L'arrivo dell'Argento



zionario contabile redige il verbale. Alcuni soldati controllano i procedimenti, mentre due schiavi posano a terra l'ultimo forziere.

Impegnata su molti fronti bellici, la Spagna di Carlo V era un gigante assetato di ricchezze: eserciti smisurati e flotte gigantesche richiedevano una grande abbondanza di contante. I Genovesi erano i finanziatori principali di questa politica, naturalmente ad alto tasso d'interesse; essi versavano anticipi sulle partite d'argento che giungevano annualmente dalle miniere dell'America Latina e, informati per tempo sul rientro dei convogli spagnoli, si presentavano nelle rade dei porti iberici per intercettarli. Si garantivano così il rientro dei prestiti concessi, senza rischio di ritardi o saldi arbitrari. Il contante di argento monetato veniva portato a Genova a bordo delle galee.

Seguendo il percorso si approfondisce il tema della navigazione dell'epoca. Il lento passaggio dai galeoni ai vascelli è testimoniato da progetti e particolareggiati modelli in legno come il Vascello di Primo Rango con insegne di ammiraglio, di Van Vianen (XVII sec.). I bei dipinti ad olio di tempeste e battaglie navali sono invece testimonianza di una vera e propria moda del tempo, le marine, paesaggi in cui furono maestri appunto i marinisti, pittori specializzati di origine prevalentemente nordica.

#### Sala 10 – Atlanti e Globi

Nella sala sono esposti globi e atlanti realizzati fra il '500 e la fine del '700. Sono tutte opere di grande valore: l'*Atlante di Ortelio* (1570), il più antico realizzato; le *Civitates Orbis Terrarum* di Braun con bellissime vedute storiche di città (1618), l'*Atlas Major* di Mercatore (1628), il *Theatrum Orbis Terrarum sive Atlas Novus* di Blaeu (1650), l'*Atlas Novus sive Theatrum Orbis Terrarum* di Jansson (1650 ca), l'*Atlas* del De Wit (1668), l'*Isolario dell'Atlante Veneto* di Coronelli (1669), l'*Atlas François* di Jaillot (1695), il *Theatre du Monde* di Nolin (1703-20) e l'*Atlas Nouveau* di Delisle (1730). Tutti gli atlanti si possono sfogliare virtualmente, ritrovando le carte georeferenziate sulla mappa satellitare di Bing e confrontando quello che era l'aspetto di un luogo nel Cinque-Sei-Settecento e quello attuale.

La coppia di globi – terrestre e celeste – al centro della sala fu realizzata nel 1688 da Vincenzo Coronelli, famoso car-

une table, un fonctionnaire comptable rédige le procès-verbal. Des soldats surveillent la procédure, tandis que deux esclaves posent à terre le dernier coffre.

Occupée sur de nombreux fronts de guerre, l'Espagne de Charles Quint était un géant assoiffé de richesses : des armées démesurées et de flottes énormes réclamaient des comptants en abondance. Les Génois étaient les financeurs principaux de cette politique, naturellement contre de hauts taux d'intérêt ; ils versaient des acomptes sur les stocks d'argent qui arrivaient tous les ans des mines d'Amérique Latine et, informés à l'avance de l'arrivée des convois espagnols, ils se présentaient dans les rades des ports ibériques pour les intercepter. Ils s'assuraient, ainsi, la restitution des prêts concédés, sans risque de retard ou de soldes arbitraires. Le comptant, sous forme de pièces d'argent, arrivait dans le port de Gênes à bord des galères.

En continuant le parcours, on approfondit le thème de la navigation d'alors. Le lent passage des galions aux vaisseaux est illustré par des projets et des maquettes de bois riches de détails, comme le *Vascello di Primo Rango con insegne di ammiraglio* (*Le Vaisseau de Premier Rang avec les enseignes d'ami-ral*) de Van Vianen (XVII<sup>e</sup> siècle). Les beaux tableaux à l'huile de tempêtes et de batailles navales sont les témoins de la mode de l'époque : les marines, paysages dont ont été les maîtres des peintres spécialisés, artistes généralement d'origine nordique.

#### Salle 10 – Atlas et Globes

Dans la salle sont exposés des globes et des atlas réalisés entre 1500 et la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Ce sont toutes des œuvres de grandes valeur : l'*Atlas d'Ortelio* (1570), le plus ancien réalisé ; le *Civitates Orbis Terrarum* de Braun avec de belles vues historiques de villes (1618), l'*Atlas Major* de Mercatore (1628), le *Theatrum Orbis Terrarum sive Atlas Novus* de Blaeu (1650), l'*Atlas Novus sive Theatrum Orbis Terrarum* de Jansson (1650 environ), l'*Atlas* de De Wit (1668), l'*Isolario de l'Atlas Vénitien* de Coronelli (1669), l'*Atlas François* de Jaillot (1695), le *Théâtre du Monde* de Nolin (1703-20) et l'*Atlas Nouveau* de Delisle (1730). Tous les atlas peuvent être feuilletés virtuellement, en retrouvant les cartes à références géographiques sur la carte satellitaire de Bing et en comparant l'aspect du lieu tel qu'il était aux XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles et tel qu'il est aujourd'hui.

Les deux globes – terrestre et céleste – au centre de la salle ont été réalisés en 1688 par Vincenzo Coronelli, célèbre cartographe

tografo veneziano. Conservati per secoli in fogli nel Convento dei Cappuccini all'Acquasola (Genova), a inizio '900 furono riasssemblati come li si vede ora, su supporti sferici in cartapesta ingessata e legno.

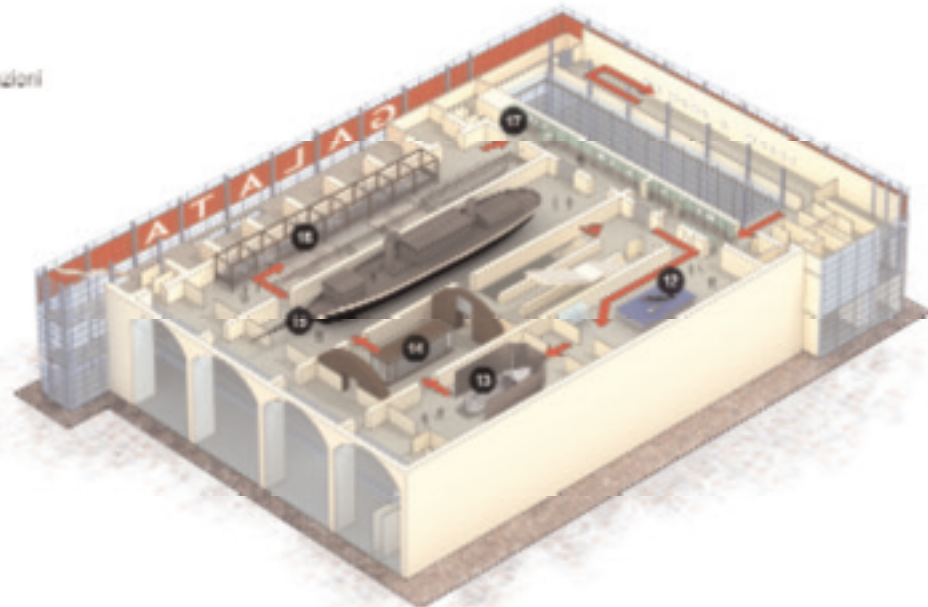
La sala è dedicata alla memoria dell'imprenditore genovese Jack Clerici.

vénitien. Conservés pendant des siècles sous forme de feuillets dans le Couvent des Capucins à l'Acquasola (Gênes), ils ont été réassemblés au début du XX<sup>e</sup> siècle, tels qu'on les voit aujourd'hui, sur des supports sphériques de papier mâché plâtré et de bois. La salle est dédiée à la mémoire de l'entrepreneur génois Jack Clerici.



Sala multimediale con esposti i preziosi atlanti del '500 e del 600. Al centro il globo terrestre del cartografo Vincenzo Coronelli.

- 12 Genova e l'età delle rivoluzioni
- 13 Tomposti & naufragi
- 14 Lo scienzo nautico
- 15 Il brigantino "Anna"
- 16 Cantiere navale
- 17 Galleria Doppo Croce



## SECONDO PIANO

### Sala 12 – Genova e l'età delle rivoluzioni

La sala è dedicata ai cambiamenti vissuti da Genova tra la fine del '600 e quella del '700, dalla crisi al progressivo riprendersi dell'economia e della navigazione.

Il bombardamento del 1684 fu un grave colpo per la Repubblica, che non sopravvisse al secolo; ma in questo periodo attecchirono i semi della futura rivoluzione nautica, generata dai progressi scientifici. Dopo il 1797 e la vittoria di Napoleone, furono svecchiati tanto i cantieri quanto le imbarcazioni. Nacquero così macchine perfette: i vascelli. Nel plastico a centro sala ne sono riprodotti in scala tre: un vascello di secondo rango e due fregate.

I cambiamenti – che coinvolsero tanto le navi quanto i loro capitani – sono documentati non solo con modelli storici, ma anche con dipinti. Vi sono scene di navigazione ad acquerello e olii come il famoso Bombardamento di Genova nel 1684 di anonimo, il Combattimento del-

## DEUXIÈME ETAGE

### Salle 12 – Gênes et l'âge des révolutions

La salle s'intéresse aux changements que Gênes a connus entre la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et celle du XVIII<sup>e</sup> siècle, de la crise à la progressive reprise de l'économie et de la navigation.

Le bombardement de 1684 a été un choc profond pour la République qui n'a pas survécu au siècle; mais c'est durant cette époque qu'ont mûris les germes de la future révolution nautique, engendrée par les progrès scientifiques. Après 1797 et la victoire de Napoléon, les chantiers et embarcations ont connu un profond rajeunissement. C'est ainsi que sont nés des machines parfaites: les vaisseaux. Sur la maquette placée au centre de la salle sont reproduits, à l'échelle 1/3, trois modèles historiques: un vaisseau et deux fré-gates. Les changements – qui ont touché aussi bien les navires que leurs capitaines – sont documentés par des modèles historiques mais également par des tableaux. On peut admirer des scènes de navigation exécutées à l'aquarelle ou à l'huile, comme le fameux *Bombardamento di*

la nave *San Francesco da Paola* contro i barbareschi (XVIII sec.) e i ritratti di navi su vetro. Particolare, poi, il bell'esemplare di capsia lignea decorata con *Storie di Giuditta e Oloferne*, la cassa dove il marinaio teneva il suo corredo, gli attrezzi indispensabili, denaro e oggetti da commerciare in franchigia, forte dell'antico diritto di paccottiglia, secondo il quale tutto ciò che poteva essere contenuto nella cassa era esente da tasse e monopoli.

Genova (*Bombardement de Gênes*) de 1684 d'un anonyme, il *Combattimento della nave San Francesco da Paola contro i barbareschi* (*Combat du navire San Francesco da Paola contre les pirates barbaresques*) du XVIII<sup>e</sup> siècle et les portraits de navires sur verre. Intéressant le beau coffre de bois décoré avec l'*Histoire de Judith et Holopherne*, malle dans laquelle le marin conservait ses vêtements, les outils indispensables, son argent et des objets à vendre en franchise, fort de l'ancien droit de paccotille, selon lequel tout ce qui pouvait être contenu dans la malle était exempt de taxes et de droits de monopole.



Il grande mare con vascelli e galeoni.





Ferdinand Perrot, *Salvataggio*, particolare, inizio XIX secolo.

### Sala 13 – Tempeste & naufragi

Questa sala vuole consentire un momento di riflessione a proposito del complesso rapporto tra l'uomo, il mare e i drammatici momenti vissuti dagli equipaggi durante i naufragi.

Una galleria di ex voto raccontano le storie e i momenti di vita terribile che i protagonisti non potevano dimenticare. A dare un'idea di cosa significasse e significhi ancora oggi esser dispersi in mare, sono la storia di Antonio Fogar, e la zattera qui esposta. Insieme all'amico Mauro Mancini naufragò nel 1978 e rimase alla deriva per settantaquattro gior-

### Salle 13 – Tempêtes et naufrages

Cette salle entend susciter un moment de réflexion sur le rapport complexe entre l'homme, la mer et les moments difficiles vécus par les équipages durant les naufrages.

Une galerie d'ex-voto raconte les histoires et les circonstances terribles que les survivants ne pouvaient plus oublier.

L'histoire d'Antonio Fogar et son radeau nous font comprendre ce que voulait dire, et veut encore dire, être perdu en mer. Avec son ami Mauro Mancini, il a fait naufrage en 1978 et a dérivé pendant soixante-quatre jours, avant d'être secouru, par hasard, par un bateau grec.



Francesco De Maria, *Il piroscapo italiano Cambria nel golfo di Lione*, seconda metà XIX.





La zattera di Ambrogio Fogar.

ni, prima di essere soccorso per caso da una nave greca. In ultimo il visitatore è invitato ad una *expérience* in mezzo alla tempesta: voga in mezzo al mare dove saranno mescolati effetti speciali: movimento, folate di vento, tuoni, fulmini e spruzzi d'acqua.

#### Sala 14 – Le scienze nautiche

La sala ospita il patrimonio strumentale e documentario dell'Istituto Idrografico della Marina in comodato al Mu.MA e testimonia il passaggio dalla cosiddetta "arte di navigare" alla "scienza della navigazione", quando l'andar per mare smette di essere un momento prevalentemente empirico per basarsi su calcoli e strumenti esatti. Le attrezzature esposte sono testimonianza dell'impor-

Enfin, le visiteur est invité à vivre une expérience au milieu de la tempête : il navigue sur une mer déchainée, entouré d'effets spéciaux : mouvement de vague, rafale de vent, tonnerre, éclairs et embruns.

#### Salle 14 – Les sciences nautiques

La salle abrite le patrimoine d'instruments et de documents de l'*Instituto Idrografico della Marina* (Institut Hydrographique de la Marine), confié en prêt à usage au Mu.MA ; y est illustré le passage de « l'art de naviguer » à la « science de la navigation », quand naviguer cesse d'être une technique principalement empirique pour se fonder sur des calculs et des instruments précis. Les appareils exposés témoignent de



Gli strumenti di precisione e le scienze nautiche.

tante attività svolta dall'Istituto a partire dal 1872, anno della sua fondazione.

Fra gli strumenti di particolare interesse vanno ricordati senz'altro il primo teodolite portatile del Settecento, firmato Ramsden; la prima bussola a liquido, progettata dall'Ammiraglio G. B. Magnaghi; il mareografo del 1887, identico a quello tuttora in funzione a Ponte Morosini e impiegato per la registrazione dei valori del livello medio del mare. Non di minore importanza sono le carte nautiche ottocentesche del porto di Genova e le vedute di costa, i primi grafici di scandagliamento e pubblicazioni varie conservati nelle cassettiere a parete. Oltre al patrimonio dell'Istituto Idrografico, la sala conserva anche molti reperti donati dalle famiglie di capitani liguri dell'Ottocento.

l'importante attività de l'Institut à partir de 1872, année de sa fondation.

Parmi les instruments particulièrement intéressants, il y a, sans aucun doute, le premier théodolite portable du XVIII<sup>e</sup> siècle, fabriqué par Ramsden; la première boussole à liquide, conçue par l'Amiral G. B. Magnaghi; le marégraphe de 1887, identique à celui toujours en fonction à *Ponte Morosini* et utilisé pour l'enregistrement des valeurs du niveau moyen des marées. Non moins importantes sont les cartes nautiques du XIX<sup>e</sup> siècle du port de Gênes et les vues de la côte, les premiers graphiques de sondages et les différentes publications conservées dans les étagères au mur. Outre le patrimoine de l'*Instituto Idrografico*, la salle abrite de nombreuses pièces données par les familles de capitaines ligures du XIX<sup>e</sup> siècle.

**Sala 15 – Il brigantino *Anna***

Il protagonista di questa sala è il brigantino-goletta *Anna*, il cui ponte è stato ricostruito in scala 1:1 secondo il modello della Scuola Superiore Navale. Una volta salito a bordo il visitatore scopre in prima persona l'organizzazione degli spazi, con la cabina del capitano, la tuga, attraverso i cui oblò si vede una cucina di bordo, la stiva, la timoneria, un argano salpa-ancore proveniente da una nave inglese dell'800, nonché il tambucio, il passaggio per la camera dei marinai; è ricostruita anche parte dell'albero maestro.

Il brigantino fu uno dei grandi protagonisti della mariniera ottocentesca, in particolare quella italiana. Nave particolare, che prendeva il nome da una vela all'albero di mezzana (la bergantina), emerse dalle guerre napoleoniche come battello solido, veloce, manovrabile, ma anche capace di buon cari-

**Salle 15 – le brick *Anna***

Le protagoniste de cette salle est le brick-goélette *Anna*, dont le pont a été reconstruit à l'échelle 1/1 selon le modèle de la *Scuola Superiore Navale* (Ecole Supérieure Navale). Monté à bord, le visiteur découvre par lui-même l'organisation de l'espace, la cabine du capitaine, le rouf dont les hublots donnent sur une cuisine de bord, la cale, la timonerie, un guindeau provenant d'un navire anglais du XIX<sup>e</sup> siècle, et le capot d'échelle vers les cabines des marins; une partie du grand mât a également été reconstruite. le brigantin (ou brick) a été l'un des grands protagonistes de la marine du XIX<sup>e</sup> siècle, en particulier de celle italienne. Un navire particulier, qui doit son nom à une voile de la corne d'artimon (la brigantine), né des guerres napoléoniennes; un navire solide, rapide, manœuvrable mais pouvant aussi embarquer un chargement important. Son secret technique résidait dans sa

co. Il suo grande segreto tecnico era la velatura, che poteva essere manovrata da equipaggi molto ridotti. Navigarono il Mediterraneo e attraccarono a ogni approdo, fino all'America del Sud. Più tardi si allungarono e acquisirono un terzo albero, tratto distintivo della mariniera italiana fino al XX secolo.

**Sala 16 – Cantiere navale**

Nonostante i progressi tecnico-scientifici, a fine '800 i cantieri navali della Liguria non erano ancora industrie. Sorgevano in ogni angolo libero degli arenili, sviluppavano un'attività febbrile per uno o due anni, varavano e poi, in mancanza di nuove commissioni, smontavano tutto per trasferirsi altrove. Mancavano così necessariamente le macchine, anche quelle da falegnameria. In molti casi gli unici attrezzi erano la sega a telaio e l'ascia, con la quale i mae-

voilure, qui pouvait être manœuvrée par des équipages très réduits. Les brigantins ont navigué en Méditerranée et ont fait escale dans tous les ports, jusqu'en l'Amérique du Sud. Plus tard, ces navires ont été allongés et dotés d'un troisième mât, caractéristique typique de la marine italienne jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle.

**Salle 16 – Chantier naval**

Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et malgré les progrès technico-scientifiques, les chantiers navals de la Ligurie n'étaient pas encore industrialisés. Ils naissaient sur un espace libre de la plage, développait une activité fébrile pendant un an ou deux, lançait le navire construit, puis, si les commandes manquaient, le chantier était démonté pour être installé ailleurs. Les machines étaient donc nécessairement absentes, même celles de menuiserie. Dans de nombreux cas, les



La prua del brigantino-goletta *Anna*.





La costruzione del leudo.

stri erano in grado di far veri prodigi. Lo stato di cose cambiò con lentezza: oltre le tettoie – nate per proteggere le cataste di legno dalla pioggia – sorsero dapprima le baracche per i responsabili e i disegnatori; seguirono singole sezioni di macchinari, dove fecero la loro prima comparsa seghe a nastro e pialle. Quindi si aggiunsero le “sale a tracciare”, dove i piani di costruzione venivano riportati in scala 1:1 su tavole scolorite dal bianco di piombo.

Sono questi gli ambienti ricostruiti in sala. A sinistra, di fronte al laboratorio del modellista, il visitatore trova l'ufficio del direttore.

Segue la sala dei disegnatori, riprodotta in scala: dotata di un pavimento ligneo piattato, livellato e imbiancato sul quale riportare i piani di costruzione, presenta diversi strumenti da disegno.

Di fronte si trova il Padiglione della Pesca. L'ambiente espone plastici che ritraggono minuziosamente la vita della costa, nonché i primi tipi di radar, ecoscandaglio e GPS. Si approfondisce il tema della pesca tradizionale, con i suoi protagonisti, i suoi attrezzi e la tipica barca ligure, il gozzo, di cui si può vedere un esempio a grandezza naturale. La pesca, pur essendo di minore rilevanza economica, è l'attività che meglio sopravvive ai cambiamenti epocali: lungo le coste della Liguria continuano a vedersi infatti gozzi, tartane e bilancette sempre in attività.

Dopo il Padiglione si giunge alla ricostruzione di una spiaggia. Le navi, piccole o grandi che fossero, venivano costruite secondo una procedura consolidata: si partiva dalla chiglia, talvolta dalla ruota di prora, quindi si aggiungevano le costole, il paramezzale, i bagli e la tavolatura della coperta. Infine, si rivestivano di tavole le costole e si stendeva il tavolato del ponte. Quando la lavorazione era conclusa, si predisponeva lo scivolo per il varo e si aspettava la prima giornata di festa e di tempo buono per procedere.

A fondo sala, sulla sinistra, si trova il Centro di Documentazione Renzo Piano.

uniques outils utilisés étaient la scie à cadre et la hache avec laquelle les charpentiers faisaient de véritables prodiges. La situation n'a changé que lentement : outre les hangars – nés pour abriter les piles de bois de la pluie – sont apparus les premiers locaux pour les responsables et les dessinateurs ; ensuite ceux pour quelques machines et pour la première fois, des scies à ruban et des rabots ont été utilisés. Enfin, sont nées les « salles de tracé » où les plans de la construction étaient reportés à l'échelle 1/1 sur des planches décolorées par le blanc de plomb.

Ces locaux sont reconstitués dans la salle. A gauche, en face de l'atelier des maquetistes, se trouve le bureau du directeur. Vient ensuite la salle des dessinateurs, reproduite à l'échelle, elle est dotée d'un plancher de bois raboté, nivelé et blanchi sur lequel sont reportés les plans de la construction ; le visiteur peut y voir différents instruments de dessin.

En face se trouve le Pavillon de la Pêche. Le local expose des maquettes qui illustrent minutieusement la vie côtière, les premiers types de radars, échosondeurs et GPS. On y approfondit le thème de la pêche traditionnelle, avec ses protagonistes, ses équipements et la barque de pêche typique de la Ligurie, le gozzo, dont on peut voir un exemplaire grandeur nature. La pêche, bien que son poids économique soit assez faible, est l'activité qui survit la mieux aux changements : le longs des côtes de la Ligurie on voit encore, en effet, beaucoup de gozzi, tartanes et bilancette en activité.

Après le Pavillon, se trouve la reconstitution d'une plage. Les navires, petits ou grands étaient construits selon une procédure bien rodée : on partait de la quille, parfois de l'étrave et on ajoutait les couples, la carlingue, les barrots et la structure du pont. Enfin, on recouvrait de planches les couples et le bordé de pont. Quand le travail était terminé, on plaçait le chemin de glissement et on attendait le premier jour férié et de beaux temps pour lancer l'embarcation.

Au fond de la salle, sur la gauche, se trouve le *Centro di Documentazione Renzo Piano*.



**Sala 17 – Galleria Beppe Croce**

Tra tappezzerie e tendaggi di pregio, poltroncine tipiche anglosassoni in pelle Chesterfield, si possono ammirare quadri a olio, acquarelli e litografie d'epoca che raffigurano l'evoluzione delle barche da diporto: gli yacht. "Yacht Portraits" è una raccolta di ritratti di barche a vela da diporto, genere pittorico che ancora oggi annovera molti appassionati. Le opere esposte, per lo più realizzate dai grandi maestri britannici del dipinto di marina, come Nicholas Condy o Thomas Dutton appartengono a una tipologia pressoché introvabile in Italia e sono il frutto di una moda che nel corso dell'Ottocento, spinse armatori e capitani di velieri a commissionare a pittori professionisti ritratti delle proprie imbarcazioni. I generici dipinti di marina lasciarono il passo a *yachts portraits*, che ritraggono barche ben precise, iden-



Arthur Wellington Fowles, *Yachts off Ryde starting for the match to Cherbourg, August 1865*.

**Salle 17 – Galerie Beppe Croce**

Parmi des tapisseries et tentures de valeur, de petit fauteuils typiques anglo-saxons en cuir Chesterfield, on peut admirer des tableaux à l'huile, des aquarelles et des lithographies de l'époque qui représentent l'évolution des bateaux de plaisance : les yachts. « Yacht Portraits » est une collection de portraits de bateaux de plaisance à voile, genre de peinture qui compte encore beaucoup d'amateurs passionnés. Les œuvres exposées, surtout réalisées par de grands maîtres britanniques de la peinture de marines, comme Nicholas Condy ou Thomas Dutton appartiennent à un genre presque introuvable en Italie et sont le fruit d'une mode qui, au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, a poussé des armateurs et des capitaines de voiliers à commander, à des peintres professionnels, des portraits de leur propre embarcation. Les marines génériques laissent la place à des

tificabili nelle forme, nelle velature e nei colori.

Figura indimenticabile della mariniera italiana, sportivo prima e dirigente dello Y.C.I. poi, Beppe Croce scopri e apprezzò questo tipo di quadri negli anni della sua maturità, diventando in breve tempo un collezionista di livello internazionale. Acquistò opere fino ad abbracciare oltre un secolo di vita della vela, allora nascente nella sua accezione sportiva.

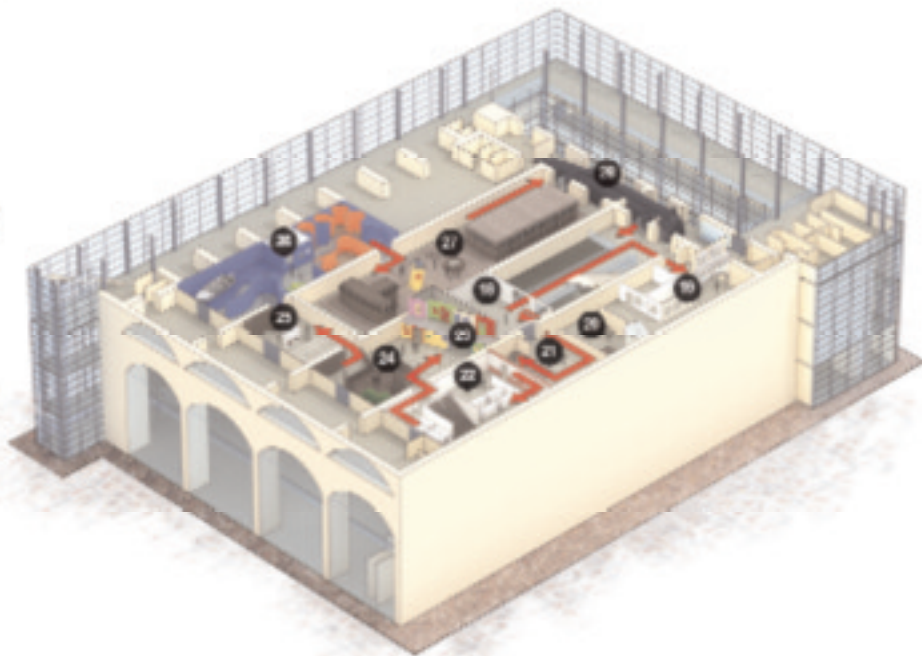


*Yacht Portraits*, una raccolta di ritratti di barche a vela da diporto.

*yachts portraits* qui représentent des bateaux précis, identifiables par leurs formes, voilures et couleurs.

Personnage inoubliable lié à la marine italienne, sportif d'abord puis dirigeant du Y.C.I., Beppe Croce a découvert et aimé ce genre de tableaux dans les années de sa maturité, devenant en peu de temps, un collectionneur de niveau international. Il a acheté des œuvres qui recouvrent près d'un siècle de vie de la voile, qui naissait alors comme activité sportive.

- 18 1861, la chiamata
- 19 Genova e gli emigranti
- 20 Lo dogano
- 21 La Sturione Marittimo
- 22 Il proscato "Città di Torino"
- 23 La boxa (Argentina)
- 24 La fazenda (Brasile)
- 25 Ellis Island (USA)
- 26 Italia 2011
- 27 Il proscato
- 28 Scuole dei sommergibilisti



**TERZO PIANO**

**MeM Memoria e Migrazioni**

L'allestimento ricostruisce il percorso migratorio vissuto da 29 milioni di italiani tra la fine dell'800 e i primi del '900, accompagnando il visitatore nella storia attraverso ricostruzioni, testimonianze e oltre quaranta postazioni multimediali, molte delle quali interattive. La sezione è stata inaugurata in occasione dei 150 anni dell'Unità d'Italia, un momento ricco di parallelismi, perché fenomeni del passato come le grandi migrazioni verso l'Argentina, il Brasile e gli Stati Uniti si sviluppano oggi in senso contrario, verso l'Europa.

**TROISIÈME ETAGE**

**MeM Mémoire et Migrations**

L'installation reconstitue le parcours de migration vécu par 29 millions d'Italiens entre la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup>, accompagnant le visiteur à travers des reconstitutions, des témoignages et plus de quarante postes multimédias, la plupart interactifs. La section a été inaugurée à l'occasion des 150 ans de l'Unité d'Italie, dans une période riche de parallélismes, car des phénomènes du passé comme les grandes migrations vers l'Argentine, le Brésil et les Etats-Unis se reproduisent aujourd'hui en sens contraire, vers l'Europe.

**Sala 18 – 1861, La chiamata**

Il percorso inizia dalla ricostruzione ideale di una casa contadina di metà Ottocento: vi sono utensili poveri e pratici, oggetti di culto e un tavolo dove, grazie allo schermo touchscreen, è possibile ascoltare il contenuto delle "lettere di chiamata", varie missive originali mandate da emigrati ai familiari rimasti in Italia perché li raggiungessero. Iniziava così il grande esodo dalle campagne verso l'America. Partirono famiglie da tutta Italia: Liguria, Piemonte, Lombardia, Veneto, Toscana, meridione e persino regioni non ancora

**Salle 18 – 1861, L'appel**

Le parcours commence par la reconstitution imaginaire d'une maison paysanne de la moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle : on y trouve des ustensiles pauvres et pratiques, des objets de culte et une table où, grâce à l'écran tactile, il est possible d'écouter le contenu des « lettres d'appel », différentes missives originales envoyées par les émigrés à leur famille restée en Italie afin qu'elle les rejoigne. C'est ainsi que commençait le grand exode des campagnes vers l'Amérique. Des familles de toute l'Italie s'en allaient : Ligurie, Piémont, Lombardie, Vénétie, Toscane, Midi et même des régions



Particolare del tavolo della Chiamata.



italiane, come il Trentino e il Friuli. Il flusso raggiunse l'apice alla vigilia della prima guerra mondiale. L'emigrazione, interrottasi durante i conflitti, riprende consistenza nei dopoguerra assumendo anche forme diverse, dall'emigrazione politica alla cosiddetta "fuga dei cervelli".

### Sala 19 – Genova e gli emigranti

Tra Otto e Novecento, la città rimediò alla sua grave crisi economica facendosi porto d'imbarco per l'America; grazie ai guadagni del "traffico d'emigrazione" gli armatori riuscirono a passare dalla vela al vapore e a competere con la concorrenza straniera. Il centro storico di Genova fu così luogo di passaggio obbligato per emigranti, e nella sala è

qui n'étaient pas encore italiennes, comme le Trentin et le Frioul. Le flux a atteint son apogée à la veille de la première guerre mondiale. L'émigration, interrompue pendant la guerre, a repris ensuite mais sous des formes différentes, de l'émigration politique à la « *fuga dei cervelli* », l'exode des compétences.

### Salle 19 – Gênes et les émigrés

Entre les XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, la ville a combattu sa grave crise économique en devenant port d'embarquement pour l'Amérique ; grâce aux gains obtenus par le « trafic d'émigration » les armateurs ont pu passer de la marine à voile à celle à vapeur et affronter la concurrence étrangère. Le centre historique de Gênes est, ainsi, devenu, un lieu de passage obligatoire



Testimonianze di emigranti nei vicoli di Genova.

ricostruita parte di quei "caruggi", con le loro attività e i (virtuali) abitanti che si affacciano e interloquiscono con il visitatore. Dopo la piazzetta Vittorio Emanuele s'incontrano le botteghe del ritrattista di navi, dell'idrografo con le tavole nautiche e dell'ebanista, una filotecnica e l'ufficio del Servizio Postale Lavarello, a fianco di quello appartenente a una compagnia di navigazione, dove potevano essere acquistati i documenti di viaggio.

Conclude la sala la piazza dell'albergo Piemonte, con il proprietario che discorre delle navi in arrivo al porto e cerca di affittare una stanza; a fianco si trova la ricostruzione di un'aula di scuola elementare, così come appariva a fine secolo.

pour les émigrants et dans la salle est reconstituée une partie de ses « *caruggi* » (ruelles typiques génoises), avec leurs activités et leurs habitants (virtuels) qui se montrent et parlent avec le visiteurs. Après la *piazzetta Vittorio Emanuele*, on trouve les ateliers des portraitistes de navires, de l'hydrographe avec les tables nautiques et de l'ébéniste, une boutique d'appareils de précision et le Bureau des Services Postaux Lavarello, à côté de celui d'une Compagnie de Navigation où l'on pouvait acheter les documents nécessaires au voyage.

On finit par la *piazza dell'albergo Piemonte*, avec son propriétaire qui parle des navires arrivant dans le port et essaie de louer une chambre ; à côté, la reproduction d'une école élémentaire, telle qu'elle était à la fin du siècle.



**Sala 20 – La Dogana**

Attraverso un ingresso con pensilina si giunge in porto, presso gli uffici e le barriere che danno accesso ai bastimenti. Qui, il visitatore consegna il proprio passaporto al doganiere, viene informato sul suo nome e sulla sua età ed è pronto a partire. Sarà uno dei venti emigranti italiani realmente vissuti dei quali è stata ricostruita la storia: storia comune o storia di successo – scoprirà quale, tappa dopo tappa, proprio come accadde a Rodolfo Gugliemi, poi noto come Rodolfo Valentino, che partì povero e trovò fama in America.



La Postazione per il controllo dei documenti di viaggio.

**Salle 20 – La Douane**

A travers une entrée couverte par une marquise, on arrive au port, devant les bureaux et barrières qui donnaient accès au bâtiment. Là, le visiteur donne son propre passeport au douanier, apprend quel est son nom d'emprunt et son âge et est prêt à partir. Il sera l'un des vingt émigrants italiens, ayant réellement vécu, dont on a reconstituée l'histoire : histoire commune ou de succès – il le découvrira peu à peu, comme cela est arrivé à Rodolfo Gugliemi, plus connu sous le nom de Rodolfo Valentino, qui est parti pauvre et a trouvé la célébrité en Amérique.

**Sala 21 – La Stazione Marittima**

È il luogo d'imbarco. Dalle sue finestre s'intravede la fiancata del piroscafo *Città di Torino*, che ha appena attraccato al molo e inizia a imbarcare passeggeri. I visitatori escono sulla banchina e salgono direttamente in terza classe grazie a una passerella di legno, proprio come gli emigranti poveri dell'epoca; il passaggio diretto sul ponte era infatti riservato ai soli benestanti, coloro che potevano permettersi una camera di prima o seconda classe, lussuose sale da pranzo, sale da ballo e tutti i comfort allora disponibili, ognuno dei quali era ospitato nei piani più alti, luminosi e

L'imbarco sul piroscafo *Città di Torino*.**Salle 21 – La Gare Maritime**

C'est le lieu d'embarquement. Des fenêtres, on voit le flanc du paquebot *Città di Torino*, qui vient de s'amarrer au môle et commence l'embarquement des passagers. Les visiteurs sortent sur le quai et montent directement en troisième classe grâce à une passerelle de bois, comme le faisaient les émigrants pauvres de l'époque ; le passage direct sur le pont était, en effet, réservé aux seules personnes aisées qui pouvaient s'offrir une cabine de première ou de deuxième classe, de luxueuses salles à manger, salles de bal et tout le confort alors disponible, qui se trouvaient toutes dans les étages les plus hauts, lumi-



La bagagliaia.



arieggiati delle navi. I meno abbienti, che avevano dovuto vendere casa e abbandonare la vecchia vita per comprare un biglietto, erano ammassati nelle profondità della nave, spesso proprio sopra i motori, dove il caldo e il rumore erano insopportabili.

### Sala 22 – Il Piroscalo Città di Torino

L'interno del bastimento è un'accurata quanto suggestiva ricostruzione d'ambiente, basata sui piani di costruzione navali del periodo. A inizio '900, i trasporti della Navigazione Generale Italiana erano vecchi e di concezione antiquata. Basti pensare alla classe delle Regioni Storiche: prevedeva per ogni nave solo una quarantina di posti in prima

neux et aérés des navires. Les plus pauvres, qui avaient dû vendre leur maison et abandonner leur ancienne vie pour acheter un billet, étaient entassés dans les profondeurs du navire, souvent au-dessus des machines où la chaleur et le bruit étaient insupportables.

### Salle 22 – Le Paquebot Città di Torino

L'intérieur du bâtiment est une reconstitution aussi soignée que suggestive des locaux, qui se base sur les plans de construction navale de cette période-là. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les navires de transport de la *Navigazione Generale Italiana* étaient vieux et de conception ancienne. Il suffit de penser aux classes des *Regioni Storiche* : il y avait, pour chaque navire, une qua-



Il dormitorio di terza classe.

classe, una sessantina in seconda e circa 1300 persone in terza, sul ponte di batteria; era stata realizzata, insomma, apposta per gli emigranti, e questi parametri rimasero inalterati per decenni. Costi altissimi e prestazioni scadenti; stridente il contrasto con le navi inglesi, francesi e tedesche, che offrivano servizi di gran lunga migliori su piroscafi di maggior tonnellaggio.

Nel piroscalo il visitatore trova cameroni di cuccette separate per uomini e donne, una cabina di seconda classe (a quattro letti, con lavabo e mobili di varia utilità), un'infirmeria, la cabina del commissario di emigrazione che sorvegliava i passeggeri, la cella per violenti e clandestini, il refettorio. Durante il percorso si scoprono le condizioni di vita dei passeggeri, i regolamenti interni stabiliti dalle compagnie e le leggi nazionali che queste dovevano rispettare. È possibile inoltre ascoltare numerose testimonianze di viaggio: esperienze di malattie e disagio nei dormitori, il vitto e l'atmosfera dei pasti nel refettorio, seduti a un tavolo con la proiezione di varie missive fra cui scegliere – come sempre, tutte parole autentiche, provenienti da racconti e lettere di persone realmente vissute.

### Sala 23 – La Boca (Argentina)

Il primo approdo d'oltreoceano è La Boca, fuori Buenos Aires. Qui i liguri si erano stabiliti già dal 1830 e avevano costruito le loro case di legno, finite con la stessa pittura sgargiante che usavano per le loro barche; sappiamo si trattava soprattutto di marinai e maestri d'ascia di Varazze. Col passare degli anni chiamarono a sé molti compatrioti, anche grazie alla legge argentina del 1876 che, per contrastare una grave crisi economica, concedeva alloggio gratuito per cinque giorni all'*Hotel de Inmigrantes* e il biglietto ferroviario per raggiungere le località della pampa, la sterminata pianura che necessitava di mezzadri. Tra il 1876 e il 1914 furono circa due milioni gli italiani arrivati in Argentina.

Il quartiere è ricostruito nella sala in tutta la sua colorata vivacità. Punto di grande interesse è la postazione video dove attori professionisti recitano lettere di emigrati realmente vissuti, mentre sullo sfondo scorrono foto d'epoca dell'Argentina. Il visitatore scopre quali erano le difficoltà dell'arrivo, del viaggio verso le campagne o le città e i lavori dati agli italiani.

rantaine de places en première classe et une soixantaine en seconde seulement pour environ 1300 places en troisième classe, sur le pont-batterie ; ils avaient été construits, en somme, tout exprès pour les émigrants et ces paramètres sont restés inchangés pendant des décennies. Des coûts très hauts, des services de mauvaise qualité ; un contraste criant avec les navires anglais, français et allemands, de plus fort tonnage, qui offraient des services bien meilleurs.

Sur le paquebot, le visiteur trouve dortoirs et couchettes séparées pour les hommes et les femmes, une cabine de deuxième classe (à quatre lits, avec lavabo et le mobilier nécessaire), une infirmerie, la cabine du commissaire de l'émigration qui surveillait les passagers, la cellule pour les passagers violents ou clandestins, le réfectoire. Le long du parcours, on découvre les conditions de vie des passagers, les règlements internes établis par la Compagnie et les lois nationales que l'on devait respecter. On peut également écouter de nombreux témoignages sur le voyage (expérience de maladies et gênes dans les dortoirs, la nourriture et l'atmosphère durant les repas dans le réfectoire) en s'asseyant à une table sur laquelle sont projetées différentes lettres parmi lesquelles choisir – comme toujours, des mots authentiques provenant de récits et de lettres de personnes réelles.

### Salle 23 – La Boca (Argentine)

Le premier port touché outre-océan est La Boca, près de Buenos Aires. Là, les Ligures s'étaient installés dès 1830 et avaient construit leurs maisons de bois peintes avec les mêmes couleurs éclatantes que celles de leurs barques ; nous savons qu'il s'agissait, pour la plus grande partie, de marins et charpentiers de marine de Varazze. Au fil du temps, ils ont fait venir beaucoup de leurs compatriotes, grâce, d'ailleurs, à la loi argentine de 1876 qui, pour s'opposer à une grave crise économique, offrait un logement gratuit de cinq jours à l'*Hotel de Inmigrantes* et un billet ferroviaire pour les localités de la Pampa, l'immense plaine qui avait besoin de métayers. Entre 1876 et 1914, ce sont environ deux millions d'Italiens qui sont arrivés en Argentine.

Le quartier est reconstruit, dans cette salle, avec toute sa vivacité colorée. La vidéo est particulièrement intéressante : des acteurs professionnels lisent les lettres d'émigrés qui y ont vécu, tandis que sur le fond défilent des photos de l'Argentine de l'époque. Le visiteur découvre quelles étaient les difficultés à l'arrivée, celles du voyage vers les campagnes ou les villes et quels étaient les travaux proposés aux Italiens.

**Sala 24 – La fazenda (Brasile)**

Il viaggio prosegue per la seconda destinazione: il Brasile, tra piantagioni di caffè e foresta tropicale, sulle tracce di una storia dimenticata. Una storia che coinvolge quasi due milioni di persone, per lo più contadini poveri, veneti e lombardi ma anche friulani e trentini, chiamati dai *fazendeiros* per lavorare nelle piantagioni. L'offerta era straordinaria, per l'epoca – viaggio gratis con famiglia, sola andata – e altrettanto disonesta, perché gli italiani andavano a sostituire gli schiavi neri non più gestibili dopo l'abolizione della schiavitù. I mezzadri fuggiti dai padroni italiani difficilmente potevano accettare un nuovo giogo, tuttavia, tanto meno le condizioni spaventose delle piantagioni, dove imperversavano miseria, malattie e sopraffazione. Con il tempo trovarono riparo nelle colonie concesse dal governo, appezzamenti di bosco dove le

**Salle 24 – La fazenda (Brésil)**

Le voyage continu jusqu'à la deuxième destination : le Brésil, entre plantations de café et forêts tropicales, sur les traces d'une histoire oubliée. Une histoire qui a concerné presque deux millions de personnes, surtout des paysans pauvres, de Vénétie et de Lombardie mais aussi du Frioul et du Trentin, appelés sur place par les *fazendeiros* pour travailler dans les plantations. L'offre était extraordinaire pour l'époque – voyage gratuit avec la famille, un aller simple – et tout aussi malhonnête puisque les Italiens allaient remplacer les esclaves noirs devenus impossibles à contraindre depuis l'abolition de l'esclavage. Les métayers, qui avaient fui leurs patrons italiens, pouvaient difficilement accepter un nouveau joug et encore moins les épouvantables conditions de travail des plantations où sévissaient misère, maladies et abus. Au fil du temps, ils ont trouvé refuge dans les colonies concédées par le gouvernement, des



Ricostruzione del quartiere La Boca (Argentina).

famiglie erano abbandonate a se stesse.

Il museo ha ricostruito in questa sala un tipico barracon, capanna di legno eretta nella foresta come riparo dalle piogge torrenziali, dai giaguari, dai serpenti e dagli indios ostili. Case di pionieri che ricrearono pezzi d'Italia fra le montagne, conservando le proprie lingue e tradizioni per decenni. Per loro, la grande svolta avvenne con l'urbanesimo e l'industrializzazione: poterono lasciare la provincia e la terra per cercare fortuna nelle grandi città, come São Paulo o Porto Alegre; e la trovarono, ma nel frizzante calderone brasiliano la cultura italiana si trasformò in maniera più decisa rispetto all'Argentina o agli USA. Questo spiega perché, a São Paulo, esistono quasi sei milioni di oriundi italiani (se vogliamo, la più grande città italiana del mondo) che spesso ignorano persino la provenienza dei loro antenati.

morceau de bois où les familles étaient abandonnées à leur sort. Le Musée a reconstruit dans cette salle, un typique *barracon*, cabane de bois construite dans la forêt comme abri contre les pluies torrentielles, les jaguars, les serpents et les *indios* hostiles. Maisons de pionniers qui reconstruisaient des morceaux d'Italie parmi les montagnes, préservant leur langue et leurs traditions pendant des décennies. Pour eux, le changement est apparu avec l'urbanisation et l'industrialisation : ils ont pu quitter la province et la terre pour chercher la fortune dans les villes, comme São Paulo ou Porto Alegre; et ils l'ont trouvée, mais dans le creuset pétillant brésilien, la culture italienne s'est transformée de façon plus radicale par rapport à ce qui est advenu en Argentine ou aux USA. Ceci explique pourquoi il existe, à São Paulo, environ six millions de descendants d'Italiens (on peut la considérer comme la plus grande ville italienne au monde) qui ignorent le plus souvent l'origine même de leurs ancêtres.



Ricostruzione di un tipico barracon.





L'ispettore a Ellis Island.

### Salle 25 – Ellis Island (USA)

La troisième grande destination de l'époque était Ellis Island. Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, alors que le flux migratoire en provenance de la Grande Bretagne, de l'Irlande et de la Scandinavie se tarissait, ce sont les Polonais, Juifs russes, Grecs, Libanais, Syriens et Italiens qui répondaient à leur tour au croissant besoin américain de main d'œuvre. Préoccupé par l'ordre public et l'assistance, le gouvernement fédéral des Etats-Unis a organisé un filtre à l'immigration : à partir de 1892, tous les nouveaux aspirants citoyens ont été dérouterés vers Ellis Island, où ils étaient examinés ; on refusait l'entrée aux malades chroniques ou mentaux, aux femmes ou mineurs non accompagnés et, en général, à tous ceux qui n'avaient pas le plus petit moyen de subsistance. En 1907, les arrivants ont été 700.000, la plupart des Italiens provenant du Sud.

Grâce à la collaboration avec l'*Ellis Island Immigration Museum*, il a été possible de reconstituer, dans un lieu qui reproduit les salles d'attente d'origine, les tests psychologiques et d'aptitude à l'arrivée : le puzzle, le Cube de Knox et même un test de lecture en italien et en anglais. Le visiteur émigrant présente son passeport et est soumis aux tests. A la fin, deux agents revêches de l'*Immigration Service* le soumettent à la dernière, insidieuse interview, celle qui décidait de l'acceptation ou du rejet.

Enfin, on peut rechercher parmi les tiroirs d'un fichier, son propre alter-égo (correspondant au passeport que l'on a reçu) et découvrir son histoire, ses aventures, succès et échecs.

Dans la dernière salle est présent un poste de recherche informatique qui, grâce à la collaboration avec le *Cisei (Centro Internazionale di Studi sull'Emigrazione Italiana – Centre International d'Etude sur l'Emigration Italienne)* de Gênes permet au visiteur de fouiller des archives riches de deux millions et demi de noms pour rechercher d'éventuels parents émigrés et connaître, également, l'année de départ et le navire emprunté.

### Salle 26 – Italie 2011

L'immigration dans notre pays a commencé il y a plus au moins quarante ans et on en présente ici une galerie photographique virtuelle. De façon sporadique, des travailleurs d'autres pays (maghrébins, africains, asiatiques, latino-américains) ont commencé à arriver en Italie à partir de 1973, peuplant des villes comme Turin, Rome, Milan et Gênes, mais également les provinces de la Vénétie et de l'Emilia. Ce sont des citoyens de pays extracommunautaires appelés péjorativement *vu' cum-*

### Sala 25 – Ellis Island (USA)

Terza grande destinazione di questo periodo era Ellis Island. Verso la fine del XIX, mentre calava il flusso migratorio dalla Gran Bretagna, dall'Irlanda e dalla Scandinavia, risposero alla crescente richiesta americana di manodopera, polacchi, ebrei russi, greci, libanesi, siriani e italiani. Preoccupato per l'ordine pubblico e l'assistenza, il governo federale degli Stati Uniti organizzò un filtro all'immigrazione: a partire dal 1892 tutti i nuovi aspiranti cittadini furono dirottati su Ellis Island, dove venivano esaminati; si rifiutavano i malati cronici, i disabili mentali, donne e minori non accompagnati e, in generale, chi non aveva un minimo di mezzi di sussistenza. Nel 1907 gli arrivi raggiunsero le 700.000 unità, in maggioranza italiani provenienti dal Sud. Grazie alla collaborazione con l'*Ellis Island Immigration Museum*, è stato possibile ricostruire quei test psicologici e attitudinali: il puzzle, il Cubo di Knox e persino le prove di lettura, in italiano e in inglese, in un ambiente che riproduce le sale d'attesa originali. Il visitatore emigrante presenta il passaporto e viene sottoposto al test. In ultimo, due arcigni ufficiali dell'*Immigration Service* lo sottopongono all'ultima, insidiosa, intervista, quella che decideva l'ammissione o il rigetto.

Alla fine, tra i cassetti di un archivio, si può cercare quello dedicato all'alias del proprio passaporto, scoprendone storia, avventure, successi e fallimenti.

In questa ultima sala è presente una postazione di ricerca informatica che, grazie alla collaborazione con il *Cisei (Centro Internazionale di Studi sull'Emigrazione Italiana)* di Genova, permette al visitatore di scandagliare un archivio di due milioni e mezzo di nomi, per rintracciare parenti emigrati di cui non si conosceva l'esistenza, con l'anno e la nave di partenza.

### Sala 26 – Italia 2011

L'immigrazione nel nostro paese inizia almeno quaranta anni fa, ed è qui virtualmente presentata in una galleria fotografica. In forme sporadiche, lavoratori di altri paesi (maghrebini, africani, asiatici, latinoamericani) iniziano a giungere in Italia già dal 1973, popolando città come Torino, Roma, Milano e Genova, ma anche le provincie del Veneto e dell'Emilia. Sono gli extracomunitari, chiamati spregiativamente *vu' cumprà*, avanguardie di un popolo che copre



Manifesti navali.

oggi vuoti demografici e di disponibilità lavorativa, lasciati da italiani ormai troppo ricchi e troppo istruiti per un'attività qualunque.

Nella sezione successiva, Cartoline di viaggio, il visitatore può scegliere una grande foto e scoprire la storia di qualcuno che è partito dal paese illustrato, sia esso il Senegal, il Niger o l'Afghanistan. È il grande viaggio in cui un migrante si gioca la vita per scappare dalla guerra o dalla fame. La mappa mostra la lunghezza esasperante dei percorsi, mentre le parole, a volte in italiano incerto, raccontano di tormenti e sfruttamento.

Questi momenti sono ricordati dall'esposizione di un Barcone di Lampedusa: stretto, vecchio, inadeguato, una delle

prà, avant-garde d'un peuple qui remplit actuellement les vides démographiques et les emplois délaissés par les Italiens, aujourd'hui trop riches et trop instruits pour certaines activités.

Dans la section suivante, *Cartes Postales de voyage*, le voyageur peut choisir une grande photo et découvrir l'histoire d'une personne qui a quitté le pays illustré, Sénégal, Niger ou Afghanistan. C'est un grand voyage durant lequel un immigré met en danger sa vie pour échapper à la guerre ou à la faim. La carte montre la longueur exaspérante des parcours, tandis que les mots, parfois dans un italien incertain, racontent les tourments et l'exploitation subis.

Ces moments sont illustrés par l'un des Canots de Lampedusa exposé : étroit, vieux, inadapté, c'est l'une des premières em-



Esposizione di un Barcone di Lampedusa.

prime imbarcazioni a giungere in Italia sulla spinta della Primavera Araba, cariche di profughi.

Della vita degli immigrati dopo lo sbarco racconta invece la sezione sul lavoro, provocatoriamente intitolata "Chi ci ruba il lavoro?". Grazie a semplici attrezzi-simbolo come un phon, un casco di sicurezza e un trapano, è possibile attivare un video d'approfondimento e scoprire quali sono i settori in cui trovano occupazione gli stranieri in Italia, con statistiche, video articoli e discussioni su questi temi e sui problemi più diffusi. A fianco scorrono gli scatti colorati del Team Donna Fotografa di Giuliana Traverso, tratti dalla mostra Popoli sulla Scia. Riprendono una Genova familiare con un tocco in più: uomini e donne con tratti somatici di-

barcations arrivées en Italie, au moment du Printemps Arabe, chargées de réfugiés.

De la vie des immigrés après leur débarquement parle la section sur le travail, provisoirement intitulée « Qui nous vole notre travail ? ». Grâce à de simples outils comme un sèche-cheveux, un casque de sécurité et une perceuse, il est possible d'activer une vidéo d'approfondissement et de découvrir les secteurs dans lesquels travaillent les étrangers en Italie avec des statistiques, des vidéos, des articles et des discussion sur ces thèmes et sur les problèmes les plus courants. A côté, défilent les photographies colorées du *Team Donna Fotografa* de Giuliana Traverso, provenant de l'exposition *Popoli sulla Scia* (Peuples dans le Sillage). Elles illustrent une ville de Gênes fa-



La classe multiethnica.



versi dai nostri, eppure a loro agio, come la ragazza africana che vende la focaccia. Genova cambia, e forse più velocemente di quanto ci si accorga.

La sezione successiva riproduce un'Aula scolastica. La scuola è il luogo principale dove si formano i nuovi italiani, cioè gli immigrati e i figli di immigrati che, per assolvere l'obbligo scolastico o perfezionare la propria preparazione, entrano in contatto stabile e permanente con giovani italiani, sperimentando i percorsi di assimilazione e integra-

milière avec quelque chose d'autre : des hommes et des femmes aux traits somatiques différents des nôtres, et pourtant à leur aise, comme la jeune femme africaine qui vend de la focaccia. Gênes change et peut-être plus vite que l'on en a conscience.

La section suivante reproduit une Salle de classe. L'école est l'endroit le plus important pour la formation des nouveaux italiens, c'est-à-dire des immigrés et fils d'immigrés qui, pour finir les années d'école obligatoire ou pour compléter leur forma-



Il ponte superiore di un piroscafo in navigazione.

zione. In questa area sono presentati i video prodotti a seguito di un progetto didattico realizzato dal MuMA con le scuole genovesi: pronunciando il nome di uno studente, il visitatore potrà ascoltare la sua storia, le sue opinioni e i suoi sogni per il futuro.

Nell'ultima vetrina, si scoprono quali oggetti, tradizioni e alimenti gli immigrati portano con sé dal loro paese d'origine, secondo le loro stesse indicazioni.

Al termine del percorso si trovano le Nicchie della riflessione, dove il visitatore può confrontare ciò che sa e pensa sull'immigrazione e i numeri effettivi della stessa, nonché un'installazione dei Siti della Coscienza, di cui il Galata fa parte.

### Sala 27 - Il piroscafo

La sala riproduce il ponte superiore di un piroscafo in navigazione, con timoneria, fumaiolo, scialuppa di salvataggio e tuga di prima classe. La timoneria o plancia era il cuore della nave: qui erano ospitati bussola (protetta da una cuffia di ottone, dotata di sportelli per la consultazione e d'illuminazione interna per la notte), timone e telegrafo di macchina, con cui veniva impostata la velocità. Tutti gli oggetti sono originali. Grazie ad essi è possibile interagire con la simulazione proiettata a prua, pilotando il *Titanic* oltre gli iceberg e conducendolo salvo in porto.

Il fumaiolo era di forma cilindrica, alto e relativamente sottile, inclinato verso poppa: caratteristiche necessarie per limitare la ricaduta di polvere di carbone sul ponte. Per quanto riguarda le scialuppe, esse venivano calate in mare da apposite grette girevoli che ruotavano su se stesse; il sistema era ingegnoso, ma complesso e lungo da eseguirsi. La tuga è un originale di straordinario valore: proviene infatti dal Piro-panfilo *Yaza* dell'imperatore Francesco Giuseppe d'Austria. Misura oltre 10 metri di lunghezza per 4 di larghezza e ha una storia particolare. Dopo la sua rimozione dalla nave, infatti, in un primo tempo conservò i suoi arredi originali e fu utilizzata come padiglione per mostre d'antiquariato; poi fu spostata al Covo di Nord Est, lo storico locale di Santa Margherita Ligure, dove finse da camerino per Frank Sinatra durante la sua tournée italiana. Acquisita successivamente da Ucina (Unione Nazionale Cantieri ed Industrie Nautiche e Affini), è stata donata dalla stessa al Galata Museo del

tion, entrent en contact stable et permanent avec de jeunes italiens, et vivent l'expérience de l'assimilation et de l'intégration. Dans cette section sont présentées les vidéos produites lors un projet didactique réalisé par le MuMA dans des écoles génoises : en prononçant le nom d'un écolier, le visiteur pourra entendre son histoire, ses opinions et ses rêves pour le futur. Dans la dernière vitrine, on découvre quels objets, traditions et aliments que les immigrants ont apportés avec eux depuis leur pays d'origine, selon les indications qu'eux-mêmes ont fournies. Au terme du parcours, se trouvent les Niches de la réflexion, où le visiteur peut comparer ce qu'il sait et pense de l'immigration et les chiffres effectifs de celle-ci, ainsi qu'une installation *Siti della Coscienza* (Sites de la Conscience) dont le *Galata* fait partie.

### Salle 27 – Le paquebot

La salle reproduit le pont supérieur d'un paquebot avec sa timonerie, cheminée, chaloupe de sauvetage et rouf de première classe. La timonerie ou passerelle était le cœur du navire : là se trouvait la boussole ou compas (protégée par une coupole de cuivre, dotée de fenêtres pour la consultation et d'illumination interne pour la nuit), gouvernail et transmetteur d'ordres par lequel on réglait la vitesse. Tous les objets sont des originaux. Grâce à ceux-ci, il est possible d'interagir avec la simulation projeté à proue, en pilotant le *Titanic* et en évitant les icebergs pour le faire parvenir sain et sauf au port.

La cheminée avait une forme cylindrique, grande et relativement mince, inclinée vers la poupe : caractéristique nécessaire pour li imiter la chute de poussière de charbon sur le pont. Pour ce qui concerne les chaloupes, elles étaient mises à l'eau grâce à deux poulies tournante qui pivotaient sur elles-mêmes : le système était ingénieux mais compliqué et long. Le rouf est une pièce originale de très grande valeur : il provient, en effet du Yacht *Yaza* de l'Empereur François Joseph d'Autriche. Il mesure plus de 10 mètres de long pour 4 de large et a une histoire particulière. Depuis qu'il a été retiré du bateau, il a, en effet, dans un premier temps, conservé son équipement original et été utilisé comme un pavillon pour des expositions d'antiquités ; puis il a été déménagé dans le *Covo di Nord Est*, le night historique de Santa Margherita Ligure, où il a servi de loges à Frank Sinatra durant sa tournée italienne. Achété ensuite par l'*Ucina - Unione Nazionale Cantieri ed Industrie Nautiche e Affini* – (Union Nationale Chantiers et Industries Nautiques et Semblables), il a été offert par cette der-

Mare. Tra la fine dell'Ottocento e il nuovo secolo, nell'ambito della trasformazione delle navi in grand hotel galleggianti, le sale da pranzo diventarono da semplici appendici del quadrato ufficiali veri e propri ristoranti: i tavoli si moltiplicano, il servizio e i menu si differenziano e il corredo si arricchisce di cristalli, ceramiche, posate d'argento. I bar sono spesso dominati da gigantesche macchine da caffè, le sale da gioco contrassegnate dai tipici tavoli quadrati, gli aristocratici fumoir, un piccolo mondo maschile contrapposto spesso alla music room, dove le signore si intrattenevano, e poi gli ambienti tipici dei transatlantici e che nessun albergo poteva imitare: le promenades, gallerie dove i passeggeri di classe potevano passeggiare guardando il mare.

nière au *Galata Museo del Mare*. Entre la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup>, dans le cadre de la mutation des navires en grands hôtels flottants, les salles à manger se sont transformées, de simples annexes du mess des officiers, à véritables restaurants: les tables se multiplient, les services et les menus se différencient et la table s'enrichit de cristaux, céramiques, couverts d'argent. Les bars sont souvent surmontés de gigantesques machines à café, les salles de jeu avec leurs typiques tables carrées et les fumoirs aristocratiques deviennent un petit monde masculin qui s'oppose à la salle de musique, où les femmes conversent. N'oublions pas le clou des transatlantiques qu'aucun hôtel ne pouvait imiter: les promenades, des galeries où des passagers de classe pouvaient se promener en observant la mer.



La Scuola dei sommergibilisti.

### Sala 28 - Scuola dei Sommergibilisti

L'ultima sala del piano grazie alle sue numerose attività multimediali, costituisce parte integrante alla visita del sottomarino *S518 Nazario Sauro*. In questo pre-show il visitatore impara a muoversi negli spazi ridotti del natante e, immettendo nel centro di comando un codice fornito dal personale del museo, a usare un telescopio originale, a pilotare un sottomarino in tre tipi di simulazione e a riconoscere i tipi di imbarcazione di superficie da pochi particolari visivi o dal suono che emette il loro motore. Alla fine del percorso, rispondendo a una serie di domande, si riceve il proprio diploma di sommergibilista.

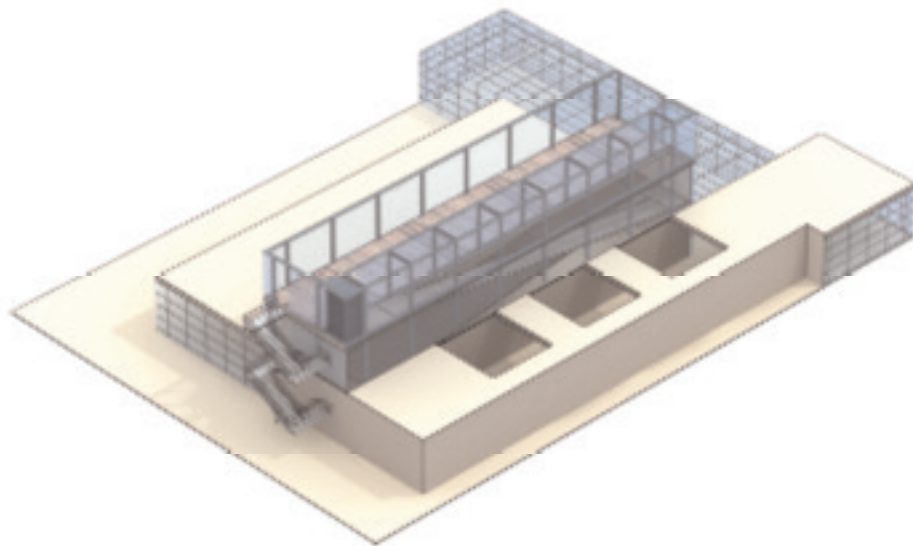
### Salle 28 – L'école des Sous-mariniers

La dernière salle de l'étage fait, grâce à ses nombreuses activités multimédias, partie intégrante de la visite du sous-marin *S518 Nazario Sauro*. Durant cette pré-visite, le visiteur apprend à se déplacer dans les espaces exigus du sous-marin et, après avoir transmis au centre de commandement un code fourni par le personnel du Musée, il apprend à utiliser un télescope original, à piloter un sous-marin durant trois simulations et à reconnaître les types des embarcations se trouvant à la surface grâce à quelques détails visuels et au bruit de leur moteur. A la fin du parcours, après avoir répondu à quelques questions, le visiteur reçoit son diplôme de sous-marinier.



Il sottomarino S518 Nazario Sauro.





#### QUARTO PIANO: IL MIRADOR

Dal quarto piano si accede alle rampe, sovente allestite con esposizioni d'arte. Le rampe conducono il visitatore alla terrazza panoramica Mirador: un parallelepipedo in cristallo progettato per offrire una visuale della città e del porto di Genova a 360 gradi. Il mirador è un giardino pensile e percorso museale, sei totem incorniciano e descrivono monumenti importanti della città: fra questi, il Palazzo del Principe, la Commenda di Pré, il Castello d'Albertis e la Lanterna. Per rinnovare il rapporto tra visitatore e territorio sono stati creati cinque itinerari pedonali scaricabili gratuitamente da una postazione nell'atrio del museo o dal sito [www.galatomuseodelmare.it](http://www.galatomuseodelmare.it).

I percorsi partono dal Museo, e conducono alle principali realtà storiche e museali della città: Palazzo del Principe-Lanterna; Commenda-Castello D'Albertis; Palazzo Reale-Rolli; Porto Antico-Acquario-Museo Antardite- Luzzati- Magazzini Cotone. Una mappa tattile completa l'arredo della terrazza.

#### QUATRIÈME ÉTAGE: LE MIRADOR

A partir du quatrième étage, on accède aux rampes qui sont, souvent, le lieu d'expositions d'art. Les rampes portent à la terrasse panoramique Mirador: un parallélépipède en cristal conçu pour offrir une vue, dans toutes les directions, sur la ville et sur le port de Gênes. Le Mirador est un jardin suspendu et un parcours muséal, six bornes encadrent et décrivent les monuments les plus importants de la Ville : parmi ceux-ci, le *Palazzo del Principe*, la *Commenda di Pré*, le *Château d'Albertis* et la *Lanterna*. Pour renouer les rapports entre visiteur et territoire, cinq parcours piétonniers ont été créés que l'on peut télécharger gratuitement d'une borne placée dans le hall du Musée ou sur le site. [www.galatomuseodelmare.it](http://www.galatomuseodelmare.it)

Les parcours partent du Musée et portent aux principaux lieux historiques et musées de la ville : Palazzo del Principe-Lanterna; Commenda-Castello D'Albertis; Palazzo Reale-Rolli; Porto Antico-Acquario-Museo Antardite- Luzzati- Magazzini Cotone. Une carte tactile complète les équipements de la terrasse.



Terrazza panoramica Mirador.

