

L'archivio storico della diocesi di Albenga-Imperia, ha un'enorme importanza non solo per la sezione di documenti inerenti alla gestione della Curia, del capitolo della cattedrale, per il fondo della biblioteca capitolare che raccoglie codici miniati dal sec. XIV, ma anche e soprattutto perché raccoglie i documenti di tutte le **163 parrocchie della diocesi**.

Possiamo trovare gli argomenti che ci interessano, attraverso la ricerca per parola chiave, da quando è in atto la catalogazione di tutti i documenti con il programma nazionale CEIAR.

La committenza poteva provenire da un privato per motivi devozionali/affettivi o da una confraternita dopo una raccolta fondi per abbellire la propria sede che era un Oratorio o Cappella. Sono molte le testimonianze di immigrati ottocenteschi nel sud America che inviano soldi ai propri familiari poverissimi in Liguria e anche offerte al parroco per acquistare o restaurare un'opera d'arte devozionale, proprio per ringraziare soprattutto la Madonna di essere arrivati sani e salvi dopo aver attraversato l'Oceano. Quindi le dinamiche migratorie portarono un significativo ritorno artistico alle nostre comunità liguri.

Tutte le spese per la realizzazione dell'opera, l'acquisto dei materiali e il trasporto dalla bottega fino all'edificio in cui doveva essere collocata, venivano riportate in modo molto dettagliato nei registri di amministrazione, che sono la parte più corposa dei fondi parrocchiali.

Il nome dell'artista che realizzava l'opera d'arte veniva solo a volte riportato sempre nel registro di amministrazione, indicandone anche la città di residenza.

Il trasporto avveniva via mare o su strada e anche questa indicazione ci viene data dai registri di amministrazione.

Quando la terraferma è costituita da montagne che escono dal mare e si ergono con forti pendenze, come avviene nella maggior parte della costa ligure i trasporti diventano davvero difficilissimi.

Del resto la **ferrovia** costiera per la Liguria nasce nel 1857 e la parte del ponente ligure sarà completata nel 1872.

Mentre la **strada statale 1** Via Aurelia (SS 1), una delle più importanti strade statali italiane derivante da un'antica strada consolare, che collega Roma con la Francia, venne istituita nel 1928 più o meno come la vediamo ora.

Quindi il trasporto **via mare**, rimase per lungo tempo il preferito ed in particolare per la zona di ponente si usavano i porti di Savona, Noli, Albenga, Laigueglia, Imperia, Ventimiglia. Sapendo quanto fossero rischiosi i viaggi via mare si stipulavano assicurazioni.

Ma anche i porti di periferia ebbero vita difficile in quanto la supremazia di Genova si realizzò anche mediante l'eliminazione di ogni possibile rivalità commerciale da parte dei centri di periferia.

Per il potenziamento degli scali minori, qualcosa di nuovo comincerà ad accadere soltanto allorché Genova perderà la propria identità ed autonomia politica. Fioriranno allora i progetti napoleonici di grandi lavori marittimi e verrà delineandosi per la Liguria un primo sistema portuale integrato, anche se le realizzazioni resteranno modeste. Anche dopo, sotto il re di Sardegna, occorreranno decenni perché le iniziali buone intenzioni diventino atti concreti per i trasporti marittimi in periferia.

Proprio per esemplificare quanto detto, ho mostrato 31 alcuni documenti che descrivono l'acquisto di opere d'arte nei secoli XVIII e XIX in Liguria e il loro trasporto.