

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
Nuova Serie – Vol. XLV (CXIX) Fasc. I

Storia della cultura ligure

a cura di
DINO PUNCUH

3



GENOVA MMV
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE – PIAZZA MATTEOTTI, 5

La cultura nautica a Genova.

Dalla Restaurazione al Primo dopoguerra

Maria Stella Rollandi

1. Un difficile percorso culturale e scolastico

L'attenzione per una riforma dell'istruzione a Genova vede alternarsi l'impegno del governo della Repubblica Ligure e, successivamente, dell'amministrazione napoleonica. Riguardo l'istruzione nautica, in particolare, gli interventi toccano questo settore solo molto marginalmente, nonostante la consapevolezza della sua importanza. L'Istituto nazionale, per esempio, fondato nel 1798, redige un Piano generale d'istruzione pubblica teso a organizzare in ogni comune della Repubblica una scuola primaria maschile, divisa in tre classi, e scuole femminili. Per ogni capoluogo di giurisdizione prevede l'apertura di scuole di livello superiore, quadriennali, articolate sull'insegnamento di sei materie alle quali, nei centri in riva al mare, devono esserne aggiunte due: nautica e costruzioni navali. L'attenzione per l'istruzione marittima, sebbene non concretizzata, costituisce un intervento in seguito ripreso sotto altre amministrazioni.

All'indomani del congresso di Vienna il governo di Torino ha nuova cura per l'istruzione: a Genova, negli anni antecedenti la legge Boncompagni del 1848, per buona parte recuperata dalla forse più nota legge Casati di undici anni più tardi, operano a più livelli l'amministrazione comunale e la parte più illuminata della borghesia e dell'accademia. Più in generale tutto ciò va inserito nel quadro dell'affermazione dell'istruzione nell'intero Paese dove, anche sulla spinta degli interventi degli scienziati, si vuole combattere l'antica disattenzione per la scuola pubblica e, al pari di altri paesi europei, da più tempo intenti a costruire l'organizzazione e la diffusione dell'insegnamento, impiantare istituti idonei a un progressivo mutamento dell'assetto economico e sociale.

In quest'ambito si attuano interventi significativi, che toccano di necessità più aspetti del processo: la formazione degli insegnanti, il reclutamento degli allievi, il reperimento di locali e strumenti didattici idonei.

Dominato dall'esistenza di scuole private e da forme di apprendimento individuale impartito in ambito domestico, l'assetto scolastico della città nel tempo si modifica sia per quanto riguarda la competenza specifica dei docenti, sia per la metodologia e i contenuti dell'insegnamento sia infine per la nascita di discipline del tutto nuove, che, inizialmente impartite singolarmente all'interno di un più composito sistema educativo, vengono poi coordinate in specifici e mirati corsi di studio.

Nell'ambito delle scuole primarie e secondarie appare frequente la "genericità" della figura dell'insegnante, per certi versi "polivalente". Peraltro a docenti forse troppo "poliedrici" fanno da contrappeso studenti ampiamente eterogenei, di livello tale da porre in dubbio lo stesso ruolo dell'insegnante, che è portato a dichiarare, come appunto fa nel 1832 il professor Giovanni Ginocchio, professore di aritmetica nelle scuole secondarie, che

« La classe di Lingua Italiana del civico Ateneo presenta ogni anno delle combinazioni così diverse nella numerosa sua scolarasca, che ben di sovente rendono perplesso il maestro nell'esercizio del suo ministero, non ben definito in quanto alla sua applicazione ».

In generale tutto il sistema scolastico pubblico in questi primi decenni dell'Ottocento è sottoposto a revisione. L'amministrazione cittadina mostra in tal senso un interessamento che si fa palese anche attraverso le numerose relazioni presentate dai Deputati alle scuole. Allorché nel 1826 A. Pallavicino e G. Quartara sono chiamati a presentare un resoconto in proposito, non esitano a definire « in piena dissoluzione » le istituzioni scolastiche esistenti all'inizio degli Anni Venti, con non più di trecento fanciulli frequentanti, compreso un centinaio di allievi di una « Scuola di leggere e scrivere », poi sospesa; il che spiega come tutti costoro fossero di umilissima condizione dal momento che « niun padre, che di civil condizione fosse, voleva mandarvi i propri figli ».

Se, grazie al Regio Regolamento del 23 luglio 1822, nel giro di pochi anni, dal 1819 al 1826, la situazione migliora, tanto da portare la popolazione scolastica da trecento a novecento unità, permangono carenze strutturali nella composizione degli allievi e nella loro formazione, che ostacolano un rapporto di fiducia nei confronti della scuola pubblica. In questo senso l'obiettivo della riforma del sistema vigente, vale a dire in primo luogo l'allargamento della base scolastica, è compromesso da elementi sovente denunciati dagli amministratori che si alternano a questo ufficio. Dalle relazioni presentate emerge che l'intrinseca debolezza del sistema scolastico pubblico

della città è data da due componenti in apparenza contrastanti: la « continua mobilità dei suoi amministratori » unitamente alla « troppa inamovibilità degli impiegati ». In sostanza avviene che, per un verso, i dirigenti sono continuamente rinnovati e, per l'altro, è difficile rimuovere insegnanti non validi: tutto ciò concorre a formare una « catena ... di anelli debolissimi ».

Le critiche si susseguono e toccano tutte le inadeguatezze dell'organizzazione che si possono così sintetizzare: la pressoché totale assenza di materie tecniche, poiché l'insegnamento è incentrato su discipline assai generali, « alla moda vecchia », l'alto numero di allievi per classe, la natura prevalentemente religiosa dei docenti, la non infrequente scorrettezza di quanti all'insegnamento pubblico affiancano quello privato.

Un quadro assai significativo di quanto fin qui presentato è offerto dalla relazione compilata nell'aprile 1829 dal padre scolopio G.B. Spotorno, che fa riferimento al numero delle promozioni e alla composizione degli allievi dell'anno scolastico appena trascorso e accompagna i dati con illuminanti note informative, che permettono di disporre di alcuni importanti elementi di valutazione. Innanzitutto emerge con chiarezza l'alta percentuale di studenti che frequentano la Scuola di Lettere e Letteratura latina, pari all'89,43% del totale (652 su 729), mentre è molto più modesto il numero di quanti sono nelle classi dove si studiano « Operazioni commerciali e Scrittura », « Aritmetica elementare » e « Calligrafia »; del tutto esiguo (11 elementi) è poi il gruppo di coloro che partecipano alla classe straordinaria in cui si apprendono « Elementi di Lingua greca ».

Senza entrare nel merito delle discipline insegnate, in questa sede preme osservare che l'ammontare complessivo degli studenti è calcolato sulla base delle liste degli ultimi due mesi poiché, come precisa lo stesso Spotorno, a quell'epoca « il numero degli scolari suol essere diminuito di un 15% da quello ch'era nei primi bimestri ». Le cause del fenomeno sono dallo stesso spiegate allorché, al termine della redazione di un altro prospetto relativo al numero di scolari accolti nel corso del 1828-1829, commenta la discrepanza esistente fra il numero degli ammessi alle scuole in quell'anno scolastico e la loro minore presenza al mese di marzo. Si tratta di un comportamento diffuso, testimonianza di un'apprezzabile discontinuità nella frequenza scolastica dovuta a più fattori. In corso d'anno, come spiega lo stesso reverendo, gli alunni avviati alla conclusione degli studi, vale a dire quelli delle classi maggiori, sovente « prendono lo Stato religioso o si danno al Commercio », quelli delle classi minori, invece, « passano a scuole private ».

o interrompono il corso». L'abbandono si fa ugualmente consistente alla vigilia delle prove finali dal momento che il numero degli studenti definiti "assenti" nel 1828, vale a dire di coloro che non si presentano agli esami, rappresenta il 26,22% di quanti sono giunti al termine del corso. In questo caso la spiegazione data è "stagionale": «essendovi molti nativi della Provincia, ed anche delle Provincie vicine, essi o temendo il caldo, o richiamati dai Genitori, preferiscono di subire l'esame al principio di Novembre». Queste notazioni concorrono a delineare un quadro molto lontano da quanto è oggi usuale, ma, sia pure in misura differente, tali elementi accompagnano tutto l'Ottocento e indicano scelte e rapporti con le istituzioni scolastiche che a lungo caratterizzeranno la fisionomia del corpo studentesco.

Scuole pubbliche della Città di Genova
 Promozioni fatte negli esami tenuti nell'agosto del 1828
 Scuole di Lettere e Letteratura latina

<i>Classi</i>	iscritti	presenti	promossi	non promossi	assenti
Retorica	95	81	48	—	33
Umanità maggiore	78	81	63	1	17
Umanità minore	89	76	58	6	12
Grammatica superiore	121	117	89	8	20
Quinta	125	103	71	19	13
Sesta	195	194	92	26	76
<i>Classe straordinaria</i>					
Elementi di Lingua greca	15	11	*		7
<i>Classi commerciali</i>					
Operazioni commerciali e scrittura	16	30	30	—	17
Aritmetica elementare	90	36	17	—	19
Calligrafia *	25	—			

* Questa classe ha un solo maestro e non c'è promozione. I più diligenti sono ammessi al concorso per un Premio.

L'impegno del comune non è di poco conto poiché l'assegnazione per l'istruzione pubblica nel 1828 è fissata in Ln. 35.588,33 così ripartite:

Scuole secondarie	Ln. 20.583,33
Scuole primarie	Ln. 11.250,00
Scuola delle fanciulle	Ln. 3.750,00

Il che corrisponde a circa Ln. 24 l'anno per ogni studente delle secondarie e a Ln. 7 per ogni studente delle primarie, rispettivamente sulla base di 856 iscritti alle secondarie, di 1.511 alle primarie e 270 alla scuola delle fanciulle. Quest'ultima, come anche le scuole primarie, ha poi altre rendite particolari che portano la spesa pro capite rispettivamente a Ln. 10,50 per gli allievi delle scuole primarie e a poco più di Ln. 13.50 per ogni fanciullo. La maggiore spesa per le scuole secondarie corrisponde peraltro alla superiore complessità degli studi. Agli studenti delle primarie, infatti, sono impartiti insegnamenti relativi al leggere, scrivere l'abaco e alla dottrina cristiana e, data la modestia delle loro condizioni economiche, il comune provvede a libri, carta, penne, inchiostro e vestiti. Sono impartite nozioni di base, utili a chi, potenzialmente, è in grado di continuare gli studi anche perché, con molto pietoso realismo, si osserva che i ragazzi che frequentano queste scuole «hanno più bisogno di istitutori amorosi e gai, che di maestri eruditi e profondi». Nelle secondarie, invece, la richiesta di buone prove agli esami finali si fa più consistente e si esige dal docente capacità di adattarsi agli allievi e, com'è nel caso di un insegnante di "Operazioni commerciali", di dare loro insegnamenti pratici ed efficaci perché diventino «bravi giovani di scagno e scritturali» in grado di scrivere «ed avere in vista le operazioni delle mercanzie, società, cambj e la tenuta dei libri».

Impercettibilmente negli anni tale interesse aumenta, come testimoniano le accurate relazioni scritte in proposito, e si rafforza altresì la cura per gli studi tecnico-professionali, confermando così l'esistenza di un rapporto, sia pur ancora debole, fra società, ambiente economico locale e istruzione. L'attenzione si concentra sulla cattedra di "operazioni commerciali", che, non contemplata dai regolamenti regi, era stata istituita autonomamente dall'amministrazione comunale e, durante le vacanze, si aprono scuole gratuite di operazioni commerciali attive.

È una nuova sensibilità per gli insegnamenti tecnici che non si limita alle locali relazioni dei decurioni all'istruzione dal momento che si coniuga

con un'attenzione nuova esercitata in questa direzione dai ceti dirigenti della città e dallo stesso governo sabauda.

2. *Le scuole tecniche della Camera di Commercio*

Nonostante questi cambiamenti nei confronti del settore tecnico nel suo complesso, certo appare del tutto assente quello per l'istruzione nautica. Relegato a forme di apprendimento pressoché esclusivamente privato, tranne che per i percorsi seguiti in ambito militare, presso il Collegio di Marina, nulla risulta svolto in questo ambito nelle scuole pubbliche cittadine, fatta eccezione per le scuole di nautica a Genova e nelle altre località delle Riviere, formalmente previste dal Regio Brevetto del 1816.

Eppure la popolazione dedita ad attività marittime non è in numero trascurabile. Sulla base dei dati riportati dal Cevasco nel 1837 la gente di mare iscritta nel distretto di Genova è di complessive 4.791 unità, comprendendo sotto questa denominazione sia coloro che effettivamente navigano che gli addetti alla cantieristica.

Tableau de Gens de mer de la ville de Gênes inscrits sur le matricules

Capitaines de 1.re Classe	59
Capitaines de 2.me Classe	398
Patrons	131
Charpentiers	229
Calafateurs	267
Matelots	1.692
Garçons	2.015

Fonte: M. CEVASCO, *Statistique de la Ville de Gênes*, I, Genes 1838, p. 164 bis.

Lo stesso autore si limita a enumerare trentaquattro studenti del Collegio reale di Marina, quali semplici allievi, escludendoli perciò dal computo degli iscritti a un istituto di istruzione pubblica.

D'altra parte le informazioni fornite dal Cevasco indicano l'importanza di Genova quale principale centro del Distretto omonimo costituito anche da Nizza, Oneglia, Savona, Chiavari, Spezia e dall'Isola di Sardegna. Questo, quattro anni dopo, nel 1841, secondo le informazioni fornite da L. Serristori, conta ben 17.472 elementi facenti parte del personale della marina mercan-

tile, escludendo da tale computo la consistente cifra di 18.807 unità relative al totale dei pescatori e barcaroli presenti nel Regno di Sardegna.

La questione della formazione tecnica della popolazione si fa sempre più pressante anche alla luce di diverse iniziative prese in tale ambito in città come Torino o Milano.

I mutamenti intervenuti nella cultura europea, la corrente liberista che raggiunge Genova proprio negli Anni Quaranta, alla vigilia di importanti mutamenti economici, trovano una borghesia commerciale e imprenditoriale pronta al cambiamento. Proprio in quel periodo sorgono nel capoluogo ligure tre Società scientifiche, una delle quali di economia, manifatture e commercio, e, in occasione dell'ottavo Congresso degli scienziati italiani, si invita il governo a favorire l'istituzione di nuovi corsi scolastici più funzionali a supposte tipicità locali, in primo luogo quelle marittime. Si comprende, o meglio, si intuisce quanto nel tempo si sarebbe manifestato con sempre maggiore chiarezza: l'importanza del capitale umano per la crescita economica e di conseguenza l'investimento nell'istruzione non come costo sociale, ma come fondamentale componente dello sviluppo. In questo periodo soprattutto si dà prova di comprendere che i vari rami dell'istruzione sono in condizioni molto diseguali e che, accanto a una diffusa analfabetizzazione, impera un'ampia inadeguatezza rispetto all'eventualità di svolgere una professione o un impiego.

Esemplare in tale contesto è dunque l'iniziativa presa dalla Camera di Commercio, che il 20 novembre 1847 inaugura la prima lezione della Scuola gratuita di Chimica applicata alle arti cui segue, nel giro di pochi giorni, l'apertura di quella di Meccanica. È il risultato di una precisa volontà da parte di un gruppo eminente di formare una classe tecnica competente e, là dove le istituzioni pubbliche tardano a intervenire e a modificare l'esistente, ritengono sia precipuo compito del ceto dirigente cittadino operare in questo ambito. Sono in molti a impegnarsi in questa iniziativa: fra i nomi di maggiore spicco e di alto significato vanno ricordati quelli di Giacomo Oneto, Giuseppe Castelli, Michele Casaretto, Francesco Viani, Domenico Elena, ma è tutto un *humus* fertile quello che viene coltivato in questo periodo a livello locale e nazionale.

Anche in tale occasione il settore dell'istruzione marittima presenta aspetti di maggiore difficoltà. Se infatti la Camera di Commercio non trova ostacoli per fare funzionare le scuole tecniche sopra citate, di ben altro peso è la vicenda relativa all'avviamento di una Scuola di Nautica Mercantile e di Costruzione Navale, che vedrà infatti la luce solo nel novembre 1853.

L'istituto si muove su un "terreno minato" per quanto concerne il settore dell'istruzione ai marittimi dal momento che, in realtà, mentre vengono continuamente avanzate proposte al governo di Torino perché accolga le proposte camerali, in città l'insegnamento nautico è praticato da due maestri della Regia Scuola di Nautica con il compito di preparare capitani e padroni di marina. Si tratta di una realtà modesta, nonostante il buon programma redatto nel 1840 da Giacomo Garibaldi, primo professore di Matematiche, che peraltro costituisce un motivo a sfavore dell'iniziativa camerale, mentre, proprio in quegli anni, a livello governativo si svolgono in parallelo ricerche e indagini tese a elaborare un modello europeo di istruzione nautica.

Comunque fin dal 1848, su incarico camerale, una commissione composta da persone competenti e accorte quali Sebastiano Balduino, Carlo Grendy e Raffaele Rubattino redige una relazione sull'economia marittima del Regno e di Genova in particolare. Vi si sottolinea l'importanza del ruolo dell'istruzione nautica quale componente per la crescita della marineria e della cantieristica di Liguria e, al contempo, la stessa commissione evidenzia la grave inadeguatezza delle istituzioni scolastiche esistenti, nel complesso scarsamente frequentate.

In questo modo si definiscono i termini assai peculiari di questo ramo dell'istruzione dal momento che i destinatari dell'offerta scolastica sono individui appartenenti in prevalenza a famiglie non abbienti, i quali, fin da giovanissimi, a dodici, quattordici anni, dopo avere imparato a leggere e a scrivere, si imbarcano o comunque lavorano in ambito marittimo.

Per una scuola come quella proposta dalla Camera di Commercio, indirizzata cioè all'aggiornamento e alla preparazione di persone per buona parte già inserite nel mondo lavorativo, la formazione della gente di mare presenta non pochi ostacoli, che possono essere superati più agevolmente da quanti sono impiegati nella cantieristica, mentre costituiscono un forte vincolo per quelli che navigano e frequentano così una scuola di nautica in modo disorganico, tra un imbarco e l'altro. Ne deriva che, se, da un lato, è difficile che delle scuole professionali costituiscano un'alternativa valida al lavoro o ne siano un importante complemento, dall'altro, vige la radicata consuetudine a ricevere una formazione professionale direttamente a bordo e, solo saltuariamente, si frequentino scuole private che impartiscono in modo sommario le nozioni necessarie ad affrontare l'esame per le patenti di grado.

Intorno a questo "nodo" ruota l'iniziativa camerale che per prima mette in moto un confronto importante fra vecchio e nuovo modo di fare

formazione professionale. Sullo sfondo di tale processo si possono individuare linee di indirizzo molto più pregnanti, che preannunciano uno scontro significativo relativamente ai termini di crescita della marina mercantile nazionale. Si delineano cioè fin d'ora le diverse concezioni dello sviluppo marittimo: l'una, conservativa, incentrata sulla vela, l'altra, preveggen- te, sostenitrice della marina a vapore, che comportano un'antitetica lettura delle scelte da farsi in questo settore.

A più riprese gli esperti chiamati a redigere analisi dell'esistente e progetti per il futuro si esprimono, più o meno direttamente, sui temi sin qui delineati. Nel 1849 è la volta del capitano Bussolino e dell'ingegner Biga, che giudicano del tutto inadeguata la Regia Scuola di Nautica dotata di due professori, scarsamente retribuiti. A loro avviso essa rappresenta solo un maldestro e contraddittorio tentativo di sottrarre l'istruzione degli aspiranti capitani a scuole private inadeguate. Le successive relazioni che la Camera continua a richiedere si fanno sempre più impietose nel delineare le caratteristiche della gente di mare sulla cui preparazione si vorrebbe incidere. Nel novembre 1850 il comandante Bussolino arriva a definire la marineria genovese « rozza e incolta perché negletta dall'infanzia ».

Finalmente, anche grazie all'ipotesi di disporre di Ln. 8.000 messe a bilancio della Camera sin dal 1850 per pagare i professori di una Scuola di Nautica, nel maggio 1853, come accennato, viene approvato in via provvisoria dal Ministro della Pubblica Istruzione il "Progetto di regolamento per la Scuola di Nautica Mercantile e di Costruzione Navale", che permette di dare l'avvio ai corsi. Dunque in questo momento l'istituto svolge un ruolo trainante nella città anche per quanto concerne un nuovo concetto di istruzione ed è interlocutore privilegiato di un programma innovativo che ha nella capitale, Torino, il centro decisionale.

Organizzato su due cicli didattici nell'arco dell'intero anno scolastico, dal 1° novembre al 31 marzo e dal 1° aprile al 31 agosto, l'insegnamento della Scuola finalmente varata è strutturato in quattro classi sia nel corso di Nautica che in quello di Costruzione navale. Le materie, meticolosamente elencate nel progetto, risultano così distribuite: per quanto riguarda il corso di Nautica nella prima classe si insegnano l'Aritmetica ragionata, l'Algebra fino alle equazioni di secondo grado, la definizione di Geometria piana e solida e la definizione delle linee trigonometriche. Nella seconda si insegnano le definizioni della sfera, la risoluzione pratica dei principali quesiti di Pilo- taggio e il maneggio dell'Ottante e del Sestante. Nella terza si insegnano la

Geometria piana e solida e la Trigonometria piana e sferica. Infine nella quarta classe si insegnano gli elementi di Navigazione e l'Astronomia nautica. La prima classe del corso di Architettura navale è comune a quello di Nautica. Nella seconda classe si insegna Costruzione navale pratica; nella terza si insegnano Geometria piana e solida, in comune con gli allievi del corso di Nautica, ma mentre gli allievi di quest'ultimo proseguono nell'apprendimento della Trigonometria, chi si dedica alla Costruzione Navale riceve lezioni di quella parte di Meccanica che ha relazione con la disciplina prescelta. Infine nella quarta classe si insegna «il modo di tracciare i disegni geometrici di costruzione navale ed i calcoli a ciò relativi. Il tracciamento delle Seste. La pratica del Cantiere. I materiali in uso nella fabbricazione dei Bastimenti ed infine alcune nozioni elementari sui Piroscafi». Ogni classe ha la durata di cinque mesi, tranne la quarta di costruzione navale, che si estende per dieci mesi. Ciò spiega perché per chi aspira al grado di costruttore di prima classe il corso ha luogo una sola volta l'anno, mentre per gli altri si svolge due volte. Le lezioni delle quattro classi sono in ore diverse l'una dall'altra in modo da permettere a studenti delle classi superiori di frequentare quelle inferiori. Non si dichiara esplicitamente, ma si può immaginare che tale avvertenza venga presa in modo da permettere una sorta di "ripasso" a quanti intendano riprendere gli studi tra un periodo lavorativo e l'altro.

Lo stretto collegamento con il mondo del lavoro si evince anche considerando la fascia d'età dei potenziali ammessi (non meno di quattordici anni e non più di trenta), che devono comunque dimostrare di leggere e scrivere correttamente la lingua italiana e di conoscere le quattro operazioni dell'aritmetica coi numeri interi e frazionari, oltre alla dimostrazione di fare parte della gente di mare, vale a dire «essere dedito alla navigazione per la Scuola di Nautica od alla costruzione per la Scuola di Architettura Navale». Coerentemente con quanto enunciato, e tenendo conto che le lezioni non si svolgono né il giovedì né la domenica, l'orario stabilito, e successivamente soggetto ad "aggiustamenti", è il seguente:

Scuola di Nautica

	<i>lunedì</i>	<i>martedì</i>	<i>mercoledì</i>	<i>venerdì</i>	<i>sabato</i>
Prima classe	8-9	8-9	8-9	8-9	8-9
Seconda classe	10-11	10-11	10-11	10-11	10-11
Terza classe	9-10	9-10	9-10	9-10	9-10
Quarta classe	11-12	11-12	11-12	11-12	11-12

Scuola di Costruzione Navale

	<i>lunedì</i>	<i>martedì</i>	<i>mercoledì</i>	<i>venerdì</i>	<i>sabato</i>
Prima classe	8-9	8-9	8-9	8-9	8-9
Seconda classe	13-14	13-14	13-14	13-14	13-14
Terza classe	9-10	9-10	9-10	9-10	9-10
Quarta classe	12-13	12-13	12-13	12-13	12-13

Di nomina ministeriale, ma retribuiti dalla Camera per Ln. 2.000 l'anno, tre sono i docenti chiamati a insegnare: don Angelo Costa, per Aritmetica e Geometria in preparazione alla Nautica, Gerolamo Novello, già Maggiore del Genio navale austro-veneto, per Costruzioni navali, Giovanni Battista Lassovich, « emigrato veneziano, riputato perito nella materia », quale docente di Nautica: questi ultimi sono esuli politici, al pari di altri insegnanti delle scuole camerali. Non si può non considerare come in presenza di una maggiore tecnicità delle discipline aumenti la presenza di insegnanti laici.

È comunque un avvio difficile, caratterizzato da bassa presenza di allievi e dalla concomitante accidentale presenza del colera, che tiene lontani gli studenti di nautica provenienti quasi esclusivamente dalle Riviere. Non per questo però l'esordio è del tutto deludente, come sottolinea il vicepresidente Carlo Grendy, pronto a scommettere sulla qualità delle persone dal momento che, al 10 agosto 1855, su dieci allievi della scuola presentatisi per gli esami di grado presso l'Ammiragliato, ben otto hanno passato brillantemente la prova. E poiché anche per questa branca di studi si ricorre agl'incentivi e alle premiazioni ecco che, assieme al nome di quanti delle scuole di Chimica e Meccanica hanno vinto medaglie d'argento e di rame e conseguito la menzione d'onore, al ministero è inviato l'elenco di costoro, che, si noti, sono in prevalenza di fuori Genova.

Sono promossi al grado di Capitano di prima classe o di lungo corso:

Fortunato Figari	di Camogli	Alessandro Piaggio	di Quinto
Bartolomeo Elice	di Loano	Domenico Valente	di Genova
Domenico Pissarello	di Varazze	Cesare Fighieras	di Villafranca
Michelangelo Ferro	di Camogli	Gaetano Repetto	di Genova

A questi si aggiungono i promossi al grado di capitano di seconda classe

Matteo Vicini	di Zoagli	Antonio D'Aste	di Recco
---------------	-----------	----------------	----------

Le diverse modifiche apportate per razionalizzare l'organizzazione dei corsi attirano un maggior numero di studenti, che tuttavia mai eguaglierà quello delle altre scuole tecniche.

Sul piano nazionale la svolta significativa nell'organizzazione dell'istruzione è segnata, com'è noto, dalla legge Casati del 1859. Il provvedimento non è da tutti e interamente approvato, anzi, sul piano cittadino è criticato da un personaggio come Gerolamo Boccoardo, dal 1858 Ispettore e docente delle Scuole Tecniche della Camera di Commercio. Tuttavia lo stesso economista genovese coglie l'opportunità di creare "scuole-modelli" cui eventualmente uniformare gli stabilimenti scolastici comunali, come egli dice, «capaci di dare unità e perfezione d'indirizzo nelle tecniche discipline», tanto più che nella nuova legge sull'istruzione è previsto un aumento delle tasse scolastiche per gli alunni dei corsi classici, mentre, come egli stesso spiega, è completamente gratuita l'ammissione alle scuole tecniche e diminuita la tassa d'iscrizione per gli allievi degli istituti tecnici.

Dunque, nonostante le numerose critiche, la riforma scolastica del 1859 ha in sé un contenuto grandemente innovativo, che a Genova, nel 1860, si traduce nell'avviamento di un Regio Istituto Tecnico cui nel 1865 si affianca, nella medesima sede e sotto la medesima direzione, il Regio Istituto di Marina Mercantile. A nulla valgono le contrarietà espresse dalla Camera di Commercio, che avrebbe voluto rappresentare una componente autonoma e municipale nel campo dell'istruzione tecnica, ma l'ente, privato delle risorse finanziarie con le quali manteneva le scuole professionali, non è più in grado di condurre adeguatamente l'iniziativa presa a suo tempo in campo scolastico cosicché queste confluiscono nel più complesso e articolato nuovo istituto, in qualità di scuole serali.

3. Il Regio Istituto di Marina Mercantile

Nel 1860 la città attua pienamente la legge Casati, come dimostra la delibera della Giunta municipale del marzo dello stesso anno, ma è anche vero che la discussione svoltasi all'interno dell'amministrazione provinciale rivela posizioni inizialmente differenti, pur se connotate dalla comune volontà di avviare nuovi istituti tecnici. Si afferma di volere insegnamenti indirizzati verso specifiche professioni senza cadere nel pericolo che tali istituzioni siano "enciclopediche anziché pratiche". Altrettanto chiaro è che l'insegnamento dell'agricoltura per Genova è decisamente "superfluo", mentre si stabilisce fermamente che vanno privilegiati il settore marittimo e il suo indotto.

Tuttavia, forse anche per l'esistenza delle scuole della Camera di Commercio, vacillano alcune certezze sul da farsi e la questione dell'istruzione nautica passa momentaneamente in secondo piano a favore del settore tecnico-commerciale.

Il Regio Istituto Tecnico, come gli altri istituti che gli saranno affiancati, funziona anche grazie al contributo di Comune e Provincia, oltre al finanziamento statale, ed è posto sotto il controllo di una Giunta costituita da membri scelti dal Consiglio Provinciale, dal Consiglio Comunale, dalla Camera di Commercio e dalla Prefettura, che, eccezion fatta per la determinazione degli stipendi degli insegnanti e del capo dell'istituto, delibera su tutto quanto concerne la vita e la gestione dell'istituto stesso. Ciò al fine di collegare strettamente l'istruzione tecnica con le esigenze economiche locali.

L'inizio è forse un po' faticoso, come riferisce lo stesso preside Prospero Carlevaris: al primo piano di palazzo Rostan, con un'entrata in comune con numerosi altri inquilini, compresi gli alunni di una scuola elementare "numerossissima", si iscrivono per il primo anno di corso quaranta studenti, tredici alla sezione Fisico-Matematica e ventisette a quella Commerciale. Ma il nuovo percorso è avviato e nel secondo anno di vita si iscrivono altri trentatré giovani; ciò fa pensare che per tale esperienza scolastica sussistano buone possibilità di radicamento nella società.

Quasi in parallelo è la formazione del Regio Istituto di Marina Mercantile, che, come si è detto, esordisce nel 1865 assieme alle Scuole serali, prosecuzione degli insegnamenti impartiti dalla Camera di Commercio. Non è un "passaggio" facile e lo dimostrano, oltre alle citate difficoltà frapposte dal consiglio camerale, anche le esitazioni relative al destino da dare alla Scuola governativa di Nautica. Quest'ultima conta davvero pochi allievi e nel complesso risulta essere di modesto livello. Giacomo Delui, in qualità di primo maestro e facente funzione di secondo, riferisce il 5 settembre 1865 che gli allievi iscritti all'anno scolastico appena terminato erano in tutto ventisette, diciassette dei quali per il corso di capitano di lungo corso e dieci per ricevere l'istruzione da capitano di seconda classe e secondo di bordo. Dei primi, otto hanno ottenuto la patente di capitano di lungo corso e nove devono dare l'esame a ottobre; del secondo gruppo solo uno è riuscito a ottenere la patente di capitano di seconda classe, quattro hanno ottenuto il certificato per navigare come secondo di bordo e gli altri proseguono il corso.

Il redattore del documento pare consapevole del ruolo poco brillante svolto dall'istituzione da lui diretta e sembra quasi impotente di fronte alla

diffusa propensione a frequentare poco gli istituti scolastici e, soprattutto, quelli pubblici. Anche per difendere la “sua” scuola, come egli stesso scrive nello stile burocratico di metà Ottocento,

« si fa ardito ... di esporre che sebbene i giovani dediti alla carriera mercantile non abbiano eccitamento speciale a frequentare le Scuole Governative di Nautica essendo assoggettati senza veruna prerogativa ai medesimi esami per ottenere la patente di capitano come coloro che frequentano scuole private »

il numero degli allievi è soddisfacente. Pare un'estrema, dignitosa difesa di una condizione invece non proprio ottimale a giustificazione della quale nella relazione dell'anno precedente aveva imputato alla localizzazione dell'edificio, lontano dal centro della città, nel Padiglione della Reale Marina, a San Tommaso, e in posizione non adatta alle osservazioni nautiche, una delle principali cause della bassa frequenza. Insomma a quella data ben pochi elementi giocano a favore della persistenza di questa scuola, che, in termini assolutamente piani, confluisce nell'Istituto di Marina Mercantile.

Di tutt'altro tenore è quanto riferisce Gerolamo Boccardo allorché rende per il Ministro di Agricoltura Industria e Commercio un quadro delle Scuole tecniche serali. Emerge infatti la differente qualità del corso di Nautica seguito dagli allievi della Scuola della Camera di Commercio rispetto a quella diretta da Giacomo Delui. Nell'anno scolastico 1864-1865 novantaquattro allievi hanno frequentato questa sezione dell'istituto diretto dall'economista genovese, così ripartiti: diciotto nel corso di Nautica, diciassette per Costruzione navale e cinquantanove per quello di Matematiche elementari. È un numero ben superiore ai ventisette studenti della scuola governativa. Il dato si fa poi più significativo se si considera che il programma, svolto da tre differenti docenti, e comunque inserito nel più ricco e stimolante contesto delle scuole tecniche, appare più complesso di quello impartito dal Delui.

Ecco dunque che grazie all'apporto di due distinti “segmenti” della formazione scolastica marittima genovese si svolge il primo anno del corso del Regio Istituto di Marina Mercantile. È nel complesso un buon quadro, visto il carattere appena poco più che sperimentale di tale iniziativa. Sessantasette sono gli iscritti, quarantatre nei corsi per la patente di capitano di prima (7) e di seconda classe (36), ventiquattro per la scuola di costruzione navale.

Tuttavia, accanto alle prime positive considerazioni, compaiono elementi di critica. Un primo aspetto presentato facendo il bilancio di questa esperienza è che i carpentieri hanno notevoli difficoltà a frequentare la

scuola. Certo sarebbe desiderabile che nei cantieri di lavoro si concedesse « un breve spazio di tempo » per poter andare nell'istituto « senza scapito della mercede », si osserva nella Giunta di Vigilanza, ma si percepisce chiaramente come tutto ciò « non sarà mai sperabile di ottenere nell'industria privata »; pertanto il Consiglio Provinciale ipotizza che siano proprio i dirigenti dei cantieri « che dipendono dal Governo » a operare tale scelta, ben intesa in questo caso come un sostegno a una importante e innovativa intrapresa dello Stato nell'ambito dell'istruzione pubblica. Proprio in questa chiave di lettura si sottolinea come « più che del gretto interesse del momento » in Italia ci si debba preoccupare di incrementare « il numero degli abili costruttori, se si vuole accresciuta la prosperità commerciale ».

Nel 1865 in realtà prende l'avvio una fase nuova nella storia dell'istruzione nautica, che peraltro conserva quasi intatte l'impostazione, l'esperienza e la tradizione delle scuole camerali, unitamente alla negativa consuetudine degli allievi di usufruire dei corsi messi a disposizione in termini saltuari, sulla base di prioritarie esigenze lavorative. Il corso continua a presentarsi anche, o soprattutto, come un'occasione di qualificazione ulteriore per chi già è occupato.

A quella data è molto più complesso e grave quanto viene denunciato anche dal Consiglio provinciale, vale a dire la possibilità di superare un esame di grado presso le capitanerie di porto, senza avere seguito un normale corso di studi; fatto, questo, che toglie ogni autorevolezza agli studi regolari. I giovani sono desiderosi « di far presto anziché bene, preferiscono questa via per essere capitani anziché un lungo studio dell'Istituto, e la marina nostra - si commenta - tra le prime per pratica e coraggio continuerà ad avere i suoi marinai tra li ultimi, quanto a scienza e coltura d'ingegno ».

Sulla questione si esprime sovente, e con efficacia, Gerolamo Boccardo ottenendo, assieme ad altri impegnati in questa stessa battaglia, un primo importante risultato allorché nel 1869 viene stabilito che l'esame di abilitazione ai gradi di Marina sia costituito da una prova teorica da superare presso scuole e istituti nautici e da una prova pratica da effettuare presso le capitanerie. Non a caso una prima immediata risposta a Genova è l'aumento degli allievi dell'Istituto. Ciononostante la complessità del "sistema istruzione nautica" rimane perché sono numerosi gli aspetti economici e istituzionali che, direttamente e indirettamente, vi confluiscono.

Nel caso di Genova, in particolare, l'esistenza e il buon funzionamento del Regio Istituto di Marina Mercantile è il punto di arrivo nella costruzione

di una cultura nautica retta dall'impianto scolastico pubblico, complessivamente di più alto livello rispetto alle scuole preesistenti. D'altra parte una svolta così profonda si traduce con difficoltà nella pratica corrente se la legislazione in merito continua a presentare "maglie larghe" per le quali passano vecchie consuetudini e percorsi più veloci, ma meno qualificati, per conseguire il medesimo risultato.

Quale preside del nuovo complesso scolastico Boccardo si mostra legittimamente ambizioso e spinge a interventi che concorrano da più parti a costituire classi omogenee e di buon livello perché siano a loro volta funzionali alla formazione di personale marittimo preparato, necessario complemento di una moderna marina mercantile. Dal momento che concepisce l'istruzione in senso alto, egli non si limita a porre come obiettivo un buon insegnamento delle materie tecniche, ma vuole anche superare « la spaventosa ignoranza letteraria degli alunni ». Questa espressione si accompagna peraltro a una lucida presa d'atto del comportamento scolastico degli utenti poiché egli sa che, « per non creare il deserto sui banchi dell'Istituto », vanno date autorizzazioni volte ad abbreviare il corso durante il quale però siano obbligati a frequentare diversi insegnamenti, compresi quelli per cui « sogliono mostrare noncuranza e disprezzo ». Il preside coniuga concezioni progressive e forte realismo anche alla luce dell'andamento della scuola da lui diretta.

La relazione finale dell'anno scolastico 1869-1870 può bene rappresentare un punto di riferimento per la valutazione dell'andamento del nuovo corso scolastico e delle peculiarità che lo contraddistinguono. Le lezioni sono impartite per l'intero arco della settimana da un gruppo abbastanza consistente di insegnanti. Nel primo e nel secondo anno hanno forte peso alcune discipline di base (Matematiche elementari, Meccanica elementare) o che, come Disegno e Matematiche, costituiscono una costante per il corso di costruttore navale; ad esse se ne affiancano altre di valenza formativa generale (Geografia e Storia, Lettere). Già nel secondo anno si insegnano materie più direttamente professionalizzanti quali Fisica e Meteorologia, Astronomia nautica, Attrezzatura e Manovra, Costruzione navale. Alcune di queste discipline (Costruzione navale e Disegno e Matematiche) sono ulteriormente approfondite nel terzo anno di corso, mentre altre si presentano del tutto nuove e specificamente destinate a un corso di studio di maggiore livello, per capitani di lungo corso, macchinisti in primo e costruttori navali in primo. Si tratta di Navigazione, Nautica pratica, Meccanica applicata, Macchine a vapore e Diritto.

Qualche indicazione interessante ci viene data per quanto concerne i libri di testo adottati, che sono prevalentemente stranieri: di Hippolyte Sonnet per la Geometria, di Charles August Briot per l'Algebra, di Joseph Alfred Serret per la Trigonometria. Di Amedée Guillemin si acquistano i testi sulla luna e il sole e, ancora, nella biblioteca compaiono opere di C.A. Oppermann, di Scott Russel (*Modern System of Naval Architecture*) o di Bobrick (*Handbuch der praktischen Seefahrtskunde*), sovente dono del ministero. La storia si studia sui manuali di Boccardo e il trattato di nautica teorico-pratica è di Tomaso Bucchia. La Biblioteca, grazie al contributo della Provincia di 6.000 lire annue fino al 1869, ridotto a 5.000 l'anno successivo, viene arricchita anche di riviste quali *The Economist*, *Revue maritime et coloniale*, *Annales de Chimie et de Physique*, *Annales de Ponts et Chaussées*. I testi, a disposizione degli studenti e degli insegnanti, sono in un certo senso indice dell'aggiornamento da parte del corpo docente e, insieme, dell'attenzione esercitata dall'amministrazione centrale riguardo la costruzione di questo corso di studi.

Accanto alla biblioteca si forma una piccola officina che, nel tempo, si arricchisce di strumenti e viene a costituire un vero e proprio gabinetto di macchine a vapore.

C'è però un altro dato che concorre a delineare con maggiore efficacia la fisionomia dell'istituto nautico genovese in questo momento di importante transizione: la componente studentesca. Nell'anno scolastico considerato si iscrivono centodieci allievi, ventisei dei quali si presentano alle sessioni di esami, estivi e autunnali. Ad essi, però, si aggiungono centocinquanta candidati esterni così che il numero degli esaminati ascende a ben centosettantasei unità. Di questi, centododici sono aspiranti capitani di lungo corso, cinquantuno a capitano di gran cabotaggio e tredici a costruttore navale di prima classe.

Gli allievi interni rappresentano dunque il 14,77% dei candidati agli esami di licenza del 1870, così come risulta dalle tabelle comunicate da Gerolamo Boccardo al Ministero nel novembre di quell'anno. Dei ventisei candidati interni (diciannove per capitano di lungo corso, uno solo per capitano di gran cabotaggio e sei per costruttore di prima classe) poco più del 61% è promosso e il restante 38,5% respinto o non si è presentato all'esame di riparazione. Dei centocinquanta candidati esterni, novantatre si presentano per l'esame di capitano di lungo corso, cinquanta per quello di capitano di gran cabotaggio e sette per la licenza di costruttore navale di prima classe.

Rispetto agli interni il risultato delle prove dei candidati esterni è ribaltato: di essi è promosso il 44,66%, i respinti o non presentati costituiscono il 55,34%. I Regi Commissari che vigilano sulle prove d'esame non sono certo particolarmente generosi, e sono altresì consapevoli di svolgere una selezione importante sia per la professione cui sono destinati i licenziati sia per il significato della nuova istituzione scolastica in cui sono chiamati a operare.

Candidati presenti all'esame di licenza 1869-1870

	Interni			Esterni		
	presenti	promossi	bocciati o non presentati	presenti	promossi	bocciati o non presentati
Capitani l.c.	19	13	6	93	45	48
Capitani g.c.	1	1	—	50	22	28
Costr. Navali	6	2	4	7	—	7

Quanto riferito fin qui mostra un aspetto davvero particolare di questo istituto e i dati relativi all'età dei candidati stessi avvalorano la tesi che si tratta di una scuola con ulteriori specificità. Gli interni hanno un'età compresa tra i quindici e i ventisei anni, pur essendo rappresentati da una fascia consistente fra i ventitré e i ventiquattro anni. Si comprende facilmente che ciò costituisce una delle cause cui si ascrive l'eccessiva "eterogeneità" delle classi spesso denunciata dai presidi. Più ampio è il divario fra gli esterni: la commissione si trova infatti ad esaminare candidati di quattordici (1) e di trentacinque anni (1). Il gruppo più nutrito ha un'età compresa fra i diciotto e i ventinove anni, anche se tra i più "anziani" si contano gli aspiranti al grado di capitano di gran cabotaggio: cinque di essi infatti superano i trent'anni, mentre coloro che affrontano la prova per divenire costruttori navali di prima classe si distribuiscono abbastanza omogeneamente fra i sedici e i ventinove anni. Dunque i privatisti sono mediamente più anziani degli interni poiché gioca ancora di più a loro riguardo la provenienza dal mondo del lavoro. Affrontano la prova scolastica dopo avere trascorso in mare già una buona parte della vita e ciò avviene tanto più quanto meno elevato è il grado cui aspirano.

I candidati, interni ed esterni, considerati nel loro complesso, provengono in prevalenza da Genova e dai comuni limitrofi, considerando tali quelli fino a Camogli per il Levante e fino a Voltri per il Ponente. In particolare la percentuale dei nati in queste località è più alta (31,25%) di quella dei nati nel capoluogo (23,86). Certo non è trascurabile il numero di quanti

provengono dal resto della regione, quasi esclusivamente dalla Riviera di Ponente, che incidono per poco più del 27% (27,27) sul totale dei candidati. Non pochi provengono dal Basso Piemonte, una piccola quota da Centro, Sud e Isole; tre sono nati in America Latina (Montevideo, Buenos Aires).

Tale resta a lungo una fisionomia dell'Istituto di Marina mercantile. Agli esami di licenza il numero dei candidati esterni tende ad aumentare nei primi Anni Settanta fino a che il quadro complessivo, venutosi a creare nel tempo al di fuori dei percorsi scolastici regolari, non si stabilizza in termini consistenti, anche se questo peculiare collegamento con la gente di mare non verrà mai meno.

4. *Un livello superiore di studi*

Come si è visto la componente esterna prevale vistosamente nelle prove finali, né è da trascurare quella che costituisce il nutrito gruppo di uditori che durante l'anno seguono le lezioni in modo discontinuo. Contro questi si scaglia Gerolamo Boccardo, ma non sempre è approvato, anzi. Nella misura in cui egli, al pari dei legislatori, sostiene la necessità di una più alta e complessa preparazione anche teorica dei marittimi, prendono corpo vivaci polemiche da parte di coloro che vedono nella navigazione l'unica, la vera scuola del mare. Il capitano marittimo che nel 1872 polemizza con le posizioni del preside dell'Istituto sostenendo che, seguendo i nuovi percorsi scolastici, un giovane diventerà un professore, ma, mai, un buon marinaio, non rappresenta un caso sporadico, ma una parte rilevante dell'opinione pubblica.

Di fatto lo scontro si gioca su un piano più complesso poiché è in discussione la lettura dei fenomeni tecnici ed economici fra loro strettamente correlati nell'ambito dell'economia marittima. Indirettamente l'elemento in gioco è la lettura e l'interpretazione della transizione dalla vela al vapore, così come il problema della concorrenza fra le marinerie costituisce il più generale quadro di riferimento. L'organizzazione degli studi nautici è strettamente collegata con tutto questo. Se la sensibilità verso la tecnologia porta a una sottolineatura immediata della figura del macchinista, principale elemento nuovo del mutamento, l'economista ne vede anche la diretta implicazione rispetto a tutti gli altri ruoli a bordo e, in primo luogo, per quanto concerne le competenze del comandante stesso. Pertanto, tenute ferme le rispettive distinzioni di grado, è comunque necessario che chi è al vertice della gerarchia di bordo acquisisca le conoscenze idonee a esercitare il ruolo in modo adeguato. In questo senso perciò chi è destinato al comando

deve ricevere una formazione strettamente tecnica, ma, più in generale, è necessario che possenga un più ricco bagaglio culturale esteso anche alla conoscenza del diritto e delle lingue straniere.

Nel 1873 ha luogo un passaggio importante nella legislazione scolastica poiché si stabilisce la chiara distinzione tra le sezioni per capitani, macchinisti e costruttori. Per i capitani di gran cabotaggio sono previste scuole nautiche biennali, per quelli di lungo corso istituti nautici triennali. Per i macchinisti vengono avviate scuole speciali di macchine a vapore, della durata di due o quattro anni, a seconda del grado da conseguire; analogamente si predispongono scuole speciali di costruzione navale per i corsi biennali o triennali disposti per le due classi dei costruttori navali. Nel complesso viene prolungata di un anno la durata di tutti i corsi, fatta eccezione per quello dei capitani di lungo corso. Al contempo si stabilisce che le scuole citate possono costituire un complesso scolastico autonomo o fare parte degli istituti tecnici. A Genova resta perciò immutata la collocazione del Nautico a palazzo Rostan.

Compare peraltro una vistosa contraddizione in questo intervento legislativo. Da una parte, infatti, si organizzano corsi di studio articolati, che prevedono molti insegnamenti di base comuni a tutti i percorsi (*Aritmetica e Lingua italiana*) con differenziazioni crescenti per le diverse specializzazioni professionali. *Attrezzatura e manovra navale* è solo per i corsi dei capitani; *Macchine, materiali e doveri del macchinista* così come *Disegno di macchine* risultano esclusivamente di competenza del corso per i macchinisti e, ancora, *Costruzione navale e Disegno di costruzione navale* sono riservati agli allievi costruttori. Il fatto che *Macchine a vapore* venga insegnata anche nel corso dei capitani di lungo corso e in quello dei costruttori di prima classe sta a indicare la volontà di estendere almeno una parte di certe conoscenze tecniche ad altre componenti della gente di mare. Altrettanto significativo di una svolta importante è che nel corso per capitani per la prima volta si insegna *Diritto commerciale marittimo* così come è una presa d'atto della diversa qualità del lavoro sul mare introdurre, sia pure come facoltative, materie quali *Lingua francese e Lingua inglese*. Dall'altro lato, però, riguardo l'ammissione alle scuole e agli istituti nautici è richiesta solo la sufficienza nelle materie della quarta classe delle elementari. Questa norma, che si pone (apparentemente) con generosità nei confronti della diffusa condizione della gente di mare, crea peraltro notevoli problemi a quanti insegnano nei nautici ed è, come si vedrà, fra le prime cause delle difficoltà scolastiche degli studenti, interni ed esterni.

Ciononostante l'assetto dato agli studi nautici nel 1873 è piuttosto stabile; subisce qualche "sistemazione" nel 1891 e nel 1892, con l'eliminazione della distinzione fra scuole e istituti e, soprattutto, allorché è messo in atto un tentativo maldestro di migliorare la qualità scolastica degli allievi introducendo un corso preparatorio, non obbligatorio, per essere ammessi al primo anno di studi dell'istituto nautico. Si tenta insomma di dare a una massa molto eterogenea di studenti gli strumenti per seguire i corsi uniformando l'ordinamento degli istituti nautici a quello degli istituti tecnici. Implicitamente si darà per scontato che gli iscritti abbiano conseguito la licenza tecnica.

Il vero importante cambiamento dell'intero percorso di studi nautici avverrà però soltanto nel 1917 con la completa ristrutturazione del loro impianto, l'ampliamento dei programmi e l'introduzione di più materie culturali. I corsi diventano quadriennali, scompaiono quelli intermedi per capitano di gran cabotaggio, macchinista in secondo e costruttore navale di seconda classe. Di fatto, in mancanza di un regolamento *ad hoc*, gli esami di licenza sui vecchi programmi di queste tre ultime categorie appena citate continuano ad essere sostenuti presso gli istituti nautici. È stabilita l'ammissione solo per allievi con la licenza di scuola media di primo grado. Soprattutto va ricordato che gli istituti passano alle dipendenze del Ministero di Marina, che diviene l'unico referente nella gestione di questa branca dell'istruzione, dal momento che sono eliminate le Giunte di vigilanza.

All'interno di questo faticoso percorso si presenta un altro aspetto importante per la didattica: la formazione del personale docente. Scorrendo il nome degli insegnanti nel 1869-70 si ha la tangibile conferma del "passaggio di consegne" fatto da due diversi organismi scolastici, preesistenti all'Istituto di Marina Mercantile: Angelo Costa, Fortunato Ciocca, Edoardo Garassini dalla Scuola di Nautica della Camera di Commercio, Giacomo Delui dalla Scuola governativa.

Alla luce della notevole quantità di privatisti che si presentano alle prove di licenza si pone tuttavia il problema di chi segue la loro formazione e diventa necessario che anche gli insegnanti che operano al di fuori dei canali istituzionali siano sottoposti a un esame di abilitazione. Nel giugno 1870 sorge la Regia Scuola Superiore Navale il cui scopo, come recita il primo articolo dello Statuto, è di « formare ingegneri di costruzioni navali e macchine a vapore per il servizio della marineria mercantile e del commercio; istruire coloro i quali si destinano all'insegnamento della nautica e delle costruzioni navali nelle scuole e negli istituti nautici ». La Scuola conferisce perciò il diploma di

ingegnere di costruzioni navali in legno e ferro e quello di idoneità all'insegnamento negli istituti di marineria di istruzione secondaria.

Il problema della qualità della didattica non si pone per l'Istituto Nautico. Non è raro che suoi docenti siano chiamati a insegnare nella Scuola Superiore Navale e, per converso, che nel giro di poco tempo non pochi ingegneri navali vengano ad insegnare agli allievi dell'istituto. Nel 1871 Fortunato Ciocca è chiamato a ricoprire la cattedra di Astronomia nella Scuola superiore; nello stesso anno Gustavo Ravanelli occupa quella di Meccanica razionale e applicata. Il processo, svolto nelle due direzioni, non si ferma così che, per esempio, Ettore Mengoli e Giuseppe Pinelli si laureano a Genova e insegnano sia nella Scuola che nell'Istituto.

Docenti dell'Istituto nautico (1890-1891)

<i>Nome</i>	<i>Materia</i>
Giuseppe Pinelli	Astronomia nautica
Edoardo Baroni	Navigazione e idrografia
Luigi Cogorno	Diritto commerciale e marittimo
Ettore Mengoli	Fisica, Meteorologia e Meccanica
Carlo Muratori	Macchine
Raniero Traverso	Matematiche elementari
G. B. Cogliolo	Attrezzatura e Manovra

Non v'è dubbio che gli insegnanti del Regio Istituto siano di ampia e indiscussa competenza. Dotati di solida preparazione professionale, sovente arrivano nel capoluogo ligure dopo avere svolto la loro attività in altre sedi della penisola. Peraltro la loro competenza è messa al servizio in altri ambiti, sempre nel settore marittimo, ma certo non scolastico. Delineando la figura di alcuni di essi emerge il profilo del docente del nautico come di persona impegnata su più fronti.

Gustavo Bucci, per esempio, consegue nel 1879, con il massimo dei voti, il diploma di Ingegnere Navale e Meccanico presso la Regia Scuola Navale di Genova. Negli anni successivi egli è incaricato di insegnamento presso il nautico di La Spezia e poi a Livorno e a Messina finché torna a Genova nel 1901, professore di Nozioni di macchine a vapore ai capitani e costruttori navali e di Materiali e doveri ai macchinisti. Si ferma sino alla fine della carriera nel 1918. Ebbene, questo ingegnere, autore di numerosi scritti tec-

nici, all'attività di insegnante affianca sistematicamente quella di ispettore del Registro Navale Italiano, di direttore tecnico di bacini e cantieri, di società di navigazione, ovunque si sposti per la sua attività di docente.

Non dissimile è il percorso del savonese Marcello Ciurlo. Due anni dopo la laurea conseguita nel 1892 a Genova nella medesima disciplina, dirige il Collegio Galilei, ma è anche assistente e successivamente incaricato presso la Scuola Navale dove insegna Teoria della nave. Al contempo presta la sua opera presso compagnie di navigazione: in qualità di progettista della "Ligure-Brasiliana" dell'onorevole G. Gavotti e come consulente nella "Compagnia di navigazione amburghese-americana". Nel 1901 inizia a insegnare Costruzione navale, disegno relativo e teoria della nave all'istituto nautico dove resta fino al 1935. Come si vede sono docenti che coniugano l'insegnamento con incarichi, consulenze, prestazioni tecniche, che li collocano nel pieno dell'attività marittima in cui sono esperti e dove parte dei loro allievi troverà sbocco occupazionale. In tal modo è in atto una osmosi tra il momento formativo dell'allievo e il successivo potenziale ambito lavorativo.

5. *Gli studenti*

Sulla base di quanto comunicato dal preside dell'Istituto, nel 1869-70 gli iscritti al Nautico sono centodieci. È un'informazione preziosa perché per quel periodo i dati sono difficilmente reperibili e, soprattutto, nel complesso poco chiari. È ancora lo stesso Boccardo a fornire elementi utili allorché, in un confronto pubblico con il sindaco, il barone Andrea Podestà, illustra l'andamento relativo al periodo compreso fra il 1878-79 e il 1883-84. Nel quinquennio esaminato la popolazione studentesca ha una progressiva contrazione poiché passa da centoquattro unità nel primo anno a settantasei tre anni dopo (1881-82) e a settantatre iscritti nel 1883-84.

La caduta è continua se nel 1896-97 l'Istituto conta cinquantacinque iscritti complessivi. Il dato è davvero modesto, ma non sorprende perché, venuto meno il "canto del cigno" della navigazione a vela, nel Paese, e a Genova in particolare, si è dato vita a una marina di sopravvivenza, cui poco vantaggio ha portato la svolta protezionista, fatta eccezione, ovviamente, per i servizi sovvenzionati. Predominano le flotte straniere e il naviglio nazionale è in prevalenza obsoleto. Qualche tempo dopo si registra una prima ripresa, che porta a superare il centinaio di iscritti (113) nell'ultimo anno del secolo. In essa si osserva una relativamente piccola preminenza di macchinisti, ma anche la debole presenza di studenti nel corso costruttori.

L'incremento degli iscritti, che si fa continuo fino a superare le cento-cinquanta unità nel 1913-1914, è connotato dalla crescita del numero di capitani e dalla ripresa dei costruttori, mentre la sezione dei macchinisti è stazionaria. Lo scoppio della guerra concorre alla crescita degli studenti, che da centosessantuno nel 1913 passano a duecentootto l'anno successivo e mantengono un livello sostenuto anche nel periodo postbellico. È la sezione capitani a riprendere quota, confermando una propensione già registrata fin dal 1899-1900. Da quell'anno scolastico al 1915-16, infatti, il numero delle iscrizioni alla sezione capitani è superiore alle altre due; pertanto, nell'arco di diciassette anni, questa raccoglie il 59% del totale degli iscritti (2.345), la sezione macchinisti poco meno del 32%, e il 9% è dato dai costruttori. Se l'aumento delle iscrizioni nel periodo della guerra può rappresentare una "fuga" dalla chiamata alle armi, l'andamento degli anni successivi suggerisce un collegamento con maggiori possibilità di impiego nel settore marittimo-industriale per i diplomati in questo genere di scuola. All'interno di tale fenomeno, diffuso su tutto il territorio nazionale, l'istituto genovese si pone al primo posto.

Gli studenti dell'Istituto nautico sono molto eterogenei: è una connotazione che caratterizza questo percorso scolastico fin dai primi anni di attuazione. Al tempo della presidenza Boccardo coloro che frequentano, non diversamente da quanti si limitano a presentarsi agli esami di licenza, superano facilmente i vent'anni e provengono da zone anche molto lontane dalla città. Qualche decennio dopo questa caratteristica di forte eterogeneità sembra permanere. Considerando i 2.851 studenti iscritti al primo anno di corso in un arco di tempo compreso fra il 1896-97 e il 1923-24, emerge che il 70,6% non supera i diciassette anni, il 27,3% ha un'età compresa fra i diciotto e i ventuno anni, mentre l'1,7% ha almeno ventidue anni. Il distacco sostanziale fra le matricole fino a diciassette anni e quelle di età compresa fra i diciotto e i ventidue anni ha luogo nel periodo compreso fra lo scoppio della guerra e il 1922-1923, anche perché molti giovani sono al fronte e solo i più fortunati potranno riprendere gli studi.

Analizzando in termini più dettagliati la composizione del dato si osservano interessanti sfumature per ognuna delle fasce di età perché i ragazzi che frequentano il primo anno di corso con età non superiore ai diciassette anni rappresentano il 72% della sezione capitani e il 71,30% della sezione costruttori. Quelli di età compresa fra i diciotto e i ventuno anni rappresentano poco più del 26%. Diverse sono le caratteristiche delle matricole

della sezione macchinisti perché se è vero che la fascia che comprende gli allievi al di sotto dei diciassette anni è sempre la più consistente (il 66,76% del totale degli iscritti al primo anno di corso), gli studenti compresi fra i diciotto e i ventuno anni ne costituiscono più del 30% (31,83%), il che fa concludere che nel complesso gli studenti della sezione macchinisti sono fra i meno giovani dell'istituto.

Comunque nel corso degli anni l'età della popolazione studentesca si abbassa per molteplici cause: certo i migliori risultati conseguiti nei precedenti anni scolastici, ma anche la maggiore propensione delle famiglie a fare studiare regolarmente i propri figli.

Qual è stato il precedente percorso scolastico dei neoiscritti? Pure se usati con cautela, proprio i dati relativi alla provenienza scolastica degli iscritti al primo anno segnalano un elemento importante e cioè che continua ad avere un peso significativo la componente di coloro la cui precedente formazione è catalogata sotto la dicitura "altre scuole" intendendo con ciò l'aver frequentato collegi religiosi, ma, soprattutto, la "scuola paterna" o quella privata. In certi anni tale quota è particolarmente alta rispetto al complesso degli immatricolati (41,67% nel 1899-1900; 37,50% nel 1910-11 e, ancora, 34,67 % nel 1913-14), tuttavia la tendenza è verso una progressiva contrazione di questa componente, il che costituisce un ulteriore segnale dell'"allineamento" della popolazione scolastica del nautico con le caratteristiche e i comportamenti di quella degli altri istituti tecnici.

Dal punto di vista geografico per tutto l'arco temporale considerato gli iscritti all'Istituto giungono in prevalenza da Genova e dai comuni limitrofi. Per quanto riguarda il resto della regione arrivano dalle Riviere: a Ponente soprattutto dalle province di Oneglia e Porto Maurizio, a Levante da La Spezia. In termini degni di essere segnalati arrivano poi studenti dal Piemonte (Alessandria, Cuneo, Asti) e dalla Toscana (Isola d'Elba, Portoferraio, Marciana Marina, dalle province di Livorno e Pisa), cui se ne aggiungono nel tempo non pochi dell'Italia meridionale e delle isole. L'arrivo di questi ultimi si fa progressivamente più consistente. Giungono da comuni in cui non trovano risposta alla domanda di istruzione oppure questa non è soddisfacente e conforme alle aspettative. Infine non è escluso che molti arrivino da zone in cui, pur esistendo locali istituti nautici, sussistono minori occasioni di lavoro e l'arrivo al nautico di Genova può costituire un primo passo verso una futura occupazione.

I liguri che dal 1896-97 al 1923-24 si iscrivono alla prima classe costituiscono il 62,1% del totale degli studenti. Prevalgono fra essi i nati a Genova, che rappresentano il 56,2% dei nati in Liguria e il 34,86% del numero totale degli iscritti. Gli allievi del capoluogo ligure prevalgono quasi sempre su tutti gli altri.

Da Nervi, Voltri, Sestri Ponente e San Pier D'Arena giungono in prevalenza gli iscritti provenienti dai comuni limitrofi. Una piccola sparuta minoranza giunge da Camogli. Dal 1875 nel borgo marinaro è in funzione l'Istituto nautico Cristoforo Colombo, che nel tempo si rafforza acquisendo iscritti a scapito delle scuole di nautica di Recco, Rapallo e Chiavari, destinate alla chiusura. Poiché dal 1883, e sino al 1923, accanto alla sezione capitani vi è attiva quella dei macchinisti, la scuola locale assorbe la domanda di istruzione nautica, orientata comunque in prevalenza per la carriera di capitano. Non a caso nell'anno di chiusura della locale sezione macchinisti, nessuno studente figura iscritto al primo anno. Tutti gli altri termineranno gli studi al San Giorgio di Genova.

Dunque nei locali del nautico genovese studia una popolazione molto composita: per la differente precedente formazione scolastica, per l'età, per la provenienza geografica e sociale. Si tratta di una prima importante esperienza che li porterà alla ben più ampia convivenza a bordo delle navi, in giro per il mondo.

6. *Gli esami di licenza*

I risultati degli esami finali affrontati presso l'Istituto nautico presentano un quadro articolato e piuttosto complesso, sia per le procedure seguite che per la valutazione dei risultati. La possibilità, infatti, di ripetere più volte la prova, anche per gruppi di materie, dilata nel tempo il dato dell'esito finale e il relativo conteggio, il che spiega alcune discrepanze individuate nelle stesse relazioni dei presidi e anche nelle relazioni ministeriali.

Ciò che emerge da questa rilevazione costituisce un quadro sintetico ed efficace di quanto fin qui è stato esposto sia sotto l'aspetto organizzativo e didattico che sotto quello economico e sociale.

Considerando il numero degli iscritti alle sessioni degli esami di licenza a partire dal 1869-70 al 1923-24 risulta la presenza di ben 10.087 persone. Pur partendo da un modesto numero iniziale di candidati, si assiste a una forte crescita, che nel 1873-74 tocca ben cinquecentoquindici unità. Le ra-

gioni di questo fenomeno sono da ascrivere sia all'obbligo imposto nell'ottobre 1869 di superare l'esame teorico presso l'istituto nautico sia al "trascinamento" del buon andamento della marina velica proprio in quel periodo. La successiva crisi del settore ha immediate ripercussioni sul numero degli iscritti agli esami, che scendono a 186 unità nel 1875-76, assestandosi intorno a questo valore per qualche anno finché, dopo un lieve incremento nel 1880-81 e nel 1881-82, rispettivamente con 188 e 196 iscrizioni, inizia una forte discesa. Solo con l'anno scolastico 1912-13 si registra una consistente ripresa. Nel 1919-20 gli iscritti sono cinquecentoventuno.

L'apertura della nuova sede in Piazza Palermo coincide con una nuova significativa diminuzione delle presenze, dato, questo, che va letto con criteri diversi dai precedenti, come meglio si vedrà in seguito, alla luce della molto minore pressione di candidati esterni.

In occasione degli esami di licenza, sia generali che di riparazione, l'Istituto nautico vede del tutto stravolta la sua fisionomia a causa dell'improvviso incremento della popolazione scolastica presente. Per le prove di licenza arrivano infatti candidati interni ed esterni e, come si è detto, questo spiega l'ingente ammontare di esami sostenuti soprattutto a partire dal 1870, in modo forse un po' convulso, reiterato nelle diverse sessioni annuali al punto che il numero degli esami di riparazione risulta esorbitante.

Il fenomeno è dovuto in primo luogo alla scarsa preparazione dei candidati cui la legislazione vigente permette di diluire nel tempo le prove. Non è infatti inconsueto trovare a lato del nome dell'iscritto all'esame l'annotazione che egli è "in navigazione" e ciò fa sì che tra un esame e l'altro trascorrono anche più di due anni. Fra i rimandati figurano più di frequente i macchinisti, sia in primo che in secondo.

Si presentano uomini d'età, da tempo addetti al funzionamento e alla manutenzione di macchine di terra e di mare, sulle navi e nelle fabbriche. Sono infatti capaci nelle materie tecniche e professionali, ma nelle discipline scientifiche di tipo teorico o in quelle di carattere generale risultano carenti.

Eppure le commissioni sembrano operare in modo accurato e rigoroso. Nel verbale stilato nell'agosto 1892 l'ingegnere capo Lettieri, responsabile della sezione macchinisti e costruttori, usa di frequente l'espressione "poco confortante" riferendosi all'andamento delle prove. Ne ha buoni motivi, visto l'alto numero dei ritirati o dei non ammessi all'esame.

Gli esami non sono semplici e, comunque, presentano indubbe difficoltà dal momento che gli stessi candidati, interni ed esterni, tentano di ma-

nifestare il loro disappunto. Il preside Francesco Marconi riferisce di una inusuale protesta fatta nel 1891. Gli allievi interni e “tutto il gran numero dei candidati esterni, a eccezione d’un solo, fecero sciopero, userò questa parola molto significativa – precisa il relatore – il giorno 8 del passato luglio, e non si presentarono alla prova scritta di Fisica e Meccanica, allegando per pretesto il rigore d’uno dei due RR. Commissari”. La manifestazione rientra con la sola conseguenza della perdita della prova e l’ammonizione inflitta a tre allievi.

In questi anni di fine secolo dalle relazioni dei presidi e dei docenti emergono domande importanti su questo corso di studi, e in particolare su quale sia il valore effettivo di un titolo così ottenuto e su una selezione di fatto impossibile da attuare. Alla luce della scarsa frequenza interna, sovente accompagnata da notevole discontinuità, e, per altro verso, di fronte a una così alta percentuale di candidati esterni e di reiterate prove d’esame si mette in dubbio la validità di questo processo formativo. «Il risultato è uguale per tutti, valenti ed inetti, e la differenza sta soltanto nel tempo necessario a conseguirlo»: sono queste le amare considerazioni di Carlo Bressan, dal 1895 e per sedici anni preside dell’Istituto.

D’altra parte le scuole private continuano a funzionare con un buon afflusso di studenti. Fondato da Ippolito Bianchi, nel 1878 l’omonimo convitto-collegio è ubicato al 15 di via Caffaro. Alla luce delle molte domande di ammissione alla sua “Scuola autunnale” il titolare invia al ministro la richiesta perché questo sia dichiarato “pareggiato”. Sono effettuate ispezioni alla scuola e in generale ogni richiesta avanzata dal direttore del collegio trova in questi anni palesi ostilità, per quanto poco efficaci, in Gerolamo Boccardo. È un piccolo complesso scolastico in cui si impartiscono insegnamenti che vanno dalla scuola elementare fino al ginnasio e al liceo. Non a caso, alla richiesta di “pareggiamento” avanzata in sede governativa viene dato parere negativo per la “eccessiva commistione” di allievi e discipline. Eppure le domande più varie continuano ad essere presentate, compresa quella che l’istituto sia sede di esami. Tra i motivi a favore di tale ipotesi Ippolito Bianchi riferisce che buona parte dei docenti insegnano anche presso l’Istituto Tecnico di Genova. Di più, nel dicembre 1883 egli conta ventiquattro allievi del quarto anno, «... prova non dubbia della fiducia che i padri di famiglia impongono nel sottoscritto» e, fra questi, in particolare, sette sono stati collocati nell’istituto a spese della Navigazione Generale Italiana per «farveli istruire per esami di macchinisti di prima classe». È dunque uno scontro durissimo fra pubblico e privato.

La situazione è difficile, ma non solo per quanto concerne la formazione della gente di mare. La convivenza con l'istituto tecnico evidenzia in modo particolare la crisi di questo settore scolastico, che è indicativa di una più complessiva difficoltà in ambito marittimo. Quali sono le ragioni per cui si stenta a percorrere un regolare corso di studi? La peculiarità del lavoro marittimo e la difficile comprensione dell'importanza della frequenza scolastica si coniugano con un rapporto non fruttuoso tra formazione professionale e sbocco lavorativo. A una certa sensibilità manifestata verso i nuovi corsi, vale a dire nei riguardi della figura del macchinista e, più in generale, dell'opportunità di perfezionare tecnicamente la propria formazione, non ha fatto seguito un andamento dell'economia marittima nazionale tale da giustificare uno sforzo economico e culturale.

Il fenomeno dei ripetuti fallimenti scolastici comincia ad attenuarsi al punto che nel 1904-05 ha inizio una effettiva inversione di tendenza: gli esami di riparazione costituiscono la metà di quelli complessivi e negli anni successivi la quota è destinata a una progressiva contrazione. Fanno eccezione i dati relativi al triennio dal 1918 al 1920 in cui riprende un forte incremento degli esami di riparazione: nel 1919-20 arrivano a costituire l'86,4% delle prove complessive, ma è un dato del tutto comprensibile alla luce del ritorno della pace e dell'affollamento di candidati fino ad allora impegnati nel conflitto.

Seguendo più analiticamente l'andamento degli esami di licenza si possono cogliere i momenti di passaggio in cui il nautico genovese gioca un ruolo nuovo nella formazione della gente di mare. Per anni, infatti, fra i licenziati dell'istituto si registra una predominanza degli esterni sugli interni. A partire dal 1896-97 il fenomeno muta e nel tempo si consolida

Che cosa è successo? Quali sono i motivi per cui si è messo in moto un meccanismo radicalmente diverso rispetto al passato? Certamente una maggiore diffusa scolarità, unitamente all'aprirsi di nuove più consistenti opportunità lavorative. A fronte di questo è la maggiore "libertà" per i docenti di mettere in atto una selezione più rigorosa. Nulla infatti giustifica più, se non in piccola misura, la frequenza di scuole private o la possibilità di reiterare quasi all'infinito gli esami di riparazione. È un cambiamento annunciato, come si può constatare leggendo le relazioni del Preside G. Baietto, che, commentando i risultati della sessione estiva del 1921-22 si mostra soddisfatto per il risultato degli allievi dell'istituto, definito "più che soddisfacente", mentre non ha mano leggera per i privatisti le cui prove, « senz'altro

un vero disastro», sono conseguenza di una preparazione «generalmente insufficiente, affrettata e qualche volta pessima» e ciò, come egli scrive, «malgrado le benevoli disposizioni degli esaminatori». Anche alla luce dell'incremento delle nuove iscrizioni si vuole mandare il messaggio che non c'è più molto spazio per chi non frequenta l'istituto. Sono dettate da questa convinzione le considerazioni sulle prove negative del 1923-24. I candidati sono stati trattati con "giusta severità", «volendo in tal modo stabilire che non può e non deve conseguire la licenza chi non ha una preparazione degna del titolo cui aspira». Non c'è più spazio al di fuori di questo percorso scolastico poiché l'alternativa è una preparazione inadeguata. Fra gli esterni, infatti, «se vi è qualche licenziato – così conclude – proviene da sessioni precedenti e in generale frequentò l'anno passato regolarmente il corso in Istituti Regi ancora esistenti o in quelli da poco soppressi».

7. Termina la subalternità all'Istituto tecnico

Quella che a lungo è una condizione di subalternità rispetto ad altri istituti tecnici, e come tale lucidamente percepita, viene meno quando si modificano quelle componenti, economiche e istituzionali, in grado di mettere in moto un cambiamento rispetto al quale a nulla erano valse nel tempo le inchieste svolte e le reiterate proposte avanzate.

«Per rialzare il livello di coltura generale e scientifica dei Capitani marittimi e dei Macchinisti navali, conviene che l'istruzione nautica, per la sua durata e per l'indirizzo degli studi, sia pareggiata e coordinata coll'istruzione tecnica».

Sono considerazioni avanzate nel 1906 da Carlo Bressan quando è chiamato a far parte della Commissione per modificare gli studi nautici. A lungo questa, come altre osservazioni in merito, rimangono lettera morta. A nulla di fatto approdano la commissione Canevaro, istituita nel 1906, così come i lavori svolti dalla commissione Celoria, di otto anni più tardi. Sulle pagine de «La Marina Mercantile Italiana» si svolgono confronti e sono avanzate proposte su questo tema, ma con scarsi risultati. Tutto si muove con lentezza soprattutto perché lenta è la modernizzazione della marina italiana. Il passaggio dalla vela al vapore ha tempi lunghi così come, specularmente, ha tempi lunghi la diffusione di una scolarizzazione regolare e diffusa della gente di mare.

Il conflitto mondiale pone l'attenzione sulla flotta italiana, mercantile e militare, in termini indifferibili: è una presa di coscienza, forse un po' tardiva,

della priorità di questa componente dell'economia italiana. Solo con una maggiore e più qualificata attenzione per il settore nel suo complesso, e quindi anche con l'individuazione di una potenziale maggiore offerta di sbocchi professionali, l'insegnamento nautico acquista finalmente una sua rilevanza.

C'è anzi un momento in cui si delinea proprio a Genova una iniziativa di grande peso, che coinvolge numerosi soggetti, pubblici e privati, interessati alla marina mercantile.

Annunciata da un dibattito svoltosi sulle principali riviste del settore, il tre aprile 1919 viene indetta a palazzo San Giorgio, auspice il Consorzio Autonomo del Porto, una riunione tra quanti ritengono possa essere utile costituire un Istituto di Navigazione per la Marina Mercantile. I partecipanti (oltre al Comandante in capo della piazza marittima di La Spezia, il Sotto-segretario al Ministero dei trasporti, il presidente del CAP, della Camera di Commercio, il direttore della Scuola superiore navale, direttori di società di navigazione e di assicurazioni marittime) deliberano all'unanimità di creare questo istituto: è nominata una commissione che stabilisca i criteri su cui questa iniziativa si deve concretizzare. Una sottocommissione, composta dall'ammiraglio Mattia Giavotto, dal comm. Brunelli, dal marchese Renzo de la Penne e dal comm. Manzitti, in termini più ristretti, elabora uno statuto che recepisce tutte le direttive stabilite dalla commissione.

L'istituto è concepito perché sia la sintesi di collaborazione fra più enti: le società di navigazione, quelle di assicurazione marittima, la federazione armatori, la gente di mare, le camere di commercio. In un resoconto di qualche mese successivo alla prima conferenza Nino Ronco ne definisce chiaramente l'obiettivo: «rimediare a deficienze del passato ed...essere il necessario complemento di una forte marina mercantile». È interessante che il primo articolo dello statuto dichiari che l'istituto è costituito «per l'assistenza alla Marina Mercantile nei seguenti bisogni tecnici: 1° - Controllo della Dotazione nautica delle navi; 2° - Informazioni nautiche; 3° - Coltura tecnica professionale degli ufficiali del mare». Quest'ultima componente è indicata tra le priorità per una nuova marina mercantile, come, a giudicare dai primi lavori, molti ritengono sia ormai opportuno costituire. Compilato lo statuto, viene inviato a tutti gli enti pubblici e privati già coinvolti un questionario sulle modifiche da introdurre e sulla misura di un contributo da apportare all'iniziativa. «Ebbene chi lo credrebbe?» si domanda quattro anni dopo sulle pagine de «La Marina Italiana» l'ammiraglio Giavotto. «Nessuna risposta soddisfacente è pervenuta al Consorzio, segno

evidentemente che all'entusiasmo dei primi tempi era subentrata una freddezza, e quasi un disinteressamento, provocato certo dai poco popizii eventi di allora, quanto mai instabili e tempestosi».

Tempi burrascosi e di non facili iniziative. Tuttavia qualche cosa è proprio cambiato e la sofferta, ma finalmente deliberata, autonomia della sede per il Regio Istituto di Marina mercantile, chiamato San Giorgio a partire dal 1921, coincide in realtà con un differente percorso formativo che troverà nella riforma Gentile la sua ratificazione.

Lasciando la sede di palazzo Rostan il nautico ha ben poco "in dote": poiché molto materiale era in comune con l'istituto tecnico, «non ha che ... un nostromo»! Per tale motivo viene chiesto un contributo particolare agli enti che fino ad allora ne sono stati il sostegno istituzionale. Se il Comune non può che rispondere mettendo a disposizione un immobile, sito in Piazza Palermo, in precedenza destinato a ospitare le scuole elementari di una zona in sviluppo nel levante cittadino, nel Consiglio provinciale si accende un dibattito su questa ipotesi. Nel giugno 1921 è approvata all'unanimità la mozione presentata dall'avv. Anchise De Bernardi, il quale non esita ad affermare che, «non poteva trovarsi ... sede peggiore». Riprendendo le ironiche osservazioni di un professore su un'ubicazione così decentrata e poco «naturale», senza neppure «la vista del porto», forse allora, così ironizza, «si poteva sopperire mediante la costruzione di una vasca per l'impianto di un cosiddetto mare sperimentale».

Polemiche a parte, l'urgenza è molta perché deve essere messa in atto una precisa indicazione del Ministero di Marina, valida su tutto il territorio nazionale. Il Consiglio provinciale aumenta da £. 5.000 a £. 8.000 il contributo per la dotazione dei gabinetti e i laboratori, che va a sommarsi a quelli di £. 15.000 erogati nell'ottobre dal Ministero di Marina.

Nel corso dei mesi successivi giungono da più parti macchine per le esercitazioni degli studenti: dal R. Arsenale de La Spezia una calderina per pirobarcha tipo Bellis e una motrice a vapore della potenza di 800 cavalli: tutto sistemato nella scuola Galilei dove gli allievi fanno esercitazioni pratiche. Nel 1922 è messo a punto il gabinetto di elettrotecnica e poi quello da radiotelegrafista, che sarà già a punto quando, nel 1924, il corso diviene obbligatorio. Nel 1926 una caldaia a vapore viene trasportata dalla calata Mandraccio e collocata nel terreno attiguo all'officina di esercitazione. Insomma la città tutta collabora per dotare in termini corretti questo corso professionale, quasi fosse segno di un importante rinnovamento.

Ci sono doni che rivestono un significato anche simbolico quali l'albero di manovra perché gli allievi possano svolgere il programma di "esercitazioni marinaresche": una sorta di congiunzione tra vecchio e nuovo tuttora esistente nei locali dello "storico" istituto.

Nota bibliografica

Sono indicati gli studi di ordine generale e a carattere specifico cui si è attinto per elaborare il testo presentato e i fondi archivistici consultati.

Sulla storia dell'istruzione in Italia si vedano: V. MASI, *Istruzione pubblica e privata*, in *Cinquant'anni di storia italiana*, II, Milano 1911, pp. 1-79; C.M. CIPOLLA, *Istruzione e sviluppo. Il declino dell'analfabetismo nel mondo occidentale*, Torino 1969; G. VIGO, *Istruzione e sviluppo economico in Italia nel secolo XIX*, Torino 1971; V. ZAMAGNI, *Istruzione e sviluppo economico italiano 1861-1913*, in *Lo sviluppo economico italiano 1861-1913*, a cura di G. TONIOLO, Bari 1973; C.G. LACAITA, *Istruzione e sviluppo industriale in Italia (1859-1914)*, Firenze 1973; L. AMBROSOLI, *La scuola secondaria*, in *La scuola italiana dall'Unità ai nostri giorni*, a cura di G. CIVES, Firenze 1990, pp. 105-151; V. ZAMAGNI, *Istruzione tecnica e cultura industriale nell'Italia post-unitaria: la dimensione locale, in Innovazione e sviluppo. Tecnologia e organizzazione fra teoria economica e ricerca storica (secoli XVI-XX)*, Atti del secondo convegno nazionale SISE, Bologna 1996, pp. 623-635; J. CHARNITZKY, *Fascismo e scuola. La politica scolastica del regime (1922-1943)*, Firenze 1996.

Con particolare riguardo all'istruzione tecnica si rinvia a: G. LIMITI, *L'istruzione tecnica nella legge Casati in rapporto allo sviluppo industriale del tempo e alla situazione politica*, in « I problemi della pedagogia », gennaio-febbraio 1959, pp. 156-204; A. TONELLI, *L'istruzione tecnica e professionale di stato nelle strutture e nei programmi da Casati ai giorni nostri*, Milano 1964; S. SOLDANI, *L'istruzione tecnica nell'Italia liberale (1861-1900)*, in « Studi Storici », XXII (1981), pp. 79-117; M. VASTA, *Innovazione tecnologica e capitale umano in Italia (1880-1914). Le traiettorie della seconda rivoluzione industriale*, Bologna 1999; sulla formazione di tecnici a livello superiore vedi F. FAURI, *Istruzione e governo dell'impresa. La formazione dei dirigenti in Gran Bretagna e in Italia (1860-1960)*, Bologna 1998 o ancora *Gli ingegneri in Italia tra '800 e '900*, a cura di A. GIUNTINI e M. MINESO, Milano 1999; C.G. LACAITA, *Cultura politecnica e modernizzazione*, in *Scienza tecnica e modernizzazione in Italia fra Otto e Novecento*, a cura di C.G. LACAITA, Milano 2000, pp. 17-29. Tutti questi lavori sono corredati di una ricca bibliografia cui si rimanda.

Sull'evoluzione dell'istruzione a Genova si vedano: D. ELENA, *Della istruzione popolare in Genova. Parole dette ad una Commissione della Società Economica di Manifattura e Commercio il 2 aprile 1846*, Genova 1846; G. DA PASSANO, *Origine e progresso della istruzione popolare in Genova e attuali sue condizioni*, in *Raccolta di relazioni speciali intorno alla pubblica istruzione in Genova, aggiuntovi un cenno sui provvedimenti adottati dal Municipio in materia d'igiene*, Genova 1867; *L'istruzione pubblica in Genova dall'anno 1878 al 1881. Relazione di P.M. Garibaldi assessore delegato*, Genova 1881; R. BOUDARD, *L'organisation de l'Université et de l'enseignement secondaire dans l'Académie Impériale de Gênes entre 1805 et 1814*, Paris 1962; D. GASPARINI - M. PELOSO, *Le Istituzioni Scolastiche a Genova nel Settecento*, Genova

1995; D. VENERUSO, *L'istruzione pubblica a Genova durante la Repubblica ligure (1795-1805)*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVII/2 (1997), pp. 307-330.

Sull'evoluzione dell'istruzione tecnica nel capoluogo ligure nel periodo considerato si può fare riferimento a: M. EREDE, *In occasione dell'apertura in Genova dell'Istituto generale di commercio il 5 novembre 1846*, Genova 1847; *Programmi degli insegnamenti che verranno dati nelle Scuole Tecniche Serali durante l'Anno Scolastico 1863-1864*, Genova s.d.; M. EREDE, *La Scuola Superiore di Commercio di Venezia e l'Istituto tecnico di Genova*, Genova 1863; G. BOCCARDO, *Relazione del Preside a S. E. il sig. Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, alla Giunta di Vigilanza sull'insegnamento tecnico, alla Provincia ed al Municipio*, Genova 1866; ID., *Relazione del Preside intorno all'andamento dell'anno scolastico 1866-67 a S.E. il sig. Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, alla Giunta di Vigilanza sull'insegnamento tecnico, alla Provincia ed al Municipio*, Genova 1867; ID., *Breve relazione intorno all'origine, ai successivi incrementi e allo stato attuale del R. Istituto Tecnico di Genova, da presentarsi alla Commissione per l'Esposizione Universale di Parigi del MDCCCLXVII, in Raccolta di relazioni speciali intorno alla pubblica istruzione in Genova, aggiuntovi un cenno sui provvedimenti adottati dal Municipio in materia d'igiene*, Genova 1867; M. EREDE, *Come sia utile studiare la computisteria e la merceologia. Memoria di Michele Erede membro corrispondente della società di statistica di Marsiglia e della Società letteraria di Lione, professore nell'Istituto Industriale e professionale di Genova*, Genova 1868; ID., *La Ragioneria insegnata nel R. Istituto industriale, professionale e nautico di Genova*, Genova 1870; G. BOCCARDO, *Semplici riflessioni sulla Scuola superiore di Commercio. Lettera aperta del Prof. Sen. Gerolamo Boccardo al Barone Senatore Podestà, Sindaco di Genova*, Genova 1884; S. DOLDI, *Le prime scuole tecniche genovesi*, in « La Berio », XXXVI/2 (1996), pp. 3-25; P. MASSA, *Cultura tecnica e commerciale nella storia della formazione professionale a Genova tra XIX e XX secolo*, in *Computisti, ragionieri, aziendalisti*, a cura di M. MARTINI - L. ZAN, Padova 2001, pp. 269-288; M.S. ROLLANDI, *Agli albori dell'istruzione tecnica a Genova: le scuole professionali della Camera di Commercio (1847-1865)*, in *La storia e l'economia. Miscellanea di studi in onore di Giorgio Mori*, a cura di A.M. FALCHERO, A. GIUNTINI, G. NIGRO, L. SEGRETO, Varese 2003, I, pp. 631-662; M.S. ROLLANDI, *Saperi tradizionali e saperi professionali nella formazione tecnica a Genova nella seconda metà dell'Ottocento*, Relazione presentata al Convegno di studi: *Istituzioni formative e agenti di sviluppo nell'Italia settentrionale (secoli XIX-XX)*, Università di Padova, 25-26 gennaio 2001, in corso di stampa. Per quanto riguarda in particolare la Scuola Superiore di Commercio cfr.: *Dalla Scuola Superiore di Commercio alla Facoltà di Economia. Un secolo di elaborazione scientifica e di attività didattica al servizio dell'economia genovese (1884-1986)* a cura di P. MASSA PIERGIOVANNI, Genova 1992 (Fonti e Studi per la storia dell'Università di Genova, 2; anche in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXII/1); *Dalla Scuola Superiore di Commercio alla Facoltà di Economia*, Atti del Convegno, Genova, 27 novembre 1992, Genova 1994; P. MASSA PIERGIOVANNI, *Dalla "bottega" ai corsi universitari*, in *Lineamenti di organizzazione economica in uno stato preindustriale. La Repubblica di Genova*, Genova 1995, pp. 443-455; EAD., *Università e istruzione superiore economico-commerciale tra Otto e Novecento*, in *Università in Europa. Le istituzioni universitarie dal Medio Evo ai nostri giorni: strutture, organizzazione, funzionamento*, Atti del Convegno Internazionale di Studi, Milazzo 28 Settembre - 2 Ottobre 1993, a cura di A. ROMANO, Soveria Mannelli 1995, pp. 647-663.

Sull'istruzione nautica in termini generali si rimanda a: G. BOCCARDO, *Sullo stato d'istruzione della Marina Mercantile*, in « La Borsa », 23 ottobre 1872, 42, pp. 637-638, 30 ottobre

1872, 43, pp. 653-655; *Osservazioni d'un capitano sopra l'articolo del giornale La Borsa di Gerolamo Boccardo intitolato "Sullo stato d'istruzione e coltura della Marina Mercantile"*, Genova 1872; G. BOCCARDO, *Sulla istruzione degli aspiranti al grado di capitani marittimi e mercantili in Note e memorie di un economista*, Genova 1873, pp. 210-237; MINISTERO D'AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, *Istituti e scuole per la Marina Mercantile. Ordinamento e programmi*, Roma 1877; "La Marina Mercantile Italiana", anni 1902-1921; C. BRESSAN, *Le riforme da introdursi negli istituti nautici*, Genova 1906; A. SCRIBANTI, *Sull'insegnamento nautico superiore*, Venezia 1911; MINISTERO DELLA MARINA, DIREZIONE GENERALE DEL PERSONALE E SERVIZIO MILITARE E SCIENTIFICO, COMANDANTE ALBERTO ALESSIO, *Relazione sulla visita agli istituti nautici del Regno (16 agosto - 8 settembre)*, Roma 1917; MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, DIREZIONE GENERALE PER L'ISTRUZIONE TECNICA, *L'istruzione nautica in Italia*, Roma 1931; M.S. ROLLANDI, *Imparare a navigare. Istruzione e marina mercantile dalla legge Casati al primo dopoguerra*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma 2001, pp. 139-176.

Con particolare riferimento al caso genovese si veda la documentazione conservata in: ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO - ROMA, *Ministero della Pubblica Istruzione, Divisione scuole medie e Istituti Tecnici e Nautici*; ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI GENOVA, *Amministrazione decurionale*; ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA, *Camera di Commercio*; ARCHIVIO STORICO DELLA PROVINCIA DI GENOVA, *Fondo V*; ARCHIVIO STORICO ISTITUTO NAUTICO "SAN GIORGIO" - GENOVA. Tra le fonti a stampa cfr. CAMERA DI COMMERCIO DI GENOVA, *Regolamento per le scuole di nautica mercantile e di costruzione navale*, Genova s.d. (ma 1853); *L'Istituto Tecnico Nautico "San Giorgio" di Genova nel tempo*, Genova s. d. Per quanto concerne la Scuola Superiore Navale cfr.: *Dalla Regia Scuola Superiore Navale alla Facoltà di Ingegneria*, a cura di M.E. TONIZZI - A. MARCENARO, Genova 1997 (Fonti e Studi per la storia dell'Università di Genova, 3; anche in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXVII/1); M.E. TONIZZI, *Gli ingegneri della Scuola superiore navale di Genova (1870-1914)*, in *Gli ingegneri in Italia tra '800 e '900*, a cura di A. GIUNTINI e M. MINESO, Milano 1999, pp. 101-115.

INDICE

Giovanna Petti Balbi, La scuola medievale

I. L'insegnamento ecclesiastico

1. Monasteri	pag.	5
2. Scuole vescovili	»	8
3. <i>Studia</i> mendicanti	»	12

II. L'insegnamento laico

1. L'istruzione elementare	»	16
2. <i>La</i> gramatica ad usum mercatorum	»	19
3. L'istruzione superiore	»	22

III. Libero insegnamento e strutture corporative

1. Il collegio dei maestri di grammatica	»	24
2. I liberi professionisti	»	26

IV. L'istruzione pubblica

1. Maestri condotti	»	30
2. Abacisti condotti	»	35
3. Pubblici lettori	»	38

V. Conclusioni

Nota bibliografica	»	45
--------------------	---	----

Giacomo Casarino, Tra "alfabeti" e percorsi scolastici: formazione individuale ed acculturazione nella Liguria moderna

1. Il Settecento come compiuta prefigurazione della modernità contemporanea	»	47
2. Il riformismo illuminista: la rivoluzione pedagogica nella prospettiva dello "sviluppo"	»	49

3. Istituzioni culturali e correnti politico-religiose: Società Economiche e scolopi-giansenisti	pag.	52
4. Sotto « gli occhi della diligenza paterna »: classi di età e precettore	»	55
5. Corpi ed anime “ristretti”: donna e disciplinamento sociale	»	59
6. Differenza sessuale come permanente minorità: l’alfabetizzazione al femminile	»	63
7. Saper leggere e/o scrivere: eclissi dell’oralità?	»	66
8. Un’irriducibile dicotomia culturale: formazione teorica contro i “saper fare” pratici	»	69
9. Congregazioni religiose e Collegi: <i>ratio studiorum</i> e regolamenti didattici	»	73
10. Tra poteri e legittimazioni: titolarità e governo della scuola	»	78
11. L’economia politica dell’istruzione: titoli e professioni	»	82
12. Scuola pubblica-comunale: il come e il dove	»	85
13. Il contratto come paradigma: la scuola “particolare”, privata	»	89
14. L’investimento scolastico attraverso i legati testamentari	»	92
15. La qualità, patologie ed eccellenze: la scuola superiore come indicatore di rango territoriale	»	97
Nota archivistica e bibliografica	»	102

Calogero Farinella, Accademie e università a Genova, secoli XVI-XIX

Premessa	»	111
1. Politica e cultura tra Cinque e Seicento: l’Accademia degli Addormentati	»	113
2. La “musa stanca”: l’Arcadia genovese	»	126
3. I “lumi” in accademia: Durazziana, Industriosi, Società Patria	»	131
4. Dall’Istituto Nazionale all’Accademia di Genova	»	148
5. L’Ottocento “borgnese”: l’Accademia di filosofia italiana, la Società ligure di storia patria, la Società di letture e conversazioni scientifiche, la Società ligustica di scienze naturali e geografiche	»	164
6. L’Università di Genova: dalle premesse settecentesche alle scuole superiori	»	177
Nota bibliografica	»	191

Maria Stella Rollandi, La cultura nautica a Genova. Dalla Restaurazione al Primo dopoguerra

1. Un difficile percorso culturale e scolastico	pag.	197
2. Le scuole tecniche della Camera di Commercio	»	202
3. Il Regio Istituto di Marina Mercantile	»	208
4. Un livello superiore di studi	»	215
5. Gli studenti	»	219
6. Gli esami di licenza	»	222
7. Termina la subalternità all'Istituto tecnico	»	226
Nota bibliografica	»	229

Alberto Petrucciani, Le biblioteche

I libri e la biblioteca: una puntualizzazione preliminare	»	233
I. I libri della sacrestia, i libri dello scagno, i libri del palazzo		
1. Il libro nella Liguria medievale	»	235
2. Dotti mecenati e raccoglitori di codici nell'“umanesimo ligure”	»	240
II. Tra il manoscritto e la stampa		
1. Agostino Giustiniani	»	244
2. Filippo Sauli	»	247
III. I libri dell'erudito e del gentiluomo		
1. Il medico filosofo Demetrio Canevari	»	253
2. La “libreria finita” di Giovanni Battista Grimaldi	»	256
3. Giulio Pallavicino tra collezionismo e documentazione	»	257
4. Due letterati e una biblioteca scientifica: Gian Vincenzo Imperiale, Gerolamo Balbi, Anton Giulio Brignole Sale	»	259
IV. Nascita della biblioteca pubblica		
1. La prima biblioteca pubblica della Liguria: l'Aprosiana di Ventimiglia	»	262
2. Le biblioteche dei conventi dal Cinquecento alla Rivoluzione	»	264
3. La prima biblioteca pubblica di Genova: la Biblioteca delle Missioni urbane di Girolamo Franzoni	»	266

4. La Biblioteca Franzoniana: “la biblioteca mas pública, de quantas bibliotecas públicas hay en toda la Europa”	pag.	268
5. La biblioteca dell’abate Berio	»	272
6. Dai Gesuiti alla Biblioteca dell’Università di Genova	»	274
7. “Le cabinet des livres”: biblioteche patrizie del Settecento	»	275

V. Dalla Rivoluzione alla Restaurazione

1. Le “librerie di spettanza della Nazione” e la Biblioteca dell’Università	»	281
2. Le biblioteche sui giornali: due polemiche del triennio democratico	»	284
3. “Una stagione cupa”: dall’annessione all’Impero francese alla Restaurazione	»	287

VI. Dal bibliotecario erudito all’intellettuale impegnato

1. Gasparo Oderico e i primi bibliotecari dell’Universitaria	»	291
2. Giambattista Spotorno e i primi bibliotecari della Berio	»	293
3. La generazione del Risorgimento: Emanuele Celesia e Michele Giuseppe Canale	»	296

VII. L’Italia liberale e il periodo fascista

1. La nuova Italia e la diffusione delle biblioteche in Liguria	»	300
2. Le biblioteche popolari tra entusiasmo e precarietà	»	306
3. L’apertura della Biblioteca Brignole Sale-De Ferrari	»	316
4. Le biblioteche storiche genovesi alla fine dell’Ottocento	»	317
5. Modernizzazione delle biblioteche e intervento statale dopo il 1926	»	319
6. La nuova sede della Biblioteca universitaria di Genova	»	324

VIII. Il servizio bibliotecario nell’Italia repubblicana

1. I danni della guerra	»	326
2. La ricostruzione della Biblioteca Berio	»	329
3. La nascita del Sistema bibliotecario urbano di Genova	»	331
4. Dalla biblioteca popolare alla “lettura pubblica”: le biblioteche pubbliche sul territorio	»	334

5. Sistemi bibliotecari e sviluppo delle biblioteche pubbliche dopo l'avvio delle Regioni	pag.	338
6. Le biblioteche universitarie	»	341
IX. Verso il sistema bibliotecario di domani	»	342
Nota bibliografica	»	345
<i>Anna Giulia Cavagna, Tipografia ed editoria d'antico regime a Genova</i>		
I. Dal 1471 al 1534	»	355
1. Gli artigiani	»	356
2. L'ambiente urbano	»	361
3. Patrocinatori finanziari ed editoriali	»	368
4. Produzione	»	369
II. XVI e XVII secolo	»	372
1. Gli artigiani	»	373
2. Patrocinatori finanziari ed editoriali	»	381
3. Produzione	»	386
III. XVIII secolo		
1. Gli artigiani	»	393
2. Produzione	»	401
IV. XIX secolo		
1. Gli artigiani	»	405
2. Produzione	»	410
Nota bibliografica	»	419
<i>Roberto Beccaria, Giornali e periodici nella Repubblica Aristocratica</i>		
1. Le origini della stampa periodica a Genova: dai "novellari" manoscritti alle gazzette a stampa	»	449
2. Le gazzette a stampa (1639-1684)	»	452
3. Altri periodici del Seicento (Ragguaglio historipolitico, Giornale dal Campo Cesareo, ecc.)	»	459

4. Gli Avvisi (1777-1797)	pag.	462
5. Altri periodici del Settecento (Arrivi di mare, Prezzi correnti, Listini de' cambi, ecc.)	»	466
6. Gli almanacchi e i calendari	»	469
Nota bibliografica	»	474
<i>Marina Milan</i> , Giornali e periodici a Genova tra Ottocento e Novecento	»	477
1. La Repubblica Ligure: dalla libertà di stampa alla censura	»	478
2. Tra Restaurazione e Risorgimento: dalla censura alla libertà di stampa	»	484
3. Genova città di quotidiani	»	497
4. L'età giolittiana tra riviste culturali e giornali politici	»	515
5. Gli anni del fascismo	»	527
6. Il secondo dopoguerra	»	532
Nota bibliografica	»	540



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncuh*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Glauco - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo