

MICHELE CASTELNOVI<sup>1</sup>

FIUME DOPPIO E PUGNALATORE:  
CONSIDERAZIONI STORICO-GEOGRAFICHE SULLE  
ALLUVIONI A GENOVA

*Premessa: "Dramatis Personae"*

Fiume Doppio, *Bis Amnis*, è il nome che i Romani vollero dare al grande torrente che lambisce a est il margine estremo della città portuale dei loro fedeli alleati *Genuates*. Doppio, sia in latino sia in italiano, è un'espressione dal valore ambiguo: può significare sia "due volte più grande" (dal punto di vista della portata d'acqua), sia "duplice, mutevole, persino ingannevole", sotto il profilo dell'affidabilità e della prevedibilità. Dal latino il nome è passato nella grafia medievale dal suono assai meno aulico di *Besagno* (la diffusione in questa forma è attestata già da un latinista esperto come il vescovo Jacopo da Varagine), il che, purtroppo, è un male, perché codesto nuovo nome non veicola nessuna informazione sull'effettiva pericolosità del torrente. La parola "Bisagno" non incute alcun timore negli utenti né negli amministratori, contribuendo ad alimentare un illusorio complesso di superiorità che induce a drammatici errori di valutazione.

Pugnaltore era invece il nome latino del suo affluente, il breve ma impetuoso rio Fereggiano<sup>2</sup> dal latino *feritor* che è il sostantivo derivato dal verbo *ferio, feris, ferire*, rafforzato con la "t" iterativa che in latino intensifica l'azione: come *canto* da *cano* (cantare a squarciagola) o *salto* da *salio* (maggiore enfasi). Meno letterario di *vulnus* e *vulnerare*, *ferio* significa alla lettera "colpire nel profondo" (detto anche delle corde della cetra, o del battere moneta): e non c'è dubbio che l'affluente Fereggiano si riversi con violenza nel torrente Bisagno, soprattutto ora – dopo i lavori ottocenteschi – che lo incontra con un incrocio quasi perpendicolare. Il Fereggiano è chiamato "rio" perché è molto corto, ma tale qualifica non deve trarre in inganno: giacché scorre su una montagna rocciosa pochissimo permeabile, e quindi tende ad accumulare grandi quantità d'acqua che colpiscono il Bisagno all'improvviso, contribuendo in modo determinante alle esondazioni. Col suo nome medievale il Fereggiano è

---

<sup>1</sup> Centro Studi Martino Martini di Trento; michelecastelnovi@hotmail.com.

<sup>2</sup> Secondo alcuni studi etimologici, Fereggiano sarebbe solo un sinonimo di Bisagno, come se l'affluente non fosse stato degno di un nome proprio (PETRACCO-SICARDI, CAPRINI, 1981, p. 50).

testimoniato perlomeno a partire dal 1076 (POLEGGI, 1976). Il lemma della Treccani fu affidato a un geografo di grande valore, Elio Migliorini:

«Piccolo fiume della Liguria, il *Feritor* degli antichi, noto soprattutto perché le sue improvvise piene hanno più volte danneggiato i quartieri orientali di Genova e perché le sue acque alimentano due degli acquedotti della città» (MIGLIORINI, 1930, p. 88).

Purtroppo, nel 1930, Migliorini sembra aver dimenticato la vera etimologia di *Bis Amnis*, e non si avvide di un dettaglio: dal punto di vista storico, infatti, fino alla fine dell'Ottocento non c'era alcun "quartiere orientale" da allagare e il torrente poteva dispiegare tutta la sua potenza senza arrecare eccessivi danni alla popolazione proprio per l'assenza o la rarefazione degli edifici. Inoltre, il torrente giunge in mare non a "località Fosse", ma alla Foce.

*Un sano "timor degli dèi"*

Giganti addormentati, o draghi implacabili? L'arte rinascimentale ci ha abituato a una rappresentazione paciosa dei fiumi come giganti dalla barba lunga, pigri e quasi sempre mollemente sdraiati. L'acme di quel tipo di rappresentazione si raggiunge con la fontana di Trevi del Bernini o con il dipinto di Rubens: in entrambi i casi si accostano i fiumi con le allegorie femminili delle terre continentali, in un contesto idilliaco e senza pericoli o urgenze di sorta. Immagini analoghe si riscontrano in autori abituati a fiumi grandi e pacifici come il Po a Torino o il Tevere a Roma.

Ma anticamente, le popolazioni temevano i fiumi e i torrenti come potenziali sterminatori (come si venerano e si temono le tigri o i fulmini o i vulcani): le offerte votive servivano per cercare di ottenere la benevolenza di dèi idrografici temuti per le loro improvvise "impetuose ondate di collera", come ad esempio l'Arno<sup>3</sup>. Come sottolineava Feuerbach, le popolazioni primitive «pregavano come se fossero entità divine i monti, gli alberi, gli animali, *i fiumi* e le fonti del proprio paese» (FEUERBACH, 1969, p. 41; corsivo mio)<sup>4</sup>. «L'angoscia dei primitivi non era del tutto fuori posto» (CESA, 1969, p. 28), laddove la loro mera sopravvivenza era spesso in balia degli eventi naturali: carestie, epidemie, terremoti e inondazioni rendevano le popolazioni timorose, e inducevano (quasi sempre) gli amministratori alla più prudente cautela. Ed è facile completare il

---

<sup>3</sup> «Gli Etruschi temevano l'Arno come una divinità fluviale oscura e pericolosa [...] accreditavano misteriosi poteri magici all'Arno e consideravano il monte Falterona un dio» (D'ANGELIS, 2006, p. 21).

<sup>4</sup> Secondo Feuerbach, anticamente ogni popolazione venerava elementi del concreto "locale" (quel particolare fiume, quel preciso monte) senza porsi un problema "universale" (tutti i fiumi, o l'idea platonica di "flumità") anticipando un atteggiamento local diverso dalle astrazioni globali: potremmo dire, una religiosità a km 0.

sillogismo osservando che i peggiori disastri sono stati fatti in quell'epoca in cui, accecati da positivista fede nelle magnifiche sorti progressive dell'industrializzazione, popoli e amministratori si sono illusi di poter "dominare" la Natura e, pertanto, di aver facoltà di poter costruire impunemente dovunque, comunque e quantunque. Feuerbach aveva ben chiaro che «il sentimento di dipendenza dalla natura, collegato con la rappresentazione della natura come un ente personale che agisce per un atto di volontà, è il fondamento del sacrificio, l'atto tipico della religione della natura» (FEUERBACH, 1969, p. 70).

Il tema è stato introdotto nella storiografia genovese dal vescovo altomedievale Jacopo da Varagine: secondo la sua *Chronica*, il terzo vescovo della città fu Siro a partire dal 580 d.C., nativo di Molassana (e sul luogo della sua nascita hanno eretto la chiesa che oggi ha nome San Siro di Struppa). Ancora giovane egli "uccise il basilisco" (un po' come Harry Potter). Si tratta di una metafora di lunghissima tradizione come lotta vittoriosa contro le eresie; già attestata in Albenga attorno al 361 con Sant'Ilario che caccia i serpenti. Ma nel nostro discorso sulle alluvioni, il punto è che un giovane prete (poi saggio amministratore!) proveniente dalle rive del fiume, per prima cosa sconfigge un lungo mostro puzzolente e bagnato, liberando il territorio dai suoi miasmi e dalla sua perpetua minaccia.

#### *La singolare concentrazione verticale nel centro urbano del Siglo de los Génoveses*

Moltissimi viaggiatori medievali hanno descritto con meraviglia e ammirazione dello sviluppo verticale della città di Genova, tra l'epoca di Caffaro e quella di Doria (Andrea): il tema è assai noto e non mi dilungo. Ma vorrei far notare che mentre si costruivano palazzi di quattro e anche cinque piani sulla *Ripa Maris*, torri e sopraelevazioni di ogni genere, nessuno si ardiva a costruire sul greto del torrente Bisagno, tanto che il Ponte di Sant'Agata aveva campate per una larghezza complessiva di oltre trecento metri. Non si ha alcuna notizia, né documentale, né cartografica, di edifici costruiti tra la chiesa dedicata appunto a Santa Agata, in onore della quale si tiene una annuale fiera delle piante da frutto il 2 febbraio, e la chiesa degli Incrociati (a ridosso dell'attuale Stazione Brignole), che era stata scelta per la sua posizione a oriente del manufatto urbano come punto di ritrovo sia dei crociati (dove il nome, trascurando la falsa etimologia che vorrebbe risalire a diecimila martiri crocifissi) sia dei mercanti lucchesi che giungevano via terra o via mare fin dal 1152 (KOTELNIKOVA, 1975, p. 56). La prima occorrenza documentale risale all'anno 1191 (POLEGGI, 1976, p. 88) sotto la denominazione di *Sanctae Mariae Cruciferorum*, poi accennata come *de Cruce Signatis* e infine detta *De Incruciatīs*, il che induce a pensare non a uomini crocifissi, ma a crociati. Il più antico riferimento al grande ponte risale ad un documento del 1275: «*Pontis Maioris in Bissane, apud Sanctae Agathae*», nella vasta Contrada rurale che faceva capo alla

Chiesa di Santo Stefano ancora fuori dalle mura del Barbarossa<sup>5</sup>, oggi in via XX Settembre (IBIDEM).

Eppure, nonostante una crescita demografica inarrestabile e notevoli necessità di spazio per magazzini delle merci e per la costruzione degli edifici della primissima proto-industrializzazione (per materiali ingombranti sia grezzi sia lavorati, come il velluto), quei genovesi di quell'epoca non costruirono edifici dentro al greto del Bisagno. Al contrario: tutte quelle valli erano destinate alla produzione agricola, per cercare di soddisfare la domanda urbana, e i documenti la descrivono, nella prima metà del Seicento così: «la valle di Bisagno è bellissima, gode di benigno aspetto del sole et dell'aria amena et salubre, produce ottimi Vini, perfetto latte, et preziosi frutti, et commoda al lavare li panni dei Cittadini et asciugarli» (ROTA, 1991, p. 219).

Anche durante i secoli medievali ci furono, ovviamente, episodi meteorologici estremi: ma per l'assenza di danni e di vittime tendiamo a minimizzare la quantità d'acqua che potrebbe essere caduta. Rosso enumera per il solo XV secolo almeno quattro episodi, nel 1404, nel 1407, nel 1414 e nel 1452: ma che risultarono meno drammatici, proprio per l'assenza di edifici (ROSSO, 2014).

Venne poi quello che gli storici di tutto il mondo (tranne quelli italiani, ancora influenzati da una tabuizzazione elaborata dalla invidiosa storiografia sabauda) vogliono denominare *El Siglo de los Génoveses*: ovvero quel lungo periodo tra la metà del '500 e la metà del '700 in cui sembrava che ci fossero banchieri e mercanti genovesi presso ogni corte d'Europa. Sul sussidiario delle scolaresche italiane si apprende – erroneamente – che a partire dal 13 ottobre 1492 tutti i commerci mediterranei sarebbero stati spazzati via dagli scambi con l'America: Colombo risulterebbe quindi essere il genovese che avrebbe mandato in rovina la propria patria. La realtà era semmai il contrario. I commerci erano ancora più fiorenti; l'argento peruviano veniva scavato con gran fatica, trasportato lungo l'oceano (al netto dei furti dei pirati olandesi) ma infine consegnato ai banchieri genovesi, che si arricchivano senza correre nessun rischio. La città era in continua crescita demografica e si costruivano palazzi talmente belli da suscitare l'invidia del re di Francia (nel 1502 Luigi XII, ospitato nella villa del marchese Imperiale, ebbe a dire: «la corona di Francia non ha un palazzo altrettanto bello, ricco e sontuoso in tutto il suo Regno!»; ROBINSON, 1987, p. 98 nota 1) e l'ammirazione di un Rubens, che volle ritrarli in un vero e proprio *portfolio* da proporre nelle Fiandre come paradigma esemplare di come si doveva costruire un palazzo urbano (e patrizio, benché repubblicano; *Rubens e Genova*, 1977).

---

<sup>5</sup> Come è noto, anche per la splendida cronaca del Caffaro, nel 1155 i genovesi costruirono mirabili mura difensive, nel perimetro compreso tra Porta Soprana (oggi piazza Dante) e Porta di Santa Fede detta poi dei Vacca (oggi salita Santa Sabina, in prossimità della Facoltà di Lettere). L'abbazia di Santo Stefano, edificata su una preesistente cripta del VI secolo, era fuori dalle mura in aperta campagna.

Eppure, nonostante la crescita e la fame di spazi, i genovesi di allora (tra i quali alcune delle menti finanziarie più acute dell'epoca) si astennero con cura dall'edificare sulla pianura alluvionale del Bisagno, preferendo mantenere la sua destinazione per la produzione agricola o, eventualmente, per ospitare eleganti cacce al cervo per eventuali ospiti dei Palazzi dei Rolli.

Tra le poche eccezioni, si possono ricordare Villa Imperiale (dal lato orientale, sotto la Madonna del Monte) oppure, dal lato occidentale, Villa Grimaldi e Villa Centurione attorno alla chiesa di Santo Spirito, oggi in via San Vincenzo (GROSSI BIANCHI, POLEGGI, 1987, p. 293): le quali, però, avevano tutte ampi giardini attorno e un piano terra completamente vuoto, composto di volte ad arco per lo scarico delle merci, che in caso di alluvione avrebbe potuto essere sbarazzato rapidamente. Inoltre, si tratta sempre di edifici isolati, rarefatti, nell'ambito di una pianura complessivamente sgombra.

Una famosa veduta di Genova del 1616 (o meglio: *Civitas Ianue 1616*), attribuita a Bordoni, mostra chiaramente che la valle del Bisagno fino alla foce è tutta verde di foreste (come anche il Polcevera dall'altra parte), e la zona di San Vincenzo era quasi disabitata (IVI, p. 268).

Gli episodi bellici del Settecento mostrano ampi spazi liberi davanti alle mura orientali, le cosiddette "Fronti Basse". Si trattava dei classici bastioni bassi e larghi, adottati per sparare ad alzo zero con palle da cannone ma soprattutto con cartucce da mitraglia: l'efficacia di questi bastioni, ovviamente, dipendeva dalla completa assenza di edifici o altri ostacoli che potessero difendere eventuali assalitori. La parte finale del greto del Bisagno era talmente sgombra che gli austro-piemontesi preferirono attaccare dal lato polceverasco nel 1746. Quella invasione militare ebbe durata effimera: pare che i nuovi arrivati fossero talmente arroganti da ispirare ai "sudditi" genovesi (abituati a ben altro stile e a ben altre forme di dignità cittadina) un'immediata insurrezione, incominciata con il famoso gesto del giovane Balilla.

Ancora nel 1798, quasi tutti gli edifici urbani erano compresi a ovest del Bisagno e ad est del Polcevera. Durante l'assedio del 1800 la dama patrizia Luigia Pallavicini cadeva dal cavallo a galoppo lanciato sulla spiaggia di Sestri Ponente, che era a quell'epoca libera da edifici, suscitando un'accorata ode del giovane Ugo Foscolo, accorso per combattere assieme ai patrioti della libertà contro gli austriaci tirannici.

Come è noto, nel 1805 Napoleone decise *motu proprio* di annettere al grande *Empire* la piccola *République Ligurienne*, che era stata creata nel 1797. Per contrastare le flotti inglesi, egli aveva bisogno di un porto militare pronto subito: i progetti che già accarezzava riguardo a una darsena a La Spezia non potevano essere realizzati nel breve tempo, e i cantieri sarebbero stati esposti agli attacchi delle onnipresenti flotte britanniche.

Nel 1807 alcuni ufficiali napoleonici tracciano una bellissima carta di Genova, oggi conservata a Parigi, *Carte de Gènes et des ses environs jusqu'à 3 km compirs entre la Polcevera, la Sturla, la Torassa et al mer, Service Historique de l'Armée de Terre* (*Génie* 14, *Gènes* 1). L'intenzione è evidente: fornire all'Impero una base

facilmente difendibile. A questo fine, il Bisagno deve restare esattamente com'è, perché garantisce alle batterie di artiglieria schierate sulle fronti basse un ampio spazio pianeggiante su cui cannoneggiare eventuali aggressori provenienti da est (forse memori del fatto che all'epoca del Balilla gli austro-piemontesi erano penetrati dalla parte opposta, proprio per evitare quello scenario).

*Una gestione "colonialista" nella dominazione sabauda*

Nel 1814 il Congresso di Vienna regala alla dinastia Savoia il territorio della *ci-devant* Repubblica di Genova. Si tratta di un evidente caso di infrazione al tanto sbandierato principio di legittimità: che persino a Talleyrand permise di mantenere intatti i confini della Francia, in quanto regno. Le uniche vittime furono le Repubbliche: Genova, Venezia, Lucca e Paesi Bassi.

A partire dal 1825 nel cuore della città si vedono già i primi grandi lavori di "ammodernamento", per usare gli eufemismi filo monarchici, ossia di "sventramento", per usare un linguaggio più oggettivo. La finalità di queste operazioni è semplicissima: districare il groviglio di stradine e vicoli che avrebbero permesso agli autoctoni di difendersi in caso di aggressione, dall'estero o dalla capitale. L'organizzazione è affidata a un "tecnico", l'architetto Carlo Barabino, autore di un piano urbanistico nel 1825<sup>6</sup>. Il Piano Barabino prevedeva, tra l'altro, interventi edili in tutta l'area compresa tra i quartieri urbani e il Bisagno: cominciando dalla realizzazione di via Carlo Felice (oggi: via XXV Aprile), giustificata dalla "necessità" di unire le strade carrozzabili dei ceti più elitari (Strada Nuova, Strada Nuovissima e via Balbi, ossia oggi via Garibaldi, via Cairoli e via Balbi), con le nuove edificazioni in progetto (strano ma vero, fino ad allora i patrizi a Genova preferivano andare in portantina). Chi vi passa ancora oggi può vedere gli edifici "tagliati in diagonale" da questo intervento, esempio classico di operazione decisa "a tavolino".

È possibile cogliere in questo approccio una vera e propria motivazione ideologica. A Torino si pativa molto la rivalità con Genova: più ricca, più famosa, più prestigiosa della città capitale, anche e soprattutto per il suo ruolo nella storia. Non è un mistero che i torinesi fecero di tutto per minimizzare il ruolo storico di Genova, anche attraverso la sistematica denigrazione di tutto ciò che era in qualche modo "medievale"<sup>7</sup>. Infatti, al di là di minuscoli aneddoti

---

<sup>6</sup> Barabino, genovese, aveva già vinto la gara per costruire il nuovo Teatro Carlo Felice dedicato ai sovrani nel 1828, sulla sede dell'ormai distrutto monastero dei Domenicani in piazza De Ferrari.

<sup>7</sup> Anche l'enfasi assegnata al "nuovo" cimitero di Staglieno serviva a far dimenticare le memorie degli eroi dell'età repubblicana (Caffaro, Embriaco, Doria, Zaccaria, Assereto) riducendo l'identità genovese a una rassegna di piccoli "Monsù Travet" con le mezze maniche. Anche il successo della canzone *Ma se ghe pensu* (lamento disperato di un emigrante genovese in America Latina) era funzionale a tratteggiare a un'identità circoscritta a piccole disavventure da impiegati contemporanei, immemori delle gesta medievali.

sull'eroismo degli esponenti medievali della casata, nel Medioevo Torino era poco più che un piccolo centro rurale, nettamente inferiore ad Asti o a molti altri centri padani: mentre Genova era un protagonista dello scacchiere internazionale. Inoltre, i fasti medievali avrebbero potuto eccitare gli animi dei "repubblicani" (ancora entusiasti della breve stagione giacobina) e dei "carbonari". Ecco quindi che si assiste a una intensa attività storiografica orchestrata al fine di denigrare tutto ciò che è medievale e repubblicano (cioè in una parola: "genovese") a favore di tutto ciò che è moderno e monarchico (cioè in una parola: "torinese"). Si vietano le attività della Società Ligure di Storia Patria; si impedisce la consultazione dei documenti storici (molti dei quali verranno trasferiti, come da una colonia invasa, nella capitale Torino); si sostengono pubblicazioni filopiemontesi.

La storiografia filomonarchica dell'epoca, dovendo parlare delle Repubbliche marinare, enfatizzava solo la litigiosità: si trascuravano tutti gli aspetti positivi (i commerci, gli scambi, le idee, la cartografia nautica) e si ricordavano solo le lotte "tra italiani" (tra le concorrenti repubbliche ma anche tra le fazioni cittadine), giudicate sempre inopportune e immorali, e soprattutto si stigmatizzava l'intrinseca incapacità di condurre all'unificazione nazionale, come se quella fosse stata una teleologia inevitabile (consideriamo che a quell'epoca gli stati di lingua tedesca erano tutt'altro che uniti).

In quel periodo si susseguono numerosi interventi di "allargamento" e di "penetrazione". Si incomincia, tra il 1835 ed il 1840, con la Carrettiera Carlo Alberto, ossia una larga circonvallazione a mare che permette ai piemontesi di arrivare al centro della città senza esporsi alle eventuali ribellioni dei vicoli (e ovviamente tagliando perpendicolarmente tutti i torrenti che erano stati coperti in età medievale). Tra il 1838 e il 1840 si realizza una soluzione del tutto inedita a Genova: un quadrivio tra strade rettilinee ortogonali, ossia via Colombo e via Galata, impennate su piazza Colombo: verso sud, il grande "Manicomio" con la caratteristica forma stellata (completato da Celestino Foppiani nel 1841, ma poi trasferito a Quarto nel 1894 quando l'area era diventata ambita dai ceti agiati). L'intera operazione viene costruita sull'antica *Braida*, ossia quella porzione di terreno pianeggiante esposto alle piene del torrente che era stata giudicata eccessivamente pericolosa dai preromani, dai romani, dagli altomedievali, dai medievali, e durante tutti i secoli dell'espansione urbana in età moderna (nonché durante gli anni repubblicani, quelli giacobini e quelli imperiali). Certo, erano state edificate le mura, quindi in un certo senso esisteva un argine che, fino a prova contraria, avrebbe difeso dal torrente queste costruzioni. Ma cosa sarebbe accaduto se malauguratamente qualcuno (nel 1890) avesse mai deciso di demolire le mura?

Dall'estremità settentrionale di via Galata parte la lunga salita di via Serra, che attraversava prati e boschi per raggiungere la chiesa dei santi Giacomo e Filippo. Via Serra fu costruita nel 1838 e un grande edificio realizzato per ospitare le famiglie povere vittime del colera fu invece venduto al marchese

Ignazio Serra Pallavicini al prezzo di costruzione; a citare l'evento è il rendiconto del sindaco Antonio Brignole Sale, del 5 maggio 1854.

Non è questa la sede idonea per ripercorrere tutti gli sventramenti urbanistici voluti dal nuovo regime: per i quali si rimanda alla letteratura specifica e soprattutto al saggio di Poleggi e Cevini del 1989. Nel 1840 era stata costruita via Minerva (oggi corso Buenos Aires), strada urbana con palazzi e servizi cittadini perpendicolare al percorso del torrente Bisagno. Finanziata ufficialmente nel quadro delle grandi opere, come primo tratto dell'arteria che avrebbe dovuto portare verso il Granducato di Toscana (ufficialmente un alleato nel quadro della diplomazia della Restaurazione) ma soprattutto verso i cantieri navali in allestimento a La Spezia, *passando via terra* perché come è noto i piemontesi erano piuttosto allergici al mare. Come spesso accade, all'inizio la strada era stata qualificata come "regia" in modo che le spese di costruzione fossero accollate all'erario, ma già nel 1893 fu stabilito per legge che la strada fosse declassata da regia a comunale, con travaso delle competenze di manutenzione e spesa ma anche di destinazione d'uso: il che dimostra «il carattere definitivamente urbano assunto dalla zona» (POLEGGI, CEVINI, 1989, p. 201).

Nel 1850 via Alessi, nel 1852 via Rivoli (Carignano); via Assarotti, via Caffaro. Nel 1853 fu inaugurata la ferrovia Torino-Genova Principe, funzionale non tanto al trasporto delle merci dal porto e dalla San Pier d'Arena che all'epoca non aveva ancora conosciuto il suo decollo industriale, ma piuttosto a portare rapidamente i bersaglieri per sopprimere le insurrezioni (come accadrà nel 1859). La stazione all'inizio era solo un edificio provvisorio. In pratica, le stazioni genovesi vengono declassate entrambe a semplici "passanti": laddove invece le città importanti come Torino, Milano, Firenze e Roma avevano (e hanno ancora oggi) una stazione "terminale". La lunga "Galleria Traversata" fu inaugurata nel 1872. Cosa sarebbe successo se i torinesi avessero rispettato il letto del torrente e avessero edificato la Stazione Orientale non a ridosso del Montesano, ma al di là del ponte, diciamo più o meno sulla collina di piazza Martinez, e di conseguenza avessero costruito tutte le cose successive più ad est di duecento metri? Infatti in quel periodo, a est della nuovissima stazione, c'erano solo prati e boschi e rare ville con giardino.

Nel frattempo l'urbanizzazione prosegue. Nel 1859 via Palestro, via Goito, piazza Marsala, poi nel 1867-1868 tutta la circonvallazione a Monte. Nel 1872, come detto, fu completata la Galleria Traversata, portando i binari ferroviari fino a Stazione Brignole (che dal 1868 aveva un edificio solo temporaneo).

Le edificazioni maggiori giungono dopo il 1877 con il Piano urbanistico della Piana orientale del Bisagno. Piazza Paolo da Novi<sup>8</sup> è conclusa nel 1878;

---

<sup>8</sup> Toponimo che ricorda il primo doge che, nel 1507, capeggiò la rivolta delle "Cappette" cioè dei borghesi contro i patrizi, e fu decapitato per volere dei Fieschi. Fuor di metafora: il Medioevo genovese rappresentato esclusivamente come periodo di litigiosità sterile (si pensi ad

nel 1884 è completato il percorso rettilineo che dal mare giunge fino al cimitero di Staglieno, battezzato con due odonimi di chiaro sapore sabaudo: corso Torino e corso Sardegna. Nel 1890 viene allargata Via Giulia con il grande sventramento urbano denominato via XX Settembre (per memoria della Presa di Porta Pia, con sommo rammarico degli ambienti cattolici), con l'edificazione del Ponte Monumentale tra le due colline di santo Stefano e di Carignano (dove oggi ha sede la facoltà di Scienza della Formazione con la sua biblioteca geografica).

Nel 1908, una nuova strada rettilinea (dedicata al romanziere monarchico Edmondo De Amicis) unisce via Girolamo Serra con la neonata stazione ferroviaria di Brignole,

«cancellando definitivamente quanto era rimasto dopo la distruzione operata dalla ferrovia e dalla stazione, del tratto di periferia cittadina lungo l'antico percorso dalla Porta Romana (allo sbocco di San Vincenzo) al Borgo Incrociati, e condannando quest'ultimo alla condizione di isolamento e di abbandono in cui ci è pervenuto» (POLEGGI-CEVINI, 1989, p. 205: si allude implicitamente alle alluvioni).

Ancora nel 1854, la carta di Celestino Foppiani (IVI, p. 186) mostra chiaramente che il Bisagno scorre libero, ad est delle mura cittadine, senza che nessuna costruzione ostacoli il suo transito.

Dal 1845 al 1854 erano state edificate le valli verticali che salgono sui monti, con le brillanti operazioni di lunghi rettilinei in salita come via Serra, via Assarotti, via Palestro, via Caffaro e via Pertinace (IVI, pp. 185 e 187): disegnate come imitazione delle case patrizie, per soddisfare l'esigenza abitativa della parte più ricca della borghesia e dei colletti bianchi della crescente industria genovese, e del terziario (in particolare le attività connesse con il porto).

Ma la carta del Piano regolatore del 1877 non lascia dubbi: si stava progettando una rivoluzione. Commenta Luccardini: «anche, e soprattutto, tramite l'eliminazione del Bisagno» (LUCCARDINI, 2013, p. 12).

### *Il greto del torrente come collettore dei servizi indesiderabili*

Il *fil rouge* sarà, per tutti i decenni successivi, concentrare lungo il Bisagno (o anche “dentro” e “sopra”) tutto ciò che sembra scomodo collocare nei quartieri già abitati. Ovviamente, l'assenza di una popolazione di autoctoni facilitava i primi insediamenti “fastidiosi”, e poi – siccome piove sempre sul bagnato – si accostavano edifici fastidiosi ad altri già fastidiosi, peggiorando le cose sempre più. Come scrivono Poleggi e Cevini: «nel 1896 comincia la costruzione delle Carceri [di Marassi], a conferma di una tradizione che assegna

---

analogo trattamento nell'unica opera lirica di ambientazione ligure trecentesca, il *Simon Boccanegra* di Verdi e Boito, più volte rimaneggiata tra 1857 e 1881.

alla val Bisagno i servizi “scomodi” di livello urbano» (POLEGGI, CEVINI, 1989, p. 205) o per meglio dire, anche al di là del livello urbano, giacchè proprio il carcere svolge una funzione di livello nazionale: l'esempio, infatti, indica la valle come pattumiera di Genova ma anche Genova come pattumiera d'Italia, laddove in altri stati si preferisce relegare gli edifici carcerari ben distanti dalle città d'arte e di turismo che si intende valorizzare.

Così uno dopo l'altro troveranno posto:

- il cimitero monumentale di Staglieno, iniziato nel 1838 (vedi SBORGI, 1997).
- il manicomio (e il centro per studi psichiatrici d'avanguardia condotti da Enrico Morselli, studioso di Darwin, amico di Arturo Issel).
- il mercato generale di piazza Terralba, con tutti i “fastidi” così poco urbani e borghesi, legati all'orario mattutino, agli odori delle merci, ai rumori delle attività di carico e scarico, e via dicendo.
- lo stadio di calcio (già testimone delle pionieristiche prodezze del pluriscudettato *Genoa Cricket and Football Club* a fine Ottocento, poi oggetto di uno scandaloso rifacimento in vista dei mondiali Italia '90, apoteosi di Tangentopoli, ovviamente non senza un'ampia copertura del torrente spacciata per “temporanea” e adibita a parcheggio a cielo aperto senza nemmeno un piano sopraelevato.
- il carcere oggi noto con il nome di Marassi<sup>9</sup>, pensando al quale Fabrizio De André (figlio di un importante giudice genovese) ha composto nel 1990 la memorabile canzone *Don Raffae* con il verso “e lo Stato, che fa? Si indigna, s'impegna, s'impunta poi getta la spugna con gran dignità”, che ben si attaglia anche alle vicende delle alluvioni.
- l'allestimento “temporaneo” per le celebrazioni colombiane del 1892 (mi permetterei di rimandare alla bibliografia indicata in CASTELNOVI, in pubblicazione), che in teoria avrebbero dovuto essere smantellate subito (come la Tour Eiffel) e che invece rimasero, almeno nella copertura del torrente: con una coincidenza perlomeno sospetta tra gli interessi del sindaco, Andrea Podestà, e di suo figlio Giulio Podestà il quale, guarda caso, era presidente della società edile Aedes che vinceva tutti gli appalti edificabili a est del Bisagno per trent'anni.

#### *Dal 1877 al 1926: tra due annessioni*

Uno storico dell'urbanistica genovese ha riassunto in maniera efficace l'approccio di Andrea Podestà, barone genovese che però studiò legge a Torino, per quasi trent'anni consecutivi unico sindaco nonché deputato o senatore del

---

<sup>9</sup> L'etimologia più plausibile per *Marassi* è che fosse il limite estremo ove arrivavano le acque salate del mare, soprattutto in epoca arcaica quando la foce del Bisagno era più larga. Stessa etimologia, ma in corrispondenza di torrente coperto assai più piccolo, per le *Fontane Marose*.

collegio urbano (LUCCARDINI, 2013, p. 6). Come mai studiò a Torino? Perché il primissimo provvedimento “coloniale” adottato dai sabaudi fu di deportare gli studi universitari da Genova alla capitale, costringendo i rampolli delle migliori famiglie a vivere almeno 5 anni come ostaggi nella ragnatela delle amicizie “che contano” tra i monarchici torinesi – un po’ come i giovinetti ateniesi mandati presso un altro “Toro” dalle fattezze antropomorfe, a Cnosso – col risultato che chi tornava, come Podestà (altrove, come Gandhi) spesso era meglio inserito nei network della capitale che non negli ambienti della città di cui risultava essere legalmente il rappresentante (e ci si domanderebbe, correttamente, se egli rappresentava più le esigenze della capitale o quelle dei propri concittadini).

Occorre evitare di abboccare, con eccessiva credulità, alle giustificazioni addotte dai protagonisti di quell’espansione urbana: i quali, in quanto parte in causa, avevano tutto l’interesse a sostenere il proprio punto di vista, anche a discapito della verità. Così, non posso essere d’accordo con chi scrive che

«da crescita demografica di Genova nella seconda metà dell’Ottocento le imponeva la necessità di aumentare il numero delle abitazioni da offrire ai lavoratori che erano attratti dallo sviluppo dei traffici portuali e dei commerci annessi» (IBIDEM).

Infatti, anche prima di Foce e Albaro, la prima area coinvolta dallo sviluppo fu quella dei grandi assi (*boulevards*... in salita!) della circonvallazione a Monte e precisamente: via Caffaro, via Goito, via Palestro, via Serra e via Assarotti, che furono edificate con bellissimi palazzi adatti a famiglie dell’alta borghesia (come appunto anche Foce e Albaro) e non certo per eventuali “operai attratti dai cantieri”. Luccardini vi accenna senza cogliere il nesso quando scrive:

«La prima grande espansione urbana venne realizzata sul territorio comunale disponibile, a monte della cerchia muraria del Cinquecento [...] fra il 1854 ed il 1894 [...] ebbe come protagonista principale il sindaco Andrea Podestà, il quale però, prima di morire nel 1895, si rese conto che l’esigua estensione dei terreni sovrastanti il centro storico non sarebbe stata sufficiente ad una progressiva crescita urbana e dunque si adoperò su due livelli (quello istituzionale e quello imprenditoriale) per assicurare nuovi territori per l’ingrandimento della città. Sul primo versante [istituzionale], pose le premesse per l’annessione a Genova dei piccoli Comuni orientali, a levante del torrente Bisagno, che era, dunque, il confine amministrativo e daziario. Sul secondo versante, promosse le intese fra gli imprenditori e i proprietari terrieri per dare corpo a una iniziativa privata lungimirante e determinata. L’opera su questo versante venne però [dopo la sua morte] condotta da suo figlio Giulio Podestà, presidente della società Aedes che per più di trent’anni giocò col Comune di Genova la partita dell’urbanizzazione sulle colline e sulla costa di Albaro» (IBIDEM).

La prima obiezione è contro questa lettura irenica della storia: come se la cosa accaduta fosse considerata giusta e inevitabile per il solo fatto che, appunto, è accaduta<sup>10</sup>. Soprattutto non sono d'accordo con l'aggettivo "lungimirante", che di solito si adatta poco ai costruttori italiani del Novecento, e pochissimo a chi costruisce nel letto di un torrente. Ma in quella stessa epoca si stava espandendo anche New York, eppure nessuno laggiù tentò di edificare sopra Central Park.

La seconda obiezione riguarda i boulevards: perché così tanti, lunghi e diritti?

I boulevards, all'esercito per sparare ad alzo zero sulla folla. I fans di Guccini gradiranno sapere che piazza Alimonda si trovava (nel 1849 come nel 2001), esattamente, al centro di questa rete di boulevard, progettati e costruiti appositamente per agevolare i soldati del re nel reprimere le eventuali sommosse del popolo: a favore del re, ma contro il popolo. Anche se l'evento è stato accuratamente rimosso dai sussidiari della scuola dell'obbligo e dalla memoria collettiva sul Risorgimento (raccontato da convegni e film come un unico slancio compatto), Genova si era già ribellata contro il regime monarchico nel 1849, ma l'insurrezione era stata soffocata con stragi e stupri dai bersaglieri del generale Lamarmora (il quale aveva inventato quel corpo appositamente per reprimere i sediziosi, e fu ricompensato dai sovrani con importanti cariche ministeriali).

Seguendo la medesima impostazione ideologica, nel 1890 un architetto del comune, Canepa, propose di abbattere le Fronti Basse ossia i bastioni settecenteschi per l'artiglieria. Non c'è dubbio che l'evoluzione delle invenzioni belliche aveva reso obsoleto un certo tipo di fortificazione. Tuttavia, va rilevato che alcune città (come ad esempio Lucca) hanno mantenuto i bastioni per lungo tempo. Nel caso specifico, i bastioni costituivano anche una barriera contro le alluvioni, che avrebbero potuto semmai allargarsi verso est (dove, improvvidamente, era invece stato deliberato di costruire interi quartieri urbani). Abbattendo i bastioni si otteneva, sicuramente, molto spazio pianeggiante, dove costruire parte dell'attuale piazza della Vittoria, e tuttavia, quella nuova pianura sarebbe stata per sempre esposta alle inondazioni.

Nel 2014, anche a causa dell'improvvida costruzione di un enorme parcheggio sotto la piazza, furono inondate strade fino ad allora sempre salve; e fu allagato il magazzino del Museo di Storia naturale Giacomo Doria (dedicato a uno degli ex-Presidenti della Società geografica italiana, sindaco e marchese, protagonista delle celebrazioni colombiane del 1892), con la distruzione di centinaia di esemplari risalenti appunto all'Ottocento. La vicenda successiva, con la ben nota "tombatura" per una lunghezza di centinaia di metri e

---

<sup>10</sup> Sarebbe interessante esaminare le reazioni alle popolazioni dei piccoli comuni. Alcuni elementi presumibilmente furono accolti con soddisfazione, come ad esempio l'abolizione del dazio. Ma, da un punto di vista politico, è chiaro che dopo l'annessione tutte le decisioni (come appunto l'ubicazione dei servizi più "sgradevoli" iniziarono a essere approvate dal consiglio comunale dei "genovesi" che erano maggioranza, ignorando le esigenze dei "piccoli".

l'occultamento dell'intera Foce (ROSSO, 2014), in pratica non fa che ripetere sempre il medesimo schema (e non solamente sul Bisagno: SETTIS, 2010).

Fase 1: un costruttore privato (autoctono, o magari forestiero) e un amministratore politico (locale, ma forse pronto a partire per altri più elevati incarichi) concordano sull'opportunità di costruire, ancora e sempre nel letto del torrente, edifici talvolta persino enormi (grattacieli – *sic* – con le loro imponenti fondamenta sotterranee, e persino parcheggi multipiano).

Fase 2: alle eventuali, fioche voci di opposizione, si ingiunge di tacere, giacchè nulla potrà fermare il progresso, ci sono importantissimi anniversari da celebrare, un'occasione così non ci ricapiterà mai, e infine – argomento chiave – non sarà certo una costruzione in più a cambiare la situazione (non lo sarebbe se fosse l'unica in mezzo ai prati, come a metà del Cinquecento).

Fase 3: si invocano i nuovi dèi del secolo presente, ossia la Mobilità, la Piena occupazione, la “Ragione logistica” (QUAINI, 2006, p. 126; ID., 2011, p. 123); e in nome dei nuovi dèi si fa un torto all'antica divinità fluviale che appare piccola e insignificante, torrentello che appena bagna un grande letto asciutto apparentemente sproporzionato.

Fase 4: invece, il titanico torrente si riprende ciò che è suo, ma con maggiore forza perché l'asfalto e le mura delle case lo rendono ancora più veloce (si veda una dimostrazione icastica di questi meccanismi nella testimonianza di Sandro Lagomarsini sulle inondazioni del 1982 in Val di Vara, citata da QUAINI, 2006, p. 99: o per l'alluvione di Firenze del 1966, D'ANGELIS, 2006, p. 36)<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> L'alluvione fiorentina del 1966 rappresenta un paradigma emblematico di una situazione figlia dell'urbanizzazione e del gigantismo edificatorio, non sempre scevro di implicazioni partitocratiche clientelari e/o pratiche di corruzione e concussione tra imprenditori e amministratori, nel contesto dell'abbandono delle campagne e della vita collettiva “di villaggio” in direzione di un tessuto sociale “cittadino” sempre più debole e frammentato per le trasformazioni sociali imposte “contro” tutto ciò che la propaganda consumista denigra come “antimoderno”: il riferimento è all'insuperata analisi semiologica dell'architetto-urbanista Paolo CASTELNOVI (1980, p. 138). Con le parole di Erasmo D'Angelis: «con la rivoluzione industriale e il *boom* economico degli anni '50-'60, il territorio intorno all'Arno fu sottoposto ad uno sfruttamento senza precedenti. L'esodo dalla campagna e dalla montagna verso i centri urbani rese più fragile l'equilibrio nelle zone collinari e montane, dove si ridussero progressivamente le attività di manutenzione del sottobosco e di difesa del suolo dall'erosione, che prima venivano garantite anche dalle sistemazioni “a giropoggio”, dai terrazzamenti sorretti da muri a secco e dalle microcanalizzazioni, che permettevano il deflusso regolare delle acque. Addio a tecniche antiche per impedire che le piene rendessero inutili le fatiche dell'uomo, o almeno ridurre i danni. Con l'Arno così indifeso, in molte zone le acque dell'Arno e dei suoi affluenti in piena potevano scorrere senza ostacoli, trasportando a valle quantità enormi di materiali solidi. Anche i disboscamenti selvaggi continuarono ad incidere negativamente sull'assetto idrografico. Gli incendi dolosi in ampie zone forestate assestarono un duro colpo all'assetto del bacino, mentre si assisteva al continuo rinvio partitocratico delle opere di consolidamento e di rafforzamento degli argini, richieste da esperti e storici del fiume. In più, gli scarichi industriali e biologici in molti tratti trasformavano l'Arno in un collettore di inquinanti di vario tipo e qualità. A dimostrazione di questa ignoranza colossale dell'assetto idrogeologico e biologico dell'Arno, basti citare il devastante prelievo dal letto del fiume di quantitativi enormi di sabbia e ghiaia per la costruzione dell'*Autostrada del Sole*. Un errore madornale, culminato con la mancata rimozione di tonnellate di

Fase 5: politici e costruttori danno la colpa all'imprevedibilità del clima (o quando possibile, all'imperizia dei tecnici; NICASTRO, 2012), non si dimettono, non risarciscono, promettono – *sic* – che non accadrà mai più, e poi si riconducono alla fase numero 1 per ricominciare il ciclo<sup>12</sup>. Ad ogni ciclo, la situazione complessiva tende a peggiorare, anche per la totale assenza di misure a favore di una nuova ruralizzazione delle vallate: già indicata fin dall'alluvione del 1970 da Poleggi, Moreno e Bettanini (nel volume collettivo *Il fango negli occhi*, 1970) come principale antidoto allo stato di abbandono che incrementa il rischio alluvioni.

C'era un tempo in cui gli abitanti di questa città indipendente non costruivano sul greto del Bisagno: quell'epoca era chiamata da tutto il mondo *El Siglo de los Génoveses*. Poi venne l'urbanistica coloniale sabauda: da allora l'edificazione sul Torrente non è mai diminuita. Forse non è sempre corretto argomentare *post hoc, ergo propter hoc*, però la coincidenza è quantomeno sospetta.

Vorrei concludere con una piccola fiaba (che però è una storia vera).

C'era una volta un importante capoluogo ligure, lambito da un piccolo torrente appenninico; *olim* importante scalo merci, ma poi sempre meno mantenuto dalla lontana capitale, Roma, nonostante apparisse sulle carte più importanti come la *Tabula Peutingeriana*, in quanto tappa fondamentale della via *Postumia*. Ma la superficie edificata crebbe troppo (per il combinato disposto di palazzinari troppo avidi e amministratori troppo miopi), la manutenzione pubblica era lacunosa, e una coincidenza di crisi economica e di meteorologia estrema consentirono al torrente di sommergerla completamente, costringendo i superstiti a ricominciare a edificare in collina a debita distanza dalle acque. Il suo nome era famoso: *Libarna* sullo Scrivia, poi sostituita da Arquata (CANAZZA, 2003, p. 25). *Sed, mutatis mutandis... de te fabula narratur.*

---

terra di scavo, abbandonate sul greto del fiume dopo la conclusione dei lavori. Va ricordato, poi, il lungo rinvio della costruzione dello scolmatore di piena di Pontedera, decisa nel 1954, ma che la lentezza della macchina statale partitocratica ha permesso di completare solo di recente, assieme alla diga di Bilancino nel Mugello, che dal 2001 garantisce maggiore sicurezza» (D'ANGELIS, 2006, p. 36).

<sup>12</sup> Il meccanismo si applica anche ad altri casi e non solo al Bisagno. Idem per il torrente Polcevera, o per la Gronda, o per il Terzo Valico (MANZITTI, 2011; REMONDINI, 2013). A Genova pochi anni fa si parlava apertamente di “crescita felice”, come sintetizzato da Vincenzo GALLIANO (2013) ironizzando sulle enunciazioni di Serge Latouche – ma si veda, a questo proposito QUAINI (2011, p. 181).

BIBLIOGRAFIA

- DAVIDE CANAZZA, *Arquata Scrivia. Un Borgo Nuovo del XIII secolo. Storia ed evoluzione urbana dal X al XVIII secolo*, Genova, Erga, 2003.
- MICHELE CASTELNOVI, *L'esposizione Colombiana del 1892 sul Bisagno a Genova*, in «Geostorie», XXIII (2015), n. 3, in corso di pubblicazione.
- PAOLO CASTELNOVI, *La città: istruzioni per l'uso. Semiotica della comunicazione nel progetto e nello spazio urbano*, Torino, Einaudi, 1980.
- ERASMO D'ANGELIS, *Angeli del Fango. La "meglio gioventù" nella Firenze dell'alluvione* [del 1966], Firenze, Giunti, 2006.
- LUDWIG FEUERBACH, *Essenza delle religioni*, a cura di CLAUDIO CESA, Bari, Laterza, 1969.
- VINCENZO GALLIANO, "Crescita Felice": scontro al Ducale tra Claudio Burlando e Marco Doria. Partito della crescita, Burlando trova alleati, in «Il Secolo XIX», Genova, 24 marzo 2013, p. 14 (resoconto del convegno «Felici di crescere»).
- LUCIANO GROSSI BIANCHI, ENNIO POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova, Sagep, 1987.
- Il fango negli occhi. Genova 7-8 ottobre 1970*, Genova, Sagep, 1970.
- LIUBOV ALEXANDROVNA KOTELNIKOVA, *Mondo contadino e città in Italia dall'XI al XIV secolo*, Bologna, Il Mulino, 1975.
- RINALDO LUCCARDINI, *Albaro e la Foce. Genova. Storia dell'espansione urbana del Novecento*, Genova, Sagep, 2013.
- FRANCO MANZITTI, *Bucare il futuro. Terzo valico, verso la caduta del muro*, Genova, De Ferrari, s. a. (ma 2011).
- GIOVANNI MENDUNI, *Perché. Le ragioni dell'Italia dei disastri e qualche idea per cambiare le cose*, 2013, Narcissus editore.
- ELIO MIGLIORINI, *Bisagno*, in *Enciclopedia Italiana Treccani, vol. VIII*, Roma, Istituto Enciclopedia Italiana, 1930, p. 88.
- LAURA NICASTRO, *Gli angeli del fango*, Bergamo, Utelibri, 2012.
- GIULIA PETRACCO SICCARDI, RITA CAPRINI, *Toponomastica storica della Liguria*, Genova, Sagep, 1981.
- ENNIO POLEGGI, *Iconografia di Genova e delle Riviere*, Genova, Carige, 1976.
- ENNIO POLEGGI, PAOLO CEVINI, *Genova*, Bari, Laterza, 1989.
- MASSIMO QUAINI, *L'ombra del paesaggio. L'orizzonte di un'utopia conviviale*, Modena, Diabasis, 2006.
- ID., *Crescita, decrescita e sviluppo. Dal laboratorio ligure una riflessione sui modi dello sviluppo*, in CALOGERO MUSCARÀ, GIUSEPPE SCARAMELLINI, ITALO TALIA (a cura di), *Tante Italie Una Italia. Dinamiche territoriali e identitarie, Vol. I: Modi e nodi di una nuova geografia*, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 143-181.
- EMANUELE REMONDINI, *Più abitanti con il Terzo Valico*, in «Il Secolo XIX», Genova, 23 marzo 2013.
- RAOUL ROBINSON, *Le ville della Val Bisagno*, in *Le ville del Genovesato*, Genova, Valenti Editore, 1987, pp. 85-169.
- RENZO ROSSO, *Il fiume nascosto*, Venezia, Marsilio, 2014.
- MARIA PIA ROTA (a cura di), *Una fonte per la geografia storica della Liguria. Il manoscritto 218 dell'Archivio di Stato di Genova*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1991.
- Rubens e Genova: Genova, Palazzo Ducale, 18/12/1977-12/02/1978 (catalogo della mostra)*, Genova, La Stampa, 1977.
- FRANCO SBORGI, *Staglieno e la cultura fumeraria ligure tra Ottocento e Novecento*, Torino, Artema, 1997.
- SALVATORE SETTIS, *Paesaggio Costituzione cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Torino, Einaudi, 2010.

FIUME DOPPIO E PUGNALATORE: CONSIDERAZIONI STORICO-GEOGRAFICHE SULLE ALLUVIONI A GENOVA – Fin dalla più remota antichità preromana, i primi insediamenti genovesi furono ubicati nel tratto finale del torrente Bisagno, approfittando della naturale disponibilità del porto fluviale prima che fosse necessario costruire i moli. Il Bisagno unisce il mare con i valichi tra le montagne: ma, proprio per il suo carattere stagionale, è sempre stato temuto dai genovesi, che hanno evitato per molti secoli di costruire edifici in prossimità della zona alluvionabile. I nomi usati per l'impetuoso torrente dimostravano timore e rispetto: *Bis Amnis* e *Feritor*, ossia Fiume Doppio e Pugnaltore. Questo tipo di approccio è stato mantenuto anche durante fasi di grande espansione demografica, come in età romana (quando era capoluogo della IX Regio), all'epoca delle Repubbliche Marinare, durante le Crociate (la cosiddetta Rivoluzione commerciale del Medioevo) e per tutto il lungo *Siglo de los Génoveses*, fino alle guerre napoleoniche.

Dopo l'annessione al Regno di Sardegna, nel 1814, quest'area (composta di orti, foreste e zone umide) è stata intesa come una pianura facilmente edificabile: sono state eseguite numerose opere edili, che hanno ostacolato ed ostruito il transito naturale del torrente: culminando con i grandi piani di fine Ottocento e la copertura dell'intero quartiere denominato, non a caso, “della Foce”.

THE DOUBLE RIVER, AND BACKSTABBING: GEOGRAPHICAL AND HISTORICAL REMARKS ON FLOOD IN GENOA – Since ancient times, the first pre-Roman settlements in Genoa were located in the river Bisagno's mouth, taking advantage of the availability of natural port in the river, long before it was necessary to build the piers. The Bisagno in a gift, because it joins the Mediterranean sea with the passes through the mountains, but, because of its seasonal nature, has always been feared by the Genoese, who avoided for many centuries to construct buildings near the alluvial area. The names used for the rushing creek showed awe and respect: «*BisAmnis*» and «*Feritor*», i.e. Double River and Backstabbing.

This approach has been maintained even during phases of high population growth, as in Roman times (when Genua/*Iannua* was the capital of the *Regio IX*), after the Maritime Republic in the Crusades Age (the so-called Commercial Revolution of the Middle Ages), and during all the «*Siglo de los Génoveses*» (the Genoese's Century), until napoleonic wars.

Only after the annexation to the Kingdom of Sardinia in 1814, the swamps, orchards and forests of Bisagno was intended as a dry plain, easy to build: the new rulers performed numerous works construction, which hindered and blocked the natural way of the mighty River: culminating with the big plans of the late nineteenth century and the coverage of the entire district «of the Foce» (that means “mouth of River”).

PAROLE CHIAVE: Fiume Bisagno; Alluvioni; Genova; Struttura Urbana.

KEYWORDS: Bisagno River; Floods; Genoa; Urban Structure.