



Institut méditerranéen
RM2E - Revue de la Méditerranée
Edition électronique

Le rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire

École Nationale Supérieure Maritime,
Bou Ismail (Algérie) 29-30 octobre 2014

textes édités par
Agnès Charpentier et Michel Terrasse

Numéro spécial
Tome III - Année 2016
ISSN : 2274-9608

pour citer cet article :

Burlando, Patrizia, « Le paysage de la Spezia dans son évolution historique », *Le rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire, RM2E - Revue de la Méditerranée édition électronique*, Tome III. 1, 2016, p. 123-140.

éditeur : Institut méditerranéen

url : http://www.revuedelamediterranee.org/index_htm_files/Burlando_2016-III-1.pdf

Pour contacter la revue
secrétariat de rédaction : redaction@revuedelamediterranee.org

ISSN : 2274-9608

publié en juillet 2016

© Institut méditerranéen

LE PAYASAGE DE LA SPEZIA DANS SON ÉVOLUTION HISTORIQUE

Patrizia Burlando

Professeur en architecture du paysage
Université de Gênes Italie

Prémisse¹

La Spezia est une ville relativement nouvelle qui se trouve dans le Nord de l'Italie, surplombant la mer Ligure (nord de la Méditerranée).

L'origine des activités portuaires est relativement récente par rapport à la plupart des autres villes côtières italiennes, qui remontent pour la plupart à l'époque romaine. Le rôle de la Spezia comme port militaire et commercial est daté de la deuxième moitié du XIX^e siècle, mais le Golfe comme port de refuge pour des marins est connu dans le Moyen-Age et rapportés dans les portulans du XII^e siècle.

Dans les temps anciens Luni, dans la plaine à proximité du fleuve Magra a été utilisé comme un port de commerce, mais aujourd'hui il est ensablé; à la place le golfe de La Spezia n'a jamais été utilisé pour les échanges commerciaux car les connexions avec l'arrière-pays étaient très difficiles (fig 1).

¹ L'analyse de l'évolution historique du golfe de La Spezia a été approfondie dans le doctorat de recherche en architecture de paysage Burlando, P., « *Rete di paesaggi costieri* », 2009, et en partie dans Burlando P., *Rete di paesaggi costieri una blue-way per Porto Venere*

Le contexte géographique

Le golfe de La Spezia est la crique la plus profonde de Ligurie.

Un petit arc de collines qui bordent une zone plate atteint la mer. La côte ouest, la plus élevée est délimitée par trois îles (Palmaria, Tino et Tinetto), la côte est, plus basse et boisée, a comme fond le massif des Alpes Apuane.

Entre les villages traditionnels qui gravitent sur le golfe ceux des crêtes et des collines ont gardé intact leur tissu urbain compact, tandis que les villes littorales, telles Marola, Ca' di Mare, Fezzano, Lerici, San Terenzo, Fossamastra aujourd'hui forment un *continuum*.

La Spezia se prolonge vers l'intérieur de la baie et comprend le premier groupe de maisons du Poggio, daté XI^e siècle, puis s'étend jusqu'au périmètre des murs du XIV^e siècle, à la suite de l'expansion de l'époque napoléonienne vers Porto Venere et avec le développement des zones urbaines avec la construction de l'arsenal, du port et des zones industrielles.

Dans ce contexte paysager vivent polarités différentes; lors de l'analyse à grande échelle est morphologiquement uniforme et maintient une valeur élevée comme paysage global, si on l'observe en détail, présente des épisodes



fig. 1 - Aerial view du golfe de La Spezia
Photo de l'Autorità Portuale della Spezia



fig. 2 - Villages historiques du golfe de La Spezia
marqués sur l'union de 4 cartes IGM

Carta IGM "Lerici", foglio 95 II SE; Carta IGM "Portovenere", foglio 95 II SO 1862; Carta
IGM Spezia, foglio 95 II NO 1877, Carta IGM "Vezzano Ligure" II NE 1877 - scala 1:25.000

individuels caractérisées par le développement temporel et fonctionnel différent.

Au Moyen Age, Porto Venere, contrôlé par les Génois, a un important rôle défensif. La Spezia est une terre marécageuse et malsaine, et dès le XV^e siècle, « *les cinq lieux sont appelés Cinque Terre et se caractérisent parmi tous les autres de la rive orientale pour la particulier bonté du vin* »¹.

Les caractéristiques géomorphologiques sur les deux côtés opposés du Golfe sont complètement différentes: à l'Ouest, le paysage des Cinq Terre est presque entièrement artificielle, et pendant des siècles il a été caractérisée par des terrasses continues sur très fortes pentes, même si elles sont aujourd'hui plus abandonnées créant ainsi des problèmes hydrogéologiques, à l'Est la côte rocailleuse et accidentée s'aplatit progressivement jusqu'à Marinella, où la côte est rectiligne et sablonneuse (fig 2).

L'évolution historique jusqu'au dix-neuvième siècle

Une analyse de l'évolution historique du Golfe montre qu'au cours des siècles, les caractères des lieux sont changés, ainsi que l'interprétation de la relation entre la terre et la mer : de port de refuge pour des marins au lieu de plaisir pour les voyageurs étrangers à la superposition d'images différentes: touristique, commerciale, militaire et culturelle (fig 3).

Dans le passé, dans le golfe sont apparus ensemble deux mondes séparés : l'un est un port pour des marins, l'autre au cœur de La Spezia complètement isolée de l'arrière-pays de la présence de l'arc de collines environnantes.

La Via Aurélia reliait directement Massa

avec Sarzana sans avoir de contact avec La Spezia, dont le climat était malsain à cause de la présence de zones humides de grande ampleur.

Dans les portulans de XII^e siècle de la Méditerranée, le golfe est désigné port aussi sûr, mais le point de référence est le village fortifié de Porto Venere, pas la petite ville au fond du golfe² (fig. 4).

Dans la description en 1453 de l'historien et humaniste Flavio Biondo, l'exceptionnelle qualité portuaire de la baie est soulignée, mais on parle d'une « *terre nouvelle* »³ avec de faibles débarquements et dangereuse, en particulier dans l'ouest près de Stagnoni et de une nouvelle ville appelée « *Specia* »⁴. Le golfe de l'avis de l'humaniste est aussi très sûr parce que l'entrée est à l'abri des vents de midi par l'île de Palmaria.

La Spezia, ne joue pas un rôle important dans l'histoire de l'Italie jusqu'à l'an 1800, car elle est isolée des routes principales qui traversent la péninsule italienne.

L'analyse de deux cartes de la fin du XVI^e siècle du cartographe Ercole Spina montre clairement comment à cette époque la région a été perçue par la population locale; la Lunigiana était une zone plane, où passait la route romaine, la connexion de Sarzana avec Massa, à l'ouest de celle-ci le fleuve Magra et encore plus à l'ouest les collines autour de la baie de La Spezia. Le seul lien entre la Lunigiana et le golfe était un chemin de collines que reprend l'actuelle route de Buonviaggio (fig 5).

Il est intéressant de noter que Ercole Spina ne précise pas, ni comme un chemin, la connexion

1 Faggioni, P. E., *Vini e vigneti delle Cinque Terre*, p.70

2 Rossi, L., *Lo specchio del Golfo. Paesaggio e anima della provincia spezzina*, p.21

3 Cevini, P., *La Spezia*, p.37

4 *Ibidem*, p.39



fig. 3 - La côte du golfe de La Spezia sur une photo aérienne de l'Autorità Portuale della Spezia: utilisation dans l'état actuel.

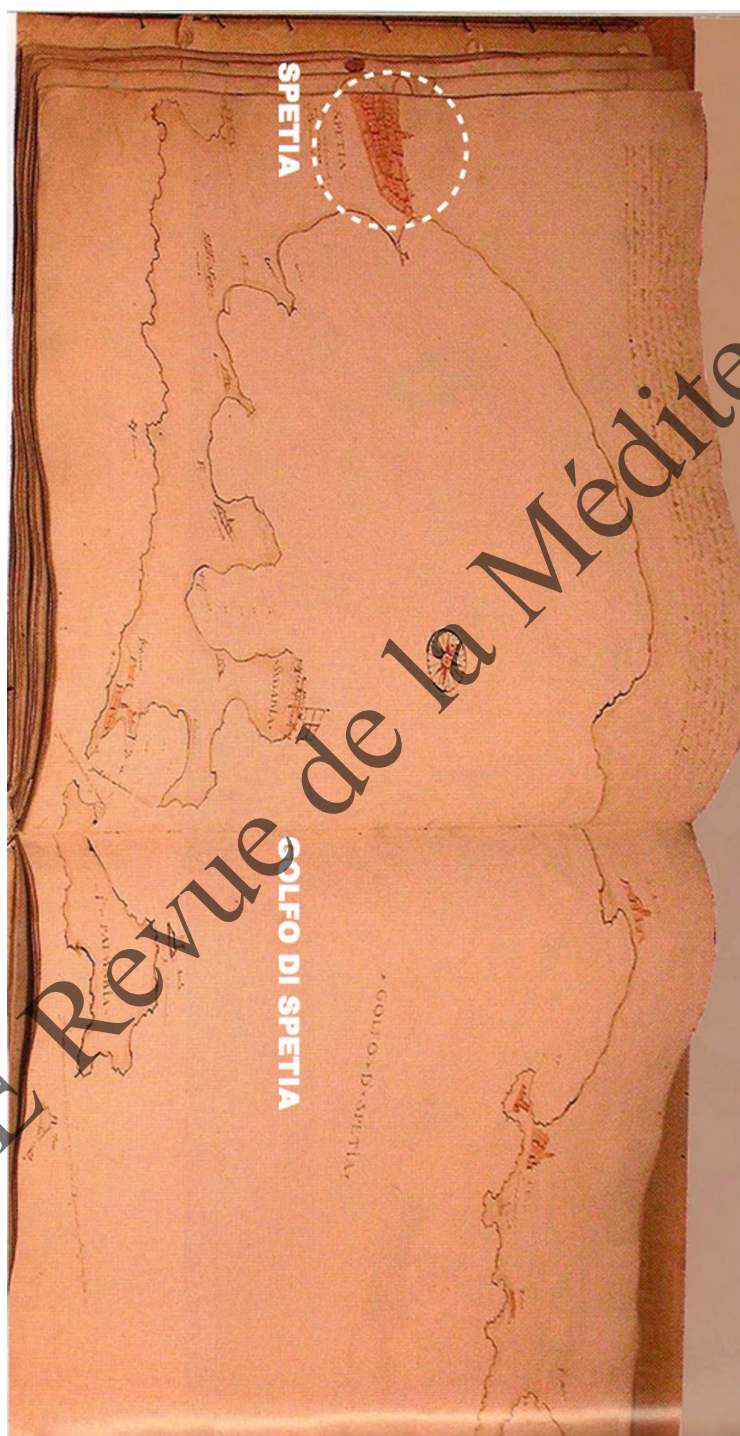


fig. 4 - Prima parte della Stella Guidante di Piloti e Marinari per Guglielmo Saetone di Albisola in Rossi, L., Lo specchio del Golfo. Paesaggio e anima della provincia spezzina, p. 10.



fig. 5 - E. Spina, Diverse Piante (Atlante di disegni e piante geografiche, topologiche di Ercole Spina, sec. XVI, seconda metà Archivio di Stato di Genova, «Fondo Antico», «Manoscritti e libri rari», n. 423).

à Porto Venere, indiquant que de son temps cette ville fortifiée de Gênes, ne pouvait être atteinte que par la mer.

La connexion à la Riviera di Ponente a été difficile jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle avec la réalisation de la ligne de chemin de fer Gênes-La Spezia ; en fait, il y avait seulement un chemin difficile qui traversait le Bracco. Les voyageurs étrangers du Grand Tour faisaient le voyage de Florence à Gênes par terre jusqu'à Lerici et le reste par mer dans de petits bateaux qui portaient tous les jours de Lerici.¹

Ce n'est qu'au XVII^e siècle que les Génois commencent à comprendre l'importance stratégique du Golfe, y compris la ville en position abritée. Jusque là il est considéré comme un simple complexe des débarquements individuels, y compris de nombreux protégés.

Les deux cartes de Ligurie de Gio Antonio Magini 1597 et 1613², démontrent cet état de fait. Dans la première, probablement copiée d'une autre plus ancienne génoise, le golfe est tracé profond comme celui de Rapallo et par conséquent sa spécificité géographique n'est pas considérée ; dans la seconde, plus détaillée que la précédente, le golfe de La Spezia est plus profond que celui de Rapallo. À la lecture du « *Voyage* » (1609) par Gio Vincenzo Imperiale, on sent qu'il y a un intérêt croissant de Gênes vers La Spezia. Cet auteur et poète de Gênes, en dépit d'avoir une vue idyllique sur le golfe, critique les récentes réalisations de Gênes à La Spezia, constitués de murs et d'un château (1605-1608), de forts Scola, Sant'Andrea et San Gerolamo dans le golfe.

En 1613 les mots de Landinelli soulignent

l'importance de La Spezia: construite au-dessus d'un golfe, défini comme l'un des plus beaux, spacieux et agréables ports du monde, entouré de nombreuses fortifications, avec une profondeur et une largeur de 5 miles à l'abri de tous les vents.

En 1685 dans la « *Topographie de la Riviera* » de Chafriion le golfe est encore plus important dans l'arc de la Ligurie et est dessiné plus profond que celui de Rapallo, jusqu'alors plutôt égal.

Au XVIII^e siècle la prise de conscience de l'importance militaire du Golfe augmente et « *la République utilise son ingénieur cartographe plus fiable, Matteo Vinzoni* »³ pour détecter et étudier où localiser les principales fortifications pour défendre le territoire.

Il est intéressant l'Atlante dei Domini de Vinzoni, car il fait comprendre l'image du golfe au milieu du XVIII^e siècle (fig. 6), certains dessins par l'Atlante sont aussi utilisés par le naturaliste toscan Targioni-Tozzetti pour ses descriptions⁴.

À partir de cette période la représentation du golfe provient de différentes images: celle de voyageurs étrangers attirés par le merveilleux paysage, décrit par Schinkel, l'une des plus belles côtes italiennes, celle de naturalistes et de géologues qui ont analysé le territoire du point de vue scientifique et celle du pouvoir et de domination ennemi, surtout français, qui voient la région comme une base militaire. Ce qui conduit à une riche production cartographique, produite par des géographes, des cartographes,

1 Cozzani, C., *Il Golfo della Spezia dai viaggiatori di area tedesca*, p.78

2 Cevini, P., *La Spezia*, p.39

3 Quaini, M., *Il Golfo della Spezia: dal fascino delle rovine al teatro del progetto - Viaggiatori, vedutisti e cartografi nel Golfo della Spezia e in Lunigiana*, p.226

4 *Ibidem*, p.226



fig. 6 - Vinzoni, M., Il Golfo della Spezia, 1747

Aquarelle dessin à la plume, 910x920 mm. Gênes, Bibliothèque de l'Université, Disegno a penna acquarellato, mm 910x920. Genova, Biblioteca Universitaria.

des ingénieurs et des architectes militaires¹.

Aujourd'hui le golfe est caractérisé par de forts contrastes, vivant en conflit : tourisme à partir du Grand Tour, activités militaires, port de commerce et des actifs industriels destinés à la fermeture.

De la cartographie plus détaillée du XVIII^e siècle, on peut obtenir des informations sur la façon dont il était le paysage : Vinzoni, et Brusco, cartographes militaires, dessinent des signes utiles pour les marins. Ils conçoivent des points défensifs selon certains triangulation et le calcul des trajectoires des armes à feu, mais signalent également des éléments tels que les types de culture, la présence de la forêt et des terrasses² (Forti, C. L., 1990).

Au début du XIX^e siècle Napoléon reconnaît la grande valeur stratégique de la région, si bien qu'il a l'intention de retirer l'arsenal de Gênes et dans un décret impérial de 1808 La Spezia est déclarée port naval et traitée comme Lorient en Bretagne.

Après que La Spezia ait été choisi par l'Empire français comme un nouveau port militaire, le préfet du département de Montenotte, Chabrol de Volvic, ingénieur des Ponts et Chaussées et confident de Napoléon, organise en Ligurie une campagne d'inspections détaillées et des reliefs de tout le golfe, en particulier du côté ouest, où ils prévoient un grand nombre d'ouvrages défensifs. De 1808 à 1812, la brigade topographique de Pierre Antoine Clerc et les cartographes Gays et Gayllot, envoyés par

Chabrol de Volvic, fait des reliefs très détaillés des zones côtières.

Une carte à l'échelle 1: 2000 avec des lignes de niveau est dessinée ; elle comprend aussi des esquisses et des perspectives. On sait que ce papier est un jalon dans l'histoire des techniques de la représentation du terrain, qu'Ignazio Porro appliquera vingt-cinq ans plus tard dans la carte de défense de Gênes³.

En plus de cela sont fabriqués deux modèles en relief, appelés Plan de La Spezia, maintenant conservés au Musée des Plans-reliefs à l'Hôtel National des Invalides à Paris⁴.

Afin de renforcer le nouveau rôle de l'armée française sur le golfe de 1808 à 1813 entre La Spezia et Porto Venere est prévue une route de 6 mètres de largeur, qui existe encore et est la seule connexion pour les véhicules directs à Porto Venere⁵.

Au début du XIX^e siècle, il y a le développement de premières stations balnéaires et on commence à écrire et publier les premières livres touristiques sur la ville de La Spezia et le golfe.⁶

3 Ambroise, R., Frapa, P., Giorgis, S., *Paysages de terrasses*, p. 76-77

4 Rossi, L., *Napoleone e il Golfo della Spezia, Topografi francesi in Liguria tra il 1809 e il 1811*, p. 54-55

5 Quaini, M., *Il Golfo della Spezia: dal fascino delle rovine al teatro del progetto - Viaggiatori, vedutisti e cartografi nel Golfo della Spezia e in Lunigiana*, p.230; Quaini, M., *Dalla cartografia del potere al potere della cartografia*, p. 31-32; Rossi, L., *Lo specchio del Golfo. Paesaggio e anima della provincia spezzina*, p.91

6 Par exemple les guides de Agostino Falconi se inscrivent dans ce courant et en particulier la "Sea-turn about The Gulf of Spezia originally described in the english language"-1846 ; ce est un témoin

1 Cocevari-Cussar, L., Riu, G., *Il disegno del golfo*.

2 Forti, C.L., *Le "gite" nel golfo della Spezia di Giacomo Brusco (1793-94). Dall'analisi topografica alla difesa marittima del golfo- Viaggiatori, vedutisti e cartografi nel Golfo della Spezia e in Lunigiana*. p.236

Aux environs de 1840 le golfe est passé de la domination française de Gênes au Savoy ; le gouvernement piémontais veut construire un arsenal militaire sur la côte ouest et réorganiser le système de fortifications dans le Golfe¹.

Le plan est très coûteux: dans la décennie précédant l'unification de l'Italie plusieurs projets et reliefs sont réalisés pour connaître l'emplacement du nouvel arsenal, construit en 1860 sur le projet d'un ingénieur et architecte militaire Domenico Chiodo dans la plaine à l'ouest de La Spezia. (fig 7)

Depuis la construction de l'arsenal l'image de la ville et du golfe change radicalement : depuis l'inauguration en 1869, en 20 ans, la dimension de la petite ville de La Spezia est triplée et elle se transforme en une ville d'abord «militaire», puis ouvrière, industrielle et portuaire. En 1873, le barrage a été construit pour protéger l'ensemble du golfe, plus proches du terrain que l'on pensait par Chiodo, car il était plus économique².

Cela contribue à rendre le golfe même plus sûr et sécurisé, idéal pour le port et les activités commerciales. L'expansion du port de commerce a lieu réellement qu'après la Seconde Guerre Mondiale avec le développement industriel et l'expansion de la ville elle-même (fig. 8).

Avant, en plus de la grande zone armée de l'arsenal d'une superficie d'environ 85 hectares à l'ouest de la ville, il n'y avait que quelques quais à l'est de la ville (quai Pagliari et INMA), où le chemin de fer était arrivé, mais ils étaient utilisés pour des activités militaires (de chargement et de déchargement de munitions).

important, car il est écrit en anglais, donc pour les touristes anglo-saxonne.

1 Cevini, P., *La Spezia*, p.85

2 Fara, A., *La Spezia*, p.104

Le waterfront aujourd'hui

Aujourd'hui, en prévision d'une expansion du port de commerce avec de nouvelles esplanades en mer, sont prévus la création d'une *buffer zone*, dont une petite partie existe déjà, et la disparition des fonctions commerciales du grand quai Paita pour le transformer en un nouveau *waterfront* pour la ville.

La plus grande conception comprend tout un chemin continu le long de la côte, le plus près possible de la mer de Porto Venere à Lerici y compris les zones non seulement militaires, notamment l'arsenal militaire à convertir dans les fonctions publiques comme une des zones plus centrales de la ville, mais aussi les anciennes zones portuaires, comme la Calata Paita et le quai Pagliari.

La conception d'une promenade continue le long de la côte a le double objectif de récupérer la relation avec l'eau perdue dans le processus de règlement humain commencé à la fin du XVIII^e siècle et de retrouver un golfe complète et unifié.

Une nouvelle identité de la baie se construit ainsi à travers un fil conducteur, un élément unificateur pour les fonctions existantes, par opposition à la vie: résidentiel, touristique, militaires avec des activités abandonnées, commerciales en expansion et industrielles en reconversion.

Pour libérer la Calata Paita, qui est, aujourd'hui, encore caractérisée par les activités portuaires, mais qui devrait devenir le nouveau *waterfront* de la ville, il est prévu d'importantes mesures pour le développement du port.

En plus du nouveau *waterfront* de calata Paita sont prévus de nombreux d'autres espaces publics autour de la ville avec la fonction de médiateur entre la ville et le port.

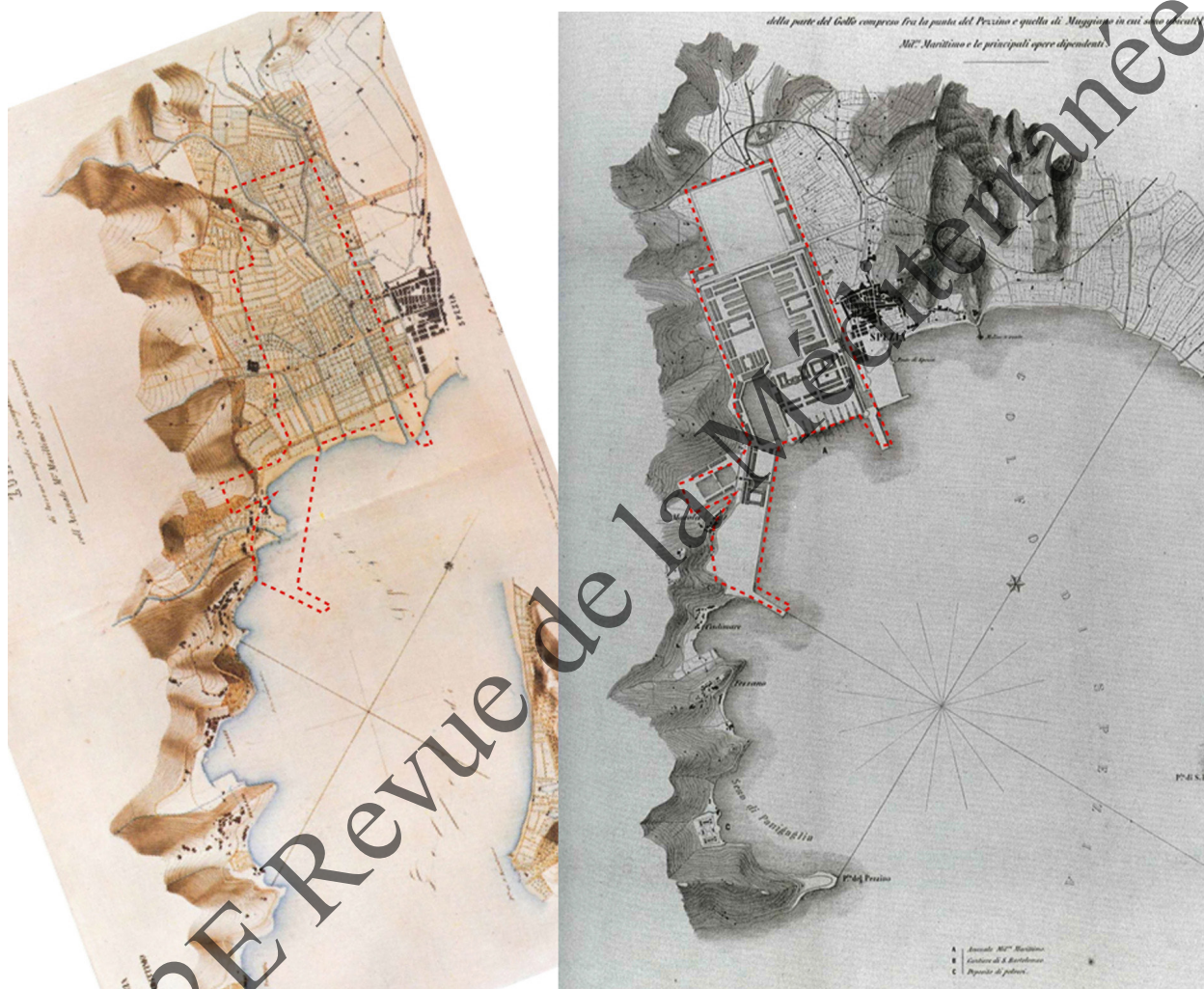


fig. 7 - Comparaison entre le relief (1861) et le plan (1863) de l'Arsenal Militaire de La Spezia.



fig. 8 - Le port de commerce aujourd'hui dans le contexte du Golfe –
Photo de l'Autorità Portuale della Spezia.

La nouvelle *buffer zone* s'intègre avec la partie déjà réalisée par l'Autorità Portuale de La Spezia et est divisé en deux sections, respectivement dans les quartiers de San Bartolomeo et de Fossamastra, l'une plus proche de la ville et l'autre en correspondance du quai Pagliari.

La première étape désigne le transfert des marines de Canaletto et de Fossamastra sur le quai Pagliari, comme indiqué dans le plan du port ; Une fois mis en œuvre tous ces travaux, il sera possible de créer un espace-vert public près de la marine de Canaletto, très proche de la *buffer zone* existant donnant sur Viale San Bartolomeo.

Même dans le Fossamastra l'extension de la *buffer zone* sera faite par étapes successives ; une première phase dans laquelle la bande sera plus étroite et uniquement après l'exécution du troisième bassin sera complété la bande publique.

La zone tampon est non seulement un parc linéaire avec une promenade e une piste cyclable, mais a aussi une « barrière de bruit » avec la fonction écologique.

Conclusion

A l'achèvement du processus de transformation de la zone commerciale, il y aura un parc linéaire public arrivant au quai Pagliari (fig. 9).

Cela prend un nouveau rôle dans la ville, une agora, un élément de rencontre renouvelé et élément d'agrégation né de nouveau, pas la place décrite par le sociologue Zygmunt Bauman, caractérisé seulement par le passage d'individus, mais un véritable espace public, un pari contre l'isolement social et la solitude.

Il est la renaissance d'un intérêt sur le bien commun, sur lequel faire revivre le quai préexistant rénové, avec beaucoup de flexibilité (fig. 10).

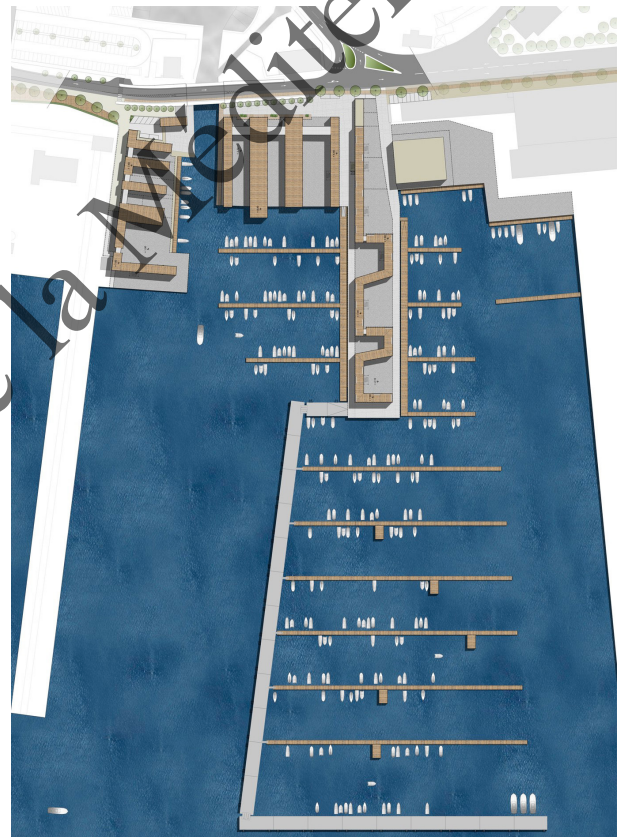


fig. 9 - Planimétrie de project du quai Pagliari
MMAA Studiomanfroni & ass.
(Manfroni, M., Burlando P.).

Bibliographie

Ambroise, R., Frapa, P., Giorgis, S., *Paysages de terrasses*, Aix-en-Provence, 2003.

Bauman, Z., *Liquid Modernity*, Cambridge, 2000.

Burlando P., *Rete di paesaggi costieri una blue-way per Porto Venere*, Firenze, 2009.

Cevini, P., *La Spezia*, Genova 1984.

Cocevari-Cussar, L., Riu, G., *Il disegno del golfo*, La Spezia, 1990.

Cozzani, C., « Il Golfo della Spezia dai viaggiatori di area tedesca », in M. Ratti (dir), *Il Golfo dei Pittori. Arte e paesaggio nella Spezia dell'Ottocento*, La Spezia, 2004.

Faggioni, P. E., *Vini e vigneti delle Cinque Terre*, Genova 1983.

Fara, A., *La Spezia*, Roma-Bari, 1983.

Forti, C.L., « Le “gite” nel golfo della Spezia di Giacomo Brusco (1793-94). Dall'analisi topografica alla difesa marittima del golfo- Viaggiatori, vedutisti e cartografi nel Golfo della Spezia e in Lunigiana ». in AA.VV. *Carte e cartografi in Liguria*, M. Quaini (dir.), Genova, 1986.

Rossi, L., *Lo specchio del Golfo. Paesaggio e anima della provincia spezzina*, La Spezia, 2003.

Rossi, L. (dir), *Napoleone e il Golfo della Spezia, Topografi francesi in Liguria tra il 1809 e il 1811*, Milano, 2008.

Quaini, M., « Il Golfo della Spezia: dal fascino delle rovine al teatro del progetto - Viaggiatori, vedutisti e cartografi nel Golfo della Spezia e in Lunigiana », in AA.VV. *Carte e cartografi in*

Liguria, M. Quaini (dir.), Genova, 1986.

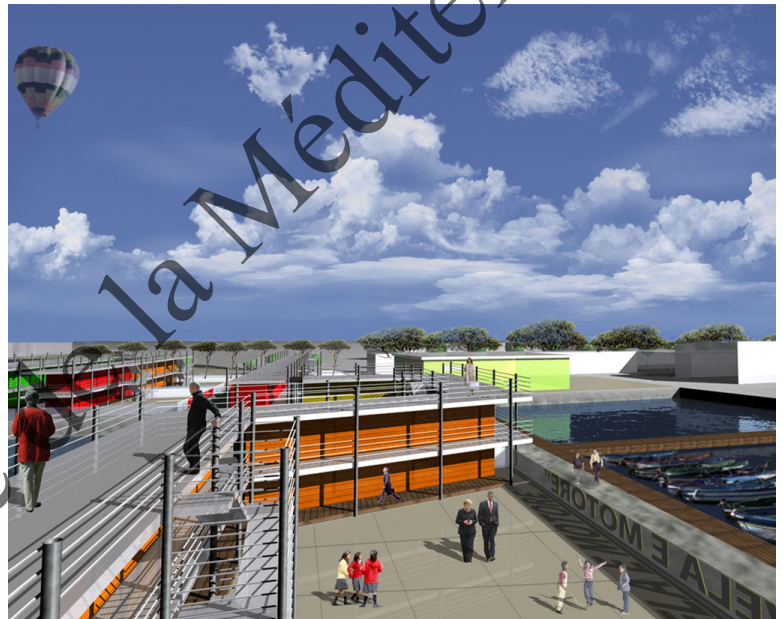


fig. 10 - Vue tridimensionnelle d'une place sur le quai Pagliari
MMAA Studiomanfroni & ass.
(Manfroni, M., Burlando P.).

RM2E Revue de la Méditerranée