

ATTI

DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

NUOVA SERIE

XLII

(CXVI) FASC. II



GENOVA MMII
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE - PIAZZA MATTEOTTI, 5

ALBO SOCIALE

CONSIGLIO DIRETTIVO

<i>Presidente</i>	Puncuh prof. Dino
<i>Vicepresidenti</i>	Gardella dott. Renzo Piergiovanni prof. Vito
<i>Segretario</i>	Rovere prof.ssa Antonella
<i>Bibliotecario</i>	Macchiavello dott.ssa Sandra
<i>Tesoriere</i>	Delle Piane avv. Gian Marino
<i>Consiglieri</i>	Assini dott. Alfonso Bitossi prof. Carlo Bologna prof. Marco Calleri prof.ssa Marta Doria prof. Marco Felloni prof. Giuseppe Petti Balbi prof.ssa Giovanna Terzago avv. Gino Veneruso prof. Danilo
<i>Revisori dei conti</i>	Astengo ing. Giacomo Carbone dott. Enrico Massa prof.ssa Paola
<i>Vicesegretario</i>	Calleri prof.ssa Marta
<i>Vicebibliotecari</i>	Giordano dott.ssa Maddalena

SOCI ONORARI

Balard prof. Michel
 Bemporad on. Alberto
 Branca prof. Vittore
 Carocci Elio

Cerofolini Fulvio
 Grispo prof. Renato
 Heers prof. Jacques
 Pistarino prof. Geo

SOCI ORDINARI

* Abisso Marina	(1992)	Benvenuto Filippo	(1992)
Accademia Urbense di Ovada	(1987)	Benvenuto dott. Grazia	(1981)
Agosto dott. Aldo	(1959)	Bernabò Brea dott. Giovanni	
Alfonso don Luigi	(1969)	Edoardo	(1974)
Alvaro dott. Maria Grazia	(2002)	Bernabò di Negro dott. Gian	
Alvisi dott. Ermete	(1972)	Francesco	(1974)
Amalberti Fausto	(1985)	Bernardini Andrea	(2002)
Amelotti prof. Mario	(1979)	* Bertelli dott. Carlo	(1982)
Anfosso dott. Armando	(1995)	Bertino dott. Lucia Maria	(1979)
* Angeli Bertinelli prof. Maria		Besio Riccardo	(1989)
Gabriella	(1979)	Bianchi dott. Giorgio	(1967)
* Arata Bruno	(1996)	Bianchi Giuseppe	(1999)
Archeoclub - Genova	(1996)	Bianchini prof. Maria Grazia	(1980)
Archivio di Stato di Genova	(1952)	Biblioteca Civica Berio di Genova	(1858)
Archivio di Stato di Imperia	(1965)	Biblioteca Civica Bruschi	
Archivio di Stato di La Spezia	(1976)	di Genova	(1950)
Arvigo Giovanni	(2001)	Biblioteca Civica Cuneo	
Assini dott. Alfonso	(1984)	di Camogli	(1982)
* Astengo ing. Giacomo	(1968)	Biblioteca Civica Gallino	
* Audino Guglielmo	(1999)	di Genova	(1930)
Bacigalupo Boccardo dott. Maria		Biblioteca Civica Lercari	
Angela	(1981)	di Genova	(1928)
Baglini dott. Ezio	(1985)	Biblioteca Civica Mazzini	
Balladore dott. Giampiero	(2000)	di La Spezia	(1917)
Balletto prof. Laura	(1965)	Biblioteca Comunale Lagorio	
* Barbieri Giovanni Battista	(1990)	di Imperia	(1932)
Basso dott. Enrico	(1988)	Biblioteca del Polo Universitario	
Bavoso dott. Gianluigi	(1994)	Imperiese	(1999)
Bellaera Stefano Massimiliano	(2002)	Biblioteca Internazionale	
Bellezza prof. Angela	(1978)	di Rapallo	(1990)
Bellomo dott. Elena	(2000)	Bibolini dott. Maria	(1995)

* L'asterisco posto accanto al cognome indica i soci iscritti anche al Circolo Numismatico Ligure

Bitossi prof. Carlo	(1981)	Cavaliere dott. Maria Serena	(2002)
* Boggia ing. Mario	(1998)	Celsi dott. Barbara	(1997)
Bolleri Eugenio	(1996)	Cenni dott. Alessandra	(1995)
Bologna prof. Marco	(1983)	Cerchi Italo	(2000)
Bonfante don Antonio	(2001)	Cerioli dott. Claudia	(2002)
Bonora dott. Ferdinando	(1983)	Cervini dott. Fulvio	(1991)
Borgatti don Giuseppe	(1991)	Cesarini dott. Secondo	
Borghesi prof. Vilma	(1997)	Francesco	(1992)
Bottari dott. Lionello	(1988)	Cevini prof. Paolo	(1993)
Bozzo Dufour prof. Colette	(1980)	Chiabrera Castelli Gaioli	
Braccia dott. Roberta	(1996)	Boidi conte Cesare	(1983)
Briasco Giancarlo	(1963)	Chiareno prof. Osvaldo	(1972)
Brignone dott. Maria	(2000)	Chiappina Cavanna prof.	
* Buciuini Sebastiano	(1990)	Maristella	(2000)
Buongiorno prof. Mario	(1968)	Cibrario-Assereto dott. Luca	(1994)
* Buti prof. Andrea	(1994)	Cicardi dott. Ernesto	(1964)
Cabella dott. Alessandra	(1996)	Circolo Artistico Tunnel	
Calleri prof. Marta	(1989)	di Genova	(1958)
Cambiaso Michelangelo	(1979)	Cocito prof. Luciana	(1968)
Camera di Commercio		Cola dott. Rossana	(1999)
di Genova	(1921)	Compagna (A)	(1971)
* Cammarano cap. Maurice	(1991)	* Corradi Bruno	(1997)
Campomenosi prof. Pietro	(2000)	Costa avv. Federico	(1978)
Canaletti Danilo	(1986)	Costa Restagno dott. Josepha	(1969)
Cancellieri prof. Jean André	(1972)	Costantini prof. Claudio	(1962)
Canepa Giovanni	(1974)	Costigliolo Ivana	(2001)
* Canonero dr. Carlo	(1991)	Cosulich dott. Maria Clara	(1986)
Cantero Mario	(1993)	Croce Bermondi dott. Eugenio	(1970)
Capogna dott. Benedetto	(1969)	Crosa di Vergagni ing. Agostino	(1988)
Caprile notaio Franco	(1979)	Cusmano dr. Franco	(1992)
Carbone dott. Enrico	(1966)	D'almeida Oscar	(1966)
* Carlevaro Giancarlo	(1983)	Damonte ing. Mario	(1966)
Caroli dott. Paola	(2002)	Danovaro dott. Antonio	(1988)
Carosi notaio Carlo	(1980)	De Angelis dott. Velia	(1975)
Casarino dott. Giacomo	(1991)	* De Cassan Antonio	(1972)
Caselli Lapeschi avv. Alberto	(1987)	Decri arch. Anna	(1991)
Cassa di Risparmio di Genova		De Gregori avv. Antonio	(1971)
e Imperia	(1923)	Delfino dott. Benedetto Tino	(1990)
Cassinelli Lavezzo dott. Alessio	(2002)	Delfino dott. Giuseppe	(1974)
Castagnino Andrea	(2001)	Dellacasa dott. Sabina	(1993)
Castello prof. Carlo	(1987)	Della Rupe Gregorio	(1999)
Castiglia dott. Marco	(1988)	Delle Piane avv. Gian Marino	(1963)
Cattaneo Della Volta dott.		Dellepiane dott. Riccardo	(1966)
Nicolò	(1985)	De Marini Avonzo prof. Franca	(1992)

De Negri prof. Emmina	(1981)	* Gallamini ing. Luigi	(1965)
Derchi Pier Luigi	(1988)	Gallea prof. Franco	(1978)
De Vingo Paolo	(1990)	* Gallerani dott. Luigi	(1966)
Di Pietro Lombardi dott. Paola	(1986)	Galliano prof. Graziella	(1995)
Di Raimondo geom. Armando	(1973)	Gallinari dott. Luciano	(1993)
Dipartimento di Cultura		Gallo Francesco	(1995)
Giuridica "G. Tarello" -		Gallo dott. Giuseppe	(1995)
Sez. di Storia del Diritto -		Garbarino Arianna	(2002)
Università di Genova	(1976)	* Gardella dott. Renzo	(1974)
Dipartimento di Economia e		Gasparini dott. Josè	(2002)
metodi quantitativi - Sez.		* Gerbi Adolfo	(1968)
di Storia Economica -		Gherzi Rolland	(1999)
Università di Genova	(1991)	* Ghia Andrea	(1992)
Dipartimento di Scienze del-		* Ghio ing. Giovanni	(1999)
l'Antichità e del Medioevo		Giacomini ing. Mauro	(2002)
Università di Genova	(1987)	Giagnacovo dott. Maria	(1997)
† Doderò prof. Siro	(1967)	† Giampaoli avv. Giorgio	(1932)
Dogliotti prof. Massimo	(1996)	Giannattasio prof. Bianca Ma-	(1982)
		ria	
Donaver avv. Giorgio	(1968)	Giordano dott. Amalia	(1964)
Doria prof. Marco	(1997)	Giordano dott. Maddalena	(1987)
* Eranio Massimo	(1981)	Giudici Aldo E. M.	(1984)
* Farina Luigi	(1990)	Gorini dott. Aldo	(1983)
Fassio Calissano dott. Matilde	(1987)	Gourdin prof. Philippe	(1985)
Felloni prof. Giuseppe	(1954)	Gramatica avv. Giovanni	
Fenoglio prof. Renato	(1976)	Battista	(1985)
Ferrando Isabella Rosa	(1973)	Graziani prof. Antoine Marie	(1990)
Ferrante dott. Riccardo	(1988)	Grego Cirmeni dott. Giulia	(1977)
Ferrari Giovanni	(1995)	Grossi dott. Ada	(2002)
Ferraro prof. Carlo	(1996)	Guelfi Camajani conte Vittorio	(1980)
Ferrero Giovanni	(1990)	Guerci Aonzo dott. Orietta	(1992)
Figari Giovanni Battista Ro-	(1979)	Guerrieri Tiscornia dott.	
berto		Giancarlo	(1969)
* Figari Giuseppe	(1976)	Guglielmotti dott. Paola	(2000)
Firpo dott. Marina	(2000)	Guida Giorgio	(2002)
† Foglino Domenico	(1981)	Hyde dott. Helen	(2000)
* Foglino Francesco	(1981)	Kamenaga Anzai dott. Yoko	(1994)
Fontana don Paolo	(1995)	Kleckner William Henry	(1975)
Forcheri Trucco Ernesta	(1999)	Lagostena ing. Stefano	(1994)
Fortunati dott. Maura	(1987)	Laura Aldo	(1976)
Franceschi prof. Enrico	(1993)	* Lavagna dott. Guido	(1996)
Freggia don Enzo	(1988)	Lercari Andrea	(1991)
* Frisone rag. Luigi	(1968)	Levi prof. Guido	(2000)
* Frugone dott. Massimo	(1994)		

Fuselli prof. Eugenio	(1969)	Levi dott. Silvia Anna	(1983)
Gaggero prof. Gianfranco	(1976)	Limoncini prof. Pasquale	(1982)
Lo Basso dott. Luca	(2002)	Odone Paolo	(1988)
Lombardo Ernesto	(1986)	Oligiati dott. Giustina	(1988)
Lorenzetti dott. Michela	(1998)	Olivari dott. Angelo	(1979)
Luxardo De Franchi Nicolò	(1957)	Olivero dott. Giorgio	(1978)
Maccagni prof. Carlo	(1991)	* Olondi Francesco	(1982)
Macchiavello dott. Sandra	(1989)	* Onorati geom. Vincenzo	(1999)
Madia dott. Elisabetta	(1992)	Opessi dott. Aleramo	(2000)
Maira Niri dott. Maria	(1965)	Oreste prof. Giuseppe	(1936)
Malfatto Ferrero dott. Laura	(1981)	Origone dott. Sandra	(1977)
Mambrini dott. Francesca	(1998)	Otten dott. Catherine	(1987)
Mancinelli ing. Luca	(1987)	Ottonello Damiano	(1999)
Manfreda geom. Emilio	(1988)	Ottonello Gianni	(1989)
Mannoni prof. Tiziano	(1968)	Ottria prof. Nicola	(1996)
Mantero Angelo Luigi	(1988)	Pacini dott. Arturo	(1990)
* Marana ing. Umberto	(1986)	Padovano cav. Costantino	(1996)
Marcenaro dott. Enrica	(1999)	Palazzo Giuseppe	(2001)
Marcenaro dott. Mario	(1978)	Pallavicino dott. Eleonora	(1996)
Marchesani prof. Carlo	(1971)	Palmero dott. Giuseppe	(1994)
Marsilio dott. Claudio	(2002)	Panero prof. Francesco	(1996)
Martini avv. Giovanni Battista	(1990)	Paolini prof. Elba	(1984)
Marzani Massimo	(2002)	Paolucci don Claudio	(1981)
Mascardi don Antonio	(1967)	Parma Armani prof. Elena	(1980)
Massa Piergiovanni prof. Paola	(1966)	Parodi dott. Anna Clara	(1977)
Mattei dott. Mario	(2002)	Patrone dott. Stefano	(1994)
Mattioli dott. Carlo Alberto	(1990)	Pavoni prof. Romeo	(1980)
Mazarakis arch. Andreas	(1992)	* Pedrazzi cap. Carlo	(1987)
Mennella prof. Giovanni	(1976)	Pellegrini dott. Alessandro	(2002)
Merati dott. Patrizia	(2001)	* Pera prof. Rossella	(1979)
Merello geom. Andrea	(1969)	Perrazzelli avv. Nicola	(1985)
Migliorini prof. Maurizia	(1988)	Perrone Michele	(1990)
Milano dott. Carlo	(2001)	Petracco Sicardi prof. Giulia	(1967)
Montale prof. Bianca	(1971)	Petruciani prof. Alberto	(1984)
Morano Rando dott. Maria		Petti Balbi prof. Giovanna	(1962)
Teresa	(1963)	Picasso prof. Marina	(1998)
Moreno prof. Diego	(1970)	Piccardo Pietro Luigi	(1984)
Moresco ing. Roberto	(1989)	Piccinno dott. Luisa	(1997)
* Mosconi Massimo	(1995)	Piergiovanni prof. Vito	(1964)
Murialdo dott. Giovanni	(1979)	Pintus Angelo	(1994)
* Musto dott. Luigi	(1988)	Piombino dott. Emilio	(1992)
Nardini dott. Galeazzo	(1989)	Pippione cav. Leone	(1990)
* Negrino dott. Fabio	(1996)	* Piscitelli dott. Piero Antonio	(1997)
Nicolini dott. Angelo	(1976)	Pittaluga dott. Paolo	(1987)

Nicora dott. Marisa	(1962)	Podestà prof. Gian Luca	(2000)
Odetti dott. Giuliava	(1986)	Poggi geom. Giovanni	(1994)
Poleggi prof. Ennio	(1964)	Scarsi rag. Giacomo	(1979)
Polonio Felloni prof. Valeria	(1959)	Schiaffino Lagorio dott. Prospero	(1999)
Ponte dott. Raffaella	(1994)	Schiappacasse dott. Patrizia	(1979)
Porre Massimo	(1980)	Scolari dott. Antonio	(1988)
*Profumo dott. Luis	(1965)	Scotto dott. Dario	(1991)
*Profumo dott. Maria Angela	(1987)	Scotto Innocenzo	(1985)
*Pronzato dott. Sergio	(1991)	Seminario Arcivescovile di Genova	(1970)
Puncuh prof. Dino	(1956)	Sertorio march. Pompeo	(1984)
Puri ing. Ambrogio	(1948)	Sessarego arch. Andrea	(2002)
Quaini prof. Massimo	(1970)	Sibille dott. Antonio	(1998)
Raimondo prof. Roberto	(1988)	Silva dott. Augusta	(1986)
Raiteri Fossati dott. Silvana	(1965)	Singallia prof. Roberto	(2002)
Rappini prof. Francesco Enrico	(1995)	Sinisi dott. Lorenzo	(1996)
Rebosio dott. Alessandra	(2002)	Sivori Porro dott. Gabriella	(1966)
Remedi dott. Alfredo Giuseppe	(1975)	Società Economica di Chiavari	(1916)
Repetto arch. Stefano	(1983)	Soprintendenza Archivistica per la Liguria - Genova	(2002)
Riccardini Edilio	(1993)	Soulier prof. Gilbert	(2002)
Rivabella Mario	(1991)	Sperati prof. Giorgio	(1975)
Rivera geom. Eraldo	(1985)	Stromboni José	(1990)
Roberto dott. Giuseppino	(1985)	Surdich prof. Francesco	(1967)
Roccatagliata dott. Ausilia	(1977)	Tacchella Paolo Stefano	(2002)
Roccatagliata Gianna	(1979)	Taddei dott. Giorgio	(2001)
Roggero padre Anastasio	(1981)	Tambuscio Piera	(2001)
Rogione ing. Vincenzo	(1971)	Tarrini Maurizio	(1985)
Rollandi dott. Maria Stella	(1983)	*Tavella dott. Michele	(1995)
Ronchetti Alberto	(2001)	Termanini dott. Stefano	(2002)
Ronco Antonino	(1974)	*Terzago avv. Gino	(1970)
Rossi prof. Angelo	(1962)	Tigrino Vittorio	(1998)
*Rossi Bruno	(1992)	Tiso dott. Bruno	(1976)
Rovere prof. Antonella	(1976)	Tognetti prof. Graziella	(1983)
*Rovetta Giorgio	(1993)	Tortorolo dott. Anna Maria	(1996)
*Russo geom. Enzo	(1992)	*Toselli Aldo	(1976)
Ruzzin Valentina	(2002)	Tosini ing. Natale	(2000)
Sacomanno prof. Fabio	(1979)	Trasino Laura	(2002)
Saginati dott. Liana	(1963)	Traversaro Giulio	(2000)
Salomone Gaggero prof. Eleonora	(1976)	Traverso rag. Lorenzo	(1988)
Salomone dott. Ivo	(1975)	Traxino dott. Marisa	(2001)
Salone dott. Anna Maria	(1978)	*Trucchi dott. Andrea	(1984)
Salvago Raggi march. Camilla	(1957)	*Trucchi notaio Luigi	(1964)
Santi Amantini prof. Luigi	(1976)		
Savelli prof. Rodolfo	(1974)		

Scafidi Riccardo	(1999)	Urbani Bernardinelli dott.	
* Scapolan dott. Giuseppe	(1991)	Rossana	(1967)
Vajna de Pava Eugenio	(2000)	Vergari prof. Mario	(1991)
Valenti Clari Jolanda	(1998)	* Vescovi dott. Romolo	(1993)
Vallebella Giovanni	(1995)	Volpe dott. Felice Umberto	(1988)
Varaldo prof. Carlo	(1977)	* Zagari Beniamino	(1986)
Varnier prof. Giovanni Battista	(1979)	Zanini dott. Andrea	(2000)
Veneruso prof. Danilo	(1981)	Zanolla Virgilio	(2002)
Vercelli Remo	(2001)	Zanone dott. Albino	(2002)
Verdona Rutelli prof.		Zug Tucci prof. Hannelore	(1979)
Alessandra	(1997)		

ATTI SOCIALI

Il 22 novembre 2002, alla presenza di autorità, di numerosi invitati e soci, si è inaugurato il 146° anno della Società Ligure di Storia Patria. Queste le parole del Presidente:

Esattamente 145 anni fa, il 22 novembre 1857, nei locali della biblioteca civica Berio, si costituiva la Società Ligure di Storia Patria, la prima società storica italiana sorta dal basso, « senza appoggio di potenti », come ebbe a dire, con trasparente allusione alla Regia Deputazione Subalpina di Storia Patria, Agostino Olivieri. A parte le ragioni politiche, malamente celate dai soci fondatori, ma sicuramente avvertite dal governo di Torino così come dagli uomini di punta della stessa Deputazione, non è escluso che altri fattori giocassero in favore dell'autonomia e della volontà di emulazione: proprio in quell'anno vedeva la conclusione nei torinesi *Monumenta Historiae Patriae* l'edizione dei nostri *libri iurium*, condotta, senza apporto genovese, su copie incomplete, con metodo editoriale discutibile, scarso apparato critico, indici inadeguati, per di più priva di un'accurata introduzione che mettesse in luce la ricchezza e le potenzialità di questa raccolta. L'aver privilegiato l'ordine cronologico nella disposizione dei documenti, anziché rispettarne la successione nel manoscritto, non consentiva un corretto approccio alla loro tradizione. In parole povere, i *libri iurium* venivano trattati alla stregua di semplici contenitori di documentazione, senza alcun interesse per la raccolta in se stessa, la sua formazione, le sue motivazioni. Né meglio erano stati trattati, tra il 1836 e il 1853, nella stessa collana torinese, i rogiti del notaio Giovanni Scriba, i più antichi pervenutici, inseriti, anch'essi in ordine cronologico, nei due volumi dei *Chartarum*: avrebbero dovuto attendere un secolo per una corretta edizione.

Dire che i Genovesi abbiano mal sopportato le iniziative torinesi è forse eccessivo: tuttavia, tra le prime realizzazioni del nostro istituto, quasi risposta

polemica, si segnala, a cura di Luigi Tommaso Belgrano, l'edizione del *Registro della curia arcivescovile*, decisamente migliore di quella degli *iurium*, se non altro perché rispettosa della struttura e della successione dei documenti nel manoscritto; ad essa seguiranno, negli anni successivi, un ampio ed accurato saggio introduttivo allo stesso registro nonché l'edizione (di qualità decisamente inferiore) di un secondo.

Pur nella loro sostanziale diversità – comunale l'una, vescovile l'altra – le due raccolte, entrambe riconducibili alla categoria dei *libri iurium*, appaiono ora parallele: al 1143 risale il registro della curia; pressoché agli stessi anni, come dimostrato recentemente da Antonella Rovere, sono riferibili le prime tracce di un analogo cartulare comunale, dal quale deriveranno i codici superstiti dei *libri iurium*. La concomitanza meriterà qualche ulteriore riflessione sull'episcopato dell'arcivescovo Siro, grande protagonista della Genova protocomunale, di cui conosciamo ben poco: semplici contorni, ma il suo ruolo andrà riconsiderato alla luce di una rilettura attenta dei documenti, piuttosto che di improbabili ritrovamenti di nuove testimonianze.

Così, se oggi abbiamo l'orgoglio di presentare l'edizione del primo volume dei *libri iurium* genovesi, forse la più antica raccolta italiana di tal genere, e di annunciare che quella del secondo dovrebbe essere pronta per il 2004, possiamo prevedere ragionevolmente che la nostra attenzione si rivolgerà anche ai due registri della Curia arcivescovile, fors'anche in vista di una nuova edizione.

Mi pare superfluo riprendere il discorso sui *libri iurium*, già illustrati nell'invito a questa inaugurazione. Mi preme però aggiungere che la consegna dei volumi (riuniti in cofanetto) al Comune, alla Provincia e alla Regione, iniziatrice, con noi, della collana che li contiene, intende proporne il significato ideale, il fondamento della nostra storia, che nasce col comune di Genova, il quale allarga progressivamente la sua giurisdizione, il suo distretto al circondario, fino all'intero territorio regionale. I 1274 documenti contenutivi sono la testimonianza di questo cammino, fortemente voluto e programmato da Genova.

Il primo esito di quest'opera, realizzata in 10 anni, è un rinnovato interesse per l'istituto comunale, dimostrato dall'impegno ad affiancare a questa edizione quella dei trattati e negoziati politici in età consolare e podestarile non compresi in essa, dai due recenti convegni "Genova, Venezia, il Levante nei secoli XII-XIV" (marzo 2000), e "Comuni e memoria storica. Alle origini del comune di Genova" (settembre 2001); dalle ricerche, *in progress*,

della Rovere sulla cancelleria comunale, non escludenti l'allargamento alla produzione documentaria di altri comuni liguri, quali, ad esempio, Savona; dallo stesso repertorio degli statuti della Liguria, ormai prossimo alla conclusione, e dall'ipotesi di porre mano ad una nuova edizione dei più antichi statuti genovesi, assai maltrattati da quella torinese del 1870.

Il che significa anche non rinchiudersi entro il proprio territorio, ma ampliare gli orizzonti, allargando le collaborazioni, ora a livello interdisciplinare, ora a quello istituzionale, con quegli enti cioè che perseguono le nostre stesse finalità: è il caso della Società Savonese di Storia Patria, con la quale, e non da oggi, abbiamo intrecciato relazioni più strette in vista di progetti comuni.

In apertura del convegno del 2001 avevo denunciato lo stato di degrado dell'archivio dei notai genovesi « che in alcuni casi – soprattutto per i cartolari medievali – ha raggiunto livelli tali da metterne a rischio la stessa sopravvivenza; una dotazione di mezzi di corredo non solo inadeguata a rispondere alle attuali esigenze della ricerca, ma talmente povera ed obsoleta da rendere problematica la quantificazione della consistenza, incerta la reperibilità dei pezzi »; un tema sul quale sono tornato in una relazione presentata a fine febbraio a Trento, in occasione di un incontro italo-germanico dedicato alle fonti.

Con soddisfazione posso annunciare che la Direzione Generale per gli archivi ha affidato proprio alla nostra Società, con apposita convenzione, il lavoro di ricomposizione 'virtuale' dei cartolari notarili del Trecento, scompaginati da tumulti quattrocenteschi e dal noto bombardamento francese del 1684, e di inventariazione dell'archivio del collegio dei notai. A questi inventari si accompagnerà un repertorio dei notai genovesi medievali, indirizzato anche a distinguere quelli effettivamente operanti da quelli che pur nominandosi tali (ora come attori ora come testimoni) non hanno lasciato tracce della loro attività professionale. L'iniziativa è strettamente correlata al rinnovato interesse per queste fonti, stimolato dalle ricerche condotte per conto della Curia arcivescovile sulla documentazione ecclesiastica genovese, che dovrebbe produrre un altro strumento di lavoro: un repertorio di documenti di tutte le istituzioni della diocesi, corredato da liste degli ecclesiastici in esse operanti.

Quanto detto a proposito dei notai e degli impegni di ricerca assunti nei confronti della Curia avrà uno sbocco logico nella ripresa della gloriosa collana "Notai liguri del secolo XII", ampliata in seguito al XIII e sospesa

nel 1974, che potrebbe essere allargata fino a comprendere il secolo XV; sono già pressoché ultimate le edizioni dei cartolari di tre notai di curia: Stefano *Conradi* di Lavagna, della fine del secolo XIII, a cura di chi vi parla; Nicolò di Santa Giulia di Chiavari, metà secolo XIV, curata da Francesca Mambrini; Simone *Francisci de Compagnono*, inizio sec. XV, alla quale si è dedicata Sandra Macchiavello. Potrebbero essere pubblicate già nel 2003, finanze permettendolo.

Tutte queste attività di ricerca traggono origine dalla fiducia che abbiamo conquistato sul campo: le coedizioni dei *libri iurium* e di inventari di archivi privati (Pallavicini e Sauli) e il riordinamento ed inventariazione dell'Archivio del Banco di San Giorgio, da parte della Direzione generale per gli Archivi; il volume *Il cammino della Chiesa genovese*, realizzato nel 1999, e la documentazione ecclesiastica già rintracciata, da parte della Curia.

Due parole allora sui recenti risultati. Nel triennio 2000-2002 abbiamo prodotto 6 volumi nella collana 'Fonti per la storia della Liguria': il *liber iurium* della comunità di Rezzo, a cura di Sandra Macchiavello, gli statuti di Varazze, di Ausilia Roccatagliata, le carte del monastero di Sant'Andrea della Porta, di Cristina Soave, nonché 3 volumi dedicati ai *libri iurium* genovesi, risultato dell'impegno di Maria Bibolini ed Eleonora Pallavicino, con apporto anche di Francesca Mambrini; un altro volume, il repertorio degli statuti della Liguria, di Rodolfo Savelli, è pressoché ultimato. Per gli anni 2003-2004, la stessa collana dovrebbe accogliere, oltre all'edizione, in 3 tomi, del secondo volume dei *libri iurium*, cui si dedicano Michela Lorenzetti e Francesca Mambrini, 2 volumi per le carte del monastero di Santo Stefano (il primo dei quali, per i secoli X-XII, a cura di Marta Calleri; il secondo, per il secolo XIII, di Domenico Ciarlo) e, forse, altri due per i trattati e negoziati politici non compresi negli *iurium*, cui sta attendendo da tempo Maddalena Giordano.

Nello stesso periodo abbiamo stampato 4 fascicoli di "Atti della Società Ligure di Storia Patria": per l'anno 2000, la monografia di Luisa Piccinno, *Economia marittima e operatività portuale, Genova, secoli, XVII-XIX e L'Archivio Sauli di Genova*, a cura di Marco Bologna, per complessive 1300 pagine; per il 2001 gli atti del convegno "Genova, Venezia, il Levante" (in coedizione con l'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti), e un miscelaneo, per complessive 850 pagine. Quanto all'anno in corso, il primo fascicolo, di 608 pagine, destinato agli atti del già citato convegno "Comuni e memoria storica", in corso di stampa, sarà in distribuzione nel prossimo

me; entro lo stesso termine potrebbe essere pronto anche il secondo, una raccolta di saggi, tra i quali un ampio studio di Riccardo Ferrante, *Università e cultura giuridica. Genova tra rivoluzione ed Impero*, in coedizione con la collana 'Fonti e studi per la storia dell'Università di Genova', mentre è già avviata la composizione, per il 2003, di una raccolta di studi in memoria di Giorgio Costamagna, già direttore dell'Archivio di Stato di Genova, professore ordinario di Paleografia e Diplomatica nell'Università di Milano e presidente della nostra Società (1975-1977), in collaborazione con l'Associazione Italiana dei Paleografi e Diplomatisti; ancora in coedizione con la collana dell'Università di Genova, è prevista una storia della facoltà di Lettere.

Sempre per gli "Atti", con il 2003, entriamo nella programmazione per "Genova, capitale europea della cultura", avviata fin dal 1999, sia mettendo sotto contratto i collaboratori, sia accantonando annualmente risorse specificamente destinate all'evento. Obiettivo dichiarato: superare quanto di effimero occasioni del genere necessariamente comportano e che male si addice alla tradizione del nostro sodalizio e lasciare invece una traccia imperitura dell'evento; su queste considerazioni ha influito fortemente il richiamo a quanto realizzato 150 anni fa, nel 1846, in occasione dell'VIII^a riunione degli scienziati italiani, a quell'opera a più mani, *Descrizione di Genova e del Genovesato*, in tre volumi, offerta per l'occasione ai convegnisti e ad altre personalità della vita pubblica cittadina dal comune di Genova, con dediche predisposte e personalizzate.

Uscirà così nel 2003 un volume di circa 600 pagine, dedicato alla storia di Genova, dal titolo provvisorio *Genovesi e Liguri nella storia: dal Mediterraneo all'Europa*, curato da specialisti: per il quadro geografico da Massimo Quaini, per l'età antica da Gabriella Angeli Bertinelli, per la medievale da Valeria Polonio e Giovanna Petti Balbi, per la moderna da Arturo Pacini e Carlo Bitossi, per l'Ottocento e l'età contemporanea da Giovanni Assereto e Danilo Veneruso.

Seguirà nel 2004 una *Storia della cultura ligure*, in tre volumi, per complessive 1500/1800 pagine, alla quale partecipa una quarantina di studiosi qualificati, per la maggior parte appartenenti alla nostra Università.

Appare chiaro che le risorse disponibili sono inferiori all'impegno: continueremo a cercare, ma dobbiamo farcela, anche da soli se necessario. I dovuti e spiacevoli paragoni con altre iniziative italiane e i loro sostenitori da me fatti in apertura del convegno dell'anno passato mi esimono dal tornare sull'argomento. E tuttavia non posso tacere un secco e burocratico rifiuto, che mi ri-

corda, anche per la provenienza, quanto ebbe a dirmi circa vent'anni fa un imbarazzatissimo Gianni Dagnino, allora presidente della Cassa di Risparmio di Genova e Imperia, in occasione simile, indirizzata ad ottenere un finanziamento per il riordinamento e l'inventariazione dell'archivio del Banco di San Giorgio, garantito in seguito per una decina di anni dalla Provincia di Genova e successivamente dalla Direzione Generale per gli Archivi: «In consiglio di amministrazione si è osservato che i nostri clienti non leggeranno mai questi libri», quasi si trattasse, come gli obiettai subito, dell'agenda della casalinga. Superfluo ogni ulteriore commento, ma è pur doveroso ricordare ancora una volta (come in questa stessa sede il 24 marzo 1995) con profondo rimpianto quel presidente, che ci fu amico, anche al di là della polemica di cui sopra, e che dimostrò in seguito una grande sensibilità ed apertura nei confronti di operazioni di ampio respiro e lunga durata, riferimento obbligato alla nuova sede dell'Archivio di Stato nel complesso monumentale di Sant'Ignazio. Al qual proposito non posso che compiacermi con Mario Marcenaro per il rilievo (e lo spazio) che recentemente "Il Secolo XIX" ha dato al problema del nuovo insediamento, anche se il taglio di qualche riga dal mio intervento, di sabato 16 novembre 2002, ha reso incomprensibile il mio pensiero. Là dove scrivevo «Si lamentano, forse giustamente, i costi, apparentemente superflui – soldi gettati al vento? – di riadattamento e consolidamento della vecchia sede di via Reggio, destinata ad un'ampia e radicale ristrutturazione dopo il passaggio a Sant'Ignazio» seguiva, proprio in risposta ai dubbi sottolineati dai due avverbi e dal punto interrogativo di cui sopra e per rispetto delle responsabilità di chi ha diretto, e dirige, l'Archivio di Stato, «già, ma nell'attesa (ce la faremo per il 2004?), che fare se le crepe del tetto minacciano un patrimonio culturale, già largamente deteriorato dalla sua stessa vetustà? Se i servizi igienici sono a dir poco arcaici? Se la sala di studio è scarsamente confortevole? O si verificano cedimenti? Se l'impianto elettrico è obsoleto? Si deve intervenire e subito!».

Mi auguro che Marcenaro e il Decimonono insistano su questo tema: verso il 2004 vanno a conclusione i lavori in Sant'Ignazio, pur rimanendo forti le apprensioni per la futura gestione, motivate dalla cronica mancanza di personale direttivo e dalla costante, e progressiva, riduzione degli stanziamenti ordinari; bene avviati quelli nell'ex Hotel Columbia per la Biblioteca Universitaria; è forse troppo indagare, ancora in vista del 2004, sul futuro riservato dalla Camera di Commercio alla sua preziosissima biblioteca, vergognosamente chiusa in casse da circa 30 anni?

Sempre nell'occasione congressuale di cui sopra, illustravo anche l'obiettivo finale delle nostre iniziative cui ho accennato: la Grande storia di Genova e della Liguria, l'incompiuta del secolo scorso, per la quale abbiamo presentato i progetti, scientifico, esecutivo e finanziario, attorno ai quali piacerebbe riunire, oltre agli enti locali, le camere di commercio, gli istituti di credito ed assicurativi operanti in Liguria, aziende private. Il 2004 potrebbe essere l'inizio di un lavoro decennale che allineerebbe Genova ad altre città italiane, che ci hanno preceduto in un impegno di cui la nostra città era stata antesignana fin dal 1940.

Ma attenzione: un anno cruciale può riservare anche ingloriose cadute. Già nello stesso convegno, a proposito di questo disegno, mettevo in guardia contro l'improvvisazione, la fretta, un certo diletterismo. Il precedente riferimento all'archivio del Banco di San Giorgio mi ricorda che tra i progetti proposti circola quello di un convegno dedicato al Banco. Confesso tutto il mio stupore per un'iniziativa che non tiene in alcun conto la scarsità dei lavori in argomento: un pugno di titoli, compresi tra il 1798 (Luigi Corvetto) e il 1911 (il lavoro di Marengo-Manfroni-Pessagno), oltre a un centinaio di pagine sull'argomento di Jacques Heers del 1961, che giustificano largamente l'assenza di bibliografia dal catalogo della mostra su San Giorgio del 1970, a cura del Banco di Roma, e le parole di Domenico Gioffré, che nell'inventario delle compere anteriori a San Giorgio, del 1966, denunciava che «tutti gli studi finora effettuati sono alquanto incompleti, rivelando soprattutto una insufficiente conoscenza qualitativa e quantitativa delle serie documentarie relative». Parole pesanti, che basterebbero da sole a seppellire un progetto che al massimo potrà essere di facciata, come espresso dal collega Felloni, il maggior esperto dell'argomento, il solo che potrebbe raddrizzare un'iniziativa affrettata, pur nel dubbio che essa possa essere vanificata nei prossimi anni, a conclusione dell'inventariazione dell'Archivio del Banco condotta da lui stesso, che promette anche una storia di questo istituto per il suo sesto centenario nel 2007. Eppure il progetto sembra andare avanti; si fanno i nomi di autorevoli sponsors, tali da ottenere echi favorevoli nella stampa; circolano i nomi di degnissimi relatori, che tuttavia non risultano essersi occupati specificamente del tema. Pur disponibili alla massima collaborazione, non possiamo esimerci dal denunciare, come più volte in occasioni simili, l'approssimazione e il velleitarismo di troppe iniziative, al limite del diletterismo, e invocare il rispetto delle specifiche competenze, sole garanzie di una corretta gestione di grandi iniziative.

A conclusione di questo intervento, è doveroso segnalare tre donazioni alla nostra biblioteca: la sezione manoscritti si è arricchita di una lettera del 10 aprile 1849, indirizzata dal sindaco di Genova alla missione municipale inviata a Torino per chiudere la triste vicenda dell'insurrezione genovese, donataci dall'omonimo discendente del senatore Giuseppe Cataldi, membro di quella delegazione, nonché socio fondatore della nostra Società; dei manoscritti degli statuti di Ortonovo e di Rossiglione, destinati della vedova del compianto Nilo Calvini, già nostro autorevole consigliere, al quale molto deve la storia statutaria della Liguria, soprattutto della Riviera di Ponente.

Merita però particolare attenzione la sensibilità dimostrata dalle figlie di Teofilo Ossian de Negri, già segretario e vicepresidente della Società, i cui libri, alla scomparsa della vedova, che li aveva custoditi gelosamente, sono stati ora distribuiti tra la biblioteca civica di Casella, a lui dedicata, e la nostra: grazie a loro, oltre ad acquisire opere preziose, siamo riusciti a completare molte annate di riviste e ad acquisirne di nuove. Così fosse per altre biblioteche private, raccolte con passione e con amore, e troppo spesso disperse sul mercato antiquario.

In questi ultimi anni, causa decessi e dimissioni, abbiamo registrato una lieve flessione nel numero degli iscritti: tra il 1999 e il 2001 del 3,2%, con una ripresa nel corrente anno che si chiude con un saldo negativo dello 0,75%. È un fenomeno di invecchiamento, comune a pressoché tutte le associazioni culturali, che tuttavia non può non suscitare apprensione. D'altro canto sussistono ancora gravi problemi finanziari, sempre più pressanti: da anni il contributo ordinario dello Stato è in lenta e costante diminuzione (quest'anno però quasi del 18%), sempre in forse quelli di ambito locale. In controtendenza, abbiamo deciso di reagire attraverso l'apertura della sede anche al mattino, per sette ore al giorno e per cinque giorni, affidando la nostra visibilità anche ad un opuscolo, in distribuzione dalla settimana prossima, destinato alla maggiore circolazione, soprattutto a livello giovanile. Certo la nostra intitolazione sa di vecchio ... ma ne andiamo giustamente orgogliosi, perché in essa è idealmente racchiusa una lunga tradizione, gelosamente conservata dalle più antiche deputazioni (o società) storiche italiane, che vedrei volentieri riunite qui a Genova nel 2007, a ricordare con noi il 150° del nostro sodalizio.

Non posso esimermi però dal segnalare altre nubi ormai incombenti all'orizzonte: come denunciato, anche da parte germanica, nel già ricordato incontro di Trento, la progressiva, forse inarrestabile, ignoranza della lingua latina, conseguente a riforme deleterie, superficiali e affrettate, potrebbe

comportare ricadute devastanti per il nostro lavoro, soprattutto per le edizioni di fonti, ragione prima di un impegno plurisecolare. Per tornare alle parole di quell'insigne politico e grande latinista che fu Concetto Marchesi, da me già riprese nel febbraio 1978, in un'occasione simile, la decadenza della cultura umanistico-storica provocherebbe « notte nel mondo, perché sarebbe spezzato il filo ideale che ci congiunge al passato ».

A questo punto, grato a tutti coloro che ci hanno onorato con la loro presenza, mentre apro tra luci ed ombre il 146° anno della Società Ligure di Storia Patria, sono lieto di consegnare la medaglia di Caffaro all'Archivio di Stato di Genova, qui rappresentato dal Direttore, dott.ssa Paola Caroli, a ricordo della sua presenza cinquantennale nel nostro istituto.

ISABELLA CROCE

Di un palazzo dei Salvago
e del suo cantiere

Premessa

Ecco una vista sul cantiere che, pur nascendo da un palazzo nuovo, offre l'immagine utile e significativa di una ristrutturazione seicentesca nell'area urbana degli inizi, il modo costruttivo più antico e ripetuto della città di antico regime dove la risorsa materiale è sempre preziosa. Soprattutto profitta di un evento esemplare per luogo, committenza e maestranze quasi alla conclusione del siglo dei Genovesi.

L'attenta analisi del capitolato fra i Salvago e Bartolomeo Bianco – redatto in un salotto di strada Nuova – offre una rassegna suggestiva di dati e pareri, collocandosi con metodo coraggioso entro i poli estremi del mito romantico delle corporazioni edili (Eugène E. Viollet-le Duc, Histoire d'une maison) e la recente critica di Hanno-Walter Kruft (Storia delle teorie architettoniche) che pure ha studiato la decorazione architettonica del '400 a Genova.

L'evento sembra usuale ma l'analisi del puntualissimo accordo che il committente impone al capo d'opera, nel ruolo sempre ambiguo fra architettura e imprenditoria, lo trasforma in una sequenza dinamica, appoggiata su dieci tavole dell'architetto. Con accortezza la densità di questo documento eccezionale, solitamente povero di disegni, non scade nell'arido inventario; diviene rassegna di quanto serve al cantiere, misura per misura, dalla cisterna al tetto per riportarci, chiusi i lavori, a visitare tutti gli spazi della casa lungo scale differenti che distinguano ritualmente i diritti personali dei padroni dai doveri collettivi dei servi.

Come conclude Isabella Croce fuori dalla caratterizzazione stilistica, fra antropologia e storia dell'edilizia abitativa: «Anche nell'opera del Bianco, in cui non vi è alcun tipo di gratuità ornamentale ed il barocco manifesta più una severità ed una riservatezza nelle abitudini sociali che una prolissa retorica celebrativa, il barocchismo proprio dell'epoca sembra appropriarsi della struttura dall'interno».

Vista la fortuna interpretativa affibiata sinora a Genova dalla storiografia accademica, non par vero che si riapra una finestra – non soltanto metafo-

rica – dal di dentro se è vero che proprio così, fermi restando i termini fisici dell'assetto viario medievale, la produzione cinquecentesca ha saputo generare un'identità autentica.

Mai come oggi questo recupero filologico della funzione, a lato della forma, può favorire una conoscenza corretta, maturando l'agnizione prossima di una Genova città d'arte, perché, afferma ancora la Croce con passione: « il bisogno di sapere, di vedere non può acquietarsi, i frutti di quella cultura sono ancora intorno a noi »; anche se « la “perfetta regola dell'arte” resta celata e lontana » non possiamo ignorare una ragionevole conservazione.

Ennio Poleggi

Di un palazzo dei Salvago e del suo cantiere *

Isabella Croce

La mattina del 10 febbraio 1639 Carlo Salvago¹, in un salotto del palazzo ove abitava in *Strada Nuova*, assieme al cugino Paris², entrambi procuratori della famiglia, stipulava un contratto con l'architetto Bartolomeo Bianco *per rimodernare et alsare* la nuova sede dell'Albergo da Piazza dei Salvago. Nel nome del Signore ed alla presenza del notaio e di due testimoni le parti si accordano, incontrandosi su di un lungo e minuzioso capitolato, scritto per mano del Bianco stesso, secondo i desideri della nobile famiglia³. Il palazzo sorge in quella che fu la contrada dei Salvago, nella via oggi denominata Vico Vegetti, al civico n. 1; vi si accede percorrendo un cortile lungo e stretto, incastrato tra il palazzo suddetto e la *casa della loggia*, che si affaccia sulla piazza (odierno civico n. 25 di Via San Bernardo).

L'edificio è un'antica proprietà Salvago, già appartenente al ramo di Alerame, così come il *fondaco* sul quale si affaccia, che però, sino a quel

* Il presente saggio è estratto da uno studio assai più ampio, volto ad approfondire ulteriormente alcune delle tematiche trattate nella mia tesi di laurea. Alla Marchesa Camilla Salvago Raggi, ultima discendente della famiglia Salvago, vanno i miei più sinceri ringraziamenti, per la disponibilità, l'interesse e l'amicizia concessami.

¹ Carlo *quondam* Enrico all'epoca del contratto aveva quarantasette anni. Suo padre fu tra gli Ill.mi Governatori della Repubblica e grazie alla sua ricchezza e notorietà riuscì a conquistarsi un ambito spazio di pertinenza delle famiglie e degli uomini tra i più prosperi di fama e di denaro della città, acquistando nel 1587 da Baldassarre Lomellino un palazzo in Strada Nuova (odierno civico n. 12). Ciò gli permise di avere un'immagine pubblica potente, rinsaldata dal fortunato matrimonio con Maria Livia Doria, figlia del Doge Nicolò e soprattutto sorella dell'ancor più noto Doge Gio Stefano. I. CROCE, *La Contrada dei Salvago. Nascita e sviluppo di un insediamento nobiliare nella città di Genova* e in allegato *Albero genealogico della famiglia Salvago*, Tesi di Laurea, Facoltà di Architettura di Genova, a.a. 1996-97, rel. Prof. E. Poleggi.

² Paris era figlio primogenito di Stefano e di Paola Pinella di Luciano; era sposato con Benedetta Spinola *quondam* Giacomo Maria ed era proprietario del palazzo in Via San Luca attuale civico 12. *Ibidem*.

³ Archivio di Stato di Genova (in seguito A.S.G.), *Notai Antichi*, n. 6790, notaio Gio Stefano Ceronico, 1625-1639.

momento, era stato una pertinenza della *casa della loggia*. In origine il *fondaco* aveva probabilmente anche un secondo accesso, per rendere più agile il traffico delle merci, attraverso un vicolo che si immetteva in via San Bernardo. Il vicolo venne chiuso il 22 aprile 1510⁴ a causa della diminuzione dei commerci e della conseguente riduzione del fluire delle merci in contrada. I magazzini o *volte*, come venivano chiamati gli spazi deputati alla raccolta delle mercanzie, si trovavano ovviamente nella *casa della loggia*. Il nostro palazzo pare, a quanto racconta il Bianco, fosse anch'esso fornito di un *fondaco*, leggermente rialzato rispetto a questo e di dimensioni maggiori; infatti egli annota che il vecchio debba essere abbassato al pari del nuovo, che egli dice essere *picolo*, suggerendo inoltre una comunicazione tra i due. Questo secondo *fondaco*, oggi inesistente, confinava con la muraglia del giardino di proprietà di Paolo Sauli *quondam* Bartolomeo, situato proprio alle spalle della sede dell'Albergo.

La famiglia Salvago, nata dall'aggregazione di più famiglie⁵, si era stabilita qui dal X secolo e continuò a gestire questa porzione di città sino a tutto il XVIII. La loro contrada (Fig. 1-2) fu una delle più antiche della *civitas*, sorta ai piedi della collina del *castrum*, a ridosso della mano protettrice del Vescovo ed affacciata sull'asse rettilineo di *Platealonga*⁶ che congiungeva il mercato di S. Giorgio, centro della città, alla *Porta Superana*. Qui la struttura urbana ed architettonica si conformò alle leggi del gruppo: vi era un centro in cui i consorti si incontravano ed una *loggia* ove discutevano, un *fondaco* in cui giungevano le merci ed i magazzini o *volte* in cui venivano raccolte. Inoltre tutto quello che, a seconda delle epoche, era necessario al clan (come ad esempio un pozzo, il forno, etc...) veniva costruito, modificato, spostato, sempre entro quegli stessi stretti e chiusi confini, caparbiamente. In pratica la contrada gestiva in maniera totalmente autonoma il proprio spazio e le proprie case; il *maggior nato* della famiglia, il Governato-

⁴ Proclama relativo alla chiusura di un vicolo tra le case di abitazione di Pellegrino Salvago e Marco Poternario. Archivio Storico del Comune di Genova (in seguito A.S.C.G.), Padri del Comune, Atti 1508-1511, F. 9, doc. 123.

⁵ Le iniziali furono quelle dei Porci, Streggiaporci, Nepitelli e Selvatici. I. CROCE, *La Contrada dei Salvago*, cap. I.

⁶ Lo stanziamento lungo *Platealonga* era proprio delle famiglie nobiliari più antiche e più vicine al Vescovo, così come lo erano gli Streggiaporci. E. POLEGGI, *Le contrade delle consorterie nobiliari a Genova tra il XII e il XIII secoli*, in «Urbanistica», 42-43 (1965).

re o Procuratore dell'Albergo, aveva l'obbligo ed il diritto di guidarla e lo faceva da una fabbrica preposta a tale scopo: la sede dell'Albergo.

I Salvago avevano da poco tempo deciso, probabilmente nel 1637⁷, anno che segna il primo contatto col Bianco, di privare la sede del suo antichissimo affaccio su piazza (Fig. 3), trasferendola a pochi metri di distanza in uno dei palazzi che chiudevano a cortina il *fondaco*⁸ (Fig. 4). La decisione di abbandonare l'edificio, che per tanto tempo aveva accolto i Governatori della famiglia, non fu presa certo a cuor leggero.

La contrada aveva subito, dalla sua nascita⁹, almeno due grandi rivoluzioni strutturali al suo interno. Il cuore, il luogo di incontro dei consorti, nei suoi primi secoli, era la *curia Streiaporcorum* o *haeredum Streiaporci*¹⁰: una sorta di corte molto allungata, quasi un vicolo, incassato tra le case del clan, posto tra gli assi rettilinei della *Clavica* e di *Platealonga* e ad essi parallelo, chiuso da porte di legno alle estremità e probabilmente porticato sui due lati¹¹; uno spazio molto ben protetto, chiuso ed incastrato entro il labirinto della struttura abitativa. Qui si ergeva la *domus magna* del capofamiglia e la torre, posta ove oggi è l'archivolto Mongiardino. La sede governativa del gruppo si trovava in luogo o parte di esso dell'odierno civico n. 26 di piazza S. Bernardo¹².

⁷ Nel capitolato, datato 10 febbraio 1639, si fa riferimento alla prima convenzione tra i Governatori ed il Bianco, avvenuta appunto nel 1637.

⁸ Il *fondaco* (dal greco *πανδοκος, πανδοκειω* "albergo, ospito", dall'arabo *funduk*, dal lat. med. *fondicus* e dal genov. *fondego*) era uno spazio chiuso, stretto e lungo, destinato al commercio, delimitato da case e muri; in pratica una sorta di cortile interno su cui si affacciavano le *volte* (magazzini delle merci).

⁹ Si presume che la contrada sia nata attorno all'anno mille. Il 13 maggio 1163 Streiaporco acquistava, per 70 lire, una casa in Platealonga: M. CHIAUDANO-M. MORESCO, *Il cartolare di Giovanni Scriba*, Torino 1934 (Documenti e Studi per la Storia del Commercio e del Diritto Commerciale Italiano, I-II), n. 1049.

¹⁰ Così viene nominata la *curia* il 26 agosto 1201: *Giovanni di Guiberto. 1200-1211*, a cura di M.W. HALL COLE-H.G. KRUEGER-R.G. REINERT-R.L. REYNOLDS, Genova 1939-1940 (Notai liguri del sec. XII, V), n. 469.

¹¹ Come riferiscono i documenti del 1201 stipulati *sub porticu Streiaporci/haeredum Streiaporci* o *sub porticu domus heredum Streiaporci* (*Guglielmo Cassinese. 1190-1192*, a cura di M.W. HALL-H.G. KRUEGER-R.L. REYNOLDS, Genova 1938 (Notai liguri del sec. XII, II), n. 337; *Giovanni di Guiberto* cit., nn. 167, 262, 494).

¹² Giovanni Nepitella, capostipite della famiglia, aveva qui una sua proprietà che passa per fedecommesso di primogenitura maschile ai suoi diretti successori di diritto, che saranno anche i governatori di diritto. I. CROCE, *La Contrada dei Salvago* cit., p. 48.

Nel XV secolo, quando la situazione politica, economica e sociale si modifica profondamente, la contrada si adegua ai nuovi rivolgimenti. Il centro di questa densità umana si sposta sulla piazza ove si affaccia anche la *loggia* dell'Albergo (odierno civico n. 25), uno spazio voltato aperto in cui gli uomini della famiglia si fermano a discutere e nel cui retro era il *fondaco* con i magazzini (proprio lo spazio di pertinenza della nostra casa). Non si sposta però la sede del Governatore che dal sito solito si affaccia sulla piazza, dove rimarrà almeno sino al 1637 circa: una persistenza storica davvero molto forte. E allora perché voler abbandonare la casa dei Governatori dopo oltre cinquecento anni di caparbio attaccamento ad un unico oggetto edilizio ed al suo sedime?

Di certo la vecchia sede risultava ormai troppo piccola, Giacomo Salvaro, Governatore della famiglia nel 1550, se ne era accorto ed aveva tentato di ampliarla, con la sua richiesta ai Padri del Comune di avanzare su strada¹³, ma ancor più doveva apparire tale ad un personaggio come Carlo, abituato a muoversi negli ampi e magnifici volumi della sua dimora in *Strada Nuova*. Tuttavia questo motivo non pare sufficiente a giustificare uno stacco così netto dallo spazio centrale della piazza per raggiungere, per così dire, un retro lontano dal passaggio e dagli occhi di estranei, nuovamente inaccessibile e nuovamente chiuso.

Bisogna fare una premessa. Il '600 a Genova modifica lo stile di vita, nuovi rituali ed abitudini domestiche rendono inadeguati ed esigui i vecchi spazi, ma soprattutto il '600 è qui un'epoca introversa, di architetture involute, il secolo in cui finisce ogni desiderio di "decoro" come epifania del nobile nel mondo: il palazzo diventa una grotta preziosa entro cui rifugiarsi. Secolo di crisi profonde e di contraddizioni insanabili, appare così il giusto ed inevitabile scenario ove ebbe inizio la dispersione del gruppo e di conseguenza l'indebolimento dell'Albergo.

Il nobile genovese nel '500 aveva reagito alle gravi difficoltà economiche, dettate dall'impovertimento del commercio marittimo sul finire del secolo precedente, con ottimismo e fiducia, plasmando e più spesso adattando

¹³ 10 Febbraio 1550. Il Governatore Giacomo Salvaro comunica ai Padri del Comune di aver fatto *ruinar* due sue case, site nella piazza dei Salvaghi, con l'intento di fabbricarne una « a grande ornamento e onore del pubblico »; inoltre il muro della facciata rivolto su piazza è « storto e brutto in più lochi ». Per portare a termine tale intento occorrerà avanzare un poco sulla strada pubblica, ma questo non farà altro che apportare gran ornamento alla strada che conduce a Sant'Agostino. A.S.C.G., Padri del Comune, Atti 1549-1550, f. 20, doc. 117.

abilmente le proprie attitudini migliori alle nuove richieste del mercato. L'innata perspicacia di un popolo di commercianti sul mare indirizzò verso il mercato del denaro tutte le sue capacità e l'economia si riprese. E fu proprio questa loro asprezza di navigatori e mercanti, unita ad uno spirito fortemente adattabile, che mantenne inalterato, o quasi, il disegno della città, intervenendo solo ove necessario e senza mai stravolgere il paesaggio medievale: un arcaismo mentale, poi urbano, forse genetico, ma più probabilmente originato dalla necessità di risolvere problemi pratici ed imminenti, dedicando poco spazio all'*otium* ed alla speculazione. Il mercato del denaro rese però necessario un impegno di mondanità, così che il patriziato non poté più trascurare l'aspetto di rappresentatività ed ostentazione, atto ad influenzare la richiesta di prestiti.

Una lunga serie di interventi, piuttosto isolati, ossia riferiti ad edifici di ogni singolo Albergo e non alla struttura urbanistica vera e propria, se escludiamo il caso di *Strada Nuova*, fu il segno di questo cambiamento, che sembrò indirizzato verso una scelta di apertura, in pratica solo apparente. Ma nel '600 sopraggiunge una nuova crisi: crolla il mercato del denaro, crolla la Spagna, si riducono i traffici di metalli preziosi, gli investimenti nati e fatti per incrementare l'afflusso di denaro si mostrano fortemente svantaggiosi e difficile e non proficuo un loro eventuale realizzo. Andrea Spinola lo predisse: « La parsimonia è più necessaria qui a Genova che altrove, perché essendo la maggior parte del nostro situato in quel d'altri, possiamo perderlo in un sol punto »¹⁴.

Ci troviamo insomma di fronte ad una vera e propria crisi economica, alla quale ovviamente si accompagna anche un indebolimento politico, aiutato da un certo assenteismo della nobiltà al Governo. Non che i nobili fossero rimasti privi di sostanze; le loro rendite erano ancora elevate e permettevano di mantenere un alto tenore di vita, ma si rendevano anche conto di avere osato troppo e di essere ora di fronte ad una strettoia difficile da superare.

L'adattabilità dell'uomo genovese è figlia del suo radicato e secolare arcaismo; un arcaismo che è immobilità, mantenuta sempre in forza del cambiamento e d'altronde « bisogna che tutto cambi [...] Perché tutto resti com'è ». L'arrivo dell'epoca moderna con il '500 fu un inganno per il genovese; ad esso parve ancora una volta di modellarsi alle nuove esigenze affinché la struttura non avesse da mutare ed invece con il '600 si accorse che

¹⁴ G. DORIA, *Nobiltà e investimenti a Genova in età moderna*, Genova 1995, p. 225.

l'ultimo adattamento aveva minato le solide basi della sua struttura arcaica ed in questo, mi pare, ha da vedersi la crisi di questo secolo, che non è solo crisi economica, ma soprattutto la crisi di identità di un popolo.

Perciò, come già detto, uno dei motivi dello spostamento della sede è sicuramente da vedersi nella ricerca di spazi maggiori, dettata dall'esigenza di nuovi rituali domestici, ma non solo. Il bisogno di recuperare la solidità della struttura primordiale sembra proprio manifestarsi con il ritorno agli spazi primitivi in cui tanta fortuna era nata, quasi un ritorno al grembo materno nell'ambito familiare e quindi allo spazio urbano che lo aveva contraddistinto, con i suoi *fondaci*, case e piazze. E il nuovo sito potrebbe davvero ricordare l'originaria piazza allungata, anche se con diverso significato, la prima *curia*, quella stessa labirintica riservatezza delle origini.

Questo tentativo di riappropriarsi degli antichi equilibri, riproponendo la geometria degli spazi che li conteneva, sembra essere confermata dalla scelta di una essenziale funzionalità, dimentica dei fasti mondani del '500, cosa che appare assai evidente dalla lettura del capitolato che illustreremo di seguito.

La scelta di Carlo e Paris di affidare l'incarico al Bianco non fu certo una scelta casuale; i Salvago conoscevano bene la sua fama di architetto, la sua abilità di capomastro, come pure la sua affidabilità, ma è anche assai probabile che i loro rapporti fossero, per così dire, già collaudati.

Il nostro architetto comacino, nato a Villa di Colderio, nella Pieve di Balerna, poco prima del 1579, giunse a Genova poco più che ventitreenne nel 1602 e venne iscritto negli elenchi dell'Arte dei muratori, tra i *maestri muratori* lombardi, il 20 ottobre di quello stesso anno¹⁵. Nel 1603, il primo maggio, ascrisse il suo nome sul libro dell'Arciconfraternita della SS. Concezione al Monte¹⁶, mantenendo fede a questo sodalizio durante tutto l'arco della sua vita e ricoprendovi varie cariche. Tra gli abituali frequentatori del convento troviamo anche i Salvago, che qui avevano una cappella nonché dei terreni a bosco, in seguito ceduti ai padri¹⁷. Niente di più semplice

¹⁵ A.S.G., Notai Antichi n. 6379, notaio Lazaro e Giulio Romairone, pubblicato da A. DI RAIMONDO - L. MÜLLER PROFUMO, *Bartolomeo Bianco e Genova. La controversa paternità dell'opera architettonica tra '500 e '600*, Genova 1982, p. 139.

¹⁶ Archivio dell'Oratorio della SS. Concezione di Genova, Libro dei conti, *Ibidem*, p. 139.

¹⁷ Il bosco, che ancora oggi appartiene ai padri di Nostra Signora del Monte, venne donato per i due terzi dal Doge Raffaele Adorno nel 1443, mentre il rimanente terzo da Accelli-

che il Bianco fosse una vecchia conoscenza per i Salvago al di là della fama pubblica e che, non solo la fiducia nel suo operare, ma anche l'appartenenza ad una cerchia di "vicini" stimati, influisse su tale scelta.

Qualcuno potrebbe obiettare che i maestri lombardi cercarono sempre l'indipendenza dalla vita sociale della città, chiusi nella loro corporazione, attraverso la quale si tramandavano oralmente le antiche e segrete pratiche del costruire, sempre mantenendo stretti legami con la terra d'origine nel rispetto delle loro tradizioni, negli investimenti e persino nel rivolgersi al Console dei lombardi, in caso di scontri con la repubblica¹⁸; in pratica dei veri lombardi che ricusavano ogni tipo di "adozione" da parte di Genova. Il Bianco però non rispettò appieno le tradizioni, per esempio proprio nell'associarsi ad una confraternita locale¹⁹. Tutto questo per dire che la fama pubblica, soprattutto per una ristrutturazione come questa, non poteva essere, ci pare, l'unica motivazione di scelta, anche perché nel 1639 il Bianco era un uomo ormai non più giovane e nemmeno più tanto fortunato. Non che il suo nome non fosse apprezzato, tutt'altro. Bartolomeo ebbe una carriera lunga e piena e fu stimato per le sue qualità di *caput operis* e di architetto, come la sua fertilissima attività testimonia tutt'oggi. In breve, si può con buona ragione dire che il Bianco fu un architetto di meritato successo e che per questo motivo e per la conoscenza che abbiamo appurato debba avere avuto con i Salvago venne contattato dai Governatori; ma ancora qualche cosa merita la nostra attenzione.

Va riconosciuto che, per un committente genovese dell'epoca, affidare un lavoro al Bianco dovesse essere gratificante. Il committente genovese per attitudine genetica e tradizione secolare, legata alle difficoltà degli insediamenti su di una terra impervia, nonché al desiderio, che si fa prepotente dal '500, di volere essere il vero artefice dell'opera, richiedeva all'architetto soprattutto il rispetto di un «protocollo rigidamente codificato», con il quale

no Salvago il 23 gennaio 1488. L'avvenimento è testimoniato da un'iscrizione del Convento. I. CROCE, *La Contrada dei Salvago* cit., p. 87.

¹⁸ E. POLEGGI, *Il rinnovamento edilizio genovese e i maestri Antelami nel secolo XV*, in «Arte lombarda», XI (1966), p. 64.

¹⁹ Altro simile legame fu quello della famiglia Balbi con il Bianco, loro architetto di fiducia. Giacomo e Pantaleo Balbi erano soci della confraternita, ed anche in questo caso le relazioni professionali furono il felice esito di vincoli precedenti. A. DI RAIMONDO - L. MÜLLER-PROFUMO, *Bartolomeo Bianco* cit., p. 44.

« controllare tutte le fasi della fabbrica »²⁰ ed ovviamente e di conseguenza, grandi doti di impresario, *capo d'opera* ed infine di architetto. A quest'ultima figura, all'interno di una maglia spesso troppo stretta e di un percorso forzato e prestabilito, spettava, se ben fornito di abilità e di genio, fare dell'opera un'architettura. In questo il Bianco, per sua natura, intelligenza ed adattabilità, fu uno degli esempi più felici in Genova. I suoi capitolati sono precisi e particolareggiati fin quasi all'eccesso, si può dire unici per questo amore del dettaglio; il suo rigore nell'operare è assoluto.

Nel '600 l'atto notarile, per quanto sempre importante all'interno di una città come Genova, raggiunge l'apogeo della sua manifestazione. Ogni piccolo avvenimento o idea dà inizio ad un tortuoso intrico di cartigli, di intasamenti burocratici, quasi l'effetto evocativo della parola scritta potesse sostituire l'avvenimento ed essere più fermo e solido di qualunque realtà materica. I capitolati vengono assorbiti da questo mondo cartaceo ed ai loro compilatori viene richiesta una precisione a cui attenersi, che può inchiodarli in ogni momento; insomma di creare la gabbia nella quale preferiscono essere intrappolati. Il *caput operis* è costretto ad essere preciso così il committente lo potrà tenere in pugno e controllare; ma questa è anche la sua via di fuga: essere preciso in modo da non doversi accollare errori di altri o d'essere accusato di colpe non commesse, colpe che, nel caso, erano davvero onerose da ripagare.

Il Bianco soddisfece indubbiamente i suoi committenti, grazie alla sua naturale propensione verso un ordine metodico ed al suo vasto sapere tecnico.

Il capitolato è 'infilato' assieme ai disegni o *modelli*, come vengono chiamati, nell'*instrumentum conventionis*, ossia nel documento notarile per mezzo del quale i Governatori si accordano con il Bianco: su questo sono annotati gli obblighi di entrambe le parti, con un indubbio squilibrio a sfavore del nostro Bartolomeo. Egli promette di portare a termine i lavori in otto mesi e di essere responsabile del buon stato dell'edificio per i tre anni seguenti²¹,

²⁰ E. POLEGGI, *La condizione sociale dell'architetto e i grandi committenti dell'epoca alestiana*, in Galeazzo Alessi, Genova 1974/75, p. 360.

²¹ Come recita il capitolato: « s'obliga, e promette [...] di fabricare fra mesi otto cioè tra qui e tutto il mese di settembre del seguente anno 1639 la casa dell'Albergo e famiglia di detti M.ci Salvaghi posta in Genova sopra la piazza dei Salvaghi [...] nei modi, e forme, et in tutto, e per tutto come si contiene nelli capitoli, e modello delle suddette parti (presentatimi) da infilarli, e conservarsi nel seguente instrumento, il tenore dei quali capitoli sarà in fine di questo registrato ». Inoltre « s'obliga, e promette [...] dopo che sarà finita la detta fabrica [...] di

promessa che non poté del tutto mantenere e non per colpa sua, ma poiché la morte lo colse accidentalmente e d'improvviso l'anno seguente la stesura del contratto, circa il 27 maggio, epoca in cui comunque la ristrutturazione del palazzo doveva essere già conclusa.

Gli obblighi di Bartolomeo non finivano qui; il contratto ricorda anche che: « non riducendo detto M.ro Bartolomeo a perfezione la detta fabrica frà il tempo sudetto, [...], in tal caso possino detti Ecc.mo Carlo et M.co Paris a detti nomi farla continuare [...] da qualsivoglia altra persona a danni, spese, et interessi di detto M.ro Bartolomeo ». Proprio per questi motivi in cantiere erano presenti i cosiddetti *maestri di canna*, il cui compito era quello di controllare che i lavori rispettassero le formule del contratto. È facile immaginare quanto potesse essere disastroso, per un *capo d'opera*, incorrere in una simile pena e quindi quali attenzioni venissero poste nell'eseguire fedelmente il protocollo concordato. Il disastro economico era ovviamente grande, ma

« se è vero infatti che un'opera ben concepita giova alla reputazione di tutti coloro che per essa spesero ingegno, studi e fatiche, è anche vero che il notare in questo o in quel punto una mancanza di giudizio da parte dell'architetto o di perizia da parte dell'esecutore, riesce di grave danno alla fama di costoro »²².

Alberti stesso ricorda ancora che occorre

« esaminare la natura dell'incarico che si assume, quali obblighi prenda, quale reputazione voglia avere, quale sia la mole di lavoro che lo attende, quanta gloria, quanto guadagno, riconoscenza, quanta fama nel futuro acquisterà se eseguirà l'opera sua nel modo dovuto; e, all'opposto, nel caso vi si accinga in modo maldestro, imprudente o temerario, a quante riprovazioni, a quanta avversione egli vada incontro, offrendo agli uomini tutti una testimonianza quale più eloquente, ovvia, manifesta e duratura non potrebbe essere, della propria stoltezza »²³.

mantenere essa fabrica in tutto come sopra per tre anni all'ora prossimi a venire, e frà tanto, e per tutto detto tempo di tre anni debba stare a rischio, e pericolo di esso M.ro Bartolomeo et in caso di ruina di tutto, ò parte sia obligato siccome promette rifare, e rifabricare, e riparare tutto quello, che per avventura (che Dio non voglia) succedesse di sinistro, ò ruina in detta casa e fabrica e ciò a sue proprie spese, escluso però quello a che la provvidenza humana non può riparare, e questo è anche per patto ».

²² L.B. ALBERTI, *L'Architettura (De Re Aedificatoria)*, a cura di G. ORLANDI e P. PORTOGHESI, Milano 1966, Libro II, cap. I, p. 94.

²³ *Ibidem*, Libro IX, cap. XI, pp. 852-854.

In cambio dell'opera e di tutte le assicurazioni sul buon esito di questa Carlo e Paris « promettono al detto M.ro Bartolomeo Bianco [...] darli, e pagarli, ridotta che sarà la suddetta fabrica in ogni perfezione lire undecimila ottocento moneta di Genova corrente ». Il Bianco prometteva così di coprire, con le 11.800 lire, ogni operazione, e come architetto, e come appaltatore del lavoro, senza possibilità di sfiorare dal prezzo pattuito.

Era pratica usuale infatti che l'architetto fosse impresario del lavoro e perciò impegnato, per conto dei committenti, alla fornitura dei materiali e, per conto proprio, a mettere a disposizione « strumenti e mano d'opera contro una cifra forfetaria detta *scarsum* (o *scarso*) »²⁴; pertanto riceveva spesso dai vari prestatori d'opera una *promissio*, a tutela dei propri interessi. In taluni casi lo *scarso* era riferito solamente a parti del lavoro, indicandosi nel contratto le arti escluse da questo compenso (per esempio quelle del *clavonero*, *bancalaro*, *molattiere*, *pittore* etc.)²⁵ e che a volte non erano nemmeno sottoposte alla supervisione del *maestro* architetto, così come talvolta accadeva che la fornitura dei materiali fosse a carico del *maestro*, ma la supervisione della qualità e del buon esito di questi fosse affidata ad un personaggio di fiducia del committente²⁶. Spesso accadeva anche che il progetto subisse una scissione tra la parte tecnica costruttiva e quella “decorativa” o specificatamente pittorica: un atteggiamento che mostra in quale conto, in molti casi, si tenesse l'architetto, riconosciuto abile nella *Pratica*, ma di discussa preparazione *Teorica*; privato così di uno dei due termini di vitruviana memoria, viene ridotto quasi ad un uomo di mestiere²⁷.

²⁴ E. POLEGGI, *La condizione sociale dell'architetto* cit., p. 362.

²⁵ « et haec omnia dictus magister Jo Petrus comprahensis praetio calcis, arenae, laterum, claparum, et chiapassolorum, ferruginis, praetio hac pensione lignaminum, manufactura magistrorum seu fabrorum murariorum ac mercede laboratorum ». Dalla *Promissio fabricandi cisternam*. A.S.G., *Notai Antichi*, n. 5959, notaio Giovanni Andrea Celesia, doc. 8 novembre 1617.

²⁶ Come possiamo leggere nel capitolato del Bianco per Paolo Serra: « Li matteriali che si adopereranno nella fabbrica così di calcina come di mattoni, abaini, pietre di lavagna, legnami et altro siano conforme al concertato, sì, ma di bontà et conditionati secondo che aproverà la persona che a ciò eleggerà il sig. Paolo ». A.S.G., *Notai Antichi*, n. 5826, notaio Gio Agostino Cabella, doc. 5 febbraio 1613, in A. DI RAIMONDO - L. MÜLLER-PROFUMO, *Bartolomeo Bianco* cit., pp. 195-202.

²⁷ Un esempio può leggersi nella supplica presentata al senato nell'autunno 1589 dal senatore Gianbattista Spinola q. Antonio, riguardo la discussione sulla fabbrica della Loggia di Banchi: « Non è raggione acquietarsi del loro giudizio (ossia di quello dei maestri muratori ed

Essere architetto a Genova era senz'altro difficile: difficile concentrare su di sé tante responsabilità ed impegni, per i quali occorrevano grandi capacità di imprenditore, doti e conoscenze su di una materia enormemente ampia e possibilità economiche che permettessero investimenti iniziali. Ciò nonostante pare non venissero giustamente retribuiti, come sembra confermare l'Alizeri²⁸ e comunque, se il Bianco merita la nostra fiducia ed attenzione, è giusto ascoltare ancora quanto dice in calce al documento, rivolgendosi ai due Salvago «supplicandoli, che restando suddetti Signori sodisfatti del mio buon servitio in detta fabrica, restino serviti oltre il prezzo stabilito, che è assai moderato, di riconoscermi di quello le parrà meriti la mia opera, e buon servizio».

Abbiamo così sottomano un capitolato originale ed il palazzo a cui esso si riferisce, che è stato rilevato (Figg. 5-7). Il bisogno del confronto, il desiderio di capire, di poter seguire più da vicino una pratica per noi oggi così lontana, il sentimento della perdita di una cultura millenaria, insostituibile, ampia, condivisa nel segreto delle corporazioni, con una tradizione fondamentalmente orale, raramente diffusa su trattati scritti, ci hanno spinto a tentare di dipingere questo grande affresco: una vista su un cantiere, dove troviamo un *mastro d'opera* di grande esperienza, le maestranze cui spettava l'effettiva opera manuale, le tecniche, i materiali, il lavoro; non un tentativo banalmente enciclopedico, piuttosto l'intimo desiderio di aprire uno spiraglio su di un sapere ricco ed antico, nonché un'ulteriore conferma che la nostra capacità di apprendere la manualità è sempre e ancora fondamentalmente imitativa. Come vedremo tutto questo sapere perduto, attraverso una pur ricca ed accurata documentazione scritta, quale è quella della trattatistica architettonica e dei capitolati, pare sempre più mostrare quanto il fare sia legato ai nostri cinque sensi e che quasi se ne crei un sesto, dall'unione dei precedenti, che non può essere spiegato, ma solamente assimilato per una sorta di "simpatia" con le cose.

architetti), non essendo questo della profession loro perché la commitione che hanno di fabriche è fondata sopra la pratica e non sopra la theorica » A.S.G., *Senato, Diversorum Collegij*, f. 16, doc. 162, 1-9 settembre 1589, in E. POLEGGI, *La condizione sociale dell'architetto* cit., p. 369.

²⁸ « I maestri del fondare o condurre tali opere, costituivano una classe d'uomini particolarmente male remunerati [...] e perché non di rado appaltatori delle opere, così ragguagliati alle condizioni di un'arte meccanica ». F. ALIZERI, *Notizie de' professori del disegno in Liguria*, Genova 1877, IV, p. 40.

Le conoscenze tecniche che un *maestro* aveva allora erano basate su nozioni tramandate oralmente ed acquisite attraverso l'esperienza di cantiere, nonché trasmesse di padre in figlio come un gene familiare. Ma queste conoscenze erano l'evoluzione, l'adattamento, il perfezionamento delle nozioni vitruviane, serliane, albertiane ed insomma dei pochi grandi trattatisti del passato. È possibile rendersi conto di questo mettendo a confronto i trattati con il costruito giunto fino a noi. Sono perciò inevitabili i riferimenti a questi testi (in particolare a Vitruvio), che renderanno più agevole la comprensione sul modo di operare del nostro Bartolomeo.

Il capitolato, che egli stende di suo pugno, si articola in 16 punti, ossia capitoli, seguiti ed esemplificati da 10 disegni (Fig. 8), per essere precisi 10 tavole di piante dell'edificio, in scala 1:100 circa, con indicazioni di larghezza e lunghezza di ogni locale, spessore dei muri misurati in *palmi* (1 *palm*o = m. 0.247760) e provviste di legende con le destinazioni d'uso di ogni singolo vano e relative altezze, sempre misurate in *palmi*.

Prima di ogni cosa Bartolomeo ordina di *demolire, et escalcinare* tutto quello che sarà necessario, in modo da *requadrare li siti*: in pratica demolire ciò che non serve, o è in cattivo stato e staccare intonaci e calcinacci dalle pareti. Quindi *escavare*, al fine di conquistare nuovi spazi, che serviranno da *cantine, siti da legne* e da *cisterna*, ovviamente fornendo tutti i *tramezzi* (ossia i muri divisorii interni) di adeguate fondamenta. I grossi muri perimetrali erano sicuramente già solidamente fondati (non dimentichiamo che stiamo analizzando una ristrutturazione), pertanto egli si limita solamente a ricostituirli in caso di mancanze con il *respascimento*, operazione che consisteva nell'occludere con schegge e calcina gli eventuali vuoti. Gli avanzi della demolizione e dello scavo, ossia terra e *getti*, in pratica lo sfasciume della fabbrica, dice che debbano essere trasportati alla discarica indicata dai P.P. del Comune, mentre tutti i materiali « che per il demolire, et escavare si leveranno siino per chi haverà carica di far fare detta remodernatione », ovviamente mettendo, per quanto possibile, in opera i buoni. Questa formula era assai comune. Scorrendo altri simili capitolati, si può arguire che fosse pratica usuale lasciare la proprietà dei materiali estratti e non utilizzati al *capo d'opera*, che, pertanto, doveva con il tempo arricchirsi di una "scorta" di materiale vario per qualità, lavorazione, forma e sostanza. Per esempio, nel capitolato del *maestro* Antonio Allio *quondam* Luca, *caput operis* per la costruzione della fabbrica di Gio Agostino Spinola *quondam* Giovanni Antonio, si legge in calce al documento: « fare portar via i zetti. Tutti li attratti

saranno del maestro »²⁹. Similmente nella *promissio fabricae* fatta dallo stesso Bartolomeo a Giovanni Domenico Spinola *quondam* Domenico, sempre in fondo all'atto, è annotato: « tutti li attratti usciranno dalla casa si ha da distrurre saranno di chi prenderà l'assunto di fare fabricare la fabrica con rimettere in opera quelli saranno buoni e l'altri resteranno del detto »³⁰. Così come ancora si può desumere da un'altra convenzione, contratta dal Bianco con i Signori Costaguti, dove: « si dà facoltà al maestro, che si possa servire di tuta la roba che leverà d'in opera purchè sia buona [...], il resto ch'avanzerà s'intenda suo e non si possa intendere cosa alcuna dalla parte dei Signori Costaguti »³¹. Forse che in taluni casi la proprietà rimanesse dei padroni? Ma cosa potevano mai farsene? Pare più logico pensare che con questa formula i *capi d'opera* solessero assicurarsi, o almeno tentassero di assicurarsi, che la somma pattuita non venisse in parte tramutata in scarti di cantiere, o forse per tutelarsi da eventuali accuse d'indebite appropriazioni.

Non tutta la struttura era però già conformemente fondata, poichè consiglia di scavare *sin sopra al duro* (altrove dice *al sodo*) per approntare le fondamenta dei muri³². Di quanto le fondamenta debbano esser più grandi dei muri Vitruvio non lo dice; alcuni, come lo Scamozzi³³, parlano di 1/4 o 1/6, Palladio³⁴ addirittura del doppio, ma sembra più logico pensare che sia a giudizio dell'architetto decidere di volta in volta, secondo l'altezza della fabbrica (*ex amplitudine operis*), della qualità dei materiali e specialmente

²⁹ 12 agosto 1624. *Promissio fabricae*. A.S.G., *Notai Antichi*, n. 5015, notaio Giovanni Francesco Lavagnino. In C. MONTAGNI, *Il legno e il ferro*, Genova 1993, p. 261.

³⁰ 19 ottobre 1626. *Promissio fabricae*. A.S.G., *Notai Antichi*, n. 5019, notaio Giovanni Francesco Lavagnino, *Ibidem*, p.278.

³¹ A.S.G., *Notai Antichi*, n. 6730 bis, notaio Battino Bacigalupo, 22/3/1626. *Ibidem*, p. 306.

³² In riferimento a questo Vitruvio dice: « allora le fondamenta delle torri e dei muri si faranno in questa maniera: si scaverà sino al sodo (*ad solidum*), se si potrà ritrovare, e sul sodo, quanto sarà necessario e a proporzione della grandezza dell'opera, ma di grandezza maggiore di quella dei muri che si dovranno fare sopra terra; e si riempiranno di fabbrica la più forte ». M. VITRUVIO POLLIONE, *De Architectura, libri decem, tradotti e commentati dal marchese Berardo Galiani napoletano, ex recensione Jo Gottlob Schneider saxonis*, Venezia 1854, Libro I, cap.V.

³³ V. SCAMOZZI, *L'idea dell'architettura universale*, Ristampa anastatica dall'edizione Venezia 1615, Bologna 1982.

³⁴ A. PALLADIO, *I quattro libri dell'architettura*, Ristampa anastatica dall'edizione in Venezia: appresso Dominico de Franceschi, 1570, Milano 1968.

dalla quantità del terreno su cui la fabbrica sorge: *pro amplitudine congestio- nis crassitudo structurae constituatur*³⁵. Nel nostro caso la differenza tra lo spessore delle fondamenta e quello dei muri esterni non scende mai sotto 1/4. Se ne desume che il nostro palazzo venisse poggiato su di uno zoccolo duro, in pratica su una solida base di scoglio, utilizzando delle fondamenta grandi a sufficienza da sostenere l'intera struttura.

È facile immaginare che esistesse all'interno dell'arte dei muratori una sorta di « specializzazione professionale dei 'capi d'opera' »³⁶; il Bianco era di certo considerato abile ad edificare su terreni difficili: le sue architetture militari e portuali, nonché le fabbriche in Via Balbi sono la prova di questa sua perizia. L'ipotesi sembra avvalorata anche dal fatto che in taluni capitoli le opere per formazione di fondamenta e *cisterne* sono delegate a "periti" del campo ed escluse dall'operato dell'architetto³⁷.

E perciò vediamo come il nostro architetto e "perito" risolve la progettazione della *cisterna* (Fig. 9), con tutte le sue canalizzazioni e quant'altro necessario al suo funzionamento.

Una *cisterna*, com'è anche ovvio pensare, doveva essere nella casa già in origine, ma di certo apparve insufficiente ed inadeguata; il Bianco pertanto si trovò a doverla ampliare e migliorare. I muri della *cisterna* vennero costruiti in *pietra da cannella*; questa indicazione era assai frequente nei capitoli e fa riferimento ad una misura del materiale lapideo: la *cannella*³⁸ in uso a Genova nel XVI e nel XVII secolo. Frequenti erano le leggi che tentavano di regolare l'eccessiva variabilità nella misura e nella qualità del materiale per il mercato edilizio, così come accadde per mattoni, legno e gran parte dei materiali in uso all'epoca, ma fu sempre più difficile per le pietre, le cui misure erano legate agli strati delle cave. Comunque sia, basti per noi

³⁵ M. VITRUVIO POLLIONE, *De Architectura* cit., Libro VI, cap. VIII.

³⁶ A. DI RAIMONDO - L. MÜLLER-PROFUMO, *Bartolomeo Bianco* cit., p. 47.

³⁷ Come si può leggere nella *promissio*, datata 1620, per la ristrutturazione della casa di Andrea de Pino in contrada Portanuova, ad opera dei maestri Giulio Merego di Giovanni e Pietro Antonio Bonsignore q. Bartolomeo. A.S.G., *Notai Antichi*, n. 5964, notaio Giovanni Andrea Cesia, doc. del 22 aprile 1620, pubblicato in C. MONTAGNI, *Costruire in Liguria*, Genova 1990, p. 280.

³⁸ La *canna* da 12 *palmi*, chiamata in seguito *cannella*, corrispondeva a circa 3 metri lineari (m. 2,973120), ma la *cannella* cui ci stiamo riferendo è quella *da muri* di 288 *palmi* e corrisponde ad oltre 4 metri cubi (mc. 4,38001205).

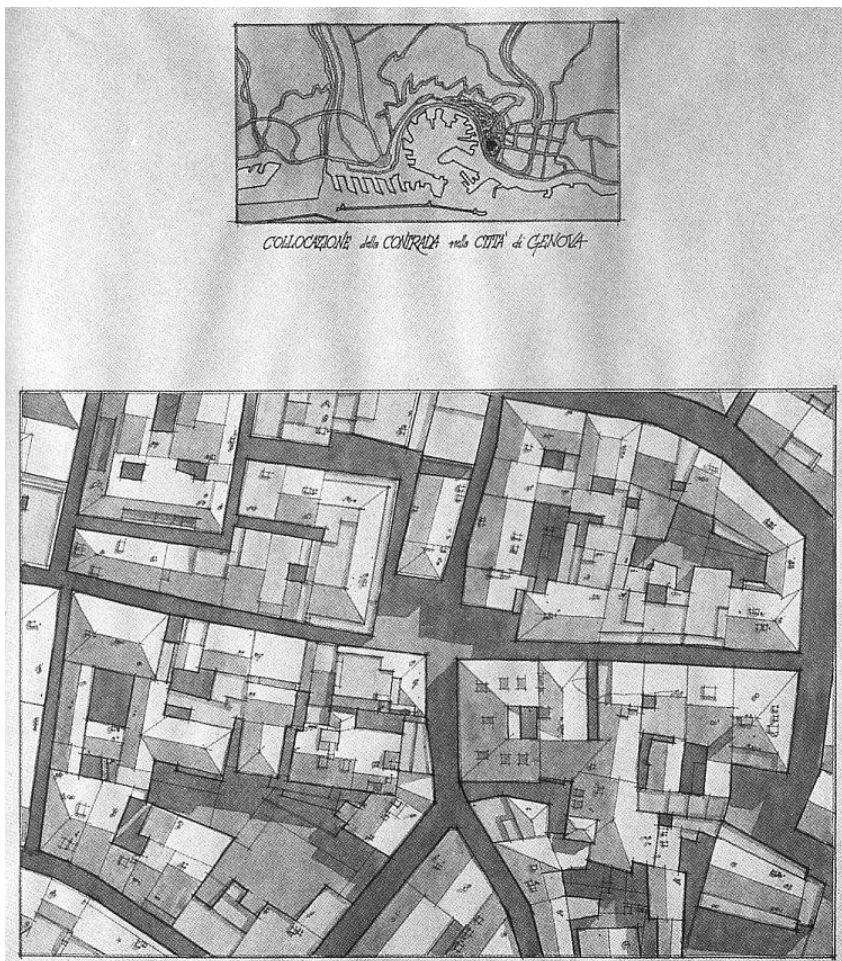


Fig. 1 - Planimetria della zona in cui si trova la Contrada dei Salvago.

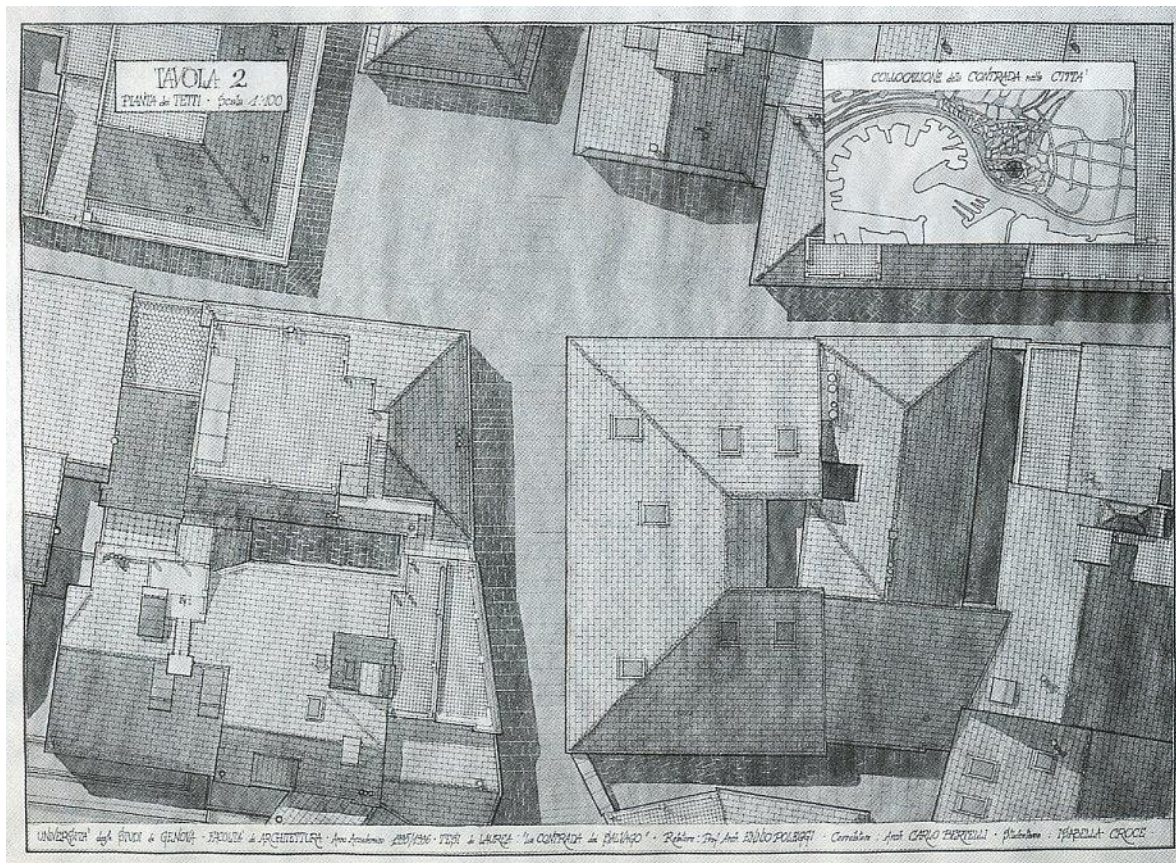


Fig. 2 - Pianta delle coperture degli edifici che si affacciano sulla Piazza dei Salvago (attuale Piazza S. Bernardo).

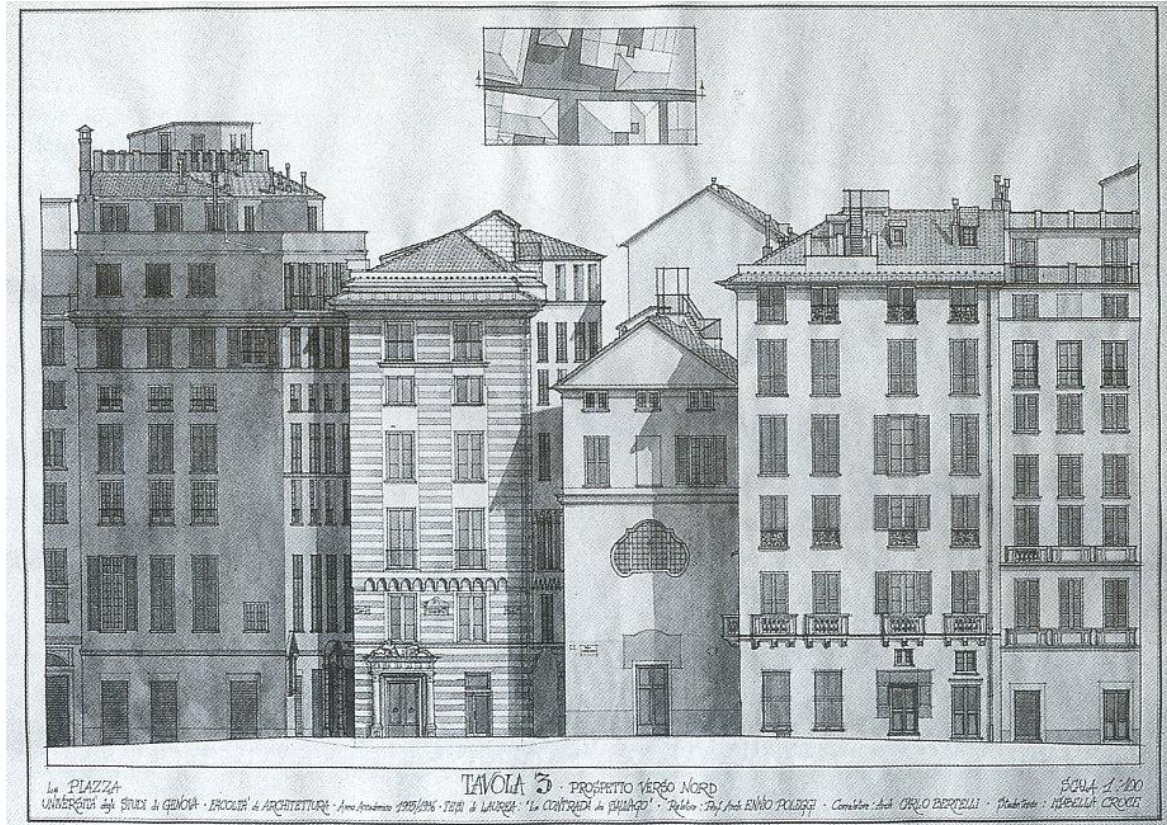


Fig. 3 - Prospetto della Piazza dei Salvago (attuale Piazza S. Bernardo), verso la cattedrale di San Lorenzo. Il palazzo a fasce bicrome era l'originaria sede dei Governatori dell'Albergo Salvago.

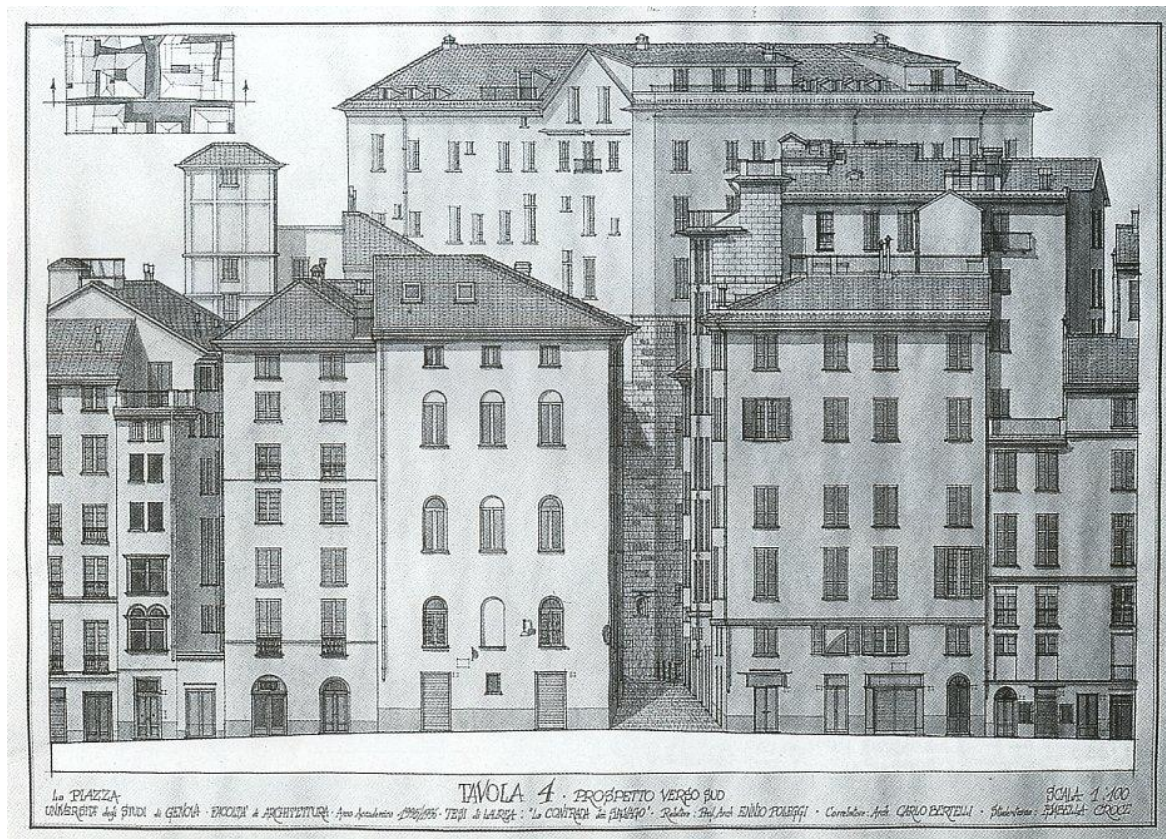


Fig. 4 - Prospetto della Piazza dei Salvago (attuale Piazza S. Bernardo), verso Vico Vegetti. Il palazzo a destra era l'antica loggia, mentre quello retrostante era la sede dell'Albergo Salvago nel 1637 e l'oggetto della ristrutturazione del Bianco.

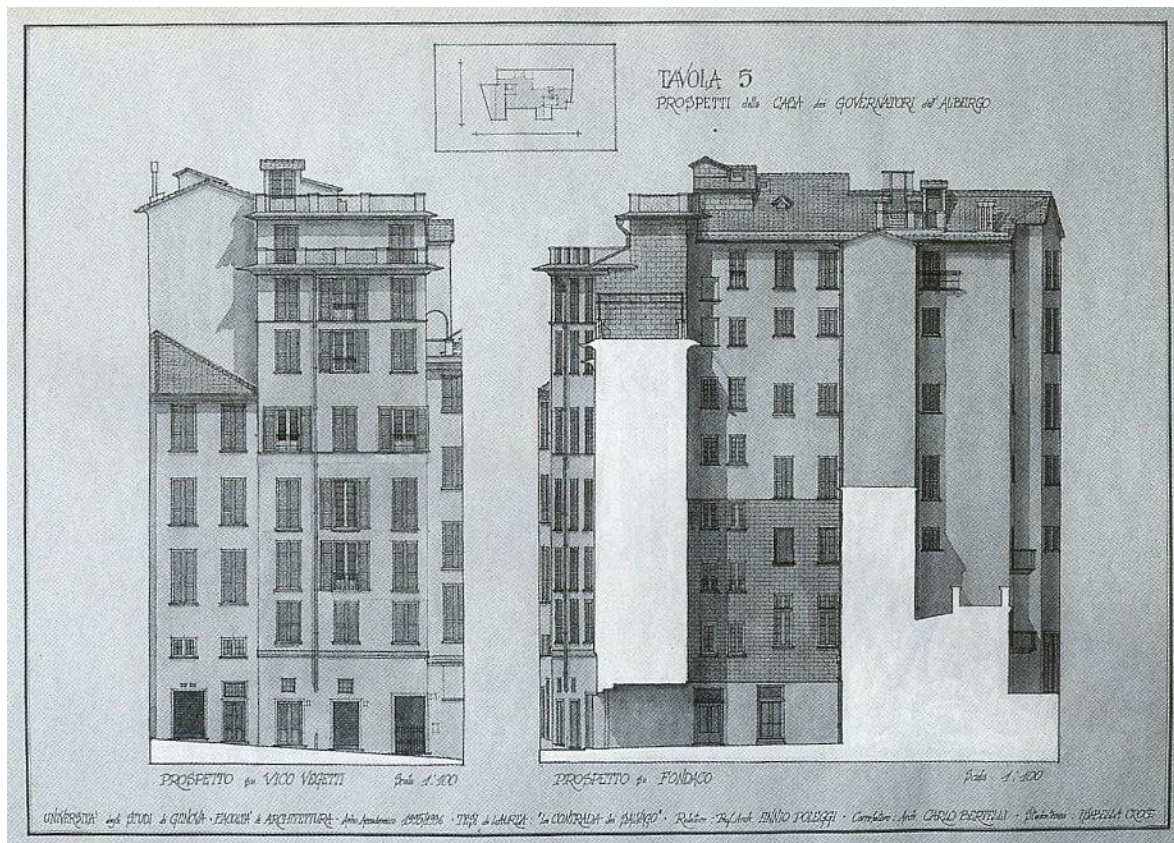


Fig. 5 - Prospetto su Vico Vegetti e sezione sul fondaco.

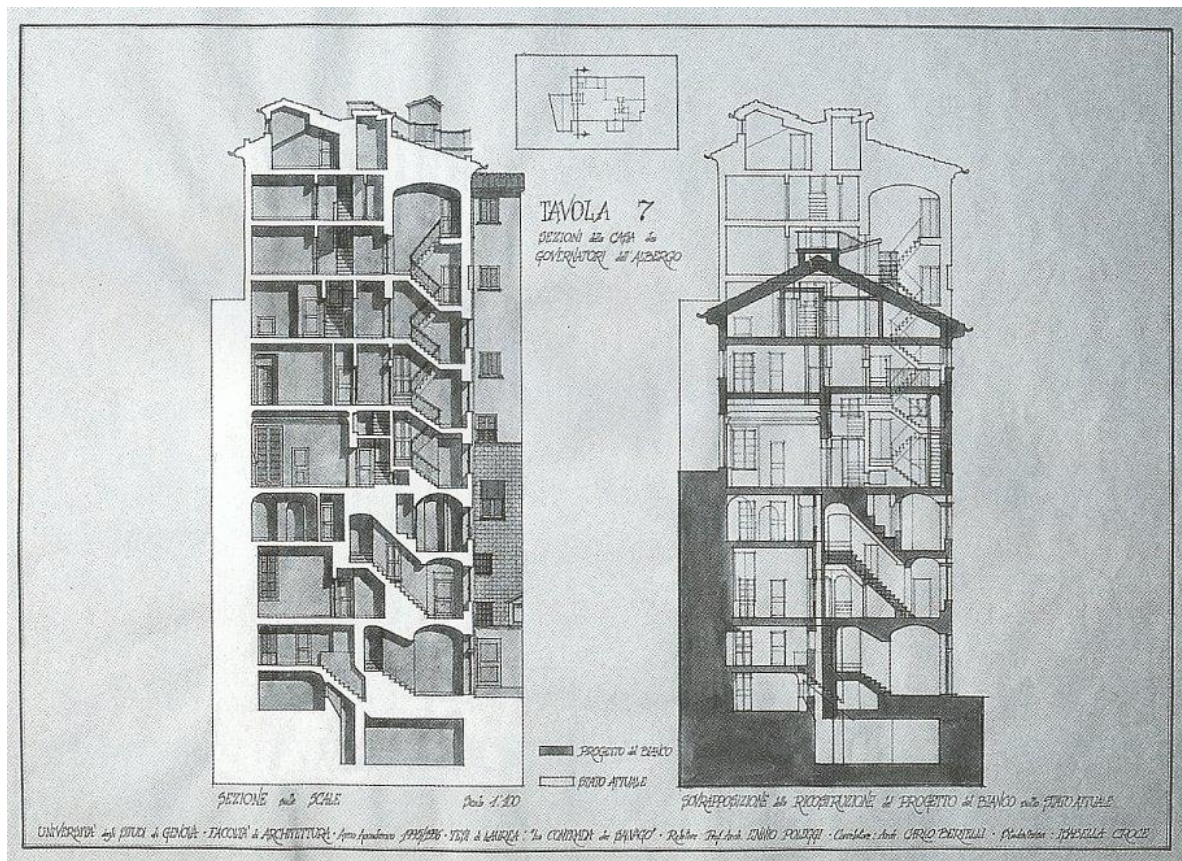


Fig. 6 - Sezione sulle scale; a destra sovrapposizione, sullo stato attuale, della ricostruzione del progetto del Bianco.

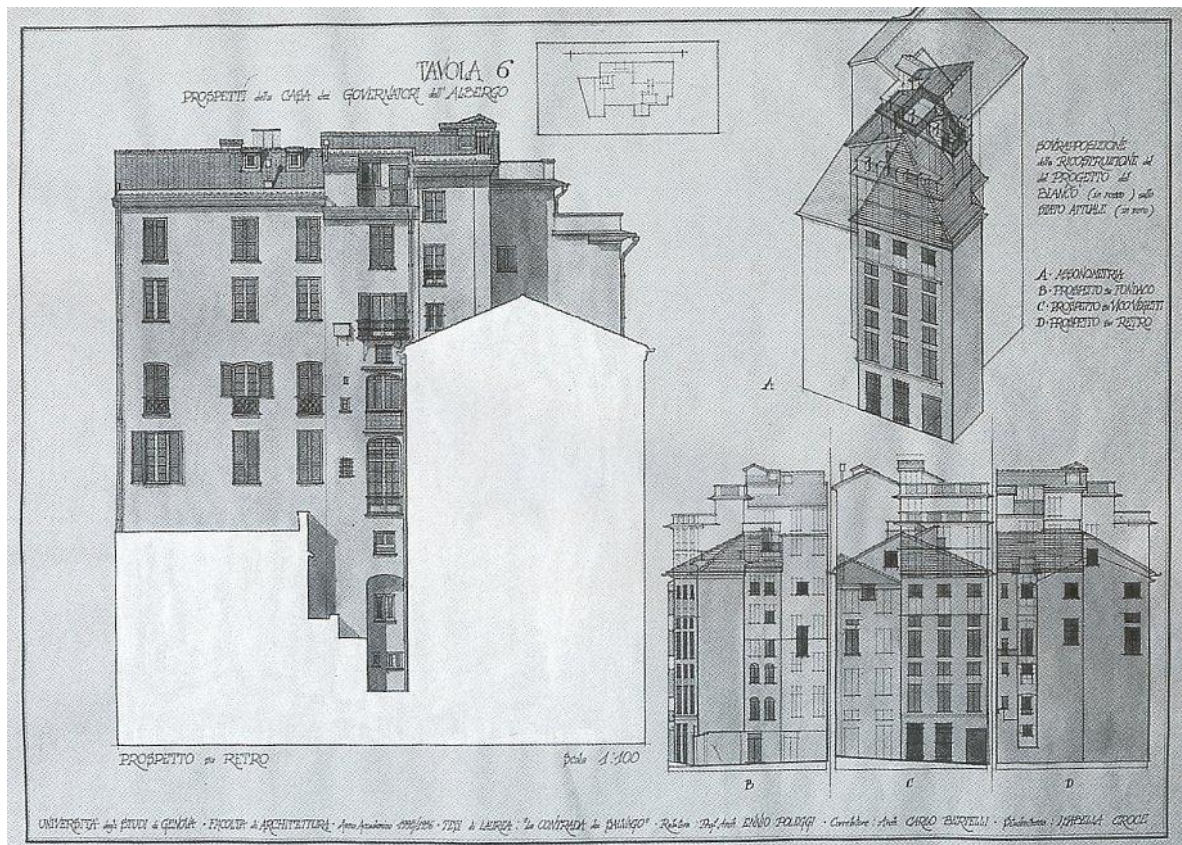


Fig. 7 - Prospetto sul retro; a destra sovrapposizione, sullo stato attuale, della ricostruzione del progetto del Bianco.

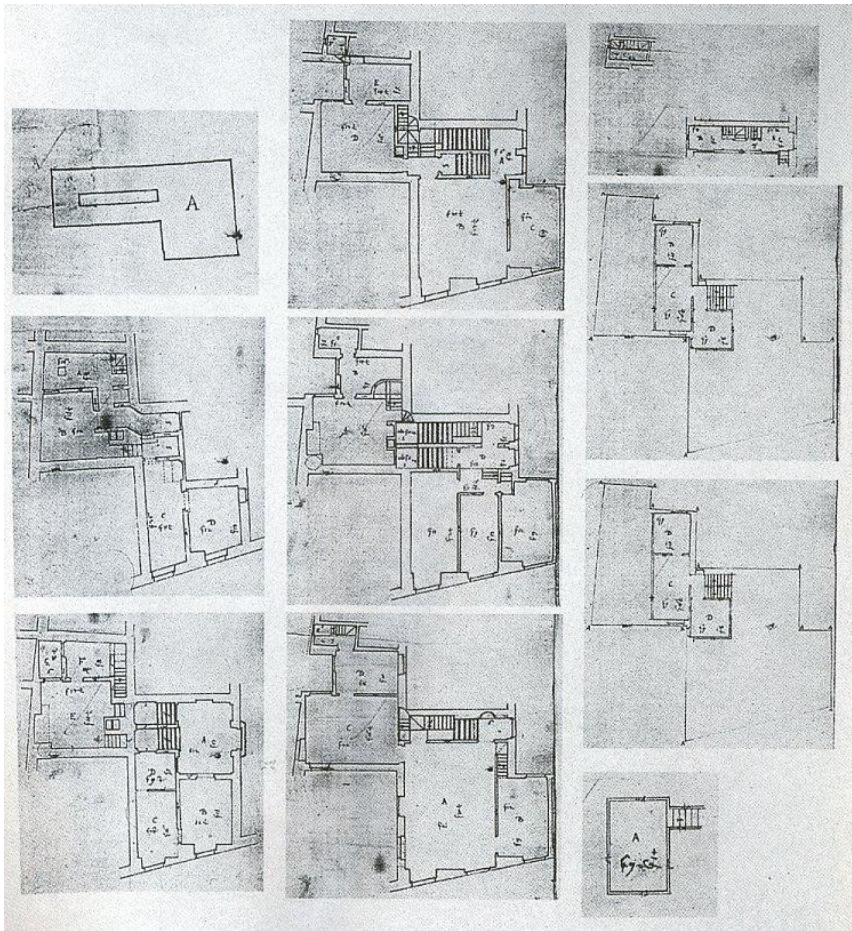


Fig. 8 - Disegni originali, tratti dal capitolo del Bianco.

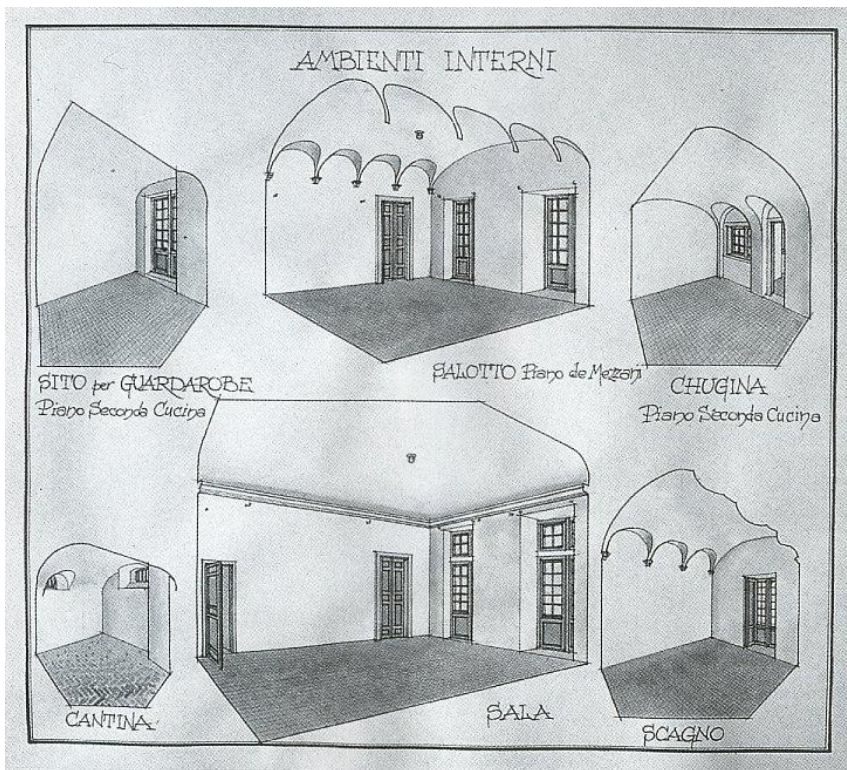


Fig. 10 - Ricostruzione di alcuni ambienti interni, secondo il progetto del Bianco.

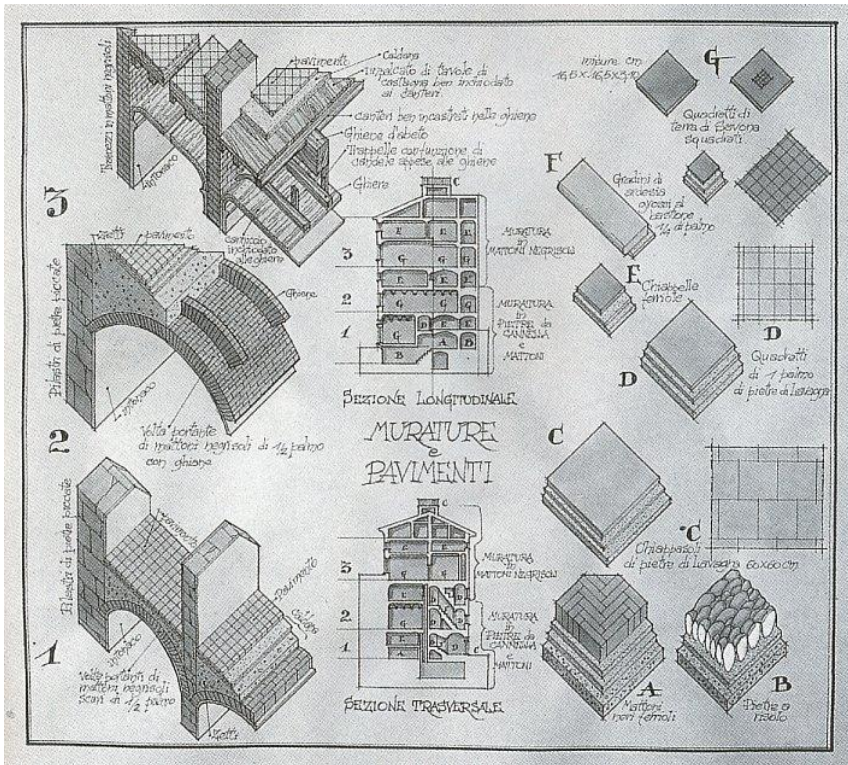


Fig. 11 - Analisi ricostruttiva di muri e solai con relativo rivestimento, secondo il progetto del Bianco.

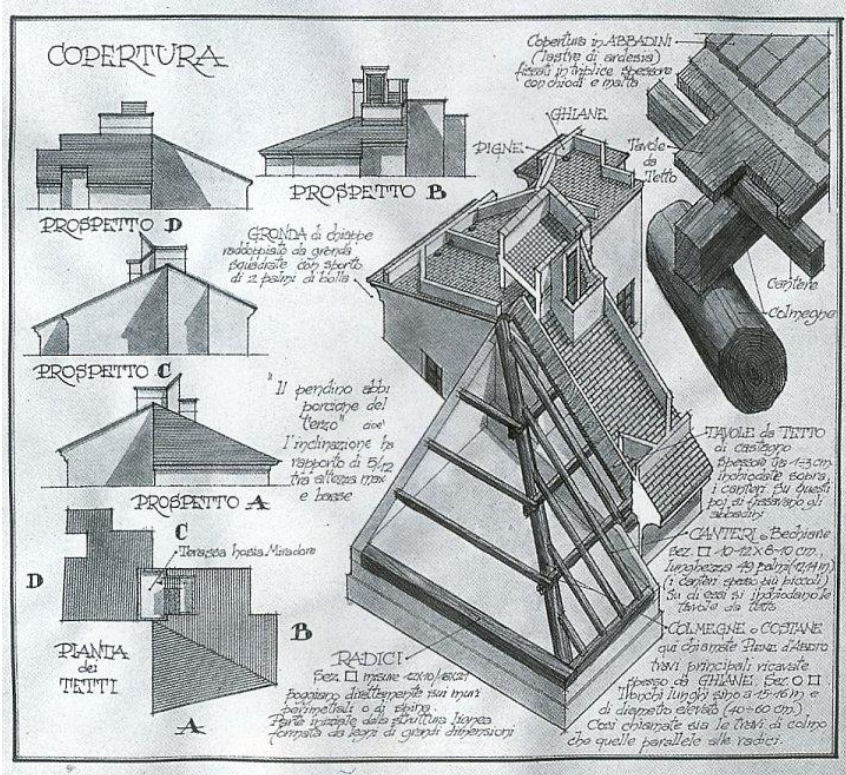


Fig. 12 - Analisi delle strutture d copertura .

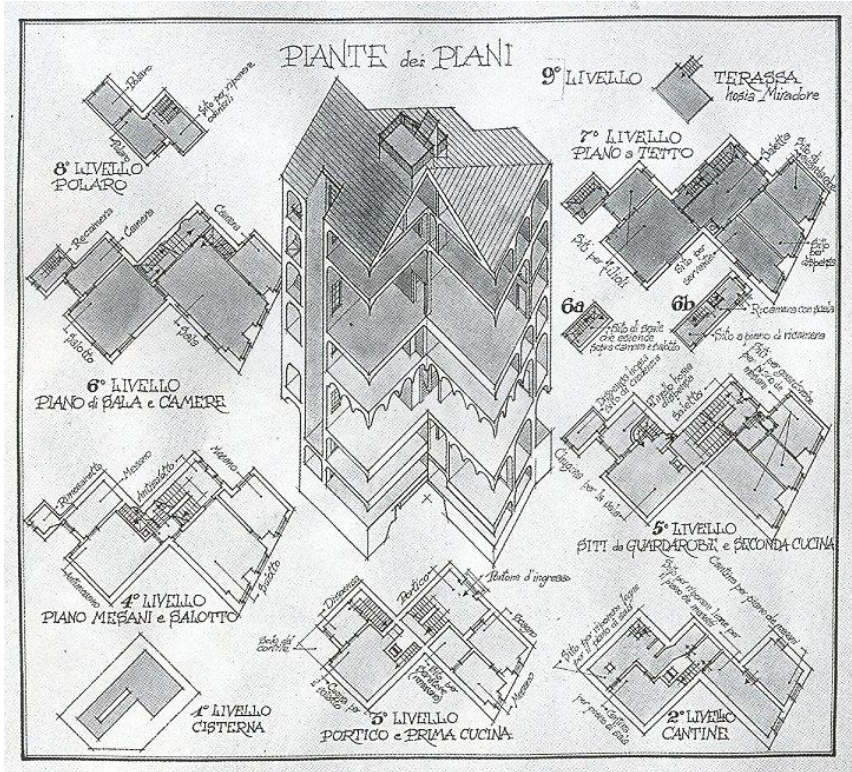


Fig. 14 - Resa complessiva delle piante dei vari piani, così come appaiono nel capitolato del Bianco.

sapere che le pietre di cui parla il Bianco sono in pratica pietre di grandi dimensioni, utilizzate principalmente ove occorre la maggiore solidità. I muri vennero « scalati con pietre e savorra (pietrisco e rottami di laterizio), e con buona calsina, mescolata con l'arena », operazione che oltre a compensare i vuoti e le irregolarità della muratura, probabilmente aveva anche una qualche proprietà di rafforzamento, di distribuzione omogenea delle spinte e di drenaggio delle possibili infiltrazioni d'umido dal terreno. Dalle poche indicazioni delle componenti di questa amalgama parrebbe potersi riconoscere uno speciale tipo di malta, forse quella stessa di cui parla Vitruvio nel caso degli smalti in generale e degli smalti da usarsi per le *cisterne*: « si procuri in primo luogo arena quanto più pura ed aspra possibile » (si intenda qui un tipo di sabbia asciutta e pura, come egli stesso ricorda, « quella che stropicciata tra le mani scroscia [...]»; o pure quando sia versata su un vestito bianco, indi scossa e gettata via, non isporcherà la veste, né vi lascerà terra »³⁹: la migliore era quella raccolta alla foce dei fiumi, ma a Genova si utilizzava spesso anche quella di mare, che già Vitruvio sconsigliava perché « ha il difetto che difficilmente secca » e « cacciando fuori la salsedine, scrosta l'intonaco »⁴⁰; per ottenere una buona malta, l'arena doveva essere setacciata e lavata, in modo da permettere alla calce di avvolgere ogni singolo grano); « le frombole sieno di selci, (pietre silicee, perché maggiormente idrauliche e dure) né più grosse di una libbra (12 *once*, ossia 327 grammi) l'una; la calce sia della più gagliarda (calce di buona qualità; a Genova era usata generalmente una calce molto pura e bianca) e la calcina sia composta di 5 parti d'arena e 2 di calce, e con essa e le frombole si coprano le mura della fossa, [...] e si battano con pistelli di legno »⁴¹.

In questa maniera possiamo quindi ipotizzare che il Bianco ricoprisse le muraglie della sua *cisterna*, forse operando in più strati, come era uso e per gli intonaci e per lo smalto dei pavimenti, partendo da uno strato più grossolano, lo *statumen*, composto di malta e pietre più grandi, passando poi al *rudus*, con pietre più piccole ed infine al *nucleus*, con inerti di dimensioni sempre minori. Ma anche questa bisogna interpretarla come indicazione generale, poiché il numero degli strati poteva variare a seconda della necessità.

³⁹ M. VITRUVIO POLLIONE, *De Architectura* cit., Libro II, cap. IV.

⁴⁰ *Ibidem*, Libro II, cap. IV.

⁴¹ *Ibidem*, Libro VIII, cap. VI.

Sempre alla stessa maniera delle muraglie, Bartolomeo tratta anche il *massiccio*, ossia il pavimento della *cisterna*, coprendolo poi con due strati di *mattoni neri ferrioli* ed uno di *chiappasoli*. I *mattoni ferrioli*, così chiamati per il loro contenuto di scorie ferrose, erano mattoni di buona qualità; grazie al loro buon grado di impermeabilità venivano spesso usati anche nelle *cisterne*; potevano essere *bianchi, rossi, negrisoli* oppure *neri*, così come erano quelli usati dal nostro. Anche a protezione delle mura della *cisterna* venne posto un rivestimento, *l'incamisata* di *mattoni neri ferrioli* di mezzo *palm* (12,388 cm.) di spessore⁴², *collegato et immorsiato* allo strato sottostante, probabilmente, oltre che per mezzo di un letto di malta, anche tramite elementi sagomati a sporgenze e rientranze, in modo da avvinghiare solidamente pietre, strati di malta e mattoni.

La *cisterna* si chiude con una volta a mezza botte, costruita sempre dei medesimi mattoni, rinforzata da una *ghiana*, ossia da un arco strutturale: una ghiera, posta probabilmente sull'estradosso della volta; inoltre viene fornita, come d'uso, di *gabioli*: condotti verticali (in questo caso due) simili a pozzi, che rendevano possibile attingere acqua dalle due *cogine* (cucine). Questi pozzi subiscono il medesimo trattamento delle mura della *cisterna* con i *mattoni neri ferrioli*. Dalle cucine l'acqua veniva attinta per mezzo di secchi, perciò ai piedi delle bocche dei *gabioli* il Bianco pone delle *chiappe* (ossia pietre di ardesia) inclinate; queste permettevano di fare scivolare l'acqua, che cadeva durante l'utilizzo dei secchi, nei condotti⁴³.

Tutta la *cisterna*, compresi i *gabioli*, viene infine *imbocata et indarbusata*, in pratica intonacata, con «puzzolana [...] in modo che sii finita e stagna». La pozzolana, *pulvere puteolana* come la chiamava Vitruvio, è una specie di polvere ricca di silice (40-70%), contenente anche una parte di calce (meno del 10%); sempre il solito Vitruvio nota che «mescolata di calcina e pietra fa gagliarda ogni specie di fabbrica, ma particolarmente quelle che si

⁴² È facilmente ipotizzabile che lo spessore del rivestimento sfruttasse le misure del laterizio, anche se non siamo a conoscenza di quali fossero le misure dei mattoni in quegli anni. I mattoni venivano venduti a numero e pertanto era pratica comune dei fornaciai frodare i clienti, confezionando mattoni di piccole dimensioni. Per questo motivo nel 1538 i Governatori del Comune tentarono di arginare il fenomeno, imponendo la misura ed il peso dei mattoni ai fabbricanti ogni tre mesi; ma venne proclamato ufficialmente nelle fornaci solo nel 1674 e pubblicamente nel 1712.

⁴³ Il Bianco distingue tra due tipi di tubature: il *condotto* utilizzato per le acque di scario ed il *canale* utilizzato per le acque pulite.

fanno in mare sott'acqua»⁴⁴. Data la sua qualità rara e preziosa di rendere idraulica la calce e quindi di fare presa anche in presenza di acqua, venne spesso usata, in antichità, nella composizione delle malte; a Genova venne introdotta solo nel 1500, ma utilizzata principalmente come intonaco per *cisterne*, probabilmente anche a causa del suo colore (marrone, rosso, grigio), che poco si adattava alla pratica, tutta genovese, di affrescare le facciate.

La *cisterna* veniva alimentata da acqua piovana, riversata al suo interno tramite due canali verticali, alloggiati all'interno della muratura: questi erano costituiti da elementi in terracotta di forma cilindrica detti *trombette*, sagomati in modo da potersi incastrare gli uni negli altri, così da formare un'unica canalizzazione. La pioggia veniva convogliata nelle *trombette* grazie ad un sistema di bassi muretti continui (ancor oggi visibili su ogni edificio storico, anche se opportunamente forati per far defluire l'acqua, da quando questa non viene più conservata nelle cisterne), ben collegati ed intonacati, costruiti sul tetto, chiamati *ghiane*, che facevano confluire l'acqua verso le *pigne*, ossia in una sorta di imbuto sempre in terracotta e di qui direttamente alle canalizzazioni, che correvano nello spessore del muro. Vi era poi la possibilità di dare altro esito all'acqua, nel caso la *cisterna* fosse già satura, attraverso un troppo pieno nella *cisterna*, ed una deviazione della canalizzazione principale, comandata manualmente, che permetteva di variare il percorso delle acque e raggiungere i *trogli* (*trêuggi*): vasche quadrangolari in pietra o mattoni, generalmente poste ai piani più bassi, in cui si accumulava l'acqua, in alternativa alla *cisterna* ed ove si usava lavare panni e verdure. I Governatori ne avevano tre: uno in *cantina*, che serviva probabilmente per lavare i panni ed uno per ogni cucina, ad uso specifico di queste.

La stessa meticolosa attenzione che Bartolomeo dedica alla *cisterna* ed alle sue canalizzazioni, viene anche dedicata alla solidità degli apparati murari. In primo luogo dobbiamo ricordare che l'edificio preesistente era più basso, pertanto i muri che il Bianco decide di mantenere, vengono alzati sino sotto al tetto e *rifermati* (irrobustiti e rinsaldati) là dove il tempo li aveva indeboliti: operazione che viene eseguita con buone *pietre da cannella* e mattoni. I muri interni, i *tramezzi*, vengono costruiti ex novo e le loro misure variano da 1 *palm*o e 1/2 (cm. 37,164) a 3/4 di *palm*o (cm. 18,582) sino al suolo del *salotto* e *mezzani*, ossia dalle *cantine* al suolo del secondo piano, per poi ridursi a 3/4 di *palm*o al piano del *salotto* ed a 1/2 *palm*o (cm. 12,388)

⁴⁴ M. VITRUVIO POLLIONE, *De Architectura* cit., Libro II, cap. VI.

ai piani superiori. Come variano le misure di questi muri, dal piano terra al tetto, così variano i materiali utilizzati per la loro costruzione: vengono utilizzati *pietre da cannella* e mattoni sino al piano del *salotto* e poi *mattoni negrisoli* nei piani superiori, così da alleggerire la struttura portante, a mano a mano che questa si alzava.

Anche la tecnica costruttiva dei muri portanti perimetrali utilizzava materiali misti, prevalentemente pietre ai piani terra e poi mattoni ai piani superiori. Questi muri erano a pilastri portanti, formati di *pietre piccate* ben squadrate e levigate, « che non siano lavorate per reverso, ma per il suo verso ⁴⁵, che non habbino peli per li quali possino per il peso poscia crepare » ⁴⁶. Ricordiamo che tutte le pietre erano sottoposte a stagionatura. Alberti, per esempio, sconsiglia di utilizzare, per murature strutturali, quelle che dopo due anni di stagionatura manifestino difetti e per spiegarlo utilizza una curiosa metafora, paragonando le pietre a dei *buoni soldati* ⁴⁷. Questi *buoni soldati* venivano usati nella struttura portante, formata da pilastri innalzati agli angoli della fabbrica e lungo il perimetro agli intervalli tra le aperture, nonché alle immorsature delle murature interne, utilizzando *pietre piccate da canto e da pilastro* ⁴⁸, alternate a murature in *pietre da cannella* (a spacco). Per rendere la struttura più solida ed uniforme, la giuntura tra pilastri e muratura aveva un andamento non retto, inoltre i muri erano *ben scaliati*, ossia rinforzati da *scaglie* inserite nei punti ove la muratura non risultava compatta.

Il cantiere della nostra casa doveva essere come una popolosissima officina in mezzo alla città: qui lavoravano *maestri di cassola* (muratori), *garzoni* (manovali), *pontezatori* e *bancalari* (carpentieri), *piccatori di pietra*, *calcinaï*: in pratica una variegata e numerosa corte di maestranze, molto più numerosa e diversificata rispetto a quella adoperata oggi nei nostri cantieri e pos-

⁴⁵ Con *verso* ha da intendersi « il senso in cui la roccia si spacca più facilmente, al contrario di quanto avviene nel cosiddetto “contro” (refesso); i peli sono le litoclasti, spesso saldate da calcite ». A. BOATO, *L'uso della pietra da costruzione nelle murature genovesi del XVI e XVII secolo* in *Atti del congresso di Bressanone 1991*, Bressanone 1991, p.50.

⁴⁶ 30 giugno 1669. Costruzione dell'Albergo dei Poveri. A.S.G., *Notai Antichi*, n. 7540, notaio Carlo Camere.

⁴⁷ « Come infatti i soldati pigri e codardi, incapaci di sopportare il calore e la polvere, vengono rimandati con ignominia a casa loro, così nel nostro caso le pietre macilente e prive di nerbo, vengono rigettate indietro nell'ozio antico e nell'ombra consueta a riposare in un sonno senza gloria ». L.B. ALBERTI, *L'Architettura* cit., Libro III, cap.V, p. 188

⁴⁸ A. BOATO, *L'uso della pietra* cit., pp. 48-49.

siamo averne un'idea dal noto affresco di Luca Cambiaso ⁴⁹. Gli artigiani al lavoro non solo erano più numerosi, ma soprattutto compivano nel cantiere quasi tutte le operazioni di loro competenza, quasi senza l'ausilio di macchine. Ciò per dire che mani e forza muscolare erano le principali fonti di energia e l'uomo era il vero ed unico artefice della fabbrica. In pratica il cantiere non era il luogo dell'assemblaggio di pezzi già pronti, ma il grande laboratorio del *faber aedium*, dove ogni parte della fabbrica doveva essere appositamente creata.

La preparazione del cantiere spettava al *pontezatore* ⁵⁰. I ponteggi venivano innalzati collegando tra loro, con cordame di canapa, le *palanche*: tronchi generalmente di castagno, variabili per diametro e lunghezza, che comunque non superava gli otto metri. Sempre ai *pontezatori* veniva affidato il compito di approntare le macchine da cantiere, indispensabili al sollevamento delle pietre più grandi ed ogni altro tipo di materiale da costruzione: le *crävie* (capre) erano tra le più utilizzate. Il *pontezatore* dipendeva direttamente dal *maestro muratore* o dall'architetto ed in cantiere spesso lavorava in collaborazione con il *mazacane* (muratore). Le pietre venivano lavorate direttamente in cantiere dai *piccatori di pietra*: a loro venivano forniti gli strumenti dal *capo d'opera*, al quale dovevano essere restituiti al termine del lavoro ⁵¹. Operai « senza dubbio di notevole prestigio [...] erano i principali fornitori dei muratori » ⁵²; la preparazione delle pietre non era in ogni caso il loro unico compito: essi dovevano spesso anche portare le *pietre da cannella* e quelle *piccate* ai muratori, utilizzando le *capre* e comunque ogni pietra doveva sottostare al controllo vigile e severo dei *maestri muratori*. I muratori avevano ovviamente degli aiutanti: i *garzoni* (o discepoli), ai quali spettavano i lavori più faticosi e meno qualificati: erano forniti di *cuffe*, ossia gerle di vimini per il trasporto di mattoni, materiali di risulta, inerti o altro e di *bogiolì*, specie

⁴⁹ L'affresco, che si trova sulla volta di un salone del palazzo Lercari-Parodi a Genova, riproduce un momento di lavoro nel cantiere del *fondaco* di Trebisonda.

⁵⁰ Il *pontezatore* era un « artigiano spesso dotato di un suo ruolo autonomo all'interno della corporazione dei bancalari (falegnami). Egli forniva in affitto il materiale per realizzare i ponteggi, o le puntellature provvisorie, nonché centine ed armature e poteva anche procurare la mano d'opera, per l'installazione di questi elementi ausiliari del cantiere edile ». C. MONTAGNI, *Il legno e il ferro*, Genova 1993, p. 103.

⁵¹ L'argomento è stato ampiamente trattato da C. MONTAGNI nel suo libro *Costruire in Liguria* cit.

⁵² *Ibidem*, p. 255.

di secchi in legno o metallo, che contenevano malta già impastata o acqua e che trasportavano appoggiandoli ad una sorta di cappuccio che copriva il capo e le spalle.

Non tutti i manufatti però erano prodotti in cantiere: a parte ovviamente i mattoni e i laterizi in genere, che provenivano dalla fornace già bell'e che pronti, gli infissi e le inferriate erano realizzate dai *bancalari* e dai fabbri nei loro rispettivi laboratori, pur con l'irrinunciabile coordinamento dell'architetto, al quale ogni decisione doveva essere subordinata.

Non possiamo che concludere constatando quanto questo modo di edificare, che si è perpetuato pressoché invariato fino all'epoca industriale, sia sostanzialmente lontano dal nostro. Il prodotto finale era una casa fatta per durare, profondamente legata al sito, risultato unico, ed oggi irripetibile, del coordinamento di maestranze altamente specializzate da parte dell'architetto: una figura di professionista che aveva appreso il mestiere lavorando con le mani egli stesso e quindi ben consapevole della materia del costruire.

Ma torniamo al nostro capitolato. Le strutture portanti orizzontali erano spesso aiutate da chiavi di ferro, atte a contrastare le spinte degli archi e delle volte su piedritti e muri. Questa funzione di tiranti era assolta da dei tondini di ferro, dei semilavorati, ricavati dai *quaroni* nel *maglietto* e quindi portati in cantiere; erano detti *verzeline*, o semplicemente *trappe*. Proprio tondi non erano: apparivano grossolanamente arrotondati e spesso anche di forma ottagonale. Il termine *trappe* lo si trova spesso associato ad altri termini, che suggeriscono una distinzione dimensionale. Per esempio il Bianco dice di mettere « chiavi di trappe di ferro da 4 a fascio ». Questa terminologia, *a fascio*, pare fosse riferita al diametro dei tondini e gli studiosi hanno ipotizzato l'esistenza di due tipologie di *trappe*: « quelle di grosso diametro, cioè da 2-3-4 al fascio »⁵³ e quelle da 6 sino a 14 a *fascio*⁵⁴. Tale suddivisione non va presa però come assoluta, poiché si riferiva in realtà al massello ricavato dalla *fusa* ed al suo peso, che risultava assai variabile a seconda dei casi. Interessante è per noi sapere che le catene della sede dei Governatori erano di diametro compreso tra 45 e 52 millimetri e che la lunghezza delle *trappe*,

⁵³ I diametri erano rispettivamente compresi tra 78-80 mm., 70-72 mm., 45-52 mm., per una lunghezza oscillante tra 1.10 e 1.60 m. C. MONTAGNI, *Il legno* cit., p. 203.

⁵⁴ « La lunghezza poteva variare da 2.20 sino ad un massimo di 3.00 m., e il diametro da 42 sino a 20 mm. ». *Ibidem*, p. 103.

non superiore al metro e settanta, era insufficiente a coprire le luci degli ambienti realizzati da Bartolomeo.

Non è davvero facile immaginare come si articolasse il lavoro di cantiere in tanta ristrettezza di spazi: si alternavano gli artigiani, con i loro strumenti e le loro attrezzature, oppure usufruivano anche di altri ambiti vicini⁵⁵, per così dire ‘presi a prestito’? Operare su tondini di ferro, da giuntare a più riprese in cantiere, o lavorare con travi di legno, che potevano raggiungere dimensioni anche assai notevoli, comportava principalmente due difficoltà: raggiungere il cantiere, attraversando il labirinto di incroci dei vicoli senza danneggiare il materiale e lavorarlo nel cantiere, che a parte casi particolari e sporadici non doveva essere certo molto ampio.

Tutte le stanze del nostro palazzo erano voltate (Fig. 10); volte in laterizio di $\frac{1}{2}$ palmo (cm. 12,388), erette con *mattoni negrisoli scuri* (per cui portanti), chiudevano come è tutt’oggi riscontrabile il piano terra e quello sottostante⁵⁶. Volte in *mattoni negrisoli* di $\frac{1}{2}$ palmo, ma con *ghiana* (ossia la ghiera di cui si è già parlato) costituivano l’altezza di tutto il primo e secondo piano⁵⁷. Inoltre lo *scagno con suo mezzano* ed il *piano dei mezzani e salotto* (ossia il primo piano) erano tutti *a lunette* ed arricchiti di *capitelli polito e belli*, questi presenti anche nel *portico* e nelle *scale maestre*; in realtà per quanto riguarda il primo piano (*mezzani e salotto*) non siamo in grado di dare conferma, poiché oggi non vi è più il soffitto originale, sostituito da uno non voltato. Con volte di canne invece (per cui non portanti) veniva coperto tutto il piano di *sala con camera* ed un *salotto con camera e ricamera*, le *ricamere* sopra il *salotto* ed inoltre l’ultima rampa di scalette ed il *guardarobe*.

La volta in *canniccio* o di canne era una tecnica antichissima; già Vitruvio ne parla e la sua descrizione corrisponde perfettamente alla struttura delle volte a canne giunte fino a noi⁵⁸. Questa tecnica era assai comune an-

⁵⁵ D’altra parte le adiacenze erano tutte di proprietà dell’Albergo dei Salvago.

⁵⁶ Ossia le volte del *portico*, dello *scagno*, del *mezzano* e *remezzano o sia sito dei servitori*, delle *cantine* e *siti da legne*, nonché della prima *cogina*, della *dispensa*, del *solo del cortiletto* (in realtà un pozzo di luce che si trova sul retro) ed anche delle *trombe di scale maestre e di scalette*.

⁵⁷ Ossia del *salotto*, dei *mezzani*, della seconda *cogina*, del *tinello* e della *dispensa*.

⁵⁸ « Ove dunque si vorranno usar volte, si faranno in questo modo. Si distribiscano dei travicelli paralleli tra loro, né distanti più di 2 piedi (m. 0,296). I migliori sono di cipresso perché l’abete presto patisce per i tarli e per il tempo. Questi travicelli dunque distribuiti in forma circolare per mezzo di più catene si hanno a fermare e legare con ispessi chiodi al palco o

che nel '600. Le canne⁵⁹ in questione sono graminacee del Mediterraneo, che «venivano tranciate longitudinalmente in 4 o 6 parti, seguendo metodologie che rimangono tuttora sconosciute, quindi venivano intrecciate tra loro in maniera diversa a seconda dell'epoca»⁶⁰. Nel '600 l'intreccio, più grossolano e ad una sola direzione, era eseguito in opera, adattandola ad una struttura lignea sovrastante⁶¹. L'armatura formata da ghiera (*ghiane*) veniva montata da muratori e falegnami insieme, in maniera da seguire il disegno di una volta (principalmente a padiglione su base rettangolare) sulla forma delle centine già predisposte, che erano tolte prima di inchiodare le canne intrecciate. L'armatura era inoltre incastrata oppure inchiodata alle *radici*: legni piuttosto grandi che erano posti alla base delle volte, lungo lo spessore dei muri. Le canne intrecciate erano fittamente inchiodate alle *ghiere* tramite piccoli chiodi a testa molto larga, introdotti tra due canne, mai attraversandole perché le avrebbero indebolite. Questa struttura poteva essere autoportante, ma più spesso era appesa al solaio o al tetto tramite tavole di legno sottili dette *trappelle* con funzione di *candele*, ossia di tiranti. In ogni modo alla fine veniva eseguita l'intonacatura della volta. Per mezzo della *cassèua*, ossia della cazzuola, i muratori stendevano accuratamente l'intonaco per poi ripassarlo con la *manara*, pressandolo in modo da fare penetrare la calce all'interno del *canniciato*.

Le volte di canne vengono indicate dal Bianco per gli ultimi due piani, ove è assai probabile che venissero appese ai solai lignei soprastanti. Questi solai (Fig. 11) erano formati da «giene d'abeto, canteri e tavole di castagno ben inchiodato, e li canteri ben incastrati nelle giene»: in pratica vi era un'orditura principale di *giene*, ossia tronchi di abete privati della corteccia e

tetto che sia: anche le catene hanno da essere di un legno che non sia offeso né dal tarlo, né dal tempo, né da umido, come sarebbe il bosso, il ginepro, l'ulivo, il rovere, il cipresso ed altri simili, eccetto che la quercia, perché questa col torcersi produce delle crepature in ogni lavoro ove si adopri. Situati i travicelli vi si attaccheranno in faccia canne greche (ossia grosse nel diametro) spaccate legate con corde di giunchi di Spagna a quella figura che necessita». M. VITRUVIO POLLIONE, *De Architectura* cit., Libro VII, cap. III.

⁵⁹ Nome scientifico: *Arunda Donax* dette anche *canne domestiche o montane*, con fusti alti da 2 a 7 metri.

⁶⁰ C. MONTAGNI, *Il legno* cit., p. 112.

⁶¹ Le orditure più antiche erano anche le più elaborate e di migliore qualità. Le canne venivano tagliate nel senso della lunghezza in almeno sei parti ed il loro successivo intreccio permetteva la creazione di una vera e propria stuoia che veniva stesa modellandola sulle centine.

con diametro minimo non inferiore al *palm* (cm. 24,7760); quindi un'orditura secondaria formata di *canteri*: travi di sezione variabile (tra 8x12 e 12x15 cm.), che potevano essere di larice, di pino di Corsica, d'abete e spesso anche di castagno, incastrati nelle *giene*. Sopra i *canteri* veniva inchiodato l'impalcato, chiamato *putame*, costituito da tavole di castagno, non più spesse di 2/3 cm. In ultimo sull'impalcato era poggiata la *caldana*, uno strato di *pavimento-sottofondo*⁶², ossia il sottofondo di malta ed inerti su cui era posato il pavimento vero e proprio, in questo caso di *chiappelle ferriole*, cioè di piastrelle di cotto.

Le altre pavimentazioni della casa si differenziano a seconda dell'uso; per esempio le *cantine* vengono pavimentate con *mattoni neri ferrioli*, mentre i *siti da legne* con *pietre a risolo*⁶³.

I pavimenti si poggiavano sulle volte e per farlo si potevano usare due tecniche; o venivano costruiti, sull'estradosso delle volte, muriccioli che correvano diagonalmente, sui quali era poi poggiato e fissato l'impalcato, chiamato *a canestrelli*, a causa dell'intreccio dei legni, che ricorda quello di un canestro, ed infine il pavimento; oppure si riempivano i vuoti laterali dell'estradosso delle volte con *zetti* (getti) e poi sul sottofondo di malta ed inerti si poggiava il pavimento vero e proprio. Nel nostro caso probabilmente venne usata la seconda tecnica. Su questa struttura vennero poggiati pavimenti di *chiappelle* (piastrelle di cotto della stessa materia dei *mattoni ferrioli*, ma diverse nelle dimensioni e nella forma) negli ambienti di servizio: *siti dei servitori*, *cogine*, *dispense e riposi di scalette*. *Portico e riposi di scale maestre* sino al piano di *sala* vennero pavimentati di «quadretti di un palm (cm. 24,7760) di pietra di lavagna»⁶⁴, ossia di ardesia. E sempre di ardesia sono eseguiti i gradini delle scale principali, con lastre di spessore superiore ai 6 centimetri («grossi al bastone 1/4 di palm», ossia cm. 6,194),

⁶² C. MONTAGNI, *Il legno* cit., p. 150.

⁶³ La parola *risolo* deriva da quella dialettale *risseü*, che significa ciottolo e la pavimentazione a *risolo* veniva così eseguita: su di un sottofondo di ghiaia grossa si poggiava uno strato da 3 a 6 centimetri di sabbia fine e su questa si costipavano i ciottoli di dimensione compresa tra i 10 e i 90 millimetri, pressandoli poi con il *mazzapicchio* (in genovese *massabeccu*) o con il frattazzo. I ciottoli restavano in posa grazie alle spinte orizzontali esercitate tra loro, anche se, in taluni casi, veniva aggiunta alla sabbia un poco di calce, che aiutava a garantire l'aderenza tra i ciottoli. A lavoro finito veniva versata negli interstizi malta di calce assai liquida.

⁶⁴ Così chiamate perché a Lavagna erano le cave di ardesia attive dal XII secolo alla metà del XIX, epoca in cui vennero chiuse per iniziare ad estrarre l'ardesia della Val Fontanabuona.

nonché quelli delle scalette di servizio, che dalle *cantine* raggiungono il *miradore*, cioè il terrazzo. I pavimenti calpestati dai Governatori, nello *scagno con suo mezzano*, al piano del *salotto* e quello di *sala*, furono realizzati tutti in *quadretti di terra di Savona squadrati*: piastrelle di cotto smaltate e monocrome, il cui uso diffusissimo a Genova ed in tutta la Liguria, pare risalgia al XIII secolo, protraendosi sino all'avanzato XVIII; insieme ai *laggioni* erano utilizzate per il rivestimento di pavimenti, muri e vani scale; misuravano 16,5x16,5x3,10 centimetri ed erano caratterizzati da una rastremazione nello spessore, talvolta anche da un disegno sulla parte destinata a aderire al sottofondo di malta.

Riguardo la finitura dei muri Bartolomeo la distingue fondamentalemente in due tipi di trattamento: un tipo *grezzo* eseguito attraverso la sola *imbocatura con bella fretezzata* ed un tipo più liscio eseguito *imbocando e indarbusando*.

Imbocare ed *indarbusare* sono i due termini con cui si soleva indicare la pratica dell'intonacare: con *imbocatura* deve intendersi lo strato più direttamente a contatto con la muratura, mentre con *indarbusatura* crediamo debba intendersi un tipo di finitura dell'intonaco, lo strato precedente l'affrescatura, compiuto dopo aver *imbocato* il muro ed averlo ben battuto e lisciato con il frattazzo.

Nel cantiere i *calcinaï* mettevano, in fosse scavate nel terreno, le zolle di calce viva, versandovi poi acqua; lo *spegnimento* della calce avveniva in tempi piuttosto lunghi, aggiungendo gradualmente acqua e rimescolando senza sosta l'impasto⁶⁵. Si otteneva così la calce spenta detta grassello di calce, che dopo un'opportuna stagionatura, più breve se il composto era da usarsi come legante nella muratura, più lungo nel caso di utilizzo per intonaci, rendeva calci magre o grasse, a seconda della qualità della calce viva iniziale: le grasse erano indubbiamente le migliori. I tempi di stagionatura variavano da *calcinaio* a *calcinaio* e potevano anche essere accelerati secondo

⁶⁵ Si mescolava utilizzando un'ascia o zappa, come lo stesso Vitruvio ci riferisce e che così viene descritta in un manuale di pittura murale dell'800: « Marra. Arnese poco dissimile alla marra o zappa ordinaria, ma col ferro rotondato, a collo ripiegato verso il manico, e questo assai lungo, e conficcatovi in un cannello, come nella pala. Con questa marra il calcinaio rimesta, e stempera la calcina nel truogolo, ovvero nel bacino » G. RONCHETTI, *Pittura murale*, ristampa anastatica, Milano 1990, p.357

ricette segrete e diverse⁶⁶, ma dovevano in ogni modo rispettare da un minimo di trenta-quarantacinque giorni, sino ai sei-otto mesi (addirittura anni per alcuni trattatisti).

L'intonaco, l'*albarium opus* latino, serviva principalmente e fondamentalmente a proteggere il muro dalle infiltrazioni d'acqua⁶⁷. La malta da intonaco, secondo la ricetta vitruviana, si otteneva stemperando «una parte di calcina con tre di rena, se sarà questa di cava: ma con due se di fiume o di mare; essendo questa la giusta proporzione»⁶⁸, mentre, secondo quella riportata dal Cennini, «se la calcina è ben grassa e fresca, due parti sabbione, la terza parte calcina»⁶⁹. Questi rapporti non hanno avuto modifiche rilevanti nel corso dei secoli. Per quanto possiamo desumere da trattati e manuali l'intonaco era steso in triplice strato o comunque secondo una triplice variazione della composizione dell'amalgama. Per Vitruvio gli strati erano numerosi⁷⁰, ma la caratteristica importante non sta tanto nel numero, quanto nel modo in cui andavano composti. La malta era ricavata idratando calce grassa ed inerti; questi inerti dovevano essere di granulometrie diverse

⁶⁶ «Alcuni vi miscelavano dell'acqua o siero di latte mentre altri miscelavano l'idrato di calce con urina umana». C. MONTAGNI, *Costruire in Liguria* cit., p. 99.

⁶⁷ «Le malte di calce, a carbonatazione avvenuta, presentano le seguenti caratteristiche: sono permeabili all'acqua, ma hanno altresì la capacità di restituire all'ambiente esterno gran parte dell'umidità assorbita, rilevando un'ottima resistenza ai cicli termici». *Ibidem*, p. 118.

⁶⁸ M. VITRUVIO POLLIONE, *De Architectura* cit., Libro II, cap. V.

⁶⁹ C. CENNINI, *Il libro dell'arte*, a cura di F. BRUNELLO, Vicenza 1993, cap. LXVII.

⁷⁰ M. VITRUVIO POLLIONE, *De Architectura* cit., Libro VII, cap. III: «si rinzaffino (verbo che in latino suona *trullissare*) più rozzamente che sia possibile le mura. Mentre sta per asciugarsi il rinzaffo, si copra d'arriciatura (*arena dirigere*), regolando le lunghezze colla riga e col filo, le altezze col piombo, e gli angoli colla squadra: perché un intonaco così fatto ne farà parer più bella la pittura. Mentre sta per seccarsi questo arriciato, vi si stenderà il secondo e poi il terzo. Così quanto più alto sarà l'arriciato, tanto più duro e stabile sarà l'intonaco. Quando oltre il rinzaffo si saranno fatte non meno di tre croste di arriciato, allora si stenderanno i piani di polvere di marmo (*marmore aut creta polire*), e quello stucco si stempererà in modo, che nello impastarsi non si attacchi alla pala (la marra di cui si è già trattato alla nota 65), ma n'escia netto il ferro. Steso lo stucco, mentre si secca, vi si stenda un altro piano più sottile: e quando sarà questo ben maneggiato e lisciato, si metta anche il terzo e più sottile. Così fortificate le mura con tre incrostature d'arena ed altrettante di marmo, non potranno essere sottoposte né a crepature né a difetto alcuno: ma anzi essendo stati con le mazzuole battuti ed assodati ai piani di sotto, e poi ben lisciati per la durezza e candidezza del marmo, caccerranno i colori messivi né pulimenti una somma nettezza e vivezza».

per ogni amalgama, ossia bisognava scegliere inerti dai grani di grandezza sempre inferiore, mano a mano che si sovrapponevano gli strati (dalla più grezza, *rinzaffo*, all'intermedia, *arriccio*, alla finale, *intonachino*).

Bianco stese per intero l'intonaco, ossia tutti gli strati, solo nei siti di pertinenza della servitù e sulle *muraglie* che chiudevano il *fondaco*. Tutti gli ambienti di uso proprio dei padroni vennero invece lasciati *grezzi*, *imbocando con bella fretazzata*; *grezzo* il *portico* e *scale maestre*, lo *scagno* con il suo *mezzano*, il *salotto* e la *sala* e le altre camere a questi piani, ma non solo, anche la *facciata verso strada* pare abbia subito lo stesso trattamento, mentre la *facciata verso le porte del cortiletto* si fece bianca, per dare maggior *chiarezza*⁷¹.

La mancanza di una finitura e di decorazioni, proprio negli ambienti di pertinenza dei *Patroni* ed addirittura per quanto riguarda la facciata, suggerisce una scelta nel trattamento delle superfici murarie disgiunta dal capitolato e di competenza di qualche altra figura, di cui purtroppo non siamo a conoscenza. Una tale scissione di competenze, se n'è già parlato, non era affatto rara e pertanto ci pare di non fallare supponendo un'affrescatura, almeno per quanto riguarda la *facciata verso strada*.

Da sottolineare che, per quanto riguarda le finiture interne degli spazi di *sala* e *salotto*, Bartolomeo annota di fissare in questi ambienti, oltre ad « anelli lavorati a baleustro polito, e ben stagnati », per sostenere i lampadari al centro delle volte delle stanze più « mondane », *li cancavetti per le tappezzerie*, informandoci così sulla scelta di arazzi, come finitura decorativa e non solo. Appendere arazzi era un costoso costume dell'epoca, che, iniziato già dal medioevo, ebbe un notevolissimo sviluppo nel XVII secolo, in particolar modo a Genova; Bartolomeo Paschetti da Verona ricorda nel suo libro *Del vivere e conversare dei genovesi* dato alle stampe nel 1602, l'uso frequentissimo delle tappezzerie a Genova, notizia che lo stesso Belgrano ci riferisce ancor più ampiamente nelle pagine che dedica proprio a questo elemento

⁷¹ Il bianco veniva steso con un pennello e consisteva in acqua di calce, con l'aggiunta di latte o albume. L'acqua di calce altro non è che: « l'acqua naturale saturata di calce viva. Compone si bagnando a freddo con acqua comune una data quantità di calce viva, se ne ottiene un liquido bianco, opaco, detto "latte di calce", che si introduce in una bottiglia grande e si lascia riposare. Allora depone l'acqua al fondo e lascia il liquido limpido e chiaro; ma se questo fosse troppo forte si decanta, ovvero si getta via; e poi si riempie nuovamente la bottiglia d'acqua, si agita, poi di nuovo si lascia in riposo e l'acqua torna limpida, ma più debole dell'altra ». G. RONCHETTI, *Pittura murale* cit., p. 195.

decorativo⁷². Ma gli arazzi non avevano solamente una funzione estetica: la semplicità del fissaggio alle pareti, tramite quei ganci che il Bianco chiama *cancavi*, dava la possibilità di spostarli facilmente e soprattutto lo spessore della loro trama li rendeva adatti a mitigare il freddo delle stanze inevitabilmente poco riscaldate. Il freddo a Genova era aggravato da tre fattori: l'eccessiva altezza delle stanze, il vento e la mancanza di sole, causata dalla densità abitativa e dall'esiguità degli spazi. A questo problema si pose rimedio in varie maniere: per esempio, una soluzione, che non siamo ancora in grado di datare, la troviamo proprio nel nostro edificio, dove sotto l'intonaco di una stanza a piano di *sala*, abbiamo rinvenuto trucioli di legno, probabile isolante contro le gelide raffiche di tramontana, in aggiunta all'assai più ricorrente facciata in lastre di ardesia, oggi presenti verso il *fondaco*, ma risalente probabilmente ad un'epoca successiva ai lavori del Bianco.

Comunque, la soluzione più frequente per difendersi dal freddo, rimaneva senz'altro il caminetto, vero cuore degli ambienti, formato da un piano di fuoco, ricavato nello spessore del muro, da una cappa e dalla canna fumaria. Nel '600 si introduce l'utilizzo di caminetti dalle dimensioni ridotte, in modo da riscaldare quasi tutte le stanze, ottenendo inoltre un calore più diffuso. E difatti Bartolomeo ne prevede parecchi nella casa, alcuni segnati direttamente sulla pianta, altri la cui posizione viene decisa dai padroni in seguito.

Ovviamente non mancano *fogolari*, *cappe* e *forni* nelle cucine, indispensabili ai quotidiani lavori della servitù, nonché le *clovache necessarie* («dove ordineranno li Padroni»), fornite di acquedotti collegati ai *condotti*, termine con cui si soleva indicare i canali di spurgo, in pratica le fognie.

Dal capitolato ci è dato così di intuire quanto questa accuratezza fosse la risposta a richieste ben precise, dettate dalla committenza e dal suo stile di vita molto ben organizzato secondo una quotidiana sequenza di liturgie irrinunciabili. Tutto questo ci appare sempre più evidente nell'accostarci a quei punti, assai ampi del capitolato, che Bartolomeo dedica ad infissi e serrature, lasciando trapelare alcune abitudini e sentimenti sul modo di vivere il rapporto tra interno ed esterno.

Dobbiamo, prima di tutto, ribadire il concetto forte che sottende tutta l'architettura ed il costruire genovese: lo spazio chiuso, cintato, serrato, se-

⁷² L.T. BELGRANO, *Della vita privata dei genovesi*, ristampa anastatica, Genova 1875, pp. 57-76.

greto, quasi nascondiglio o fortezza, che ripercorre i segreti dedalei di un labirinto (*inremeabilis error*). Questo approccio nel '600 non si ferma fuori dal portone del palazzo, ma contagia anche tutta la struttura distributiva interna, inglobando scale, porte e finestre.

All'uomo genovese schivo, *superbo*, terrestre, ma viaggiatore per necessità, non bastano le mura della città, le porte alle contrade, gli spazi chiusi entro altri spazi, le case racchiuse entro altre case; egli ha bisogno di sentirsi totalmente padrone della propria terra e della propria casa, rendendola in ogni modo inaccessibile e scoraggiando qualsivoglia intromissione: la sua è al fine una città di case fortificate, di mura che difendono altre mura, governata da uomini, che « secondo opinioni vane, e pazze nel cervello, misurano la loro fortuna dall'ampiezza dell'habitatione nella quale si veggono »⁷³. Pare forse eccessivo questo giudizio dello Spinola, ma effettivamente il nobile nel seicento, disertando gli impegni di Governo e trascurando spesso i suoi doveri, quale rappresentante della città, tende a nascondere la crisi di un fallimento dietro lo splendore del palazzo, cui affida in grossa parte e più che in altre epoche la propria immagine. Certo, sempre a Genova, l'immagine del nobile e del suo casato coincide con il palazzo, ma ciò accadeva con sfumature assai diverse nelle varie epoche. Nel medioevo il palazzo e la contrada rappresentavano la forza di una famiglia, che era forza agnatica e numerica; nel cinquecento divenne l'immagine attiva di una forza economica unica ed incrollabile, ostentando con esso una ricchezza, che era diventata la nuova merce di scambio, nonché un diritto irrinunciabile al governo della città. Ma nel seicento il nobile affida passivamente alla dimora il compito di rappresentarlo, sentendo ormai barcollante ed inadeguata la propria vecchia immagine; l'amore per il bello, lo strano, l'introvabile, l'antico entra nella casa, assumendo quasi il carattere di espediente al forte desiderio di isolamento, al senso di sfiducia ed alla mancanza di iniziativa, che inevitabilmente giunge a minare le basi stesse della città: quelle del potere oligarchico.

Ben consci di quanto possa apparire azzardato sovrapporre, alle informazioni del nostro Bartolomeo, tali speculazioni, ciò nonostante ci pare che il costume di sbarrare e serrare ogni porta e finestra della casa ci informi assai sul nobile genovese dell'epoca. Già Jean d'Auton, cronista del re Luigi XII nel 1502, riferiva meravigliato: « Les maisons son toutes á quatre on á

⁷³ A. SPINOLA, *Dizionario filosofico-politico*, manoscritto conservato presso la Biblioteca Universitaria di Genova, B. VIII. 25-29.

cinq etages de hauter, fermées et closes de grosses portes de fer et vólées de pierre »⁷⁴, ma dal capitolato possiamo intuire quanto questo costume abbia preso campo, invadendo anche gli ambienti interni. E perciò, visto il grande spazio che l'argomento degli infissi interni ed esterni riveste all'interno del capitolato, vale la pena riassumerlo brevemente e a grandi linee.

In primo luogo porte e finestre vengono descritte nel dettaglio, per quanto riguarda forme, misure, materiali, funzioni e finiture; ma la vera caratteristica è che ogni serramento si arricchisce a dismisura di *chriche*, serrature, inferriate, catenacci, spranghe e quant'altro utile al nuovo bisogno di sicurezza ed isolamento. « Spranghe, cancavi, mappe, serratura da chrica portionata [...], e doi ferogiali con gaghietta, et un mezzo ferogiale et una chrica con achricature, et una chrica in polesio per alsare et asbassare », vengono fissate al solo portone principale, ma ogni porta interna viene approvvigionata di similari meccanismi.

Come già visto per gli altri argomenti trattati nulla è lasciato al caso. Gli infissi esterni vengono eseguiti in legno di pioppo (*arbora*)⁷⁵, quelli interni invece in legno di abete (*abetto*)⁷⁶. Utilizzo e decoro della facciata disegnano le aperture secondo il modello, assai comune all'epoca, della finestra con *quadro* soprastante a piano di *sala*, approntando le aperture dei piani più bassi di inferriate, riguardo alle quali viene definita anche la tipologia. Tutte le finestre erano a vetri, salvo quelle delle scale principali: prive di telaio con vetro, erano chiuse da soli scuri, mentre nella *mezza luna* soprastante era montato un *battente per stamegna*.

Questo genere di chiusura, che ora andiamo ad analizzare, ha un'origine molto antica e venne usata a lungo in sostituzione del vetro. La *stamegna* consisteva in un tessuto o una carta, oleata o incerata, che veniva fissata e tesa su un telaio per finestra, a sostituzione del vetro; talvolta poteva essere decorata con ornamenti e figure e « *lasciava penetrare nelle stanze appena una dubbia luce* »⁷⁷.

⁷⁴ J. D'AUTON, *Grande Chronique du règne de Louis XII*, a cura di L. JACOB, Parigi 1834.

⁷⁵ Legno non tra i più compatti e solidi, di rado infatti impiegato nell'orditura dei tetti, ma preferito per la sua rara qualità di non essere attaccato dagli insetti xilofagi, come le termiti.

⁷⁶ Legno tenero, facilmente lavorabile, ma non molto durevole.

⁷⁷ L.T. BELGRANO, *Della vita privata* cit., p. 59.

In realtà le finestre vetrate, nonostante sembri che il loro utilizzo non fosse sconosciuto ai romani, furono un lusso fino al '400, causa i costi troppo elevati; perciò il loro uso si limitò quasi esclusivamente alle chiese ed agli edifici pubblici. Se andiamo molto indietro nel tempo, le case avevano aperture piccolissime, chiuse spesso da scuri o persiane per difendersi dai rigori dell'inverno; cosa che ci viene ampiamente confermata dall'osservazione di molta pittura dei secoli XIV e XV. In seguito le finestre divennero più ampie, soprattutto ai piani bassi e quindi meno luminosi, e si aggiunsero agli scuri ed alle persiane dei telai di legno, agganciati in alto, su cui vennero tese tele o carte incerate (le *stamegne*), che riparavano dalle correnti d'aria, lasciando filtrare un po' di luce. Anche per questi esemplari di infissi è di prezioso aiuto l'iconografia pittorica, dove troviamo *stamegne* semplici e decorate⁷⁸.

Il telaio con *stamegna* non soddisfece però a dovere le necessità: il passaggio dell'aria non era del tutto impedito, ma, soprattutto, la luce che filtrava era assai scarsa. Pertanto si cominciò ad usare il vetro, relegandolo in un primo tempo solo alla parte superiore delle finestre principali. Prima del '400 i vetri erano di dimensioni assai ridotte, quasi esclusivamente tondi e di grosso spessore, e collegati tra loro da una struttura in piombo, che richiedeva necessariamente l'uso di un telaio in ferro: la finestra così fatta risultava assai pesante. Pertanto il maggiore utilizzo concise con l'assunzione di nuove tecniche di fabbricazione. Abbiamo chiari esempi di finestre con vetri nella parte superiore, grazie alla cura di Carpaccio ed alla meticolosità fiamminga di Jan van Eyck o di Rogier van der Weyden, ed ancora per le finestre a tutto vetro, grazie alla luminosa pennellata di Vermeer⁷⁹.

Quanto fin qui detto non vuole e non deve fare pensare che a Genova mancassero vetri sino al 1400: «Già in sugli esordi del secolo XIV avea nobilitata quest'arte un Opizzino Pellaro da Camogli e nel 1368 erano state poste nel palazzo di San Tommaso "fenestre III vedrii" operandovi un

⁷⁸ ANONIMO, *Resurrezione del bimbo morto*, Galleria Nazionale delle Marche, Perugia. B. GOZZOLI, *S. Agostino alla scuola di grammatica di Tegaste*, chiesa di S. Agostino, San Gimignano. PERUGINO, *Annunciazione*, collezione privata.

⁷⁹ V. CARPACCIO, *Ciclo di Sant'Orsola*, Accademia, Venezia. J. VAN EYCK, *I coniugi Arnolfini*, National Gallery, Londra. R. VAN DER WEYDEN, *Annunciazione*, Luovre, Parigi; *Tritico*, Prado, Madrid; *Annunciazione di Merode*, Metropolitan Museum, New York. J. VERMEER, *La lattaia*, *La lezione di musica*, *La stradina*, *Donna con brocca*, *Il geografo*, etc...

“Antonius de Rapallo vitrarius” »⁸⁰. Ma soprattutto non vogliamo indurre a pensare che tutto ciò sia da considerarsi una regola; come in epoche remote vennero usate a Genova anche finestre vetrate, altre a scuri, persiane e *stamegne*, così l'uso di queste ultime non sparì, soppiantato dal vetro, come abbiamo constatato, dopo il '400, ma si protrasse ancora a lungo: Pira ci racconta di come, addirittura alla metà del '700, gran parte dell'abitato di Oneglia avesse alle finestre principalmente *stamegne*⁸¹.

Ciò mostra quanto la generalizzazione delle regole sia da usare con prudenza. Siamo più che mai convinti che la storia dell'architettura e della città sia fatta più di misure e materia che di astratte speculazioni, viziate troppo spesso da ideologie preconcepite e che sia più facile ed utile osservare per capire, piuttosto che immaginare ad occhi chiusi ciò che è qui, ora, davanti a noi.

Dietro le parole del 13° capitolo, che Bartolomeo dedica all'« arma con cui l'edificio si difende dagli assalti del tempo »⁸², il tetto (Fig. 12), è facile riscontrare un consolidato metodo di tradizione locale, che si basava non sul comune funzionamento statico della capriata, ma sulla complessa articolazione di strutture longitudinali e puntelli. È probabile che questo referente sia il frutto della comunicazione e circolazione di conoscenze tra coloro che lavoravano il legno e costruivano navi e tetti, oltre il fatto di attestare, assieme al frequente riutilizzo del legname *da garibo* (cioè ricavato da alberi di navi in disarmo), una preponderante influenza della carpenteria navale su quella edile⁸³. Le maestranze, se pure rimanevano separate nella loro specializzazione, utilizzavano materiale ligneo regolato da una normativa che guardava in primo luogo al rifornimento di legname ad uso navale, essendo la navigazione il fondamentale punto di riferimento dell'economia locale; inoltre il riutilizzo di un materiale tanto prezioso, quale era il legno stagionatissimo ricavato dal disarmo delle navi, non poteva che influenzare anche le tecnologie costruttive dell'edilizia.

⁸⁰ L.T. BELGRANO, *Della vita privata* cit., p. 50.

⁸¹ Si racconta anche che solo dodici case avevano invetriate di lusso, cioè fermate con il piombo. G.M. PIRA, *Storia della città e principato d'Oneglia dagli indigeni abitanti sino al 1834*, Genova 1847, I, p. 70, già citato dal Belgrano.

⁸² L.A. ALBERTI, *L'Architettura* cit., Libro I, cap. XI, p. 74.

⁸³ Su questo argomento si veda: G.V. GALLIANI, *Tecnologia del costruire storico genovese*, Genova 1984, p. 21 e sgg. e C. MONTAGNI, *Il legno* cit., p. 133 e sgg.

Un tetto era in genere così fatto: in primo luogo venivano posti, direttamente sulla sommità dei muri di perimetro e di spina, le *radici*: travi di grande spessore, ricavate da *ghiane* o *costane*, ma generalmente di dimensione minore, con spigoli ad angolo retto; erano incastrate le une nelle altre e costituivano la base della struttura lignea di copertura. Parallelemente ad esse correivano le *costane* (o *colmegne*, o *ghiane*, o *bordonali*) poste anche lungo gli spigoli della piramide del tetto in cui si incastravano; potevano raggiungere lunghezze anche di 15-16 metri ed il loro diametro variava da 40 a 60 cm⁸⁴. Pensiamo che con l'espressione *piene d'abeto* il Bianco⁸⁵ indichi il tipo di legno che doveva assolvere alla funzione di struttura portante di cui si è appena detto (*radici* e *costane*). Le funzioni di puntello e controspinta erano assunte invece da *triangoli*, *contri*, *olpe di riondi*⁸⁶ e *bechiarie di rovere*⁸⁷.

Comunque il tetto genovese ha la particolarità di modificarsi ed adattarsi ad ogni singola, nuova situazione, soprattutto in quei casi ove le luci sono notevoli e quindi la nostra analisi va presa solo come indicativa.

⁸⁴ Va fatta attenzione alla terminologia usata, poiché può facilmente ingenerare confusione. I termini potevano fare riferimento sia al tipo di semilavorato utilizzato, che alla sua funzione ed è per questo motivo che troviamo spesso chiamato in modi diversi uno stesso legno, che assolve ad una sola funzione, oppure troviamo usato uno stesso nome per travi dalle funzioni assai diverse. Per questo motivo nel corso dello studio si è venuto sviluppando un glossario dei termini utilizzati all'epoca dai capi d'opera e dai maestri e reperiti sui capitolati.

⁸⁵ Così il Bianco descrive come ha da farsi il tetto: « si farà il tetto, che [...] il pendino habbi porcione del terzo, (si riferisce qui all'inclinazione del tetto, il cui rapporto tra la sua altezza massima, bolsone, e la base deve essere di 5/12) e si facci con piene d'abeto, e canteri, e tavole da tetto di castagne, et vi metterà li triangoli, e contri, e olpe di riondi e di bechiarie di rovere, politi et inderbati, si farà la gronda di chiappe radoppiate da gronda squadrate, che porghi in fuori verso strada doi palmi, e mezzo, (61,94 cm.) e sotto à detta gronda le si farà un cornicione, che habbi di sporto doi palmi, (24,552 cm.) di bolla inderbato, [...] et da dette gronde in sopra si coprirà tutto d'abaini della miglior cava, che sii a lavagna, e che di detti abaini, e chiappe da gronda non resti in lavoro di scoperto solo il terzo, (ossia che tutto il declivio, il terzo, venga totalmente ricoperto di abbadini), e tutto sii inchiodato, e sottilmente incalsina, et il tutto ben polito, et alli colmi vi si metterà li chiappi, e al colmo superiore vi si metterà, o si farà la terrazza».

⁸⁶ I *riondi* erano tronchi di grosso diametro, semilavorati e di lunghezza superiore ai 10 *palmi* (24,7760 metri), usati per fondazioni, costruzioni di macchine edili e strutture verticali; il termine *olpe* ci rimane totalmente sconosciuto.

⁸⁷ Dette anche *insente* o *incento* o *incinos*, *trappe*, *trappelle*, *remeizali*, *paramenzali*, *paramensali*, avevano sezione media di 10-12 x 8-10 cm. e lunghezza anche di 49 *palmi* (12,14 metri); il loro nome deriva, come spesso accade per i materiali lignei, dalla terminologia navale.

Il tetto terminava con *canteri* e *tavole di castagna*: i primi erano travi di legno simili alle *bechiarie*, ma talvolta di dimensioni minori e costituivano la base su cui venivano *ben inchiodate* le *tavole di castagna*, di spessore variabile da 1 a 3 centimetri; su queste, a loro volta, si poggiavano, in triplice spessore, inchiodandoli e fissandoli con un sottile strato di malta, gli abbadini (lastre di ardesia).

Al termine della nostra analisi è necessario ancora porgere attenzione alla distribuzione interna del nostro edificio.

È il complesso nodo di scale (Fig. 13) che principalmente può darci la chiave di lettura; è lungo i suoi percorsi che si chiariscono le connessioni, le gerarchie, il tipo di utilizzo, insomma lo stile di vita degli abitanti. E gli abitanti sono nobili e servitori, uomini, donne e bambini; i loro ambiti sono rigorosamente separati e contraddistinti, le loro funzioni opportunamente collegate. Ci troviamo di fronte ad una macchina che vuole essere perfetta e razionale, una struttura che organizza gli spazi secondo un ordinamento sociale, ma soprattutto un'architettura che isola prima per poi ricollegare. La suddivisione, rintracciabile in ogni dimora nobile dell'epoca, è in primo luogo verticale, leggibile come un succedersi di piani nobili più alti alternati a piani di servitù più bassi, ma è chiaramente riscontrabile anche una ripartizione orizzontale che identifica una distinzione tra spazio di pertinenza maschile (*andronitis*) verso strada e quello riservato alle donne ed ai bambini (*gineceo*) nel retro con affaccio sui giardini.

Ripercorriamo quindi rapidamente la nostra casa (Fig. 14), dalla *cisterna* al tetto, per chiarire quanti e quali fossero gli ordini di utilizzo e come venissero collegati e serviti i vari spazi dal nodo dei collegamenti verticali.

Abbiamo *in primis* un atrio di ingresso (*portico*) (Fig. 15) con l'annesso *scagno*: entrambi ambiti di pertinenza dei padroni, collegati attraverso le scale principali ai piani nobili superiori, ossia al piano di *salotto* e *mezzani* ed al piano di *sala*, dove si trovavano anche le camere da letto dei padroni⁸⁸. Lo *scagno* era servito orizzontalmente da un *mezzano* e da un *rimezzano* (ossia *sito per servitore*); il *salotto* invece dalla prima cucina e la *sala* (Fig. 16) dalla seconda cucina, utilizzando un sistema di scale (e di collegamenti verticali, se includiamo i *gabioli* per l'acqua) di esclusivo utilizzo della servitù, per-

⁸⁸ In una di queste Bartolomeo segna il *sito per comodità* (il w.c.), mentre per gli altri il luogo viene scelto in seguito. Lo stesso discorso valeva per i bagni.

mettendo anche l'accesso alle *cantine* ed ai *siti da legna*, per servire distintamente piano di *salotto e mezzani* e piano di *sala*. Troviamo poi una lunga serie di *rimezzani*, *rimezzanetti*, *antimezzani*, *ricamere*, *ricamerini*, che già nel nome racchiudono la loro funzione di servizio ai *mezzani* e *camere*, secondo una gerarchia funzionale molto ben definita, così come *tinelli* e *dispense*, sempre affiancati alle cucine.

Il disegno della pianta della casa, due poligoni affiancati, ben si adatta alla distinzione tra ambiti maschili e femminili, anch'essi forniti di un loro sistema di scale.

Come abbiamo visto insomma, esiste una chiara ed organica distinzione di spazi orizzontali, messi in comunicazione tra loro da un ricco ed articolato sistema di collegamenti verticali. Il complesso nodo di scale, come un sistema circolatorio interno, crea una serie di distinzioni gerarchiche d'accesso ai piani già suddivisi a loro volta secondo una logica funzionale. Un'unica scala principale (*maestra*), larga 5 *palmi* (123,85 cm.), collega ad esclusivo uso dei nobili *portico* (l'atrio), piano dei *salotti* e piano di *sala*, escludendo ogni interferenza con i piani di servizio. A fronte di questa unicità esiste una molteplicità di collegamenti verticali, ad esclusivo uso della servitù, che disimpegna i piani di servizio, senza mai interferire con la scala principale.

Eccoci davvero di fronte ad un nuovo modo di abitare, totalmente diverso da quello dell'uomo medioevale. Sino al '600 (se escludiamo i casi di palazzi particolari, come quelli di Strada Nuova) la casa rispondeva con semplicità ai semplici bisogni primari: ripararsi, dormire, mangiare, incontrarsi; in seguito abitare diventa per la nobiltà una pratica ben più complessa. Le esigenze imposte da una nuova mentalità e da nuove liturgie rendono indispensabile un'articolazione della casa che appare elastica e snodabile rispetto alle funzioni richieste fin quasi a diventare rigida nell'esasperazione dei percorsi obbligati. Il signore sente bisogno di *privacy*, vuole degli ambienti che siano solo suoi: non più una stanza per tutto, ma tante stanze, ognuna corrispondente ad una sua specifica funzione; non più una scala, ma tante scale così da limitare e fors'anche bandire ogni genere di promiscuità tra le pertinenze della casa e tra i loro collegamenti.

In fondo comunque l'analisi di questo organismo architettonico mostra l'ineluttabilità del destino stilistico di un'epoca. Anche nell'opera del Bianco, in cui non vi è alcun tipo di gratuità ornamentale ed il barocco manifesta più una severità ed una riservatezza nelle abitudini sociali che una

prolissa retorica celebrativa, il barocchismo proprio dell'epoca sembra appropriarsi della struttura dall'interno: non pare un azzardo, in un tale ordinato e razionale disordine di scale, intravedere una sorta di ridondante barocchismo funzionale, come se lo spirito dell'epoca, chiuso a forza fuori dalle finestre, fosse riuscito ad impadronirsi della casa dal nucleo dinamico da cui prendeva vita. Ma tutto ciò è forse ancora una manifestazione del modo genovese di gestire lo spazio, uno spazio che non siamo in grado di utilizzare se non costipato, racchiuso, difficile come lo è la nostra terra.

Abbiamo tentato fin qui di dare una forma alle parole di Bartolomeo, ma alla fine comunque la "perfetta regola dell'arte" resta celata e lontana; a noi solo la coscienza della perdita, il bisogno di recuperare, il desiderio che tanta forza dell'umano ingegno riviva ancora ed ancora si perpetui nel futuro. E fu sicuramente il timore che questa cultura potesse essere dimenticata uno dei motivi più forti che spinsero i trattatisti del passato a tramandarci regole, tecniche, ricette, ma come abbiamo visto non è bastato, non può bastare. Alberti pensava che «ogni uomo bennato ed amante della cultura, doveva sentire il dovere di fornire un contributo affinché una dottrina della quale i più saggi dei nostri antenati facevano un gran conto, fosse salvata dalla distruzione»⁸⁹, oggi questo dovere pare più urgente e nello stesso tempo davvero difficile da compiere: la modernità ci ha insegnato a non credere nella durevolezza delle cose e dei concetti, nella continuità delle vite e del sapere, nell'appagamento del fare e del sentire ed è quindi difficile credere in un possibile recupero di quella cultura costruttiva, nelle forme e nei modi dei nostri antenati; ma il bisogno di sapere, di vedere non può acquietarsi, i frutti di quella cultura sono ancora intorno a noi, perfetti esempi di come sia possibile soddisfare ogni bisogno dell'uomo.

⁸⁹ L.A. ALBERTI, *L'Architettura* cit., L.VI, cap. I, p. 442.

RICCARDO FERRANTE

Università e cultura giuridica a
Genova tra Rivoluzione e Impero

ABBREVIAZIONI

Genova:

ASCG Archivio storico del Comune di Genova
AM-L Amministrazione municipale (sotto il governo ligure)
AM-F Amministrazione municipale (sotto il governo francese)
AM-P Amministrazione municipale (sotto il governo piemontese)

ASG: Archivio di Stato

AS: Archivio segreto
NI: Notai ignoti
PF: Prefettura francese
RL: Repubblica ligure
SS: Senato (sala Senarega)
Uni: Università

BCB: Biblioteca Civica Berio

BFG: Biblioteca Franzoniana

BGG: Biblioteca P.E. Bensa – C.S.B. della Facoltà di Giurisprudenza

BUG: Biblioteca Universitaria

Parigi:

ADMAE: Archives Diplomatiques du Ministère des Affaires Étrangères

CP-Ge: Correspondance Politique – Gênes

AN: Archives Nationales

C: Assemblées nationales

F¹²: Commerce et industrie

F¹⁷: Instruction publique

F¹⁹: Cultes

F²⁰: Statistiques

F^{1e}: Administration générale. Pays annexés ou dépendants

AF: Archive du pouvoir exécutif. 1789-1815

III: Directoire exécutif (an VI-VIII)

IV: Secrétairerie d'État impériale (an VIII – 1815)

BN: Bibliothèque Nationale de France

Questo saggio è pubblicato anche nella collana “Fonti e studi per la storia dell’Università di Genova”, 4, Genova 2002.

Questa ricerca ha avuto inizio, ormai parecchi anni or sono, su sollecitazione di Vito Piergiovanni, che mi proponeva all'attenzione l'ambiente dei docenti di diritto genovesi a cavallo tra XVIII e XIX secolo nel quadro complessivo della cultura giuridica di inizio Ottocento. Mi sono così riallacciato a una ricerca avviata tempo fa da Mario Da Passano, che aveva preso appunto le mosse dalla storia dell'Università di Genova nel periodo rivoluzionario e imperiale; Da Passano mi ha messo a disposizione con grande generosità importanti notizie per iniziare il lavoro, che in seguito è stato "vigilato" – con la consueta affettuosa tenacia – da Rodolfo Savelli. Per interessi in gran parte comuni ho potuto discutere a lungo degli oggetti di questo lavoro con Lorenzo Sinisi; Roberta Braccia mi ha aiutato per le trascrizioni in lingua francese. A tutti loro va la mia gratitudine.

E visto che in queste pagine si parla anche di un'istituzione, quella universitaria appunto, mi pare davvero opportuno esprimere riconoscenza anche a questo "ente pubblico", che mi ha consentito di intraprendere e proseguire la mia attività di ricerca. Sostegno ho ricevuto dal Dipartimento di Storia di Sassari e dal Dipartimento di Cultura giuridica G. Tarello di Genova, e in genere dai due Atenei – Sassari e Genova, appunto – presso cui ho prestato servizio in questi anni; i soggiorni a Parigi sono stati possibili per i finanziamenti erogati dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, dall'Università di Genova e dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca. Si sono utilizzati fondi MIUR (cofinanziamento) per coprire parte delle spese di pubblicazione.

Licenziando questo volume un pensiero speciale va alle mie figlie Maddalena e Stella, per il tempo che ho loro sottratto a causa di questa e delle altre ricerche degli ultimi anni, e soprattutto a mia moglie Lucilla per il sovrappiù di cure familiari cui l'ho costretta.

Introduzione

La storia delle Università è stata da sempre un filone di ricerca importante non solo per gli storici in genere, ma in particolare per gli specialisti di storia del diritto.

La nascita dello *Studium* bolognese fu determinata in buona parte da un fenomeno interno al mondo del diritto, quello che la storiografia giuridica ha individuato come “rinascimento giuridico medievale”. Già l’analisi di quello straordinario inizio ha reso evidente lo stretto collegamento tra profili istituzionali, scelte didattiche e linee dottrinali; di dottrina giuridica specialmente ¹.

Il diritto comune nasce, e si afferma, in età medievale come “diritto dei professori”. Le tecniche interpretative in campo giuridico sono allo stesso tempo tecniche didattiche; sviluppo dell’istituzione universitaria ed evoluzione scientifica sono fenomeni indissolubilmente collegati.

In età moderna una progressiva decadenza degli insegnamenti giuridici non avrebbe comunque ostacolato l’ascesa continua dei *doctores*, che – appunto come personale dotto – prima avrebbero contribuito allo sviluppo della scienza anche con la loro attività consulente e poi (dal primo Cinquecento in avanti) con l’ingresso (già avviato in precedenza, ma ora più netto) nelle corti giudicanti. La straordinaria fortuna dei *consilia* e delle *decisiones*, che divennero strumenti scientifici fondamentali e contribuiscono a determinare la *communis opinio*, fu per altro causata anche dalla crisi delle università e dall’estinguersi della grande letteratura di diretta derivazione accademica (gli apparati di glosse e poi i grandi commenti al *Corpus iuris civilis*).

Gli insegnamenti giuridici, ormai in profonda decadenza a livello continentale, furono posti all’ordine del giorno nel dibattito culturale illuministico e in quello politico della fase rivoluzionaria, insieme al complessivo problema dell’istruzione pubblica. Con la fase imperiale, poi, l’università

¹ In questo ambito di ricerca rimangono fondamentali i contributi di Francesco Calasso; in particolare sull’università medievale cfr. innanzi tutto M. BELLOMO, *L’università nell’età del diritto comune*, Catania, Giannotta, 1979.

sarebbe stata considerata una delle tematiche politiche di maggior rilievo; il “monopolio universitario” riservato allo stato napoleonico – nello specifico alle Scuole, e poi Facoltà, di Diritto – fece da *pendant* fondamentale della grande impresa legislativa dell’imperatore dei francesi.

Il 22 ventoso XII (13 marzo 1804) fu stabilito che il diritto civile andava studiato « dans l’ordre établi par le Code civil », *Code civil* che venne quindi promulgato a qualche giorno di distanza (30 ventoso XII - 21 marzo 1804).

Ci troviamo ad uno snodo essenziale: quella prescrizione normativa diede infatti un preciso indirizzo alla didattica giuridica universitaria nei diversi dipartimenti francesi, tra i quali rientrerà di lì a poco anche Genova. La produzione scientifica si adeguerà in brevissimo tempo, dando luogo alla lunga tradizione dei “commenti al codice”, a una tecnica scientifica e a una “scuola” che avrà un ruolo egemone nella cultura giuridica europea del XIX secolo².

Anche in occasione di questa ricerca sulla vicenda degli studi giuridici liguri tra Rivoluzione e Impero si è avuta dunque la conferma che studiare la scienza giuridica – quel diritto dei dottori, che se è assolutamente centrale nel sistema politico-giuridico di antico regime, non cessa di essere determinate anche dopo la codificazione – significa necessariamente studiare le vicende dell’insegnamento superiore³.

Nel loro complesso gli atenei italiani inseriti nella struttura universitaria francese dopo l’annessione (per Genova avvenuta nel 1805) si trovarono improvvisamente a dover recuperare un ritardo storico.

² Cfr. J. BONNECASE, *L’École de l’Exégèse en droit civil. Les traits distinctifs de sa doctrine et de ses méthodes d’après la profession de foi de ses plus illustres représentants*, Paris, De Boccard, 1924² (prima ed. del 1919), p. 18 e sgg. Il tema presenta notevoli profili problematici; cfr. R. FERRANTE, *Dans l’ordre établi par le Code civil. La scienza del diritto al tramonto dell’Illuminismo giuridico*, Milano, Giuffrè, 2002.

³ Al riguardo non è possibile non sottoscrivere quanto premesso alle sue ricerche da uno studioso, grande conoscitore di scienza giuridica e nel contempo di storia dell’università, che pure si è occupato proporzionalmente poco della fase oggetto di queste pagine: « È mio convincimento che storia delle università e storia della letteratura giuridica, in particolare in alcuni tratti della nostra tradizione, siano come inestricabilmente conserte e poco, o in minor misura, intellegibili separatamente osservate »; D. MAFFEI, *Studi di storia delle università e della letteratura giuridica*, Goldbach, Keip, 1995, p. VII.

L'insegnamento universitario transalpino aveva subito profonde trasformazioni seguite all'elaborazione dei portati della scuola culta: a partire dalla metà del '600 erano comparse le prime cattedre di Diritto francese, che avrebbero dovuto impartire un insegnamento giuridico incentrato sulle *coutumes* e sulla giurisprudenza dei *parlements*. Con l'editto di Luigi XIV del 1679 – che all'articolo 14 stabiliva espressamente l'istituzione presso le Facoltà giuridiche di insegnamenti di *Droit français en général* – l'insegnamento universitario fu chiaramente finalizzato alle esigenze della professione forense⁴.

Sul piano generale, e quantomeno nel XVII secolo, le università italiane non potevano opporre nulla di omologo, ossificate in un piano di studi incentrato esclusivamente sull'*utrumque ius*, in un metodo didattico che era ancora quello scolastico del *mos italicus*, e in uno stile del conferimento del grado dottorale – titolo da tempo ampiamente screditato – di stampo eminentemente medievale.

Con la seconda metà del Settecento, là dove il clima politico e culturale appare più sensibile alle riforme, è possibile verificare qualche concreto tentativo di introdurre il Diritto patrio (o anche il Gius naturale, o il Gius pubblico), o comunque di porre il problema di un sostanziale cambiamento dei piani di studio nelle Facoltà giuridiche. Però, ad ostacolare una completa legittimazione accademica dei diritti particolari rimane, in tutta la penisola, la prevalenza scientifica e didattica dello *ius commune*⁵.

⁴ Lo Stato entra direttamente nella gestione dell'insegnamento superiore e lo fa proprio nel momento in cui rivendica chiaramente al proprio diritto una posizione di primo piano anche a livello universitario; su questi vari aspetti cfr. A. DE CURZON, *L'enseignement du droit français dans les universités de France aux XVII^e et XVIII^e siècles*, in «Revue historique de droit français et étranger», III série, XLIII (1919), pp. 209 e sgg., 305 e sgg.; C. CHÈNE, *L'enseignement du droit français en pays de droit écrit (1679-1793)*, Genève, Droz, 1982. Quanto all'impronta pratica, basti notare come gli stessi docenti vengono reclutati in gran parte dal mondo della professione forense: *Ibidem*, p. 41 e sgg. Ancora, è stato sottolineato come sia proprio «in questi corsi di "droit français" che si prepara la dottrina che rende possibile il Codice civile del 1804»: H. COING, *L'insegnamento del diritto nell'Europa dell'Ancien Régime*, in «Studi senesi», LXXXII (1970), p. 188.

⁵ Per un esempio di introduzione del diritto patrio in ambito universitario (con rinvii anche ad altre situazioni locali), cfr. F. COLAO, *Leggi romane e leggi patrie nella facoltà legale senese alla fine del Settecento*, in *Scritti di storia del diritto offerti dagli allievi a Domenico Maffei*, a cura di M. ASCHERI, Padova, Antenore, 1991, p. 455 e sgg.; EAD., *Giuristi pratici, Università, cultura giuridica a Siena nel Settecento*, in *Istituzioni e società in Toscana nell'Età Moderna*,

“Bartolisti” ad oltranza, costantemente rivolti alla grande tradizione medievale, appena riadattata alle mutate esigenze istituzionali, i giuriconsulti italiani – ben inteso, colti nel loro insieme – avevano confidato nel perpetuo equilibrio tra diritto comune e particolarismi locali. Quello dei giuristi accademici (ma potremmo dire tranquillamente, e tanto più, dei giuristi *tout court*) era in Italia un ambiente culturale rimasto per una buona parte (anche se non totalmente) impermeabile tanto al Cultismo quanto

Roma, Min. per i beni culturali e ambientali, 1994, p. 322 e sgg. (della stessa autrice cfr. – con riferimento al XIX secolo, ma anche in relazione a temi che rilevano ai presenti fini – *La libertà d'insegnamento e l'autonomia universitaria nell'Università liberale. Brevi considerazioni*, in *Università in Europa. Le istituzioni universitarie dal Medioevo 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, Rubettino, 1995, pp. 355-383, e quindi la monografia *La libertà d'insegnamento e l'autonomia nell'Università liberale: norme e progetti per l'istruzione superiore in Italia, 1848-1923*, Milano, Giuffrè, 1995). Il “diritto municipale” poteva anche essere oggetto di un corso di specializzazione ulteriore, obbligatorio per chi dopo la laurea avesse voluto intraprendere la professione forense; nella seconda metà del XVIII secolo era impartito nelle Scuole palatine di Milano, estensione dell'Università pavese: M.C. ZORZOLI, *La facoltà di giurisprudenza dell'Università di Pavia (1535-1796)*, in *Studi di Storia del Diritto*, I, Milano, Giuffrè, 1996, p. 398. A Roma, dopo l'ininfluente (a questi fini) riforma del 1748, all'indomani della soppressione della Compagnia di Gesù anche il dibattito per il rilancio della Sapienza tirò in ballo possibili insegnamenti di Gius municipale (ma anche di Commercio e di Arte notarile): cfr. M.R. DI SIMONE, *La «sapienza» romana nel Settecento. Organizzazione universitaria e insegnamento del diritto*, Roma, Ed. dell'Ateneo, 1980, p. 153 e sgg. (sull'arretratezza dell'insegnamento giuridico romano cfr. *Ibidem*, p. 72 e sgg., e sulle nuove proposte – in tutta l'area italiana – p. 176 e sgg.). In generale, e sinteticamente, sull'insegnamento giuridico universitario nel Settecento cfr. C. PECORELLA, *Cenni storici sulle facoltà di giurisprudenza (a partire dal XVIII secolo)*, in *ID.*, *Studi e ricerche di Storia del diritto*, Torino, Giappichelli, 1995, pp. 245-251 (prima in *Università di oggi e società di domani*, Bari, 1969); dedicato alla fase successiva alla Restaurazione affronta problematiche riguardanti in genere la cultura giuridica italiana a cavallo dei due secoli P. UNGARI, *L'età del codice civile. Lotta per la codificazione e Scuole di giurisprudenza nel Risorgimento*, Napoli, ESI, 1967.

A confronto con la particolare esperienza francese, alcuni cenni sull'insegnamento dei “diritti nazionali” nei centri universitari europei alla fine del XVII, ma soprattutto lungo il XVIII secolo, sono presenti in C. CHÈNE, *L'enseignement du droit français* cit., pp. 3-4. In genere sugli sviluppi dell'insegnamento giuridico universitario in Europa tra Cinquecento e Settecento (e quindi anche sull'introduzione dei corsi di *ius hodiernum* o *modernum*) cfr. H. COING, *L'insegnamento del diritto nell'Europa dell'Ancien Régime* cit., p. 179 e sgg.; sul Sei-Settecento cfr. A. CAVANNA, *Storia del diritto moderno in Europa. Le fonti e il pensiero giuridico*, Milano, Giuffrè, 1979, p. 369 e sgg.; sul XVIII secolo cfr. H. COING, *L'insegnamento della giurisprudenza nell'epoca dell'Illuminismo, in L'educazione giuridica. II: profili storici*, Perugia, Univ. degli studi di Perugia, C.N.R., 1979, pp. 104-128.

all'Illuminismo. Potevano forse essere sufficienti le riflessioni e i poco convinti tentativi codificatori (comunque falliti) di Tanucci e Pompeo Neri? Potevano esserlo le ormai scarsamente originali diagnosi muratoriane su "i difetti della giurisprudenza", per lo più seguite da rimedi improbabili? No, eppure era questo il patrimonio teorico e di esperienza che i professori italiani avevano alle spalle quando si trattò di dare una risposta coerente alla "proposta" normativa e didattica napoleonica⁶.

Era ovvio che, nelle aree dove il ritardo era più forte (ad esempio a Genova), esso sarebbero stato scontato alla fine con un'improvvisa e obbligata sudditanza allo "straniero", cui i nostri professori peraltro si sarebbero adeguati senza troppo sforzo. Passati armi e bagagli al codicocentrismo, se tentarono forme di temperamento lo fecero ricorrendo nuovamente al diritto romano, come d'altra parte era già previsto nelle linee direttrici francesi e comunque coerentemente con la tradizione giusnaturalistica sia germanica che francese. Il diritto patrio locale, ormai effettivamente destinato al definitivo tramonto, per secoli aveva costituito il perno dell'attività dei pratici: eppure a livello teorico si era continuato a negargli quell'intensa attenzione che in Francia e nell'area germanica era invece da tempo riservata ai *droits coutumiers* e ai *Landrechts*⁷. Si trattava di avvocati-professori in cui conti-

⁶ Per una valutazione dell'opera di Tanucci, Neri, e Muratori, si rinvia a G. TARELLO, *Storia della cultura giuridica moderna. I. Assolutismo e codificazione del diritto*, Bologna, il Mulino, 1976, *passim*. Per rimanere al caso toscano, un'eccezione al panorama descritto va ad esempio individuata nella figura di Giovanni Maria Lampredi, divulgatore dell'opera di Wolff (siamo quindi nell'ambito delle scuole giusnaturalistiche, ma nel filone in concreto meno innovativo e riformista), su cui cfr. P. COMANDUCCI, *Settecento conservatore. Lampredi e il diritto naturale*, Milano, Giuffrè, 1981. Anzi, nel 1789 Lampredi, legato al futuro cardinale Spina, è proprio a Genova dove si impegna nella polemica antigiansenista e si diffonde in apprezzamenti positivi sulla struttura istituzionale genovese (in particolare sulla funzione equilibratrice esercitata dalla magistratura dei Supremi sindacatori), pur evidenziando l'intrinseca debolezza della Repubblica: M. BATTISTINI, *Giovan Maria Lampredi a Genova nel 1789. Impressioni e giudizi*, in «Giornale storico e letterario della Liguria», n.s., IV (1928), pp. 234-238. A questo punto il tema diventerebbe anche quello dell'incidenza dell'Illuminismo giuridico, oltre che sull'insegnamento, sul moto di riforma istituzionale; cfr., ad esempio, R. AJELLO, *Legislazione e crisi del diritto comune nel regno di Napoli: il tentativo di codificazione carolino*, in *Arcana juris. Diritto e politica nel Settecento italiano*, Napoli, Jovene, 1976, p. 29 e sgg. e R. FEOLA, *Dall'Illuminismo alla Restaurazione. Donato Tommasi e la legislazione delle Sicilie*, Napoli, Jovene, 1977.

⁷ In Germania gli sviluppi della elaborazione sull'*usus modernus pandectarum* avevano condotto all'introduzione nella sistematica universitaria dello *ius hodiernum*, cioè del diritto

nuava ad operare una certa dissociazione mentale tra foro ed aule universitarie. Il *ius* del lavoro scientifico e didattico rimaneva ipostatizzato nei canoni medievali; la professione era affare affatto diverso.

Si pagava un volta di più lo iato tra teoria e prassi, quando in Francia, appunto, già il Cultismo – pur partito come elaborazione di teorici – si era infine rivelato (più o meno direttamente) proficuo anche per il nuovo rilievo dato alle esigenze concrete del diritto.

Su tutto l'universo accademico la fase napoleonica fu un sommovimento tellurico le cui vibrazioni si espansero anche a distanza dalle zone sottoposte direttamente alla Francia e si sarebbero mantenute ben oltre la rapida esperienza imperiale. Venne dato nuovo rilievo al metodo di insegnamento del diritto, e ciò nell'ambito di una struttura universitaria alla cui organizzazione e programmazione andava dedicata una specifica e speciale attenzione. L'istituzione universitaria – che era entrata in una fase di decadenza in tutto il continente – diventava un ente da riedificare e amministrare nella sua globalità attraverso la predisposizione di una particolare rete di funzionari; lo Stato assumeva un ruolo di indirizzo e controllo, che implicava una contestuale e adeguata elaborazione teorica, nonché attente verifiche sulla realtà concreta delle singole *Académies*⁸.

Alla luce dell'essenziale collegamento tra codificazione napoleonica, insegnamento universitario e lavoro scientifico, è parso utile chiedersi come in questa fase l'istituzione si sia sviluppata e in che modo funzionasse concretamente la didattica giuridica. Non solo, si è inteso anche valutare se sia possibile individuare le premesse di una tale trasformazione durante il periodo rivoluzionario e repubblicano. Come angolo di visuale è parso

locale tedesco. Vi si intrecciava poi la crescita del filone giusnaturalista, come tentativo di sistemazione dell'intera impalcatura giuridica. Cfr. A. CAVANNA, *Storia del diritto moderno in Europa* cit., p. 466.

⁸ Il "vortice napoleonico" ebbe ripercussioni sulla struttura universitaria anche nell'area germanica, dove a partire dalle riflessioni kantiane del 1798 (*Conflitto delle Facoltà*), si era sviluppato un intenso dibattito sul problema generale dell'insegnamento superiore nei suoi rapporti con lo Stato; F. TESSITORE, *L'università di Humboldt e l'unità del sapere*, in *Università e professioni giuridiche in Europa nell'età liberale*, a cura di A. MAZZACANE e C. VANO, Napoli, Jovene, 1994, pp. 15-29; sul problema dell'educazione giuridica nello scritto di Kant cfr. A. RIGOBELLO, *Le problème de l'éducation juridique dans Der Streit der Fakultäten de I. Kant*, in *L'educazione giuridica. II* cit., pp. 129-142.

legittimo proporre un'analisi delle vicende dell'insegnamento giuridico a Genova⁹.

È superfluo premettere quali e quanti siano i limiti storici dell'ateneo genovese: altri li hanno di recente illustrati a chiare lettere documentandoli in modo esauriente¹⁰. Qui valga solo il richiamo alla feroce valutazione data da Savigny sull'insieme di questa istituzione:

« In Genova quello dell'Università è uno dei più magnifici palagi della città, ed in questa la parola palagio già per sè sola indica moltissimo. Lo adornano moltissimi lavori di arte, i più mediocri, molti pure belli, fra i quali distinguonsi particolarmente le sculture di Giovanni Bologna. Ma è sì poco eccellente quello che avviene fra queste magnifiche mura, che si desidererebbe quasi una differente destinazione ad un tale edificio »¹¹.

⁹ L'unico studio disponibile su questa fase dell'Università genovese – ma intesa come struttura complessiva dell'istruzione pubblica a Genova nella fase imperiale – è R. BOUDARD, *L'organisation de l'Université et de l'enseignement secondaire dans l'Académie impériale de Gênes entre 1805 et 1814*, Paris - Le Haye, Mouton, 1962. Cfr. R. FERRANTE, *L'Académie di Genova attraverso i rapporti degli ispettori dell'Université impériale (1809): gli studi giuridici*, in *Le università minori in Europa (secoli XV-XIX)*, Atti del convegno internazionale di studi di Alghero, 30 ottobre - 2 novembre 1996, a cura di G.P. BRIZZI e J. VERGER, Soveria Mannelli, Rubettino, 1998, pp. 509-531.

¹⁰ Si fa riferimento agli scritti di R. SAVELLI, S. ROTTA, e C. FARINELLA che compaiono nel volume *L'archivio dell'Università di Genova*, a cura di R. SAVELLI, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXIII (1994); cfr. anche le osservazioni in V. PIERGIOVANNI, *Cultura accademica e società civile alle origini dell'ateneo genovese*, in *Università degli studi di Genova, Annuario dell'anno accademico 1993/94*, sez. II, Genova, 1994, pp. 5-11.

¹¹ Savigny esprime il suo giudizio dopo due viaggi compiuti nella nostra penisola tra il 1825 e il 1827, senza per altro spendere in effetti parole sull'insegnamento giuridico a Genova (come invece fa per Pavia, Bologna, Pisa, Roma, Napoli); *Sull'insegnamento del diritto in Italia*, in F. C. SAVIGNY, *Ragionamenti storici di diritto*, traduzione di A. Turchiarulo, Napoli, Diogene, 1852, IV, p. 83.

Su questo viaggio di Savigny, sui rapporti con il locale ambiente culturale e sullo scritto in questione – *Ueber den juristischen Unterricht in Italien*, pubblicato sulla « Zeitschrift für geschichtliche Rechtswissenschaft » del 1828, e poi compreso nelle *Vermiste Schriften*, IV, Berlin, 1859, pp. 309-342, da cui Turchiarulo traduceva – cfr. F. RANIERI, *Savigny Einfluss auf die zeitgenössische italienische Rechtswissenschaft*, in « Ius commune », VIII (1979), pp. 192-219; ulteriori notizie e considerazioni in D. MAFFEI [con W. Nörr], *Lettere di Savigny a Capei e Conticini*, in ID., *Studi di storia delle università* cit., pp. 469-500 (prima in « Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte », rom. Abt. 97, 1980, pp. 181-212) e pp. 547-551 (con ulteriori riferimenti bibliografici). Ma soprattutto cfr. la recente e suggestiva monografia – dedicata appunto al « viaggio in Italia » di Savigny, con molte notizie sull'ambiente giuridico della

Va però subito detto che le parole del maestro tedesco, se pure giustificabili, non risultano totalmente fondate, o comunque non possono essere un bilancio definitivo sull'Università genovese nel periodo ottocentesco: qui – ad esempio – operavano personalità che avrebbero lasciato una traccia nell'ambito della dottrina commercialistica, cavallo di battaglia tradizionale della scienza giuridica di area ligure.

Dunque, la locale Università era nei primi decenni dell'Ottocento un centro di studi che secondo i criteri di giudizio storiografici più corretti può essere indicato come “minore”, e rimarrà tale anche lungo il resto del XIX secolo; lo sviluppo del suo ordinamento appare però emblematico di quel periodo e comunque – come si cercherà di dimostrare – si mossero al suo interno giuristi di rilievo, elementi di una complessiva cultura giuridica ligure (non solo accademica) del XIX secolo, particolarmente articolata e in buona parte ancora da indagare ¹².

penisola – di L. MOSCATI, *Italienische Reise. Savigny e la scienza giuridica della Restaurazione*, Roma, Viella, 2000.

Circa lo splendore architettonico dell'ateneo genovese, analoga considerazione era stata fatta anche dai tre inviati da Parigi nel 1809 per valutare le condizioni dell'*Académie de Gênes* (e su cui cfr. *infra*); ne risulta una vivida descrizione del palazzo tutt'ora utilizzato ai medesimi scopi: « L'Université impériale n'a aucune Académie dont les Facultés soient logées d'une manière plus imposante que celles de Gênes. L'ancien Collège des Jésuites qu'elles occupent est un véritable palais situé dans l'une des plus belles rues de la ville. Un premier escalier conduit dans une grande cour entourée d'une superbe collonade et de grandes salles pour les leçons. D'autres escaliers qui se développent très-agréablement, conduisent au second étage également employé pour les leçons. Une salle immense et magnifiquement décorée pour les actes publics, une bibliothèque fort étendue, un cabinet d'histoire naturelle déjà riche par les soins du professeur, une belle église pour les cérémonies religieuses, concurrent à compléter cet édifice ». Tale elemento, in definitiva esteriore (come prima di Savigny ben compresero i tre ispettori del 1809...), ha però spesso disorientato la storiografia che, più volte distratta dall'importanza degli immobili a disposizione dell'Università genovese, ne ha invece trascurata la concreta realtà scientifica e didattica (e in particolare il ruolo effettivo dei gesuiti); lo ha evidenziato R. Savelli nel saggio poco sopra segnalato (pp. XIII-XIV).

¹² Un contributo in questo senso è stato recentemente offerto dal volume *Giuristi liguri dell'Ottocento*, Atti del convegno di Genova (organizzato dalla Accademia ligure di Scienze e Lettere in collaborazione con l'Accademia delle Scienze di Torino e con l'Istituto lombardo Accademia di Scienze e Lettere), 8 aprile 2000, a cura di G.B. VARNIER, Genova, Accademia ligure di Scienze e Lettere, 2001, con contributi, tra gli altri, di F. DE MARINI AVONZO, R. FERRANTE, M. FORTUNATI, A. PADOA SCHIOPPA, G.S. PENE VIDARI, V. PIERGIOVANNI, L. SINISI, I. SOFFIETTI, C. STORTI STORCHI.

Rimane certo il fatto che a livello locale, e quanto a concreto impegno scientifico, quella di Ambrogio Laberio (1742-1812), che come si vedrà riveste un importante ruolo di “anticipatore”, è sicuramente nei suoi anni una figura isolata: sarebbe stata la generazione successiva – quella di Marré prima, e poi dei Cabella, Parodi, Casanova, Bensa¹³ – a dare nel suo insieme

¹³ Su Gaetano Marré, come su Laberio, vi sarà occasione di tornare in seguito. Cesare Parodi (1799-1870) è professore di Diritto commerciale nell’ateneo genovese dal 1827 al 1865 (anche se già nel 1854 si dice in procinto di lasciare l’insegnamento, dopo avere in precedenza già abbandonato la professione) ed è autore di un’opera in quattro volumi, le *Lezioni di diritto commerciale*, stampate a Genova tra il 1854 e il 1857; cfr. *L’Italia e le assicurazioni nel secolo XIX. Casi giudiziari 1815-1877*, a cura di V. PIERGIOVANNI, Genova-Milano, Italia assicurazioni, 1981, pp. 27-29; in assenza di altra bibliografia significativa, notizie utili sono ricavabili dalla tesi di laurea di P. ALBA, *L’insegnamento del diritto commerciale a Genova: Cesare Parodi (1799-1870)*, Università di Genova, Facoltà di Giurisprudenza, anno accademico 1993-94. In questa sede va solo segnalato come la centralità attribuita da Parodi alla codificazione è tale da fargli negare che sia possibile la ricostruzione di una « storia qualunque del diritto commerciale »; essa risulterebbe « oziosa e inutile » e la sua « poca esattezza » deriverebbe proprio dal fatto che « prima delle ordinanze di Francia e dei Codici attuali » esistevano solo « leggi particolari ad alcune materie, che erano prima regolate da quegli usi e da quelle consuetudini che sono, a così dire, la culla delle attuali legislazioni » (C. PARODI, *Lezioni di diritto commerciale*, I, Genova, Rosa Lavagnino-Parodi, 1854, pp. 8-9).

Ludovico Casanova (1799-1853), è professore di Istituzioni civili tra il 1837 e il 1843, e dopo il 1848 ricopre la cattedra di Diritto costituzionale pubblico e internazionale. Postume, e in diverse edizioni dal 1858 in poi, di Casanova furono pubblicati: *Corso di diritto costituzionale ed internazionale, Del diritto internazionale, Del diritto costituzionale*. Cfr. G. REBUFFA, s.v., in *Dizionario biografico degli italiani*, XXI, Roma, Istituto della Enciclopedia italiana G. Treccani, 1978, pp. 170-171; V. PIERGIOVANNI, *Lo statuto albertino in Liguria: le lezioni di diritto costituzionale di Ludovico Casanova*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLI/2 (2001), pp. 193-216; C. STORTI STORCHI, *Ludovico Casanova (1799-1853) e le sue lezioni di Diritto internazionale*, in *Giuristi liguri dell’Ottocento* cit., pp. 53-94.

Figlio di una sorella di Parodi e curatore delle opere di Casanova, nonché suo biografo, è Cesare Cabella (1807-1888); legato in anni giovanili ad ambienti mazziniani, costretto a spostarsi in Sicilia entra in contatto con Francesco Ferrara e poi, a Napoli, con Pasquale Stanislao Mancini; dopo il 1848 viene eletto deputato per le prime tre legislature e partecipa alle commissioni per la revisione del Codice civile, per l’unificazione legislativa, per il Codice di commercio; nel 1862 inizia la carriera universitaria a Genova (ASG, *Uni 1440*) come professore di Diritto civile, per assumere in seguito la carica di rettore; nel 1870 è nominato senatore e prende ancora parte al dibattito politico e alla vita istituzionale (anche come membro della commissione per il nuovo Codice di commercio) praticamente fino alla morte. Sue lezioni universitarie sono redatte manoscritte in BGG [ms.] 92. 5. 14 e [ms.] 92. 5. 16, nonché nell’Archivio Cabella – E. Giorgi di Vistarino. Su Cabella è disponibile l’ampia monografia di F. RIDELLA, *La vita e i tempi di Cesare Cabella*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria »,

risultati significativi. Va ancora detto che una vicenda davvero importante in questa fase è quella di Luigi Corvetto, avvocato genovese di fama con interessi specifici nel campo del diritto commerciale. Da una rapida carriera politica sarà condotto a Parigi, dove parteciperà direttamente all'opera di codificazione; rimarrà comunque estraneo alle vicende universitarie¹⁴.

serie del Risorgimento, I, 1923; cfr. anche G. MONSAGRATI, *s.v.*, *Dizionario biografico degli italiani* cit., XV, 1972, pp. 683-686.

Di una *Biografia e commemorazione di Cesare Cabella* (*Annuario della Regia università di Genova*, 1889-1890, pp. 105-120) è autore il suo allievo Paolo Emilio Bensa. Di Bensa (1858-1928) si ricorda soprattutto la traduzione e commento, realizzata insieme a Carlo Fadda e proseguita da Pietro Bonfante, del *Lehrbuch des Pandektenrechts* di B. WINDSCHEID (*Diritto delle Pandette*, Torino, UTET, 1902-1904); cfr. P. CRAVERI, *s.v.*, *Dizionario biografico degli italiani* cit., VIII, 1966, pp. 576-588 e R. LUZZATTO, *Paolo Emilio Bensa scrittore e maestro*, in *Scritti per il XL della morte di P.E. Bensa*, Milano, Giuffrè, 1969 (ma il saggio è del 1828), pp. 23-32. Carlo Fadda (Cagliari 1853 - Roma 1931) insegnò a Genova dal 1882 al 1895, e di questo periodo di docenza esistono due volumi di sue lezioni in BGG, [ms.] 92. 5. 5/1-2 (*Delle obbligazioni*, 1885-86, e *Dei legati*, 1886-87). Cfr. P. MAROTTOLI, *s.v.*, *Dizionario biografico degli italiani* cit., XLIV, 1994, pp. 128-132.

¹⁴ Su di lui cfr. *infra*.

PARTE PRIMA

**RIFORME UNIVERSITARIE
E INSEGNAMENTI GIURIDICI A GENOVA
(1797-1815)**

1. *L'insegnamento del diritto tra Sette e Ottocento: la riforma dell'istruzione pubblica nella Repubblica ligure*

Nel 1797 cade una repubblica ormai “vecchia” di duecentosettant’anni¹. Tale caduta – ormai la storiografia lo sottolinea costantemente – avvenne in sostanza in modo indolore, fatte salve alcune insorgenze nel contado, come le reazioni popolari e filo-aristocratiche del “viva Maria” in Fontanabuona; senza il determinante intervento francese – si insiste – essa avrebbe potuto tranquillamente perpetuare il proprio modello statutale, « antico ma tutt’altro che in rovina »².

¹ Sulla fase conclusiva della storia della Repubblica di Genova – oltre alle ultime parti di C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova*, Torino, UTET, 1986 (*Storia d'Italia* diretta da G. GALASSO, IX) risulta ancora utile P.L. LEVATI, *I dogi di Genova dal 1771 al 1797 e vita genovese negli stessi anni*, Genova, Tip. della gioventù, 1916; sull’ultimo scorcio della repubblica aristocratica sotto il particolare profilo dei suoi rapporti con la Francia rivoluzionaria cfr. R. GUYOT, *Le Directoire et la République de Gênes (1795-1797)*, in « La Révolution française. Revue d'histoire moderne et contemporaine », XLIV (1903/I), pp. 402-434 e XLV (1903/II), pp. 39-65. È ora disponibile, di C. BITOSSO, il volume dal titolo – per l’appunto – « *La Repubblica è vecchia* ». *Patriziato e governo a Genova nel secondo Settecento*, Roma, Ist. storico it. per l’età moderna e contemporanea, 1995; sul piano culturale generale Bitossi, proponendo una lettura del declino della Repubblica aristocratica attraverso lo studio analitico del suo cetto di governo, sottolinea come nella seconda metà del ‘700 a Genova non si diedero « né riforme né “lumi” » (p. 10). Circa i lumi si vedano in particolare i contributi di Salvatore Rotta (*Documenti per la storia dell'Illuminismo a Genova: lettere di Agostino Lomellini a Paolo Frisi*, in « Miscellanea di storia ligure », I (1958), pp. 191-329; *Idee di riforma nella Genova settecentesca e la diffusione del pensiero di Montesquieu*, in « Il movimento operaio e socialista in Liguria », VII (1961), pp. 205-284; *L'Illuminismo a Genova: lettere di P.P. Celesia a F. Galiani*, I e II, « Miscellanea di storia ligure », n.s., III/2 (1971), e V/1 (1973); ancora cfr. F. VENTURI, *Genova a metà del Settecento*, in « Rivista storica italiana », LXXIX (1967), p. 732 e sgg.

Perifrasi analoghe a quella evidenziata da Bitossi conducono a utili confronti con realtà istituzionali da sempre riferimento costante per l’esperienza politico-istituzionale genovese: « La repubblica veneta è vecchia », ad esempio, è il giudizio di un giovane patrizio negli anni Trenta del XVIII secolo con cui si apre il contributo di P. DEL NEGRO, *La memoria dei vinti. Il patriziato veneziano e la caduta della repubblica*, in *L'eredità dell'Ottantaneve e l'Italia*, a cura di R. ZORZI, Firenze, Olschki, 1992, p. 351.

² C. BITOSSO, « *La Repubblica è vecchia* » cit., p. 525 e sgg.

È pur vero che, al di là delle crescenti difficoltà, « ancora nel 1797 l'edificio del governo genovese stava in piedi » e che si sarebbe potuto mantenere anche in seguito, magari realizzando un programma di riforme istituzionali sentite come indispensabili dagli oligarchi più aperti³; d'altra parte – però – era stato lo stesso governo aristocratico genovese a cercare una convergenza con la Francia rivoluzionaria alla luce dei propri interessi finanziari, commerciali e di espansione territoriale giocata – inizialmente – sulla tradizionale, ma adesso anacronistica (“vecchia”), offerta di neutralità⁴. Si trattava forse del « meno insopportabile di tanti altri governi allora esistenti » come a Genova scrisse qualcuno nello stesso 1797⁵. Ma al di là delle possibili alchimie aristocratico-istituzionali locali e utilizzando una prospettiva più ampia (la presenza francese e l'efficacia del suo intervento sullo scacchiere italiano non era solo la risultante di efficaci posizionamenti strategico-militari, non era una variabile casuale e secondaria), vale per tutti la valutazione di uno dei più sensibili (oltre che – effettivamente – pochi) illuministi genovesi; Pietro Paolo Celesia – rivolgendosi a un suo corrispondente, Stefano Rivarola, già molto scettico sulla rivoluzione in Francia e anzi accusato di aver partecipato proprio nel giugno 1797 a una congiura contro il programma di “democratizzazione” dell'Italia portato avanti da Bonaparte – scrive: « Insomma, caro signore e amico, io sono intimamente persuaso che, al punto a che sono giunte le nozioni politiche del 1797 in Europa, non poteva reggersi che languida, misera e zotica una Repubblica che nulla abbia di rappresentativo »⁶.

³ *Ibidem*, p. 571 e sgg.

⁴ Cfr. G. ASSERETO, *La Repubblica ligure. Lotte politiche e problemi finanziari (1797-1799)*, Torino, Fond. L. Einaudi, 1975, p. 30 e sgg.; emblematiche dell'atteggiamento genovese le parole di Bartolomeo Boccardi, inviato presso la repubblica francese come ministro del “serenissimo” governo e, dopo il giugno 1797, del Governo provvisorio della Repubblica ligure: « Io ho detto che l'antico governo aveva chiesto attivamente con formali deputazioni la mediazione del ministro Faypoult e del generale Bonaparte. Qualche giornalisti (sic) mi fan dire che Bonaparte ha rovesciato l'antico governo perché il governo stesso glielo aveva richiesto... », Parigi 7 agosto 1797, ASG, AS 2267 (cfr. G. COLUCCI, *La Repubblica di Genova e la Rivoluzione francese. Corrispondenze inedite degli ambasciatori genovesi a Parigi e presso il congresso di Rastadt*, Roma, Mantellate, 1902, III, p. 76). Ancora di Assereto, “a proposito” del libro di Bitossi e della sua interpretazione dell'ultima fase della Repubblica di Genova, cfr. *Genova nel secondo Settecento*, in « Rivista storica italiana », CX (1997), pp. 705-716.

⁵ C. BITOSSI, « *La Repubblica è vecchia* » cit., p. 577.

⁶ S. ROTTA, *L'Illuminismo a Genova* cit., II, p. 272. Venturi ha individuato proprio nella Repubblica di Genova una delle prime realtà statuali europee (e la prima italiana) in cui si ma-

Comunque sia, il modello d'insegnamento universitario – quantomeno nel settore giuridico: cattedre finanziate da un'antica famiglia e titolo dottorale rilasciato dal locale collegio dei dottori – era ben aderente a una struttura di governo a carattere oligarchico e non poteva non apparire “vecchio” (e se non proprio “zotico”, languiva “misero”).

Il nuovo regime raccoglie, da questo punto di vista, un'eredità pesante; in definitiva sarà necessario che si profili nitidamente la figura di Bonaparte, e che Genova rientri nella radicale e totalizzante riforma amministrativa imperiale, perché si crei un sensibile cambiamento⁷. Visto il ruolo centrale at-

nifestò concretamente la crisi politica dell'antico regime e il punto nodale sarebbe stato l'incapacità di far fronte alla rivoluzione di Corsica, una vicenda discussa a livello europeo come primo segnale di una crisi ormai definitiva; F. VENTURI, *L'Italia alla vigilia della Rivoluzione francese*, in *L'Italia alla vigilia della Rivoluzione francese*, Atti del LIV Congresso di Storia del Risorgimento italiano (Milano 12-15 ottobre 1988), Roma, Ist. per la Storia del Risorgimento italiano, 1990, p. 35; in generale alla rivoluzione di Corsica è dedicata la prima parte del volume V/I del suo *Settecento riformatore*, Torino, Einaudi, 1987 (*Patria e libertà: la rivoluzione di Corsica*, pp. 3-220). Cfr. anche C. BAUDI DI VESME, *Studi sul XVIII secolo. Le prime manifestazioni della rivoluzione d'occidente in Francia e nelle repubbliche oligarchiche (1748-1775)*, Torino, Dep. subalpina di Storia patria – Biblioteca italiana di Storia recente, n.s., 1972, pp. 337-382; sulla “congiura” ordita da Rivarola cfr. R. GUYOT, *Le Directoire et la République de Gênes* cit., p. 50 e sgg. Allora, per inserire il caso genovese – lo specifico clima politico ligure degli anni immediatamente precedenti al 1797 – in un quadro più vasto, possono essere ad esempio ancora utili (oltre che particolarmente suggestivi) due contributi “interpretativi” molto diversi come il saggio di R. DE FELICE, *L'Italia nel periodo rivoluzionario*, in ID., *Italia giacobina*, Napoli, ESI, 1965, pp. 7-58, e – su di un piano ancora più generale – il libro di E.J. HOBSBAWM, *Le rivoluzioni borghesi 1789-1848*, Roma-Bari, Laterza, 1991 (*The Age of Revolution. Europe 1789-1848*, Cleveland-New York, 1962), pp. 11-42 e 81-141.

⁷ Sulle vicende dell'Università genovese nel periodo della Repubblica democratica e in quello imperiale, e sempre all'interno del già citato volume *L'archivio storico dell'Università di Genova*, cfr. R. SAVELLI, *Dai collegi all'Università*, pp. XXXV-XXXVII, e C. FARINELLA, *Il lento avvio. Contributo alla storia dell'Università di Genova*, pp. LXXXVIII-LXXXIV; si veda anche, naturalmente, l'inventario per il periodo francese introdotto e curato da M.C. ITALIA alle pp. 18-29. Punto di avvio importante rimane ancora L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova, continuata fino a' di nostri* per E. CELESIA [... dal 1814 fino a' di nostri, p. 223 e sgg.], II, Genova, Sordomuti, 1867 (Bologna, Forni, 1975), p. 96 e sgg.; cfr. anche N. COZZOLINO, *Gl'istituti di cultura a Genova sulla fine del 1700 e sui primi del 1800*, in «Giornale storico e letterario della Liguria», n.s., VII (1931), pp. 20-31. Per il periodo che qui in particolare interessa – cioè quello francese – cfr. R. BOUDARD, *L'organisation de l'Université* cit.: in centocinquanta pagine l'autore traccia un quadro dell'istituzione accademica imperiale di Genova nel suo complesso (non solo dell'insegnamento superiore, cioè quello universitario in senso stretto), affrontando una serie di temi legati a problemi di ordine strutturale e finanziario; in questa sede, specifica-

tribuito da Napoleone a una profonda riforma del diritto – una riforma a lungo attesa a livello continentale, e preparata lungo un intero secolo – è naturale che lo sviluppo dell'insegnamento e della riflessione scientifica in campo giuridico siano un settore di indagine particolarmente utile. E infatti, in un momento di rapida evoluzione della cultura giuridica, proprio a Genova è possibile individuare, tra il resto, i primi germi della recezione in Italia di questo moto di riforma dottrinale. In questo nuovo contesto, però, il punto di partenza è la didattica universitaria, ed è quindi opportuno iniziare proprio dalla struttura di insegnamento.

mente orientata verso il problema dell'insegnamento giuridico, per tali problematiche vi si fa quindi implicito rinvio, preoccupandosi solo delle indispensabili integrazioni. Dello stesso autore (oltre che la voce *Université napoléonienne*, in *Dictionnaire Napoléon*, sous la direction de J. TULARD, Paris, Fayard, 1995, pp. 1687-1694, dove uno spazio particolare è dedicato all'esperienza genovese a p. 1692, ed *Expériences françaises de l'Italie napoléonienne. Rome dans le système universitaire napoléonien et l'organisation des Académies et Universités de Pise, Parme et Turin. 1806-1814*, Roma, Ed. dell'Ateneo, 1988), per il periodo immediatamente precedente, cfr. *Gênes et la France dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle (1748-1797)*, Paris – La Haye, Mouton, 1962 (dove già Boudard si occupava del problema dell'insegnamento a Genova a p. 317 e sgg.) e *Quelques aspects mineurs de l'influence française à Gênes entre 1746 et 1797*, in « Miscellanea di storia ligure », IV (1966), pp. 289-305; sul medesimo tema, collegato al modo in cui si svilupperanno i rapporti tra Parigi e Genova nei decenni successivi, cfr. V. VITALE, *I dispacci dei diplomatici genovesi a Parigi (1787-1793)*, in « Miscellanea di storia italiana », III serie, XXIV (1936).

Per l'inserimento nella complessa struttura di istruzione pubblica organizzata da Napoleone, innanzi tutto cfr. l'ancora utilissimo A. AULARD, *Napoléon I^{er} et le monopole universitaire. Origines et fonctionnement de l'Université impériale*, Paris, Colin, 1911. Una breve illustrazione del lavoro scientifico di Alphonse Aulard (sia pure sotto il particolare profilo di storico della Rivoluzione) è presente in J. GODECHOT, *Le rivoluzioni (1770-1789)*, Milano, Mursia, 1975 (*Les révolutions. 1770-1799*, Paris, P.U.F., 1963), pp. 228-229; dello stesso Godechot sull'organizzazione generale dell'insegnamento cfr. *Les institutions de la France sous la Révolution et l'Empire*, Paris, P.U.F., 1989⁴ (1951), pp. 732-751. Con riferimento alla situazione italiana, se pure non avendo specifico riguardo all'insegnamento universitario, cfr. S. BUCCI, *La Scuola italiana nell'età napoleonica. Il sistema educativo e scolastico francese nel Regno d'Italia*, Roma, Bulzoni, 1976; con particolare riferimento all'università L. PEPE, *La questione delle Università minori in Italia nel periodo napoleonico*, in *Le Università minori in Europa* cit., pp. 425-442; cfr. anche S. BUCCI, *L'Università di Perugia nell'Italia napoleonica*, *Ibidem*, pp. 473-485. Sull'evoluzione delle Facoltà di diritto in base alla normativa francese a partire dalla legge 7 ventoso III, cfr. J. BONNECASE, *Qu'est-ce qu'une Faculté de droit?*, Paris, Recueil Sirey, 1929, p. 81 e sgg.; cfr. anche R. FERRANTE, *Dans l'ordre établi par le Code civil* cit.

Soppressa nel 1773 la Compagnia di Gesù, per secoli artefice massimo dell'insegnamento superiore, anche a Genova si pone in modo indifferibile il problema di una riforma in questo campo. Nel 1774 Ambrogio Doria – personaggio di rilievo tra il patriziato genovese e intensamente impegnato nell'attività di governo – predispone un regolamento per la riorganizzazione del locale ateneo⁸. Per l'insegnamento del diritto civile resta prescritto un corso di quattro anni dedicato alla spiegazione delle pandette «alla maniera usata da Voet, inserendovi secondo i titoli il gius patrio e le nozioni della qualità e giurisdizione de' magistrati della Repubblica».

Nel 1783 è istituita una «accademia delle scienze e belle lettere sotto la protezione del serenissimo governo»: ne entrano a far parte personaggi anche in seguito impegnati nella locale Università come Celestino Massucco e Gerolamo Serra, giuristi coinvolti sullo scenario politico nella fase rivoluzionario-imperiale (ma anche dopo la Restaurazione) come Giovanni Battista Carbonara e Agostino Pareto, e futuri docenti della Facoltà giuridica come Stefano De Gregori e Nicolò Ardigioni⁹.

⁸ L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., p. 7 e sgg.; sulla stagione «riformatrice» degli studi nell'ultimo ventennio della repubblica aristocratica C. FARINELLA, *Il lento avvio* cit., pp. LXIV-LXXVIII; cfr. anche R. SAVELLI, *Dai collegi all'università* cit., pp. XXXIII-XXXVI. Sull'attività di Ambrogio Doria cfr. C. BITOSI, «*La repubblica è vecchia*» cit., ad indicem. Un panorama sul dibattito intorno all'istruzione in questa fase, inteso in alcune situazioni locali, si può ricavare da M. ROGGERO, *Professori e studenti nelle università tra crisi e riforme*, in *Storia d'Italia. Annali 4. Intellettuali e potere*, a cura di C. VIVANTI, Torino, Einaudi, 1981, pp. 1039-1081; G. RICUPERATI, *Le riforme scolastiche negli spazi italiani della seconda metà del Settecento fra progetto e realtà*, in *L'Italia alla vigilia della Rivoluzione francese* cit., pp. 201-246. Cfr. anche B. PERONI, *La politica scolastica dei principi riformatori*, in «Nuova rivista storica», VI (1928), pp. 265-300, e – se pure in chiave più propriamente pedagogica – *Il pensiero pedagogico dell'Illuminismo*, a cura di E. LAMA, Firenze, Sansoni, 1958; D. BALANI – M. ROGGERO, *La Scuola in Italia dalla controriforma al secolo dei lumi*, Torino, Loescher, 1976, p. 109 e sgg. Per alcune importanti iniziative di riforma lungo il Settecento, a partire dal caso torinese cfr. M. ROGGERO, *Scuola e riforme nello Stato sabaudo. L'Istruzione secondaria dalla ratio studiorum alle costituzioni del 1772*, Torino, Dep. Subalpina di Storia patria – Bibl. di storia recente – n.s., XVIII, 1981; F. COLAO, *L'Università dalla Reggenza al governo francese*, in *L'università di Siena. 750 anni di storia*, Milano, Pizzi, 1991, pp. 67-76.

⁹ L'esistenza di questa accademia è segnalata, con un elenco dei membri al 1795, in *Notizie sull'Università di Genova*, di GIAMBATTISTA CANOBBIO (professore di chimica presso la regia Università di Genova), testo conservato presso l'Istituto internazionale di Studi liguri di Bordighera, *Fondo Rossi*, ms. 59, p. 55. In una altra accademia, quella promossa da Giacomo Filippo Durazzo e attiva tra il 1783 e il 1787, operarono tra gli altri Nicolò Grillo Cattaneo – in

Nel 1792 la Deputazione ex-gesuitica, cui spetta la direzione dell'Università, propone l'introduzione di un insegnamento di Gius pubblico; la proposta, se pure presentata in assoluta coerenza con il sistema aristocratico, è respinta dal governo¹⁰. Alla vigilia della rivoluzione ligure gli insegnamenti giuridici restano dunque ridotti alla sole due cattedre "grimaldine" – tradizionalmente le uniche effettive e stabili strutture didattiche di livello superiore presenti a Genova – di Diritto civile e di Diritto canonico, ricoperte rispettivamente da Giovanni Battista Molini e Giovanni Battista Gandolfo (personaggi su cui ci si soffermerà in seguito)¹¹.

Nel giugno 1797 l'impulso rivoluzionario investe dunque anche Genova sancendo la caduta dell'antica repubblica aristocratica. A due giorni dalla sua installazione, avvenuta il 16 giugno, il Governo provvisorio accoglie una deputazione di professori e studenti della locale Università e ne riceve la dichiarazione di fedeltà¹². Si tratta di uno dei ripetuti omaggi che le più

futuro rettore dell'Università, immediatamente prima di Girolamo Serra –, docenti attuali e futuri dell'ateneo genovese, e tra gli esponenti delle professioni l'avvocato Luigi Lupi, molto attivo politicamente nella fase della Repubblica ligure; cfr. A. PETRUCCIANI, *Gli incunaboli della biblioteca Durazzo*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/2 (1988), pp. 53-55.

¹⁰ ASG, SS 383. Le motivazioni addotte a sostegno di una tale proposta sono indicative del contesto politico: « In questa Repubblica, ove i giovani patrizi sono di buon'ora chiamati alla discussione dei seri oggetti del governo, non tanto circa l'interna amministrazione quanto ancora rapporto alle esterne relazioni politiche colle altre potenze e nazioni, manca affatto ogni stabilimento di pubblica istituzione in questo genere. A questo potrebbe da Vostre Signorie Serenissime provvedersi coll'erezione di una cattedra di Gius pubblico all'Università, alle di cui lezioni fossero principalmente invitati i patrizi designati al governo medianti quelle onorevoli distinzioni di pubblica approvazione ed anticipata considerazione che stimassero d'accordare a chi le avesse frequentate con assiduità per un determinato tempo ».

¹¹ Sono già presenti in un elenco di professori annesso a una relazione della Giunta gesuitica del 1793 che propone alcune (minime) modifiche al sistema di insegnamento: ASG, *Senato, sala Senarega*, 383. Sui tentativi di riforma dell'insegnamento universitario genovese tra il 1773 e il 1797 (timidi e vanificati) cfr. R. SAVELLI, *Dai collegi all'università* cit., pp. LXIV-LXXVIII, e quanto agli insegnamenti universitari costituiti a Genova sulla base del lascito cinquecentesco di Ansaldo Grimaldi, p. XXIII e sgg.

¹² 16 giugno 1797, *Registro delle sessioni del Governo provvisorio della Repubblica di Genova dal giorno della sua installazione 14 giugno 1797*, [Genova], Stamperia nazionale, s.d., [I], p. 18 (n. 2). Un particolare curioso: le riunioni del Governo provvisorio (a quanto riportato in [A. CLAVARINO], *Annali della Repubblica ligure dall'anno 1797 a tutto l'anno 1805*, Genova, Botto, 1852-53, II, p. 33), si svolgono presso la « libreria franzoniana in S. Ambrogio ». Questa biblioteca cittadina è nota, oltre che per l'importanza della sua dotazione libraria, per la condizione con cui venne lasciata nel 1778 dall'abate Paolo Girolamo Franzone: che fosse

diverse comunità organizzate prestano al nuovo organo di direzione politica; resta il fatto che il tema dell'istruzione – fortemente marcato ideologicamente – è uno di quelli sentiti immediatamente come centrali nella nuova fase¹³.

Non mancavano d'altra parte i riferimenti ad essa nel pensiero degli autori più letti e seguiti in questo momento: per limitarsi agli autori italiani, poco più di dieci anni prima Filangieri aveva pubblicato il quarto libro della sua opera maggiore (1785), e nel sistema complessivo della *Scienza della legislazione* educazione ed istruzione pubblica (cui appunto questo libro era dedicato) occupavano un posto non secondario; anche per il filosofo napoletano non poteva non costituire un riferimento imprescindibile (e dichiarato) un'opera fondamentale nella storia della pedagogia quale *l'Émile ou De l'éducation* (1762) di Rousseau, occasione di un dibattito intenso, e ricco di echi durante le diverse fasi costituzionali successive alla Rivoluzione, nella cultura illuministica francese¹⁴.

tenuta aperta dalla mattina alla sera fino alle 23, una caratteristica che la qualificò in modo particolare anche quando a Parigi, al momento dell'annessione, venne tratteggiato un quadro delle istituzioni culturali genovesi (l'altra biblioteca cittadina ricordata è quella istituita da Carlo Giuseppe Vespasiano Berio, attuale biblioteca civica): AN, F^{1e}, 82.

¹³ «Dopo la Costituzione, l'oggetto più importante per una Nazione, che si è rigenerata, è la Pubblica Istruzione. Anzi, se le circostanze il permettessero, è indubitato, che dovrebbe questa premettersi...»; «Gazzetta nazionale genovese», 1797, n. 21, p. 176 (4 novembre). Sulla «Gazzetta nazionale genovese», che è pubblicata da appena cinque mesi succedendo agli «Avvisi», cfr. R. BOUDARD, *Gazzette patrie e straniere a Genova nel periodo rivoluzionario*, in «Rivista italiana di studi napoleonici», IX (1970), pp. 124-135. La «Gazzetta nazionale genovese», Stamperia francese e italiana degli amici della libertà, esce a partire dal 17 giugno 1797; dal 16 dicembre 1797 diventa «Gazzetta nazionale della Liguria», Stamperia della Gazzetta nazionale, e dal 15 giugno 1805 «Gazzetta di Genova», Stamperia dell'Istituto e della Gazzetta nazionale. Quanto agli slogan in tema di istruzione si veda ad esempio una petizione – intestata «libertà, istruzione, eguaglianza» – presentata al Governo provvisorio l'8 novembre 1797: «L'uomo degradato, carico d'oltraggi e d'insulti non risorge dal suo avvilito, se non per mezzo del travaglio e coll'aiuto della pubblica istruzione»; ASG, Ms. 606. Su di un piano generale cfr. G. SICARD, *La Révolution française et l'éducation*, in *L'enfant*, Recueil de la Société Jean Bodin pour l'Histoire comparative des institutions, XXXIX, V partie: *Le droit à l'éducation*, Bruxelles, 1975, pp. 265-295. Sul dibattito italiano cfr. R. DE FELICE, «Istruzione pubblica» e rivoluzione nel movimento repubblicano italiano del 1796-1799, in «Rivista storica italiana», LXXXIX (1967), fasc. IV (Omaggio a Delio Cantimori), pp. 1144-1163; su di un caso particolare C. MANGIO, *Polemiche e «istruzione pubblica» nella stampa repubblicana toscana (1799)*, in «Ricerche storiche», 12 (1982), pp. 335-408.

¹⁴ Tratta *Delle leggi che riguardano l'educazione, i costumi e l'istruzione pubblica* appunto il quarto libro della *Scienza della legislazione*: cfr. G. FILANGIERI, *La scienza della legislazione*,

Filangieri si sofferma – brevemente, trattando della “educazione” – anche sull’istruzione giuridica: allo studio del diritto di natura e delle genti deve seguire quello delle «patrie leggi, accompagnato da’ veri e luminosi principii dell’ordine pubblico e della prosperità sociale»; un tale studio presuppone però una «correzione delle leggi», e solo allora l’istruzione giuridica avverrà seguendo «le diverse parti di questa legislazione»¹⁵.

Si rende cioè già esplicita una tendenza che, in coerenza con gli antecedenti dell’Illuminismo giuridico, sarà sancita legislativamente – ormai in un ordinamento a diritto codificato – con le disposizioni francesi in tema di insegnamento giuridico del 1804: lo studio del diritto inteso come analisi condotta «dans l’ordre établi par le Code civil».

Cultura illuministica, ideologia rivoluzionaria ed elaborazione costituzionale avevano dunque fra le priorità assolute l’immediato adeguamento dell’istruzione – la formazione di “cittadini” – al nuovo corso. Lo stesso Governo ligure sembra dunque avviare immediatamente un processo di riforma; la Municipalità riceve una delega specifica, che viene poi passata al Comitato dei pubblici stabilimenti e infine a un’apposita commissione che presenta un *Piano di pubblica istruzione*¹⁶.

cui segue B. CONSTANT, *Comento sulla scienza della legislazione*, a cura di V. FROSINI, Roma, Ist. poligrafico e Zecca dello Stato, 1984, II, pp. 147-373, e 375-381 (per il *comento* constantiano *Dell’educazione*, dove si auspica al riguardo una “neutralità” del governo); altro riferimento importante – richiamato da Constant – sono i *Mémoires sur l’instruction publique* (1790) di Condorcet, autore di un progetto sull’istruzione pubblica presentato all’Assemblea costituente nel 1792. Per un panorama delle discussioni in Francia lungo il XVIII secolo, con antologia di testi dei protagonisti di questo ampio dibattito, cfr. W. BERNARDI, *Educazione e società in Francia dall’Illuminismo alla Rivoluzione*, Torino, Loescher, 1978; sul pensiero pedagogico di Condorcet nel contesto generale cfr. S. MORAVIA, *Il tramonto dell’Illuminismo. Filosofia e politica nella società francese (1770-1810)*, Bari, Laterza, 1968, p. 327 e sgg., e più in specifico M. ALBERTONE, *Una scuola per la Rivoluzione. Condorcet e il dibattito sull’istruzione 1792/1794*, Napoli, Guida, 1979.

¹⁵ G. FILANGIERI, *La scienza della legislazione* cit., p. 255 (lib. IV, parte I, capo XXV *Sistema d’educazione scientifica pel collegio de’ magistrati e de’ guerrieri*, art. VII *Delle istruzioni degli ultimi sei anni*). Trattando *Delle leggi che riguardano l’istruzione pubblica* (lib. IV, parte III), affronta poi il problema di un “nuovo piano” per le università (pp. 353-355; capo LI). Si rinvia, per i vari profili del suo pensiero (ma non sul problema dell’istruzione pubblica), ai diversi contributi presenti in *Gaetano Filangieri e l’Illuminismo europeo*, Atti del convegno di Vico Equense del 14-16 ottobre 1982, a cura di L. D’ALESSANDRO, Napoli, Guida, 1991.

¹⁶ Il testo del *Piano* è in ASG, *RL* 513; la Municipalità di Genova esercitava le sue funzioni attraverso una serie di Comitati tra cui quello dei pubblici stabilimenti, che appunto era

È un progetto per molti aspetti approssimativo (esplicitamente una provvisoria sintesi a premessa di successive elaborazioni), confuso, e condizionato da un velleitarismo tipico della fase rivoluzionaria e dalla volontà di esibire un qualche modellamento (per altro incerto, anche nelle denominazioni) sulla struttura francese avviata il 3 brumaio IV (25 ottobre 1795), quella delle *Écoles centrales*; ma si tratta del primo tentativo di disegnare una struttura d'insegnamento effettivamente operativa. Lo schema individuato è in sostanza quello mantenuto anche in seguito; i livelli di insegnamento sono tre: Scuola normale, Scuola centrale e Liceo nazionale. Quest'ultimo, in particolare, comprende anche un corso di Diritto di natura e delle genti ed etica, uno di Legislazione, diviso a propria volta in due cattedre, e infine uno di Legislazione ecclesiastica; si dimostra con ciò – pur nel contesto di un generale rifiuto della tradizionale centralità didattica e socio-professionale del diritto e dei suoi operatori – un'attenzione alle materie giuridiche che nel futuro piano dell'Istituto nazionale verrà in gran parte meno. Per intanto questo primo progetto è destinato ad un immediato oblio¹⁷.

La riforma radicale dell'insegnamento universitario è infatti al momento accantonata. Per ora si pensa solo all'approssimarsi del 12 novembre,

competente per « la direzione dell'istruzione pubblica » (cfr. *Regolamento per la Municipalità provvisoria di Genova*, in *Registro delle sessioni del Governo provvisorio* cit., [I], p. 117, 30 giugno 1797). Il *Piano* porta la firma del prefetto dell'Università Marco Decotto, presidente della commissione istituita dalla Municipalità il 19 agosto 1797 (di sette membri tra cui, docente all'università, Ambrogio Multedo, ancora in seguito impegnato su questo fronte): ASCG, AM-L 120. Carmelitano, dopo essere già stato negli anni precedenti docente di teologia dogmatica, Decotto è nel 1797 lettore di Teologia e ciò forse spiega la previsione, per il Liceo, di ben quattro « cattedre sacre »: Teologia morale, Storia generale della religione e scrittura sacra, Teologia dogmatica, e Legislazione ecclesiastica. Questo primo tentativo di riforma dell'insegnamento è enfatizzato ancora nell'articolo della « Gazzetta » richiamato poco sopra; vi si critica anzi il governo per non dare la dovuta attenzione all'istruzione pubblica, fondamentale per formare lo « spirito pubblico » contro l'« educazione aristocratica ».

¹⁷ Ancora la « Gazzetta » riferisce come il *Piano* sia finito « in un recondito scaffale dell'archivio segreto » (il riferimento è a una tipica istituzione, come l'« archivio segreto », posta a tutela delle più riservate attività del governo aristocratico). L'imminente apertura dell'Università è l'occasione per risolvere la questione: « Molti de' professori che la compongono hanno già ben meritato della patria, e sono cari alla nazione, non solo per i loro lumi, quanto per il coraggioso attaccamento alla democrazia, e alla libertà, i cui principi hanno sparsi e proclamati anche nei tempi dell'aristocrazia; e non dubitiamo punto che da sé soli non eseguiscano la necessaria riforma sulle loro istituzioni, staccandosi dalla vecchia *rotina* per renderle più semplici, e più conformi allo spirito filosofico, che devono rendere comune ».

data di apertura dei corsi «secondo l'antico sistema dell'università», cui si frappongono anche ostacoli di ordine pubblico¹⁸. Va poi ripristinata tutta la strumentazione necessaria al funzionamento dei laboratori, al momento in gran parte inutilizzabile¹⁹. In un contesto del genere è impossibile rinunciare alla dotazione delle cattedre grimaldine, che serve in particolare a finanziare gli insegnamenti giuridici ora identificati in quelli di Gius naturale, Gius pubblico, e Gius canonico, ricoperti rispettivamente da Prospero Semino, Giovanni Battista Molini e Gaetano Marré²⁰.

Quando l'Università riapre i battenti, l'orazione inaugurale è affidata allo scoliope Celestino Massucco (professore di Poesia), che traccia un quadro desolante degli studi superiori a Genova: il corredo di nozioni che viene fornito ai giovani comprende tra il resto anche «le antiche e barbare leggi genitrici infami di risse, di cavillazioni e di ingiustizie»²¹. E se le attese di riforma sono state in precedenza sempre tradite, nella situazione politica radicalmente nuova ci si attende una profonda trasformazione.

¹⁸ Un problema che viene posto è quello delle truppe che, inizialmente stazionate nel portico del palazzo di via Balbi, sono via via risalite fino al cortile e al piano superiore, occupando alcune aule d'insegnamento: ASG, *RL* 612.

¹⁹ ASG, *RL* 619.

²⁰ *Ibidem*. L'amministrazione dell'Università è ancora demandata al Comitato dei pubblici stabilimenti della Municipalità. Su questi docenti, e in particolare su Marré e sul suo insegnamento canonistico, si torna *infra*.

²¹ C. MASSUCCO, *Orazione inaugurale nel riaprimiento dell'Università di Genova*, Stamperia francese e italiana degli amici della libertà, [1797], p. 19. Sulla sua figura, cfr. N. COZZOLINO, *Gl'istituti di cultura a Genova* cit., pp. 24-25. Certo, il letterato che adesso plaude al « felice ritorno alle leggi della natura, ai dettami della ragione, ai nostri veri diritti, alle libertà, ed all'amore dell'ordine e del decoro » (p. 7) e che nel 1799 – onorando uno degli esponenti più radicali dell'ala giacobina – scriverà i *Versi in morte di... Sebastiano Biagini recitati al Circolo costituzionale* (Genova, Scionico - De Grossi), è il medesimo che negli anni passati non ha lesinato elogiativi scritti d'occasione agli esponenti della classe oligarchica, indifferentemente che si sposassero, morissero o che diventassero dogi (ad esempio, compone il sonetto *Nella solenne incoronazione del Ser.mo Giambattista Airoli Doge della Ser.ma Repubblica di Genova*, Genova, Tip. Gensiniana, 1783). Emblematico è il modo in cui propone alla Municipalità il mantenimento della tradizionale orazione inaugurale per l'apertura delle lezioni: deve essere « democratica nell'argomento », ma la cerimonia va svolta mantenendo intatta la tradizionale solennità. Con l'occasione rileva (oltre al problema delle truppe che hanno occupato le aule) come « l'Università di Genova è la sola in Europa che sia veramente acefala; vi ha è vero un detto prefetto degli studi ma non ha né credito né autorità »; sottolinea poi la necessità assoluta di reclutare i docenti « per concorso e per pubblico esame » e non « pel silenzioso messo del favore e delle attinenze »: ASCG, *AM-L*, 120 (12 novembre 1797).

Come si è detto, al momento la competenza in tema di pubblica istruzione spetta al Comitato dei pubblici stabilimenti in seno alla Municipalità genovese, ma per l'Università è direttamente il Governo a prevedere da subito la rimozione del professore di Fisica generale Felice Dana; rimosso dall'insegnamento di Diritto canonico è ugualmente Giovanni Battista Gandolfo (probabilmente per le sue opinioni contrarie al nuovo corso), che con Giovanni Battista Molini (docente di Diritto civile) si era diviso lo stentato corso di studi giuridici fino al 1797²².

A dicembre del 1797 viene approvata la Costituzione: tra i « doveri del corpo sociale » vi è quello di predisporre « i mezzi per l'istruzione di tutti i cittadini ». L'intero capo XIV (artt. 304-319) è dedicato all'istruzione pubblica: sarà la Repubblica a prendersene cura, e ciò con riferimento alle Scuole primarie (quelle cioè in cui « ai fanciulli si insegnerà a leggere e scrivere, gli elementi di calcolo, i principi della morale e la Costituzione »), mentre per quanto riguarda l'istruzione superiore ci si limita a prescrivere la creazione di un Istituto nazionale. Quest'ultimo, formato da professori eletti dal Direttorio, avrà il compito di « raccogliere le scoperte, perfezionare le arti e le scienze, principalmente l'agricoltura e la navigazione » (art. 312). La sua istituzione si collega a quel generale « piano per tutti gli stabilimenti di pubblica istruzione, educazione e studio », al quale dovrà provvedere il corpo legislativo (art. 311)²³.

²² Sulla vicenda relativa a Dana (cui viene contestata l'origine non genovese, pur vantando egli quindici anni di docenza in città) cfr. la sua lettera di protesta al Governo provvisorio in ASG, Ms. 606. Cfr. L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., pp. 100-101. Circa la cattedra di Diritto canonico e la controversa docenza di Gaetano Marré (inserita, tra l'altro, proprio nella vertenza Municipalità-governo sulla competenza a provvedere in tema di Università) cfr. *infra*.

²³ Il capo XIV della costituzione ligure riprende in gran parte il capo XIII (artt. 339-352) di quella della Repubblica Cispadana (cfr. *Le Costituzioni italiane 1796-1799*, a cura di M. D'ADDIO ed altri, Roma, Colombo, 1993, pp. 251-252 e 105-106), che a sua volta ha per modello il titolo X (artt. 296-301) della costituzione francese del 1795 (cfr. *Les constitutions de la France depuis 1789*, présentation par J. GODECHOT, Paris, Flammarion, 1979, pp. 133-134). Un quadro complessivo si ha in M. BUONOCORE CACCIALUPI, *Istruzione, educazione e cultura nelle costituzioni giacobine italiane e nelle successive carte preunitarie*, in « Rivista italiana di studi napoleonici », n.s., XXI (1984), pp. 107-159 (sulla costituzione ligure pp. 123-124).

Sulla elaborazione costituzionale ligure nel periodo della repubblica democratica, si rinvia a M. DA PASSANO, *Il processo di costituzionalizzazione nella Repubblica ligure (1797-1799)*, in *Materiali per una storia della cultura giuridica*, raccolti da Giovanni Tarello, Bologna, il Mulino,

Il “corpo legislativo”, attraverso cui dovrà passare una riforma dell’insegnamento pubblico, è articolato in un Consiglio dei seniori e in un Consiglio dei sessanta (o “giuniori”). In questo secondo consesso, cui più propriamente compete l’iniziativa legislativa, saranno eletti due futuri professori della Facoltà giuridica, gli avvocati Nicolò Ardizzoni e Ambrogio Laberio.

Le suggestioni culturali d’oltralpe, l’adeguamento ai programmi rivoluzionari, la volontà (necessità) di edificare istituzioni che siano diretta riproduzione dei modelli francesi fa sì che il tema dell’istruzione pubblica – e dell’università in particolare – sia fra quelli posti in primo piano. Esso diviene, anzi, oggetto di schermaglie all’interno delle stesse strutture di governo²⁴.

1973, pp. 79-260; ID., *La questione costituzionale nella Repubblica ligure (1800-1802)*, in *La formazione storica del diritto moderno in Europa*, Firenze, Olschki, 1977, III, pp. 1373-1407; ID., *Dalla democrazia direttoriale all’oligarchia senatoria: le vicende costituzionali della Repubblica ligure (1797-1805)*, in « Studi settecenteschi », 17 (1997), numero speciale in onore di S. Rotta, pp. 287-334. Su questa fase cfr. anche G. ASSERETO, *La Repubblica ligure* cit.; ID., *Genova e la Liguria nell’anno 1800. Crisi bellica e trasformazioni politiche*, in G. ASSERETO – G. GIANNINI – B. MONTALE, *Figure e momenti del Risorgimento in Liguria*, in « Miscellanea storica ligure » VIII/1, 1976, pp. 3-51; ID., *I gruppi dirigenti liguri tra la fine del vecchio regime e l’annessione all’impero napoleonico*, in « Quaderni storici », 1978, pp. 73-101, ora in ID., *Le metamorfosi della Repubblica. Saggi di storia genovese tra il XVI e il XIX secolo*, Savona, E. Ferraris, 1999, pp. 183-211, dove cfr. anche *Governo e amministrazione nella Repubblica ligure*, pp. 163-181; ID., *La seconda Repubblica ligure 1800-1805. Dal « 18 brumaio genovese » all’annessione alla Francia*, Milano, Selene, 2000; A. RONCO, *Storia della Repubblica ligure 1797-1799*, Genova, Sagep, 1988. Costituiscono comunque sempre fonte di riferimento [A. CLAVARINO], *Annali della Repubblica ligure* cit. e, in particolare per la storia dell’insegnamento superiore, L. ISNARDI, *Storia dell’Università di Genova* cit.; ancora cfr. V. VITALE, *Onofrio Scassi e la vita genovese del suo tempo (1768-1836)*, Genova, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », LIX (1932), dove su « la Repubblica democratica e l’Istituto nazionale » ci si sofferma a p. 30 e sgg.

²⁴ Su questa fase cfr. C. FARINELLA, *Il lento avvio* cit., pp. LXXVIII-LXXX. Appare scarsa la bibliografia sull’istruzione pubblica in seno alle repubbliche democratiche italiane del triennio 1797-1799: oltre all’appena citato M. BUONOCORE CACCIALUPI, *Istruzione, educazione e cultura*, come esempio recente, per un dibattito che si svolge in contemporanea alla difficoltosa elaborazione genovese, cfr. L. PEPE, *Università o Grandes Écoles: il Piano Mascheroni e il dibattito al Gran Consiglio della Repubblica Cisalpina*, in *Università in Europa* cit., pp. 511-523; cfr. anche il quadro generale, e il dibattito nel periodo del Regno d’Italia, in ID., *La questione delle università minori* cit.; sulla situazione nella cisalpina, E. BRAMBILLA, *L’istruzione pubblica dalla Repubblica Cisalpina al Regno Italico*, in « Quaderni storici », VIII (1973), pp. 491-526.

A marzo del 1798, rivolgendosi al Direttorio, il ministro dell'interiore e delle finanze rivendica a sé la competenza ad intervenire in questa materia contro le pretese della Municipalità di Genova²⁵. Così ad aprile, in attesa della creazione dell'Istituto nazionale, il Direttorio incarica proprio questo ministero di provvedere a che «l'Università, unico stabilimento pubblico che in qualche modo paragonare si possa al desiderato Istituto, sia sistemata nel migliore metodo conciliabile con le attuali circostanze»; è necessaria la predisposizione di un apposito regolamento e il ministro, tracciando – per altro – uno schema già ben dettagliato, chiede ai professori Ambrogio Multedo, Cirillo Capozza e Cesare Canefri di occuparsene²⁶.

Il Consiglio dei sessanta incomincia ad affrontare il problema dell'istruzione pubblica a febbraio, dando quindici giorni di tempo a una commissione perché elabori un rapporto al riguardo²⁷. Solo a luglio è infine possibile discutere in assemblea un *Piano di pubblica istruzione*: sono previste tre Scuole normali primarie e quattro Scuole normali intermedie (nella

²⁵ «È stata un'usurpazione che la Municipalità ha fatto al Governo provvisorio nell'impossessarsi dell'Università e sarebbe molto più scandalosa ed intollerabile al presente. Il denaro che nutrice l'Università non appartiene alla Municipalità: le Scuole dell'Università, che possono chiamarsi normali, devono essere d'immediata ispezione del governo. Tutti i professori ed impiegati nell'Università devono essere installati con metodo, con obblighi, con istruzioni particolari, e quelli, che hanno qualche responsabilità, devono rispondere degli inventari e non regolarsi a caso e per impeto come è seguito sinno al presente. Il capo 8° della nostra Costituzione, e le attribuzioni accordate in ultimo luogo dal corpo legislativo agli ministri, vi mettono assai presto in positura de prendere il vostro partito. Il ministro soffre sino a che conservate il silenzio e piuttosto che comparire debole o mancante alla propria incombenza preferirebbe il ritiro»: ASG, *RL* 128, pp. 1-2.

²⁶ A Multedo sono infatti trasmesse alcune "riflessioni" del ministro: le ore di lezione devono essere «confacenti al comodo dei cittadini» e le vacanze molto ridotte; va eliminato l'uso del latino a lezione, considerando anche che se si insegna latino, greco e lingue orientali, tanto più andrebbe insegnato l'italiano (o meglio il toscano) che è normalmente usato per parlare e per scrivere; la durata dell'ora di lezione andrebbe allungata di un quarto d'ora; andrebbero stabiliti «pubblici dialoghi in iscuola fra il lettore, o maestro, ed i studenti, e de scolari medesimi fra di loro, ma alla presenza e sotto la dirrezione del maestro»: questo metodo sviluppa i talenti e fa capire ai «meno svelti ingegni le soggette materie»; nelle lezioni di Morale attenzione particolare va riservata alla "democrazia" intesa come l'insieme dei doveri sociali; infine, principio base deve rimanere quello secondo cui «i maestri sono fatti per i scolari, e non questi per i maestri»: ASG, *RL* 116, cc. 10-15.

²⁷ Ancora una volta si tratta di una delle massime priorità, «base indestruttibile ed eterna su cui deve fondarsi la Repubblica», secondo quanto si scrive – come già fatto in precedenza – sulla «Gazzetta nazionale della Liguria», 1798, n. 36, p. 299 (17 febbraio).

quarta, in particolare, è già insegnato il Gius naturale); le Scuole normali superiori, da istituirsi nelle Giurisdizioni che riterrà opportuno il Direttorio, sono articolate in sette discipline, tra le quali una dedicata al Diritto patrio, delle genti e politico; si aggiunge che queste scuole superiori sono già attive a Genova in quanto identificate negli insegnamenti impartiti nell'Università.

Per l'Università è però necessario un "nuovo metodo", che deve essere proposto al Corpo legislativo dall'erigendo Istituto nazionale, il quale dovrà proporre anche una lista tripla di candidati professori tra cui il Direttorio sceglierà i docenti da mettere in cattedra (artt. 34-36). Il problema, si sottolinea da più parti tra i Sessanta, è comunque procedere appunto alla creazione dell'Istituto nazionale previsto dal testo fondamentale e disciplinato più minutamente anche nello stesso *Piano di pubblica istruzione*²⁸.

Istituito con legge organica, in adempimento dell'art. 312 della Costituzione, il 4 ottobre (due giorni prima il ministro dell'interno e delle finanze ha promulgato un succinto regolamento interinale per provvedere provvisoriamente alla gestione della struttura universitaria²⁹), l'Istituto nazionale viene aperto solennemente un mese dopo: si tratta di un « centro dell'istruzione ed educazione pubblica incaricato di raccogliere le scoperte e di perfezionare le arti e le scienze, e principalmente l'agricoltura e la navigazione »³⁰.

²⁸ *Rapporto della commissione speciale al Consiglio de' sessanta riguardo un piano di pubblica istruzione*, Genova, Stamp. Nazionale, s. d. [1798] (una copia in BCB, F. Ant. Gen. B. 243. 42); *Processo verbale del Consiglio de' sessanta mese di luglio 1798*, Genova, Stamperia nazionale, I (1798), p. 138 e sgg., seduta dei Sessanta del 22 luglio 1798.

²⁹ *Collezione dei proclami pubblicati dai ministri... della Repubblica ligure*, Genova, Franchelli, 1801, pp. 29-32. Il vertice istituzionale dell'Università è rappresentato da un prefetto delle Scuole eletto dai professori e dotato di ampi poteri su docenti, impiegati e studenti. Il 30 ottobre è promulgato anche una « istruzione interinale pel cittadino bibliotecario dell'Università » (in proporzione ben più dettagliato del regolamento interinale per tutta l'Università): *Ibidem*, pp. 32-34.

³⁰ *Raccolta delle leggi ed atti del corpo legislativo della Repubblica ligure*, II, Genova, Franchelli, 1798, pp. 141-144. Nell'occasione pronuncia un discorso inaugurale il ministro dell'interno e finanze Gio Battista Rossi, che sceglie di insistere, anche in questa sede, sulla tradizione mercantile ligure: commercio, cambio, banca, e quindi "scienza della moneta"; *Collezione dei proclami pubblicati dai ministri* cit., pp. 117-119. Cfr. L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., p. 106 e sgg.; R. BOUDARD, *L'organisation de l'Université* cit., p. 19 e sgg.

In seguito sarebbero state pubblicate a Genova in tre volumi le *Memorie* dei contributi scientifici – oggettivamente non esaltanti – dati dai membri dell'Istituto ligure, prima, e quin-

È composto da trentasei membri residenti e trentasei associati sparsi nel territorio della Repubblica, designati dal Direttorio, divisi in due classi, quella di Scienze fisiche e matematiche, e quella di Filosofia, letteratura e belle arti. Compito dell'Istituto nazionale è promuovere gli studi e l'educazione pubblica, proponendo piani dettagliati che regolino i vari istituti di istruzione. In questo senso l'impegno esplicito – da adempiere a pena di scioglimento dell'Istituto nazionale stesso – è quello di elaborare entro un mese un « un piano dettagliato d'istruzione pubblica generale » (art. XII). I personaggi ingaggiati per l'impresa sono di primo piano; la presidenza della seconda classe è un ennesimo carico istituzionale posto sulle spalle di Luigi Corvetto, che però – proprio in forza delle altre responsabilità politiche – riesce ad evitarlo affidando la direzione dell'intero Istituto al collega della prima classe, il medico Giovanni Antonio Mongiardini³¹.

Il clima in cui viene creato l'Istituto nazionale è ancora intriso di enfasi rivoluzionaria, di riferimenti piuttosto scomposti al nuovo ordine e alla rigenerazione culturale che ne sortirà, nonché alla “pubblica felicità” cui tutti

di dell'Accademia imperiale delle scienze e belle arti, poi Accademia delle scienze, lettere ed arti (Stamperia dell'Istituto, 1806; Stamperia dell'Accademia imperiale, 1809; Stamperia dell'Accademia e della Gazzetta di Genova, 1814); mancano totalmente, ma si tratta di una caratteristica generale di questo tipo di istituzione, gli interventi in campo giuridico. Sul ruolo di questa istituzione, feconda in altri settori scientifici e in altre aree geografiche, cfr. L. PEPE, *L'Istituto nazionale in Italia (1796-1814)*, in « Bollettino dell'Unione matematica italiana », serie 7, 10-A (1996), pp. 249-278. Per l'Istituto ligure – che nei due secoli successivi ha mutato più volte denominazione, ma rivendicando continuità con l'originario Istituto – un recente bilancio sulla sua attività è presente in « Atti della Accademia ligure di scienza e lettere », serie VI, I (1998); per quanto qui interessa, cfr. i contributi di B. MONTALE, sulla storia generale dell'istituzione, e di F. DE MARINI AVONZO, sul contributo dei giuristi.

³¹ La seconda classe (« filosofia, letteratura e belle arti ») è divisa in tre sottoclassi: « arte di ragionare e analisi delle operazioni dell'intelletto, grammatica, eloquenza, poesia » (tra gli associati compare Gaetano Marré), « scienze politiche, storia e antichità » (tra i residenti l'avvocato Luigi Lupi, e Francesco Carrega), « arti del disegno »; manca la scienza giuridica, ma ciò è in linea con il profilo che ovunque assume questa istituzione e col preconconcetto negativo nei confronti della cultura giuridica tradizionale e degli operatori del diritto (ovviamente come categoria socio-professionale intesa nel suo insieme, e non in quanto singoli; come si sa in quanto tali marcano una presenza cospicua sul proscenio politico di questa fase). Le nomine sono disposte con decreto dal Direttorio esecutivo su rapporto del ministro dell'interno, il 31 ottobre. *Raccolta de' proclami del Direttorio esecutivo della Repubblica ligure*, Genova, Franchelli, 1798 (in realtà 1799), pp. 54-56; cfr. [A. CLAVARINO], *Annali della Repubblica ligure* cit., II, p. 130-131.

gli uomini d'ingegno sono chiamati a cooperare. Si tratta in realtà di una costruzione artificiosa nata su suggestione del modello francese, evocato con entusiasmo dalla pubblicistica ogniqualvolta si affronti il tema dell'istruzione pubblica, e destinata fatalmente a produrre poco frutto.

A dicembre del 1798 l'Istituto nazionale elabora il suo *Piano dettagliato di pubblica istruzione* e lo presenta al Corpo legislativo³². Il modello della "grande nazione", costantemente richiamato nel processo di elaborazione politica, viene assunto come riferimento anche nel discorso di presentazione dal medico Onofrio Scassi³³: nella gloriosa impresa portata avanti dalla Francia, ai generali si sono uniti i "letterati", che sono ora impegnati a sviluppare il sapere umano, ed è già possibile verificare «i felici successi dell'Instruzione».

Chiariti i presupposti ideologici, il piano prevede un sistema di Scuole primarie (articolate a loro volta in due serie di tre Scuole, rispettivamente per maschi e femmine), Scuole giurisdizionali (stabilite nei capoluoghi di giurisdizione e con una durata di quattro anni di corso) e Scuole del Liceo.

Il Liceo è unico per tutta la Repubblica e vi si insegnano otto discipline, organizzate in corsi con strutture e durate diverse³⁴. Non si può dire che per Liceo si intenda «la nuova denominazione dell'Università»³⁵. Forse soltanto medicina dispone di un corso minimamente avvicinabile a un insegnamento universitario; manca, e l'esclusione pare davvero emblematica, un corso di diritto, né insegnamenti giuridici specifici sono previsti negli altri filoni di studio. Molto genericamente, solo il corso di Scienze morali e politiche prevede un professore di Filosofia morale che «premessa la teoria del diritto di natura, ne dedurrà i diversi doveri dell'uomo e del cittadino» (art. XLIII), mentre un secondo professore «spiegherà i principi di diritto politico e svilupperà i rapporti che hanno le nazioni fra loro: rapporti che

³² *Piano dettagliato di pubblica istruzione presentato dall'Istituto nazionale al Corpo legislativo della Repubblica ligure il 3 dicembre 1798*, Genova, Stamperia della Libertà e dell'Istituto nazionale, 1798.

³³ Su questa figura cfr. V. VITALE, *Onofrio Scassi* cit. (su questo « piano » pp. 68-72).

³⁴ Matematica e Fisica, Medicina, Scienze morali e politiche, Istoria generale, Economia civile, Eloquenza e Poesia, Lingue antiche e Belle arti.

³⁵ Così C. FARINELLA, *Il lento avvio* cit., p. LXXIX, come anche L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., p. 116.

costituiscono il diritto delle genti» (art. XLIV). Ci si limita cioè ad orecchiare quel generale interesse scientifico per il diritto naturale e delle genti che, caricato ideologicamente, era passato nel patrimonio degli slogan rivoluzionari³⁶.

Il Liceo nel suo complesso mantiene quella impostazione enciclopedica che contraddistingue da tempo i due modelli francesi del *Lycée de Paris* e del *Lycée des arts*, dove appunto viene impartito un insegnamento secondo le idee di Diderot e dell'*Encyclopédie*³⁷.

Astratto e inconcludente – meno dettagliato, a dispetto dell'intitolazione, di quello precedente dei Sessanta – il *Piano* dell'Istituto nazionale (che ne tenta anche una revisione nel 1799) cade nel vuoto.

Rimangono indefiniti i piani di studio; manca, infine, qualsiasi riferimento a un titolo da conseguire al termine degli studi o quantomeno le abilitazioni professionali previste. Per l'insegnamento e la pratica professionale del diritto – tradizionalmente marcati da percorsi formativi e professionalizzanti precisamente scanditi – il disorientamento è ancora più forte³⁸.

³⁶ Ad esempio di questo particolare uso basti riprendere un « inno patriottico dei genovesi » che recita: « Viva, viva o cittadini / è caduta alfin la benda / a goder ciascuno apprenda / della innata libertà // L'aurea legge di natura / rende all'uomo i diritti suoi / per lei fertile d'eroi / questo suolo diverrà »; rientrava nel contesto generale di fiducia nelle riforme legislative di chiara matrice illuministica: « Imparzial sarà la legge / col favor d'amici numi / e la legge e i bei costumi / di bel nuovo introdurrà // Una legge che ci uguali / una legge che consoli / sono i voti ardenti e soli / dell'oppressa Umanità »: A.F. DESODOARDS, *Istoria della repubblica francese*, tomo XV [dedicato alla rivoluzione di Genova], Genova, Stamperia Delle Piane, 1799, pp. 138 e 142.

³⁷ In Francia con la legge 11 fiorile X (1 maggio 1802) il termine "liceo" sarà infine utilizzato per designare le strutture che impartiscono un insegnamento secondario di Stato (su questi passaggi riguardanti il Liceo in Francia cfr. A. AULARD, *Napoléon I^{er} et le monopole universitaire* cit., pp. 41-42, 75 e sgg.). In quella stessa occasione, dopo che sono ormai scomparse le antiche Scuole di Diritto, si inizia a prevedere un insegnamento giuridico specifico di tipo universitario, ma – come già ricordato – sarà la legge 22 ventoso XII e il successivo decreto del 4° complementare a riorganizzare in modo compiuto le *Écoles de Droit* (*Ibidem*, p. 119 e sgg.).

³⁸ Emblematica una lettera del ministro dell'interno del 22 giugno 1799 rivolta al Direttorio: « Con vostro decreto del giorno 20 corrente mi avete incaricato di dare le disposizioni e gl'ordini che convengono per fare assegnare gl'esami in legge al cittadino Antonio Felice Garibaldi, il quale vi aveva invitata dar le opportune providenze onde egli potesse conseguire la laurea in legge. Quanto è facile, cittadini direttori, l'esecuzione del vostro decreto, altrettanto devo confessarvi mi riesce difficile di conoscere quali possano esserne gl'effetti. Il cittadino

D'altronde anche il contesto generale non è favorevole: il conflitto bellico sta coinvolgendo direttamente la Liguria, spostando necessariamente altrove gli interessi del governo e dell'assemblea legislativa³⁹.

Sul fronte interno la scena politica è in rapido movimento: su suggestione del colpo di stato del 18 brumaio, e probabilmente per diretta ispirazione francese, a dicembre del 1799 i Consigli sono sospesi e il Direttorio cessa la sua attività. È creata una Commissione di governo e dopo la breve occupazione austriaca, è lo stesso Bonaparte a istituire una Commissione straordinaria di sette membri e una Consulta legislativa di trenta (presieduta da un ministro straordinario della Repubblica francese, che – anzi – sceglie direttamente i membri dei due organi). Il clima generale è improntato alla critica degli eccessi rivoluzionari e a una chiara volontà di stabilizzazione: sostanzialmente chiusa la fase italiana delle “repubbliche giacobine”, il modello politico-istituzionale di riferimento è quello della costituzione francese dell'anno VIII (con un Bonaparte ormai al centro della scena). Nell'elaborazione di una riforma diventa cruciale in questa fase la figura del già ricordato Luigi Corvetto⁴⁰.

Garibaldi desidera di essere laureato, ma una tale formalità crederete che non debbe esser più in caso fra noi, sì come inutile, per lo meno. Vorrebbe egli forse invece una patente che lo dichiari avvocato e giuriconsulto? Ma anche questa non sarebbe essa inutile? Giacché se non m'inganno, egli può al giorno d'oggi fare senza patente tutto ciò che farebbe se ne fosse munito. Il cittadino Garibaldi s'immagina, io credo, che la professione di avvocato possa essere inclusa in quelle contemplate dall'art. 377 della costituzione, e dall'art.4 della legge del 18 settembre e 8 ottobre, ma io penso invece che sia rimasta assorbita dalla costituzione art. 374 [« Non vi è privilegio, né maestranza, né corporazione, né diritto di collegio, o privativa di arti, mestieri, professioni, né limitazione alla libertà del commercio, all'esercizio delle arti e industria di qualunque specie... »]. Ho stimato di dover sottoporre a vostri savî riflessi quanto vengo di esporvi per essere da voi illuminato, e per avere degli ordini un poco più dettagliati in una materia affatto nuova dopo la nostra politica rigenerazione »: ASG, *RL* 129, pp. 48-49. Va comunque segnalato come, tra i problemi dell'istruzione superiore, il più sentito sia quello relativo alle carenze degli insegnamenti medici.

³⁹ Annota il ministro dell'interno, dopo aver segnalato al Direttorio come ancora nulla sia stato effettivamente stabilito in materia di istruzione pubblica: « Questo incaglio dannosissimo alla pubblica istruzione procede forse singolarmente dalla circostanze nelle quali è inviluppata da molto tempo la Repubblica ligure, e che richiamano l'attenzione del Corpo legislativo, del governo e de corpo amministrativi ad altri oggetti di ben maggiore importanza »: *Ibidem*, p. 92, 23 settembre 1799.

⁴⁰ M. DA PASSANO, *La questione costituzionale nella Repubblica ligure (1800-1802)* cit., pp. 1373-1407; su questa fase cfr. anche G. ASSERETO, *Genova e la Liguria nell'anno 1800* cit.,

Nel frattempo l'Istituto nazionale non riesce a raggiungere nella sua attività risultati soddisfacenti e il 24 gennaio 1800 se ne approva una riforma: stavolta è articolato in tre classi, rispettivamente dedicate alle Scienze matematiche e fisiche, alle Scienze morali e politiche (con una sezione dedicata a « morale e legislazione »), alla Letteratura e belle arti; una nuova riforma nel 1802 avrebbe ridistribuito in modo ancora diverso le varie discipline nelle tre classi⁴¹.

La nomina dei professori dell'Università passa sempre attraverso un concorso predisposto dall'Istituto, che forma una lista tripla sulla cui base decide infine l'esecutivo⁴². Nel frattempo il collegamento tra Istituto nazionale e Università si è fatto apparentemente più forte, quantomeno dal punto di vista della dislocazione fisica: la sede del primo è ormai stabilita

pp. 3-51; ID., *I gruppi dirigenti liguri* cit., pp. 73-101 (su un presunto scarso peso politico degli uomini di legge per la loro tradizionale subordinazione al gruppo oligarchico, pp. 76-77) e infine ID., *La seconda Repubblica ligure* cit., pp. 53-104. Partecipò al processo di elaborazione costituzionale anche Cottardo Solari (giureconsulto non collegiato, fecondo pubblicista durante il periodo rivoluzionario, autore anche – per quanto più interessa in queste pagine – di un *Elogio storico del Conte L. Corvetto*, Genova, 1824), proponendo un ritorno alla tradizionale costituzione genovese ricostruita sui testi del 1528 e del 1576 (*Progetto di Costituzione della Repubblica ligure proposto dal Citt.no Cottardo Solari avvocato e membro della Consulta legislativa*, in BUG, ms. B. V. 24; *Discorso di introduzione a un nuovo Progetto di Costituzione per la Repubblica ligure*, Genova, 1801, una copia in BUG, 4. AA. III. 73). Cfr. L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., pp. 130-131; M. DA PASSANO, *La questione costituzionale nella Repubblica ligure (1800-1802)* cit., pp. 1397-1401.

⁴¹ Una « classificazione dei membri » secondo la nuova sistemazione delle classi, si ha in *Memorie dell'Istituto nazionale*, 1806 cit., pp. 98-100; nella sezione di Morale e Legislazione sono inseriti Nicolò Boccardi, Pietro Paolo Celesia, Luigi Corvetto, Filippo Losno, Luigi Alessandro Lupi, Giuseppe Assereto, Michele Novara e Giovanni Battista Roggiere.

⁴² L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., p. 138 e sgg. (per le procedure concorsuali cfr. ASG, *RL* 117). Emblematicamente, il 6 aprile 1800, reagendo a un tentativo da parte del Comitato dei pubblici stabilimenti di assumere decisioni relative agli insegnanti dell'Accademia di belle arti, il ministro dell'interno e delle finanze lo richiama al rispetto dell'art. 313 della costituzione e all'art. 11 della legge sulla Commissione di governo del 24 gennaio: « la scelta dei maestri, o professori di qualunque accademia o università esistenti in qualunque giurisdizione della Repubblica appartiene esclusivamente al potere esecutivo », e quindi il Comitato non può assolutamente occuparsi della « riforma, o innovazione di regolamenti, o ascritta ed elezione di maestri e direttori ». L'obbiettivo è anche la tutela delle prerogative dell'Istituto nazionale, che appare in stretto collegamento organico col governo: è stata proprio una sua informativa a sollecitare l'intervento del ministro. ASG, *RL* 117, c. 13.

presso la seconda con la possibilità di utilizzarne tutte le strutture di ricerca⁴³.

A gennaio del 1801 il prefetto degli studi Cirillo Capozza – già docente di Teologia morale prima del 1797 – riferisce al commissario del Centro di una situazione universitaria sempre più compromessa: strutture in forte degrado, insegnamenti scoperti, crollo nel numero degli studenti. L'esigenza primaria è quella di intervenire con «degli opportuni regolamenti»⁴⁴. Nell'immediato prevalgono le misure di carattere squisitamente amministrativo: conferma della direzione dell'Università a Filippo Galea e verifica delle disponibilità finanziarie (fonte determinante è ancora l'asse ex-gesuitico) affidata al ministro dell'interno e delle finanze⁴⁵.

Ma ancora l'anno successivo il Magistrato dell'interno deve ammettere che i previsti interventi sul piano degli studi dell'Università non sono stati ancora compiuti; piuttosto, è costretto a sollecitare Galea a una stretta vigilanza anche solo sul rispetto degli obblighi didattici dei professori e sul corretto uso, da parte di essi, delle stanze messe loro a disposizione⁴⁶.

In una situazione generale ormai stabilizzata sotto l'egida di Bonaparte, alla fine del 1802 si ha la nuova Costituzione (vicina a quella approvata a Lione per la Repubblica italiana). Si tratta di un breve testo di 19 articoli, cui segue una serie di successive leggi organiche. All'art. 3 è chiaramente sancita la scelta codicistica in campo civile, criminale, e commerciale; all'art. 17 si

⁴³ *Raccolta de' proclami e decreti pubblicati dalla Commissione straordinaria del governo della Repubblica ligure*, Genova, Franchelli, 1800, pp. 110-111 (28 novembre 1800).

⁴⁴ *Stato delle Scuole dell'Università di Genova*, BUG, ms. G.V.18., cc. 249-253; cfr. C. FARINELLA, *Il lento avvio* cit., pp. LXXX-LXXXI.

⁴⁵ ASG, *RL* 266 (seduta della Commissione straordinaria di governo del 15 aprile 1801). Gli onorari dei professori erano stati da poco aumentati, ma adesso si provvedeva a riportarli alle quantità precedenti (*Ibidem*, 4 maggio 1801). L'anno successivo verrà proposto presso il Magistrato supremo il ripristino dell'aumento; sarà approvato solo a condizione che il Magistrato dell'interno fornisca «al Magistrato supremo un piano relativo alle Scuole dell'Università tanto relativamente alle riforme, che potessero aver luogo, quanto a quelle nuove Scuole che potessero stabilirsi con accompagnare al detto piano lo stato dei redditi appartenenti all'asse ex gesuitico, e delli pesi al medesimo annessi»; ASG, *RL* 394, c. 22 v. (2 ottobre 1802).

⁴⁶ ASG, *RL* 118, c. 41, 10 ottobre 1802. Almeno dal 1799 Galea è l'interlocutore istituzionale del governo a titolo di "ispettore" o "direttore" dell'Università (cfr. ASG, *RL* 116, 117, 118).

ribadisce la previsione di un Istituto nazionale, rimandando alla relativa legge organica⁴⁷.

Tra novembre e dicembre viene approvata e promulgata la *Legge organica del governo* (applicazione del titolo secondo della Costituzione), che è articolato su di un Senato di sessanta membri suddiviso al suo interno in cinque Magistrati di sette senatori e un Magistrato supremo composto da nove membri tra cui il doge, i presidenti dei quattro Magistrati (che hanno le funzioni di ministro) e altri quattro senatori. Le scuole pubbliche rientrano nelle competenze del Magistrato dell'interno (art. 120/III), ma l'istruzione pubblica in generale, assimilata alle materie riguardanti gli affari ecclesiastici e gli archivi, è posta dall'art. 99 « sotto l'ispezione del Magistrato supremo »⁴⁸.

A febbraio del 1803 è il turno della *Legge organica sull'ordine giudiziario*, e non mancano rinvii alla antica legislazione tanto che in attesa del nuovo codice civile e criminale i giudici di Cantone devono applicare gli Statuti di Genova (art. 49). L'unificazione legislativa della Repubblica è infatti attuata attraverso la generale abolizione degli statuti locali (ad eccezione di quelli riguardanti i danni campestri, che dovranno rifluire in un programmato codice rurale); sono sostituiti con quelli civili e criminali di Genova « che in tutte le parti compatibili con la Costituzione e colla presente legge generalmente si osservano tanto nel procedere, come nel giudicare in tutti i luoghi della Repubblica compresi gli aggregati » (artt. 188-190)⁴⁹.

Una specifica legge organica è dedicata anche all'Istituto nazionale della Liguria, che – nonostante la scarsa incidenza dimostrata in passato – viene quindi confermato come organo costituzionale di primissimo piano: si tratta di una associazione di « cittadini saggi e istruiti » col compito di

⁴⁷ Cfr. *Costituzione della Repubblica ligure con le sue successive leggi organiche*, Genova, Stamperia nazionale, 1803 (su questa fase cfr. G. ASSERETO, *La seconda Repubblica ligure* cit., p. 105 e sgg.).

⁴⁸ *Legge organica del Governo: Ibidem*, p. 13 e sgg. Va notato incidentalmente come nella sistematica costituzionale abbiano un ruolo di rilievo nella elezione delle cariche di governo i tre Collegi (“corpi elettorali”) dei possidenti, negozianti e dotti; quest'ultimo – che aveva per sede di riunione Chiavari – è composto da cento membri « scelti fra i giureconsulti e fra quelli che si occupano di scienze, belle lettere ed arti liberali »; art. 62 della *Legge organica dei tre Collegi* (24 maggio - 4 giugno 1803): *Ibidem*, p. 131.

⁴⁹ *Legge organica sull'ordine giudiziario: Ibidem*, p. 37 e sgg.

promuovere scienze e arti «sotto l'ispezione del governo»⁵⁰. Tre le classi previste, ventiquattro i membri di ognuna eletti dal Senato; le funzioni dell'Istituto sono ormai sostanzialmente ristrette alla pubblicazione di "memorie" e all'assegnazione di premi per opere, invenzioni e manifatture; l'Università – su cui in concreto non sembra aver mai esercitato un'effettiva influenza, tantomeno per quanto concerne gli insegnamenti giuridici – è ormai uscita definitivamente dal suo orizzonte di competenze.

2. Il Regolamento del 1803 e la nuova struttura universitaria

In questo clima di sistematico riordino dell'intera struttura istituzionale, attuato secondo il metodo delle leggi organiche, è naturale che anche l'Università rientri tra le istituzioni su cui si ritiene opportuno intervenire con una normativa *ad hoc*. Un contesto di questo tipo ha il merito di favorire un dibattito abbastanza articolato: la necessità di predisporre un nuovo regolamento, che abbia la compiutezza di una legge organica, spinge il governo genovese ad affrontare direttamente problematiche spinose. Le decisioni prese in via definitiva non risulteranno forse di portata rivoluzionaria, ma certo l'attività preparatoria – che può essere identificata in due diversi progetti – fa emergere tendenze e soluzioni effettivamente innovative.

È ancora Onofrio Scassi – che in quel momento ricopre la carica di provveditore nella Giurisdizione del Centro – a tracciare un primo bilancio sul complesso dell'istruzione pubblica in Liguria. Il 6 settembre 1803 invia infatti le sue osservazioni al senatore deputato all'istruzione pubblica Marcello D'Aste, e anche questa volta le considerazioni del medico genovese sono improntate a una sconsolata presa d'atto: «l'Università attuale è veramente un soggetto di compassione»⁵¹.

Un suo rilancio era collegato alla necessità di formare un ceto dirigente, che non fosse tratto soltanto da quelle fasce sociali che potevano permettersi studi all'estero. Le attività professionali, poi, erano state sganciate dal vincolo degli aboliti collegi professionali (in realtà un vincolo da tempo molto allentato). Si richiedeva dunque l'istituzione di un nuovo ente, che a giusto titolo legittimasse gli aspiranti al loro esercizio, ma stavolta non prima di

⁵⁰ *Legge organica sull'Istituto nazionale* (26-27 giugno 1803): *Ibidem*, p. 189 e sgg.

⁵¹ Cfr. *Appendice I.1*. Sul contributo di Scassi in questa fase cfr. V. VITALE, *Onofrio Scassi* cit., pp. 135-139.

averli anche formati in modo compiuto. E poi non si trattava solo dell'esigenza di disporre di un'Università che preparasse all'attività professionale o amministrativa; come avrebbe ad esempio auspicato in quei giorni il medico Mongiardini il governo nazionale aveva il compito di risvegliare da un lungo letargo lo studio delle scienze nel senso più generale del termine (il suo riferimento immediato era a quelle fisiche), rendendole « comuni ed evidentemente utili ». Il tramite di ciò non poteva che essere un'Università efficiente⁵².

E così nel giro di pochi giorni le osservazioni di Scassi vengono sottoposte da D'Aste al Magistrato supremo. Ad esse Scassi ha già allegato un articolato progetto di organizzazione dell'Università nazionale⁵³. Al suo interno sono previste – e va sottolineato, per l'esclusione di quella teologica – tre Classi soltanto: legale, medica e filosofica⁵⁴. Le cattedre previste per la prima sono quelle di Istituzioni civili, Istituzioni criminali, Diritto pubblico, Trattati di diritto civile, Etica, Eloquenza.

Un corso giuridico così strutturato presenta alcuni aspetti di incongruenza, probabilmente da addebitare alla competenza non specifica dello Scassi in questo settore: per « trattati di diritto civile » si intendeva probabilmente un corso di Diritto comune, che però inserito in un tal modo avrebbe ricevuto un risalto certo inatteso in questa fase. Assai strana appare poi l'espressa assimilazione della cattedra di Diritto canonico (soppressa), a quella di Diritto criminale (adesso introdotta), se pure al fine esplicito di eliminare l'insegnamento canonistico senza perdere il finanziamento Grimaldi

⁵² L'intervento di Mongiardini (*Rapporto all'Istituto nazionale sullo stato delle scienze fisiche nella Liguria letto il giorno 15 dicembre 1803*, Genova, 1804) è ricordato da C. FARINELLA, *Il lento avvio* cit., p. LXXXII.

⁵³ ASG, RL 60, e 391/I. Nei “considerando” preposti agli articoli del progetto (solo il primo comparirà nel testo promulgato) Scassi fa rifluire i concetti espressi nella sua lettera di presentazione; in più si sottolinea la necessità di adeguare i vecchi regolamenti alle nuove finalità poste in capo all'Università nazionale, di « stabilire un modo semplice e sicuro della sua amministrazione, dare una direzione facile e costante ai suoi impegni », di avviare a tali fini « modificazioni e cangiamenti straordinari »; non manca infine di ricordare la carica ideologica attribuita ad un'iniziativa del genere: « nell'attuale costituzione (...) l'istruzione generale è più necessaria di quel che lo fosse nel regime in cui era privilegiata una sola classe ». Cfr. in *Appendice I.2* e *I.3*.

⁵⁴ *Organizzazione dell'Università nazionale*, art. 1: ASG, RL 60 e 391/I (cfr. *infra* in *Appendice I.2*).

(art.18)⁵⁵. Si auspicava altresì (art. 21) la predisposizione di un esame che, sostenuto all'interno dell'Università, abilitasse allo svolgimento dell'attività forense nella veste di giudice o avvocato, ma anche in quella di causidico (attività professionale che tradizionalmente non richiedeva una formazione universitaria⁵⁶).

Dopo questa prima lettura presso il Magistrato supremo il progetto viene quindi riaffidato al senatore deputato alla pubblica istruzione affinché lo sottoponga al Magistrato dell'interno per un ulteriore esame⁵⁷. E in effetti quest'ultimo – cui già compete, attraverso un'apposita deputazione, la direzione dell'Università e la gestione dell'asse ex-gesuitico – redige ad ottobre un nuovo rapporto sull'istruzione universitaria⁵⁸.

Si parte dalle osservazioni di Scassi, ma sottolineando subito una netta divergenza nelle valutazioni (troppo pessimistica quella del provveditore quando analizza lo stato attuale « di lumi e coltura in Liguria ») e nelle soluzioni auspiccate (troppo innovatrici quelle di Scassi, quando invece è necessario evitare che trasformazioni radicali della struttura universitaria comportino la perdita di fondamentali introiti). In particolare, poi, si vuole mantenere inalterato il sistema di istruzione elementare; ma anche con riguardo a quella superiore « neppure sembra opportuno di proscrivere dalla sede delle scienze lo studio delle facoltà teologiche ovunque coltivato ». Per altro verso si sconsiglia di mantenere la nomina di alcuni professori nella disponibilità dei Grimaldi; si tratterebbe infatti di una pericolosa deroga ad un sistema d'insegnamento che da un lato richiede per la copertura di una cattedra l'espletamento di procedure concorsuali, dall'altro si presenta come struttura istituzionale controllata in via esclusiva dallo Stato.

⁵⁵ Ai Grimaldi – salvo un « decente » accordo con l'organo di governo dell'Università e col Magistrato supremo – sarebbe rimasta la disponibilità di nomina alle cattedre tradizionalmente sovvenzionate dalla famiglia; per la classe legale si trattava degli insegnamenti di Istituzioni civili e, appunto, di Diritto canonico. I professori così nominati erano considerati « aggregati », ma comunque equiparati *in toto* agli altri docenti.

⁵⁶ Cfr. R. FERRANTE, *Il « governo delle cause »: la professione di causidico nell'esperienza genovese (XV-XVIII secolo)*, in « Rivista di Storia del diritto italiano », LXII (1989), pp. 181-299.

⁵⁷ ASG, *RL* 60 e 391/I; cfr. *Appendice* I. 3.

⁵⁸ ASG, *RL* 391/II; cfr. *Appendice* I. 4. Della questione si occupano il presidente del Magistrato dell'interno Agostino Maglione, il senatore membro dello stesso magistrato Michelangelo Cambiaso, e due membri delle Deputazione ex-gesuitica: ASG, *RL* 112, c. 140 r.

Nel decreto annesso anche la Classe legale risulta ridisegnata, rimanendo però l'esclusione dell'insegnamento canonistico. Si parte dal presupposto dell'esistenza pregressa di cattedre, riferendosi evidentemente alle due "grimaldine" di Istituzioni civili ed Etica (ex Diritto canonico). Non sono espressamente citate nel testo del progetto di decreto, ma sono comprese nell'allegato «prospetto delle cattedre» e proprio con la specificazione «cattedre della famiglia Grimaldi». Stante questa base storica dell'insegnamento giuridico nell'ateneo genovese, vi si «accregono» (art.6) Istituzioni criminali, Gius pubblico, Gius comune e patrio, ed Eloquenza latina ed italiana.

Tra il 3 e il 4 novembre 1803 il Magistrato supremo è infine in grado di discutere in via definitiva il progetto che gli è stato presentato dal Magistrato dell'interno in una forma ormai molto avanzata, corredato com'è dall'elenco delle cattedre e dei professori chiamati a coprirle⁵⁹. Il dibattito interno al governo su punti qualificanti del progetto non manca, ma in breve il Magistrato supremo, dando espressamente seguito al dettato costituzionale, promulga per decreto il *Regolamento per l'Università nazionale*⁶⁰.

È questo uno snodo fondamentale per l'istruzione superiore, e «per la prima volta a Genova possiamo dire di avere un'università compiuta e completa»⁶¹. Si intende con ciò un'università nel senso moderno del termine, una volta lasciata definitivamente alle spalle una struttura d'insegnamento che aveva i suoi cardini nell'organizzazione gesuitica degli studi e nel sistema corporativo di attribuzione dei gradi accademici.

Il presupposto è un raggiunto riequilibrio delle finanze universitarie, che continuano a basarsi sull'asse ex-gesuitico e che possono ora godere di un «discreto avanzo (...) destinato a sussidio della pubblica istruzione, e a lustro e miglioramento dell'Università».

⁵⁹ ASG, *RL* 396, cc. 17 v.-26 v.; 391/II.

⁶⁰ *Regolamento per l'Università nazionale col prospetto delle Facoltà che vi s'insegnano, e la nomina de' professori, maestri ed altri impiegati*, Genova, Stamperia dell'Istituto nazionale e della Gazzetta nazionale, 1803 (il testo è anche presente in *Raccolta delle leggi, e atti, decreti e proclami pubblicati dal Senato e dalle altre autorità costituite nella Repubblica ligure*, II, Genova, Franchelli, 1803 - anno VII, pp. 73-82). Sull'iter del progetto presso il Magistrato supremo e presso il Magistrato dell'interno, cfr. ASG, *RL* 112, c. 140 (27 ottobre 1803).

⁶¹ R. SAVELLI, *Dai collegi all'università* cit., pp. XXXVI-XXXVII (cfr. anche C. FARINELLA, *Il lento avvio* cit., pp. LXXXI-LXXXIV).

La direzione dell'Università, nonché il delicato compito di amministrare l'asse ex-gesuitico, è conferita a una Deputazione composta dal presidente del Magistrato degli interni (nella cui area di competenza – secondo l'art. 120 della *Legge organica del Governo* – rientrano le “scuole pubbliche”), dal senatore deputato alla pubblica istruzione, e dal presidente della Commissione degli studi.

In realtà era stato questo il punto focale del dibattito sulla riforma lungo tutto il suo iter formativo. Scassi aveva immaginato un vertice dell'istituzione universitaria – come “commissione speciale” dotata di poteri molto ampi – improntato a un accentuato autogoverno: ne avrebbero fatto parte esclusivamente dei professori⁶². Il Magistrato dell'interno, per converso, aveva contestato radicalmente questa soluzione, che avrebbe ridisegnato la struttura di governo universitario in modo troppo innovativo, escludendo la presenza di una Deputazione ex-gesuitica e/o di una Deputazione dei studi; erano invece questi i tradizionali organi di governo dell'Università genovese, organi cui – soprattutto – erano intestati i capitali del patrimonio ex-gesuitico (ed era indispensabile non fornire alcun pretesto per il mancato pagamento dei relativi proventi o dei capitali stessi impiegati all'estero).

Risulta difficile capire se il timore di non mutare i termini del sistema di amministrazione dell'Università derivasse da preoccupazioni effettivamente fondate, o quanto non fosse piuttosto il segno di una precisa volontà di mantenere l'insegnamento superiore sotto il diretto controllo del governo (o meglio, dell'autorità preposta agli affari interni). Comunque sia il Magistrato dell'interno era stato esplicito nel richiedere continuità, progettando una Deputazione in cui egli stesso disponeva di un peso assolutamente preponderante⁶³. Il governo scelse esplicitamente una soluzione più compromissoria, riducendone il numero dei componenti e dando rappresentanza anche ai professori nella persona del presidente della Commissione degli studi⁶⁴.

⁶² Cfr. *Appendice I.2*, art. 4 e *passim*.

⁶³ In particolare il progetto prevedeva inizialmente che la Deputazione fosse composta dal « presidente pro tempore del Magistrato dell'interno, del senatore deputato pro tempore alla pubblica istruzione, e di tre senatori scelti nel suo seno dal detto Magistrato dell'interno » (in *Appendice I.5*, art. 1).

⁶⁴ Il relativo verbale (3 novembre) riporta come sia stato « rilevato pure che l'amministrazione dell'asse ex-gesuitico potrebbe restringersi nei soli presidente del Magistrato dell'in-

La Commissione degli studi, secondo il dettato del *Regolamento* (art. 8), è a propria volta composta da cinque membri: un professore espresso da ogni Classe e uno « a libera scelta », e tra essi sarà nominato dal Magistrato supremo il presidente (in base a una rosa di tre indicata dai professori). Alla Commissione spetta un generale compito di vigilanza su docenti, funzionari e studenti. Su sua indicazione le eventuali misure correttive e sanzionatrici saranno adottate dalla Deputazione degli studi. La Deputazione fa anche da *trait d'union* tra la Commissione e il Magistrato supremo perché sia adottato qualche nuovo « regolamento generale ». La Commissione concorda con i professori il calendario e il programma dei corsi, redigendo anche « istruzioni opportune »; è altresì incaricata di fissare il piano degli esami e il regolamento per il conseguimento delle diverse lauree ⁶⁵.

Professori e funzionari sono nominati dal Magistrato supremo « previo il concorso pubblico esame de' candidati, a meno che da questa non li esenti una fondata celebrità di nome nella scienza, od arti, a cui vorranno concorrere » ⁶⁶.

Nel complesso l'Università genovese subiva con il *Regolamento* del 1803 un'accentuata « statalizzazione »; il governo disponeva in pratica del suo pieno controllo, anche se erano andate in parte deluse le aspettative del Magistrato dell'interno che puntava chiaramente a una gestione diretta e autonoma dell'intera struttura d'insegnamento.

Nell'elaborazione della riforma era stato ancora necessario tenere conto esplicitamente del contributo di una famiglia della più antica oligarchia cit-

terno, e senatore deputato alla pubblica istruzione, con aggiungervi il presidente della Commissione de' studi da elegersi sempre dal Magistrato supremo, mentre sarebbe opportuno di interessare in detta amministrazione un qualche professore »; si richiama inoltre la necessità di rispettare le deliberazioni della Commissione degli studi, perché « invalidarle sarebbe un'esclusione contro il sistema ». Comunque le resistenze all'interno del Magistrato supremo furono forti, perché la soluzione relativa ai componenti della Deputazione degli studi, respinta in prima lettura, necessitò di una doppia votazione: ASG, *RL* 391/II e 396.

⁶⁵ La composizione della Commissione degli studi è determinata per questa prima volta dal Magistrato supremo: la presiede Onofrio Scassi, mentre gli altri membri sono Cirillo Capozza, Prospero Semino, Giovanni Battista Molini (in rappresentanza della Classe legale), e Giovanni Felice Calleri.

⁶⁶ La giubilazione, con diritto alla metà dello stipendio percepito, matura dopo vent'anni di servizio salva la facoltà di proseguire nell'insegnamento con un aumento di un quinto della retribuzione.

tadina, ma soprattutto rimaneva fondamentale disporre delle dotazioni ex-gesuitiche destinate all'istruzione. Ciò ben rivelava una più generale difficoltà a individuare fonti di finanziamento, che non fossero quelle consuete secondo una tradizione plurisecolare e che consentissero uno sganciamento definitivo dal modello gestionale di antico regime.

In definitiva l'iter legislativo per l'elaborazione del nuovo *Regolamento* si era svolto in tempi rapidi; la preoccupazione era stata quella di non mancare all'appuntamento della riapertura delle lezioni avendo completato la edificazione della nuova struttura di insegnamento.

Il 14 novembre Onofrio Scassi, nominato presidente della Commissione degli studi ed ormai esperto estensore di discorsi in tema di insegnamento universitario, aveva modo di inaugurare l'Università nazionale, in un « giorno fra i più memorabili dell'era ligure »⁶⁷. Il profluvio retorico terminava con l'invocazione a « Bonaparte ristoratore della Repubblica e delle scienze »: essa, se da una parte faceva propria tra le varie articolazioni mitologiche del primo console quella che ne avrebbe giustificato proprio il futuro intervento in tema di Università, dall'altra era presaga della imminente fine di quella che appunto era pateticamente stata vista come l'« era ligure ».

3. *La Classe legale: docenti e insegnamenti giuridici dell'Università nazionale*

Nonostante i limiti, con la nascita dell'Università nazionale l'offerta didattica appare per il tradizionale panorama genovese decisamente inedita: in precedenza mai i corsi di insegnamento superiore si erano presentati con una tale compiutezza. L'Università è adesso divisa in quattro Classi – teologica, filosofica, legale e medica (art. 3) – e vi vengono conferite le lauree in Teologia, Giurisprudenza, Medicina, Chirurgia e Farmacia (art. 20)⁶⁸.

La Classe legale è articolata in sei insegnamenti: Etica ossia Gius naturale, Gius pubblico, Istituzioni civili, Istituzioni criminali, Gius comune e

⁶⁷ Il discorso solenne di Scassi per l'apertura dell'Università nazionale è riportato nella *Raccolta delle leggi, e atti, decreti e proclami pubblicati dal Senato* cit., II, 1803, p. 88.

⁶⁸ Il *Regolamento* prevede anche – al successivo art. 21 – che venga elaborato dalla Commissione degli studi un regolamento relativo alla formazione di coloro che intraprenderanno l'attività d'insegnamento (un « regolamento normale » come indica il verbale di approvazione del 4 novembre 1803; ASG, RL 391/II e 396).

patrio, Eloquenza latina e italiana⁶⁹. Un corso di Diritto canonico è previsto nella classe teologica, mentre uno di Teoria del commercio in quella filosofica. Alcuni dei docenti chiamati dal Magistrato supremo a ricoprire queste cattedre provengono dal mondo della professione legale, godono talvolta di una qualche fama di studiosi, hanno partecipato – in modi e misure diverse, ma tendenzialmente su posizioni di secondo piano – alle vicende politiche degli ultimi anni.

Tra essi, docente di Gius comune e patrio, vi è Ambrogio Laberio. Nelle sue lezioni – come indica l'*Elenchus professorum... cum argumentum disciplinarum* pubblicato a febbraio del 1804 – *dabit commentaria in titulos Pandectarum, tradet deinde commentaria in capita statuti ligustici, aliasque leges nostras quae in praesentiarum vigent*⁷⁰.

Docente di Etica e Diritto naturale è Prospero Semino (*tradit elementa juris naturae*), agostiniano, già docente di Filosofia morale⁷¹.

Il Diritto pubblico è insegnato dal già ricordato Nicolò Ardizzoni. Nato a Taggia (nella diocesi di Albenga) nel 1767 dal dottore Giovanni Agostino, conduce studi letterari, filosofici e teologici; quelli giuridici sono compiuti a Roma, dove ha maestri di rilievo quali Filippo Maria Renazzi e il canonista Giovanni Devoti⁷²; si lega a Michele Di Pietro, professore di Teologia, Diritto e Storia ecclesiastica nel Collegio romano (nonché prefetto della congregazione dell'Indice) e cardinale dal 1801 sotto il segno di una strenua avversione alla Francia di Napoleone (che lo farà imprigionare a Vincennes nel 1811); sempre a Roma Ardizzoni prosegue – e con un certo riscontro – nell'attività poetica. A Genova si laurea in legge nel 1788; non entra nel Collegio dei dottori, iniziando comunque un'intensa attività professionale (anche come consultore dell'Ufficio di moneta). Anche in patria continua a coltivare i suoi interessi letterari. Membro dell'Accademia ligustica degli arcadi e dell'Accademia ligustica degli industriosi compone e pubblica versi

⁶⁹ Non vengono quindi più identificate la cattedre “grimaldine”, definitivamente assorbite nel corso di Giurisprudenza ed equiparate alle altre.

⁷⁰ ASG, RL 111; cfr. *Raccolta delle leggi, e atti, decreti e proclami pubblicati dal Senato* cit., II, 1803, pp. 192-195. Su di lui cfr. ampiamente *infra*.

⁷¹ Cfr. l'elenco di docenti per il 1793 in ASG, SS, 383.

⁷² Sull'ambiente universitario romano di questa fase e su questi personaggi cfr. M.R. DI SIMONE, *La « sapienza » romana nel Settecento* cit.

sotto lo pseudonimo di Filinno Giaonio; in seguito raccoglie i versi del poeta improvvisatore Francesco Gianni (giacobino, presente per un certo periodo a Genova, e in seguito «poeta di corte» per nomina di Napoleone) in collegamento con un altro poeta improvvisatore, oltre che latinista, come Faustino Gagliuffi (anch'egli professore nella Facoltà giuridica). Nel 1798 Ardizzoni è insieme a Laberio nel Consiglio dei sessanta (o «giuniori», una delle due istituzioni assembleari che – come si è visto – costituiscono il potere legislativo durante la prima Repubblica ligure), segnalandosi come uno dei membri più consapevoli e concreti, e attaccato pesantemente dalla pubblicistica più radicale⁷³. Ancora una volta come Laberio stesso, in dissenso con la linea politica che va prevalendo, è «dimissionato» dal Consiglio dei sessanta alla fine di agosto; è addirittura posto per breve tempo in arresto durante la fase di cambiamento politico-istituzionale del dicembre 1799, ma già il 18 luglio 1800 entra nella Consulta legislativa, eletto per sostituire i membri appena nominati da Dejan ma già dimissionari⁷⁴.

⁷³ «Il Censore» – in particolare – fu uno dei periodici più ferocemente critici con alcuni membri dei «giuniori». Ardizzoni era accusato di aver «raccomandato» (in particolare presso Langlade) l'ex-nobile Marco Lomellini imputato presso la Commissione criminale; ma l'apprezzamento verso la sua categoria professionale era generalizzato: «Certi avvocati che sono ne' Consigli mi fan paura: fanno l'avvocato, il sollecitatore, il consigliere, il *Viva Maria*; e quel che è più, si dice, che si adattino gli articoli delle leggi che fanno a certe causette, che hanno attualmente fra le mani...». Cfr. «Il Censore», 1798, n. 62, p. 144 (5 aprile); n. 66, p. 158 (14 aprile: Ardizzoni – che nel frattempo ha già risposto sulla «Gazzetta nazionale della Liguria» – è adesso accusato di essere «un ciarlatano, vendendo egualmente la bugia, che la verità, a un prezzo inferiore a una focaccia d'Enea dinanzi ai tribunali dell'oligarchia»); n. 69, p. 172 (21 aprile); n. 70, supplemento (24 aprile); n. 72, p. 184 (28 aprile). Sentendosi accusato di infedeltà all'«attuale sistema», Ardizzoni aveva risposto agli attacchi, accusando «Il Censore» («Rodomonte dei maledici») di avere volutamente travisato il suo pensiero; «Gazzetta nazionale della Liguria», 1798, n. 46, pp. 380-381 (28 aprile).

⁷⁴ *Raccolta delle leggi emanate dalla Consulta legislativa della Repubblica ligure*, Genova, Franchelli, 1800, p. 9; cfr. [A. CLAVARINO], *Annali della Repubblica ligure* cit., IV, p. 83. Sul complesso della biografia di Ardizzoni: ASG, NI 239 e *Università* 1440; AN, F¹⁷, 1427 (dove però la nascita è spostata al 18 febbraio 1766) e 1686. Cfr. «Giornale degli studiosi», I (1869, primo semestre), pp. 286-288; L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., pp. 173-174; N. CALVINI, s.v., *Dizionario biografico degli italiani* cit., IV, 1962, pp. 44-45; G.P. DE LEO, *Il Collegio dei dottori giuristi a Genova nella seconda metà del Settecento*, in «Annali della Facoltà di giurisprudenza dell'Università di Genova», XXI (1986-1987), pp. 506-508. Sull'ambiente arcade in cui si muove nei primi anni di attività poetica cfr. E. BELLEZZA – F.P. OLIVERI, *La produzione letteraria tra aristocrazia e rinnovamento*, in *Genova 1789-1799. Storia e letteratura attraverso le raccolte della biblioteca universitaria. Catalogo-guida della mostra do-*

Le Istituzioni di diritto civile (*disserit de elementis juris prudentiae et deinde commentarij juris civilis seriem per summa capita explanabit*) sono insegnate da Giovanni Francesco Battista Molini (nominato anche membro della Commissione degli studi), al momento forse il più noto dei docenti della classe legale.

Nato a Genova il 10 gennaio 1754 dal notaio Stefano, studia nell'Università di Genova a partire dal 1769, dove infine si laurea nel 1774, anno in cui viene anche ammesso al Collegio dei dottori giuristi avviandosi a una fortunata carriera forense⁷⁵.

Inizia il suo insegnamento di Istituzioni civili presso la locale Università nel 1783. Ancora nell'anno accademico 1796-97 copre la cattedra grimaldina di Diritto civile, ma mentre per il suo collega dell'insegnamento canonistico, Gio Battista Gandolfo, non vi sarà in futuro più spazio, Molini è destinato a un'intensa fase di impegni istituzionali.

È stato consultore di due tra le magistrature più connaturate al sistema politico aristocratico-oligarchico: gli Inquisitori di Stato e i Supremi sindacatori (ma anche dei Padri del Comune e dei Provvisori delle galee). Ha svolto la sua attività di giurista in una tipica magistratura genovese di ascendenza medievale come i Consoli della ragione, ed è stato «in moltissime cause» giudice delegato e d'appello, all'interno cioè del più classico sistema procedurale di Antico regime⁷⁶. Apertosi il nuovo corso, nel 1797 lo troviamo difensore dei poveri carcerati (anche questa carica già ricoperta in passato)⁷⁷; ma è solo l'inizio di una fitta serie d'incarichi tanto che ad aprile del 1798, al momento della designazione a membro del Tribunale di sindacato per le autorità costituite provvisorie nella centrale, chiede esplicitamente ai Seniori di esserne esentato⁷⁸; nel 1799 è nominato dal Direttorio

cumentaria, Genova, Ministero per i beni culturali e ambientali - BUG, 1989, pp. 22-35; sul suo arresto cfr. [A. CLAVARINO], *Annali della Repubblica ligure* cit., III, pp. 37 e 53. Su di lui, per la fase tra Impero e Restaurazione, cfr. anche *infra*.

⁷⁵ ASG, *NI* 238 e *Uni* 1440; AN, F¹⁷, 1427 (dove però la data di nascita è indicata al 5 gennaio 1758). Cfr. G.P. DE LEO, *Il Collegio dei dottori giuristi* cit., pp. 570-575.

⁷⁶ ASG, *Uni* 1440; AN, F¹⁷, 1686.

⁷⁷ Cfr. *Registro delle sessioni del Governo provvisorio* cit., [II], pp. 98 e 369.

⁷⁸ Sostiene di ricoprire «già sette cariche pubbliche»: «sono lettore di Gius civile all'Università, difensore dei poveri carcerati, membro del Comizio elettorale, uditore del Consiglio militare del quartiere d'Unione, supplementario alla Commissione criminale, supplementa-

membro della prima sezione del Tribunale criminale⁷⁹. Trascorso il mese di occupazione austriaca, il sei luglio del 1800 è tra i membri della Consulta legislativa nominata (su “istruzione” di Bonaparte) dal ministro francese a Genova Dejan⁸⁰; il 26 luglio successivo è eletto “supplementario” nel Tribunale di cassazione⁸¹.

Come già si è visto, nell’estremo scorcio della Repubblica oligarchica è uno dei due docenti che mantengono vivo lo stentatissimo insegnamento giuridico nell’Università di Genova; nel 1801 risulta essere Prefetto degli studi e nel 1803 membro della Commissione degli studi⁸². Di lì a poco la fase imperiale gli riserverà altri importanti incarichi istituzionali.

Molini ha curato la pubblicazione a Genova, presso Franchelli, delle *Institutiones criminales* di Ignazio Gaetano Carbonara (morto nel 1770), e vi ha aggiunto delle *additiones* che in conclusione inneggiano al nuovo corso avviatosi nel 1797 (contraddicendo quindi la data di edizione – 1790 – riportata in frontespizio)⁸³.

rio al Tribunale di Cassazione, sindacatore delle Autorità provvisorie della centrale»; chiede quindi al Corpo legislativo « se concorra in esso una legittima causa per essere almeno scusato da questa ultima » considerando anche che, da quando è aperta la possibilità di ricorrere in Cassazione, la sola difesa dei poveri carcerati lo impegna « da una luce all’altra ». Conclude: « sa detto Molini, che tutto deve alla patria, ed i suoi sentimenti e la sua inclinazione vanno d’accordo con i suoi doveri, lo spirito sarebbe pronto a tutto intraprendere, ma non reggono le forze del corpo, e non può, come desidererebbe, moltiplicare se stesso, per impiegarsi in più modi a vantaggio della sua nazione, e per vieppiù manifestare il suo civismo ed attaccamento all’attuale sistema ». La sua richiesta viene infine accolta: *Processo verbale del Consiglio de’ Seniori mese di aprile 1798*, Genova, Stamperia nazionale, I [1798], pp. 103-104 (28 aprile); il provvedimento è recepito due giorni dopo dal Direttorio (ASG, *RL* 216, cc. 47 v.-48 v.).

⁷⁹ *Raccolta de’ proclami del Direttorio esecutivo* cit., p. 259 (15 novembre 1799).

⁸⁰ *Raccolta delle leggi emanate dalla Consulta legislativa* cit., p. 4. È dimissionario già il 18 luglio (*Ibidem*, p. 9).

⁸¹ *Raccolta de’ proclami e decreti pubblicati dalla Commissione straordinaria del governo della Repubblica ligure* cit., p. 22; abbandona la carica già il 16 agosto (*Ibidem*, p. 45). Cfr. [A. CLAVARINO], *Annali della Repubblica ligure* cit., IV, p. 48. Entra anche nella commissione istituita dal Senato per l’elaborazione di una nuova normativa sull’ordine giudiziario, ed è presidente della Commissione centrale di sanità; ASG, *Uni* 1440.

⁸² È membro del Consiglio di amministrazione sia durante la presidenza del prefetto di Genova Bureaux Pucy, che durante quella di Girolamo Serra: ASG, *Uni* 1440. Cfr. L. ISNARDI, *Storia dell’Università di Genova* cit., p. 145.

⁸³ L’opera di Molini su Carbonara sarà ricordata da Laberio, che coglierà anzi l’occasione per esaltare il collega – come prima ha fatto anche nella *Praelectio* del 1804 – in quel momento

Va sottolineato come il suo insegnamento si sovrapponga per buona parte a quello di Ambrogio Laberio: a entrambi è espressamente affidato il commento del *Corpus iuris*, che così rimane il metodo didattico più rappresentato nel piano di studi del corso di diritto⁸⁴.

La cattedra di Istituzioni criminali è tenuta da Cosma (o Cosimo) Giovanni Battista Clavarino⁸⁵; nasce da Giovanni Agostino nel 1766 e studia diritto all'Università di Genova dal 1783 (allievo di Molini), laureandosi nel 1787 e conseguendo l'ammissione al Collegio dei dottori l'anno dopo⁸⁶. Nel 1798 è nominato alla Cassazione, ma nel 1800 – durante la breve parentesi austriaca – entra a far parte della Rota criminale, effimera ricostituzione dell'antica istituzione giudiziaria « secondo lo stile e le leggi vigenti prima dell'epoca de' 14 giugno 1797 »⁸⁷; ciò non gli impedisce, al ritorno dei francesi, di essere membro della seconda sezione del Tribunale civile (26 luglio 1800), carica che ricopre ancora nel 1803, anno in cui si sposta anche

presidente della Corte criminale: cfr. A. LABERIO, *Razionali sul Codice Napoleone giuntivi li paratitli delle leggi romane corrispondenti ai titoli del medesimo; rapportati anco a' suoi luoghi gli articoli analoghi dei Codici di procedura civile, e di commercio, le decisioni dei tribunali dell'Impero e le formole degli atti civili*, Genova, Giossi, 1808, p. 184 e, in genere sulla figura e sull'opera di Laberio, *infra*. Su Carbonara e le sue *Institutiones criminales* si sofferma diffusamente L. SINISI, *Le origini dell'insegnamento penalistico a Genova. Dalla « Lectura criminalia » del Collegio notarile alla cattedra della pubblica Università (1742-1803)*, « Materiali per una storia della cultura giuridica », XXVIII (1998), pp. 352-368.

⁸⁴ Sono sostanzialmente ancora in vigore le *Istruzioni per li signori lettori di Gius canonico, Gius civile, Filosofia morale e Matematica*, stilate nel 1774 da Ambrogio Doria: « Alla cattedra di Gius civile resta prescritto il corso scolastico di quattro anni e si spiegheranno le Pandette con un commento alla maniera del Voet inserendovi i titoli di Gius patrio e le nozioni delle qualità e giurisdizioni de' Magistrati della Repubblica; con tale ripartimento che tutta la materia venga disposta in quattro parti corrispettive a ciascun'anno di detto corso scolastico »: ASG, RL 111.

⁸⁵ La sua nomina non rientrava tra le proposte inizialmente fatte dal Magistrato dell'interno e poi ratificate dal Magistrato supremo. Era stato quest'ultimo a deliberare sulla cattedra di Istituzioni criminali, e nella votazione per la scelta Clavarino aveva prevalso sugli avvocati Luigi Carbonara e Giovanni Battista Noce: ASG, RL 391/II.

⁸⁶ ASG, NI 238 e *Uni* 65 ; AN, F¹⁷, 1427 e 1686. Cfr. G.P. DE LEO, *Il Collegio dei dottori giuristi cit.*, s.v.

⁸⁷ *Compilazione de' proclami ed editti pubblicati dai generali e comandanti dell'armata imperiale e regia d'Italia dalla Reggenza imperiale regia provvisoria nella città di Genova e genovesato*, Genova, Franchelli, 1800, pp. 29 e 42-43 (regolamento provvisorio per la Rota del 20 giugno 1800).

alla sezione criminale⁸⁸. Quanto alla disciplina accademica, le Istituzioni criminali, va ricordato lo speciale percorso che questo insegnamento aveva avuto a Genova lungo il XVIII secolo, nascendo e sopravvivendo con alterna fortuna presso il locale Collegio notarile e non presso l'Università gesuitica dove i corsi giuridici si limitavano alle due cattedre, civilistica e canonistica, finanziate dalla famiglia Grimaldi⁸⁹.

L'Eloquenza latina e italiana è insegnata dal poeta e latinista raguseo Marco Faustino Gagliuffi (1765-1834), nominato anche bibliotecario; il dalmata, già scolopio, con esperienze di insegnamento in Storia romana e in Retorica, poeta arcade, è stato fra i protagonisti della stagione rivoluzionaria a Roma, e tribuno della Repubblica Romana⁹⁰; come membro del locale Istituto nazionale è stato fra gli autori di un progetto sull'istruzione pubblica nel 1798⁹¹.

⁸⁸ *Raccolta de' proclami e decreti pubblicati dalla Commissione straordinaria del governo della Repubblica ligure* cit., p. 23; cfr. [A. CLAVARINO], *Annali della Repubblica Ligure* cit., II, p. 49, e IV, pp. 25, 49, 110-111.

⁸⁹ L. SINISI, *Le origini dell'insegnamento penalistico a Genova* cit., p. 337 e sgg.; è in questo contesto, e per i fini didattici di questo corso, che nascono le *Institutiones criminales* di Ignazio Carbonara cui si è già fatto cenno.

⁹⁰ In quel periodo fu professore e prefetto degli studi del Collegio romano; AN, F¹⁷, 1427. Cfr. D.R. ARMANDO, *s.v.*, *Dizionario biografico degli italiani* cit., LI, 1998, pp. 291-295. Con riferimento alla sua esperienza genovese cfr. L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., pp. 174-175, e in queste pagine *passim*. Compendio della sua attività di latinista, ma soprattutto della sua singolare produzione letteraria (basata soprattutto su «scherzi estemporanei latini» pubblicati via via nel suo peregrinare, oltre che a Genova, a Parigi, Torino, Verona, Venezia, Lucca, Alessandria, Milano...), è F. GAGLIUFFI, *Specimen de fortuna latininitatis, accedunt poemata varia meditata et extemporalia*, Augustae Taurinorum, Favale, 1838. Sull'attività politica e giornalistica di Gagliuffi a Roma cfr. A. FRANCHETTI, *Storia d'Italia dal 1789 al 1799*, Milano, Vallardi, s.d., p. 90; J. GODECHOT, *La grande nazione. L'espansione rivoluzionaria della Francia nel mondo. 1789-1799*, Bari, Laterza, 1962 (*La Grande Nation. L'expansion révolutionnaire de la France dans le monde. 1789-1799*, Paris, 1956), p. 435; A. CRETONI, *Roma giacobina. Storia della Repubblica romana del 1798-99*, Bari, Ist. di studi romani, ESI, 1971, *ad indicem*; R. DE FELICE, *Opinione pubblica, propaganda e giornalismo politico nel 1796-1799*, introduzione a *I giornali giacobini italiani*, ora in *Il triennio giacobino in Italia (1796-1799)*, Roma, Bonacci, 1990, pp. 138-139. In particolare sul suo impegno presso il Tribunale, e sul suo successivo incarico al Collegio romano (dove fu titolare delle cattedre di Storia romana e Cronologia) cfr. M. STRAMACCI – F. STRAMACCI, *Roma giacobina tra cronaca e storia*, Roma, Ist. poligrafico e zecca dello Stato, 1999, *ad indicem*.

⁹¹ M. FORMICA, *La città e la rivoluzione. Roma 1798-1799*, Roma, Ist. per la storia del Risorgimento italiano, 1994, pp. 372-375.

Quanto al suo impegno universitario genovese, esso va collegato al suo impiego come segretario di Giuseppe Fravega (banchiere, finanziatore dell'armata francese fin dal 1796) nel periodo in cui questi era stato, dopo il luglio 1800, ministro plenipotenziario a Parigi.

Il Gagliuffi vi si trovava come esule della Repubblica romana, e d'altra parte in patria aveva ormai abbandonato le prospettive politiche più radicali e si era riavvicinato agli ambienti moderati; celebrò con un *Discorso* dato alle stampe la vittoria di Marengo e dimostrò la sua sintonia col nuovo ordine napoleonico. Ciò probabilmente spiega la sua fortuna accademica nella Facoltà di diritto dopo l'arrivo a Genova con Fravega nel 1802, e una sorte ben diversa – ad esempio – da quella del “giacobino” Marré, pure molto più titolato di Gagliuffi all'insegnamento giuridico⁹². Va ancora aggiunto come forse il suo arrivo a Genova fosse collegato ai rapporti che avevano legato gli scolopi romani – del cui ordine Gagliuffi era stato membro – con il movimento giansenista, molto attivo proprio in Liguria; a Roma aveva anzi insegnato il caposcuola del giansenismo ligure Gian Battista Molinelli⁹³.

Nella Classe teologica l'insegnamento di Diritto canonico è affidato al prete Stefano De Gregori (*disserit de personis ecclesiasticis*)⁹⁴.

⁹² Proprio tra febbraio e marzo 1803 – e su sollecitazione dello stesso Fravega, ora senatore, e di Luigi Lupi, ora senatore alle relazioni estere – il Magistrato supremo concedeva a Gagliuffi di fissare stabilmente la propria dimora a Genova, e gli dava con decreto «significazione di pubblico gradimento per i serviggi da lui prestati alla legazione ligure in Parigi»; questa attestazione era esplicitamente finalizzata alla futura «apertura di qualche carica» cui egli potesse candidarsi: ASG, *RL* 400, cc. 8 r. e 15 r. Su Fravega cfr. G. ASSERETO, *La repubblica ligure* cit., *ad indicem*; sulla virata moderata di Gagliuffi, D.R. ARMANDO, *s.v.* cit., p. 292.

⁹³ Sul legame tra ambiente romano e giansenismo cfr. D. ARMANDO, *La Chiesa*, in D. ARMANDO – M. CATTANEO – M.P. DONATO, *Una Rivoluzione difficile. La Repubblica romana del 1798-1799*, Pisa-Roma, Istituti editoriali e poligrafici internazionali, 2000, p. 78 e *passim* (anche in particolare sull'attività di Gagliuffi; su questo cfr. anche M.P. DONATO, *I repubblicani. Per un profilo sociale e politico*, *Ibidem*, p. 111 e sgg.). Di Armando cfr. anche *Gli scolopi nelle istituzioni della Repubblica romana del 1798-99*, in «Studi romani», XL (1992), pp. 37-55; *Gli scolopi e la Repubblica giacobina romana: continuità e rotture*, in «Dimensioni e problemi della ricerca storica», V (1992), 1, pp. 223-258; *La «vertigine» nel chiostro. Gli scolopi romani nella crisi giacobina*, in «*Deboli progressi della filosofia*». *Rivoluzione e religione a Roma 1789-99*, a cura di L. FIORANI, in «Ricerche per la storia religiosa di Roma», 9 (1992), pp. 245-304.

⁹⁴ Anche lui, come Clavarino (cfr. *supra*) è stato indicato ed eletto alla cattedra dal Magistrato supremo solo al momento della promulgazione del *Regolamento*: ASG, *RL* 391/II. Su De Gregori cfr. *infra*.

Tra i docenti di diritto a gennaio del 1804 danno le dimissioni dal rispettivo insegnamento sia Ardizzoni che Clavarino. Il fatto va forse collegato a una generale insofferenza espressa dai professori per il nuovo «metodo delle scuole»: mal sopportati sono soprattutto gli stringenti obblighi didattici, le «lezioni giornalieri» loro imposte⁹⁵.

Il Diritto pubblico passa così all'abate Bartolomeo Mangini (*explicit principia juris politici*), e le Istituzioni di diritto criminale a Tommaso Langlade (*tradit elementa juris criminalis*). Quest'ultimo, nato a Genova nel 1751 e laureato nel 1777, in precedenza ha partecipato attivamente alla prima fase della Repubblica democratica fino ad essere inserito nella Commissione legislativa per l'elaborazione della costituzione del 1797⁹⁶. Nel 1800 è membro del tribunale di Cassazione ed entra poi nella Commissione straordinaria di governo⁹⁷; nel 1802 – appena pubblicata la nuova costituzione – diventa senatore⁹⁸.

L'Università nazionale apre quindi i battenti presentandosi come una struttura di insegnamento sufficientemente credibile. Nel, già ricordato, discorso inaugurale tenuto davanti alle autorità locali e ai rappresentanti esteri Onofrio Scassi, al di là dell'enfasi che la circostanza richiede, sottolinea l'importanza della funzione educativa nella nuova stagione politica. L'Università è presentata come «base della repubblica», ma la situazione generale è in rapido movimento, così il pensiero dei «letterati della Liguria»

⁹⁵ Il Magistrato supremo ha notizia di una riunione dei professori dell'Università dove si sono svolte «discussioni ingiuriose al governo», ma anche della loro volontà di presentare «un metodo diverso per la tenuta delle lezioni». ASG, *RL* 402, cc. 25 v.-26 r. (4 gennaio 1804). In seguito, quando dopo l'annessione le autorità francesi ricostruiranno le recenti vicende dell'Università genovese, si attribuirà la decisione di Ardizzoni di abbandonare l'insegnamento al disgusto per – non meglio precisati – intrighi che in quella fase avrebbero condizionato la vita accademica; AN, F¹e, 82.

⁹⁶ ASG, *NI* 237. Cfr. DE LEO, *Il Collegio dei dottori giuristi* cit., p. 559.

⁹⁷ *Raccolta de' proclami e decreti pubblicati dalla Commissione straordinaria del governo della Repubblica ligure* cit., pp. 22 (26 luglio) e 61 (17 settembre).

⁹⁸ Cfr. [A. CLAVARINO], *Annali della Repubblica Ligure* cit., IV, p. 48 e sgg., e p. 99. Nel 1804 lo troviamo tra i membri del Magistrato supremo con lo speciale incarico di «deputato alla istruzione pubblica»: *Raccolta delle leggi, e atti, decreti e proclami pubblicati dal Senato* cit., III, 1804, p. 5.

esplicitamente al “primo console”⁹⁹; Napoleone Bonaparte è ormai avviato verso il regime imperiale, che in breve coinvolgerà anche Genova.

Nel frattempo i docenti di diritto non si sottraggono a compiti istituzionali: nel 1804 sia Clavarino che Molini sono difensori dei poveri carcerati (e lo è contemporaneamente anche Luca Solari, futuro professore anch’egli), e nel Magistrato supremo entra Langlade¹⁰⁰. Nello stesso anno si ha eco di due « pubblici esperimenti di legale » tenuti presso l’Università sotto la direzione di Molini, in presenza di doge e senatori, oltre che di professori e avvocati: tra gli altri si segnala Marré¹⁰¹.

Al di là dei limiti strutturali dell’intero ateneo, la Classe legale ha un numero di insegnamenti, cinque, che già l’anno successivo gli verrà sostanzialmente ridotto.

Con l’anno accademico 1804-1805, l’ultimo dell’Università nazionale ligure, gli insegnamenti giuridici sono ancora quello canonistico di De Gregori (ma sempre nella Classe teologica), quello di *elementa* di Molini (spiega il III e IV libro delle *Institutiones*), di Etica e Diritto naturale di Semino (*de sociali hominis statu, eiusque iuribus*); Langlade continua il suo insegnamento penalistico, Gagliuffi quello di Eloquenza, Mangini degli *elementa iuris publici universalis*; Laberio – *iuris communis et patrii professor* – prosegue la spiegazione delle Pandette giustiniane, ma già sul diritto particolare può esplicitamente avviare uno studio che costituisce antecedente del suo prossimo lavoro di “esegesi” al *Code*: le sue lezioni saranno infatti non un’*explanatio*, ma bensì dei *rationalia ad statutum*¹⁰².

4. *L’Università dopo l’annessione alla Francia: l’École de Droit e i nuovi indirizzi della scienza giuridica.*

A maggio del 1805 la Repubblica ligure, stretta in una collocazione internazionale ormai insostenibile (impossibilità di tenere sotto controllo il

⁹⁹ Il *Discorso* di Scassi è del 14 novembre 1803, in *Raccolta delle leggi, e atti, decreti e proclami pubblicati dal Senato* cit., II, 1803, pp. 88-89.

¹⁰⁰ [A. CLAVARINO], *Annali della Repubblica ligure* cit., IV, p. 127.

¹⁰¹ *Ibidem*, pp. 135-136. Nell’occasione Ardizzoni si esibisce in veste di poeta con un sonetto – súbito tradotto in latino dal talento improvvisatore di Gagliuffi – in omaggio a Molini maestro di diritto.

¹⁰² *Elenchus professorum qui in atheneo ligustico scientias edocebunt cum argumentis disciplinarum quas singuli tradent anno 1804-1805*: AN, F^{1e}, 82.

mare antistante al proprio territorio, mancato riconoscimento da parte degli inglesi, riunione del Piemonte alla Francia e quindi costituzione di un unico sistema doganale al confine della Repubblica), vede messa in serio repentaglio la propria stessa esistenza: «una indipendenza mancante di forze, e di mezzi onde proteggere il commercio, unica sorgente della prosperità dello Stato si rende inutile alla Liguria». L'unica soluzione individuata dal governo è chiedere a Bonaparte la riunione all'Impero francese¹⁰³.

Mentre una tale decisione sta per essere sottoposta alla ratifica popolare, il Magistrato supremo dà applicazione all'art. 20 del regolamento per l'Università nazionale relativo alle lauree, il quale rimette appunto al governo la determinazione di quanto necessario per l'ammissione ai corsi e dei modi di conferimento del titolo¹⁰⁴.

L'ammissione alle tre Classi (teologica, legale e medica) è subordinata a una opportuna «carriera degli studi» (specifica rispetto alla Classe universitaria scelta) e a un esame preliminare di verifica; per entrare nella Classe legale bisogna dimostrare di aver studiato per almeno un anno Logica e Metafisica¹⁰⁵.

Il conseguimento della laurea è subordinato alla effettiva frequenza dei corsi negli anni stabiliti, e certificata dalla matricola firmata dai professori di mese in mese: così avviene per coloro che nella classe medica conseguono la laurea in Medicina o, distinta, in Chirurgia, mentre i farmacisti ottengono una «patente di approvazione per la libera prassi». Al confronto è meno specifico – nel senso che non si fissa un'articolazione in determinate annualità, né un ordine di propedeuticità, come invece avviene per la Classe medica – il piano di studi per la «laurea in Giurisprudenza» conferita dalla Classe legale: è comunque necessario dimostrare «d'aver studiato, o contemporaneamente, o in tempi diversi per due anni interi le Istituzioni civili e criminali, il Gius naturale, ossia l'Etica, il Gius pubblico, l'Eloquenza latina e italiana, e per tre anni interi il Gius comune» (art. 14).

¹⁰³ Decreto 25 maggio 1805, *Raccolta delle leggi, e atti, decreti e proclami pubblicati dal Senato cit.*, IV, 1805, pp. 121-122; sull'annessione cfr. G. ASSERETO, *La seconda Repubblica ligure cit.*, p. 175 e sgg.

¹⁰⁴ *Regolamento per le lauree*, decreto 3 giugno 1805, in *Raccolta delle leggi, e atti, decreti e proclami pubblicati dal Senato cit.*, IV, 1805, p. 127 e sgg.

¹⁰⁵ Lo studente approvato viene fornito di una matricola, che all'inizio di ogni nuovo anno dovrà essergli firmata dal presidente dell'Università per ammetterlo via via ai seguenti anni di corso.

Lo studente – secondo la tradizione universitaria – deve infine «subire un esame formale», con cui riceve la solenne conferma circa il completamento del corso di studi, e il pubblico riconoscimento delle piene competenze in quella particolare disciplina (art. 21 e sgg.)¹⁰⁶.

I professori della Classe si riuniscono con la presenza del presidente dell'Università; nella sala vengono poste delle urne, tante quante sono le scuole di quella Classe, e contengono – compilati dai rispettivi docenti – «bolletini indicanti i titoli, i capi o le basi più importanti a sapersi e che sono state insegnate e spiegate nelle Scuole medesime»; lo studente estrae un biglietto da ognuna di esse e per un quarto d'ora discute il punto indicato. Per la Classe legale i professori presenti all'esame orale del candidato devono essere almeno cinque e infine decidono la laurea con una maggioranza almeno di quattro; il candidato respinto dovrà aspettare un anno per ritentare.

A questo punto il presidente della Classe estrae da una delle urne un ulteriore argomento, che viene comunicato al candidato, e sul quale egli prepara una dissertazione scritta da leggersi, ancora una volta nel tempo di un quarto d'ora, nel giorno in cui si svolgerà la «solennità della laurea». Questa si svolge nella sala dell'Università, alla presenza dei professori della Classe «vestiti in costume». È presente il presidente dell'Università, ed ha alla propria destra il promotore scelto dal candidato, mentre alla sinistra siede il candidato stesso, che apre la cerimonia leggendo la sua dissertazione; dopo di lui, tocca al promotore leggere «una sua dissertazione di libero tema analogo alle dottrine che insegna» (art. 37), da contenere entro mezz'ora e da chiudere con l'invito al presidente di conferire la laurea al candidato. Con la consegna del cappello e l'adempimento delle altre formalità, e dopo un ringraziamento del laureato, l'adunanza è sciolta¹⁰⁷.

¹⁰⁶ L'iter è avviato con la consegna dei documenti di frequenza dello studente al presidente della rispettiva Classe, nonché di una somma – la tradizionale propina – da destinarsi in parte ai professori della Classe esaminante, in parte alle casse dell'Università.

¹⁰⁷ Il conseguimento del titolo è subordinato alla mancanza di condanne «per delitti importanti pena infamante o afflittiva di corpo». I laureati in Diritto, come quelli in Teologia, ricevono immediatamente il loro diploma; i laureati in Medicina, in Chirurgia, e gli «approvati» in Farmacia otterranno una specifica «abilitazione alla libera prassi». Ma prima di ottenerla per medici e chirurghi sono previsti due anni ulteriori di esercizio pratico che va debitamente certificato, e consentono di sostenere un ulteriore «esame di pura pratica» che si svolgerà a porte chiuse alla presenza della Classe medica, integrata dai medici, o chirurghi, dello spedale. Analoga la procedura alla libera prassi per i farmacisti, che infine otterranno una specifica patente. Art. 42 e sgg.

Compiuta definitivamente l'annessione, Napoleone arriva a Genova il 30 giugno 1805. Fra le sue preoccupazioni primarie vi è una piena riforma dell'istruzione pubblica, e l'Università di Genova – innanzi tutto per bocca del suo presidente Onofrio Scassi – gli reputa il dovuto omaggio¹⁰⁸.

Al generale francese che a meno di dieci anni di distanza torna in Liguria da imperatore sono dedicate odi, sonetti e canzoni per celebrare le imprese militari che hanno scandito quello straordinario percorso. La riunione alla Francia è salutata con favore dai docenti universitari, convinti del sincero interesse di Bonaparte per le arti e le scienze. Come « una delle più fedeli province dell'Impero » Genova ambisce a vedere inserita la propria Università nel consesso dei centri di studio imperiali. Un passato di stenti sarà riscattato da un futuro legato alle propensioni e alle fortune dell'imperatore dei francesi¹⁰⁹.

Gli auspici dei docenti genovesi (che per ora vogliono vedere nei tesori d'arte portati in Francia dei « précieux débris échappés aux ravages du temps et des barbares »¹¹⁰) non appaiono in definitiva totalmente mal riposti.

¹⁰⁸ Per convalidare la decisione del Senato fu indetto un plebiscito cui dovettero partecipare anche i docenti dell'Università, chiamati ad esprimere il loro voto circa l'annessione (25 maggio 1805), come lo furono anche i membri dell'Istituto nazionale, tra cui Stefano Carrega e Gaetano Marré (26 maggio 1805): tutti si espressero favorevolmente, come avvenne d'altronde in ogni ramo dell'amministrazione, fatta salva qualche eccezione tra cui il voto contrario – tra i membri del Senato – di Agostino Pareto, destinato a divenire in breve il *maire* di Genova. AN, AF IV, 1681 B1.

Un quadro dell'amministrazione napoleonica in Italia può essere ricavato – da ultimo – dai saggi raccolti in *Napoleonische Herrschaft in Deutschland und Italien – Verwaltung und Justiz*, hrsg. C. DIPPER, W. SCHEIDER, R. SCHULZE, Berlin, Duncker & Humblot, 1995 (in particolare i saggi di S. WOOLF, C. GHISALBERTI e L. ANTONIELLI). Rimane riferimento generale importante J.-E. DRIAULT, *Napoléon en Italie (1800-1812)*, Paris, Alcan, 1906 (su Genova p. 115 e sgg.).

¹⁰⁹ *All'Imperatore dei francesi e Re d'Italia Napoleone I. L'Università di Genova onorata dalla presenza di S. S. M. I. R.*, Genova, Stamperia dell'Istituto, 1805; sul clima di esaltazione encomiastica si veda anche *Feste che si danno in Genova per la venuta di S. M. Napoleone, imperatore de' francesi e re d'Italia*, Genova, 1805. Cfr. C. RICCI, *Napoleone I a Genova*, in « Rivista ligure », luglio-agosto 1905, e « Revue Napoléonienne », 5^e année, 1905-1906.

¹¹⁰ Napoleone può essere valutato sia come sistematico importatore di opere d'arte e documenti (anche da Genova), sia come promotore di artisti, per lo più strumenti di persuasione morale e di glorificazione del regime; cfr. F. BOYER, *Le monde des arts en Italie et la France de la Révolution et de l'Empire*, Torino, SEI, 1970, p. 103 e sgg.

L'arcitesoriere Lebrun, incaricato della complessiva organizzazione dei tre nuovi Dipartimenti istituiti in Liguria, sarà impegnato in modo speciale proprio su questo campo¹¹¹.

Nel frattempo il 15 messidoro XIII (4 luglio) Bonaparte promulga, tra il resto, il decreto concernente l'Università e gli stabilimenti di istruzione pubblica, con il quale, all'art. 1, assicura che «L'Université de Gênes est maintenue»¹¹². A partire dal 23 settembre è inoltre considerato in vigore il Codice Napoleone.

L'Università di Genova subisce, dunque – a distanza di appena un mese dalla promulgazione del *Regolamento per le lauree* – una nuova modifica strutturale. Vengono previste sei *Écoles spéciales*: Diritto, Medicina,

¹¹¹ R. BOUDARD, *L'organisation de l'Université* cit., p. 21 e sgg. I poteri straordinari sono conferiti a Lebrun – governatore della ventottesima Divisione militare, che comprende i Dipartimenti degli Appennini, Genova e Montenotte (cioè la «civevant Ligurie») – con decreto imperiale 10 febbraio 1806: AN, F^{1e}, 84. Su questa fase cfr. J. BOREL, *Gênes sous Napoléon I^{er}*, Paris-Neuchâtel, Attinger, 1929; sull'esperienza ligure di Charles François Lebrun cfr. il sintetico G. ROBERTI, *L'arcitesoriere Le Brun a Genova (giugno 1805-giugno 1806)*, in «Giornale storico e letterario della Liguria», VI (1905), pp. 336-339. In generale su questo personaggio (1739-1824; giurista e letterato, membro dell'Assemblea costituente, incarcerato durante il Terrore, liberato dopo il 10 termidoro, terzo console nel 1799, nominato principe ed arcitesoriere nel 1804, quindi membro di diritto del Senato e del Consiglio di Stato), che durante i cento giorni avrebbe ricevuto proprio la carica di *grand-maître* dell'Università, cfr. I. BACKOUCHE, *s.v.*, in *Dictionnaire Napoléon* cit., pp. 1043-1044. Quanto all'iniziativa circa l'istruzione pubblica genovese dopo l'annessione, sono più d'una, e non sempre corrette, le relazioni che in questo periodo vengono composte per ricostruire le vicende recenti e la condizione attuale dell'Università genovese (di una è autore il docente di Diritto criminale Tommaso Langlade, al momento dell'annessione membro del Senato e il 16 giugno 1805 – data della sua relazione – indicato come deputato all'istruzione pubblica); i rilievi fatti non si discostano tra loro: metodo didattico arretrato basato sulla dettatura, piani di studio troppo disinvolti, finanziamento della struttura particolarmente complesso, basato com'è sia sulle rendite grimaldine sia sulla tesoreria nazionale (due cattedre della Classe legale sono sovvenzionate con la rendita Grimaldi, mentre le altre tre sono a carico dello Stato), stipendi molto bassi per i docenti (che sono quindi necessariamente distratti da altri impegni professionali) e in genere grande penuria di mezzi economici. AN, F^{1e}, 81, 82 e 83.

¹¹² È un decreto che si basa «sur le rapport du Ministre de l'Intérieur» e si articola in sei titoli dedicati rispettivamente a Università, Licei, stabilimento dei Soldatini, Scuole comunali, Scuole dei poveri, stabilimenti diversi; in più è allegato un *tableau des chaires de l'Université de Gênes*, che per la Scuola di Diritto indica quattro professori in conformità alla legge 22 ventoso XII. Cfr. AN, F¹⁷, 1085 (ds. 12) e 1568; *Recueil des lois et décrets relatifs à l'Université de Gênes* cit., pp. 3-7 (solo un estratto); «Gazzetta di Genova», 1805, n. 5, pp. 38-41 (13 luglio).

Scienze fisiche e matematiche, Lingua e letteratura, Scienze commerciali, Farmacia; significativamente è scomparsa dall'orizzonte universitario la Classe teologica¹¹³.

Una generale competenza direttiva è attribuita al rettore (sorveglianza ordinaria sugli studi nell'Università, disciplina, e gestione delle spese correnti; art. 7); è nominato il 18 ottobre – e su probabile indicazione di Corvetto, ormai consigliere di Stato a Parigi – nella persona di Nicolò Grillo Cattaneo, che a giugno è già stato nominato provvisoriamente nel Consiglio generale del Dipartimento Genova¹¹⁴. Nel concreto gli aspetti di controllo, in particolare finanziario e contabile (gestione delle entrate e decisione di spesa), spettano a un Ufficio di amministrazione (artt. 8-9) presieduto – quando presente – dal governatore dei Dipartimenti di Genova, Montenotte e Appennini, e composto – oltre che dal rettore stesso – dal prefetto di Genova, dai presidenti della Corti d'appello e di giustizia criminale (rispettivamente Luigi Carbonara e Giovanni Battista Molini), dai procuratori generali imperiali presso suddetti tribunali, e da quattro notabili nominati dall'imperatore su indicazione del ministro dell'interno: Agostino Pareto (*maire* di Genova), Pietro Paolo Celesia (già membro della sezione seconda, Morale e legislazione, della seconda classe, Scienze morali e politiche, dell'Istituto nazionale), Antonio De la Rue (ex presidente della Camera di commercio, e anch'egli già membro della seconda classe dell'Istituto nazionale), e infine Ippolito Durazzo (anch'egli già membro dell'Istituto

¹¹³ AN, F¹⁷, 1085 (ds. 12); cfr. [A. CLAVARINO], *Annali della Repubblica ligure* cit., IV, p. 164 e sgg.; L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., p. 192 e sgg.

¹¹⁴ Grillo Cattaneo è nominato rettore il 26 vendemmiaio XIV (18 ottobre 1805), con decreto dell'arcivescovo Lebrun; a maggio del 1808 chiederà di essere sollevato dall'incarico per motivi di salute e il successivo 11 agosto sarà nominato al suo posto Girolamo Serra, già membro della Legion d'onore. Anche sulla nomina del rettore nel 1808 il ministro dell'interno aveva chiesto un parere – oltre che al prefetto, il quale aveva indicato Serra, Domenico Pareto (fratello di Agostino) e Damiano Marcello D'Aste – anche a Corvetto; pur'egli aveva indicato Serra, ma anche Onofrio Scassi e il sempre presente Giovanni Battista Molini: AN, F¹⁷, 1568; ASG, PF 10. Quanto a Grillo Cattaneo, nel 1808 fu eletto definitivamente nel Consiglio di Dipartimento (da cui uscirà nel 1811), rispetto a cui – dunque – il rettorato aveva costituito una parentesi; nel 1810 fu eletto anche membro del Consiglio municipale di Genova: L. GIGLIO CELESTI, *Il Consiglio generale del Dipartimento di Genova nell'epoca napoleonica*, in *Figure e gruppi della classe dirigente ligure nel Risorgimento*, Genova, Ist. per la Storia del Risorgimento italiano, Comitato di Genova, 1971, pp. 7-23.

nazionale), e non Ardizzoni, pure indicato da Lebrun tra i candidati¹¹⁵. L'Ufficio di amministrazione indica al ministro dell'interno i candidati per la nomina a rettore e a tutte le altre cariche e impieghi accademici, che su presentazione del ministro saranno nominati dall'imperatore (art. 11); l'Ufficio forma anche al suo interno una commissione di tre membri che procederanno all'ispezione settimanale dell'Università con particolare riguardo alla gestione contabile (art. 10). Nel complesso l'Università è sottoposta ad un organo collegiale fortemente eterogeneo, se non addirittura mal assortito, dove i membri sono in prima battuta impegnati su fronti amministrativi di notevole rilievo, profilandosi dunque come necessariamente residuale il loro impegno verso l'istruzione superiore¹¹⁶. In particolare per l'organizzazione della Scuola di Diritto si rinvia al regime previsto per le analoghe Scuole dell'Impero (art. 16).

L'arcitesoriere Lebrun provvede il 2 di novembre a promulgare un decreto con la nomina dei professori¹¹⁷. Per la Scuola di Diritto rimangono in cattedra Molini (Elementi di diritto civile, naturale e delle genti), Laberio (Diritto romano e suoi rapporti con il diritto francese) e Clavarino (Legislazione e procedura criminale), e vi si aggiungono Giovanni Luca Andrea

¹¹⁵ La nomina del *Bureau d'administration* è fatta con decreto dello stesso Lebrun: ASG, PF 10; AN, F¹⁷, 1568. Anche in seguito Ardizzoni, nonostante le autorevoli proposte, avrebbe subito esclusioni dalle cariche accademiche di maggior peso. Tra febbraio e marzo 1812 il rettore Serra lo candida come membro del Consiglio accademico, cui è proposto anche Laberio che però è escluso per le condizioni di salute (è ormai « moitié sourd et aveugle »). La *Commission d'Italie*, cioè Cuvier e Coiffier, esclude però anche Ardizzoni, preferendo inserire Molini, come unico rappresentante della Facoltà giuridica oltre a Luca Solari, che però è primo aggiunto al *maire* (*arrête* del *grand-maître* del 27 maggio 1812); a luglio Serra ritenta, candidandolo anzi a un posto da ispettore, visto che l'*Académie* genovese ne potrebbe avere due mentre ora occupa la carica solo il botanico Domenico Viviani, ma invano (AN, F¹⁷, 1568).

¹¹⁶ Il modello amministrativo che si tentava di adattare alla ben diversa realtà accademica genovese era quello delle Scuole universitarie francesi, come le *Écoles de Droit* disciplinate sotto questo aspetto dal *Décret concernant l'organisation des Écoles de Droit* del 4° complementare XII (21 settembre 1804); cfr. *infra*.

¹¹⁷ ASG, PF 10; *Recueil des lois et décrets relatifs à l'Université de Gênes* cit., pp. 7-14 (i decreti dell'arcitesoriere del 2 novembre in tema di organizzazione dell'Università sono tre). È stato lo stesso Lebrun a sottoporre all'imperatore i nominativi dei candidati alle diverse cattedre, tra cui spicca quello di Laberio (« homme de merites, qui connait le droit romain et notre Code civil; un peu sourd »), mentre tra i candidati all'Ufficio di amministrazione consiglia Ardizzoni (« avocat très distingué qui a été professeur à l'Université, non patricien »): AN, F¹⁷, 1568.

Solari (Legislazione e procedura civile) e, come supplente, Nicolò Solari (che sostituisce il dottore collegiato Filippo Molfino, inizialmente nominato a questo posto)¹¹⁸; Semino è nominato professore di Filosofia morale e logica, mentre Gagliuffi insegna ora Lingua, storia e letteratura italiana nella Scuola di Lingue e Storia; infine Langlade passa nello stesso tempo a far parte della Corte d'appello¹¹⁹. Manca Ardizzoni, pure preso in considerazione per coprire un insegnamento, ma probabilmente in questo momento troppo concentrato sull'attività professionale e forse invisibile a qualche settore della legazione francese¹²⁰.

¹¹⁸ Luca Andrea Solari (di Pietro Agostino di Gio Andrea, tutti dottori collegiati) appartiene – come verrà sottolineato nel 1809 al momento della richiesta di conversione del suo titolo dottorale, conseguito nel 1794 presso il Collegio dei giurisperiti genovesi – a una famiglia che è presente da tre secoli nella professione legale (AN, F¹⁷, 1677 e 1686; ASG, *Uni*, 65). È nato a Chiavari nel 1771, e dopo la laurea è subito entrato nel Collegio dei dottori giuristi: G.P. DE LEO, *Il Collegio dei dottori giuristi cit.*, s.v.

¹¹⁹ Cfr. [A. CLAVARINO], *Annali della Repubblica ligure cit.*, IV, p. 188.

¹²⁰ « Il est voué au barreau, où il gagne beaucoup » come viene annotato accanto al suo nome nella lista di presentazione dei possibili docenti nella Scuola di Diritto inviata a Parigi: AN, F¹⁷, 1568. Nel 1805 sono però spedite da Genova anche altre liste. Saliceti era buon conoscitore dell'ambiente genovese, con il quale era entrato in contatto prima come commissario della Convenzione nazionale (1794) e del Direttorio presso l'Armata d'Italia, e quindi come ministro plenipotenziario a Genova dal 1801 (cfr. ADMAE, *CP-Ge* 169, 170, 178, 179, e G. ASSERETO, *La Repubblica ligure cit.*, *ad indicem*). È lui a inviare il 13 pratile (2 giugno 1805) al ministro dell'interno Champagny una lista di notabili liguri “amici della Francia”, tra i quali troviamo – ovviamente – Corvetto (« très connu de l'empereur; selon moi le plus habile de toute la Ligurie, modeste et probe »), ma anche Gaetano Marré. Il nome di Ardizzoni compare invece in un'altra lista con firma cifrata inviata allo stesso Ministero nel medesimo periodo, lista in cui l'avvocato di Taggia è indicato come uomo di talento, ma immorale, vendicativo e poco amico della Francia. Qui il giudizio è ancora positivo su Corvetto, su Giovanni Battista Molini (ma indicato come « point ennemi »), su Langlade (per altro definito « ambizioso »), ma Cosma Clavarino è indicato semplicemente come un nemico; Filippo Molfino sarebbe un giudice poco scrupoloso e porterebbe grande animosità agli amici della Francia, mentre è positivo il giudizio sullo zio Ambrogio (membro dei “giuniori” e poi del Direttorio nel 1798, giudice al tribunale di Cassazione nel 1799 proprio in sostituzione del nipote Filippo e destinato a proseguire la sua carriera di giudice durante la Restaurazione come membro del Senato di Genova): « c'est un Minos dans la judicature, et devot de bonne foi, il n'est pas ennemi »; Giuseppe Gandolfo (già docente di Diritto canonico; cfr. *supra*) è favorevole all'Austria e confidente dei Pallavicini, degli Spinola e di altre famiglie oligarchiche; Laberio, infine, è descritto come « adroit dans son art, petit dans ses passions, peu honnête et point ami »: AN, F^{1e}, 81. Non riuscendo ad individuare la fonte di queste segnalazioni (il medesimo Saliceti?), è difficile valutare la loro effettiva incidenza: quanto ai docenti della Facoltà

Marré deve aspettare il 1807 per rientrare nel giro accademico, ma certo in una situazione di ripiego – per lui giurista – cui evidentemente si è ormai rassegnato: dopo aver concorso tra l'altro con Charles Cunningham (bibliotecario, e docente di francese e inglese a Pavia), su indicazione del rettore Grillo Cattaneo e dell'Ufficio di amministrazione, è scelto dal ministro dell'interno Champagny – non senza che qualcuno manchi di esprimere delle perplessità – per l'insegnamento di Lingua, storia e letteratura francese nella Scuola di Lingue e Storia.

Il ministro si era rivolto imbarazzato per la scelta da compiere a Corvetto ed è con ogni probabilità sua la risposta con cui si prendeva atto delle forti raccomandazioni di cui Marré godeva, chiosando: « mais en conscience il est si éloigné de pouvoir enseigner la langue française qu'il ne sait pas même la prononcer... »; il conferimento per la prima volta di una tale cattedra – si proseguiva – è questione di particolare delicatezza e, in assenza di un francesista di valore, sarebbe forse più opportuno cercare un docente fuori Genova¹²¹. In effetti Marré era legittimato a un tale insegnamento esclusivamente dalle sue traduzioni e da due interventi dell'anno precedente presso l'Istituto ligure, in cui però aveva sostenuto in modo articolato e insistito la superiorità dell'idioma italico¹²². Questo tipo di insegnamento aveva d'altronde una posizione strategica per il governo francese ed era tenuto sotto costante controllo; referente naturale a Parigi era appunto il consigliere di Stato Corvetto¹²³.

di Diritto, sembrano aver avuto un parziale riscontro nelle scelte fatte per l'attribuzione delle cattedre.

¹²¹ AN, F¹⁷, 1568; cfr. ASG PF 10.

¹²² *Parallelo della lingua italiana con la lingua francese e Prospetto delle due lingue italiana e francese*, in *Memorie dell'Istituto ligure*, 1806 cit., pp. 110-158.

¹²³ Anzi, in seguito sarà proprio Corvetto a raccomandare il maestro di lingua francese Michele Cerruti (appoggiato anche da Coiffier, ispettore generale dell'Università imperiale) per un suo avanzamento: il *grand-maitre* darà immediato riscontro a una tanto autorevole pressione nominando il Cerruti, nel 1813, « agrégé professeur au Lycée de Gênes » (AN, F¹⁷, 1570). Il disegno di diffusione della lingua francese incontrava notevoli difficoltà proprio per l'assenza di docenti di valore in grado di assumersi questo incarico: nell'Italia napoleonica spiccano Silvio Pellico, che insegna francese a Milano, e in definitiva lo stesso Marré, conosciuto anche all'estero per i suoi lavori su Alfieri e in seguito per la sua opera di diritto commerciale; C. DEJOB, *L'Instruction publique en France et in Italie au dix-neuvième siècle*, Paris, Colin, 1894, pp. 394-395.

Sono anni in cui la “questione della lingua” occupa anche gli intellettuali italiani, sia per i suoi profili squisitamente culturali che per quelli legati alla gestione dell'apparato burocratico; nel

Alla Scuola di Lingue e Storia Marré è collega di Gagliuffi, che però, differentemente da lui, riuscirà dopo poco a rientrare nella Facoltà di Diritto, meno qualificato come giurista, ma forse politicamente più affidabile: entrambi avevano un passato di “patrioti” dell’ala più estrema, ma l’esperienza politica romana di Gagliuffi appariva probabilmente come più distante, e forse misconosciuta, mentre sicuramente i professori della Facoltà di Diritto potevano ben ricordare le posizioni assunte da Marré, in pratica anche ai loro danni, nei primi anni della Repubblica ligure.

Il 9 novembre 1805 l’Ufficio di amministrazione promulga un regolamento provvisorio in cui si stabilisce che le lezioni si aprano il 13 novembre, per chiudersi il 7 settembre; ogni docente deve tenere 140 lezioni, redigendole in forma scritta e avendo comunicato al rettore l’elenco degli argomenti che saranno trattati nel corso ¹²⁴.

Il 20 novembre si aprono ufficialmente i corsi; alla presenza dell’arcivescovo Lebrun e delle massime autorità cittadine Laberio pronuncia un discorso inaugurale e il rettore Grillo Cattaneo intona un sonetto dedicato all’imperatore ¹²⁵.

Con un decreto del 15 frimaio XIV (6 dicembre) Lebrun ribadisce che nei tre Dipartimenti di Genova, Montenotte e Appennini le professioni di medico e avvocato, nonché la funzione di giudice, non possano essere esercitate da chi non abbia compiuto un « regolare corso di studi » all’Università di Genova o presso le altre Scuole dell’Impero ¹²⁶.

complesso l’obbiettivo era un’uniformità che rientrava nei programmi napoleonici e negli obiettivi della struttura di istruzione pubblica; la Toscana si poneva, da questo punto di vista e secondo tradizione, come « scuola di tutta l’Italia »: cfr. G. TOMASI STUSSI, *Per la storia dell’Accademia di Pisa (1810-1814)*, in « Critica storica » XX (1983), pp. 98-100. Sulla resistenza degli intellettuali italiani alla penetrazione del francese (aspetto particolare di un più generale tentativo di egemonizzazione culturale che passa anche attraverso l’istruzione universitaria) e sul compromesso cui dovette giungere Napoleone nei Dipartimenti toscani (uso dell’italiano negli atti ufficiali, riconoscimento del ruolo dell’Accademia della crusca), cfr. P. HAZARD, *La Révolution française et les lettres italiennes (1789-1815)*, Paris, Hachette, pp. 307-348.

¹²⁴ ASG, *Uni* 38; *Recueil des lois et décrets relatifs à l’Université de Gênes* (su cui cfr. nota 129), pp. 14-17.

¹²⁵ « Gazzetta di Genova », 1805, n. 31, pp. 205-206 (20 novembre).

¹²⁶ *Recueil des lois et décrets relatifs à l’Université de Gênes* cit., pp. 17-18.

Lo snodo è importante, anche se a Genova già la fase rivoluzionaria aveva mutato profondamente i percorsi professionalizzanti. Da una parte lo Stato richiede a chi esercita una di queste attività una formazione precisamente prestabilita, superato ormai definitivamente il ruolo di controllo (molto precario, come già detto) in precedenza attribuito alle rispettive corporazioni ed esercitato attraverso l'attribuzione del titolo dottorale. D'altro canto un « regolare corso di studi » va imposto, ma ben definito anche nei suoi presupposti. Il 10 febbraio 1806, con un nuovo decreto, l'arcivescovo prescrive la necessità di « studi preliminari » – di cui si stabilisce una precisa verifica – per l'ammissione alle Scuole di Medicina e Diritto¹²⁷.

Si pongono in questa fase i primi problemi di adeguamento dell'ateneo genovese alla normativa francese sull'insegnamento del diritto. E infatti ancora il 10 febbraio Lebrun – alla luce della difficile situazione contingente – deve concedere alcune eccezioni a favore degli studenti genovesi. Si tratta in questo caso di adattamenti di ordine finanziario e organizzativo, ma è piuttosto il piano di studi genovese a non apparire totalmente in linea con quello stabilito a Parigi con la *Loi relative aux Écoles de Droit* del 22 ventoso XII - 13 marzo 1804 (specificato con il successivo decreto del 4° complémentaire)¹²⁸.

Con il primo di questi due passaggi legislativi si era provveduto a istituire le Scuole di Diritto, che erano previste in numero di dodici; tra esse compariva in particolare quella di Torino, essendo a quel momento il Piemonte già annesso alla Francia¹²⁹. Si provvedeva inoltre a dare un'articolazione precisa agli insegnamenti giuridici.

¹²⁷ *Ibidem* cit., pp. 18-19.

¹²⁸ *Ibidem* cit., pp. 31-32 (AN, F¹⁷, 1568).

¹²⁹ Cfr. *Bulletin annoté des lois, décrets et ordonnances depuis le mois de juin 1789 jusqu'au mois d'août 1830*, cur. M. LEPEC, Paris, P. Doupon, 1836, X, p. 201. In precedenza la *Loi sur l'instruction publique* del 11 fiorile X (1 maggio 1802), che stabiliva un'articolazione in Scuole primarie, Scuole secondarie, Licei e Scuole speciali, tra queste ultime sottolineava il particolare ruolo delle Scuole di Diritto, prevedendone dieci di nuova istituzione con quattro professori, al massimo, ognuna (artt. 24-25): *Ibidem.*, IX, p. 306. La precedente legge del 3 brumaio IV (25 ottobre 1795; « Décret sur l'organisation de l'instruction publique », basata sul sistema delle *Écoles centrales*) non aveva invece previsto, tra le dieci *Écoles spéciales*, un corso di studi dedicati al diritto (titolo III, art. 1). Su questi passaggi cfr. A. AULARD, *Napoléon I^{er} et le monopole universitaire* cit., pp. 119-122; J. BONNECASE, *Qu'est-ce qu'une Faculté de droit?* cit. pp. 99-128. In generale, quanto alla normativa in tema di Università, è possibile fare riferimento anche all'*Almanach de l'Université impériale*, 1810..., Paris, Brunot – Labbe

Il piano di studi è diviso in tre filoni di insegnamento, uno civilistico, svolto seguendo la scansione del *Code civil* napoleonico, e senza dimenticare il diritto romano e il diritto naturale e delle genti, uno pubblicistico e infine uno dedicato alle procedure e al diritto criminale¹³⁰. La legge francese prevede poi che il corso di studi si concluda in tre anni, ma il grado di dottore si ottiene solo dopo un ulteriore anno di studio (art. 3)¹³¹.

Col successivo decreto del 4° complementare si è poi precisato meglio il profilo dei corsi (art. 10), delineando quello che sarebbe dunque adesso anche lo schema della Scuola di Diritto genovese.

I professori previsti per ogni Scuola di Diritto sono cinque, con l'aggiunta di due supplenti: un docente insegnerà in un corso annuale il Diritto

(che contiene una sezione di *Décrets et règlements impériaux concernant l'Université*, e una di *Statuts, règlements et arrêtés pris en Conseil de l'Université*). In particolare per l'Università di Genova si è fatto anche riferimento a *Recueil des lois et décrets relatifs à l'Université de Gênes, suivi des règlements pour l'admission des élèves, les examens, et les formalités à remplir pour obtenir le doctorat en Médecine et en Jurisprudence*, Gênes, Impr. française-italienne, 1806 (di difficile reperimento, una copia in BFG, XXI.B.1-2; ne esiste anche una versione italiana, con la medesima data e stampatore).

¹³⁰ « 1° le droit civil français, dans l'ordre établi par le Code civil, les élémens du droit naturel et du droit des gens, et le droit romain dans ses rapports avec le droit français; 2° le droit public français, et le droit civil dans ses rapports avec l'administration publique; 3° la législation criminelle et la procédure civile et criminelle ».

¹³¹ Per raggiungere questi obiettivi – e sotto il controllo costante degli ispettori delle Scuole di Diritto – lo studente deve sostenere un esame rispettivamente dopo il primo e dopo il secondo anno, e ritenuto sufficientemente preparato acquisirà il baccellierato; dopo il terzo anno gli esami da sostenere sono due, e in più è necessaria una discussione pubblica che riguardi tutte le materie di studio, e che comporterà il conseguimento della licenza; ottenuto questo titolo, e frequentato anche il quarto anno, chi sosterrà altri due esami e un'altra discussione pubblica conseguirà infine il dottorato (artt. 9-11). Con il superamento dell'esame relativo al corso annuale di Legislazione criminale e procedura civile e criminale è invece possibile ottenere il *certificat de capacité* (art. 12). I diplomi di licenza o dottorato conseguiti nella antiche Università, tanto francesi quanto dei paesi riuniti alla Francia, avranno pieno valore, salvo essere "vistati", come d'altra parte avviene ordinariamente ad opera degli ispettori delle Scuole di diritto anche per i diplomi e certificati rilasciati dalle nuove Università; avranno ugualmente valore i titoli conseguiti presso le Università straniere dai dottori e licenziati che, al momento della promulgazione della legge, abbiano esercitato la professione di avvocato o siano stati giudici da almeno sei mesi (artt. 14-15). Avviene infatti che siano considerati licenziati « sans remplir aucune formalité », oltre a coloro che esercitano funzioni giurisdizionali o siano commissari del governo presso i diversi tribunali, anche « les professeurs de législation aux Écoles centrales, en activité au moment de leur suppression » (art. 17).

romano, partendo dalle *Institutiones* di Giustiniano; tre professori terranno un corso triennale, ognuno da iniziarsi in un anno solare diverso, sul *Code civil des Français*, una serie di lezioni che lo studente inizierà al primo anno di corso; al secondo e al terzo anno lo studente aggiungerà – sempre nell’ambito del suo corso codicistico-civilistico – l’insegnamento di Diritto pubblico francese e di Diritto francese nei suoi rapporti con l’amministrazione pubblica; vi sarà infine l’ulteriore corso annuale di Legislazione criminale e procedura.

Al momento, però, a Genova manca, innanzi tutto, qualsiasi riferimento all’insegnamento del diritto pubblico, ed in genere l’aver fissato in quattro il numero dei professori delle discipline giuridiche significa aver rinunciato in partenza a costituire una Scuola di Diritto conforme all’articolato sistema di insegnamento stabilito con il decreto del 4° complementare XII. D’altronde si tratta in effetti di una realtà didattica di ridotte dimensioni: nell’anno 1805-1806 Molini – il più celebre docente locale – non può vantare che ventisette studenti, e con l’insegnamento di Legislazione e procedura criminale Cosma Clavarino ne ha solo quattordici (gli insegnamenti medici, ad esempio, hanno in media studenti in numero doppio)¹³².

Ma nel momento stesso in cui si prende atto di questa situazione, si esprime la fiducia in un rilancio degli studi giuridici: bisogna solo dar tempo ai docenti di prendere dimestichezza col complesso legislativo francese e con i necessari strumenti interpretativi, quando cioè « les nouveaux codes seront mieux connus et [...] les professeurs se seront pénétrés des travaux faits au Conseil d’État et des discours faits au Corp législatif »¹³³.

Con l’inizio dell’anno accademico 1808-1809, il rettore Grillo Catteneo è ormai in grado di inviare al *grand-maître* un ben strutturato « sillabe des matières » per la *Schola Iuris*¹³⁴. Come primario oggetto di studio è mante-

¹³² Quelli di Laberio sono diciotto, e quelli di Solari sedici. L’anno dopo, con qualche scostamento, i dati saranno leggermente più alti: Molini passerà a trentacinque, mentre in coda alle preferenze finirà proprio Laberio – probabilmente anche a causa delle sue precarie condizioni di salute e della sordità, che influiscono sulla qualità delle lezioni – con diciassette studenti; analoghi i dati a dicembre del 1807. AN, F¹⁷, 1568 e 1569.

¹³³ È una « note sur l’Université de Gênes » trasmessa dall’arcivesorriere al ministro dell’interno il 6 aprile 1806: AN, F¹⁷, 1568.

¹³⁴ *Elenchus Professorum qui in Universitate Imperiali Genuae scientia edocebunt cum argumentis disciplinarum quas singuli tradent / anno MDCCCVIII / Schola Iuris*: AN, F¹⁷, 1568.

nuta – e per certi aspetti sottolineata – la connessione del codice Napoleone con il *ius civile*. Molini, oltre al Diritto naturale e delle genti, insegna – secondo la tradizione accademica, ma anche secondo le disposizioni del decreto 4° complementare XII – *Institutiones* giustinianee, dal titolo *De donationibus* (2, 7) al *De publicis iudiciis* (4, 18). Laberio, *iuris civilis et francorum professor*, già indica le sue lezioni col termine *rationalia in Codicem napoleoneum*: esse avranno per oggetto i titoli del libro terzo dedicati a successioni, e a donazioni e testamenti (3, 1-2); la sua analisi si svolgerà *conferendo sanctiones Codicis cum sanctionibus iuris civilis, adnotando consonantia et discrimina inter eas intercedentia*. Cosma Clavarino dividerà le sue *institutiones criminales* in due parti, una teorica (*de delictis et poenis*) e una pratica (*de processu et iudicio criminali*), mentre Luca Andrea Solari collegherà la tradizione normativa romana alla prassi giudiziaria e la riordinerà secondo il dettato dei nuovi codici di procedura e penale.

Si è ormai affermata un'utilizzazione didattica dei codici – e del *Code civil* in particolare – che si va a sostituire a quella tradizionalmente fatta delle *Institutiones* giustinianee. Il procedere passo passo sul testo appare come un'abitudine che non è necessario abbandonare, e se mai accentuare. Cambia l'oggetto, ma non sempre, visto che è mantenuto anche un insegnamento romanistico, e anche dell'oggetto nuovo – il *Code Napoléon* – vengono ampiamente riconosciuti i nessi con il diritto romano.

Ma al di là delle sue ascendenze, anche nell'ambiente genovese si impone chiaramente la centralità assoluta del Codice civile. Quando nel 1806 la *Académie impériale des sciences, belles-lettres et beaux arts de Gênes*, erede del locale Istituto nazionale, riceve un nuovo regolamento, la classe di Letteratura e belle arti avrà tra gli obiettivi del suo lavoro, primo nell'elenco, quello di « faciliter l'étude du Code Napoléon » (cap. I, art. 3).

Eppure ancora una volta per quanto riguarda il settore giuridico questa istituzione tradirà la sua missione, raccogliendo anche in ciò l'eredità negativa del locale Istituto nazionale cui succede: l'unico contributo allo studio della codificazione viene infatti accennato da un giurista di complemento come Faustino Gagliuffi, che se in seguito si segnalerà anche per le sue amenità codicistiche, già adesso propone un velleitario, e ovviamente senza seguito, « codice di premi e ricompense »¹³⁵.

¹³⁵ Nel secondo volume delle *Memorie dell'Accademia imperiale delle scienze e belle arti di Genova*, 1809 cit., p. XXXVII e sgg., si dà relazione sui lavori della classe di Letteratura e

Rimane, appunto, il rilievo totalizzante – non solo sul piano della cultura giuridica, ma della cultura in generale – del codice.

5. *L'Académie de Gênes nel sistema dell'Università imperiale: la Faculté de Droit e i rapporti degli ispettori generali.*

Con decreto del 4 giugno 1809 Bonaparte stabilisce che, come è già stato fatto per quella torinese, l'Università di Genova diventi una delle *Académies* dell'Università imperiale (art. 20)¹³⁶. Per uniformare le Scuole alle Facoltà previste dal decreto organizzativo del 1808, quella di Farmacia è unita a quella di Medicina, e la Scuola di Scienze commerciali a quella di Scienze; si prevede altresì la creazione di una Facoltà di Teologia (art. 21).

Tra il 1809 e il 1810 i docenti genovesi chiedono il riconoscimento del loro titolo dottorale, che deve essere – però – il medesimo rilasciato dalle rispettive Facoltà di appartenenza. Se Laberio (come gli altri docenti di quella giuridica) non incontra nessun ostacolo e dopo avere trasmesso a Parigi il diploma rilasciatogli dal Collegio dei dottori di Genova nel 1773 riceve in cambio l'equivalente titolo rilasciato dall'Università imperiale, Marré continua a scontare la sua tormentata vicenda accademica: lui insegna nella Facoltà di Lettere, e quindi negatogli il titolo di dottore in Diritto (che pure

belle arti, che tra il resto – come suo compito – ha dibattuto anche di legislazione, e in particolare di una legislazione da porre a fronte di quella penale: « S'impedisca per una parte il male, ma si ponga per l'altro un'esca ed eccitamento al bene (...). Se la legislazione deve anzi mirare a prevenire i delitti, che a punirli, perché nelle nazioni incivilite non si cita mai un codice di premi e di ricompense? *Su di questo proposito*, dice l'immortale Beccaria, nome caro all'umanità, *osservo un silenzio universale nelle leggi di tutte le nazioni al dì d'oggi.* (...). Ma come mandare ad esecuzione un pensiero degno delle vaste menti che lo concepirono? O piuttosto, come immaginare un codice di premi e di ricompense? Chi si accingerà a questo grande lavoro? Il N. A. *Gagliuffi* osò far prova delle sue forze inoltrandosi per un sentiero non per anche battuto. Non solo prese egli a mostrare in vari successivi ragionamenti la possibilità di realizzarsi l'idea di un codice siffatto, ma di più ne tracciò le prime linee col disegno di presentarne il piano. Se non che (mi duole rammentarlo) questo lavoro, non so per quale cagione, rimase imperfetto, né ricevette dall'Autore l'ultima mano ». Sul tema, evidenziando le difficoltà di una tale realizzazione (soprattutto per il problema di avere « una chiara e distinta nozione » di virtù), si era sentito di intervenire « con tre distinti ragionamenti » Giovanni Felice Calleri.

¹³⁶ Per il riscontro normativo si può consultare il *Bulletin annoté des lois* cit., XI, p. 423; cfr. L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., p. 221 e sgg.

ha ricevuto dai giureconsulti genovesi il 9 luglio 1793), gli viene conferita – appunto – la laurea in Lettere¹³⁷.

Era la formale omologazione richiesta dal governo francese ai docenti che andavano a prendere posto nei ranghi del nuovo e possente edificio amministrativo dell'istruzione pubblica francese, quell'*Université impériale*, avviata nel 1806 e compiuta nel 1808, che raccoglieva in sé tutti i gradi di istruzione sotto la direzione del *grand-maître*¹³⁸.

Tratto caratterizzante è proprio la struttura piramidale composta da tante *Académies* locali quante sono le Corti d'appello, le quali comprendono al loro interno ogni livello di insegnamento, il più elevato dei quali è affidato a « les Facultés » – non più *Écoles* – « pour les sciences approfondies, et la collation des grades » (art. 5); sono previste cinque Facoltà: Teologia, Diritto, Medicina, Scienze fisiche e matematiche, Lettere (art. 6). Le Facoltà di Diritto sono costituite dalle dodici previste dal decreto 4° complementare XII, e in genere rimarranno organizzate dalla normativa prevista nel 1804 (art. 11), come rimarrà regolato allo stesso modo il conferimento dei tre gradi (art. 25).

Viene precisamente determinata la linea gerarchica del personale all'interno della struttura (in diversi *rangs*, dal 1° al 19°); limitatamente alle figure di funzionario e ai docenti che qui interessano, e in linea discendente, al vertice troviamo il *grand-maître* (di nomina imperiale, e che avrà il ministro degli interni per tramite verso il sovrano), e quindi gli ispettori dell'Uni-

¹³⁷ ASG, *Uni* 57 e 65; AN, F¹⁷, 1677 (con elenco complessivo delle richieste di *Collation des grades*) e 1686 (con la trattazione analitica delle richieste dei docenti della Facoltà giuridica genovese). Significative le vicende del supplente Nicola Solari: avviatosi alla professione legale dopo il 1797, quando cioè il Collegio dei dottori risulta ormai sciolto, ha svolto una serie di funzioni pubbliche come quella di avvocato dei poveri nel 1805; sul presupposto che la professione legale poteva essere esercitata anche senza titolo accademico non si è preoccupato di conseguirlo presso l'Università; nel 1806 ha iniziato la sua supplenza al corso di diritto ed è stato nominato giudice di prima istanza. Anche lui nel 1809 – per poter proseguire l'attività di docenza – richiede il titolo dell'Università imperiale, ma gli viene provvisoriamente negato; nel 1810 è ancora supplente e reitera la richiesta che verrà infine accolta, dopo espresso parere favorevole richiesto a Coiffier, ma solo nel 1813.

¹³⁸ *Décret impérial portant organisation de l'Université*, 17 marzo 1808, *Bulletin annoté des lois* cit., XI, p. 271 e sgg. (= *Bulletin de lois*, 985, p. 145 e sgg.). Cfr. A. AULARD, *Napoléon I^{er} et le monopole universitaire* cit., p. 170 e sgg.

versità, i rettori delle Accademie, i loro ispettori, i *doyens* e poi i professori delle Facoltà (art. 29) ¹³⁹.

Sono questi gli anni in cui anche i centri di studio italiani annessi alla struttura dell'*Université impériale* subiscono da Parigi una forte impronta dirigista; è la conseguenza della centralità attribuita da Napoleone al problema dell'istruzione: la stabilità dello Stato, ottenuta indirizzando le opinioni politiche e morali dei giovani, passa necessariamente attraverso la costituzione di un corpo insegnante cui siano dati principi fissi cui adeguare il lavoro didattico ¹⁴⁰.

Tra il 1809 e il 1810 una commissione composta dai consiglieri Cuvier e Coiffier e dall'ispettore generale Balbo ha l'incarico di ispezionare gli stabilimenti d'istruzione pubblica italiani ¹⁴¹. È l'occasione per un ampio

¹³⁹ Ulteriori specificazioni sulle competenze del *grand-maître* e degli altri organi dell'Università imperiale si hanno nel *Décret contenant règlement pour l'Université impériale*, 17 settembre 1808; *Bulletin annoté des lois* cit., XI, pp. 344-346.

¹⁴⁰ Cfr. da questo punto di vista, per il vicino caso pisano, G. TOMASI STUSSI, *Per la storia dell'Accademia di Pisa* cit., pp. 61-62. Cfr. in genere S. BUCCI, *La Scuola italiana nell'età napoleonica* cit., e inoltre D. OUTRAM, *Education and the state in the italian Departements annexed to France 1802-1814*, Cambridge Ph.D., 1974, che al momento non mi è stato possibile consultare, e che è invece richiamato in EAD., *Storia naturale e storia politica nella corrispondenza di Georges Cuvier e Giovanni Fabbroni*, in «Ricerche storiche», XII (1982), p. 188 (l'intero saggio, pp. 185-235, è utile ai presente fini anche per le indicazioni su Cuvier, ispettore dell'Università che sarà richiamato di seguito).

¹⁴¹ Jean-Leopold-Nicolas-Frédéric (Georges) barone di Cuvier (Montebéliard 1769 - Parigi 1839), professore di Storia naturale, è collega del futuro *grand-maître* Louis Fontanes alla *École centrale du Panthéon*, e supplente al *Jardin des plantes*, dove è invece collega del chimico Antoine-François Fourcroy, il direttore dell'istruzione pubblica artefice dell'organizzazione universitaria avviata nel 1808, ma inopinatamente escluso, al momento del suo avvio, dalla carica di *grand-maître* (dopo un periodo di profonda depressione muore nel 1809, e proprio Cuvier compone un *Éloge historique du comte de Fourcroy*, Paris, 1811; cfr. l'ampia voce di P. GOURDIN in *Dictionnaire Napoléon* cit.). Membro del Consiglio dell'Università, con il rango e le prerogative di ispettore generale, dopo il 1809, oltre ad occuparsi dell'istruzione pubblica in Italia, si reca anche in Olanda, nelle città anseatiche, nel Dipartimento della Germania del sud e poi di Roma (1813-1814). La sua carriera accademica, con incarichi sempre più prestigiosi, proseguirà anche dopo la Restaurazione. I. HAVELANGE - F. HUGUET - B. LEBEDEF, *Les inspecteurs généraux de l'Instruction publique. Dictionnaire biographique 1802-1914*, Paris, CNRS, 1986, pp. 272-274. Su Cuvier – promotore di un influente *salon* e in relazione con personaggi come Humboldt, Stendhal, Ampère – e i suoi rapporti con l'ambiente toscano si vedano i già citati contributi di D. OUTRAM e il suo *Scientific bio-*

giro d'orizzonte sulla situazione universitaria dell'Italia "francese", dal Piemonte alla Toscana¹⁴². Gli ispettori sono a Genova all'inizio di novembre del 1809¹⁴³.

Il passaggio è cruciale: in base all'articolo 3 del decreto 17 settembre 1808 potranno essere inseriti nel sistema complessivo dell'Università imperiale solo quelle strutture d'insegnamento che abbiano ricevuto una specifica approvazione da parte del *grand-maître*, che deciderà – appunto – sulla base delle relazioni sottopostegli dagli ispettori generali: è un vaglio che deve subire anche l'*Académie de Gênes*¹⁴⁴.

graphy and the case of Georges Cuvier, in « History of Science », 14 (1976), pp. 101-137, e la bibliografia richiamata.

Henri-Louis de Coiffier de Verfeü (1770-1830), scrittore e traduttore dal tedesco, legato a Fontanes, è stato nominato ispettore generale dell'Università nel 1808. I. HAVELANGE - F. HUGUET - B. LEBEDEF, *Les inspecteurs généraux de l'Instruction publique* cit., pp. 254-255. Su Prospero Balbo, Rettore dell'Università e poi dell'Accademia imperiale di Torino, nominato anch'egli ispettore generale nel 1808, cfr. G.P. ROMAGNANI, *Prospero Balbo intellettuale e uomo di stato (1762-1837)*, II: *Da Napoleone a Carlo Alberto (1800-1837)*, Torino, Dep. subalpina di Storia patria – Studi e fonti per la storia dell'Università di Torino III, 1990, p. 146 e sgg.

¹⁴² La redazione a stampa della loro relazione porta il titolo di *Rapports sur les établissements d'instruction publique des Départemens au-delà des Alpes faits en 1809 et 1810...*, [Paris], Fain – Imprimeur de l'Université Impériale, s. d. (una copia è in BN, R. 8712); oltre al rapporto sull'Accademia genovese (con un inserimento riguardante Parma; pp. 35-54, e 65-68), sono riprodotti analoghi rapporti sull'istruzione in Toscana (pp. 69-184), e sull'Accademia di Torino (pp. 185-239); per Genova una parte del rapporto è dedicato specificamente al Liceo (pp. 26-35). Sulla missione a Pisa, cui appunto è dedicata parte dei *Rapports*, cfr. G. TOMASI STUSSI, *Per la storia dell'Accademia di Pisa* cit., p. 63 e sgg. Per un utile confronto è disponibile la trascrizione dello scritto analogo di Giovanni Ferri De Saint Constant riguardante Roma (annessa nel 1809) in P. ALVAZZI DEL FRATE, *Università napoleoniche negli « stati romani »*. *Il Rapport di Giovanni Ferri de Saint-Constant sull'istruzione pubblica (1812)*, Roma, Viella, 1995. Di questa particolare fonte per la storia dell'Università di Genova mi sono già occupato in R. FERRANTE, *L'Académie di Genova attraverso i rapporti degli ispettori dell'Université impériale (1809): gli studi giuridici* cit.

¹⁴³ AN, F¹⁷, 1568.

¹⁴⁴ L'Università imperiale si sarebbe dovuta avviare nella sua definitiva struttura già col gennaio 1809, ma era ancora in corso il lavoro di ispezione; il *grand-maître* Fontanes aveva stabilito (13 dicembre 1808) che nel frattempo i preesistenti stabilimenti di istruzione continuassero provvisoriamente la loro attività; in questa delicata fase le responsabilità di controllo erano affidate ai prefetti, e così era avvenuto anche per Genova. L'inserimento dell'Università di Genova, come *Académie*, nella struttura dell'Università imperiale era in realtà già avvenuto con il decreto imperiale del 4 giugno 1809 (ASG, PF 10). Dal tono stesso del *rapport* si capi-

Essa copre – come previsto dall’art. 4 della legge 17 marzo 1808 – tutta la circoscrizione della Corte d’appello di Genova, che corrisponde ai Dipartimenti di Genova, Montenotte, Appennini, Marengo e Taro, comprendendo oltre ai territori dell’antica repubblica, anche una parte del Piemonte e il territorio parmense; Parma, però, richiede una sua particolare Accademia e se ne prevede quindi uno sganciamento da quella genovese (si rileva che effettivamente il principio secondo cui in ogni Corte d’appello vi debba essere una sola Accademia e un solo Liceo subisce molte eccezioni). Si tratta comunque di «une province considérable de l’Université impériale, mais ce sera toujours une province pauvre et difficile à régir»: valutata nel suo complesso è infatti un area dove a causa della natura montagnosa i collegamenti sono molto difficili e la popolazione, impegnata a ricavare sostentamento da un lavoro particolarmente duro e poco redditizio, non è in grado di dedicarsi allo studio¹⁴⁵.

I tre ispettori sono ovviamente condizionati dal particolare sviluppo dell’insegnamento in Francia e dalla energica spinta organizzativa e centralizzatrice imposta da Napoleone. Il tradizionale sistema di istruzione genovese – legato ad atti istitutivi privati e a privilegi di corporazioni professionali, frammentato e non riunito in una unitaria articolazione amministrata dal governo – li induce a concludere che nel periodo della Repubblica oligarchica non sia in realtà esistita «point d’Université proprement dite»; e anche dopo la soppressione dell’ordine dei gesuiti si è attribuito all’istituzione il nome di Università ma «sans entendre en rien ses attributions, en sorte qu’il resta réellement toujours un collèe ordinaire»¹⁴⁶.

sce come tale inserimento andasse comunque inteso (almeno formalmente) come condizionato al successivo esito favorevole dell’ispezione.

¹⁴⁵ *Rapports* cit., p. 2. Più avanti troviamo ulteriori apprezzamenti non lusinghieri, anche se marcati da un non celato sciovinismo, sul sistema di istruzione della città ligure: «Gènes est une ville très-grande, très-peuplée, qui n’a point l’esprit français, où l’éducation est nulle ou même tout-à-fait mauvaise; et le gouvernement ne peut trop employer de moyens pour y former l’esprit public et pour y répandre des lumières»; p. 41.

¹⁴⁶ *Ibidem*, pp. 3-4. Anche le eloquenti parole dei tre ispettori inviati da Parigi confermano da una parte gli oggettivi limiti dell’ateneo genovese per come si trovano a conoscerlo, e dall’altra il fatto che la datazione e la identificazione stessa di un insegnamento di grado superiore (uno *studium*, una “università”) sia legata a parametri non assoluti; qualsiasi giudizio in questo campo – emancipato da da solenni ma spesso solo formali istituzioni (tendenzialmente antichissime) – va quindi come minimo attentamente soppesato e relativizzato. Insomma, anche le parole di Cuvier e dei suoi colleghi richiamano a quella prudenza interpretativa circa le

Per gli ispettori dell'Università imperiale il termine "collegio" doveva indicare in sostanza una struttura di insegnamento – tipica del periodo pre-rivoluzionario – a connotazione paternalistico-assistenziale, o ad ispirazione cetuale, e con prospettive didattico-scientifiche limitate; nello specifico caso genovese significava che l'istruzione superiore aveva mantenuto il profilo datole dalla Compagnia di Gesù, mentre l'insegnamento del diritto e della medicina avevano continuato ad essere di esclusiva competenza delle rispettive corporazioni¹⁴⁷.

Solo dopo l'istituzione della Repubblica ligure – ammettono gli ispettori – si è venuta a creare una struttura unitaria, rinforzata nella sua parte amministrativa dopo l'annessione, ma che anche ora denuncia in pieno i limiti di una realtà tanto attardata. Al momento le Facoltà di Diritto e di Medicina sono organizzate in modo assai differente dalle omologhe francesi, e « confèrent des grades à beaucoup moins de frais »; vi sono poi una Facoltà di Scienze e « un germe de Faculté des Lettres, qui ne confèrent

“favolose antichità” indicata, con sfumature diverse, nei già ricordati saggi introduttivi a *L'archivio storico dell'Università di Genova*.

¹⁴⁷ Il “collegio” è una realtà istituzionale particolarmente diversificata e al riguardo cfr. *I collegi universitari in Europa tra il XIV e il XVIII secolo*, a cura di D. MAFFEI e H. DE RIDDER-SYMOENS, Atti del convegno di studi della Commissione internazionale per la storia dell'Università, Siena-Bologna 16-19 maggio 1988, Milano, Giuffrè, 1991. Per la struttura “collegio universitario” nel senso di fondazione riservata a scolari indigenti cfr. M. ROGGERO, *Il sapere e la virtù. Stato, Università e professioni nel Piemonte tra Settecento ed Ottocento*, Torino, Dep. subalpina di storia patria - Studi e fonti per la Storia dell'Università di Torino I, 1987 (della stessa autrice cfr. *I collegi universitari in età moderna*, in *L'Università in Italia fra età moderna e contemporanea. Aspetti e momenti*, a cura di G.P. BRIZZI e A. VARNI, Bologna, CLUEB, 1991, pp. 111-133); per i collegi d'educazione riservati al ceto nobile cfr. G.P. BRIZZI, *La formazione della classe dirigente nel Sei-Settecento. I seminaria nobilium nell'Italia centro-settentrionale*, Bologna, il Mulino, 1976 (dello stesso autore, ma per l'esame delle istituzioni per borsisti, cfr. *I collegi per borsisti e lo studio bolognese. Caratteri ed evoluzione di un'istituzione educativo-assistenziale fra XIII e XVIII secolo*, in *Studi e memorie per la storia dell'Università di Bologna*, n.s., IV, Bologna, Istituto per la Storia dell'Università, 1984, pp. 11-31; con riferimento ad una struttura di assistenza a studenti provenienti da una particolare area geografica, *Il Collegio e la città. Ungheresi e croati nella città degli studi*, in *Annali del Collegio ungaro-illirico di Bologna. 1553-1764*, a cura di G.P. BRIZZI e M.L. ACCORSI, Bologna, CLUEB, 1988, pp. XV-XXIV); invece, per l'approfondimento di una realtà universitaria identificabile inizialmente come collegio gesuitico (secondo il modello, appunto, di “università collegiata”) cfr. D. NOVARESE, *Istituzioni politiche e studi di diritto fra Cinque e Seicento. Il Messanense Studium generale tra politica gesuitica e istanza egemoniche cittadine*, Milano, Giuffrè, 1994.

point des grades »; Scuola di Commercio e di Farmacia « n'y existent que de nom »¹⁴⁸.

Già il primo quadro di sintesi appare sconsolato, e la diagnosi iniziale è destinata ad essere confermata. L'*asse ex gesuitico*, la rendita finanziaria che dovrebbe servire a sostenere economicamente la struttura universitaria, a una più stretta verifica si rivela in realtà insufficiente allo scopo. La Municipalità, non volendo farsene carico, ha peraltro tentato di accollare all'amministrazione centrale dell'istruzione pubblica gli ulteriori oneri, sul presupposto che « l'Université était un établissement d'utilité générale »¹⁴⁹.

¹⁴⁸ *Rapports* cit., p. 5. Nel 1807 – su iniziativa del ministro dell'interno – il Consiglio generale del commercio di Parigi aveva inviato alla Camera di commercio di Genova un progetto sulle Scuole di Commercio; tra i molti insegnamenti previsti (quindici), vi erano anche Diritto pubblico, Diritto delle genti e Legislazione. Per la didattica, e con riferimento a queste materie, i metodi erano mutuati dalle Scuole di Diritto, in particolare si prevedevano simulazione di processi presso i tribunali di commercio da realizzare con gli studenti. AN, F¹², 618. Un vasto contributo sullo sviluppo degli insegnamenti di commercio a Genova è *Dalla Scuola Superiore di Commercio alla Facoltà di Economia. Un secolo di elaborazione e di attività didattica al servizio dell'economia genovese (1884-1986)*, a cura di P. Massa Piergiovanni, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXII/1 (1992).

¹⁴⁹ Nel 1807 vi era stata un'approfondita istruttoria sulla situazione finanziaria dell'Università genovese promossa dal ministro dell'interno Champagny e coordinata a livello locale dal prefetto Tourette (ma una relazione era stata presentata anche dal *maire* di Genova Agostino Pareto). Infine era intervenuto un decreto imperiale (23 aprile) che autorizzava lo stesso ministro ad attingere ai fondi dell'istruzione pubblica per provvedere alle necessità della *Académie*, fino a portare il bilancio ad una situazione di equilibrio. In seguito – su sollecitazione del *grand-maitre*, e per intervento del ministro dell'interno – si era tentato di coinvolgere il Consiglio municipale: a suo tempo, dopo aver trasferito alla Municipalità la riscossione dei diritti su calcina, sapone e carta prima spettanti a S. Giorgio, l'arcitesoriere aveva fatto inserire nel bilancio genovese del 1806-1807 un *secours* di 17.000 franchi a favore dell'Università, posta di bilancio scomparsa negli anni successivi. Nel 1809, e con riferimento all'esercizio finanziario 1808, Fontanes dovette chiedere al ministro dell'interno un'integrazione alla dotazione prevista per l'Università genovese. Nel 1810 era stato lo stesso rettore genovese a sollevare la questione al ministro dell'interno, sollecitando un suo intervento perché venisse finalmente disposto dalla Municipalità lo stanziamento previsto a favore dell'Università, paventando il rischio che fossero sospesi i corsi di Medicina e Diritto, con il conseguente passaggio degli studenti alle *Académies* concorrenti di Torino (molto sovvenzionata dal governo), Parma (dove la Municipalità aveva deliberato ingenti finanziamenti), e infine Pisa (che « compte avec assurance sur plusieurs siècles d'existence et de glorie »). Nel 1811 a dare comunicazione di un esplicito diniego opposto dal Consiglio (si ribadiva che gli oneri dell'Università dovevano gravare esclusivamente sui fondi generali dell'istruzione pubblica) sarebbe stato proprio il *maire adjont* Luca Solari, come si è visto professore di Legislazione e procedura civile alla Facoltà di Diritto. AN, F¹⁷, 1144 e 1574; ASG, *PF* 10; ASCG, *AM-F* 311.

Il corpo docente risulta quindi sottopagato, e se gli attuali professori non si allontaneranno da Genova, esso è destinato fatalmente a divenire « le rebut des autres Académies »; quantomeno, ciò già comporta – come si evidenzia nel *rapport* di Sédillez – una diminuzione nelle prestazioni dei professori a favore degli studenti, una prassi che l'Ufficio di amministrazione deve concedere per « l'indulgence due à des professeurs qui n'étaient pas payés ». ¹⁵⁰. Ancora, gli studenti riceveranno i gradi a buon mercato e con una preparazione di livello via via inferiore, potendo però alla fine esercitare la professione giuridica come qualsiasi altro graduato dell'Impero: « certainement un pareil abus ne peut être toléré ». Per ovviare alla situazione, gli ispettori propongono una serie di interventi di economizzazione e di recupero di crediti che spettano all'*Académie* (a partire da quanto dovuto dall'amministrazione municipale, considerando anche che certe imposizioni fiscali sono state istituite proprio per finanziare l'Università); è scontato che gli stessi studenti siano chiamati a contribuire con un aumento delle tasse di iscrizione ¹⁵¹. Per la retribuzione di ogni singolo professore l'*Université impériale* destina 3.000 franchi all'anno, ma si propone di far rilevare come essa non sia obbligata a lasciare tutte le Facoltà a Genova: condizione per il loro mantenimento in città è che i docenti si accontentino di uno stipendio inferiore (che però si ammette non possa andare al di sotto dei 2.000 franchi), almeno fino a che il numero degli studenti e la mole delle entrate non siano sensibilmente aumentati; l'obbiettivo è far prevalere il principio che la Municipalità deve contribuire anche alle spese relative alla due Facoltà di Medicina e di Diritto (quelle destinatarie della rendita gesuitica).

Quanto alla Facoltà di Diritto ci si limita ad osservare come i professori siano solo quattro e che quindi l'insegnamento sia necessariamente diviso in modo diverso rispetto alle altre Facoltà analoghe; si auspica l'aggiunta di un docente, ma per il resto si rinvia al rapporto che ha predisposto l'ispettore delle Scuole di Diritto.

Nello stesso 1809 passa infatti da Genova Sédillez, nominato già nel 1804 tra gli *Inspecteurs généraux des Écoles de Droit* e con competenza

¹⁵⁰ AN, F¹⁷, 2102, § 2. Sul rapporto di Sédillez cfr. *infra*

¹⁵¹ *Rapports* cit., p. 10 e sgg. La relazione fa un esame analitico del bilancio dell'istituzione accademica, proponendo soluzioni che hanno in realtà portata generale e si trasformano in considerazioni e proposte sulla gestione finanziaria dell'intera struttura universitaria imperiale.

particolare sulle Scuole, e poi Facoltà, di Aix-en Provence, Grenoble e Torino ¹⁵².

Le sue annotazioni sono dedicate soprattutto alla didattica, scandita per ogni docente da tre lezioni settimanali di un'ora e mezza ciascuna, e verificata da Sédillez con accessi “in incognito” nelle aule d'insegnamento.

Mezz'ora è dedicata alla dettatura e il resto del tempo alla spiegazione, mentre alla fine della settimana uno studente fa una ripetizione. La tecnica d'insegnamento appare in linea con le recenti prescrizioni francesi del 1804, ma anche con la plurisecolare didattica giuridica universitaria; a quest'ultima si accordano in definitiva pure le ulteriori proposte di Sédillez, che consiglia di aggiungere momenti “dialettici” che coinvolgono più direttamente gli studenti con *interrogations, conférences, questions* ¹⁵³.

Molini – ora presidente della Corte criminale ¹⁵⁴ – si conferma come docente di gran fama (« un de nos meilleurs professeurs de Droit romain »); ottime sono sia la sua preparazione, sia la sua efficacia di docente, salvo che

¹⁵² Il decreto del 4 giugno 1809 stabilisce espressamente che, in conformità al decreto del 17 marzo 1808, gli ispettori delle Scuole di Diritto diventino ispettori generali dell'Università formando « l'ordre des Facultés de Droit » (art. 1); l'insegnamento del diritto sarà regolato dal Consiglio dell'Università, e a questo scopo il *grand-maître* potrà chiedere chiarimenti agli ispettori nonché riunirli per avere il loro consiglio al riguardo (art. 2).

Mathurin-Louis-Étienne Sédillez (Nemours 1745-1821), è nominato Ispettore delle Scuole di Diritto il 10 brumaio XIII (1 novembre 1804), e sarà Ispettore generale degli studi dal 1815, nonché Consigliere ordinario dell'Università. Allievo di Pothier, studia ad Orléans, è avvocato e giudice; arrestato come *royaliste* nel 1793, dopo 11 mesi di carcere è liberato il 9 termidoro II (il giorno dopo – 28 luglio 1794 – Robespierre viene giustiziato). Dal quel momento inizia una fortunata carriera politica: è membro del Consiglio degli anziani (anno VI), del Tribunato (anno VIII e IX), nonché deputato del Corpo legislativo dal 1811 al 1815. I. HAVELANGE - F. HUGUET - B. LEBEDEFF, *Les inspecteurs généraux de l'Instruction publique* cit., pp. 607-608; *Dictionnaire Napoléon* cit., p. 1555 (J. TULARD). Il suo *Rapport sur la Faculté de Droit de Gènes* relativo alla sua missione del 1809, è conservato in AN, F¹⁷, 2102 (per la trascrizione cfr. *infra* l'Appendice II). Ampiamente su di lui, e in particolare sulla sua opera giuridica, in R. FERRANTE, *Dans l'ordre établi par le Code civil* cit., *passim*.

¹⁵³ Le analogie con la didattica medievale si possono cogliere avendo per riferimento le pagine di M. BELLOMO, *L'università nell'età del diritto comune* cit.

¹⁵⁴ La carriera istituzionale di Molini prosegue durante la fase imperiale con la carica di membro della Corte d'appello, e poi di gran prevosto delle dogane e presidente della Corte prevostale di Alessandria; infine sarà cavaliere dell'Ordine imperiale della Riunione (l'equivalente, per i cittadini dei Dipartimenti non francesi, della Legion d'onore): ASG, *Uni* 1440; AN, F¹⁷, 1427 e 1686.

il suo eloquio diventa a lezione quasi «un chant beaucoup plus marqué qu'un récitatif de l'opera»: qui, come altrove, Sédillez indulge a una tipica stereotipia anti-italiana, alimentata, in questo contesto, dalla continua preoccupazione circa il modo in cui l'idioma transalpino è utilizzato nei territori annessi, e nell'accademia in particolare. Solari, ad esempio, insegna ancora in latino una materia (la procedura) che – secondo Sédillez – più di altre richiederebbe il francese, e quando quest'ultimo è effettivamente usato per certe espressioni tecniche, viene infine tradotto in italiano: il risultato è «une bigarure vraiment insupportable»¹⁵⁵. Problema particolare che affligge Solari è la sordità, un handicap comune a non pochi dei docenti genovesi, e che in parte ne condiziona l'attività didattica; il più colpito è proprio Ambrogio Laberio.

Laberio, come riferisce lo stesso ispettore francese, è considerato «le plus savant des professeurs de la Faculté» e presenta all'ispettore francese «trois cahiers imprimés de son cours en Italien, cet ouvrage est intitulé *Razionali sul Codice Napoleone*». Nonostante la grave infermità (per poter ascoltare gli allievi deve impugnare il cornetto acustico) Laberio continua a far lezione (se pure talvolta sostituito dal supplente Nicola Solari), e si impegna in prima persona nelle ripetizioni; pur tuttavia si pensa di sollevarlo dall'impegno didattico, nella convinzione che potrà continuare utilmente nel lavoro scientifico: «il me semble – riferisce Sédillez – que ce serait un très bon émérite, qui pourrait employer son temps utilement dans le cabinet».

L'ispettore assiste anche alle lezioni penalistiche di Clavarino, organizzate prevalentemente sullo scambio dialogico con gli studenti e non attraverso «les discours *ex cathedra*»; Sédillez nota «que Beccaria est en grande vénération dans les Écoles d'Italie; j'y ai aussi entendu parler avec éloge de Filangieri».

¹⁵⁵ Già si è fatto cenno alla centralità del problema della lingua in questo periodo (nei suoi diversi aspetti, come l'egemonia linguistica francese e le traduzioni delle opere transalpine, prima fra tutte quella dello stesso *Code*). Per il giurista non si trattava di un problema nuovo: «in più occasioni, nel corso della storia, l'italiano operatore del diritto è stato bilingue; il bilinguismo ha informato di sé il linguaggio giuridico, gli ha imposto certe scelte lessicali e certe movenze stilistiche». La sottolineatura è di P. Fiorelli in un saggio che illustra le diverse problematiche e linee di ricerca relative all'adattamento del linguaggio giuridico alle diverse sollecitazioni straniere e in particolare a quelle del diritto napoleonico: *Per un glossario giuridico della Toscana napoleonica*, in *Lingua degli uffici e lingua di popolo nella Toscana napoleonica*, Firenze, Accademia della crusca, 1985, p. 68.

In generale a Genova per accedere alle cattedre di diritto non si sono fatti dei concorsi, sulla considerazione che gli uomini di valore sono ben conosciuti e non disposti a esporsi con una competizione (« dans ce pays le talent n'aime pas à se mettre en avant »).

Gli allievi oscillano tra i quaranta e i cinquanta: la spiegazione di una affluenza in definitiva scarsa è identificata da Sédillez nella solita « insouciance des Génois pour tout ce qui n'est pas commerce » (§ 3). L'altro fattore identificato è la vicinanza dell'Università pisana; il problema verrà anzi evidenziato ancora in seguito da parte del rettore genovese che, dopo averlo posto nel 1810, nel 1811 chiederà al *grand-maître* un abbassamento delle tasse di iscrizione richieste agli studenti genovesi, proprio per adeguarle a quelle praticate a Pisa, in sostanza accusata di attuare una sorta di concorrenza al ribasso. La questione sarà sottoposta a Cuvier, che darà al riguardo parere negativo adducendo le gravi difficoltà finanziarie dell'*Académie* ligure¹⁵⁶. Cuvier è d'altronde molto coinvolto nella riorganizzazione dell'ateneo pisano e in genere nell'ambiente culturale toscano e dunque in proporzione meno sensibile alle esigenze genovesi¹⁵⁷.

Gli studenti di diritto sono riuniti in una loro associazione (« une petite académie ») presieduta da Solari. Le loro tesi per il conseguimento dei gradi accademici, incentrate su un solo punto di diritto scelto dallo studente, sono redatte in latino, depositate manoscritte e non vengono stampate: a Sédillez sembra un esame troppo facile, quando in Francia l'argomento è estratto a sorte e la legge prescrive che lo studente risponda su tutte le materie d'insegnamento. E poi, sulla scorta di quanto ascoltato direttamente, « ces disserta-

¹⁵⁶ AN, F¹⁷, 1098 (docc. 23-26).

¹⁵⁷ Su questo, e sul quadro complessivo della riforma dell'istruzione pubblica in Toscana, cfr. R. BOUDARD, *Les premiers inspecteurs généraux de l'instruction publique en Italie annexée. Mission de Cuvier et Coiffier à Pise et Parme (1811)*, in « Revue de l'Institut Napoléon », 94 (1965), pp. 219-225; ID., *Le décret de création de l'Université impériale de Pise et son application entre 1810 et 1814 dans les trois départements toscans*, in « Rivista italiana di studi napoleonici », XV, n.s., 1978, n. 2, p. 71-97; G. TOMASI STUSSI, *Per la storia dell'Accademia imperiale di Pisa (1810-1814)* cit., p. 60-120; D. OUTRAM, *Storia naturale e storia politica nella corrispondenza di Georges Cuvier e Giovanni Fabbroni* cit. Da ultimo è disponibile G. CUVIER, *L'istruzione in Toscana nel 1809-10: dal rapporto di Georges Cuvier a Napoleone I*, a cura di G. BANDINI, Firenze, Centro editoriale toscano, 2000.

tions sont fort étendues et bien faites; mais rien n'assure qu'elles soient l'ouvrage du candidat »¹⁵⁸.

Il *Rapport* di Cuvier, Coiffier e Balbo, e quello di Sédillez, sono una fonte di notizie importanti. La gestione finanziaria pare condizionata da una certa insensibilità culturale locale legata all'anima mercantile; la valutazione sull'insegnamento a Genova – e questo vale soprattutto per Sédillez – non è tanto negativa quanto diffidente, pronta cioè a cogliere, al di là delle pur limitate pretese di docenti e studenti, ridondanze ed esibizioni che celino pratiche poco commendevoli. Ma il gruppo dei professori di diritto, se pure con evidenti limiti, pare in definitiva sinceramente impegnato nel lavoro didattico, contraddicendo – almeno in parte – l'immagine di un'Università che aveva la sua funzione essenziale nell'attribuzione dei gradi accademici (necessari per l'inserimento nei vari filoni professionali), mentre rimaneva puramente accessoria quella d'insegnamento¹⁵⁹. In genere, poi, l'offerta di Facoltà (quattro) presso cui concludere il proprio iter formativo era piuttosto ricca se confrontata con quella delle *Académies* francesi (ma lo era meno rispetto alle altre Accademie imperiali italiane)¹⁶⁰.

Rimane certo la sensazione di una preconcepita sottovalutazione della realtà ligure, ritenuta un'area depressa, e potenzialmente costosa per le casse francesi. La valutazione sull'istruzione pubblica rientrava in una generale opinione negativa delle autorità transalpine sulla tradizionale organizzazione sociale genovese, come emerge chiaramente – e a tratti con parole che in pratica coincidono con quelle degli ispettori dell'Università¹⁶¹ – dal lungo

¹⁵⁸ Nel suo *Rapport* Sédillez descrive minutamente le modalità di conferimento del titolo dottorale.

¹⁵⁹ Questa visione, ripresa da L. LIARD, in A. AULARD, *Napoléon I^{er} et le monopole universitaire* cit., p. 325. La situazione genovese era da questo punto di vista particolarmente critica, perché – come ricordava Sédillez in sede di *Résumé* dei suoi rapporti – i professori di diritto avevano qui un compenso inferiore alla metà di quello percepito dai colleghi delle altre Facoltà giuridiche dell'Impero: AN, F¹², 2102.

¹⁶⁰ Cfr. A. AULARD, *Napoléon I^{er} et le monopole universitaire* cit., p. 354-355.

¹⁶¹ « Une population obligée à vivre de commerce et d'industrie, n'est guère en état de distinguer le mérite et d'apprécier les talents; elle tourne sans cesse ses regards vers les richesses qu'elle ambitionne et qui exercent, de cette manière, une influence exclusive et toute puissante sur la multitude: c'est ce qui a eu lieu constamment dans ce pays. Comme les principales fortunes s'y trouvaient depuis longtemps dans les mains des ex-nobles, eux seuls y exerçaient et y exercent encore la plus grande influence... »

rapporto inviato in quei mesi dal prefetto Bourdon de Vatry al direttore della polizia al di là delle Alpi, che lo aveva urgentemente richiesto. Un quesito specifico che gli era stato posto riguardava proprio l'istruzione pubblica e i docenti che la impartivano: salvo qualche eccezione (tra cui proprio Gaetano Marré, ma non per i suoi meriti di giurista) il giudizio era ancora una volta negativo¹⁶².

La visione di Bourdon de Vatry era condizionata dall'esperienza personale, ma anche dal vasto e analitico quadro elaborato in precedenza all'interno della Prefettura e presentatogli a marzo dello stesso 1809: ancora una volta si era insistito sull'insensibilità del governo locale per l'istruzione, sull'indole mercantile genovese e sulla tradizione esclusivamente "privatistica" dell'insegnamento universitario¹⁶³. E il collegamento tra patriziato e studi superiori – a seconda dell'angolo di visuale fausto (per i finanziamenti elargiti) o infausto (per aver favorito il disinteresse del governo) – si saldava,

¹⁶² « Si on excepté le père Solari et le S.r Marré qui ont du goût et de l'instruction en fait de littérature, et le prêtre Multedo professeur de mathématique transcendente, tous les autres professeurs de l'Académie de Gênes ne sortent pas des bornes de la médiocrité ». I quesiti posti dal direttore della polizia (19 agosto 1809) abbracciano tutte le branche dell'amministrazione pubblica, di cui si chiede una specifica valutazione (fornita dal prefetto in data 20 settembre). Tra i vari temi affrontati, quello relativo alla situazione del clero ligure (giudicato nel suo complesso con molta severità) merita una citazione per i personaggi che vengono nell'occasione ricordati per la loro fedeltà al governo e per la loro « sagesse exemplaire »: innanzi tutto Eustachio Degola e, tra gli altri, i due ex-professori Francesco Carrega e Stefano De Gregori (su di loro cfr. *passim*). ASG, PF 686.

L'opinione negativa della Prefettura francese sul sistema di istruzione genovese era consolidato da tempo; quando nel 1807 si era trattato di riferire al ministro dell'interno sulle attività svolte dall'Accademia ligure di belle arti, che nel 1803 aveva finalmente realizzato nel suo seno una Scuola di Nautica e Idrografia, Tourette (prefetto in carica in quel momento) non aveva mancato di ricordare come essa si inserisse in un sistema di istruzione pubblica incompleto e non comparabile a quello esistente nel resto dell'Impero. AN, F¹⁷, 1085 (8 ottobre 1807).

¹⁶³ « L'instruction publique dans l'état de Gênes n'a jamais été l'un des objets principaux des soins du gouvernement. Elle a été plutôt celui de la générosité et de la munificance du nombre des patriciens génois, qui ont légué des sommes immenses pour l'établissement soit d'une Université, soit de plusieurs autres Écoles (...). En général le génois commerçant par nature se souciait fort peu de perdre son temps pour apprendre les sciences qui ne lui présentaient aucun avantage pour son existence ». *Notices historico-statistiques ou aperçu de la situation du Département de Gênes dans les diverses branches de l'administration préfectorale au mois de mars 1809*, p. 25. Il rapporto è presentato – manoscritto – da Pierre Bianchi, già ispettore delle finanze in Liguria e in quel momento « attaché à la prefecture de Gênes »: AN, F²⁰, 191.

per gli operatori del diritto, con le vicende della vita professionale, come sarebbe stato sottolineato dalla analoghe *Notices* raccolte a ottobre dello stesso 1809¹⁶⁴. Infine, il disinteresse genovese per l'istituzione universitaria era collegato alla aridità morale della classe di governo oligarchica secondo una lettura che affondava le proprie radici in un rapporto difficile tra Repubblica di Genova e Francia rivoluzionaria; la seconda aveva chiesto appoggio finanziario e abbandono della neutralità alla prima, la quale era rimasta invece legata ai coalizzati da cospicui interessi e si era sentita già ampiamente in credito per l'obbligata accoglienza delle truppe francesi sul proprio territorio¹⁶⁵.

¹⁶⁴ « Un des états marquants dans la ville de Gènes était celui du barreau, on peut dire que cette ville concentrerait presque toute la juridiction dépendante de l'ordre judiciaire, plusieurs branches de cette juridiction étaient dans les mains des nobles ». Dopo aver illustrato i profili del sistema rotale e il passaggio alla nuova organizzazione giudiziaria prosegue: « la classe des hommes qui exercent une profession acquise par l'emploi de leur talent et de leurs connaissances n'était pas nombreuse dans l'ancien gouvernement, si on en excepte les gens du barreau. Cette profession la conduisant rapidement à la fortune, les notaires qui la suivant étaient très nombreux à Gènes (...). Ils étaient en général attachés et dépendant de la noblesse, ils devaient aux nobles gouvernement les emplois lucratifs qu'ils occupaient dans plusieurs bureaux subalternes de magistratures ainsi ils avaient pour eux une servile soumission ». *Notices sur la statistique du Département de Gènes*: AN, F²⁰, 191. L'autore è questa volta Giuseppe Dattili, consigliere di Prefettura. Va sottolineato come una peculiarità genovese sia individuata – correttamente – nella particolare posizione del notariato, per il ruolo e per il numero dei suoi membri; su questo tema centrale cfr. G. COSTAMAGNA, *Il notaio a Genova tra prestigio e potere*, Milano, Giuffrè, 1970; R. SAVELLI, *Le mani della repubblica: la cancelleria genovese dalla fine del Trecento agli inizi del Seicento*, in *Studi in memoria di Giovanni Tarello*, I: *Saggi storici*, Milano, Giuffrè, 1990, pp. 542-609; un importante bilancio sugli studi in questo settore è stato il convegno internazionale tenuto a Genova il 12-14 marzo 1992, da cui sono stati tratti gli atti a cura di V. PIERGIOVANNI, *Tra Sivioglia e Genova: notaio, documento e commercio nell'età colombiana*, Milano, Giuffrè, 1994 (cfr. in particolare il saggio dello stesso curatore, *Il notaio nella storia giuridica genovese*, p. 73 e sgg., e ancora di R. SAVELLI, *Notai e cancellieri a Genova tra politica e amministrazione. XV-XVI secolo*), p. 435 e sgg.; da ultimo L. SINISI, *Formulari e cultura giuridica notarile nell'età moderna. L'esperienza genovese*, Milano, Giuffrè, 1997; sulle connessioni tra professione del foro e professione notarile cfr. R. FERRANTE, *Il « governo delle cause »* cit. Sulla situazione nel periodo napoleonico cfr. F. MAZZANTI PEPE - G. ANCARANI, *Il notariato in Italia dall'età napoleonica all'Unità*, Roma, Cons. nazionale del Notariato, 1983 (in particolare sulla situazione nella Repubblica ligure p. 133 e sgg.).

¹⁶⁵ Sintomatica la sequenza di attributi con cui alla fine del 1794 l'inviato francese Villars aveva espresso il proprio giudizio sugli oligarchi membri del senato: ignoranti, avari, enormemente ricchi, ma anche indebitati, doppi, amorali e totalmente disinteressati alla cosa pubblica (ADMAE, *CP-Ge* 169). Su questa fase cfr. G. ASSERETO, *La repubblica ligure* cit., pp. 32-36.

L'atteggiamento francese è ben compreso dalle autorità e dall'opinione pubblica locale. Il 26 novembre 1809 Cuvier pronuncia un discorso davanti al corpo docente con cui, non mancando di elogiare l'operato dei docenti genovesi, assicura tutti – guardandosi bene dallo scendere nel particolare, e mantenendosi in un frasario d'occasione – sull'interessamento dell'Imperatore per l'istituzione universitaria; il rettore Gerolamo Serra, evidentemente conscio di come l'intento sia di ridimensionare il ruolo dell'ateneo genovese, risponde all'allocuzione in modo tiepido¹⁶⁶.

Le perplessità del rettore – a tenore del *rapport* che verrà dato alla stampa – sono ben giustificate, visto che, al di là delle parole di circostanza, il messaggio trasmesso al *grand-maître* Fontanes sembra inequivoco:

« Si la question était encore entière, s'il s'agissait de savoir où les Facultés du ressort de la Cour d'appel de Gênes doivent être placées, nous nous déciderons en faveur de Parme.

Gênes est, sans doute, une ville plus grande et plus riche; mais elle n'est animée que de l'esprit du commerce et de celui de son ancienne aristocratie, l'un et l'autre diamétralement opposés à l'étude. Les gens de lettres n'y seront jamais aussi considérés qu'ils devraient l'être, et l'on a des preuves récentes de son antipathie pour eux dans la manière dont elle s'est conduite envers son Université »¹⁶⁷.

¹⁶⁶ « Gazzetta di Genova », 28 novembre 1809 (il discorso di Cuvier e la replica di Serra sono state riedite in *Pages françaises sur Gênes-la-superbe*, a cura di G.-E. BROCHE, Paris-Gênes, Publication de l'Alliance française, Annexe III au Bulletin de la Section génoise, 1928). Cfr. J. BOREL, *Gênes sous Napoléon I^{er}* cit., pp. 96-99; V. VITALE, *Onofrio Scassi* cit., pp. 181-182; R. BOUDARD, *L'organisation de l'Université* cit., p. 40. L'ispezione nei dipartimenti *au delà des Alpes* si concluderà solennemente il 9 aprile 1810 nel palazzo dell'Università di Torino; cfr. G.P. ROMAGNANI, *Prospero Balbo*, II cit., pp. 202-205. Sulla figura di Gerolamo Serra, nato nel 1761 e nominato rettore l'11 agosto 1808 (AN, F¹⁷, 1427), cfr. L.T. BELGRANO, *Della vita e delle opere del marchese Girolamo Serra*, Genova, Sordomuti, 1859; in seguito è stato P. Nurra a curare la pubblicazione del volume G. SERRA, *Memorie per la storia di Genova dagli ultimi anni del secolo XVIII alla fine dell'anno 1814*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », LVII (1930). Sarà presidente del Governo provvisorio istituito a Genova da Bentinck il 26 aprile 1814.

¹⁶⁷ *Rapports* cit., p. 44-45. Il paragone risulta svantaggioso anche quando il confronto è fatto con la situazione Toscana, e così relativizzato il giudizio su Genova appare inequivocabilmente pesante: « Gênes, qui n'a jamais eu qu'un système fragmentaire et limité d'éducation publique, a repoussé long-temps celui que la France a voulu lui donner; elle a laissé lutter avec le besoin les hommes de mérite qu'elle possède. En Toscane règnent des sentimens tout contraires. Le génie de ce peuple, également porté aux arts de l'imagination et aux sciences les plus profondes, a été nourri dès l'origine par l'émulation des villes » (p. 69).

L'ateneo genovese è salvato solo dal fatto che

« enfin cette Université existe, un décret impérial rendu isolément et bien avant la création de la grande Université de France l'a organisée et l'a dotée; un autre décret rendu nouvellement a confirmé son existence et en a fait une Académie. Elle ne laisse pas que de former encore quelques médecins et quelques juriconsultes »¹⁶⁸.

I tre ispettori predispongono quindi un *projet de statut* che rispecchia valutazioni e proposte fatte nel *rapport*¹⁶⁹; per la Facoltà di Diritto in particolare si prevedono cinque professori e due supplenti i cui insegnamenti verranno organizzati come è stabilito dalla normativa generale del 1804.

In realtà già il giorno successivo alla manifestazione pubblica cui hanno partecipato, i tre ispettori inviano al *grand-maître* una missiva – che accompagna una prima parte del loro rapporto – in cui, diversamente da quanto avrebbe potuto immaginare il rettore Serra, si spendono abbondantemente a favore della locale Accademia e in genere suggeriscono rispetto per la specificità genovese.

L'emergenza finanziaria è gravissima: i professori, pagati già molto meno di quanto dovrebbero esserlo, sono in arretrato di nove mesi, e se non vi sarà un immediato intervento l'Università « périra bientôt tout-à-fait »¹⁷⁰. Non è

¹⁶⁸ *Ibidem*, p. 45. Il primo dei due decreti cui si fa riferimento è quello del 15 messidoro XIII, che “mantiene” in esistenza l'Università di Genova; il secondo è quello del 9 giugno 1809, con cui è inserita nella struttura dell'Università imperiale. Nel *rapport* si prosegue sottolineando come l'*Académie* di Parma sia meglio organizzata e quanto Genova si trovi isolata dal resto d'Italia: i parmensi, se la loro Università fosse soppressa, si recherebbero piuttosto a quelle « de Bologne et de Pavie, qui sont à leurs portes, et qui surpassent tant celle de Gênes en célébrité ». Va detto però che il problema sollevato da Cuvier e colleghi – l'incongruità tra circoscrizione giurisdizionale e insediamenti universitari – sembra legato anche ad una non perfetta organizzazione delle circoscrizioni amministrative disposte da Parigi per i territori italiani, che nel caso ligure hanno il merito di collegare area costiera ed entroterra, ma si scontrano fatalmente con evidenti ostacoli di ordine orografico. Anzi, si propone che dal punto di vista dell'area di pertinenza delle diverse accademie quella di Parma arrivi fino ad Alessandria, e che il resto del dipartimento di Marengo passi a Torino; Genova rimarrebbe « à peu près réduit au territoire de son ancienne république » (pp. 191-192).

¹⁶⁹ *Ibidem*, pp. 60-64.

¹⁷⁰ « Ce serait véritablement une chose facheuse. Quoique l'Université impériale soit parfaitement innocente de cet événement, l'opinion vulgaire ne manquerait pas de l'en charger; des hommes utiles et savans qui ont pour la plupart rendu de longs services tomberaient dans la misère sur leurs vieux jours; une ville considérable serait privée de toute instruction supérieure »: AN, F¹⁷, 1568.

« ni juste, ni politique » caricare sulle casse del tesoro la totalità di questo onere, e bisogna certamente pressare le autorità locali; d'altronde sarà necessario intervenire a favore dell'*Académie* genovese con criteri di eccezionalità (« un mode d'administration aussi different de celui des autres Académies »). Il motivo va ricondotto nel « secret d'une énigme » di cui si dà un'acuta spiegazione di portata generale, ma – premettono gli ispettori – « que nous ne pouvions pas tout-à-fait expliquer dans notre rapport, puisqu'il devait être vu de l'une des parties intéressées »:

« Le fait est que personne ici ne se soucie ni de lutter avec les autorités constituées, ni de poursuivre la rentrée des taxes imposées par les lois françaises, ni peut-être de voir réussir des institutions établies par la France.

Votre Excellence sait à quel point l'humeur est un mauvais conseiller; elle sait aussi qu'il n'y a point d'humeur plus ténace que celle qui vient de l'esprit de parti, et certainement si l'esprit de parti est excusable, c'est chez un peuple qui a perdu son indépendance, et dans les individus que la conquête a privés de leur part de souveraineté.

C'est là le point de vue sous lequel les nobles génois doivent être envisagés. À leurs yeux des améliorations dans l'éducation sont un reproche à leur ancien gouvernement; une éducation française peut donner à la jeunesse des idées plus générales qui l'attacheront moins à l'ancienne forme de la république; lever des taxes avec activité c'est se faire regarder par leurs concitoyens comme des agents de la nation conquérante, des instrumens d'oppositions.

Nous ne prétendons ni blâmer, ni approuver ces sentimens, mais il est certain qu'ils existent, et que l'on rencontre à chaque pas les symptômes les plus marqués. Vouloir les combattre de front serait tenter l'impossible, les combattre pour l'intérêt même de ceux qui les éprouvent est beaucoup plus politique, et c'est ce qui arrivera infailliblement par les moyens que nous proposons »

L'enigma rappresentato da Cuvier, Coiffier e Balbo – in sostanza irrisolvibile dalle autorità francesi, e in definitiva anche per questo non esplicitato nella relazione poi edita – spiega in realtà molto più, che non solamente la penosa situazione dell'Università.

Riguarda soprattutto il rapporto tra l'Impero francese e gli stati annessi, in particolari quelli italiani con una lunga e importante tradizione di indipendenza. Fa da corollario, e in buona parte spiega, il sostanziale disinteresse genovese per le istituzioni culturali, che le autorità francesi denunciano ripetutamente.

Per l'immediato gli ispettori chiedono al governo « de mettre provisoirement à la disposition du recteur quelques fonds pour les arriérés des professeurs » e poi « de mettre la plus vive instance à solleciter près des ministres la restitution des rentes et secours dus à l'Académie ».

Insomma, proprio negli ispettori inviati da Parigi l'Università di Genova trovava degli inattesi sostenitori. L'*Académie* – poco frequentata e poco assistita dalle autorità locali – aveva in definitiva resistito a questa prima verifica, e lo avrebbe fatto anche in seguito, nonostante qualche nuovo “attacco”.

Nel 1812, quando Fontanes presenterà una relazione sulla situazione della Facoltà di Diritto, ancora una volta lumeggerà l'ipotesi di una chiusura di quella genovese (poco frequentata e che « suit les méthodes italiennes »). In quel momento si pensa – cioè – di mantenere in Italia solo i corsi giuridici di Torino, Pisa e Roma: « ce seroit une belle ligne d'enseignement pour le droit, au-de là des Alpes »¹⁷¹. Gli sviluppi successivi non avrebbero comunque consentito la realizzazione di un tale progetto.

Al momento, il 3 luglio 1810, l'Accademia di Genova riceve un nuovo statuto, e il 10 ottobre si provvede alla nomina dei professori¹⁷². Sono confermati Molini, Luca Solari e Clavarino, mentre rientrano sia Ardizzoni che Gagliuffi. Nicolò Solari rimane supplente, ma si fa esplicito riferimento a un secondo supplente, ancora da nominarsi (cosa che avverrà nel 1813); Laberio, ormai non più in grado di fare lezione, mantiene il grado e le onorificenze di professore.

Alcuni dati significativi vanno identificati proprio nel piano di studi e nei dettagliati piani d'insegnamento.

Il corso di Molini nell'*Elenchus professorum* della *Schola Iurisprudentiae* per il 1810-11 è indicato come *Elementa iuris civilis* con la significativa specificazione « secundum ordinem Institutionum Justiniani »: si trattava del classico corso gius-civilistico di antico regime. Con l'anno successivo, fermo restando il riferimento giustiniano, il manifesto prevede per l'insegnamento di Molini anche la somministrazione di *Elementa iuris naturalis gentium et civilis*¹⁷³. Il navigato docente era riuscito dunque a ripristinare in pieno il corso che aveva avuto in precedenza.

¹⁷¹ *Compte rendu par le grand-maître de l'Université impériale de la situation actuelle des Facultés de Droit*, 1812: AN, F¹⁷, 1958.

¹⁷² AN, F¹⁷, 1098 (dossier 21), 1427 e 1569. Cfr. L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., p. 231 e sgg. Le nomine sono fatte da Fontanes appunto « après nous être fait rendre compte par la commission chargée de l'inspection extraordinaire des départements au delà des Alpes, du mérite et des titres des personnes qui occupent aujourd'hui les chaires de l'Académie de Gênes, et voulant leur rendre la justice due à leurs travaux ».

¹⁷³ AN, F¹⁷, 1569; ASG, PF 10.

La legge del 22 ventoso XII aveva previsto un insegnamento di Diritto naturale e delle genti, ma in effetti un corso del genere – non presente nel definitivo piano degli insegnamenti giuridici delineato dal decreto del successivo 4° complementare – non era presente in nessuna delle accademie imperiali, salvo appunto in quella di Genova.

In realtà in Francia si era voluto mantenere in modo inequivoco lo studio del diritto nei limiti di un insegnamento squisitamente tecnico; si temeva cioè che in ambito universitario venissero sollevate problematiche di ordine politico che mettessero in discussione la piena legittimità del nuovo corso¹⁷⁴. Era un pericolo che certo non poteva venire da un piccolo e periferico centro universitario come quello genovese.

Tant'è, l'insegnamento era tenuto a Genova da un docente di una certa reputazione che evidentemente era riuscito a far valere la propria autorevolezza, e forse la locale Facoltà di Diritto proprio facendo perno sulla sua condizione di marginalità (e non pericolosità) era riuscita ad ottenere una deroga nella strutturazione dei corsi. Come vedremo – però – alcune tendenze ad allontanarsi dalla mera esegesi del testo normativo erano ben evidenti anche nell'impostazione di altri docenti.

Seguendo l'ordine dell'*Elenchus*, a Molini segue Luca Andrea Solari, che – già presidente della Municipalità di Genova – proprio nel stesso 1810 ha assunto per sei mesi la carica di *maire ad interim* e rimarrà “primo aggiunto al *maire*” fino al 1815 (giudice di prima istanza, nel 1812 è nominato dal *grand-maître* membro del Consiglio accademico)¹⁷⁵. Per l'anno accademico 1810-11 si fa carico della *interpretatio* al Codice civile (limitatamente al primo e al secondo libro e *servato naturali titulorum ordine*); premette però una parte introduttiva che sembrerebbe riguardare l'organizzazione degli studi giuridici e la composizione del *Code Napoléon*¹⁷⁶. A ciò aggiunge la spiegazione del primo libro del *Code de commerce*: questa è una caratterizzazione importante del suo corso, perché manca in quelli degli altri due docenti di codice civile.

L'anno successivo (1811-12) – ora Solari ha il titolo di *Napoleonaei Codicis professor* – la parte introduttiva parrebbe espunta e l'insegnamento (ancora *interpretatio*) del *Code civil* si riduce ai primi cinque titoli del terzo

¹⁷⁴ A. AULARD, *Napoléon I^{er} et le monopole universitaire* cit., p. 318.

¹⁷⁵ ASG, *Uni* 1440; AN, F¹⁷, 1427. Cfr. J. BOREL, *Gênes sous Napoléon I^{er}* cit., p. 107.

¹⁷⁶ *Ineunte anno scholastico isagogica prolegomena praemittet de ordine studiorum juris, deque Napoleonei Codicis compositione*; ASG, PF 10.

libro, e quello del *Code de Commerce* al secondo libro; l'anno accademico è concluso con l'insegnamento dello *ius publicum*¹⁷⁷. L'anno ancora successivo (1812-13) tocca agli ultimi quindici titoli del terzo libro del codice di diritto civile, e per quello di diritto commerciale si annuncia la trattazione del terzo e del quarto libro, mentre la conclusione dell'anno è dedicata ai collegamenti tra diritto civile e pubblica amministrazione¹⁷⁸.

Insomma, la sequenza prevista nei tre anni del corso di *Code civil* è ben aderente alla organizzazione dell'insegnamento civilistico per come strutturato dal decreto del 4° complementare XII; ma a l'*ordre du code* – indicato come riferimento imprescindibile dalla precedente legge 22 ventoso – è qui non solo quello del *Code civil*, ma bensì anche quello del *Code de commerce*.

La sede ligure non rinuncia a ribadire la particolare vocazione della cultura giuridica locale per il diritto commerciale; proprio quella propensione “storica” dei genovesi verso l'attività mercantile – esiziale per gli studi, secondo gli ispettori dell'*Université impériale* – era pur anche uno spunto di specializzazione didattico-scientifica. Le autorità universitarie francesi lo avrebbero di fatto ignorato, riservando ad altre *Académie* – poche, per vero – il privilegio di autonomi corsi commercialistici¹⁷⁹.

Quella di Cosma Clavarino è un trattazione dei delitti e delle pene, e *de iudiciis* nel civile e nel criminale, svolta *iuxta novos codices*, ed è presentata appunto come *explanatio* dei tre codici di riferimento¹⁸⁰.

Ardizzoni inizia nel 1810 dedicando il suo corso agli *elementa Iurispublici Francorum*, nell'attesa di avviare l'anno successivo il suo insegnamento civilistico¹⁸¹; ed infatti con l'anno accademico 1811-12 – assunto il titolo di *iuris Napoleonaei professor* e quando l'insegnamento di diritto pubblico è parte del corso di Luca Solari – *dissert de iure civili quatenus ad controversias publicae administrationis dirimendas pertinet*, secondo quindi la medesima

¹⁷⁷ AN, F¹⁷, 1569.

¹⁷⁸ (...) *Tradet de iure civili, quatenus ad controversias publice administrationis dirimendas pertinet*: AN, F¹⁷, 1569; ASG, PF 10.

¹⁷⁹ Cfr. R. FERRANTE, *Dans l'ordre établi par le Code civil* cit., p. 102 e sgg.

¹⁸⁰ AN, F¹⁷, 1569; ASG, PF 10 (anni 1810-11). Quella di Clavarino è una carriera in ascesa: presidente della Facoltà giuridica è giudice al tribunale di Cassazione e di prima istanza; AN, F¹⁷, 1427.

¹⁸¹ Era il meccanismo previsto dall'art 11 del decreto 4° complementare XII.

specificazione che indicherà, l'anno successivo, il corso dello stesso Solari; lo schema di insegnamento pare però in questo caso meno legato alla scansione del *code* francese¹⁸².

Nell'anno 1812-13 Ardizzoni svolge il programma che Solari aveva svolto nel 1810-11 (*interpretatio* dei primi due libri del *code*), ma dà specificazioni, che indicano la volontà di allontanarsi – e non senza una venatura polemica – dalla mera esegesi, concentrandosi piuttosto sulle contraddizioni, antinomie, oscurità ritenute comunque presenti anche nel testo del *Code Napoléon*¹⁸³. In più, questi sono anni in cui l'avvocato di Taggia è senza dubbio uno dei maggiori professionisti del foro genovese¹⁸⁴.

Spetta a Gagliuffi il terzo insegnamento civilistico¹⁸⁵; nel 1810 esso ha nei programmi la genericità di quello di Ardizzoni (*aget de iure civili, quate-*

¹⁸² « Tractatus partitio tres complectetur libros: in priori de Magistratibus, quibus hac de re iurisdictiono competit; in altero de rebus quae hisce controversiis occasionem praestant; in postremo de actionibus, quibus hac de causa locus est, quaestiones elementariae proponuntur ».

¹⁸³ Il *titulus lectionis* del suo corso del 1812-13 è redatto con tono e termini di una certa enfasi, entrambi piuttosto impropri (ma che tradiscono le ambizioni letterarie dell'autore) considerando la sede, cioè il manifesto a stampa con i docenti, i programmi e le ore di lezione dei corsi di tutta l'*Académie*. Più in concreto, poi, si annuncia: « Si qua in legis verbis ambiguitas occurrat, si qua inter diversas leges, vel inter diversa eiusdem legis capita antinomia esse videatur, si qua legis obscuritas ita controversiis iuris occasionem praebeat, ut in utramque partem disputari possit; ad antecessoris munus potissimum pertinet, ut ambiguitates explanet, collisiones interpretetur, controversias definiat, earumque definitionem, ratiocinationem, principis rescriptis, et rerum iudicatarum auctoritate confirmet. Hac iuris docendi ratione, et methodo antecessor serviet temporis angustiis, quibus studiorum iuris curriculum cohibetur, et iuvenes fient ad omne opus legitimum instructi, nostro tempore non indigni, et iudiciorum optimi tam athletae quam gubernatores in omni loco aevoque felices » (AN, F¹⁷, 1569).

¹⁸⁴ È l'avvocato più presente nelle importanti controversie, che vengono poi fatte rifluire nella raccolta giurisprudenziale *Recueil des arrêts notables en matière civile et commerciale rendus par la Cour Impériale de Gênes*, tom. I, livraison I, Gênes, H. Bonaudo, 1812.

¹⁸⁵ Gagliuffi è dunque passato a una disciplina giuridica (in precedenza aveva insegnato Eloquenza, se pure nella Classe legale, e poi Letteratura); sulla formazione giuridica di questo eclettico docente è però lecito sollevare qualche dubbio. Al momento di chiedere la conferma del proprio diploma di dottore nel 1809 (su questo passaggio cfr. *supra*), mentre i suoi colleghi allegano il titolo rilasciato dai rispettivi collegi, Gagliuffi esibisce un diploma di dottore in diritto rilasciato dalla Classe legale dell'Università di Genova appena il 22 giugno del 1805 (dunque non « completa gli studi legali » nel 1810, come risulterebbe in D.R. ARMANDO, *s.v.* cit., p. 292): ASG, *Uni* 65; AN, F¹⁷, 1677. Per altro già il 9 novembre successivo, ringraziando il prefetto per la nomina a professore di Lingua Storia e letteratura italiana nella Scuola di Lingue e Sto-

nus ad publicam administrationem spectat) e riguarda ciò che lo stesso collega tratterà l'anno dopo; nel 1811 *explanat* i primi due libri del *Code Napoléon*. Ma è per il 1812-13 che il raguseo dà un chiaro programma del suo corso di quell'anno: farà una *explicatio* del III libro del *Code* (limitatamente ai primi tre titoli) capitolo per capitolo, *quorum singula illustrabuntur primum historia iurisprudentiae veteris, deinde philosophia iurisprudentiae recentioris, tum vero notis ad graviora determinanda opportunis, denique selectis quaestionibus ad usum forensem accomodatis*. In conclusione verranno date *pauca theoremata de nationibus* e gli elementi di diritto pubblico francese¹⁸⁶. Non solo, nel 1812 avvia una singolare sintesi del suo eclettismo provvedendo a « ridurre in versi elegiaci latini le leggi emanate dal massimo Napoleone »¹⁸⁷.

Quindi se il meccanismo di scorrimento doveva consentire allo studente di proseguire col medesimo docente l'intero insegnamento civilistico lungo i diversi anni di corso (in un ciclo di tre), la conseguenza era che, appunto a seconda del professore con cui si aveva avuto la ventura di avviare gli studi, l'impostazione ricevuta poteva differire anche in modo sostanziale.

Un insegnamento di Istituzioni di diritto romano (somministrato da Molini, riconfermato preside per altri tre anni nel luglio del 1812), tre docenti (Clavarino, Ardizzoni e Gagliuffi) che si dedicano al corso triennale di *Code civil des Français* (aggiungendo al secondo anno il Diritto pubblico e al terzo il Diritto civile nei suoi rapporti con l'amministrazione pubblica), un insegnamento di Diritto penale e di Procedura criminale e civile (impartito da Clavarino), nel loro insieme mettono la Facoltà di Diritto genovese pienamente a norma degli articoli 10 e 11 del decreto 4° complementare XII

ria, si era attribuito il titolo di avvocato: ASG, PF 10. Di questo personaggio (su cui cfr. *supra*) va infine ricordata l'estromissione dall'insegnamento nel 1816 e l'attribuzione nel 1831 della carica di bibliotecario dell'Università di Genova; D.R. ARMANDO, *s.v.* cit., p. 293.

¹⁸⁶ AN, F¹⁷, 1569.

¹⁸⁷ Tali versi – si sostiene – potranno « essere dati nelle scuole come esemplari di scelta latinità, e con ciò ai giovinetti si offrirà il mezzo d'imprimere profondamente nel loro spirito le massime della legge, le quali, per le ragioni anzidette, rimarranno più facilmente presenti alla loro memoria »; l'autore dà un saggio della sua opera presentando la traduzione dei primi sei articoli del Codice in « Il Poligrafo », anno II, n. II (12 gennaio 1812), pp. 20-22. Sul Gagliuffi « traducteur paradoxal » (« c'est l'homme, pour tout dire, qui est capable de mettre en latin le Code Napoléon ») cfr. P. HAZARD, *La Révolution française et les lettres italiennes* cit., pp. 355-356.

e dell'*Instruction pour l'Écoles de droit* del 1807, che ha definito ancor più in dettaglio lo svolgimento dei corsi insistendo ulteriormente sullo stretto controllo della didattica a cura degli ispettori¹⁸⁸.

In occasione dell'apertura dell'anno accademico 1812-13, non vengono dimenticati il « code primitif où sont gravées pour les siècles et pour l'univers les lois de la nature » e il « code qui contient la raison des grecs et des romains »; viene però confermata, la centralità didattica del Codice Napoleone « le plus parfait de tous, le plus approprié à nos besoins, le plus digne de nos méditations »¹⁸⁹.

Ben perigliosa sarebbe stata la fase militare e politica compresa nel periodo del successivo anno accademico. Proprio nell'ottobre del 1813 la sconfitta di Lipsia segna l'inizio di quel tracollo che porta Napoleone, trionfatore nelle aule delle Facoltà giuridiche con il suo *Code*, ad abdicare e a riparare all'Elba.

¹⁸⁸ *Instruction pour l'Écoles de Droit, proposée par MM. les Inspecteurs généraux des Écoles de Droit, réunis en Conseil général d'enseignement et d'études du Droit, sous la présidence de M. le Directeur général de l'Instruction publique*, Paris, De l'Imp. Impériale, mai 1807 (AN, F¹⁷, 1958 e 2102). Il 26 marzo 1813 un rapporto del *bureau des Facultés* della I divisione del Ministero degli interni può riferire al *grand-maître* – sulla base di quanto comunicato da Coiffier – che tra le Facoltà genovesi quella di diritto è la meglio organizzata. L'occasione in cui è espresso il giudizio riguarda però la richiesta di un supplente in più: i supplenti dovrebbero essere due mentre al momento ve n'è solo uno. La richiesta del secondo è stata fatta da Molini, in quanto preside della Facoltà; il rettore, e con lui Coiffier in quanto ispettore generale competente, avrebbero preferito istituire un apposito concorso, ma i tempi sono stretti e il compenso tanto basso da rendere improbabile la presentazione di altre candidature. Viene così nominato il secondo supplente nella persona di Agostino Germi; nato a Genova nel 1784, già nel 1810 è stato designato dal rettore a sostituire Molini costretto a qualche assenza per i suoi impegni istituzionali, e soprattutto dopo la nomina a *grand prévôt* presso la corte di Alessandria (16 aprile 1811); Germi è procuratore imperiale e sostituto presso il Tribunale di prima istanza di Genova. AN, F¹⁷, 1427 e 1569.

¹⁸⁹ Che compito della Facoltà di Diritto sia lo studio di questi tre insiemi codicistici è ricordato nel prolisso discorso di apertura dell'*Académie de Gênes* del 15 agosto 1812 (pp. 15-16) letto da Guglielmo Berthou (o Berthon), professore di Lingua e letteratura francese al Liceo: ASG, PF 686 (cfr. L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., p. 237 e R. BOUDARD, *L'organisation de l'Université* cit., p. 90). Sul piano generale, il 15 novembre 1811 era stata enfatizzata l'istituzionalizzazione e l'accentramento dell'istruzione pubblica con un decreto imperiale che aveva fissato i termini del « régime de L'Université »; cfr. *Almanach de l'Université* cit., 1812, pp. 387-422 (immediatamente successiva è una serie di circolari al riguardo riportate *Ibidem*, 1813, p. 449 e sgg.).

A Genova, alla fine di luglio del 1814, spetta a Luca Solari – docente della Facoltà di Diritto – dichiarare chiuse le lezioni, ricordando le difficoltà affrontate in quei mesi, e proprio mentre Lord Bentinck conferma il suo proclama del 26 aprile, con cui ha istituito il Governo provvisorio, e nomina i membri del “grande” e “piccolo consiglio” in attesa delle decisioni che dovranno essere prese a Vienna¹⁹⁰.

Il ritorno alle istituzioni di antico regime riguarderà ovviamente anche gli studi superiori, e così quando a novembre sarà il momento della riapertura della “Università e Collegio di Genova” saranno presenti membri della ricostituita Deputazione agli studi, i senatori Agostino Pareto e, ancora, Luca Solari. Davvero nomi non nuovi, come non nuovo è quello di colui che riceve l’onore di pronunciare l’orazione inaugurale, Nicolò Ardizzoni. Non un “patriota” del 1797-1799, anzi un “epurato”, noto sostenitore dell’indipendenza della Liguria nel 1814 attraverso un ritorno all’antico sistema di governo cui tenta disperatamente di dare fondamenta ordinamentali con un progetto di codice civile; adesso il professore di Codice Napoleone, pur indulgendo ancora un volta a un «aulico latino», sceglie un tema caro proprio alla tradizione illuministica «prendendo a confutare e combattere i detrattori della pubblica istruzione»¹⁹¹.

¹⁹⁰ Del discorso tenuto da Solari una settimana prima si dà notizia nella «Gazzetta di Genova», n. 63 (6 agosto 1814), p. 269, mentre il proclama di William C. Bentinck è pubblicato nel n. 62, p. 268.

¹⁹¹ Dell’orazione di Ardizzoni si dà notizia in «Gazzetta di Genova», n. 92 (16 novembre 1814), p. 383. Quanto alle sue opinioni in questa fase, il *Quadro caratteristico de’ principali individui dello Stato ligure*, attribuibile all’ambiente della polizia austriaca nel 1815, lo indica come «senatore dell’attuale governo, per il quale non è niente propenso. Appartiene all’indipendenza», e anche G. B. Molini è segnalato come «uno dei capi dell’indipendenza»: V. VITALE, *Informazioni di polizia sull’ambiente ligure. 1814-1816*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», LXI (1933), rispettivamente pp. 449 e 443.

PARTE SECONDA

**UNIVERSITÀ E CULTURA GIURIDICA LIGURE
ALL'INIZIO DEL XIX SECOLO**

1. *Giansenismo, “giacobinismo”, e diritto canonico: Stefano De Gregori e Gaetano Marré.*

Se il diritto romano aveva resistito alla nuova organizzazione degli studi giuridici, ed anzi era strenuamente difeso dai propri cultori, per contro definitivamente scomparso dall'orizzonte accademico era il diritto canonico. A Genova questa soppressione, carica di significato novatore, coinvolse (e travolse) proprio due personaggi che, se pure con accentuazioni diverse, impegnati sul fronte politico più estremo, dello spirito novatore erano stati fra i più convinti portabandiera.

Il primo di essi non avrebbe avuto alcun rilievo nella evoluzione della cultura giuridica del XIX secolo (come la avrebbe avuta invece il secondo, Gaetano Marré), ma fu esponente tipico di quella cultura giansenista con un ruolo di rilievo nello scenario politico del triennio rivoluzionario italiano, e di quello ligure in particolare.

Stefano Tobia De Gregori era nato a Recco nel 1761; già bibliotecario alla biblioteca Berio e docente di Teologia, Dogmatica e Morale presso il locale seminario tra il 1792 e il 1795, era stato allontanato da questo insegnamento, appunto, per le sue posizioni giansenistiche. Legato da stretti rapporti ad Eustachio Degola – uno dei massimi esponenti del giansenismo italiano – nel 1797 era stato con lui tra gli autori di un opuscolo destinato agli ecclesiastici inviati dal Governo provvisorio nei territori dello Stato a « formare lo spirito pubblico e preparare la nazione a ricevere la nuova Costituzione »¹.

¹ E. DEGOLA – S. DE' GREGORJ – P. SCONNIO, *Norma per le istruzioni religioso-politiche de' missionari nazionali o della Liguria*, Genova, Frugoni, 1797; il testo, di 32 pagine, è riprodotto in L. GUERCI, « *Mente, cuore, coraggio, virtù* ». *Educare il popolo nell'Italia in rivoluzione (1796-1799)*, Torino, Tirrenia, 1992. L'istituzione dei missionari nazionali – « soggetti ecclesiastici (...) la cui incumbenza sia di portarsi ad istruire (...) i popoli della città e riviere ne' principii della democrazia » – decisa dal Governo provvisorio in base a un piano presentato da Corvetto, va fatta risalire proprio a Degola, e gli stessi membri designati a quest'ufficio (tra cui De Gregori stesso, e Francesco Maria Carrega) provengono in gran parte dal movimento giansenista, che fa capo appunto a Degola e si riconosce nel pensiero dello scoliopio Giovanni

Dal novembre 1803 aveva ricoperto all'Università nazionale la cattedra canonistica, di antica istituzione grimaldina, fino alla sua soppressione. A maggio del 1806 si trovò infatti definitivamente disoccupato, ed economicamente a mal partito; al momento non godeva nemmeno della *pension temporaire* prevista in questi casi poiché l'insegnamento canonistico non rientrava nel piano di studi dell'Università imperiale. L'Ufficio di amministrazione aveva disposto il passaggio della relativa cattedra al seminario arcivescovile, ma qui De Gregori doveva probabilmente patire l'ostilità dell'arcivescovo Spina, avversario – appunto – dei giansenisti; il fatto era comunque che non

Battista Molinelli, nato nel 1730 e morto nel 1799: *Registro delle sessioni del Governo provvisorio* cit., [I], pp. 134-137, 4 luglio 1797 (n. 11).

Sulla *Norma* e sui suoi autori nel contesto generale di questo tipo di letteratura del periodo rivoluzionario cfr. L. GUERCI, *Istruire nelle verità repubblicane. La letteratura politica per il popolo nell'Italia in rivoluzione (1796-1799)*, Bologna, il Mulino, 1999, *passim*; sui missionari nazionali E. CODIGNOLA, *Carteggi di giansenisti liguri, Introduzione storica*, I, Firenze, Le Monnier, 1941, pp. CXLVII-CLVII; sulla loro missione nel contesto della politica ecclesiastica del Governo provvisorio cfr. E. MARANTONIO SGUERZO, *La politica ecclesiastica della Repubblica ligure*, Milano, Giuffrè, 1994, p. 35 e sgg.. Sulla personalità di De Gregori cfr. E. CODIGNOLA, *Carteggi di giansenisti liguri* cit., p. CXVIII e *passim*. Su Degola, nato a Genova nel 1761, cfr. *Ibidem*, p. CIII e sgg., e M. CAFFIERO, s.v., *Dizionario biografico degli italiani* cit., XXXVI, 1988, pp. 178-186; in genere il suo nome è ricondotto al rapporto con Alessandro Manzoni (in particolare cfr. A. DE GUBERNATIS, *Eustachio Degola. Il Clero costituzionale e la conversione della Famiglia Manzoni*, Firenze, Barbera, 1882). Su Molinelli e in genere sul movimento che da lui prende origine cfr. P. NURRA, *Il giansenismo ligure alla fine del secolo XVIII*, in «Giornale storico e letterario della Liguria», n.s., II (1926), p. 2 e *passim*; ancora E. CODIGNOLA, *Carteggi di giansenisti liguri* cit., p. XX e sgg.; in particolare per un profilo biografico di Molinelli cfr. anche L. GRILLO, *Elogi di liguri illustri*, III, Torino, Fontana, 1846, pp. 84-88. Sui collegamenti tra giansenismo e vicende politiche liguri, anche per l'attenzione riservata ad un altro dei maggiori esponenti di questo movimento religioso quale Vincenzo Palmieri (autore, tra il resto e nel 1798, di *La libertà e la legge considerata nella libertà delle opinioni e nella tolleranza dei culti religiosi*), cfr. C. CARISTIA, *Riflessi politici del giansenismo italiano (la Repubblica ligure e il giansenismo democratico)*, in «Atti dell'Accademia delle scienze di Torino. Classe di scienze morali, storiche e filologiche», XCIV (1959-1960), pp. 427-505. Ancora su giansenismo e rivoluzione C. DA LANGASCO, *Un esperimento di politica giansenista. La Repubblica ligure*, in «Analecta gregoriana», XXXI (1954), pp. 211-229; notizie sul dibattito politico-religioso e sul movimento giansenista anche in G. ASSERETO, *Insorgenti e «Viva Maria»*, in ID., *Le metamorfosi della Repubblica* cit., pp. 263-289 (prima come *I «Viva Maria» nella Repubblica Ligure*, in «Studi storici», XXXIX, 1998, pp. 449-471); da ultimo, anche per i riferimenti bibliografici aggiornati, cfr. P. FONTANA, *Tra Illuminismo e Giansenismo: il Settecento*, in *Il cammino della Chiesa genovese dalle origini ai nostri giorni*, a cura di D. PUNCUH («Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXIX/2, 1999), pp. 361-401.

era stato inserito tra i docenti senza impiego, anche se in realtà la cattedra non era stata ricostituita, e l'abate si trovava dunque ridotto alla «dernière détresse»².

Negli anni successivi il suo problema, come scrisse al rettore, rimase quello di «remplir d'une manière honorable la tache», magari con un incarico al Liceo. La sua richiesta, presentata ad aprile del 1812, venne infine accolta e iniziò ad insegnare *Humanités* nel primo anno di corso del Liceo, ottenendo al riguardo un giudizio positivo e il rinnovo dell'incarico su proposta dell'ispettore Coiffier nel 1813³.

Quello di De Gregori non era un caso isolato; siamo qui nell'ambito del difficile passaggio dal vecchio sistema di istruzione al "monopolio" napoleonico, che fatalmente implicava alcuni tagli. Il problema era infatti gestire la dismissione della struttura formativa gesuitica, un'eredità di notevole rilievo, costituita non solo da una cospicua dotazione (cui aggiungere l'incameramento dei patrimoni degli ordini religiosi soppressi, i quali a loro volta svolgevano funzioni scolastiche), ma anche da una serie di risorse umane, talvolta di un certo pregio, che andavano redistribuite su nuovi incarichi nei diversi gradi di insegnamento⁴.

In questo caso specifico i problemi di ordine organizzativo si intrecciavano con la soppressione degli insegnamenti canonistici nella nuova struttura universitaria; una plurisecolare tradizione didattica, cui si affiancava un'elaborazione scientifica che era stata parte integrante della cultura giuridica medievale e moderna, si interrompeva bruscamente.

Una risorsa di grande talento giuridico può essere più propriamente individuata nel secondo personaggio coinvolto nelle traversie dell'insegnamento canonistico di quegli anni, – figura di speciale complessità, che si

² L'ufficio di amministrazione ebbe però modo di ovviare alla critica situazione, e il 24 gennaio 1807 arrivò da Parigi l'autorizzazione a corrispondergli la pensione: AN, F¹⁷, 1427 e 1568 (cfr. L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., pp. 202 e 237; R. BOUDARD, *L'organisation de l'Université et de l'enseignement secondaire dans l'Académie impériale de Gênes* cit., p. 89, e inoltre in queste pagine *infra*).

³ AN, F¹⁷, 1427 e 1570.

⁴ Quando fosse stato impossibile vi era comunque la determinazione ad intervenire sostenendo comunque tutti (ex gesuiti, professori rimasti senza cattedra, professori già *en retrait* per vecchiaia...); su questi profili cfr. AN, F¹⁷, 1571-1574 e F¹⁹, 596.

sviluppa tra diritto e letteratura, giornalismo politico e insegnamento universitario – Gaetano Marré. La sua è una vicenda condizionata da quello stretto intreccio tra politica in senso lato, politica del diritto e cultura giuridica che condiziona in modo netto le nuove tendenze scientifiche.

Nato il 17 giugno 1772 da Girolamo a Borzonasca, nell'entroterra di Chiavari, Marré studia a Siena; tornato a Genova – dove nel 1793 ottiene il titolo dottorale (tra i suoi promotori vi è Giovanni Battista Molini) – non entra nel Collegio dei dottori giurisperiti, pur iniziando l'attività di avvocato⁵.

All'indomani della caduta del governo aristocratico – per qualche mese del 1797 commissario del Governo provvisorio nella riviera di Levante, di cui appunto è originaria la famiglia⁶ – si è inserito con slancio nel dibattito politico, partecipando attivamente all'effervescente attività giornalistica ligure del triennio rivoluzionario e collocandosi sul versante estremo dello schieramento “democratico”⁷.

⁵ ASG, *NI 239 e Uni 1440*; cfr. G.P. DE LEO, *Il Collegio dei dottori giuristi cit.*, pp. 563-564. Su Marré cfr. la voce a lui dedicata da F. POGGI in *Dizionario del Risorgimento nazionale*, Torino, Vallardi, 1933, III, pp. 504-505; L. RAVA, *Gaetano Marré (1772-1845)*. « Politico, letterato, giurista » e il suo trattato di diritto commerciale in *Studi di diritto commerciale in onore di Cesare Vivante*, II, Roma, Il Foro italiano, 1931, pp. 113-124 (ma con inesattezze); L. MORABITO, *Il giornalismo giacobino genovese (1797-1799)*, Torino, Ass. piemontese dei bibliotecari, 1972, p. 106 e sgg.; E. VILLA, *Genova letterata e giacobina*, Genova, La quercia, 1990, pp. 71-101 e 252-254; ID., *La letteratura dell'età giacobina e napoleonica*, in *La letteratura ligure dell'Ottocento*, Genova, Costa e Nolan, 1992, p. 19-24; per il suo periodo di attività successivo alla Restaurazione, cfr. V. PIERGIOVANNI, *L'Italia e le assicurazioni cit.*, pp. 25-27.

⁶ ASG, *Uni 1440*. In base al decreto del Governo provvisorio del 25 agosto 1797 questa figura istituzionale disponeva di « suprema autorità per invigilare anche colla cooperazione degli altri commissari sopra ogni disordine, o attentato, che possa mettere la Patria in qualche pericolo, e potranno punire militarmente. La pena di morte però non potrà essere eseguita prima di averne fatto rapporto al Governo, e ricevatane approvazione » (ASG, *Ms. 606*). Marré è commissario aggiunto al commissario Marco Federici (membro del Governo provvisorio), cui è politicamente legato e da cui a settembre è inviato verso levante dove si impegna a contrastare i tentativi controrivoluzionari (cfr. R. FRANCESCONI, *La controrivoluzione del 1797 in Val di Vara*, Brugnato, Circolo culturale Val di Vara, 1990). All'azione di Federici nel levante ligure darà risalto nel medesimo settembre 1797 il « Il difensore della libertà », periodico animato dallo stesso Marré (cfr. *infra*): G. ASSERETO, *La repubblica ligure cit.*, p. 92 (e *passim*, sulla figura di Federici).

⁷ Nel titolo di questo paragrafo si è utilizzato, con riferimento alla collocazione politica di Marré, il termine “giacobino” (sostituibile, in base agli usi linguistici di quella fase, con

Già a giugno del 1797 inizia la sua attività di polemista dando alle stampe uno scritto in cui si contesta il mantenimento del titolo dogale⁸. Inizia contemporaneamente un'intensa attività nella stampa periodica. Tra luglio e novembre del 1797 è nella redazione del « Difensore della libertà » (che anzi dirige insieme al suo fondatore Gaspare Sauli, membro di quel gruppo di giovani ex-nobili che già prima del 1797 avevano contribuito a diffondere in città gli ideali politici d'oltralpe; era stato incarcerato nel 1794):

“patriota” o “democratico”, o ancora “rinnovatore”, “novatore”, o addirittura “rivoluzionario”, secondo i diversi appellativi riscontrabili nelle fonti genovesi con riferimento ai membri dell'ala politica più entusiasta del nuovo corso francese): l'intento è semplificativo, ben sapendo quanto l'attributo in questione poco si adatti all'esperienza rivoluzionaria italiana, nel cui contesto – anzi – i termini *giacobino* e *giacobinismo* avevano ormai una connotazione negativa, utilizzati prevalentemente in chiave antirivoluzionaria con intenti spregiativi. Su questo problema terminologico (già evidenziato da Dionisotti) cfr. da ultimo E. LESO, *La rivoluzione francese nella lingua italiana*, in *L'eredità dell'Ottantanove e l'Italia* cit., pp. 171-173 (dove, tra l'altro, è riportato anche un articolo del « Flagello dell'impostura », giornale curato proprio da Marré, dove si tratta del problema linguistico relativo ai termini a contenuto politico-ideologico: *Ibidem*, pp. 173-174); dello stesso autore cfr. *Lingua e rivoluzione. Ricerche sul vocabolario politico italiano del triennio rivoluzionario 1796-1799*, Venezia, Ist. veneto di scienze lettere e arti, 1991. A prescindere dal problema terminologico, non tocco nemmeno il problema storiografico generale relativo al “giacobinismo”; una scelta bibliografica iniziale per una visuale ad ampio spettro di opinioni può essere R. DE FELICE, *Italia giacobina*, Napoli, ESI, 1965; I. TOGNARINI, *Giacobinismo, rivoluzione, risorgimento. Una messa a punto storiografica*, Firenze, La Nuova Italia, 1977; F. DIAZ, *La questione del « giacobinismo » italiano*, in *Id.*, *Per una storia illuministica* cit., pp. 465-495; F. DIAZ - A. SAITTA, *La questione del « giacobinismo » italiano*, Roma, Ist. storico italiano per l'età moderna e contemporanea, 1988.

⁸ *Al cittadino Giacomo Maria Brignole*, Genova, Stamp. A. Frugoni, 27 giugno 1797. « Il Liberator dell'Italia avendo in mira l'oggetto gravissimo di conciliare tutti i partiti, per assicurare fra noi la concordia espone nello articolo 6 della convenzione di Montebello, che il Governo provvisorio sarebbe confidato ad una commissione di governo composta di 22 membri, presieduta dal doge attuale, ma non aggiunse, che dovesse portarne il titolo, ed essendo per l'articolo 5 della medesima convenzione annullato ogni privilegio, e per un decreto del Governo provvisorio abolita ogni distinzione aristocratica, esso divenne contrario ai principi, contrario al nuovo ordine di cose, contraddittorio in somma, e mostruoso; esso è odioso a tutti i buoni genovesi, come quello di re è odioso a tutti i buoni francesi, e repubblicani. I nomi sono segni delle cose, e cadono necessariamente con la caduta dei soggetti, che rappresentano ». A parere di Marré andava piuttosto utilizzato il titolo di “presidente”, come tutti i capi delle “adunanze” nei governi liberi d'Italia e in Francia. Anche a Venezia fu ammesso il titolo di doge nel Governo provvisorio, « ma esso non osò mai ritenerne il titolo, perché ripugnante del tutto alla natura del nuovo sistema ». In effetti Brignole si firmerà in seguito, negli atti pubblici, “presidente”. Una copia del *pamphlet* di Marré in ASG, Ms. 606.

in questo ambito Marré si segnala per la sua posizione a favore dell'unità tra le varie repubbliche italiane, in autonomia rispetto alla Francia⁹.

A dicembre del 1797 fonda «Lo Scrutatore», che – dedicato al resoconto e commento delle sedute dei Consigli – esce due volte la settimana; scarsamente diffuso, e diretto da Marré fino al terzo trimestre (la testata del primo numero è proprio «Lo Scrutatore. Giornale del Cittadino Marré»), chiuderà le pubblicazioni nel settembre 1798, dopo aver assunto un ruolo di primo piano proprio nell'attacco ai “giuniori moderati” del luglio-agosto, attacco di cui faranno le spese anche Laberio e Arduzzoni¹⁰.

Questo periodico rappresenta infatti l'ala estrema del governo democratico in una posizione ancora più radicale rispetto al «Censore». Già a gennaio del 1798 Marré è stato fra i “patrioti” delusi dalla piega che hanno preso le vicende politiche locali; osservatore attento degli sviluppi avviati nel levante genovese (il litorale da Rapallo a Chiavari e l'entroterra verso l'originaria Borzonasca), e sui risultati emersi dal relativo comizio elettorale, è particolarmente critico sui nomi di coloro che lo rappresenteranno al Corpo legislativo (salvo poi essere legato a ministri come Giovanni Battista Rossi, interno e finanze, e Marco Federici, guerra e marina, nonché a membri eletti tra i “giuniori” come Giulio Torre e Giuseppe Bastreri)¹¹. È accredi-

⁹ R. DE FELICE, *I giornali giacobini italiani* cit., pp. 140 e 500; L. MORABITO, *Il giornalismo giacobino ligure* cit., p. 102 e sgg.; R. BECCARIA, *I periodici genovesi dal 1473 al 1899*, Genova, Ass. italiana Biblioteche - sez. ligure, 1994, pp. 175-176. Sullo sviluppo degli ideali di unità nazionale nell'ambiente genovese, e sulla posizione della letteratura periodica, cfr. V. VITALE, *Il contributo della Liguria alla concezione nazionale unitaria nell'età napoleonica*, in «Rassegna storica del Risorgimento», XX (1933), estratto.

¹⁰ V. VITALE, *Un giornale della Repubblica ligure: «Il redattore italiano»*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», LXI, 1933, pp. 18 e 23; R. BOUDARD, *Gazzette patrie* cit., p. 134; L. MORABITO, *Il giornalismo giacobino ligure* cit., pp. 149-157; R. BECCARIA, *I periodici genovesi* cit., pp. 528-529. Conclusa anche questa esperienza giornalistica Marré sarà vicino – se non addirittura membro della redazione (i cui componenti non sono espressamente indicati) – al «Monitore ligure» (nel 1805, ad annessione avvenuta, assumerà il titolo di «Monitore della 28a divisione militare dell'Impero francese», rimanendo in vita fino al 1811), iniziativa editoriale – in uscita da settembre del 1798 – ben organizzata rispetto all'agitato ed effimero panorama editoriale genovese di questa fase (fatta salva la «Gazzetta nazionale della Liguria»). Cfr. L. MORABITO, *Il giornalismo giacobino ligure* cit., pp. 107 e 217; R. BECCARIA, *I periodici genovesi* cit., pp. 392-395.

¹¹ Lettera di Marré da Genova a Marco Federici (già viceconsole francese, da considerarsi uno dei capofila dei “patrioti” – o “democratici”, o “giacobini” – genovesi), Spezia, del 6 gennaio

tato come leader dei “patrioti” genovesi presso le stesse autorità francesi, nella cui legazione, anzi, svolge anche attività di “docenza”¹². Ad ottobre è designato tra i membri associati della seconda classe dell’Istituto nazionale¹³, e nello stesso 1798 illustra il suo pensiero circa la situazione politica ligure anche di fronte al Circolo costituzionale¹⁴.

In questi medesimi anni il giovane giurista non si segnala solo per il suo impegno politico, ma anche per quello letterario, un’attività che curiosamente lo metterà direttamente in contatto con altri giuristi del suo tempo come Giovanni Carmignani e Francesco Carrara, ugualmente impegnati anche sul fronte letterario. Nel 1798 pubblica una traduzione del *Candide* di Voltaire, inserendosi in quel vasto – e per molti aspetti confuso – filone dei volgarizzatori del letterato e filosofo francese¹⁵. Nel 1799 pubblica un dramma per musica, *Bruto*.

1798, in BUG, *Autografi, carteggio Federici* 205. Tra i rappresentanti dell’Entella (appunto la circoscrizione del levante ligure) vi è anche Laberio, ma Marré non lo nomina esplicitamente.

¹² Il 29 fiorile 6 (25 aprile 1798) l’ambasciatore Sotin redige una lettera di presentazione con cui – appunto a nome dei “patrioti” locali – Marré si reca insieme a Marchese presso il comandante in capo dell’Armata d’Italia Brune; Marré è indicato dall’ambasciatore « mon maître d’italien »: ADMAE, *CP-Ge* 173.

¹³ È la classe di « Filosofia, letteratura e belle arti. Arte del ragionare e analisi delle operazioni dell’intelletto, grammatica, eloquenza e poesia »; su questa nomina cfr. *Raccolta de’ proclami del Direttorio esecutivo* cit., p. 55 (31 ottobre 1798).

¹⁴ G. MARRÉ, *Discorso su i vizi che si oppongono allo stabilimento della Repubblica*, in *Circolo costituzionale di Genova*, I, 1798. Per un inserimento di questo scritto nel dibattito a Genova sulle idee di Montesquieu, cfr. S. ROTTA, *Idee di riforma* cit., pp. 270-271; cfr. anche F.L. MANNUCCI, *Il circolo costituzionale di Genova nel 1798*, in « Giornale storico e letterario della Liguria », 1926, pp. 133-140, dove tra il resto Marré è indicato – senza riferimenti alle fonti – come « futuro maestro di Giuseppe Mazzini » (p. 139). Che Mazzini avesse assistito alle sue lezioni può essere indirettamente dedotto da un documento del 7 maggio 1825 (Marré è morto da poco) con cui Mazzini stesso, insieme ad altri, testimonia la frequenza del corso di diritto commerciale di Marré da parte di un altro studente: A. CODIGNOLA, *La giovinezza di G. Mazzini*, Firenze, Vallecchi, 1926, p. 225.

¹⁵ *Candido, ossia l’ottimismo di Voltaire. Traduzione dal francese in ottave italiane divisa in dodici canti con l’argomento ad ogni canto*, Genova, Stamp. francese degli amici della libertà, 1798; nello stesso anno e presso lo stesso stampatore pubblica la traduzione da PIERRE FIRMIN DE LACROIX *Dei mezzi di rigenerare la Francia applicabili a tutti i popoli liberi*; altre sue traduzioni sono *Douglas (traduzione della tragedia di J. Home)*, s.l., s.d., e *Due opuscoli di Cornelio Tacito*, s.l., s.d. Sul suo *Candido* cfr. G. NATALI, *Un traduttore genovese del Candido*, in « Rivista ligure di scienze lettere ed arti », XLII/II (marzo-aprile 1915), pp. 129-134, dove si segnala

Si tratta, come evidente, di scelte letterarie in stretto collegamento con la sua visione dell'attualità politica, nel cui ambito il suo insistito attivismo è destinato infine a dare frutti; l'occasione arriva infatti nel maggio del 1799. Da tempo – ormai – i Consigli hanno perso un certo numero dei loro membri per dimissioni (spontanee o meno che esse siano state, come quelle di Laberio e Ardizzoni) e per assunzioni di altri incarichi; si è posto inoltre il problema di dare attuazione al dettato costituzionale (art. 69), che prevede la sostituzione di un terzo dei rappresentanti ogni anno. Sono quindi convocati i comizi e da questa nuova tornata elettorale esce eletto, tra gli altri, proprio Gaetano Marré, rappresentante per la giurisdizione dell'Entella¹⁶: si tratta in effetti della sua zona d'origine (Marré – come già detto – è nato nell'entroterra di Chiavari), ma quest'ultima circostanza si segnala all'attenzione perché il futuro gius-commercialista (per ora espressamente indicato come «uomo di lettere») subentra di fatto nel seggio di Ambrogio Laberio, al cui allontanamento dal corpo legislativo ha in parte contribuito l'anno prima attraverso la sua attività di polemista politico.

All'interno dei Sessanta Marré è immediatamente inserito nelle commissioni in cui può riversare la propria competenza giuridica («redazione delle leggi») o comunque le proprie non sopite aspirazioni alla docenza («istruzione pubblica») ¹⁷.

Traendo un bilancio da questo primo periodo dell'attività pubblica di Marré, è forse proprio un'immagine di “giacobino” e “unionista” a spiegarne le difficoltà accademiche, un ingresso così laborioso nella Facoltà giuridica. Va comunque specificato che durante il periodo della Repubblica democratica la generale crisi degli studi universitari non consentiva comunque un

la ristampa della medesima traduzione a Lucca (tip. Giusti, 1877, in sole duecento copie) ma attribuita a Francesco Carrara (qui indicato come «nipote di Marré»); sul problema generale cfr. S. ROTTA, *Voltaire in Italia. Note sulle traduzioni settecentesche delle opere voltairiane*, in «Annali della Scuola Normale Superiore di Pisa», XXXIX (1970), pp. 387-444. Altre tracce ci indicano Marré come «maestro privato» di Carrara a Lucca: A. MAZZACANE, *Francesco Carrara*, in *Dizionario biografico degli italiani* cit., XX, 1977, pp. 664-665.

Sull'ambiente e la produzione letteraria genovese in quella fase cfr. E. BELLEZZA - F.P. OLIVERI, *La produzione letteraria* cit.; ancora sul panorama generale, ma anche più in particolare su Marré, cfr. E. VILLA, *Genova letterata e giacobina* cit.; ID., *La letteratura dell'età giacobina e napoleonica* cit.

¹⁶ *Raccolta delle leggi ed atti del corpo legislativo* cit., III, 1799, p. 299 (22 maggio 1799).

¹⁷ ASG, RL 175.

agevole inserimento; in seguito, avvenuto il rilancio degli studi superiori del 1803 prima e l'inserimento nell'Università imperiale poi, volendo dare una lettura politica al reclutamento dei docenti, compare in effetti un'autorevole rappresentanza dei moderati del 1798, quali Ardizzoni e Laberio (che comunque non si erano dimostrati a suo tempo sensibili alle esigenze francesi e infatti non accedono più agli incarichi propriamente politici), o un tipico esponente di primo piano della fase successiva al 1799 come Langlade. Al momento rimane fuori – appunto – Marré, in un contesto politico che si va sviluppando in senso diametralmente opposto rispetto agli auspici da lui ripetutamente espressi.

Con la svolta del dicembre 1799 è infatti definitivamente tramontata qualsiasi prospettiva “giacobina” per una rivoluzione che in realtà a livello locale è sempre stata contraddistinta da una sostanziale matrice moderata¹⁸. Gli elementi radicali sono stati progressivamente emarginati, e anche a Marré da allora in poi è precluso qualsiasi significativo inserimento a livello istituzionale¹⁹.

La sua posizione politica non è stata comunque priva di contraddizioni, che si sono manifestate proprio nel momento in cui si è dovuto misurare con la realtà accademica (la quale, anticipando, gli sarà finalmente favorevole durante la Restaurazione...): infatti se la fama di Marré sarà legata in futuro alla scienza commercialistica, i suoi inizi di docente si svolgono in ambiti diversi e non propriamente consoni al suo radicalismo politico.

All'indomani della “rivoluzione” del 1797 l'insegnamento di Diritto canonico era stato naturalmente uno dei primi obiettivi di intervento nel campo dell'istruzione pubblica. Il Comitato dei pubblici stabilimenti della Municipalità rimosse a novembre del 1797 il titolare della corrispondente cattedra grimaldina, Gio Battista Gandolfo²⁰. A un « nemico giurato della

¹⁸ G. ASSERETO, *Genova e la Liguria nell'anno 1800* cit., p. 5.

¹⁹ Naturalmente la virata moderata successiva al triennio “giacobino” è un dato comune a tutto lo scenario italiano; al riguardo (e in particolare sulla « decimazione del partito giacobino » nel passaggio dalla Repubblica cisalpina, alla Repubblica italiana e al Regno italico), cfr. C. ZAGHI, *Proprietà e classe dirigente nell'Italia giacobina e napoleonica*, in « Annuario dell'Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea », XXIII-XXIV (1971-1972), *Colloquio internazionale sulla storia dell'Italia giacobina e napoleonica*, pp. 105-220.

²⁰ ASCG, *AM-L*, 120; cfr. L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., p. 100.

democrazia», come era stato dipinto Gandolfo, era pronto a subentrare proprio il « democratico » Marré.

Volendo approfittare del varco accademico apertosi, era necessario intervenire nel dibattito sulla opportunità degli insegnamenti canonistici e Marré lo fece attraverso le pagine de « Il difensore della libertà »²¹. Lo spunto redazionale era l'allarme che suscitava nei patrioti « la mantenuta esistenza di una cattedra di Diritto canonico nella nostra Università »; Marré si impegnava a fugare qualsiasi timore.

Nel suo « discorso » poneva come presupposto il rifiuto netto del precedente sistema di istruzione (e quindi di insegnamento del Diritto canonico), in particolare di quello identificabile con le istituzioni gesuitiche²². Andava poi distinta la « santa religione di Cristo », dall'« orgoglio di alcuni papi » e dalla serie di vizi tradizionalmente addebitati alle gerarchie ecclesiastiche (fanatismo, superstizione, avidità...). « Le usurpazione della curia romana » non andavano confuse con i « veri diritti della Chiesa »; era necessario fare chiarezza, e con ciò Marré giustificava il fatto di « assumere l'incarico quanto onorevole, altrettanto gravoso per le mie deboli forze, di dettare un corso di lezioni di Diritto canonico »²³.

Nello stesso giorno anche « Il Censore » annunciava il ristabilimento della cattedra di Diritto canonico, auspicando che venisse definitivamente bandita la « malafede dei preti »; a tal scopo, per eliminare i « paradossi » insiti in questo insegnamento si suggeriva di abbinargli un corso di Diritto naturale, che « presenterebbe il più bel contrasto fra i diritti di una nazione e quelli degli egoisti »²⁴.

²¹ « Il difensore della libertà », n. 53, 14 novembre 1797.

²² « Una turba di preti ignoranti si rese l'arbitra della istruzione pubblica, e le scuole divenute suo patrimonio, non furono più in gran parte che la sorgente di pregiudizi ridicoli e fatali al genere umano ».

²³ « Nel mio primo trattato vi darò una giusta idea della Chiesa e de' suoi diritti, e risulterà chiaramente dalle mie lezioni, che gl'interessi della Curia romana sono molte volte in opposizione con i diritti dell'uomo, ma che la religione, e la morale di Cristo è perfettamente d'accordo con la vera democrazia ».

²⁴ Nell'articolo de « Il Censore » si fa riferimento a un precedente incarico del Marré presso la stessa Università come « protocolista », ma mancano altri riscontri. Per altro è ancora indicato come protocollista in una missiva della Municipalità di Genova a Bonaparte del 1797 (ASG, *RL* 492, mazzo 11).

È difficile immaginare in genere quale sia stato l'effettivo funzionamento dell'Università genovese nei primi mesi della Repubblica ligure, e tanto più quale sia stata la sorte immediata del corso di Diritto canonico. Comunque sia, l'insegnamento di questa materia tornò all'ordine del giorno in prossimità dell'apertura del successivo anno accademico.

Marré doveva aver premuto insistentemente sul Direttorio per poter mantenere il suo corso, causando un conflitto tra il Direttorio stesso e il ministro dell'interno e delle finanze Giovanni Battista Rossi, che rivendicava a sé la competenza a decidere al proposito e il diritto di non subire le pretese dell'ingombrante e controverso personaggio in causa: « il ministro ama tutti e stima tutti i cittadini, ma non si lascerà mai imporre da alcun demagogo »²⁵. Rossi tagliava corto: si diceva convinto che fossero nulle tutte le nomine in precedenza disposte dalla « Municipalità, e che quella di Marré [lo è] più di tutte le altre »²⁶.

Il 10 novembre 1798 Marré ricevette infine dal ministro la conferma definitiva di una decisione che andava attribuita alla volontà dello stesso Direttorio: sospendere le lezioni²⁷. Ancora a febbraio del 1799 – quando pure le cattedre grimaldine sembravano in qualche modo attive – al governo rimaneva il dubbio che Marré avesse proseguito a fare lezione e si chiedeva all'ispettore Filippo Galea di compiere una verifica²⁸.

²⁵ ASG, *RL* 183, lettera del ministro dell'interno e delle finanze Rossi al Direttorio esecutivo del 7 settembre 1798.

²⁶ La polemica circa la supposta « usurpazione » da parte della Municipalità delle competenze in tema di Università spettanti al Governo provvisorio era già stata sollevata nei mesi precedenti; cfr. *supra*. Adesso si presentava un'ingerenza da parte del Direttorio e si intrecciava con una valutazione non lusinghiera del Marré: « che farebbe il Direttorio: spedirebbe egli il mandato sopra il cassiere? Installerebbe egli colla forza, colla truppa, sulla cattedra di Canonica il lettore? In somma invaderebbe le altrui attribuzioni, si romperebbe col ministro? Eh cittadini direttori certe petizioni tendenti a colpo d'occhio non si ricevono: mandate al... [sic!] certe figure, che si presentano per imporvi, patrioti fino a che mangiano, antipatrioti quando sono chiamati all'ordine: occupatevi esclusivamente degl'oggetti maggiori, che vi circondano, e lasciate a chi spetta la cura de' dettagli [...]. L'uomo di Stato non deve sentire le vecchie amicizie, le particolari raccomandazioni per gl'affari di Stato, se lo fa è corrotto »: ASG, *RL* 183, lettera del ministro dell'interno e delle finanze al Direttorio esecutivo del 8 settembre 1798.

²⁷ ASG, *RL* 116.

²⁸ *Ibidem* (26 febbraio).

Va ancora annotato, relativamente all'impegno accademico di Marré, che secondo una nota che egli stesso fornirà per la compilazione dello stato nominativo dei professori della regia università del 1819, avrebbe assunto in questo periodo un insegnamento di Diritto pubblico per poi abbandonarlo – una volta soppressa la cattedra – nel 1804 (al momento dell'assunzione dell'incarico di « supplementario » di Belle lettere): alla notizia non sembra però esservi altro riscontro ²⁹.

Perso definitivamente l'insegnamento canonistico, nel 1800 Marré è nominato « supplementario » al Tribunale civile del Centro ³⁰. Col nuovo ordinamento universitario del 1803 un rientro accademico gli sarebbe possibile solo attraverso l'insegnamento della letteratura. In realtà Marré rinuncia ad esercitare questa docenza, pur inizialmente affidatagli, tanto che nel successivo anno accademico non compare più nella lista dei professori ³¹. La sua esperienza accademica, dunque, si interrompe, ma riprenderà presto, seppure non all'interno del corso giuridico, e proprio in una disciplina – la Lingua francese, lo si è già visto – direttamente funzionale al disegno politico imperiale; rimane una collocazione defilata, certo un ripiego rispetto alle sue ambizioni, ma d'altronde il “patriota” – e letterato – del periodo repubblicano non ha completamente sconfessato se stesso e ancora nel 1806, rievocando uno dei protagonisti di quella fase, compone – oltre alle sue comparazioni linguistiche, non particolarmente favorevoli all'idioma transalpino – un'*Anacreontica in morte di S. Biagini*; allo stesso modo ufficialmente “francesista” non rinuncia ad esibire la propria cultura classica, e continua a scegliere autori in cui è componente fondamentale la riflessione politica: adesso è la volta di Tacito ³².

²⁹ ASG, *Uni* 1440.

³⁰ *Raccolta de' proclami e decreti pubblicati dalla Commissione straordinaria del governo della Repubblica ligure* cit., p. 47; ASG, *RL* 117, c. 76 v. (22 agosto 1800).

³¹ L. ISNARDI, *Storia dell'Università di Genova* cit., pp. 187-188.

³² *I costumi de' Germani, operetta di P. Cornelio Tacito, tradotta da Gaetano Marré*, Genova, Tessera, 1807. La morte di Sebastiano Biagini aveva sollecitato anche la vena poetica di Celestino Massucco (cfr. *supra*), e nello stesso anno anche la redazione di *Sulla vita e morte del Cittadino S. B. compendio storico*, Genova, Stamp. francese e italiana degli amici della libertà, 1799. Sul “giacobino” Biagini – personaggio controverso, coinvolto, tra l'altro, dal Governo provvisorio nella redazione della nuova costituzione nel 1797, eletto giudice criminale nell'agosto del 1798 e morto accoltellato nel febbraio del 1799 (da cui l'appellativo di “nuovo

Anche dopo la Restaurazione Marré non abbandonerà il suo impegno letterario; in particolare, vanno segnalati i suoi due volumi sulla *Vera idea di tragedia di Vittorio Alfieri*, scritta in polemica con uno dei più insigni penalisti di questa fase, Giovanni Carmignani³³. In seguito interverrà ancora *Sul merito tragico di Vittorio Alfieri* iscrivendo definitivamente il proprio nome nella più accreditata tradizione critica su questo autore³⁴.

Come noto l'impegno del Marré giurista si concentrerà invece nel campo del diritto commerciale: dalla sua esperienza di docente, ormai inserito compiutamente nell'organizzazione universitaria, deriverà il *Corso di diritto commerciale* pubblicato a Genova nel 1822-23.

2. Dall'impegno professionale e politico al primo "commento" italiano al Codice Napoleone: Ambrogio Laberio

A partire dagli inizi del '900 la storiografia ha individuato secondo canoni identificativi abbastanza netti quella corrente di pensiero giuridico che si è dedicata al commento dei codici, in particolare del Codice civile, e l'ha designata come "scuola dell'esegesi"³⁵. La "scuola dell'esegesi" italiana è

Marat") – cfr. *s.v.*, *Dizionario biografico degli italiani* cit., IX, 1967, pp. 828-829; sul contesto politico in cui si inserisce il suo omicidio, ad opera del "giuniore" Domenico Queirolo, cfr. G. ASSERETO, *La Repubblica ligure*, pp. 177-178.

³³ *Dissertazione critica sulle tragedie di Vittorio Alfieri da Asti o sia la Dissertazione critica sulla tragedia di Vittorio Alfieri dell'avvocato Giovanni Carmignani professore di diritto criminale nell'Università di Pisa, coronata dall'Accademia di Lucca li 18 maggio 1806, confutata dall'avv. G. M...*, Genova, Bonaudo, 1817 (funzionale a questo lavoro era stato il *Confronto delle tre Meropi*, pubblicato nelle *Memorie dell'Accademia delle scienze, lettere ed arti di Genova* cit., pp. 377-464). Cfr. L. RAVA, *Gaetano Marré* cit.; P. UNGARI, *L'età del codice civile* cit., p. 66; E. VILLA, *Genova letterata e giacobina* cit., pp. 97-99 e 253; ID., *La letteratura dell'età giacobina e napoleonica* cit., p. 23. Da ultimo su Carmignani, iniziatore della "scuola classica del diritto penale", si è tenuto un convegno (Pisa, 23-24 giugno 2000) di cui sono in corso di pubblicazione gli atti: *Giovanni Carmignani (1768-1847), maestro di scienze criminali e pratico del foro, sulle soglie del diritto penale contemporaneo*.

³⁴ Milano, Silvestri, 1821.

³⁵ J. BONNECASE, *L'École de l'Exégèse* cit. Bonnecase ritornò ripetutamente su questi temi; tra la sua vasta produzione cfr. *La science du droit privé en France au début du XIX^e siècle. La Themis (1819-1831). Son fondateur, Athanase Jourdan* (con un'Introduction générale à l'histoire de la science du droit privé en France de 1789 à 1830), Paris, Recueil Sirey, 1914²; *L'enseignement du droit privé en France au dix-neuvième siècle*, in «Revue critique de législation et de jurisprudence», 1914-1915, pp. 487-503 e 535-559; *Qu'est-ce qu'une Faculté de*

conosciuta solo in modo parziale: si tratta di una pista di ricerca avviata una trentina d'anni fa da Giovanni Tarello, e solo recentemente ripresa da interventi più o meno specificatamente dedicati alla cultura giuridica italiana di quel periodo³⁶.

A quella stagione scientifica – in una fase in cui una serie di profili sono ormai compiutamente delineati – appartiene sicuramente l'opera commercialistica di Marré; ma la scuola genovese – un comune ambiente professionale, prima ancora che accademico – aveva fornito in precedenza un esempio significativo di quella dottrina che si andava formando sul nuovo dato normativo costituito dal Codice, i *Razionali sopra il Codice Napoleone* del già più volte ricordato Ambrogio Laberio³⁷.

droit? cit.; *La pensée juridique française de 1804 à l'heure présente ses variations et ses traits essentiels*, Bordeaux, Delmas, 1933. Per una sintetica ricostruzione di questo periodo della scienza giuridica francese cfr. J. CHARMONT – A. CHAUSSE, *Les interprètes du Code civil*, in *Le Code civil 1804-1904. Livre du centenaire*, I, Paris-Frankfurt, E. Duchemin - Sauer & Auvermann, 1969 (Paris, 1904), pp. 131-172; E. GAUDEMET, *L'interprétation du Code civil en France depuis 1804*, Bâle-Paris, Helbing & Lichetenhahn - Sirey, 1935. Da ultimo circa il dibattito sulla "scuola dell'esegesi" cfr. P. RÉMY, *Éloge de l'exégèse*, in « Droits », 1 (1985), p. 11 e sgg. (prima in « Revue de la recherche juridique », VII, 1982, p.254 e sgg.); ID., *Le rôle de l'Exégèse dans l'enseignement du droit au XIXème siècle*, in « Annales d'histoire des Facultés des droit et de la science juridique », 2 (1985), pp. 91-105; cenni anche in ID., *La recodification civile*, in « Droits », 26 (1998), pp. 3-18; A.-J. ARNAUD, *Da giureconsulti a tecnocrati. Diritto e società in Francia dalla codificazione ai giorni nostri*, a cura di F. DI DONATO, Napoli, Jovene, 1993 (*Les juristes face à la société du XIX^e siècle à nos jours*, Paris, P.U.F., 1975), p. 61 e sgg. Anche a questi temi, in collegamento con l'evoluzione dell'insegnamento universitario della fase consolare e imperiale, è dedicato R. FERRANTE, *Dans l'ordre établi par le Code civil* cit.

³⁶ Il saggio di Tarello *La « Scuola dell'Esegesi » e la sua diffusione in Italia* – comparso per la prima volta in *Scritti per il XL della morte di P.E. Bensa*, Milano, Giuffrè, 1969 (pp. 239-276) – è ora inserito in G. TARELLO, *Cultura giuridica e politica del diritto*, Bologna, il Mulino, 1988, p. 69 e sgg. (da dove d'ora in poi lo si citerà). Sua anche la voce *Scuola dell'esegesi* nel *Novissimo Digesto italiano*, Torino, UTET, 1969, XVI, pp. 879-893; ancora di Tarello – tra i saggi raccolti in ID., *Diritto, enunciati, usi. Studi di teoria e metateoria del diritto*, Bologna, il Mulino, 1974 – cfr. *Orientamenti analitico-linguistici e teoria dell'interpretazione giuridica* (del 1971) p. 403 e sgg. (in particolare p. 413 e sgg.) e *Atteggiamenti culturali sulla funzione del giurista interprete* (del 1972) p. 475 e sgg. Cfr. A. CAVANNA, *L'influence juridique française en Italie au XIX^e siècle*, in « Revue d'histoire des Facultés de Droit et de la science juridique » 15 (1994), p. 87 e sgg.; L. MOSCATI, *Insegnamento e scienza giuridica nelle esperienze italiane preunitarie*, in *Studi di storia del diritto medievale e moderno*, a cura di F. LIOTTA, Bologna, Monduzzi, 1999, pp. 277-321.

³⁷ In questo capitolo si riportano notizie su Laberio già anticipate in *Ambrogio Laberio e i suoi Razionali sopra il Codice Napoleone (1808)*, in *Giuristi liguri dell'Ottocento* cit., pp.

Ambrogio Giuseppe Laberio nasce a Genova l'8 maggio 1742 da Giovanni Battista (già uditore di Rota, laureatosi nel 1717 come il fratello Bernardo,) di Giovanni Bernardo (anch'egli giureconsulto), e da Maria Livia³⁸; si diploma presso il *Collegium Iurisperitorum* di Genova il 26 gennaio 1773³⁹.

Già alla fine degli anni Settanta la sua carriera deve essersi avviata in modo promettente (le sue prime allegazioni poste a stampa datano al 1779) e nel 1787 inizia la sua attività di « consultore » dei Supremi Sindacatori, una delle più importanti magistrature del sistema aristocratico di governo⁴⁰.

La caduta della Repubblica di Genova segna per lui l'inizio del coinvolgimento in politica; cultore di tradizioni locali, bibliofilo attento alla storia in genere, e alla storia giuridica in particolare, certo non ha il profilo del “novatore”. Per altro è rimasto sempre un giureconsulto *extracollegium*, senza avere mai avuto accesso alla locale corporazione dei giuristi dottori. Quando con il 17 gennaio 1798 termina la fase del Governo provvisorio e vengono installati i due organi assembleari dotati di competenze legislative, Laberio è nel Consiglio dei Sessanta, o “giuniori”, eletto rappresentante del distretto dell'Entella, che ha per capoluogo Chiavari⁴¹.

Nel dibattito tra i Sessanta sulle materie di rilievo più strettamente giuridico – immediata è un'esplicita opzione codicistica – Laberio prende immediatamente parte in modo fattivo: si dimostra convinto assertore della necessità di nazionalizzare i beni ecclesiastici, di costringere la vecchia classe di governo ad adempiere ai propri obblighi contributivi, di elaborare un regime tributario uniforme per tutto il territorio della Repubblica, salvo mantenere il sistema del portofranco. Sembra aderire alle tesi più novatrici

161-186. Ma soprattutto, con un'analisi della sua opera nel contesto della scienza giuridica europea (di “area francese”) di inizio Ottocento, cfr. R. FERRANTE, *Dans l'ordre établi par le Code civil* cit., p. 115 e sgg.

³⁸ ASG, NI 233 e 237. Un sintetico profilo biografico di Laberio si ha in G.B. SOMIS DI CHIAVRIE, *Dello allegare nel foro i dottori*, Genova, Ponthenier, 1823, pp. 72-73; in seguito questo testo sarebbe stato ripreso nel « Giornale degli studiosi », I (1869), I semestre, pp. 284-285.

³⁹ Il suo diploma di laurea è in AN, F¹⁷, 1686. Sulla sua procedura di laurea cfr. ASG, NI 237.

⁴⁰ Circa la magistratura dei Supremi Sindacatori (la massima magistratura di controllo della Repubblica di Genova) cfr. R. FERRANTE, *La difesa della legalità. I sindacatori della Repubblica di Genova*, Torino, Giappichelli, 1995.

⁴¹ *Registro delle sessioni del Governo provvisorio* cit., [II], p. 370; *Raccolta delle leggi ed atti del Corpo legislativo* cit., I, 1798, pp. 3-7.

quando si dichiara a favore dell'affrancazione dei beni enfiteutici (cioè la possibilità da parte dell'enfiteuta, titolare del solo dominio utile, di acquisire la piena titolarità del diritto di proprietà) e le sue parole hanno un riscontro apertamente favorevole sia all'interno dei Sessanta che nei settori più radicali dell'opinione pubblica.

Per quanto riguarda invece il settore istituzionale nelle sue parole traspare in modo netto il timore che venga a definirsi un governo dotato di prerogative eccessive, che ledano le autonomie di comunità e istituzioni: attraverso le teorie illuministiche sulla separazione dei poteri riemergono reazioni istintive all'accentramento burocratico. In realtà si manifesta in ciò una preoccupazione che riguarda la più immediata attualità⁴².

All'inizio dell'estate del 1799 il clima politico genovese muta rapidamente: l'assemblea dei "giuniori" – per buona parte critica verso l'operato del Direttorio – entra sostanzialmente in crisi, e Laberio è tra quelli che cominciano a disertarla sistematicamente.

Già in questa fase Luigi Corvetto appare personaggio chiave: a lui Belleville – l'incaricato d'affari della Repubblica francese, preoccupato per l'irrequietezza dei patrioti⁴³ – espone una bozza di accordo tra legislativo e governo⁴⁴. Ma è infine il comandante in capo dell'Armata d'Italia Brune – di ritorno da Parigi dove ha conferito col Direttorio sul da farsi a Genova – a rompere gli indugi per garantire «paix de l'Italie, sûreté de l'armée française»⁴⁵. A tal fine è dunque necessario che siano fatti ritirare dal corpo legislativo i membri che si sono dimostrati «nemici della libertà» e «partigiani della superstizione». È lo stesso Brune a indicarne i nomi e a prescrivere per loro anche l'allontanamento dalla città (come per altri esponenti dello scenario genovese). Tra essi vi è quello di Ambrogio Laberio e il 31

⁴² Il dibattito che si svolge presso il Consiglio dei Sessanta è ricostruibile attraverso la consultazione dei vari volumi del *Processo verbale del Consiglio dei Sessanta*, Genova, Stamperia nazionale, [1798].

⁴³ ADMAE, *CP-Ge* 173. Su tutta la vicenda cfr. anche G. ASSERETO, *La Repubblica ligure* cit., pp. 140-141; A. RONCO, *Storia della Repubblica Ligure* cit., p. 208.

⁴⁴ Lettera di Charles-Geoffroy Redon de Belleville a Corvetto del 15 termidoro (25 luglio): ADMAE, *CP-Ge* 174.

⁴⁵ Lettera di Guillaume-Marie-Anne Brune dal quartiere generale di Milano a Belleville del 11 fruttidoro (28 agosto): ADMAE, *CP-Ge* 174.

agosto il Consiglio dei Sessanta “accetta” le sue dimissioni ⁴⁶. Laberio – presto o tardi che sia rientrato dall’esilio, o più probabilmente rimasto in città in quanto non certo fra gli elementi più pericolosi – conclude in un modo traumatico la sua esperienza politica, breve e svolta in definitiva in modo anodino ⁴⁷.

I fatti del 31 agosto genovese possono essere individuati come un colpo di stato dei “giacobini” promosso dall’ambasciatore Belleville, che ne volle fare – al di là quindi del professato moderatismo – un 18 fruttidoro ligure ⁴⁸.

Insomma Laberio è travolto nell’ultima fiammata rivoluzionaria, destinata poi a spegnersi in quel nuovo corso che, dopo il 18 fruttidoro dell’anno V (4 settembre 1797) e dopo Campoformio (17 ottobre 1797), condurrà al colpo di Stato del 18 brumaio. Laberio ricomparirà sulla scena istituzionale, con la nomina a professore all’Università nel 1803, nel clima di generale riallineamento moderato del Consolato e dell’Impero e in coerenza con una cultura giuridica che – denunciando da un lato la stanca *communis opinio* e il particolarismo giuridico, e rifiutando dall’altra le astrattezze illuministiche – sarà pronta di fronte al *Code civil* e alla possibilità di renderlo immediatamente oggetto di studio, commento e applicazione. Le sue esperienze professionali e politiche consentono infatti di accostarlo a quell’articolato gruppo

⁴⁶ Lettera del 17 fruttidoro (4 settembre); ADMAE, *CP-Ge* 174.

⁴⁷ I personaggi di maggior rilievo, non membri dei Consigli (e caratterizzati da propensioni politiche diverse) ma indicati da Brune per un loro allontanamento, sono effettivamente costretti a lasciare Genova; l’ex doge – e presidente del Governo provvisorio del 1797, un moderato – Giacomo Maria Brignole va a Firenze, a Milano Stefano Rivarola (ambasciatore genovese del governo aristocratico, inviato nel 1797 a Parigi e, come già ricordato, accusato di aver tentato un colpo di mano antibonapartista) e i due Serra (Girolamo, moderato-riformista, già negoziatore con Bonaparte per la convenzione di Mombello e futuro rettore dell’*Académie* genovese, e Gian Battista, “giacobino” della prima ora ma probabilmente ormai ripiegato su posizioni moderate); Gaspare Sauli (“giacobino” collegato ai Serra, ma anche a Gaetano Marré) già a Firenze deve essere avvertito delle misure prese contro di lui. Sul ruolo politico di questi personaggi cfr. G. ASSERETO, *La repubblica ligure* cit., *ad indicem*.

⁴⁸ J. GODECHOT, *La grande nazione* cit., p. 511 e sgg. Per quanto riguarda l’agosto 1798 va ricordato il contesto complessivo e in particolare quello italiano. Bonaparte è lontano, impegnato in Egitto, e proprio in quegli stessi giorni il Direttorio francese ha promosso una stretta di vite sulla Repubblica cisalpina (accusata nel suo complesso dei medesimi malfunzionamenti addebitati alla Repubblica ligure); lo scontro avviene ancora una volta coi Consigli.

di giuristi, che nel loro complesso sono stati individuati come gli *artisans* del *Code civil*⁴⁹.

Negli anni della seconda Repubblica ligure, e dopo la riforma universitaria del 1803, Ambrogio Laberio è sempre più concentrato nell'attività scientifica. Il punto di partenza è la didattica, i problemi di metodo: questi temi vanno a costituire il nucleo della *praelectio*, con cui nel gennaio del 1804 apre il suo corso e che pubblica come *De praestantia studiorum juris civilis et patrii*⁵⁰.

Secondo Laberio il problema non è tanto quello di superare, abrogandolo, il diritto vigente (gli Statuti di Genova estesi a tutto il territorio dello Stato sono presentati adesso come il diritto patrio codificato), quanto di ovviare ai limiti individuali dei singoli giudici. In definitiva l'interpretazione dei dottori rimane utile per risolvere i casi controversi di più difficoltosa soluzione, le questioni interpretative più problematiche; è però fondamentale disporre di operatori del diritto in grado di gestire con misura il sistema del diritto comune. Per formarli è dunque coesenziale alla vita dell'intero sistema giuridico l'individuazione del metodo di studio più appropriato. Laberio non dimostra in questo una speciale capacità propositiva: le lezioni devono partire dallo studio del Digesto – d'altronde lui in questo momento insegna Diritto romano – per poi passare alla *quaestiones in foro frequentiores*, al fine di armonizzare insegnamento teorico e apprendistato professionale.

Interessante è invece il fatto che indichi a tale scopo una fonte tipica dell'esperienza giuridica ligure. Vi sono una ricca serie di manoscritti – ricorda – contenenti commenti agli Statuti civili, nonché *vota* di giureconsulti e decisioni dei tribunali che fanno a loro volta da corredo agli statuti stessi: si tratta di una serie di fonti molto confuse, di difficile utilizzazione, ma è una letteratura particolarmente elaborata e Laberio individua in essa, non dimenticandone i limiti, un efficace strumento di analisi giuridica.

⁴⁹ Quanto alla « *personalité des artisans du Code civil* » cfr. A.-J. ARNAUD, *Les origines doctrinales du Code civil français*, Paris, LGDJ, 1969, p. 27 e sgg.

⁵⁰ *De praestantia studiorum juris civilis et patrii praelectio Ambrosii Laberii J.C. et P. eorundem P. in athenaeo ligustico nuper instaurato habita septimo idus januarii MDCCCIV*, Genuae, Typis Julii Arena (1804). La dissertazione (pp. IV, 40, in 4°) è dedicata a Giuseppe Spina, l'Arcivescovo di Genova inviato da Pio VII a Bonaparte, che aveva avuto un ruolo importante nella conclusione del concordato tra il Papa e il governo francese nel 1801.

Poste le basi teoriche del suo nuovo impegno scientifico, Laberio passa all'azione redigendo i *Rationalia ad statutum ligusticum*⁵¹. Il titolo richiama esplicitamente il *Commentarius rationalis* di Caspar Manz e i *Rationalia in Pandectas* di Antoine Favre⁵².

Manz aveva commentato una sorta di “codificazione”, la *Criminalis sanctio* (o *constitutio*, o *ordinatio*) *carolina* (*Peinliche Hals-Gerichts-Ordnung*) promulgata da Carlo V nel 1532; come “codificazione” era stata vista la più celebre opera di Favre, in realtà una raccolta di massime giurisprudenziali del Senato di Savoia, opera per altro diffusissima perché contenente un materiale giuridico di grande autorevolezza per gli stessi avvocati genovesi⁵³.

È significativa la scelta che Laberio compie per la sua trattazione; infatti i capitoli statutari presi in esame (*De extrinseco intellectu prohibito* e *De iure reddendo, statutis observandis et jurisdictione non excedenda*), appartenenti a una tradizione normativa locale molto risalente, richiamavano i giudici a pratiche interpretative molto limitate e in genere a uno stretto vincolo di legalità (colpendo comportamenti contrari a « statuta, constitutiones, capitula, decreta vel ordines »). Si tratta di un tema in prepotente rilancio; qui è usata una prescrizione normativa di antico regime per introdurre un tema cruciale per la cultura giuridica di questa fase.

Nel complesso Laberio non tradisce quanto poco prima sostenuto nel *De praestantia studiorum*, ma nella sostanza – e in definitiva, coerentemente – realizza un esame del testo normativo vicino ai commenti manoscritti agli statuti cui ha fatto riferimento, fermo restando un maggior impegno di analisi.

Nel 1805, annessa Genova alla Francia napoleonica e al momento di scegliere i quattro docenti della Scuola di diritto dell'Università imperiale, Laberio è l'unico della lista di candidati inviata a Parigi di cui si possa afferma-

⁵¹ Questa seconda opera, manoscritta di seguito a una copia a stampa del *De praestantia studiorum*, inizia a c. 43 con una *Praefatio*: BCB, m. r. V. 2. 11.

⁵² Sono il *Commentarius rationalis in criminalem sanctionem Carolinam...*, Francofurti ad Oderam, 1676, e i *Rationalia in primam... tertiam partem Pandectarum*, Coloniae Allobrogum - Aurelianae, 1626-1631.

⁵³ *Codex Fabrianus definitionum forensium et rerum in Sacro Sabaudiae Senatu tractarum ad ordinem titulorum Codicis justinianei accomodatus...* (prima ed. 1606). Su Favre cfr. C. DIONISOTTI, *Storia della magistratura piemontese*, II, Torino, Roux e Favale 1881, pp. 493-496.

re che abbia chiara conoscenza sia del diritto romano, sia del diritto civile francese⁵⁴. Eppure proprio su queste basi le autorità d'oltralpe contano di rilanciare anche a Genova gli studi giuridici. Così, è naturale che al momento sia Laberio a ottenere la cattedra di *Droit romain et ses rapports avec le droit français*.

Riconosciutane la grande competenza giuridica, e in particolare la capacità di assimilare il nuovo insieme normativo adottato a Genova dopo l'annessione, Laberio adesso « a la réputation d'être un des avocats les plus instruits de notre barreau »⁵⁵. Ma più che dal foro, la sua attenzione sembra ora attratta dal *Code Napoléon* come oggetto di studio, dal lavoro di elaborazione scientifica che su di esso può essere compiuto.

I suoi *Razionali sopra il Codice Napoleone* incominciano ad uscire all'inizio del 1808: hanno il passo lento del commento approfondito e analitico, e quando l'opera si interrompe, a pagina 224, è stato raggiunto appena l'articolo 57⁵⁶.

Nella *Prefazione*, Laberio ricorda espressamente il suo incarico di docente universitario, e – com'è naturale per i giuristi di questa fase – proprio dall'impegno didattico nasce l'opera di commento al Codice; là dove le disposizioni corrispondono ai titoli del *Digesto* o del *Codex* se ne daranno i « paratitli », considerando che diritto romano e diritto francese « in moltissime cose si porgono scambievolmente una mano amica »⁵⁷. I *paratitla* sono secondo Laberio delle articolate dissertazioni storico-giuridiche: partono dall'antichità, si basano anche su fonti storiografiche e letterarie, e sono poste ad introduzione dei singoli titoli del Codice. Il commento vero e proprio ha più propriamente lo scopo di « torre l'occasione d'inciampi e di equivoci », quando il testo francese si discosta dal precetto romanistico.

⁵⁴ AN, F¹⁷, 1568.

⁵⁵ Così si esprime il rettore genovese Gerolamo Serra in una missiva indirizzata al *grand-maitre*: AN, F¹⁷, 1686, in data 13 luglio 1809.

⁵⁶ Un esemplare dell'opera è conservato in BFG, XXI. B. 191. In BN è presente un altro esemplare (F. 20014) che però arriva solo a p. 136. La notizia dell'uscita del "primo volume" dei *Razionali* è data sul « Monitore della 28.^{ma} Divisione militare dell'Impero francese », n. 21, 18 marzo 1808. È segnalata la presenza di una copia anche in BUG, ma al momento risulta perduta.

⁵⁷ *Razionali*, p. VI.

Se il punto di avvio è un puntuale riscontro tra testo del *code* e modelli romanistici, vanno verificate le effettive concordanze e discordanze. Nel primo caso sarà in sostanza sufficiente prendere in esame, a fini puramente esemplificativi, alcune fattispecie pratiche. Più spinosa è ovviamente la seconda ipotesi, che Laberio utilizza per riaprire il varco alle prassi interpretative tradizionali.

In definitiva già da molto tempo gli esponenti di punta della scienza giuridica (basti pensare a Giovanni Battista De Luca) avevano messo in guardia contro quelli che Laberio indica adesso come i « cataloghi numerici degli autori », le citazioni confuse delle *auctoritates* della *communis opinio*. Egli, dunque, riconferma questa critica, ma non manca, d'altra parte, di biasimare il preconetto rifiuto della dottrina di diritto comune da parte dei più radicali esponenti della scienza giuridica « ultramontana ». Di suo, Laberio propone piuttosto di agganciare la dottrina alla giurisprudenza contemporanea, utilizzando per il commento al *Code* le decisioni dei tribunali dell'Impero e soprattutto della Cassazione.

Emergono, a questo punto, tracce chiare di quella cultura tardo-illuministica (fino al sensismo e all'*idéologie*), che anche nei suoi scritti processuali si evidenzia con chiarezza. Ecco che anche nel campo giuridico i problemi interpretativi vanno risolti con il mezzo della ragione, e si confermano le due autorità dottrinali di Favre e Manz « che indagarono (...) la ragione di tutte le loro proposizioni e vollero renderla sensibile »⁵⁸. Non solo, il richiamo va anche alla migliore tradizione settecentesca che, tra il resto, ha lavorato sul tema della codificazione: Christian Wolff e il Leibniz del *Nova methodus discendae docendaeque iurisprudentiae*. Si tratta cioè di quell'ambiente culturale rivolto in specie alla « elaborazione di strumenti formali di espressione delle discipline giuridiche »⁵⁹.

La *ratio*, individuabile in ogni norma, è identificata da Laberio con i motivi storici che l'hanno determinata e con l'obiettivo perseguito dal legislatore. Le procedure legislative fissate tra Consolato e Impero, la prassi di

⁵⁸ Questa volta, citando Favre, Laberio si rammarica che l'autore non abbia proseguito i suoi *Rationalia* oltre la prima parte delle Pandette, mentre di Manz ricorda in particolare l'opera di analisi sulle *Institutiones* giustinianee e l'opera complessiva che raccoglie la sua intera produzione (*Bibliotheca aurea juridico-politico-theoretico-practica*, Francofurti ad Moenum, sumpt. C. Gernschii - literis J. H. Sievert - typ. A. Quedl, 1695-1701)

⁵⁹ G. TARELLO, *Storia delle cultura giuridica moderna* cit., p. 150. Cfr. *Razionali*, p. XII.

verbalizzazione e la pubblicazione delle discussioni, rendono adesso possibile una piena utilizzazione a fini interpretativi degli atti compiuti nella fase preparatoria dei codici⁶⁰.

Quella di commento al *Code Napoléon* non è una mera ricognizione del testo codicistico, ferma alla mera esegesi e dunque avulsa da qualsiasi riflessione sui problemi di tipo interpretativo. Analizzando il titolo preliminare del Codice (*Della pubblicazione, degli effetti e dell'applicazione delle leggi in generale*) Laberio elabora per intanto sette «regole» interpretative, identificando al riguardo due luoghi giustinianeî da cui – secondo tradizione – prendere le mosse⁶¹. E se i “razionali” seguenti si presentano come una trattazione di storia del diritto francese, immediatamente dopo è affrontato il tema nodale della (eventuale) applicabilità, anche dopo la codificazione del 1804, del diritto romano: Laberio ammette che con la promulgazione del decreto imperiale del 16 gennaio 1806 (promulgato per il Regno d'Italia, riprende la legge 28 ventoso XII) non abbia più forza di legge nelle materie espressamente disciplinate dal Codice⁶².

Ma il *Code Napoléon* – Laberio si inserisce con ciò nella linea interpretativa prospettata dal *leader* della commissione per il codice civile Portalis – non può prevedere ogni ipotesi: è allora che in caso di lacuna «continuano le romane leggi e le consuetudini ad avere quella forza di legge che per lo innanzi aveano e non sono derogate». Se poi il Codice «tratta della materia

⁶⁰ Le discussioni di fronte a Bonaparte, e presso il Tribunato e il Corpo legislativo (cioè il *Code avec les motifs*) sono presentate nel loro insieme come fonte di riferimento per il resto del lavoro in *Razionali*, p. 23; va ricordato come in questo momento siano già disponibili in traduzione italiana i *Motivi, rapporti e discussioni che si fecero al corpo legislativo francese per la formazione del Codice Napoleone*, Milano, Sonzogno, 1805-1807; *Motivi, rapporti e discorsi per la discussione del Codice civile di Napoleone il Grande. Nuova traduzione italiana*, Firenze, G. Piatti, 1806. Da Laberio è richiamata anche l'*Analyse raisonnée de la discussion du Code Civil au Conseil d'État* (Paris, Garnery et Laporte, an XIV - 1805) di JACQUES MALEVILLE, già disponibile in traduzione presso Sonzogno, Milano, 1805-1809. Cfr. M.T. NAPOLI, *La cultura giuridica europea in Italia. Repertorio delle opere tradotte nel secolo XIX*, Napoli, Jovene, 1986.

⁶¹ *De legibus et constitutionibus principum et edictis*, C. 1, 14; *De legibus et senatusconsultis et longa consuetudine*, D. 1, 3. Cfr. *Razionali*, pp. 1-7.

⁶² *Razionali*, p. 13 e sgg. L'art. 3 del decreto del 1806, pietra angolare della storia giuridica moderna, recita che «a datare dal giorno in cui il Codice Napoleone sarà posto in attività, le leggi romane, le ordinanze, consuetudini generali o locali, gli statuti o regolamenti cesseranno di avere forza di legge generale, o particolare nelle materie che formano oggetto della disposizioni contenute nel Codice Napoleone».

solo in genere», richiedendo un intervento interpretativo per l'applicazione al caso concreto, ecco che ancora una volta torna indispensabile il diritto romano (ma anche la consuetudine) inteso non «come legge precettiva, ma come ragione istruttiva»⁶³. Ancor più, quando il Codice non disponga nemmeno «in genere», obbligato è il ricorso a fonti extracodicistiche (che questa volta dispiegano, dunque, una funzione «precettiva») ⁶⁴.

Valutata all'interno di quella particolare fase della cultura giuridica, la posizione di Laberio – che appare realmente esemplare dei giuristi europei dei primi anni del XIX secolo – ha un chiaro rilievo. Essa marca, come ovvio, in modo specifico quel capitale art. 4 del *Code*, che in effetti si sarebbe potuto prestare come viatico per la eterointegrazione del testo legislativo. Quasi da subito fu invece identificato come stretto richiamo alla non-eterointegrabilità, ma la posizione del giurista ligure ci appare appunto come emblematica di quella problematica fase di passaggio ⁶⁵.

Va ancora sottolineato il netto richiamo alla consuetudine: al riguardo non va dimenticato come Laberio sia un profondo conoscitore del diritto

⁶³ *Ibidem*, p. 16.

⁶⁴ Proprio in questo contesto d'ordine generale – la forza interpretativa e precettiva del diritto romano e delle consuetudini – Laberio rinvia massicciamente alla decisionistica della Rota genovese e ai *vota* dei giureconsulti locali. Appoggia infine le proprie posizioni evocando i lavori preparatori al codice, e la Suprema Corte; coglie anzi l'occasione per sottolineare l'importanza determinante per giudici e avvocati della *Jurisprudence de la Cour de Cassation, des Cours d'appel et Tribunaux, du Conseil d'État, et jurisprudence étrangère en matière civile* di JEAN BAPTISTE SIREY, opera già disponibile in traduzione presso Sonzogno, Milano, a partire dal 1806 e completata nel 1812.

⁶⁵ La traduzione italiana dell'art. 4: «Se un giudice ricuserà di giudicare sotto pretesto di silenzio, oscurità o difetto di legge, si potrà agire contro di lui come colpevole di negata giustizia». Il punto è cruciale (il giudice è obbligato a pronunciarsi perché il codice gliene dà in ogni caso modo, oppure perché comunque è autorizzato a rivolgersi anche ad altre fonti?), e ampiamente e autorevolmente trattato dalla storiografia giuridica. Al riguardo rinvio ai riferimenti in R. FERRANTE, *Dans l'ordre établi par le Code civil* cit.; nel frattempo si sono aggiunti due importanti contributi generali, che però necessariamente affrontano anche il problema della codificazione e del vincolo interpretativo al testo legislativo di fonte statuale: I. BIROCCHI, *Alla ricerca dell'ordine. Fonti e cultura giuridica nell'età moderna*, Torino, Giappichelli, 2002, e U. PETRONIO, *La lotta per la codificazione*, Torino, Giappichelli, 2002. Da ultimo, particolarmente ampio è stato lo spettro dei molti e autorevoli interventi al convegno tenutosi a Firenze il 26-28 ottobre 2000, i cui atti sono appena stati editi: *Codici. Una riflessione di fine millennio*, a cura di P. CAPELLINI e B. SORDI, Milano, Giuffrè, 2002.

municipale (per motivi professionali, ma anche per convinta adesione culturale); adesso si è aggiunta nel suo *carnet* di conoscenze storico-giuridiche la tradizione normativa francese, ma si tratta come ovvio di un debito contratto con l'annessione e con il suo personale coinvolgimento nell'*Université impériale*.

Infine, la prefazione dei *Razionali* è inequivoca su presupposti e obiettivi che il professore genovese vuole perseguire con la propria opera, la quale rimarrà molto parziale, ma appunto significativa per gli intenti esplicitamente dichiarati:

«Tosto vide l'illuminata nazione francese l'utilità, che risulterebbe dai commentarj sul nuovo Codice; laonde parecchi scienziati giureconsulti della medesima si affrettarono d'impiegare le illustri lor penne in tale lavoro, e meritarono l'approvazione e l'applauso del pubblico. Pare che l'Italia aspetti da alcun suo figlio, che si accinga alla medesima impresa, tanto più avendo l'augusto sovrano rivolti i benigni suoi sguardi, e le paterne sue cure al possente nobilissimo Regno da lui creato nell'Italia, e perciò comandata la versione del suo Codice in due lingue, toscana e latina »⁶⁶.

Siamo in una fase in cui, fortemente condizionato dalle linee impresse alla didattica giuridica dalla normativa del 22 ventoso e 4° complementare dell'anno XII, il lavoro di commento al *Code* si è appena avviato in Francia: nel 1808, anno in cui Laberio inizia – sebbene per non completarla – la pubblicazione dei *Razionali*, Delvincourt avvia definitivamente la scienza giuridica « secondo l'ordine del codice »⁶⁷.

Anche il giurista genovese svolge necessariamente la sua trattazione seguendo il medesimo *ordre établi*, ma in concreto essa ha per buona parte le caratteristiche del commento al testo normativo secondo la tradizione giuridica italiana. Il diritto romano – come ampiamente annunciato e come sarà comune ai commentatori coevi, quantomeno quelli italiani – mantiene una funzione interpretativa determinante, e per buona parte l'analisi del *Code* è un costante rinvio a esso (ai suoi istituti e alla sua sistematica). Non manca poi una (spesso poco sorvegliata) propensione all'erudizione.

⁶⁶ *Razionali*, p. V.

⁶⁷ C.-É. DELVINCOURT, *Institutes de droit civil français, conformément aux dispositions du Code Napoléon, avec les explications et interprétations résultantes des codes, lois et réglemens postérieurs*, Paris, Gueffier, 1808, divenuto poi *Cours de Code Napoléon*, includendo i precedenti *Institutes* e anche le *Notes et explications sur les dites Institutes* (Paris, Gueffier, 1813).

In questi anni le preoccupazioni per la didattica sono assolutamente prioritarie, e lo sono tanto più per l'ispettore delle Facoltà di Diritto Mathurin-Louis-Étienne Sédillez, che – avendo tra le mani il lavoro di Laberio – nella sua relazione del 1809 non può in effetti che chiosare: « il y a beaucoup d'érudition italienne dans ces cahiers, et si l'auteur les continues comme il les a commencés, ce sera un ouvrage très volumineux »⁶⁸. I professori della Facoltà giuridica torinese Giacomo Reineri e Alessandro Ceresa, chiamati a conforto della proprie valutazioni dalla stesso Sédillez, vedono nei *Razionali* « un ouvrage d'érudition, mais qui ne convient nullement à l'enseignement »⁶⁹.

Il povero Laberio è costretto a propria volta ad ammettere che il suo libro è « un peu long pour l'enseignement ». L'ispettore comunque lo conforta: il medesimo materiale va semplicemente riorganizzato in un « ordre convenable ».

Essere professori dell'Università imperiale e dover comunque adeguarsi a un predefinito *ordre* (« convenable », cioè « établi par le Code civil ») non può non inserire in pieno Laberio nella ortodossia della scienza giuridica di area francese di quel periodo. In realtà si tratta di un'ortodossia non molto stringente. Rimangono la famigerate *auctoritates*, ma Laberio riesce a ponderarne l'incidenza e soprattutto a non trasformarle in un semplice « catalogo numerico »; importante è l'uso della giurisprudenza della Cassazione (ma anche della Corte d'appello, e delle corti locali), per altro una prassi nota al giurista di antico regime, che riscontrava nella decisionistica una componente fondamentale della *communis opinio* (e Laberio, come faranno anche gli altri, cita ancora la giurisprudenza rotale)⁷⁰. Le fonti normative in senso

⁶⁸ Il *Rapport* di Sédillez è in AN, F¹⁷, 2102: se ne dà la trascrizione *infra*, in appendice.

⁶⁹ A Torino in quell'anno accademico Giacomo Reineri ha la cattedra di Diritto romano, mentre Alessandro Ceresa-Bonvillaret insegna, insieme a Victor Brun (Vittorio Bruno), Codice civile: *Tableau de l'Université de Turin octobre 1808*, Turin - au Palais de l'Université, Impr. Bianco, *Elenchus 1808-1809*; AN, F¹⁷, 1098. Per seguire lo sviluppo delle docenze di diritto nell'*Académie* torinese attraverso gli elenchi dei professori – oltre che in genere attraverso tutta la documentazione presente – dal 1804 al 1815, cfr. AN, F¹⁷, 1607. In generale sull'insegnamento universitario a Torino in questa fase cfr. G.P. ROMAGNANI, *L'istruzione universitaria in Piemonte dal 1799 al 1814*, in *All'ombra dell'aquila imperiale. Trasformazioni e continuità istituzionali nei territori sabaudi in età napoleonica (1802-1814)*, Atti del convegno Torino 15-18 ottobre 1990, Roma, Min. beni culturali e ambientali, 1994, pp. 536-569.

⁷⁰ Per le corti francesi, la fonte di Laberio sono le già ricordate *Jurisprudence du Code e Jurisprudence de la Cour de Cassation*; non mancano riferimenti alla giurisprudenza torinese.

più stretto sono il *Code*, ovviamente, ma anche le *Ordonnances* e addirittura gli statuti genovesi.

Nel complesso, più o meno consapevole che sia, Laberio si muove in sintonia con l'evoluzione della scienza giuridica europea, e sullo scenario italiano ci appare senza dubbio come uno degli autori più sensibili e profondi di questa fase. Ancora intento ad attendere alla sua opera, in definitiva appena avviata, muore il 25 maggio 1812⁷¹.

A lui si possono infine applicare una serie di considerazioni davvero tipiche di quel complesso di giuristi che si collocano a cavallo di due epoche comunque radicalmente diverse. È in una prima, e non breve, fase un tipico giureconsulto di antico regime, pienamente coinvolto nelle dinamiche istituzionali della Repubblica aristocratica genovese. Forse un po' più eccentrica alla luce dei suoi rapporti istituzionali, ma non si tratta davvero di un'eccezione, è la sua permanente posizione di dottore *extracollegium*, anticipando quella definitiva eclisse delle strutture corporativo-professionali che si consumerà in Liguria dopo il 1797. Si spegne – potremmo dire – commentando il *Code Napoléon*, la grande novità della cultura giuridica, che ha profondamente mutato (ma lo si è visto, non in modo assoluto) tutti i parametri normativi e scientifici su cui si sono formati i giuristi della sua generazione.

3. *Dall'Impero alla Restaurazione, “codificatori” ed “esegeti” a Genova: Luigi Corvetto, Nicolò Ardizzoni, Gaetano Marré.*

Come si è già detto, nel quadro d'assieme sin qui tracciato sulla cultura giuridica ligure di questa fase manca – se pure frequentemente richiamata – la figura per alcuni profili maggiormente significativa, quella di Luigi Ema-

Va poi notato come nella tradizione universitaria francese fosse comunque dato da tempo spazio alla giurisprudenza degli *arrêtes* e alle opere degli *arrêtistes* (era anzi la documentazione di base dei professori di diritto); cfr. C. CHÈNE, *L'enseignement du droit français en pays de droit écrit (1679-1793)*, Genève, Droz, 1982, pp. 236-281; ID., *L'arrestographie, science fort douteuse*, in *Recueil de mémoires et travaux publiés par la Société d'histoire du droit et des institutions des anciens pays de droit écrit*, XIII, Montpellier, Fac. de droit et de sciences économiques, 1985, pp. 179-187.

⁷¹ Sarà il collega di Facoltà Faustino Gagliuffi a comporre *In funere Ambrosii Laberii jurisconsulti et antecessoris genuensis oratio*, Ex decreto Facultatis juridicae, Genuae, Gravier, 1812; in sostanza una sua sintesi è quanto si legge in L. GRILLO, *Elogi di liguri illustri. Appendice*, Genova, Beretta-Molinari, 1873, p. 36.

nuele Corvetto: d'altronde l'angolo visuale è stato quello accademico, e docente universitario egli non fu mai. Eppure è impossibile non farne un seppur fuggevole riferimento, (in aggiunta a quanto su di lui già accennato) se non altro tenendo conto della attività svolta in Francia come consigliere di Stato durante l'Impero (in particolare – ma non solo – nell'ambito della codificazione di diritto commerciale), e come ministro delle finanze dopo la Restaurazione.

Corvetto nasce nel 1756 e, dopo l'istruzione inferiore ricevuta presso gli Scolopi, si dedica agli studi giuridici, pur non avendo alle spalle – come per lo più avviene – una tradizione familiare specifica (il padre è architetto). Già affermato professionalmente, dopo il 1789 inizia a stringere rapporti con la legazione francese e in genere con gli ambienti politici più innovatori; rimane però un “moderato” e continua a collaborare con le istituzioni aristocratiche. Non per questo nasconde le proprie vicinanza politiche: difende Luca Gentile, uno di capi della cospirazione antioligarchica del 1794.

Nello stesso anno elabora anche un *Progetto per la formazione di una Camera di commercio* (proposte in questo campo vengono contemporaneamente anche da Girolamo Serra, futuro rettore della *Académie* genovese). Con ciò dà corpo normativo alle esigenze di una classe mercantile che chiede ampi margini di autonomia, anche giurisdizionale, e che, tradizionale punto di forza della società ligure, appare molto attiva e indirizzata a una politica di riforme, soprattutto considerando l'immobilismo politico della Repubblica e la crisi delle sue istituzioni di governo: e difatti i Collegi – vertice politico dell'ordinamento aristocratico – lo respingono, ritenendolo «totalmente opposto al sistema di Governo» della Repubblica⁷². Proprio in questo *Progetto*, Corvetto pone la necessità di predisporre un «codice particolare» – pensato soprattutto per regolare la materia della giurisdizione commerciale – che inconsapevolmente prefigura il suo futuro impegno per la

⁷² G. ASSERETO, *s.v.*, in *Dizionario biografico degli italiani* cit., XXIX, 1983, p. 818; l'intera voce, cui si rinvia per i riferimenti biografici, è alle pp. 817-824. Sui profili di storia economica cfr. L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano, Banca commerciale it., 1966; in particolare cfr. G. ISOLERI, *L'istituzione di una Camera di commercio a Genova nel dibattito politico dal 1789 al 1797*, Genova, ECIG, 1987, p. 115 e sgg.; sul problema generale cfr. da ultimo A. SCIUMÈ, *Organizzare l'economia. Le camere di commercio nell'Italia contemporanea fra diritto commerciale e diritto amministrativo*, Università di Brescia, Quaderni brevi del Dip. di Scienze giuridiche, 1, Promodis, Brescia, 2000.

realizzazione del *Code de commerce* del 1807 (la Camera di commercio sarebbe stata infine istituita nel 1805, con decreto del ministro dell'interno Champagny).

All'indomani della Rivoluzione a Genova Corvetto è membro del Governo provvisorio, stabilmente collocato al Comitato delle relazioni estere, e dunque posto nella condizione di rinforzare il suo ruolo di interlocutore principe dei francesi a Genova; nella fase immediatamente successiva è presidente del Direttorio esecutivo. Si è cioè avviato quel suo coinvolgimento istituzionale, che Corvetto sembrerà sempre “subire” più che non “accettare” secondo uno stile che gli procurerà giudizi di grande capacità di compromesso, ma anche di pavidità, e comunque – in ogni caso – di disinteresse personale⁷³. Anche in seguito rimane sempre ai vertici delle cariche politiche, in collegamento via via più stretto con Bonaparte. Nel frattempo, in una pausa del suo impegno politico diretto, pubblica nel 1799 un *Saggio sopra la Banca di S. Giorgio*: l'antica istituzione è difesa, ma se ne auspica una profonda trasformazione, un suo più diretto vincolo allo Stato (s subordinandolo cioè alle esigenze della “patria”), contro le tradizionali tendenze egoistiche della classe nobiliare.

Proprio nel dicembre del 1799 Corvetto è chiamato ad un primo impegno da “codificatore”, oltre che di “esegeta”, anche se il testo normativo in questione è quello costituzionale. Infatti sull'onda del 18 brumaio i francesi hanno ispirato, dopo la sospensione del Corpo legislativo e la cessazione del Direttorio esecutivo, l'istituzione di una Commissione di governo incaricata tra il resto di preparare il nuovo assetto istituzionale della Repubblica ligure in sintonia col nuovo ordinamento adottato in Francia: a Corvetto è affidato il compito di elaborare un progetto di costituzione «modellato, per quanto permette la differenza che passa tra le due Nazioni, sull'attuale Costituzione francese», e l'avvocato genovese provvede appunto con un «progetto di costituzione» e con una serie di «osservazioni» sul testo francese⁷⁴.

⁷³ « Le citoyen Corvetto est un homme qui partout seroit distingué par un mérite rare, une éloquence entraînant, une sensibilité touchante et les formes les plus séduisantes. Mais il veut ménager tous les partis, il craint d'avoir un ennemi, il lui manque le cœur ardent et le caractère ferme du républicain »; Belleville a Talleyrand, 10 vendemmiaio VII - 1 ottobre 1798 (ADMAE, *CP-Ge*) riportato in G. ASSERETO, *s.v. cit.*, p. 818.

⁷⁴ M. DA PASSANO, *La questione costituzionale* cit., pp. 1374-1379 e 1386-1391. Quanto ai testi di Corvetto, che comunque per l'evolversi della situazione militare in Liguria – con la breve occupazione austriaca e il nuovo ordinamento provvisorio – non avranno seguito, cfr.

Nel 1800 – durante l’assedio austro-russo – è commissario del governo presso Masséna, e fissa le condizioni di resa ai coalizzati. Al ritorno dei francesi Corvetto viene inserito nella Consulta che deve provvedere alla nuova organizzazione della Repubblica e in questo contesto propone un semplice riadattamento della costituzione di brumaio.

Con l’annessione è nominato presidente del Consiglio di Dipartimento di Genova, ma il 30 ottobre 1805 è chiamato a Parigi a far parte del Consiglio di Stato, dove si segnala come uno dei membri più attivi; in questa fase attende all’attività di elaborazione del Codice di commercio, e presiede la commissione per il Codice penale, occupandosi anche di ispezione delle “carceri di Stato”; nel 1810 è nominato Conte dell’Impero.

Dopo la definitiva sconfitta di Napoleone, e preparandosi a un rientro a Genova, spende la sua influenza per l’indipendenza della Liguria. In questa fase gli viene offerto il gabinetto delle finanze nel Regno di Sardegna, ma rifiuta, accettando piuttosto di rimanere «al servizio della Francia» in Consiglio di Stato; in una situazione di pesantissima crisi di cassa, Corvetto è nominato ministro delle finanze e crea una nuova istituzione, che al momento si rivela di una qualche efficacia, la *Caisse d’amortissement*. Dopo una notevole opera di risanamento, e in seguito ad una nuova situazione di crisi, nel 1818 è costretto alle dimissioni. Già insignito della Legion d’onore, nel 1820 rientra a Genova, e muore di lì a un anno⁷⁵.

La statura del personaggio richiederebbe un intervento di analisi approfondito, avendo soprattutto riguardo al suo profilo di giurista applicato

Progetto di costituzione per la Repubblica ligure del Cittadino Luigi Corvetto membro della Commissione legislativa, ed esecutiva...ed a lei presentato, e Osservazioni sopra il progetto de’ cambiamenti da farsi alla Costituzione francese per adattarla alla Liguria – alla Commissione di governo: BUG, ms. B. V. 24 (Appunti storici e documenti relativi alla storia di Genova dal 1265 al 1831, V, suppl., cc. 105 e sgg., e 117 e sgg.)

⁷⁵ Cfr. sempre G. ASSERETO, *s.v. cit.*; a parte l’accurata voce di Assereto, l’unica opera sistematica di una certa portata su Corvetto è quella di M. RUINI, *Luigi Corvetto genovese ministro e restauratore delle finanze di Francia (1756-1821)*, Bari, Laterza, 1929; in precedenza cfr. l’ampio G. DE NERVO, *Le Comte Corvetto, ministre secrétaire d’État des finances sous le Roi Louis XVIII, sa vie, son temps, son ministère*, Paris, Michel-Levy, 1869 (con la recensione di quasi quaranta pagine composta l’anno successivo da L.T. BELGRANO per l’« Archivio storico italiano », XI/ I), e il breve M. SPINOLA, *Studio intorno la vita politica del Conte Luigi Corvetto*, Genova, Sordomuti, 1870; successivamente cfr. anche L. VENTURINI, *Luigi Corvetto alla luce di un epistolario inedito*, Genova, Orfini, 1939.

all'opera di codificazione; in quell'ambito si dedicò in particolare (ma non esclusivamente) al secondo libro del codice di commercio, quello dedicato al diritto marittimo, e con specifico riguardo ai contratti di cambio marittimo e ai contratti di assicurazione. Era una scelta non casuale: la cultura giuridica ligure era stata espressamente chiamata in causa in una fase nodale della evoluzione del diritto commerciale, un suo settore elettivo per tradizione scientifica e pratica⁷⁶.

Esce dai limiti di questo lavoro addentrarsi nel periodo della Restaurazione ma è comunque interessante dare alcune informazioni, piuttosto emblematiche, sullo sviluppo ulteriore della vicenda istituzionale dei giuristi accademici genovesi.

Si è visto come nel novembre del 1814 – alla riapertura dell'Università di Genova – Ardizzoni fosse tornato a un tema centrale nell'elaborazione ideale settecentesca⁷⁷. Egli era forse presago del clima reazionario cui Genova, e la sua Università, sarebbero state costrette dopo l'annessione al Piemonte: ed in effetti il « plumbeo ristagno », « la grettezza delle idee e dei sistemi del nuovo governo » avrebbero provocato un'avversione compatta da parte di un'intera generazione di docenti universitari, che, volenti o nolenti, erano stati coinvolti in quella straordinaria avventura – anche per l'istruzione superiore – che era stato il superamento dell'Antico regime⁷⁸.

⁷⁶ Le discussioni sul *Code de commerce* sono riportate in J.G. LOCÉ, *La législation civile, commerciale et criminelle de la France ou Commentaire et complément des Codes français...*, Paris, Treuttel et Würtz, 1827-1831, voll. XVII-XX. In particolare su questo tema specifico cfr. il vol. XVIII (1830), p. 428 e sgg., dove compare anche il testo della presentazione di Corvetto al Corpo legislativo dei titoli X e XI del II libro del *Code*; cfr. AN, C, 702, n. 47. Riferimenti alla sua partecipazione alle discussioni sul *Code de commerce* presso il Consiglio di Stato si hanno in A. PADOA SCHIOPPA, *Napoleone e il « Code de Commerce »*, in ID., *Saggi di storia del diritto commerciale*, Milano, LED, 1992, p. 89 e sgg.; cenni significativi sulla partecipazione di Corvetto all'attività del Consiglio di Stato in P. CASANA TESTORE, *Un'inedita memoria di Cesare Balbo sul Consiglio di Stato napoleonico*, in *Dal Piemonte all'Italia. Studi in onore di Narciso Nada nel suo settantesimo compleanno*, a cura di U. LEVRA e N. TRANFAGLIA, Torino, Istituto per la storia del Risorgimento italiano, 1995, pp. 152-153 e 158; cfr. anche *Le Conseil d'État. Son histoire à travers les documents d'époque 1799-1971*, Paris, Éd. du Centre national de la recherche scientifique, 1974, pp. 181-183.

⁷⁷ Cfr. *supra*, in conclusione del I capitolo; e inoltre notizie sulla sua biografia in I.3.

⁷⁸ V. VITALE, *Onofrio Scassi* cit., pp. 246-247, e sgg.

Ad annessione avvenuta, i giuristi non rinunciano ad esprimere il loro risentimento in sede accademica e per tramite delle solite “teste calde”.

Ancora una volta Gaetano Marré, dunque, che alla chiusura dell'anno accademico 1817-1818 si segnala insieme a Luca Solari per essersi rifiutato ostentatamente, e « con ammirazione universale », di prestare il dovuto omaggio alla restaurata Deputazione agli studi⁷⁹. D'altra parte proprio questi due docenti nel 1821 si impegnano come elementi pacificatori al fine di evitare tumulti studenteschi dopo l'inizio dei disordini nell'Università di Torino⁸⁰. Insomma, di Marré si evidenzia ancora in questa fase la notevole statura politica, che ce lo conferma come « uno dei precursori dell'ideologia mazziniana »⁸¹.

Per altro la sua opera di moderazione del 1821, non impedisce una pesante reazione delle autorità piemontesi, anche sull'istituzione universitaria genovese. Dopo un certo periodo di chiusura (come è avvenuto anche per l'Università di Torino) viene riaperta, ma sotto il segno di una pesantissima stretta reazionaria:

« Il governo nominò una commissione per la riforma dell'istruzione pubblica in tutto il Regno. Era il primo passo verso la riapertura dell'Università. È quasi superfluo aggiungere che la scelta governativa cadde su persone grate; in altre parole, gli uomini investiti

⁷⁹ « ...per la seconda volta i Sig.ri professori Luca Solari e Gaetano Marré con ammirazione universale si sono ricusati di mettersi in piedi, a norma di quanto prescrive la civiltà nell'atto di passaggio dell'Ecc.ma Deputazione, che in corpo si portava alla Chiesa. (...) La Facoltà di Legge, meno i due nominati professori, presenti solo per insultare, è sempre povera d'individui nelle pubbliche funzioni. Il professore Molini mai interviene, rare volte il signor professore Ardizzoni ». La segnalazione è di Nicolò Grillo Cattaneo – che presiedeva l'Università – al ministro Gian Carlo Brignole, in una lettera del 15 agosto 1818, trascritta in A. CODIGNOLA, *La giovinezza di G. Mazzini* cit., p. 202. L'anno prima (4 agosto 1817) Grillo Cattaneo, allora presidente della Deputazione, rivolgendosi allo stesso Gian Carlo Brignole, in quel momento « capo dell'Università », aveva segnalato come gli avvocati genovesi chiamati a entrare nel « Collegio della Facoltà di legge » avevano inopinatamente rifiutato « la carica onorevole offerta da Sua Maestà ». Gli avvocati in questione erano Cesare Parodi, Cesare Palavicini, e Angelo De Ferrari, mentre l'unico ad accettare era stato Luigi Germi; per altro si era trattato già di un secondo tentativo, perché in precedenza avevano rifiutato anche Benedetto Perazzo, Pietro Merani, Giuseppe Gandolfo e Filippo Molfino. Grillo Cattaneo individuava in ciò una netta opposizione del « ceto dei signori avvocati » e riteneva dunque opportuno per il momento non « azzardare più oltre » con altre nomine: *Ibidem*, pp. 116-118 e 201.

⁸⁰ V. VITALE, *Onofrio Scassi* cit., p. 252.

⁸¹ Così si esprime G. ASSERETO, *La Repubblica ligure* cit., p. 183.

della riforma e riorganizzazione dell'istruzione pubblica furono scelti fra i più bigotti, i più retrogadi, i più notoriamente ostili ad ogni spirito di moderato progresso, i più avversi alla gioventù (...). Quanto alle Università, i commissari si proposero due scopi: primo, avere pochi studenti, e secondo, a questi pochi rendere il più possibile dura la vita »⁸².

Se i giuristi-avvocati genovesi si dimostrano poco propensi ad adeguarsi al nuovo ordine in ambito universitario, non per questo rifiuteranno il coinvolgimento istituzionale, dopo il 1815 e poi dopo il 1821. Un'orgogliosa opposizione (forse neanche tanto rischiosa⁸³) può trasformarsi in una collaborazione convinta quando, smessa la toga accademica e rivestita quella del giudice, il giurista-tecnico si senta di nuovo libero da qualsiasi responsabilità politica.

Prevale quindi una sostanziale continuità. I nomi dei membri del Senato di Genova, per rimanere nell'ambito dei giuristi inseriti nei ranghi dell'amministrazione pubblica ligure, sono in buona parte quelli già attivi nell'ordine giudiziario del periodo della Repubblica ligure e dell'Impero⁸⁴.

In genere lo scarto forte che vi era stato nelle strutture istituzionali con la caduta dell'antico regime, era risultato di fatto molto meno sensibile nel passaggio ulteriore alla Restaurazione. Ma si trattava di un fenomeno generalizzato, legato alla fortuna del modello amministrativo francese, a una modernizzazione burocratica non interrotta⁸⁵. Il Regno sabauda non era da

⁸² Il giudizio è quello di un personaggio fortemente coinvolto sul versante mazziniano, ma che dà una testimonianza diretta e particolarmente efficace della situazione universitaria genovese: è il Giovanni Ruffini (Genova 1807 - Taggia 1881) del *Lorenzo Benoni, ovvero pagine della vita di un italiano* (pubblicato nel 1853 ad Edimburgo col titolo *Lorenzo Benoni, or passages in the life of an italian*; qui tradotto da B. MAFFI, per l'ed. Milano, Rizzoli, 1952; cap. XVI, p. 127). Quanto alla riapertura dell'Università, essa fu in una prima fase solo formale: « Le lezioni non dovevano essere tenute entro le mura dell'Università, ma nelle case dei rispettivi insegnanti. In tal modo si sarebbero evitati ammassamenti, e l'Università, aperta *de jure*, rimaneva chiusa di fatto » (*Ibidem*, p. 134).

⁸³ Tra il 1820 e il 1821 Marré è un "osservato speciale", ma ciò nonostante da Torino si prescrive di non intervenire in alcun modo contro di lui: A. CODIGNOLA, *La giovinezza di G. Mazzini* cit., pp. 215-216.

⁸⁴ Notizie su questo aspetto in L. SINISI, *Les origines du Royal Sénat de Gênes (1814-1815)*, in *Les Sénaats de la Maison de Savoie (Ancien régime - Restauration)*, a cura di G.S. PENE VIDARI, Torino, Giappichelli, 2001, pp. 151-179; del medesimo autore sulle vicende del Senato di Genova nella Restaurazione è di imminente uscita un più ampio intervento monografico.

⁸⁵ Cfr. G. MELIS, *Storia dell'amministrazione italiana. 1861-1993*, Bologna, il Mulino, 1996, pp. 15-21.

questo punto di vista un esempio avanzato, al contrario. Resta il fatto che in una prospettiva generale le strutture amministrative – e quindi anche quella giudiziaria e quella universitaria – continuarono in gran parte un percorso già intrapreso, anche nel personale impiegato⁸⁶.

L'intramontabile Molini, innanzi tutto. Nel 1819, ormai sessantacinquenne, è ancora il docente di punta della classe legale. E così nella sua autopresentazione per lo stato nominativo dei professori, ricorda con orgoglio di insegnare Istituzioni civili « nella regia Università di Genova », così come in passato ha fatto « tanto in detta sua patria estranea alla pubblica istruzione, quanto in detto stabilimento durante i diversi governi che si sono succeduti nel genovesato ». L'età, la sicurezza di una vita ormai lunga trascorsa sempre nella considerazione generale, fanno trascurare a questo *grand commis* qualsiasi imbarazzo di trasformismo⁸⁷.

Luca Solari già membro del Governo provvisorio nel 1814, decurione nel 1816, è “sindaco di città di 2^a classe” nel 1817⁸⁸.

Durante l'effimera parentesi della Repubblica di Genova del 1814, Nicolò Ardizzoni è tra coloro che sono incaricati di riformare il Codice civile e la Costituzione della Repubblica, portando probabilmente a termine il suo

⁸⁶ Alla data del 17 maggio 1815 – in piena continuità con la situazione precedente – i professori in attività nella Facoltà giuridica genovese sono G. B. Molini (Gius romano), L. Solari e C. Clavarino (Pandette), N. Ardizzoni (Gius pubblico e commerciale), F. Gagliuffi (Istituzioni criminali), N. Solari e Agostino Germe (entrambi supplementari). Con regia patente del 6 settembre 1816 entreranno nella Facoltà di legge G. Marré (Gius commerciale) e Lorenzo Giovanni Battista Biale (Istituzioni canoniche). Con patenti del 18 e 21 gennaio 1820 sarà rispettivamente la volta degli avvocati Angelo Leveroni (supplementario) e Filippo Matteo Bruzzo (Istituzioni civili; la redazione manoscritta – in latino – del suo corso di lezioni è in BUG, A. IV. 35). ASG, *Uni* 1440.

⁸⁷ Dopo la Restaurazione fa parte del Gran consiglio ed è nominato dal governo giudice del Tribunale criminale (carica da cui si fa esentare): ASG, *Uni* 1440. Per il periodo successivo al 1821 una sua vivida rappresentazione, mentre esercita le funzioni di « uno dei membri più influenti di ciò che si chiamava la Giunta provinciale della pubblica istruzione, sotto il cui controllo l'Università di Genova era stata messa », si ha ancora in G. RUFFINI, *Lorenzo Benoni* cit., p. 130 e sgg. (cap. XVI e sgg.). Nella finzione romanzesca – ma è un romanzo di ricostruzione autobiografica – viene indicato con lo pseudonimo di Merlini: lo stesso giurista che curando l'opera di Carbonara aveva inneggiato alla Rivoluzione del 1797 (cfr. *supra*), a un quarto di secolo di distanza è presentato come campione della sistematica oppressione politica sugli studenti.

⁸⁸ ASG, *Uni* 1440.

lavoro, ma senza che poi – ad annessione avvenuta al Regno di Sardegna – vi sia modo di dargli applicazione⁸⁹. Quanto al suo impegno accademico, copre la cattedra di Gius pubblico commerciale e dal 1816, dopo la morte di Luca Solari, quella di Pandette⁹⁰.

Nel clima della Restaurazione, dunque, l'Ardizzoni “codificatore” ripiega sul tradizionale insegnamento gius-romanistico; di questo periodo abbiamo un manoscritto che raccoglie le sue lezioni. Redatte in latino per l'anno 1822-23 si presentano in forma di *Commentaria ad Pandectas* a partire dalla materia testamentaria. Alla dottrina di diritto comune sono accostate figure cardine della stagione pre-codificatrice settecentesca, come Pufendorf e Cocceius, e infine lo stesso *Code civil*⁹¹. Si tratta di un lavoro meglio elaborato di quanto non lo siano le analoghe opere dei suoi colleghi dell'ateneo genovese, ma l'involuzione appare evidente⁹². Compone gli elogi funebri di personaggi fra i più importanti di questa fase: Luigi Serra professore di Lettere (1814), Giuseppe Cambiaso presidente del Senato di Nizza (1827), oltre che Luigi Corvetto, cui era legato da rapporti di stretta amicizia⁹³. Muore nel 1832.

Di Gaetano Marré si è in gran parte già detto. Per quanto riguarda la sua vicenda accademica va solo aggiunto che il suo insegnamento di Lingua e letteratura francese, assunto nel 1807, nel 1815 è trasformato in Letteratura generale antica e moderna; finalmente nel 1816 è nominato professore di

⁸⁹ Cfr. «Giornale degli studiosi» I (1869, primo semestre), pp. 287-288; N. CALVINI, *s.v.*, *Dizionario biografico degli italiani* cit. Allo stato attuale della documentazione indagata questo progetto di codice non è disponibile, e non è dunque possibile affermarne con assoluta certezza la realizzazione, nonostante le testimonianze dello stesso Ardizzoni circa il suo completamento; sul tentativo di codificazione, e in genere sull'attività legislativa cui Ardizzoni prese parte in questo periodo (e cui parteciparono anche Luca Solari e Cosma Clavarino), cfr. soprattutto L. SINISI, *Tra reazione e moderatismo: attività legislativa e progetti di codificazione nella restaurata Repubblica di Genova (1814)*, in *Studi in onore di Franca De Marini Avonzo*, Torino, Giappichelli, 1999, pp. 351-368.

⁹⁰ ASG, *Uni* 1440.

⁹¹ BUG, ms. A. III. 34.

⁹² Quanto ai coevi docenti genovesi cfr. ad esempio le *Intitutionum civilium lectiones* del già ricordato Matteo Filippo Bruzzo in BUG, ms. A. IV. 35. Bruzzo, nato nel 1787, diventa dottore nel 1816 e professore di Istituzioni civili nel 1820: ASG, *Uni* 1440.

⁹³ L'elogio funebre di Corvetto è manoscritto in BFG, XIII. C. 7.

Gius commerciale alla Facoltà di legge, e proprio all'impegno nel settore commercialistico si deve la sua fama di giurista⁹⁴.

Il suo *Corso di diritto commerciale* (Genova, Frugoni, 1822-23 in tre tomi) rappresenta una trattazione che riproduce quanto dettato nella Regia Università di Genova, tradotto dal latino all'italiano, e che si sviluppa tipicamente «secondo l'ordine del *Code de commerce*»⁹⁵. Il *proemio* è una trattazione di storia del commercio e della sua regolamentazione, che parte dalle origini preistoriche e si chiude con la pubblicazione del Codice di commercio francese. Gli intenti metodologici sono espressi in modo esplicito (*Proemio*, 45): un corso di giurisprudenza mercantile non può che vertere sulle disposizioni del Codice stesso e la trattazione (in quattro parti, quante e come sono quelle del *Code de commerce*) ne segue fedelmente lo schema.

Le fonti utilizzate – oltre i codici napoleonici e le precedenti *Ordonnances* francesi, e ancora il *Guidon de la mer* e il Consolato del mare – sono però anche quelle giustinianee e quelle classiche della dottrina e giurisprudenza tradizionale⁹⁶; ampiamente ricordati sono i commentatori dei codici

⁹⁴ ASG, *Uni* 1440.

⁹⁵ Un'edizione fiorentina postuma – Marré muore nel 1825, ma in L. RAVA, *Gaetano Marré* cit., la morte è posticipata di vent'anni – si avrà presso Pagano nel 1838, e una seconda fiorentina si avrà presso Fraticelli e C. nel 1840; nel 1855 uscirà il *Corso di diritto commerciale secondo il codice di commercio francese dell'avvocato Gaetano Marré, prima ed. napoletana diligentemente riv. e corretta su quella di Firenze, corredata di note e commenti dall'avvocato Luigi Parente*, Napoli, Stabilimento tip. di P. Androsio.

⁹⁶ Si ritrovano Accursio, Bartolo, Baldo degli Ubaldi, Menochio, De Luca e poi nel settore commercialistico Pedro de Santarem, Lorenzo Maria Casaregi, Benvenuto Stracca, Sigismondo Scaccia, Carlo Targa, Francesco Rocco, Ansaldo Ansaldi, Raffaele Della Torre, Pompeo Baldasseroni, le *Decisiones* della Rota genovese, oltre che gli stessi statuti di Genova; ma anche Godefroy, Cujas, Pufendorf, Luis Molina (*De iustitia et iure*), Cornelius van Bynkershoek e Ferdinando Galiani (*Dei doveri de' principi neutrali*; lo cita nel tomo III, p. 135, parte II, n. 399). Allo stesso modo sono ampiamente utilizzati anche autori di area germanica: Andreas Gail, Diodor Thulden, Johann Marquart, Ulrich Huber, Matthew Wesenbeke, Ioannes Loccennius, Reinhold Kuricke, Johann Franciscus Stypmann e, ovviamente, Johann Gottlieb Heinecke e Jan Voet; o francese: Hugues Doneau, Claude Saumaise, Barnabé Brisson. Compaino poi largamente i contributi dei giuristi transalpini classici del settore: Jean-Marie Pardessus, René-Josué Valin, Balthazard-Marie Émerigon, Jacques Du Puy, Jacques Savary, Robert-Joseph Pothier, Daniel Jousse, Marie-Antoine-Émile Vincens. Nel settore marittimistico un citazione la merita anche James Allan Park (*A system of the law of marine insurances*, London, 1809; è la sesta edizione dell'opera edita per la prima volta nel 1787: Marré la cita nel tomo III, p. 93, parte II, n. 379, e poi anche in seguito).

napoleonici o i giuristi comunque legati all'elaborazione del diritto imperiale (Delvincourt, Maleville, Merlin, Locré, Pigeau, Delaporte), ma anche qualche italiano che nel periodo francese si era impegnato nel campo della riflessione giuridica (e nell'*Université impériale*) come il Quartieri autore nel 1812 di una « giurisprudenza comparata »⁹⁷; se frequenti sono i richiami a decisioni di varie corti francesi (Parigi, Bordeaux, Marsiglia, Nîmes ecc.), in proporzione pochi sono invece i riferimenti alla giurisprudenza della *Cour de Cassation*⁹⁸. Lo schema è in effetti quello codicistico, ma il ragionamento giuridico se tende ad essere descrittivo – in ragione della finalità didattica – ha un'ampiezza di prospettiva notevole, con un apparato di fonti abbondante e che anzi sovrasta quello più propriamente legislativo (costituito, per altro, anche dalle *Regie Costituzioni* piemontesi).

Più che andare secondo l'ordine del codice, Marré segue l'evoluzione del diritto commerciale con spirito critico, anche quando indaga sui percorsi della legislazione del 1807, ricostruendo con attenzione, ad esempio, l'effettivo contributo italiano al secondo libro del *code* e in particolare l'intervento di Corvetto in tema di assicurazioni⁹⁹. Anche in questo caso, come Laberio si colloca agli esordi della civilistica italiana « secondo l'ordine del codice », Marré è fra i primi trattatisti italiani del diritto commerciale codificato.

« Ebbe la Francia nel Pardessus uno scrittore analitico degli elementi e de' generali principii del Gius commerciale. Mancava però un simile scrittore all'Italia, nel di cui seno ebbero pur vita le prime e più antiche leggi del commercio marittimo (...). Dee quindi la Italia nostra sapere buon grado al Sig. Professor Marré d'aver ripieno il primo questa laguna, e di aver con un opera elementare restituiti per così dire i principii del Gius commerciale all'originario e nativo lor clima »

⁹⁷ L. QUARTIERI, *Istituzioni di giurisprudenza romana e francese comparata*, Pisa, R. Properi, 1812 (2 volumi); Marré lo cita nel tomo I, p. 40, parte I, n. 52.

⁹⁸ Le sentenze francesi sono comunque utilizzate come riferimento giurisprudenziale recentissimo: a p. 245 del primo tomo – ad esempio – Marré cita una sentenza della *Cour de Cassation* del 24 novembre 1821 (il volume – come già indicato – è edito nel 1822). A tale scopo non cita invece quelle dei Senati genovese o torinese, e di Torino si limita anzi a ricordare una sentenza della Corte imperiale durante il periodo francese (una sentenza del 1807; tomo III, p. 371, parte IV, n. 2).

⁹⁹ Cfr. il tomo III, pp. 152-157, parte III, n. 408. Sulle posizioni di Marré in tema di assicurazioni cfr. V. PIERGIOVANNI, *L'Italia e le assicurazioni* cit., pp. 25-27 (e in genere sul problema delle assicurazioni pp. 9-59).

A esprimersi con questo confronto, e a dare dunque la conferma e la dimensione dell'eco di quest'opera, è uno dei maggiori giuristi europei di questa fase, Giovanni Carmignani¹⁰⁰.

4. *Conclusionione*

Laberio, Marré, Ardizzoni sono in definitiva tipici esponenti di quel mondo della pratica legale italiana, di origine provinciale e periferica (Laberio e Marré del medesimo entroterra chiavarese, Ardizzoni dell'estremo ponente ligure, con il quale aveva rapporti famigliari anche il genovese Corvetto), che dopo la Rivoluzione tenta di inserirsi nei giri professionali delle rispettive capitali, scavalcando le antiche logiche socio-professionali che in precedenza (almeno in parte) lo penalizzavano. Si tratta di un nuovo ceto di giuristi, magari coinvolti nella fase rivoluzionaria, che prima si schierano col nuovo ordine napoleonico, ma che anche dopo la Restaurazione hanno modo di mantenere (ed anzi ulteriormente consolidare) buona parte delle posizioni nel frattempo acquisite.

Sono giuristi fortemente legati a quella novità culturale la cui affermazione ha coinciso con il loro rilancio professionale e scientifico: la codificazione. Diventano dunque "codificatori" a loro volta: ecco l'Ardizzoni aspirante codificatore nella velleitaria Repubblica di Genova del 1814. Come docenti e studiosi, e nei casi di maggiore consapevolezza, dei codici portano avanti un esame non puramente esegetico, memori della grande tradizione del diritto comune. L'opera di Laberio costituisce un'importante anticipazione scientifica; quella di Marré dà il segno della piena maturazione di un metodo di analisi che caratterizza l'Ottocento giuridico europeo, applicandolo al settore in cui la dottrina e la prassi genovese erano da tre secoli riferimenti imprescindibili. A questo gruppo appartiene anche Corvetto, se pure collocabile su di un piano diverso: non quello scientifico degli avvocati accademici che commentano i codici (o tentano dopo la Restaurazione soluzioni codicistiche), ma ad un livello istituzionale che lo assimila al – se pur vasto – insieme dei reali "artigiani" della codificazione napoleonica.

Avendo aderito all'assestamento moderato impresso dall'Imperatore dei francesi, questi giuristi – che da tempo si muovono tra prassi professionale,

¹⁰⁰ «Giornale dei letterati di Pisa», III (1822), riprodotto anche in appendice all'edizione fiorentina del *Corso di diritto commerciale* del 1840.

attività istituzionale, docenza universitaria, ma anche attività scientifica – non hanno alcuna difficoltà a sintonizzarsi col “nuovo” corso politico successivo al 1815 (forse più autentica e dolorosa di altre l’esperienza del conte Corvetto): riproporranno in blocco il loro bagaglio culturale “settecentesco” via via aggiornato e definitivamente funzionalizzato alla codificazione napoleonica e della Restaurazione, tracciando anch’essi, nel loro piccolo o piccolissimo, il definitivo tramonto dell’Illuminismo giuridico.

Anche dopo l’esame di una serie di autori come questi, è impossibile sottrarsi a qualche rapida precisazione di ordine storiografico riguardante in genere la cultura giuridica ottocentesca di area francese, nel cui ambito è il caso di inserire appunto i giuristi di cui ci si è occupati in queste pagine¹⁰¹.

Nel 1899 esce la prima edizione della *Méthode d’interprétation* di François Géný. Il punto di partenza di questa fondamentale opera è una serrata e netta critica della cultura giuridica francese precedente, quella nata dalla codificazione napoleonica. Per vero Géný non utilizza il termine “scuola dell’esegesi” ma individua esclusivamente una «*méthode traditionnelle et classique*», sintetizzabile nell’espressione, da lui coniata, di «*fétichisme legal*»: oggetto di studio è esclusivamente il testo del codice, preso per sé solo, senza alcun riferimento allo sviluppo storico e al contesto sociale, e seguito passo passo per trovare quale sia stato il pensiero del legislatore; insomma un metodo identificabile nello slogan di Demolombe, uno dei maggiori giuristi civilisti francesi dell’Ottocento: «*ma profession de foi est aussi: les textes avant tout!*».

Nel 1919 esce la seconda edizione della *Méthode* di Géný, ma soprattutto nello stesso anno viene pubblicata la prima edizione dell’opera che marcherà indelebilmente la cultura giuridica francese, e quella di derivazione francese, del periodo della codificazione. Si tratta, appunto, di *L’école de l’exégèse*, opera (qui già citata) di un entusiasta sostenitore della linea interpretativa di Géný qual’è Julien Bonnecase.

Quest’opera ha profondamente condizionato la storiografia giuridica dell’epoca contemporanea, eppure la sua base di partenza non risponde pro-

¹⁰¹ Ho anticipato queste riflessioni in *Ambrogio Laberio e i suoi Razionali sopra il Codice Napoleone* cit., ma si trovano più diffusamente sviluppate nel mio *Dans l’ordre établi par le Code civil* cit.

priamente a canoni di ricerca storiografica. Il punto di partenza, afferma senza infingimenti Bonnecase, è l'opera di Géný; un'opera, non va dimenticato, improntata a precise petizioni di principio di ordine metodologico e non un'opera di ricerca storiografica, pur avendo nell'analisi della cultura giuridica del XIX secolo un presupposto fondamentale.

Esiste un « *objectif scientifique* », dichiara Bonnecase, cioè fornire una classificazione fondata su basi precise dei civilisti dell'età moderna; esiste poi un « *but utilitaire* »: fornire i mezzi per lottare efficacemente contro i possibili errori nell'attività di interpretazione giuridica; « *errori certi* », sottolinea, cioè gli errori compiuti dagli “esegeti”. Tuttora, prosegue Bonnecase, ci si deve confrontare con la « *vitalité insidieuse de l'école de l'exégèse* », e lottare contro di essa – insiste – a viso scoperto « *par le moyen en quelque sorte d'une attaque frontale. Tel est, au fond, l'objectif en définitive poursuivi par ce livre* ».

La storiografia giuridica successiva (in genere la scienza giuridica nelle sue diverse articolazioni disciplinari in qualche modo rivolte anche ai problemi dell'interpretazione), pur non perseguendo un fine polemico di questo tipo ha fatto propria una visione di tal fatta. L'opera di Bonnecase, in sostanza ripresa anche da una figura autorevolissima come Giovanni Tarello e dunque in qualche modo nuovamente legittimata¹⁰², ha goduto – e, considerando i richiami continui, gode tuttora – di una notevole fortuna; per converso la cultura giuridica francese del XIX secolo (e quella europea che ad essa si è ispirata), identificata appunto come “scuola dell'esegesi”, ha subito per lo più aprioristici giudizi negativi.

Un verifica che abbia speciale attenzione per le fonti – quelle di scienza giuridica ma anche quelle istituzionali, che consentono di percepire con più chiarezza l'effettivo contesto politico-culturale – può riservare qualche sorpresa.

In queste pagine dedicate agli studi giuridici a Genova la ricerca è stata indirizzata in particolare all'ambito accademico, e il metodo “esegetico” (sarebbe preferibile una terminologia diversa, ma anche questo richiederebbe un'illustrazione specifica) nasce innanzi tutto come metodo didattico.

Laberio non è ovviamente uno dei « grandi commentatori del Codice Napoleone », però ci appare come uno degli anticipatori di quel filone della

¹⁰² G. TARELLO, *La « Scuola dell'Esesesi » e la sua diffusione in Italia* cit.

scienza giuridica ottocentesca. Marré rientra in questo medesimo contesto e nel campo specifico del diritto commerciale gli va riservato – per una tecnica di analisi ormai compiuta, e per il riscontro ottenuto nella cultura giuridica – un posto di primo piano. Ebbene entrambi, sullo scenario italiano e in maniera e misura diverse, appaiono come esemplari di una scienza giuridica certo “codicistica”, ma anche più ricca di quanto i presupposti storiografici normalmente accettati possano lumeggiare.

Genova, centro di studi *minore* nella galassia universitaria imperiale e poi in quella pre e post-unitaria, in una fase cruciale come quella a cavallo tra Rivoluzione, Impero e Restaurazione, ha realmente fornito – se pure nella sua dimensione – un contributo *non minore* al delinearsi della moderna scienza del diritto.

APPENDICE

I. *L'Università nazionale di Genova*

1. *Lettera del provveditore della Giurisdizione del Centro Onofrio Scassi al senatore deputato all'istruzione pubblica Marcello D'Aste, 6 settembre 1803. ASG, RL 60 e 391/I*

Il provveditore nella Giurisdizione del Centro al senatore deputato all'istruzione pubblica

6 settembre 1803, anno VII

Senatore deputato,

L'art 18 delle legge organica sul potere amministrativo mi anima ad invocare le vostre sagge provvidenze sul grande oggetto della pubblica istruzione. Persuaso che ne abbiamo un estremo ed urgente bisogno, trovo il migliore espediente nel riconoscere l'Università nazionale. Da questo insigne stabilimento, quasi da una fonte di educazione, e di sapere, dovrebbero diramarsi le utili cognizioni, non solo per soccorrere alle istituzioni subalterne, ma anche per ben meritare dalla patria nei pubblici ministeri: eppure, senatore deputato, non posso dissimularvi, che la nostra Università attuale è veramente un soggetto di compassione. Napoli, Roma, Padova, Pavia, Firenze ed altre città d'Italia non hanno forse locali superbi per le scuole quanto i nostri, ma vantano professori e scolari: tra noi la sede della scienza è ingombrata dalla deplorazione totale. Nel regime passato i ricchi compravano l'istruzione domestica, ed erano poi indifferenti alla propagazione generale dei lumi. Ma il governante, che non vuole opposto à suoi capricci neppure l'ostacolo innocente d'una ben ragionata opinione nazionale, è un uomo ingiusto, il quale desidera piuttosto di guidare una mandria insensata, che serva ciecamente, che la nobile cura di provvedere ad una Repubblica, in cui la massa dei cittadini sappia conoscere il limite dei diritti e dei doveri.

La costituzione attuale lascia à tutti aperta la carriera di magistrati. Non è giusto, non è utile, che il buon padre di famiglia soccomba ai gravi sacrifici, che si richiedono dovendo cercare nei paesi lontani un'educazione sufficiente alle crescenti speranze della sua vecchiezza, e della patria. La professione medica e legale esigono molta istruzione. Il vero negoziante ha

un vero interesse di sapere. Una cultura è indispensabile agli impieghi primari e ai subalterni: io non voglio rattristare il vostro animo col quadro funesto degli errori che si commettono ogni giorno per l'ignoranza dei causidici, de' mercanti e perfino dei stessi pubblici funzionari. Invano si cerca qualche volta il buon senso, ristrette sono le idee e confuse, barbaro ne è il linguaggio e perdonate, senatore deputato, al mio zelo sincero, ne è persino vergogna l'ortografia. Voi non permetterete che si dica con fondamento, essere noi nell'Italia il popolo meno istruito: all'avidità di alcune sordide sanguisughe sarà sempre facile il trovare un commesso per i tortuosi raggiri di un commercio plateale: sarà però sempre difficile il trovare un uomo di idee esatte, ed elevate, che sia in istato di rendere dei solidi serviggi al privato ed al pubblico. La molteplicità delle nostre liti, la diffidenza nelle operazioni, le proposizioni equivoche e fraudolente nei contratti, molte altre particolari e comuni calamità sono in gran parte l'amaro frutto di una educazione ignobile e abbandonata all'azardo.

La verità di questi principii, e di queste osservazioni mi ha indotto a consultare le persone più savie e a raccogliere i lumi nazionali ed esteri. Il risultato delle mie fatiche, che vi rassegno senatore deputato, è il piano d'una nuova organizzazione dell'Università, esteso nella forma d'un decreto; questo progetto ha conseguito l'onore di rispettabili suffragi, spero avrà la desiderata ricompensa della vostra pregiatissima approvazione e del pubblico bene. Esaminate vi prego queste carte, che ho l'onore di trasmettervi, e decretate ciò, che giudicate opportuno nella vostra saviezza.

Salute e rispetto. Scassi.

2. *Progetto di decreto presentato da Onofrio Scassi, 7 settembre 1803. ASG, RL 60 e 391/I*

Organizzazione dell'Università nazionale

Il Magistrato supremo

considerando che l'oggetto delle Università nazionali è quello di assicurare un deposito di pubblica istruzione, ed animare i talenti distinti ad una carriera utile gloriosa;

considerando che nella prima formazione dell'Università nazionale di Genova, furono ammessi alcuni regolamenti, che non sono applicabili all'indole di simili istituzioni;

considerando che in progresso, e segnatamente negli ultimi anni, si sono introdotte molte costumanze contrarie al buon ordine e alla regolare conservazione di questo stabilimento;

considerando che, per rendere rispettabile e vantaggiosa alla Nazione l'Università, conviene stabilire un modo semplice e sicuro della sua amministrazione, dare una direzione facile e costante ai suoi impegni, assicurare la quiete e il decoro de' suoi funzionari, eccitare alla scienza e alla saviezza i suoi studenti;

considerando che, per conciliare le convenienze degli oggetti e delle persone, si esigono alcune modificazioni, e cangiamenti straordinari;

considerando che nell'attuale costituzione, la quale invita al governo la massa dei cittadini, l'istruzione generale è più necessaria di quel che lo fosse nel regime in cui era privilegiata una sola classe;

considerando che senza grave pregiudizio della pubblica istruzione e decenza non si può ritardare una nuova organizzazione dell'Università;

visto l'articolo 99 della Legge organica del governo,

decreta

Art. 1 – Nell'Università nazionale vi sono tre Classi, legale, medica, filosofica. Le cattedre della prima sono I. Istituzioni civili. II. Istituzioni criminali. III. Diritto pubblico. IV. Trattati di diritto civile. V. Etica. VI. Eloquenza. Della seconda. I. Istituzioni mediche. II. Istituzioni chirurgiche. III. Anatomia. IV. Medicina pratica. V. Chimica. VI. Botanica e materia medica. Della terza. I. Matematica. II. Genio e Nautica. III. Fisica generale. IV. Fisica sperimentale. V. Logica e Metafisica. VI. Commercio applicato all'aritmetica, Geografia mercantile, e Stile epistolare.

Art. 2 – Oltre i professori, vi sono nell'Università i seguenti funzionari. I. Il bibliotecario, che sarà sempre uno dei professori. II. Il prefetto delle Scuole. III. L'ostensore di Chimica. IV. L'ostensore di Genio e Nautica. V. L'ostensore di Fisica generale, e di Fisica sperimentale.

Art. 3 – Vi sarà nell'Università una Commissione speciale composta di cinque professori. Uno di questi preso in giro dalle tre Classi sarà per due anni presidente, gli altri quattro membri della Commissione speciale restano quattro anni in funzione, ma due di essi vi mutano necessariamente ogni

due anni. Le deliberazioni esigono la pluralità assoluta dei voti. Il bibliotecario, come tale, in ciò che appartiene alla biblioteca e il prefetto delle Scuole in ciò che appartiene al locale e alla qualità e alla qualità di sua ispezione saranno rispettivamente invitati alla sedute della Commissione speciale e avranno il voto consultivo.

Art. 4 – I professori radunati nel tempo idoneo nominano il presidente e gli altri membri della Commissione speciale, come pure per concorrere alle nomine del professori e dei funzionari formano la terna di candidati per presentarla al Magistrato dell'interno onde si faccia l'elezione definitiva. Il presidente della Commissione speciale nomina e congeda gli altri impiegati. Il sotto-bibliotecario e ad arbitrio del bibliotecario, il portiere ad arbitrio del prefetto della Scuole, salva però l'approvazione della Commissione speciale.

Art. 5 – Per la prima volta il Magistrato supremo conferma nei rispettivi o destina ad altri impieghi dell'Università gli attuali funzionari e professori, che crede opportuni: congeda gli stessi con giubilazione, o con altro incarico fuori dall'Università, o come giudicherà più espediente, elegge dei nuovi funzionari e professori, come pure il presidente e i membri della Commissione speciale. Salve le disposizioni del Magistrato supremo rapporto all'orario, ed esercizio dei professori attuali, che venissero altrove destinati ad insegnare. L'Università in mancanza di analoghe o simili provvidenze passerà lire annue seicento per un maestro di Teologia nel Seminario arcivescovile, lire annue cinquecento per un maestro di Rettorica elementare nelle Scuole dette di carità di Prè e lire annue quattrocento per un maestro di Grammatica nelle stesse Scuole di carità. La nomina e la direzione di questi tre maestri apparterranno all'autorità competente.

Art. 6 – Per l'annuo onorario, che si distribuirà in rate di trimestre in trimestre, riceveranno ogni professore lire mille, il bibliotecario novecento, il prefetto delle Scuole lire ottocento, ogni ostensore cinquecento. Il presidente della Commissione speciale avrà un'annua gratificazione di lire quattrocento. La paga annua per gl'inservienti sarà, per il sotto-bibliotecario di lire trecentosessanta, per il portiere di seicento, per gli altri impiegati che senza approvazione del Magistrato dell'interno non potranno essere più di sei, di lire centocinquanta per il meno e di lire trecento al più.

Art. 7 – Il presidente della Commissione speciale col consenso dei suoi quattro colleghi, dirige la custodia e la polizia del locale, l'amministrazione dei fondi e dei redditi, tutto ciò che riguarda l'ordine e il decoro dell'Università.

Art. 8 – Il presidente della Commissione speciale, e uno dei suoi quattro colleghi, avranno una chiave distinta della cassa, la quale sarà coservata in un locale conveniente dell'Università coi libri del dare ed avere, e colle altre carte relative. La Commissione speciale renderà per il meno un anno conto al Magistrato dell'interno.

Art. 9 – Il presidente della Commissione speciale, conosciuto qualche inconveniente in taluno dei professori e funzionari, e riconosciuto dalla Commissione speciale il bisogno di provvedere, ne darà parte in iscritto al Magistrato dell'interno. Questo, vista la denuncia e udite le parti, procederà alle provvidenze opportune.

Art. 10 – La Commissione speciale, conosciuto il bisogno di qualche regolamento generale, idoneo all'intento della presente organizzazione, lo presenterà all'approvazione del Magistrato dell'interno, come pure eseguirà e farà eseguire gli ordini comuni o individuali, che le venissero trasmessi dallo stesso Magistrato per la correzione degli abusi, o pratiche non convenienti.

Art. 11 – Soddisfatte le pensioni degli ex-Gesuiti, ed erogate le consuete ordinarie spese per il mantenimento del locale, se la cassa non sarà sufficiente al pieno adempimento dei suoi obblighi, la Commissione speciale toglierà il quantitativo mancante da tutti gli onorari in proporzione.

Art. 12 – Soddisfatte pienamente tutte le annue spese, se vi saranno nella cassa degli avanzi ulteriori, questi serviranno per la giubilazione da accordarsi in avvenire, come pure per la biblioteca, machine, e altri oggetti di utilità, e di decoro.

Art. 13 – I professori e i funzionari per ordine di anzianità, o a cose pari d'età più avanzata, avranno, se aconsentono, mezza giubilazione dopo dodici anni, intera dopo venti di servizio prestato, o da prestarsi. Cinque anni di servizio degli ostensori saranno in confronto valutati come quattro. Fra le future giubilazioni intere e mezze non vi saranno contemporaneamente più di quattro giubilazioni, se al progetto della Commissione speciale non sarà data l'approvazione dal Magistrato dell'interno.

Art. 14 – La Commissione speciale, quando riconoscerà il bisogno di qualche spesa insolita, o di qualche soccorso particolare per gl'impiegati, o di qualche altra necessità o istituzione non di sopra motivata, dovrà munirsi coll'approvazione del Magistrato dell'interno. Per l'alienazione, permuta o acquisto di fondi stabili, come pure per qualunque prestito, o impiego, siano attivi, siano passivi, è necessario l'oracolo del Magistrato supremo.

Art. 15 – Nessun professore o funzionario potrà far supplire da altri il suo dovere senza consenso della Commissione speciale. Se uno di essi dimanderà il supplemento per più di 15 funzioni, il consenso della Commissione speciale si presenterà all'approvazione del Magistrato dell'interno. È eccettuato il caso di malattia, e il caso di grave urgenza riconosciuta, per i quali casi la Commissione speciale informata a tempo, se è possibile, provvede come meglio può e, se fa d'uopo, anche definitivamente colla solita forma senz'alcun pregiudizio dell'assente. Fuori de detti capi, gli assenti suppliti con licenza perdono la metà della porzione dell'onorario corrispondente al numero delle funzioni lasciate. L'esercizio di qualsivoglia pubblica funzione o di qualche altro impiego o professione individuale non sarà mai considerato come il detto caso di grave urgenza. Quelli che non si uniformano alle disposizioni di questo articolo, perdono l'intera porzione dell'onorario corrispondente al numero delle funzioni lasciate. La Commissione speciale dispone degli onorari perduti in favore dei supplementari. Se l'assenza irregolare arriva a quattro mesi interi, l'assente si considera come dimissionato, e si procede alla nomina del successore.

Art. 16 – Il corso scolastico comincia il 12 novembre e termina il 12 luglio.

Art. 17 – Vi sarà ogni anno un'orazione solenne per l'apertura degli studi alla quale la Commissione speciale deputa annualmente uno de' professori, e procura di dare la massima pubblicità e splendore. L'oratore avrà una gratificazione di lire cinquanta e di altrettante se nel termine del corso cominciato pubblicherà l'orazione collo stampare.

Art. 18 – I professori delle cattedre delle Istituzioni civili, delle Matematiche, dell'Etica e delle Istituzioni criminali, le quali Istituzioni criminali s'intendono d'ora in poi sostituite alle Istituzioni di Diritto canonico, appartenendo alla nomina della famiglia Grimaldi, sono considerati come professori aggregati all'Università. Se fra questa famiglia e la Commissione speciale si verrà a un'equa e decente transazione da approvarsi dal Magistrato dell'interno, in tal caso gli accennati quattro professori avranno dalla cassa dell'Università l'aumento che uguagli il loro onorario con quello degli altri colleghi, e potranno aver luogo nelle sedute generali e in quelle della Commissione speciale, come pure nelle giubilazioni dell'Università e negli altri vantaggi. In caso diverso resteranno a loro carico i supplementari, e salvi sempre i doveri prescritti o da prescriversi agli altri professori, e la notata subordinazione alla Commissione speciale e al Magistrato dell'interno.

Art. 19 – Un professore della Classe legale deputato della Commissione speciale, e l'amministrazione dell'Ospedale di Pammatone, faranno un'equa e decente transazione da approvarsi dal Magistrato dell'interno, sui redditi destinati per l'onorario di alcuni professori di classe medica. Finché non siano esigibili questi redditi, o non si potrà mettere in attività la transazione, i detti professori non saranno senza l'onorario e [avranno] tutti i diritti degli altri professori.

Art. 20 – Gli studenti de quali non fosse esatta la condotta nelle scuole e loro adiacenze, poteranno essere sul momento congedati dalla corrente lezione d'ordine del rispettivo professore, o del prefetto delle Scuole. Se le circostanze meriteranno maggiore considerazione, il presidente della Commissione speciale potrà accordare un congedo sino a quindici giorni. Se l'oggetto fosse di notevole scandalo o disordine, la Commissione speciale potrà ordinare un congedo assoluto, il quale una volta dato non potrà rivo-carsi senza il consenso del Magistrato dell'interno.

Art. 21 – La Commissione speciale coll'organo del Magistrato dell'interno al più presto proporrà al governo le prove che sarebbe utile prescri-versi nell'Università per quelli che vorranno concorrere a qualche esercizio di Medicina, Chirurgia, Farmacia, Genio e Marina in grado di ufficiali, di funzioni di giudice civile o criminale, di notaio, di capo aggiunto ai pubblici burò, di cattedratico nelle pubbliche scuole, di avvocato o causidico in causa altrui, considerando colla dovuta specialità i giovani domiciliati in Genova e sue adiacenze, i domiciliati nel restante della Repubblica e gli educati in altre Scuole, Collegi ed Università. La stessa Commissione presenterà all'ap-provazione del Magistrato dell'interno qualche modo di onorare gli studenti distinti.

Art. 22 – Sulle cose che non fossero state previste o riparate da questi articoli, e che fossero interessanti per il buon ordine dell'Università, la Commissione speciale farà il suo progetto, e invocherà l'autorità del Magi-strato dell'interno. Nei casi di urgenza, la Commissione speciale provvede e immediatamente ne dà parte allo stesso Magistrato, fino alla di cui risposta, le risoluzioni prese non sono in attività che come provvisorie.

Art. 23 – Al presidente della Commissione speciale, che sarà nominata dal Magistrato supremo, sarà al più presto trasmessa copia autentica della presente organizzazione e dei decreti che lo stesso Magistrato farà in virtù dell'art. V di sopra espresso. Il detto presidente radunerà in luogo ed ora

convenuta i professori e i funzionari dell'Università per presentarli al Magistrato dell'interno.

Art. 24 – Dopo questa formalità la Commissione speciale entra subitamente nelle sue funzioni. Essa farà al più presto le debite disposizioni del locale dell'Università, quelle che poteranno riguardare la così detta Congregazione degli scagnisti, al quale sarà pure aperta al concorso degli studenti, quelle che sono relative al diario, orario e metodo dell'istruzione, quelle finalmente che fossero richieste dalla forza delle circostanze e presenterà i suoi travagli al Magistrato dell'interno.

Art. 25 – Sono annullate tutte le altre determinazioni, impieghi, nomine o commissioni dell'Università, anteriori alla presente organizzazione.

Art. 26 – Per la definizione dei travagli straordinari cominciati nella biblioteca, la Commissione speciale è autorizzata a far proseguire le operazioni degli attuali incaricati in compagnia del nuovo bibliotecario, e conservare loro i rispettivi emolumenti.

Art. 27 – Il Magistrato dell'interno è incaricato dell'esecuzione di questo regolamento.

3. Rapporto del senatore deputato alla pubblica istruzione Marcello D'Aste al Magistrato supremo, doge e senatori, seduta del Magistrato supremo del 17 settembre 1803. ASG, RL 60 e 391/I.

(...) L'Università nazionale ha senza dubbio tutto il bisogno di nuovo metodo e di nuova organizzazione. Ella giace da molto infelicemente nel disordine e nell'avvilimento, motivo per cui dagli stranieri nulla affatto è conosciuta l'Università della Liguria, motivo per cui non può fornire nemmeno a nazionali il modo di apprendere le scienze superiori più utili e più necessarie, ed è attualmente ridotta ad esser quasi una scuola imperfetta de' primi elementi.

L'onore nazionale reclama i più pronti opportuni provvedimenti. Mille oggetti politici ed economici devono almeno persuadere la necessità di provvedere nello stato un compiuto corso di studi, almeno per le scienze mediche e legali, al conseguimento delle quali si consacra non poca della nostra gioventù, che è costretta a cercare buone scuole in paesi stranieri.

A quest'oggetto così salutare tende il novo piano che vi presenta il Provveditore del Centro, pieno senza dubbio di lumi, e conoscitore de' buoni studi e delle più celebri Università. (...) D'Aste.

4. *Rapporto del Magistrato dell'interno al Magistrato supremo*, 27 ottobre 1803. ASG, *RL 391/II e 60**

Le viste che con lodevolissimo zelo sono proposte dal cittadino provveditore riguardo all'Università, già hanno fatto il soggetto di serio esame e discussione nel Magistrato dell'interno, e nella deputazione, che esso Magistrato sin dal suo ingresso in ufficio formò di senatori cavati dal proprio seno a cura e direzione dell'asse ex gesuitico, e dell'Università.

Ben fu conosciuta la necessità di rialzare a maggior lustro, e più universale profitto questo stabilimento, e quantonque lo stato attuale di lumi e coltura nella Liguria non gli presentasse un quadro così lugubre, e desolante, qual lo descrive il cittadino provveditore, bastando solo a raddolcirne le tinte il testimonio dei noti di lui talenti e dottrina, pure non si dissimulò il bisogno di rendere più diramate ed estese le utili cognizioni a pubblico e privato giovamento, e riscontrati li codici di leggi e regolamenti stabiliti nelle estere Università si prefisse di adottarne per la nostra tutto ciò che gli potesse convenire.

Vi esporrà il Magistrato, per soddisfare alla vostra interpellazione, le osservazioni, che ebbero luogo, quando trattossi de mezzi di migliorare detta Università.

Una si ravvolse sulla convenienza di conservare o togliere dall'Università le Classi inferiori di Grammatica e di Umane lettere. Dopo essersi motivato tutto ciò, che poteva sostenere o combattere l'una o l'altra divisa, trovossi, che oltre l'esempio di altre Università, che le conservano, eranvi ragioni particolari, che le rendono indispensabili nel nostro paese.

Non si può impugnare l'assoluto bisogno della prima istituzione, che si riceve in queste classi per farsi grado a studi superiori. Ora, siccome

* Il testo trascritto è quello di ASG, *RL 391/II*; in nota si riportano le varianti, per lo più lievi, presenti nel medesimo testo in ASG, *RL 60*, datato 26 settembre 1803.

non potrebbero bastare a tutta la popolazione di Genova sia per l'incapacità del locale, sia per l'ubicazione del medesimo in un angolo della città le sole Scuole pie, verrebbe a cagionare un'essenziale mancanza la soppressione di dette Classi nell'Università. Si considera ancora, anche se la gioventù non venga invitata dal bisogno de' primi rudimenti alla frequenza dell'Università, vi sarà poi a temere, che non vi si rivolga nell'età più adulta, e che resti in conseguenza inutile e deserto il pubblico Liceo.

Secondo ed importantissimo oggetto di riflessione fu quello di astenersi da qualunque innovazione nel sistema di amministrazione dell'Università, e patrimonio ex-gesuitico, che possa dar presa a confische o sospensioni di pagamento de' frutti de' capitali collocati in estero di pertinenza del medesimo patrimonio, da cui vengono stipendiati i lettori e maestri.

Si trovano i detti capitali parte intestati alla Deputazione ex gesuitica, e parte alla Deputazione incaricata de' pubblici studi dell'Università di Genova, e gli esempi delle immense perdite già sofferte dal patrimonio ex-gesuitico, non meno che quelli delle recenti difficoltà obbiettate al pagamento de' frutti e restituzioni de' capitali di simile specie di precedenza delle corporazioni religiose, hanno posto in somma guardia il Magistrato dell'interno, e gli hanno fatta conoscere la necessità ed importanza di conservare l'antica esistenza e denominazione della Deputazione ex-gesuitica incaricata della direzione de studi dell'Università, cavando dal proprio seno i senatori che la compongono.

Una terza osservazione occorre sullo stato del patrimonio ex-gesuitico. La sospensione per una parte di redditi fondati sui monti di questa repubblica e de frutti de' capitali impiegati colle comunità di Lione, Marsiglia, Bologna ed altri. Il carico d'altronde del pagamento delle pensioni ex-gesuitiche e l'adempimento di altri obblighi annessi al detto patrimonio, unitamente all'annuo stipendio dell'Università importante circa L. 14.000, lasciavano^a appena in ultimo luogo un limitato avanzo, che il Magistrato giudicò doversi preferibilmente rivolgere allo stabilimento in essa Università delle importanti lezioni di Nautica, Aritmetica e Scritture mercantili, e si trova appunto occupando di prepararle per l'apertura del nuovo anno scolastico. Ora però la liquidazione seguita de' capitali suddetti impiegati colle comunità della Francia, ed iscritti per un terzo sul gran libro del

^a lasciavano] lasciano

debito consolidato, va' a produrre un aumento di reddito di circa L. 5.000 annue^b.

Esaminando al seguito di queste osservazioni il progetto di decreto suggerito per l'organizzazione dell'Università, vi si incontrano molte disposizioni, che ne rendono di sommo rischio, ed in molta parte impossibile, l'esecuzione.

La totale variazione, che si vuol introdurre nell'amministrazione de' redditi e patrimonio ex-gesuitico, può mettere a pericolo i capitali impiegati coll'Inghilterra, Russia, Svezia, Danimarca ed altre nazioni^c. L'esclusione della Grammatica, dell'Umanità e della Rettorica^d dalla pubblica Università apporterebbe alla gioventù un vuoto grandissimo d'istruzione, cui nulla affatto supplirebbero li due maestri di Rettorica elementare e di Grammatica, che si propone di stabilire nelle Scuole dette di carità di Prè, numerose niente meno di 400 individui^e, alle quali mai concorreranno i giovanetti nati in condizione di poter essere calzati e vestiti. Così neppure sembra opportuno di proscrivere dalla sede delle scienze lo studio delle facoltà teologiche, ovunque coltivato, ed imprescindibili per quelli che si destinano allo stato ecclesiastico.

Il fornire del dovuto onorario li professori, che dettano dell'ospedale le Istituzioni mediche, le chirurgiche, l'Anatomia, la materia medica e la Medicina pratica colli proventi a ciò destinati della colonna Vernazza, o in fatta di quelli col reddito del patrimonio ex-gesuitico^f, e l'inscriverli tra professori dell'Università sarà cosa molto conveniente e di decoro ma non può convenire che siano trasferite nell'Università tutte le dette lezioni, troppo importando che non siano divise quelle che abbisognano dell'aiuto delle dimostrazioni cliniche ed anatomiche che sono concentrate nell'ospedale, oltreché troppo risulterebbe scomodo a praticanti giovani il lungo tragitto dall'ospedale, ove devono assistere, all'Università.

^b Ora – annue] *omette*

^c Quando questi andassero fortunatamente immuni da perdita, sarebbe nulla meno ben lontano l'asse ex-gesuitico dal poter fornire l'annua somma di lire 30/m e più, che si richiede all'adempimento del nuovo piano] *aggiunge*.

^d Rettorica] Poesia.

^e individui] e più individui.

^f o in fatta – ex-gesuitico] *omette*.

Le innovazioni che si propongono circa le cattedre instituite dal *quondam* Ansaldo Grimaldi, richiedono un'espressa deroga del Senato; e per motivi di più eminente riguardo alla discussione del Senato medesimo sarebbe necessario di sottoporre il progetto di formare nella Repubblica quella che porta il piano presente, associazione dei più illuminati e distinti cittadini, forte della pubblica opinione e fornita d'importanti attribuzioni, e della disposizione di cospicui mezzi, onde potrebbe col tratto del tempo e per la consueta tendenza di codeste istituzioni rendersi un giorno indipendente e forse gelosa al governo. D'altronde la sana politica e la prudenza suggeriscono che la nomina alle cattedre (salvo il giudizio da farsi per mezzo di un pubblico esame sull'idoneità de' candidati, quando non gli esenti una fondata celebrità di nome, nel quale giudizio puonno senza inconveniente avere parte professori) resti pienamente in facoltà del governo e da esso dipenda ogni amministrazione de' fondi e con questa lo stipendio de' maestri e professori.

Tutto ciò non isceama il merito di molte savissime vedute che si contengono nel progetto di decreto, ed il Magistrato dell'interno facendone tutto il dovuto conto ha col mezzo della Deputazione ex-gesuitica conciliato d'intelligenza del senatore deputato alla pubblica istruzione, e del detto Provveditore del centro un progetto di organizzazione dell'Università nazionale confacente alle circostanze del nostro paese, ed allo stato del patrimonio ex-gesuitico che sottomette alle superiori vostre deliberazioni.

Dall'ufficio dell'interno li 27 ottobre 1803 §.

Maglione presidente.

§ ed il Magistrato dell'interno – 27 ottobre 1803] e di una parte può farsi sin d'ora profitto e miglioramento dell'Università; di altre farsi serbo a misura che le circostanze e gli avanzi di patrimonio ex-gesuitico ne permetteranno l'esecuzione. Intanto non pare che debba frammettersi ritardo allo stabilimento nella prossima apertura dell'anno scolastico della riferita cattedra di Nautica, e delle scuole di Aritmetica, e Scrittura mercantile con eleggere il professore e maestro nelle forme ultimamente stabilite dal Senato mediante ancora i concerti già in corso coll'Accademia ligustica delle belle arti, che a tal'effetto ha deputati due de' suoi soci./ Dall'Uffizio dell'interno li 26 settembre 1803.

5. *Progetto di decreto di organizzazione dell'Università nazionale presentato dal Magistrato dell'interno al Magistrato supremo, 27 ottobre 1803. ASG, RL 391/II.*

Progetto di decreto di organizzazione dell'Università nazionale.

Il Magistrato supremo,
considerando (...) ^a.

Decreta

1. La direzione de' studi dell'Università e l'amministrazione del patrimonio ex-gesuitico continuano ad essere affidate ad una Deputazione, quale sarà composta del presidente pro tempore del Magistrato dell'interno, del senatore deputato pro tempore alla pubblica istruzione, e di tre senatori scelti nel suo seno dal detto Magistrato dell'interno, che durano in ufficio e si variano uno in ciascun'anno. Per li primi due anni la sorte decide per estrazione.

2. Il reddito del patrimonio ex gesuitico, dedotto il pagamento delle pensioni a soci della soppressa Compagnia di Gesù, e gli altri carichi originariamente annessi al medesimo, è rivolto a stipendio e sussidio dell'Università e pubblica istruzione.

3. Sono conservate nell'Università le cattedre ed altri uffizi attualmente esistenti col loro rispettivo onorario.

4. Vi sono pure provvisoriamente conservate le Scuole destinate alla prima istituzione della gioventù, sinno a che collo stabilimento delle Scuole comunali del Centro possa essere supplito quanto basta al detto oggetto. I maestri di dette Scuole dell'Università saranno in tale caso a preferenza prescelti per le Scuole comunali.

^a L'elenco introduttivo dei "considerando" è quello che verrà adottato nella stesura definitiva; cfr. il testo presente in *Raccolta delle leggi, e atti, decreti e proclami pubblicati dal Senato e dalle altre autorità costituite nella Repubblica ligure*, [II], Genova, Franchelli, 1803 - anno VII, pp. 73-74, e in *Regolamento per l'Università nazionale col prospetto delle facoltà che vi s'insegnano, e la nomina de' professori, maestri ed altri impiegati*, Genova, Stamperia dell'Istituto nazionale e della Gazzetta nazionale, 1803 (dove però il testo dei "considerando" è incompleto; una copia in BCB m. r. ant. II. 5. 28 (4)).

5. Sono aggregate nell'Università le cinque cattedre di Anatomia, Istituzioni mediche, Medicina pratica, Materia medica ed Istituzioni chirurgiche, che si dettano attualmente nell'Ospedale.

6. Sono accresciute alla Classe legale quattro cattedre, cioè Istituzioni criminali, Gius pubblico, Gius comune e patrio ed Eloquenza latina ed italiana; alla Classe filosofica le due di Nautica e Teoria del commercio applicato all'aritmetica, Geografia mercantile e Stile epistolare.

7. Sono stabilite nell'Università una cattedra di Bibbia e Lingue orientali, ed una di Lingua toscana e di Lingua e letteratura greca.

8. Vi sono pure accresciute due Scuole, una di Lingua francese, et una di Aritmetica pratica, Scrittura, Cambi e Commercio.

9. Alla carica del professore di Nautica sarà provvisto dalla suddetta Deputazione di concerto colli deputati da soci della Accademia ligustica di Pittura, Scoltura ed Architettura, che sono inviati a concorrere allo stipendio di detto funzionario col lascito del benemerito fu Gian Giacomo Grimaldi.

10. Il Magistrato supremo sul rapporto del Magistrato dell'interno farà per questa prima volta le nomine alle nuove cattedre e Scuole aggiunte, e quelle altre variazioni e giubilazioni de' professori ed altri funzionari attuali che stimerà opportune.

11. L'onorario de' professori, maestri e dimostratori continua per ora sul piede attuale. Sarà aumentato in appresso in proporzione degli avanzi del patrimonio ex-gesuitico e del merito e zelo rispettivo nel buon ammaestramento della gioventù.

12. A nuovi professori e funzionari delle cattedre aggiunte sarà per ora dalla Deputazione assegnato in proporzione il massimo onorario che l'asse possa comportare sino a che col diritto delle lauree, di cui in appresso, o con altro mezzo si possa portare al livello degli altri professori.

13. Dopo anni venti di servizio prestato, o da prestarsi, li professori e maestri hanno diritto alla giubilazione colla riserva della metà dell'onorario. Qual'ora però volessero continuare nella carica, riceveranno l'aumento d'un quinto del loro onorario senza perdere il diritto alla giubilazione, che potranno conseguire in ogni tempo colla riserva sempre della metà del solo onorario, non considerato l'aumento. Cinque anni di servizio delli dimostratori ed altri funzionari saranno in confronto considerati come quattro.

14. Al gabinetto di Fisica sperimentale, al laboratorio chimico, al Museo d'Istoria naturale è assegnata per le spese occorrenti in dimostrazioni, ed esperienze la somma necessaria. Per gli altri oggetti relativi a dette scienze, e a quella di Nautica non meno che alla biblioteca, importanti spesa di rilievo e straordinaria sarà provveduto secondo la possibilità dell'asse ex gesuitico.

15. Vi sarà nell'Università una Commissione dei studi composta di cinque professori cavati uno dalla Classe filosofica, uno dalla Classe legale, uno dalla Classe medica, e due a libera scelta de' professori. Uno di questi sarà per due anni presidente, avrà la vacanza per un biennio, e quattro membri restano pure per due anni in funzione, ma si cambiano per metà in ogni anno. Dopo il primo anno la sorte decide dei primi, che dovranno essere rimpiazzati.

16. Per la prima volta il Magistrato supremo nomina il presidente e gli altri quattro membri della Commissione dei studi. In seguito i professori radunati nel tempo idoneo fanno l'elezione del detto presidente e membri della Commissione dei studi alla pluralità assoluta.

17. La Commissione dei studi invigila sopra i professori, maestri, ed altri funzionari, sopra i studenti et alla piena esecuzione dei regolamenti. Riconosciuto qualche inconveniente, et il bisogno di provvedervi, ne partecipa la Deputazione. Questa, intesa la denuncia et il soggetto denominato, come anche ex officio procederà alle provvidenze opportune.

18. La Deputazione e la Commissione dei studi, conosciuto il bisogno di qualche regolamento generale intorno al bene dell'Università, lo presentano al Magistrato supremo; eseguiscono e fanno eseguire gli ordini comuni, o individuali, che gli verranno trasmessi per la correzione degli abusi o pratiche non convenienti.

19. La Commissione dei studi combina co' professori il piano adattato per il diario, orario e metodo d'istruzione, forma il calendario e l'elenco de' professori coll'esposizione dei trattati, che insegneranno rispettivamente, stende le istruzioni opportune per ciascun professore, maestro ed altro funzionario e presenta il tutto alla Deputazione che la porta alla approvazione del Magistrato supremo.

20. Per le spese del suo burò, e per la pubblicazione colle stampe del calendario et elenco saranno assegnate al presidente annue L. 240.

21. Il corso scolastico comincia il 12 novembre, e termina per le Classi superiori a tutto luglio, e per le inferiori a tutto agosto.

22. Vi sarà ogni anno per l'apertura delle Scuole un'orazione solenne, ovvero una dissertazione sopra oggetti scientifici, alla quale la Commissione dei studi deputa annualmente uno de' professori e procura di dare la massima pubblicità e splendore. L'oratore avrà una gratificazione di L. 50, ed altrettante se nel termine del corso cominciato pubblicherà l'orazione colle stampe. Vi sarà pure un solenne divino servizio al principio et un *Te Deum* di ringraziamento al fine delle scuole coll'assistenza de' professori e studenti.

23. In ogni anno si dovrà fare nell'Università un pubblico esperimento in forma di accademia in una o più sedute tanto per le Classi superiori che per le inferiori separatamente, nel quale i rispettivi studenti abbiano occasione di dar pruova del loro profitto e capacità ne' studi fatti e nella scienza appresa nel decorso dell'anno scolastico.

24. Nessun professore o funzionario potrà far supplire da altri il suo dovere senza il consenso della Commissione dei studi. Trattandosi di una, due o al più tre funzioni basterà quello del presidente. Se uno di essi domanderà il supplemento per più di quindici funzioni, il consenso della Commissione si presenterà all'approvazione della Deputazione. È eccezzuato il caso di malattia, e quello di grave urgenza dichiarata dalla Deputazione per i quali la Commissione dei studi provvede come meglio può senza alcun pregiudizio del professore impedito. Fuori di detti casi gli assenti suppliti con licenza perdono la metà della porzione dell'onorario corrispondente al numero delle funzioni lasciate. L'esercizio di qualsisia pubblica funzione, e di qualche altro impiego o professione individuale non sarà mai considerato come il detto caso di grave urgenza. Quelli che non si uniformano alle disposizioni di questo articolo perdono l'intera porzione dell'onorario corrispondente al numero delle funzioni lasciate. La Commissione dei studi conserva nota delle ritenzioni da farsi a professori e maestri mancati e suppliti, e la trasmette al fine di ogni trimestre alla Deputazione, perché dell'importare di esse ne faccia rilasciare mandato a parte in credito della stessa commissione che ne dispone in favore de' supplementari.

Se l'assenza irregolare arriva a quattro mesi intieri, l'assente si considera come dimissionato, e si procede alla nomina del successore.

25. Gli studenti, de' quali non fosse esatta la condotta nelle Scuole e sue adiacenze, potranno essere sul momento congedati dalla corrente lezione d'ordine del rispettivo professore o del prefetto delle Scuole. Se le circostanze meritassero maggiore considerazione il presidente della Commissione dei studi può ordinare un congedo sino a giorni quindici. Se l'oggetto fosse

di notevole scandalo, o disordine, la Commissione dei studi potrà ordinare un congedo assoluto, il quale, una volta dato, non potrà rivocarsi senza il consenso della Deputazione.

26. Si conferiscono nell'Università le lauree di Giurisprudenza, Teologia, Medicina, Chirurgia, e Farmacia. Il dritto di dette lauree è destinato in sussidio de' professori e delle spese della biblioteca, gabinetto, museo ed altri oggetti dell'Università. La Commissione dei studi è incaricata di presentare al Governo coll'organo della sopradetta Deputazione il piano degli esami et il regolamento da osservarsi nella collazione di dette lauree.

27. È pure incaricata di presentare all'approvazione del Magistrato supremo per organo della detta Deputazione le pruove, che sarebbe utile di prescrivere nell'Università per quelli, che vorranno concorrere a qualche esercizio di Medicina, Chirurgia, Farmacia e Marina in grado di ufficiale, di funzione di giudice civile, o criminale, di notaro, di capo aggiunto a pubblici burò, di cattedratico nelle pubbliche scuole, di avvocato o causidico in causa altrui, considerando con la dovuta specialità li giovani domiciliati in Genova e sue adiacenze, i domiciliati nel restante della Repubblica, e gli educati in altre Scuole, Collegi et Università.

28. La stessa Commissione presenterà all'approvazione della Deputazione qualche modo di onorare gli studenti più distinti e si distribuiranno in ogni anno de' premi a giovani più studiosi.

29. Sarà egualmente accordata un'equa ricompensa a quei professori che animati da nobile zelo per il pubblico bene produrranno qualche opera elementare riconosciuta utile all'avanzamento della scienza che professano et al profitto de' loro studenti.

30. La Deputazione incaricata della direzione dell'Università rappresenta al governo in ogni tempo quelle variazioni e nuove misure che apprenderà necessarie ed utili al decoro e lustro dell'Università medesima.

31. Si proseguirà il lavoro cominciato nella biblioteca dell'Università per la formazione del suo catalogo sotto l'ispezione degli attuali deputati alle librerie nazionali.

◊ Il testo di questo periodo è in parte cancellato, corretto nell'interlinea, e in parte cancellato anche nella correzione (là dove si prevede che sia il Magistrato supremo a determinare le somme in oggetto).

32. Sarà trasmessa copia del presente decreto al Magistrato dell'interno et alla Deputazione incaricata de' studi dell'Università e dell'amministrazione del patrimonio ex gesuitico per la sua esecuzione.

1803 a 27 ottobre.

Approvato suddetto progetto dal Magistrato dell'interno per presentarsi al Magistrato supremo.

Maglione presidente.

II. L'Université Impériale

M.-L.-É. SÉDILLEZ, *Rapport sur la Faculté de Droit de Gènes*, 1809 *

Université Impériale

Facultés de droit

Gènes

Inspection 1809

Troisième pièce du rapport

Rapport sur la Faculté de Droit de Gènes

§ 1

De l'organisation

De tems immémorial, il existait à Gènes un Collège de docteurs en Droit qui, réuni au préteur de la ville, examinait les candidats, leur conférait les grades et leur donnait le diplôme de docteur en droit ¹.

* Il testo è quello del manoscritto conservato in ANP, F 17, 2102. Nella trascrizione si è preferito rispettare la grafia originaria (ad esempio non correggendo *Gènes* in *Gênes*, e non modernizzando i plurali dei vocaboli in *-ent* e *-ant*, che quindi rimangono *-ens* e *-ans*). Si è altresì intervenuto sulla punteggiatura, sulle maiuscole e il sottolineato è stato portato in corsivo. Sono stati omessi, e sostituiti con i punti di sospensione compresi tra parentesi, i rinvii alle *pièces justificatives*, una documentazione non più disponibile nell'unità archivistica sopra indicata e la cui riproduzione sarebbe stata comunque per lo più superflua o ripetitiva: attraverso di essa l'ispettore forniva di volta in volta documenti (testi normativi, bilanci, ecc.) che costituivano elementi di sintesi su di una materia relativamente alla quale nel *rapport* già ci si soffermava in modo analitico. Ciò nonostante talvolta l'allegato sarebbe stato invece effettivamente utile per integrare il testo trascritto. Infine, in alcuni casi il rinvio è stato necessariamente mantenuto, in quanto inserito direttamente nel ragionamento sviluppato da Sédillez nel testo del *rapport*.

¹ Nota a margine: «L'Université de Gènes doit son principal lustre à la générosité d'Ansaldo de Grimaldi, qui la dota richement en 1535».

A la révolution en 1797, le Collège des docteurs fut dissous.

En 1803, la Magistrature suprême de la République ligurienne donna une nouvelle forme à l'Université nationale de Gènes, et accorda à la Classe de Droit ainsi qu'à celles de Théologie et de Médecine le pouvoir de confirmer des grades et de délivrer des diplômes.

Un règlement du 3 juin 1805 détermina le mode de collation des grades.

Un décret impériale du 4 juillet 1805 maintient l'Université de Gènes et la compose de six Écoles spéciales. Celle de Droit, qui en fait partie, est soumise au régime établi pour les autres Écoles de Droit de l'Empire, sauf les dérogations portées au décret.

Les professeurs actuels ont été nommés par S. A. S. le prince architrésorier de l'Empire le 2 novembre 1805. En voici les noms:

1°. Éléments de Droit civil, de Droit naturel et de Droit des gens, Molini.

2°. Droit romain et ses rapports avec le Droit français, Laberio.

3°. Législation et Procédure criminelles, Clavarino.

4°. Législation et Procédure civiles, J.[ean] L.[uc] Solari.

Suppléant, N.[icol]as Solari. [...]

Il n'a été nommé ni directeur de l'École, ni secrétaire. On voit que quatre professeurs et un suppléant ont été nommés, quoique dans les autres Écoles de droit, il y en ait cinq et au moins deux suppléants. S.A.S. a fait encore d'autres modifications relativement aux inscriptions, rétributions, examens et réceptions. Nous en parlerons par la suite.

Comme l'École de Droit de Gènes n'avait été spécialement confiée à aucun des inspecteurs généraux, elle n'avait pas encore été visitée et c'est sur une commission spéciale de M. le grand-maître que je me suis rendu auprès de cette Faculté dans le courant de mai et de juin derniers.

§ 2

Des professeurs et de l'enseignement

D'après un règlement du Bureau d'administration du mois de novembre 1805 les Classes ouvraient le 12 novembre et se fermaient le premier septembre suivant. Chaque professeur devait donner au moins 140 leçons d'une heure chacune. [...]

Un autre règlement, actuellement en vigueur, a rapproché la clôture au 14 août et a réduit les leçons de chaque professeur à trois par semaine d'une heure et demie chacune. [...]

Ayant eu occasion de voir un membre du Bureau d'administration et de lui demander quelle était la cause de cette réduction du nombre des leçons, il m'a répondu franchement qu'on n'avait pas eu d'autre raison que l'indulgence due à des professeurs qui n'étaient pas payés.

Dans chaque leçon une demie heure environ est employée à dicter, le reste de la leçon se passe en explication et, à la fin de la semaine, un des élèves fait la répétition. J'ai fait sentir les avantages de consacrer une partie des leçons à exercer les élèves par des interrogations, des conférences, soit en leur faisant des questions, soit en leur permettant d'en faire. Ces moyens réveillent l'attention, excitent l'émulation et sont aussi utiles aux maîtres qu'ils reposent qu'aux étudiants dont ils exercent le jugement.

Le premier jour que j'assistai aux cours était un samedi, 27 mai, personne ne me connaissait, on savait à peine mon arrivée. Je me présentai en habits bourgeois comme étranger. La leçon venait commencer. Le professeur faisait sa dictée sur le titre *de locato conducto*. Après la dictée, il s'est mis à expliquer des matières dictées antérieurement, dont l'objet était l'effet des stipulations. Ensuite le professeur s'étant aperçu que l'étudiant qui devait faire la répétition de la semaine était absent, chargea un autre élève de faire cette répétition. Cet étudiant ayant dit qu'il ne serait pas assez préparé : vous direz, répliqua le maître en italien, vous direz ce que vous savez. Le jeune homme a fait en français son résumé et s'en est très bien livré : le jeune homme est du Perrigort. Il parle bien français et prononce le latin à la manière italienne.

Le professeur M. Molini est en même tems président de la Cour criminelle. On m'a assuré qu'il était très exact et très instruit, et j'ai eu occasion par la suite de m'assurer que c'est un excellent professeur; c'est un homme d'une belle figure qui parle avec beaucoup d'aisance. Il n'est pas étonnant qu'il ait la prononciation italienne, mais en quoi il est vraiment remarquable, c'est dans la manière de dicter, alors la prononciation devient tellement accentuée, qu'elle ressemble tout à fait à un chant beaucoup plus marqué qu'un récitatif de l'Opéra.

Les professeurs n'ont point de costume et ne montent point en chaire.

Les fréquentes conférences que j'ai eues avec les professeurs ont été assez pénibles, attendu qu'excepté M. Molini, ces messieurs parlent et enten-

dent très peu le français. J'ai été obligé de me rappeler ce que je sais d'italien pour les mettre un peu à leur aise, outre cela deux de ces professeurs sont très sourds. Je n'avais point de remède à cet inconvénient. M. Molini m'a beaucoup aidé. Je puis assurer que c'est un de nos meilleurs professeurs de Droit romain; il y a 26 ans qu'il l'enseigne quoiqu'il soit encore dans toute la force de l'âge. Il y a bien dans sa manière beaucoup de choses vicieuses qui tiennent aux anciennes habitudes, mais il a un sens très droit et il regret lui même qu'on ait laissé si longtems l'École de Gènes sans aucune espère de direction. Il a paru goûter les bases posées dans les articles 40, 41 et 42 de l'instruction du 19 mars 1807, dont il n'avait pas même entendu parler. M. le cardinal Spina m'a dit beaucoup de bien de M. Molini et M. le recteur pense de même sur son compte; mais on craint de le perdre, parce qu'on croit qu'il sera appelé à quelque autre place. Ce professeur fait regretter que l'on veuille trouver une incompatibilité entre le professorat et la magistrature. Ne semblerait-il pas au contraire que cette cumulation honore les deux professions? La bonne tenue des étudiants en droit à Gènes tient peut être beaucoup à cette circonstance.

L'ouverture de la session de la Cour criminelle et les affaires importantes qui s'y traitaient m'ont privé du plaisir de voir M. Molini aussi souvent que je l'aurais désiré.

M. Solari m'a fait part de la méthode qu'il a adoptée pour l'enseignement de la Procédure civile; elle m'a paru bonne au fonds, mais comme il enseigne en latin, et que la procédure ne se prête pas à cette langue, le professeur est obligé d'employer souvent des expressions françaises et de les expliquer en italien, ce qui fait une bigarure vraiment insupportable. Outre cela, M. Solari est un peu sourd. Cependant on le dit homme de lettres et très instruit. Je lui ai fait plusieurs observations sur son cours. Il paraît que de toutes les parties de notre législation, la procédure est celle que les Génois saisissaient le plus difficilement. Ils prétendent que les formes liguriennes étaient plus simples, surtout pour l'exécution des jugemens. Lorsque le créancier hypothécaire n'était pas payé, il se mettait tout simplement en possession de l'immeuble hypothéqué, et conservait cette possession jusqu'à ce que le débiteur eut trouvé le moyen de payer. [...]

M. Ambroise Laberio, chargé du Droit romain dans ses rapports avec le Droit français, est le plus sourd, et à ce qu'on dit le plus savant des professeurs de la Faculté. Il m'a présenté trois cahiers imprimés de son cours en Italien. Cet ouvrage est intitulé *Razionali sul Codice Napoleone*. C'est

une conférence de notre Code avec les lois romaines. Il suit le Code Napoléon article par article; il y ajoute les dispositions correspondantes des Codes de procédure civile et de commerce, les décisions des tribunaux et les formules des actes civils. Il y a beaucoup d'érudition italienne dans ces cahiers, et si l'auteur les continue comme il les a commencés, ce sera un ouvrage très volumineux. Comme M. Laberio paraît jouir d'une grande réputation j'ai voulu avoir sur son ouvrage l'avis de juges compétens, je fait examiner à Turin par M. Reinéri et par M. Ceresa. Ces deux professeurs m'ont donné leur opinion par écrit. L'un et l'autre se réunissent dans ce point, que c'est un ouvrage d'érudition mais qui ne convient nullement à l'enseignement. [...]

Dans les conférences que j'ai eues avec M. Laberio, il est convenu que son ouvrage était un peu long pour l'enseignement et je suis convenu avec lui que cet ouvrage contenait d'excellens matériaux qu'il pourrait, quand il voudrait, mettre dans un ordre convenable; mais je l'ai engagé à attendre, pour ce travail, les instructions qui lui seraient données par M. le grand-maître.

Du reste M. Laberio fait aussi bien sa classe qu'il est possible de la faire avec l'infirmité dont il est affligé (il fait même des répétitions); il appelle auprès de lui un élève pour répéter et il tache d'entendre ce qu'il dit au moyen d'un cornet acoustique. Cependant ce professeur paraît tenir à sa place. Il me semble que ce serait un très bon émérite qui pourrait employer son tems utilement dans le cabinet.

J'ai assisté aux leçons de M. Clavarino sur la Législation criminelle. Un élève faisait une répétition sur la classification des délits et sur la proposition des peines. Il paraît que Beccaria est en grande vénération dans les Écoles d'Italie; j'y ai aussi entendu parler avec éloge de Filangieri. Après l'exposition du système, un autre élève fit des objections. Le professeur dirigeait cette discussion et la rectifiait au besoin. J'ai donné des éloges à ce genre d'exercice qui ménagé à propos, n'est pas moins utile que les discours *ex cathedra*.

Le suppléant M. Nicolas Solari est un homme de trente ans qui est juge au Tribunal de première instance. C'est un jeune homme de bonne mine qui paraît aimable et instruit. Il n'a eu occasion de suppléer pendant quelque tems que M. Laberio qui est fort exact. Il a suivi la méthode de ce professeur dans la comparaison du Code Napoléon avec le droit romain. Il parle un peu moins mal le français.

On a entendu parler à Gènes des concours qui s'ouvrent dans plusieurs Écoles françaises et même à Turin. Le concours n'était connu à Gènes que dans les cas où, à défaut de sujets, on faisait un appel aux talens étrangers; il

n'avait jamais en lieu pour le chaires de droit. Les hommes de mérite, disent-ils, sont assez connus. Dans ce pays le talent n'aime pas à se mettre en avant, il faut qu'on l'aïlle chercher; ou ne trouverait peut être pas ici à faire un concours, et l'on pourrait trouver beaucoup d'hommes dignes de remplir les chaires.

J'ai dit qu'il n'y avait point de secrétaire particulier pour la Faculté de Droit. Les fonctions en sont remplies par le chancelier de l'Université qui est une espèce de secrétaire renforcé à 800 francs d'appointemens. Ainsi, M. vous voyez que ce chancelier est un pauvre homme, cependant il connaît fort bien toutes les affaires de l'Université, et m'a fourni avec beaucoup d'empressement les renseignemens que je lui ai demandés.

§ 3

Des étudiants, des exercices et des grades

Il n'est pas facile de dire au juste combien il y a d'étudiant en droit à Gènes, parce qu'on n'y tient pas de registres réguliers d'inscriptions. On trouvera cependant sous le n. 11 les listes des élèves qui suivent les différens cours. La plus complete de ces listes en porte le nombre à 59. Généralement on prétend qu'il y en a au plus 50. Cette année, elle n'en avait eu que 40, et 45 les années précédentes; ainsi l'on ne voit pas que cette École ait fait progrès; on attribue cette stagnation au voisinage de l'Université de Pise et aussi à l'insouciance des Génois pour tout ce qui n'est pas commerce. [...]

Dans une autre pièce sous le n. 12 on verra qu'en 1806, il s'est fait un bachelier en 1808 il s'en est fait cinq. Trois licenciés ont été reçus en 1806 et dix en 1808².

Une autre pièce, sous le n. 13 contient un état nominatif des examens et actes publics qui ont eu lieu depuis l'année 1806. Il y a eu 38 examens pour le baccalauréat, 24 pour la licence et 12 actes publics. Tous ces actes ont produit en tout 4.169 f. Un quart de cette somme a été partagé entre le recteur et les professeurs à droits de présence; deux autres quarts distribués

² Nota a margine « Il y a à Gènes une réunion académique des étudiants en droit. L'un des professeurs, M. Solari, préside cette réunion et la dirige. V. les constitutions de cette petite Académie dans la pièce n. 19 ».

aux professeurs en augmentation de traitement, et le dernier quart mis en masse pour être partagé entre tout les professeurs de l'Académie.

La pièce n. 14 est une matricule ou brevet d'admission aux grades.

Après les études nécessaires, l'aspirant à un grade donne sa supplique pour y être admis; il présente son brevet d'admission à l'Université, les certificats attestans qu'il a suivi les cours, son acte de naissance; *un certificat du greffier de la Justice criminelle constatant qu'il n'y a jamais eu de procédure criminelle contre lui*; là dessus, on l'admet aux examens ou actes. J'ai assisté à plusieurs actes publics dans la salle des actes qui est très belle et beaucoup trop vaste pour le peu de personnes qui assistent aux thèses; ces thèses ne s'impriment point; le candidat les dépose manuscrites sur le bureau. Elles sont écrites en latin et ne contiennent qu'une seule question. J'en ai rapporté deux qu'on trouvera sous le n.15.

La première présente cette question: *Celui qui est restitué par la Prince rentre-t-il en possession des successions qui ont été déférées à d'autres avant la restitution?*

La seconde thèse portait: *La faculté de remplir les conditions potestatives dans les contrats passe-t-elle aux héritiers?*

Ces thèses sur une seule question sont bien plus faciles à soutenir et ne remplissent pas l'objet de la loi qui veut que le candidat réponde sur toutes les parties de l'enseignement.

On ne tire pas la matière au sort comme dans nos Écoles; le candidat la choisit et la réduit à une seule question qu'il traite à fonds dans sa dissertation, et qu'il défend dans l'argumentation.

L'aspirant, revêtu d'une robe particulière à l'Académie de Gènes et qui n'est qu'une espèce de redingote noire large et longue, est assis sur une chaise en face du bureau. Il commence par lire une dissertation dans laquelle il traite la question de la thèse, et la discute d'après les opinions des docteurs et se décide enfin en faveur de l'une de ces opinions. C'est cette décision qui fait l'objet de la thèse. Par exemple, sur la première question, le candidat a soutenu que la restitution du prince ne fait pas rentrer le restitué dans les successions qui ont été déférées à d'autres avant la restitution. Sur la seconde question, le second candidat a embrassé l'opinion que la faculté de remplir les conditions potestatives dans les contrats passe aux héritiers, à moins que dans ces conditions on ait eu pour objet principal la personne, qui devait les remplir. Ces dissertations sont fort étendues et bien faites; mais rien n'assure qu'elles soient l'ouvrage du candidat.

La lecture de la dissertation est suivie de l'argumentation qui se fait avec grâce et élégance par les professeurs. Les aspirans ont fort bien répondu, soit que ces deux élèves eussent été choisis parmi les plus forts, soit qu'ait attendu la circonstance ou les ont peu aidés, ce qui est très possible, d'autant plus qu'ayant été engagés à soutenir ces thèses avant l'époque ordinaire, ils n'avaient pas eu beaucoup de tems pour se préposer, au reste, j'ai vu depuis ces élèves j'ai eu occasion de causer avec eux; ils m'ont paru instruits du droit romain et parlent très bien latin.

Dans cette espèce de débat, on a traité des questions de droit public un peu délicates, on a cité lois romaines sur la déportation, sur la captivité, les lois françaises sur la mort civile, sur l'émigration, les lois génoises sur l'état des religieux. On a entre autres posé l'espèce d'un legs fait à un religieux à la charge de quelques prières, et l'on a demandé si, depuis qu'on peut succéder aux religieux, l'héritier de ce moins pouvait demander les legs en se chargeant d'acquitter les prières. On voit que c'est une question de terroire.

Au reste, dans tout cela il me paraît qu'il y a de l'étoffe chez les professeurs et chez les étudiants il ne manque qu'une meilleure direction.

Lorsque tout est terminé, une sonnette avertit le répondant et les élèves à se retirer; le chancelier, dont j'ai déjà parlé, propose aux votans la question de capacité ou d'aptitude, et l'on vote en mettant une boule dans une machine singulière qui ressemble à un mortier de guerre, dans laquelle le votant introduit sa main, et peut, sans que personne s'en aperçoit, déposer sa boule dans le vase d'admission ou de rejet. La sonnette fait rentrer l'assemblée et le candidat, et le chancelier prononce la décision, tant en son nom, qu'en celui des votans. D'où l'on peut conclure que ce chancelier était autrefois un fonctionnaire important. Il n'est plus qu'un secrétaire. La vérification du scrutin et la prononciation du résultat semblent appartenir au président. Les candidats expriment ensuite leur reconnaissance. L'un d'eux le fit en vers latin et l'autre en vers français. On peut juger que le sentiment exprimé valait mieux que l'expression.

La formule de vote est celle ci: *antecessores iurisprudentiae Universitatis imperiali Genuae, rite te... idoneum unanimi voto, declaraverunt, ideoque baccalaureatus gradum et diploma decreverunt.*

Il semble que cette formule devrait être en français.

Il n'a pas été reçu de docteurs depuis que Gènes est réunie à la France. Autrefois on ne connaissait le baccalauréat et la licence qu'en Théologie.

Dans les autre Facultés, après les examens prescrits, on conférait le doctorat. En médecine encore, on ne confère que ce grade.

On n'a point encore délivré de certificats de capacité. Je pense qu'on n'est pas très sévère sur les certificats d'assiduité.

§ 4

Du matériel de l'École, de l'administration et de la comptabilité

Le palais de l'Académie est encore plus beau que celui de Turin. C'était l'ancienne maison des Jésuites; à Gènes les maisons sont des palais magnifiques. La salle de la jurisprudence n'est pas très grande. Il y a un autel où l'on dit la messe en certaines occasions.

La bibliothèque, celle de l'Académie est en fort bon ordre et fournie d'un grand nombre d'auteurs de droit, beaucoup plus qu'il n'est nécessaire à des élèves et même à des professeurs. Mais les éditions n'en sont pas choisies, les livres modernes manquent entièrement, les étudiants y sont reçus depuis neuf heures jusqu'à deux.

Les archives de l'Université sont renfermées dans des armoires et occupent deux sales; le surplus est dans une maison de l'Université près l'Église de Saint Ambroise.

La Faculté de Droit a peu de registres. Tout ce qui concerne les grades est réuni dans un seul cahier pour chaque individu.

La direction de l'Université est confiée par le décret du 15 messidor an 13 (4 juillet 1805) à un Bureau d'administration, à une Commission et au recteur. [...]

Mais le recteur seul parait se mêler de tout, et les choses n'en vont pas plus mal.

La Faculté de Droit n'a aucun revenu particulier autre que les rétributions qui sont payées par le élèves; mais ces rétributions ne sont pas les mêmes que dans les autres Écoles de Droit. S.A.S le prince architrésorier de l'Empire a modéré tous les droits et les a porté à plus de moitié au dessous de ceux fixés pour les autres Écoles. Les dépenses ont été également modérées par le même décret. Chaque professeur n'a que 1200 fr. par an, et il n'y en a que quatre, et le suppléant n'a que 200 fr. de sorte que la dépense entière de l'École de Droit de Gènes n'est au total que de 5000 fr. par an, tandis que la dépense des autres Écoles de Droit est de 19.000 fr. [...]

Les droits d'inscriptions pour l'École de Droit sont fixés à huit francs par trimestre, mais le régime des inscriptions n'ayant pas encore été mis en activité, personne ne les paye.

Les autres droits pour les examens et actes publics sont acquittés d'après la modération faite par le décret susdaté, et sont partagés comme on l'a dit ci dessus. [...]

Les droits de diplôme, d'après la même modération, sont adjugés par le décret au chancelier secrétaire, à ce que dit le secrétaire lui-même dans son rapport n. 14. Mais le décret cité porte seulement que les sommes dont il s'agit *seront reçues* par le chancelier secrétaire qu'elles lui sont *adjugées*.

A la suppression des jésuites en 1777, toutes leurs propriétés furent données à l'Université sous la dénomination *d'assis ex jésuitico*, à la charge d'une pension aux Jésuites supprimés. Ces dispositions sont confirmées par le décret du 15 messidor an 13.

Le montant annuel des revenus monte à ce qu'on dit, à la somme de 45.959 fr.

Les pensions des jésuites existans à 12.358

Les autres charges à 10.377

Reste 23.216

Ce qui manquait aux dépenses annuelles de l'Université a été supplée des ordres du ministre de l'Intérieur sur les fonds de l'Instruction publique. [...]

Les revenus de l'Université diminués déjà par les charges et pensions, frais de culte et impositions, le sont encore par le cours défavorable des changes, par la suspension des rentes de Suède, par celle des actions de la Banque de St. Georges, de la sorte que le revenu net porté ci dessus à 23.216.

N'a été en 1808 que fr. 11.408. 75

Le ministre de l'instruction a fourni 13.419. 4

Les traitemens des professeurs 24.827. 19

et autres employées montaient à 41.538. 61

Déficit à suppléer 16.711. 42

D'après ce déficit, voici la situation actuelle des professeurs de droit:

4 professeurs à raison de 1.200, fr. 4.800

1 suppléant à 200

5.000

Ils ont reçu en 1808	3.750
Il leur est dû sur la d.te année	1.250
Il leur est dû pour 6 mois de 1809	2.500
Il leur est dû au 1er juillet 1809	3.750

Ce qui revient pour chacun à neuf mois de leur traitement annuel. [...]

La pièce justificative sous le n. 17 contient un état des revenus et charges de l'Université, qui n'est pas tout à fait d'accord avec la partie financière du rapport n. 4, puisqu' au lieu de 23.216 de revenu net au profit de l'Université, comme nous l'avons porté au dessus, elle présente un excédant net de 26.715 fr. 57.

Il résulte de cet exposé, qu'il est bien important de régulariser toute cette comptabilité, et d'entrer dans des détails qu'on ne peut bien vérifier que sur les lieux mêmes. Je n'en étais pas chargé.

Il n'est guère vraisemblable que la Maison des jésuites à Gènes n'eut qu'environ 48.000 fr. de revenu; il ne l'est guère d'avantage, qu'après trente années de suppression de cet ordre, il reste encore pour plus de 1.200 fr. de pension à payer aux individus qui fesaient partie de cet ordre, on aurait encore à examiner scrupuleusement les charges dont ces revenus paraissent grevés.

Un homme digne de foi m'a assuré qu'il y aurait sur toutes ces parties, comme sur beaucoup d'autres, plusieurs abus à réformer. C'est pour mettre sur la voie de ces abuses, que je jouis ici un mémoire que je ne me permets pas d'apprécier qui peut être fort utile à ceux qui seront chargés de réorganiser l'Université de Gènes. [...]

En dernière analyse, je pense qu'il y a beaucoup à faire pour mettre la Faculté de Droit à Gènes sur le pied des autres Facultés du même ordre; que la partie financière surtout exigerait beaucoup de soins, de recherches et un nouvel ordre de comptabilité, que l'enseignement pourrait aller en prenant soin de le compléter et de le diriger; qu'on trouverait de la bonne volonté dans les professeurs actuels, qu'avec quelques précautions, on pourrait faire par la suite de très bons choix; mais qu'on aura de la peine à changer l'esprit public des Génois, et l'espèce de mépris qu'ils ont pour les sciences, mépris qui tient peut être en même tems au commerce et à la politique.

Je ne dois pas terminer ce rapport sans rendre justice a M. le recteur de l'Académie. Je dois personnellement beaucoup de reconnaissance à M. de

Serra pour l'accueil que j'en ai reçu et pour le zèle, la patience dont il a eu besoin pour me procurer les renseignemens que je lui ai demandés.

J'aurais encore à vous parler de Grenoble, mais si le Conseil le désire, je résumerai mon rapport.

INDICE DEI NOMI

I cognomi, con l'indicazione abbreviata del nome, degli autori e dei curatori della bibliografia utilizzata sono riportati in corsivo. I cognomi e i nomi dei personaggi storici e degli autori delle fonti sono riportati in tondo; tra parentesi quadre è riportata anche la diversa grafia, o il diverso nome, con cui eventualmente è indicata la medesima persona; tra tonde è indicata l'ulteriore integrazione al cognome.

Accorsi, M. L.: 134.
Accursio: 189.
Ajello, R.: 71.
Alba, P.: 75.
Albertone, M.: 86.
Alfieri, Vittorio: 123.
Alvazzi del Frate, P.: 132.
Ampère, André-Marie: 131.
Ancarani, G.: 142.
Ansaldi, Ansaldo: 189.
Antonelli, L.: 118.
Ardizzoni, Giovanni Agostino: 107.
Ardizzoni, Nicolò: 83, 90, 107, 108, 114, 115, 121, 122, 146, 148-150, 152, 160, 162, 163, 180, 184, 185, 187, 188, 191.
Armando, D. R.: 112, 113, 149, 150.
Arnaud, A.-J.: 168, 172.
Ascheri, M.: 69.
Assereto, G.: 80, 90, 96, 99, 113, 116, 122, 142, 156, 158, 163, 167, 181, 182, 185.
Assereto, Giuseppe: 97.
Aulard, A.: 82, 95, 125, 130, 140, 147.

Backouche, I.: 119.
Balani, D.: 83.
Balbo, Prospero: 132, 140, 145.
Baldasseroni, Pompeo: 189.
Bandini, G.: 139.
Bartolo da Sassoferrato: 189.
Bastrieri, Giuseppe: 160.
Battistini, M.: 71.
Baudi di Vesme, C.: 81.
Beccaria, Cesare: 138, 219.
Beccaria, R.: 160.
Belgrano, L. T.: 143, 183.

Belleville, vd. Redon de Belleville.
Bellezza, E.: 108, 162.
Bellomo, M.: 67, 137.
Bensa, Paolo Emilio: 75, 76.
Bentinck, William Cavendish lord: 143, 152.
Berio, Carlo Giuseppe Vespasiano: 85.
Bernardi, W.: 86.
Berthou [Berthon], Guglielmo: 151.
Biagini, Sebastiano: 166.
Biale, Lorenzo Giovanni Battista: 187.
Bianchi, Pierre: 141.
Birocchi, I.: 177.
Bitossi, C.: 79, 80, 83.
Boccardi, Bartolomeo [Barthélemy]: 80.
Boccardi, Nicolò: 97.
Bonfante, Pietro: 76.
Bonaparte, Napoléon: 80-82, 96, 98, 106-108, 110, 115, 116, 118, 119, 128, 131, 133, 151, 164, 171, 172, 176, 182, 183.
Bonnecase, J.: 68, 82, 125, 167, 192, 193.
Borel, J.: 119, 143, 147.
Boudard, R.: 73, 81, 82, 85, 92, 119, 139, 143, 151, 157.
Bourdon de Vatry, Marc-Antoine: 141.
Boyer, F.: 118.
Brambilla, E.: 90.
Brignole, Giacomo Maria: 159, 161.
Brignole Gian Carlo: 185.
Brisson, Barnabé: 189.
Brizzi, G. P.: 73, 134.
Broche, G. E.: 143.
Brune, Guillaume-Marie-Anne: 161, 170, 171.
Bruno [Brun], Vittorio Federico [Victor]: 179.
Bruzzo, Filippo Matteo: 187, 188.
Bucci, S.: 82, 131.
Bulferetti, L.: 181.

- Buonocore Caccialupi, M.*: 89, 90.
 Bureaux Pucy [de Pusy], Jean-Xavier: 110.
 Bynkershoek, Cornelius van: 189.
- Cabella, Cesare: 75, 76.
Caffiero, M.: 156.
Calasso, F.: 67.
 Calleri, Giovanni Felice: 105, 129.
Calvini, N.: 108, 188.
 Cambiaso, Giuseppe: 188.
 Cambiaso, Michelangelo: 102.
 Canefri, Cesare: 91.
 Canobbio, Giovanni Battista: 83.
 Capozza, Cirillo: 91, 98, 105.
Cappellini, P.: 177.
 Carbonara, Giovanni Battista: 83.
 Carbonara, Ignazio Gaetano: 110-112, 187.
 Carbonara, Luigi: 111, 120.
Caristia, C.: 156
 Carlo V, sacro romano imperatore: 173.
 Carmignani, Giovanni: 161, 167, 191.
 Carrara, Francesco: 161, 162.
 Carrega, Francesco Maria: 93, 141, 155.
 Carrega, Stefano: 118.
 Casaregi, Lorenzo Maria: 189.
 Casanova, Ludovico: 75.
Casana Testore, P.: 184.
Cattaneo, M.: 1153.
Cavanna, A.: 70, 72, 168.
Celesia, E.: 81.
 Cesia, Pietro Paolo: 80, 97, 120.
 Ceresa (di Bonvillaret), Alessandro Benedetto: 179, 219.
 Cerruti, Michele: 123.
 Champagny (de Nompère), Jean-Baptiste de: 122, 123, 135, 182.
Charmont, J.: 168.
Chausse, A.: 168.
Chêne, C.: 69, 70, 180.
Clavarino, A.: 84, 90, 93, 108-110, 112, 114, 115, 120.
 Clavarino, Cosma [Cosimo] Giovanni Battista: 111, 113-115, 121, 122, 127, 128, 138, 146, 148, 150, 187, 188, 216, 219.
- Cocceius, Samuel von: 188.
Codignola, E.: 156, 161, 185, 186.
 Coiffier (de Verfeu), Henri-Louis de: 121, 123, 130-132, 140, 145, 151, 157.
Coing, H.: 69, 70.
Colao, F.: 69, 83.
Colucci, G.: 80.
Comanducci, P.: 71.
 Condorcet, Jean-Antoine-Nicolas Caritat marquis de: 86.
 Constant (de Rebecque), Benjamin: 86.
 Corvetto, Luigi Emanuele: 75, 93, 96, 97, 120, 122, 123, 170, 180-184, 188, 191, 192.
Costamagna, G.: 142.
Costantini, C.: 79, 181.
Cozzolino, N.: 81, 88.
Craveri, P.: 76.
Cretoni, A.: 112.
 Cujas, Jacques: 189.
 Cunningham, Charles: 123.
 Cuvier, Jean-Leopold-Nicolas-Frédéric [Georges] baron de: 121, 131, 133, 139, 140, 142-145.
- D'Addio, M.*: 89.
Da Langasco, C.: 156.
Da Passano, M.: 89, 96, 97, 182.
D'Alessandro, L.: 86.
 Dana, Felice: 89.
 D'Aste, Damiano Marcello: 100, 101, 120, 197, 204, 205.
 Dattili, Giuseppe: 142.
 Decotto, Marco: 87.
De Curzon, A.: 69.
De Felice, R.: 81, 85, 112, 159, 160.
 De Ferrari, Angelo: 185.
 Degola, Eustachio: 141, 155, 156.
 De Gregori, Stefano Tobia: 83, 113, 115, 141, 155-157.
De Gubernatis, A.: 156.
 Dejan, Jean-François-Aimé compte: 108, 110.
De Job, C.: 123.
 De Lacroix, Pierre-Firmin: 161.
 Delaporte, Jean-Baptiste-François: 190.

- De la Rivoire de la Tourette, Antoine: 135, 141.
 De la Rue, Antonio: 120.
De Leo, G. P.: 108, 109, 111, 122, 158.
 Della Torre, Raffaele: 189.
Del Negro, P.: 79.
 De Luca, Giovanni Battista: 175, 189.
 Delvincourt, Claude-Étienne: 178, 190.
De Marini Avonzo, F.: 74, 93.
 Demolombe, Charles: 192.
De Ridder-Symoens, H.: 134.
De Nervo, G.: 183.
Desodoards, A. F.: 95.
 Devoti, Giovanni: 207.
Diaz, F.: 159.
 Diderot, Denis: 95.
Di Donato, F.: 168.
Dionisotti, C.: 159, 163.
 Di Pietro, Michele: 107.
Dipper, C.: 118.
Di Simone, M. R.: 70, 107.
Donato, M. P.: 113.
 Doneau, Hugues: 189.
 Doria, Ambrogio: 83, 111.
Driault, J.-É.: 118.
 Du Puy, Jacques: 189.
 Durazzo, Giacomo Filippo: 83.
 Durazzo, Ippolito: 120.
- Émerigon, Balthazard-Marie: 189.
- Fadda, Carlo: 76.
Farinella, C.: 73, 81, 83, 90, 94, 98, 101, 103.
 Favre, Antoine: 173, 175.
 Faypoult (de Maisoncelles), Guillaume-Charles: 80.
 Federici, Marco: 158, 160.
Feola, R.: 71.
Ferrante, R.: 68, 73, 74, 82, 102, 132, 137, 142, 148, 168, 169, 177.
 Ferrara, Francesco: 75.
 Ferri (de Saint Constant), Giovanni: 132.
 Filangeri, Gaetano: 85, 86, 138, 219.
Fiorani, L.: 113.
- Fiorelli, P.*: 138.
Fontana, P.: 156.
 Fontanes, Louis de: 131, 132, 135, 142, 146.
Formica, M.: 112.
Fortunati, M.: 74.
Francesconi, R.: 158.
Franchetti, A.: 112.
 Franzone, Paolo Girolamo: 84.
 Fravega, Giuseppe: 113.
Frosini, V.: 86.
 Fourcroy, Antoine-François de: 131.
- Gagliuffi [Galjuf], Marco Faustino: 108, 112, 113, 115, 122, 124, 128, 129, 146, 149, 150, 180, 187.
 Gail, Andreas: 189.
Galasso, G.: 79.
 Galea, Filippo: 98, 165.
 Galiani, Ferdinando: 189.
 Gandolfo, Giovanni Battista: 84, 89, 109, 122, 163, 164.
 Gandolfo, Giuseppe: 185.
 Garibaldi, Antonio Felice: 95, 96.
Gaudemet, E.: 168.
Gény, F.: 192, 193.
 Gentile, Luca: 181.
 Germi, Agostino: 151, 187.
 Germi, Luigi: 185.
Ghisalberti, C.: 118.
 Gianni, Francesco: 108.
Giannini, G.: 90.
 Giaonio, Filinno: vd. Ardizzoni, Nicolò.
Giglio Celesti, L.: 120.
 Giustiniano, imperatore: 127.
Godechot, J.: 82, 89, 112, 171.
 Godefroy, Jacques: 189.
Gourdin, P.: 131.
Grillo, L.: 156, 180.
 Grillo Cattaneo, Nicolò: 83, 120, 122, 124, 127, 185.
 Grimaldi, famiglia: 101-103, 112, 119, 202.
 Grimaldi, Ansaldo: 84, 208, 215.
Guerci, L.: 155, 156.
Guyot, R.: 79, 81.

- Havelange, J.*: 141, 142, 147.
Hazard, P.: 104, 150.
 Heinecke, Johann Gottlieb: 189
Hobsbawm, E. J.: 81.
 Huber, Ulrich: 189.
Huguet, F.: 131, 132, 137.
 Humboldt, Wilhelm von: 131.
- Kant, Immanuel: 72.
 Kuricke, Reinhold: 189.
- Isnardi, L.*: 81, 83, 90, 92, 94, 97, 108, 110,
 112, 120, 129, 146, 151, 157, 163, 166.
Isolero, G.: 181.
Italia, M. C.: 81.
- Jousse, Daniel: 189.
- Laberio, Ambrogio Giuseppe: 75, 90, 107, 108,
 110, 111, 115, 121, 122, 124, 127, 129, 138,
 160-163, 167-180, 191, 193, 216, 218, 219.
 Laberio, Bernardo: 169.
 Laberio, Giovanni Battista: 169.
 Laberio, Giovanni Bernardo: 169.
 Laberio, Maria Livia: 169.
Lama, E.: 83.
 Lampredi, Giovanni Maria: 71.
 Langlade, Tommaso: 114, 119, 122, 183.
Lebedeff, B.: 131, 132, 137.
 Lebrun, Charles-François: 119-121, 124, 125.
 Leibniz, Gottfried Wilhelm von: 175.
Leso, E.: 119.
Levati, P. L.: 79.
 Leveroni, Angelo: 187.
Lavra, U.: 184.
Liard, L.: 140.
Liotta, F.: 168.
 Locennius, Ioannes: 189.
 Locré, Jean-Guillaume: 184.
 Lomellini, Marco: 108.
 Losno, Filippo: 97.
- Lupi, Luigi Alessandro: 84, 93, 97, 113.
 Louis XIV, re di Francia: 69.
Luzzatto, R.: 76.
- Maffei, D.*: 68, 73, 134.
Maffi, B.: 186.
 Maglione, Agostino: 102, 208, 214.
 Maleville, Jacques de: 176, 190.
 Mancini, Pasquale Stanislao: 75.
 Mangini, Bartolomeo: 114, 115.
Mangio, C.: 85.
Mannucci, F. L.: 161.
 Manz, Caspar: 173, 175.
 Manzoni, Alessandro: 156.
Marantonio Sguerzo, E.: 156.
 Marchese, ? : 161.
Marottoli, P.: 76.
 Marquart, Johann: 189.
 Marré, Gaetano: 75, 88, 93, 113, 115, 118,
 122-124, 129, 141, 155, 158-168, 171, 180,
 185-191, 193.
 Marré, Girolamo: 158.
Massa Piergiovanni, P.: 135.
 Masséna, André: 183.
 Massucco, Celestino: 83, 88, 166.
Mazzacane, A.: 72, 162.
Mazzanti Pepe, F.: 142.
 Mazzini, Giuseppe: 161.
Melis, G.: 186.
 Menochio, Giacomo: 189.
 Merlin (de Douai), Philippe-Antoine: 190.
 Molfino, Ambrogio: 122.
 Molfino, Filippo: 122, 185.
 Molinelli, Giovanni Battista: 113, 155, 156.
 Molina, Luis de: 189.
 Molini, Giovanni Francesco Battista: 84, 88, 89,
 105, 109-111, 115, 120-122, 127, 128, 137,
 146, 147, 151, 152, 158, 185, 187, 216-218.
 Molini, Stefano: 109.
 Mongiardini, Giovanni Antonio: 93, 101.
Monsagrati, G.: 76.
Montale, B.: 90, 93.
 Montesquieu, Charles-Louis de Secondat
 baron de La Brède et de: 181.

- Morabito, L.*: 158, 160.
Moravia, S.: 86.
Moscato, L.: 74, 168.
 Multedo, Ambrogio: 87, 91, 141.
 Muratori, Ludovico Antonio: 71.
- Napoli, M. T.*: 176.
Natali, G.: 161.
 Neri, Pompeo: 71.
 Noce, Giovanni Battista: 111.
Nörr, W.: 73.
 Novara, Michele: 97.
Novarese, D.: 134.
Nurra, P.: 156.
- Oliveri, F. P.*: 108, 162.
Outram, D.: 131, 139.
- Padoa Schioppa, A.*: 74, 184.
 Pallavicini, famiglia: 122.
 Pallavicini, Cesare: 185.
 Palmieri, Vincenzo: 156.
 Pardessus, Jean-Marie: 189, 190.
 Parente, Luigi: 189.
 Pareto, Agostino: 83, 118, 120, 135, 152.
 Pareto, Domenico: 120.
 Park, James Allan: 189.
 Parodi, Cesare: 75, 185.
Pecorella, C.: 70.
 Pellico, Silvio: 123.
Pene Vidari, G. S.: 74, 186.
Pepe, L.: 82, 90, 93.
 Perazzo, Benedetto: 185.
Peroni, B.: 83.
Petronio, U.: 177.
Petruciani, A.: 84.
Piergiovanni, V.: 73-75, 142, 158, 190.
 Pigeau, Eustache-Nicolas: 190.
 Portalis, Jean-Étienne-Marie: 176.
 Pothier, Robert-Joseph: 137, 189.
 Pufendorf, Samuel Freiherr von: 188, 189.
- Quartieri, Lorenzo: 190.
 Queirolo, Domenico: 167.
- Ranieri, F.*: 73.
Rava, L.: 158, 167.
Rebuffa., G.: 75.
 Redon de Belleville, Charles-Geoffroy: 170, 171, 182.
 Reineri, Giacomo: 179, 219.
Rémy, P.: 168.
 Renazzi, Filippo Maria: 107.
Ricci, C.: 118.
Ricuperati, G.: 83.
Ridella, F.: 75.
Rigobello, A.: 72.
 Rivarola, Stefano: 80, 81, 171.
Roberti, G.: 119.
 Rocco, Francesco: 189.
Roggero, M.: 83, 134.
 Roggero, Giovanni Battista: 97.
Romagnani, G. P.: 132, 143, 179.
Romano, A.: 70.
Ronco, A.: 90.
 Rossi, Giovanni Battista: 92, 160, 165.
Rotta, S.: 73, 79, 80, 161, 162.
 Rousseau, Jean-Jacques: 85.
 Ruffini, Giovanni: 186, 187.
Ruini, M.: 183.
- Saitta, A.*: 159.
 Saliceti, Antoine-Christophe: 122.
 Santarem, Pedro de: 189.
 Sauli, Gaspare: 159, 161.
 Saumaise, Claude: 189.
 Savary, Jacques: 189.
Savelli, R.: 73, 74, 81, 83, 84, 103, 142.
 Savigny, Friedrich Carl von: 73.
 Scaccia, Sigismondo: 189.
 Scassi, Onofrio: 94, 100-102, 104-106, 114, 115, 118, 120, 197, 198.
Scheider, W.: 118.
Schulze, R.: 118.
Sciumè, A.: 181.

- Sconnio, Paolo: 155.
 Sédillez (de Nemours), Mathurin-Louis-Étienne: 136-140, 179, 215.
 Semino, Prospero: 28, 105, 107, 115, 122.
 Serra, Giovanni Battista: 171.
 Serra, Girolamo: 83, 84, 110, 120, 121, 143, 144, 171, 174, 181, 226.
 Serra, Luigi: 188.
Sicard, G.: 85.
Simisi, L.: 74, 111, 112, 142, 186, 188.
 Sirey, Jean-Baptiste: 177.
Soffietti, I.: 74.
 Solari, Cottardo: 97, 141.
 Solari, Giovanni Andrea: 102.
 Solari, Giovanni Luca Andrea: 115, 121, 122, 128, 135, 138, 139, 146-149, 152, 165, 167, 168, 216, 218, 220.
 Solari, Nicolò: 122, 130, 138, 146, 187, 216, 219.
 Solari, Pietro Agostino: 122.
Somis Di Chiavrie, G. B.: 169.
Sordi, B.: 177.
 Spina, Giuseppe: 71, 156, 172, 218.
 Spinola, famiglia: 122.
Spinola, M.: 183.
Storti Storchi, C.: 74, 75.
 Stracca, Benvenuto: 189.
 Stendhal [Beyle, Henri]: 131.
Stramacci, F.: 112.
Stramacci, M.: 112.
 Stypmann, Johann Franciscus: 189.

 Tacitus, Publius Cornelius: 166.
 Talleyrand-Périgord, Charles-Maurice: 182.
 Tanucci, Bernardo: 71.
Tarello, G.: 71, 89, 168, 175, 193.
 Targa, Carlo: 189.
Tessitore, F.: 72.
 Thulden, Diodor: 189.
Tognarini, I.: 159.
Tomasi Stussi, G.: 124, 131, 132, 139.
 Torre, Giulio: 160.
 Tourette, vd. De la Rivoire.
Tranfaglia, N.: 184.

Tulard, J.: 82, 137.
Turchiarulo, A.: 73.

 Ubaldi, Baldo degli: 189.
Ungari, P.: 70, 167.

 Valin, René-Josué: 1829.
Vano, C.: 72.
Varni, A.: 134.
Varnier, G.: 74.
Venturi, F.: 79, 81.
Venturini, L.: 183.
Verger, J.: 73.
 Vernazza, famiglia: 207.
Villa, E.: 158, 162, 167.
 Villars, ? : 142.
 Vincens, Marie-Antoine-Emile: 189.
Vitale, V.: 82, 90, 94, 100, 143, 160, 184, 185.
Vivanti, C.: 83.
 Viviani, Domenico: 121.
 Voet, Jan: 83, 111, 189.
 Voltaire[Arouet, François-Marie]: 161.

 Wolff, Christian: 71.
Woolf, S.: 118, 175.
 Wesenbeke, Matthew: 189.
 Windscheid, Bernhard: 76.

Zaghi, C.: 163.
Zorzi, R.: 79.
Zorzoli, M.C.: 70.

MARIA STELLA ROLLANDI

Lavorare sul mare

Economia e organizzazione del lavoro marittimo
fra Otto e Novecento

Pubblicazione realizzata con il finanziamento dell'Università degli Studi di Genova.

Premessa

Nel periodo postunitario la marina mercantile italiana, caratterizzata da una lunga coesistenza della vela e del vapore, percorsa al contempo dal dibattito sul protezionismo e dalle scelte sul sostegno statale, vive una lenta evoluzione in un contesto europeo contrassegnato da un aumento della competitività delle altre flotte.

Perduta, per motivi diversi, ma tutti concorrenti, la possibilità di giocare un ruolo significativo nelle vie di traffico apertesesi con Suez, il divario con i paesi in crescita si fa sempre più ampio.

Nel nostro Paese la scarsità di capitali e la propensione al sostegno statale fanno anzi allontanare dal mare gli investimenti, come ha bene dimostrato Giorgio Doria per il caso genovese, in cui si opta per l'industria, valutata un settore più remunerativo.

Fatta eccezione per le compagnie sovvenzionate, chi continua a operare nel settore e fa parte dell'armamento libero calcola a lungo essere più conveniente non usufruire di agevolazioni e preferisce acquistare naviglio di seconda mano, soprattutto per quanto concerne le navi a vapore. Con questa flotta si percorrono le vie lasciate dalle marinerie più forti, quelle più faticose (in termini personali), più lontane, meno remunerative.

In questo ambito hanno luogo anche mutamenti per quanto concerne la gente di mare, in particolare per quella categoria che va a formare gli equipaggi.

È ben nota la ricchezza di studi su questo argomento a livello europeo e internazionale, anche con particolare attenzione al mercato del lavoro marittimo e alla sua evoluzione¹. In Italia questo aspetto ha visto fino ad ora una pubblicistica meno approfondita anche per la non facile reperibilità delle fonti necessarie a condurre questo tipo di indagini.

¹ Il recente contributo di G. HARLAFTIS, *Storia marittima e storia dei porti*, in «Memoria e ricerca», II (2002), pp. 5-21 ne ha bene presentato la ricca articolazione.

In tal senso con questa ricerca si intende presentare il primo risultato di uno studio svolto su un aspetto della storia marittima “vista dal mare”: sulla formazione degli equipaggi a bordo delle navi mercantili italiane fra Otto e Novecento, nel pieno della transizione dalla vela al vapore.

Il lento processo attraversato dalla flotta italiana, segnato da contraddizioni e incertezze, ma al contempo inserito in un contesto di mutamenti tecnologici di grande rilievo, si traduce in un analogo percorso per quanto riguarda la gente di mare, la sua formazione professionale, l’inserimento nel mercato del lavoro.

L’inadeguatezza, o la scarsa chiarezza, della legislazione, il faticoso percorso scolastico caratterizzato da una lunga coesistenza di vecchie e nuove modalità di formazione professionale si riflettono nella evoluzione dell’assetto del personale a bordo delle navi. Fra Otto e Novecento si attua la fase più netta di tale passaggio allorché si manifesta la definitiva rottura con la tradizionale formazione degli equipaggi, fino ad allora reclutati prevalentemente presso le comunità locali. La maggiore tecnicità richiesta a un ristretto gruppo di addetti, in particolare ai macchinisti, e, al contempo, la ridotta professionalità necessaria per il folto gruppo di lavoratori al vapore, quali fra gli altri i fuochisti e i carbonai, confermano l’esistenza di due diversi modi dell’andar per mare, che si coniugano con la crisi economica di fine secolo e il conseguente profondo mutamento del mercato del lavoro.

È una prima importante fase dell’evoluzione di questo aspetto dell’economia marittima, che nei decenni successivi avrebbe subito ulteriori importanti cambiamenti. La documentazione reperita ha permesso di portare un contributo, squisitamente ligure, in tale ambito. Equipaggi di velieri e piroscafi, che si formano nel porto di Genova nei primi anni del XX secolo, sono stati così esaminati alla luce delle trasformazioni in atto nella marina mercantile. Si tratta di un campione circoscritto, che tuttavia ha consentito di individuare la dinamica dei mutamenti nella formazione e nelle caratteristiche retributive, personali, professionali e regionali di questi nuclei di lavoro sul mare.

Capitolo I - I trasporti marittimi in Italia (1861-1913)

1. La formazione di una marineria nazionale

In uno scritto del dicembre 1879 sulla marina mercantile Paolo Boselli non esitava a parlare con insistenza di “decadenza” nella quale andava precipitando questo importante settore dell’economia nazionale¹. «Pochi anni or sono belle e grosse navi sorgevano nei cantieri italiani e i fidi guadagni dei bene avviati commerci e delle lontane navigazioni promettevano agli armatori e ai marinai del nostro paese liete fortune»², così commentava colui che di lì a poco sarebbe stato il relatore dell’Inchiesta sulla Marina Mercantile. Certamente tale visione, forse un po’ acriticamente positiva, delle precedenti condizioni del settore marittimo era scossa dal quadro della flotta mercantile al 1878 delineato con dovizie di particolari dall’onorevole Randaccio³. A quella data, infatti, la perdurante crisi internazionale, coniugata con le difficoltà strutturali del settore, aveva evidenziato la debolezza del comparto marittimo nazionale riguardo il quale, del resto, venivano fatti da più parte numerosi ed autorevoli richiami, che non consentivano né eufemismi né previsioni ottimistiche per il futuro⁴.

¹ P. BOSELLI, *Marina mercantile* in «Annuario delle scienze giuridiche, sociali e politiche», diretto da Carlo F. Ferrari, I (1880-81), pp. 286-319.

² *Ibidem*, p. 286.

³ C. RANDACCIO, *La marina mercantile italiana nel 1878*, in «Rivista marittima», XII (1879), pp. 73-81.

⁴ Lo stesso Boselli riportava le amare e preoccupate considerazioni svolte dalla Camera di Commercio di Genova, sempre relativamente all’andamento dell’armamento locale nel 1878: «... è vero che i nostri bastimenti a vela navigano ...e continueranno a navigare fino a tanto che i noli lasceranno un profitto anche minimo, detratte le pure spese di navigazione, e anche per la sola speranza di meglio e per non lasciare i bastimenti in porto esposti ai danni di un più rapido deperimento. Questo però – si concludeva in quella nota – non prova punto in favore della nostra marina, perché a tenerla in vita è necessario che la navigazione dia un utile netto, sufficiente a pagare l’interesse e la reintegrazione del capitale» (P. BOSELLI, *Marina* cit., p. 307).

L'«epoca d'oro della vela», che nei primi anni Sessanta aveva visto un incremento della flotta nazionale basato essenzialmente sull'aumento del tonnellaggio dei velieri, era stata un po' il canto del cigno di un settore, che, proprio in ambito internazionale, aveva sempre minori elementi di competitività⁵, peraltro emersi già al momento dell'Unità, allorché la flotta del nuovo Regno si presentava di livello inferiore rispetto a quella inglese e francese. Fin dagli anni Trenta dell'Ottocento, infatti, all'estero era stato effettuato un potenziamento delle navi a vapore, mentre il naviglio italiano appariva costituito almeno per una buona metà da imbarcazioni destinate alla pesca e al cabotaggio⁶. Il divario nel tempo era aumentato.

⁵ Per un inquadramento complessivo dell'economia marittima italiana all'indomani dell'unità si vedano: G. RONCAGLI, *L'industria dei trasporti marittimi*, in *Cinquanta anni di storia italiana*, I, Milano 1911; E. CORBINO, *Annali dell'economia italiana, (1861-1914)*, Napoli s.d.; ID., *Il protezionismo marittimo in Italia*, Roma 1922; ID., *Economia dei trasporti marittimi*, Napoli 1954; C. CIANO, *La marina mercantile nazionale dall'Unità ad oggi*, in *L'economia italiana dal 1861 al 1961*, Milano 1961, pp. 297-312; V.D. FLORE, *L'industria dei trasporti marittimi*, Roma 1966-1973; L. DE COURTEN, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma 1989. Oltre agli atti delle inchieste parlamentari svolte su temi attinenti la marina e di cui si daranno più avanti specifiche indicazioni, per i dati quantitativi e le rilevazioni statistiche si rimanda a MINISTERO DI AGRICOLTURA INDUSTRIA E COMMERCIO poi (dal 1881) MINISTERO DELLE FINANZE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno. Pesca del pesce e corallo. Marina mercantile e costruzioni navali* poi *Movimento della navigazione del Regno d'Italia*, Torino-Firenze-Roma 1863 e sgg.; *Sulle condizioni della Marina Mercantile italiana al 31 dicembre. Relazione del Direttore generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro della Marina*, Roma 1896-1914.

⁶ A. PETINO, *Il problema marittimo in Italia all'alba dell'unificazione*, in *L'economia italiana* cit., pp. 271-297. L'autore è molto netto nel delineare un quadro carente le cui possibilità di crescita, soprattutto in termini comparativi, apparivano già compromesse: « Il tonnellaggio inglese a vapore ... dal 1838 al 1860 era salito da 82.716 a 500.140 tonn.; quello francese da 9.693 a 68.025 tonn.; la nostra marina era costretta a segnare il passo con un naviglio di circa 700.000 tonn., ma comprendente circa 20.000 unità, di cui il 50% circa formato da imbarcazioni di minimo tonnellaggio destinate alla pesca ed al cabotaggio e per nulla adatte alla navigazione di lungo corso; il resto era costituito quasi interamente da navi a vela, con una cinquantina di navi a vapore, ma tutte di scarsa capacità e stazzanti in media intorno alle 40 tonnellate nei migliori armamenti del Regno di Napoli e degli Stati Sardi » (p. 277).

Tabella 1. *Tonnellaggio netto della marina mercantile italiana (1862-1882)*

Anno	Navi a vela (A)		Navi a vapore (B)		Totale (A + B)	% B sul totale
	Tonn.	Inc. %	Tonn.	Inc. %		
1862	643.946		10.228		654.174	1,56
1863	642.371	-0,24	17.812	74,15	660.183	2,70
1864	573.242	-10,76	19.837	11,37	593.079	3,34
1865	656.102	14,45	22.135	11,58	678.237	3,26
1866	741.490	13,01	22.445	1,40	763.935	2,94
1867	794.084	7,09	23.091	2,88	817.175	2,83
1868	859.732	8,27	23.442	1,52	883.174	2,65
1869	928.152	7,96	24.656	5,18	952.808	2,59
1870	980.064	5,59	32.100	30,19	1.012.164	3,17
1871 (1)	993.912	1,41	37.517	16,88	1.031.429	3,64
1872	992.913	-0,10	37.860	0,91	1.030.773	3,67
1873	997.866	0,50	48.573	28,30	1.046.439	4,64
1874	979.519	-1,84	52.370	7,82	1.031.889	5,08
1875	987.190	0,78	57.147	9,12	1.044.337	5,47
1876	1.020.488	3,37	57.881	1,28	1.078.368	5,37
1877	1.010.130	-1,02	58.319	0,76	1.068.449	5,46
1878	966.137	-4,36	63.020	8,06	1.029.157	6,12
1879	933.306	-3,40	72.666	15,31	1.005.972	7,22
1880	922.146	-1,20	77.050	6,03	999.196	7,71
1881	895.359	-2,90	93.698	21,61	989.057	9,47
1882	885.285	-1,13	104.719	11,76	990.004	10,58

(1) A partire da questa data sono indicati soltanto i velieri provvisti di atto di nazionalità, ne sono perciò esclusi i bastimenti addetti al piccolo cabotaggio e alla pesca limitata.

Nostra elaborazione da E. CORBINO, *Il protezionismo marittimo* cit.

L'andamento della flotta nazionale nei primi venti anni post-unitari fu complessivamente modesto, nonostante la crescita della vela, il cui tonnellaggio passò da 643.946 tonnellate nel 1862 a 1.020.488 quattordici anni dopo, nel 1876, allorché toccò la più alta consistenza in assoluto. Ma negli anni immediatamente successivi ebbe luogo una irreversibile contrazione di questo tipo di naviglio, che nel 1882 toccava le 885.285 tonnellate e continuò ancora a diminuire⁷. Per converso la marina a vapore ebbe una crescita

⁷ Nel 1892 scese a 609.821 tonnellate e ancora a 570.403 dieci anni dopo; alla vigilia della prima guerra mondiale aveva una consistenza di 355.963 tonnellate.

continua che fece salire il suo tonnellaggio dalle 10.228 tonnellate nel 1862 a 37.860 dieci anni dopo e, ancora, a 104.719 nel 1882.

Si trattò di un incremento vistoso, dato il basso livello di partenza della flotta a vapore post-unitaria. Nel 1902, per esempio, essa era ancora salita (tonn. 448.404) e tale crescita era accompagnata da un importante aumento dei piroscafi la cui stazza era compresa fra le 1.550 e le 2.000 tonnellate nette. In quegli anni a cavallo del secolo, infatti, crebbe il numero di navi a vapore, ma anche a vela, di portata superiore al passato⁸. Nel 1913 il tonnellaggio della marina a vapore italiana toccava le 876.885 tonnellate: era un incremento ragguardevole, ma conseguito in poco più di mezzo secolo e, nel contesto europeo, la flotta mercantile italiana, sia in termini assoluti, sia per quanto concerneva il peso percentuale della componente velica nella sua composizione, risultava essere ancora modesta⁹.

Sulla base di queste considerazioni è stato bene sottolineato come, accanto alla lentezza della transizione vela/vapore, e, anzi, in un processo strettamente intrecciato, si manifestasse una crescita “precaria” proprio in un settore così importante per lo sviluppo dell’economia italiana¹⁰.

Ad un confronto internazionale, poi, certi elementi assumevano un peso ancora diverso, più problematico.

Nel 1870 la flotta mercantile italiana era al quinto posto a livello mondiale per quanto riguarda il tonnellaggio complessivo, ma considerando il dato più da vicino si osserva che i piroscafi della nostra bandiera erano poco numerosi e di stazza inferiore anche a quelli di paesi meno forti riguardo il tonnellaggio complessivo (Germania e Austria-Ungheria)¹¹.

A dieci anni dalla formazione del nuovo Regno la flotta italiana era ormai in evidente difficoltà e proprio a quella data prendeva accelerazione la sua decadenza: diminuiva il tonnellaggio delle navi nazionali, soprattutto

⁸ Fino al 1876, nella flotta a vapore italiana non c'erano navi superiori alle 1.500 tonnellate.

⁹ B.R. MITCHELL, *European Historical Statistics (1750-1950)*, New York 1980, pp. 346-347.

¹⁰ T. FANFANI, *Lo scenario generale*, in *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di T. FANFANI, Napoli 1993, p. 10; si veda anche l'appendice statistica alle pp. 20-21 relativamente all'andamento della flotta mercantile e a vela (1861-1915) e dei maggiori cantieri nazionali (1861-1912).

¹¹ Per certi aspetti dunque la fisionomia della flotta nazionale delineata al momento dell'Unità non era migliorata.

per la contrazione del naviglio di cabotaggio¹², mentre era piuttosto scarso l'incremento dei piroscafi. Un segno di questo regresso, come già accennato, era dato dal calo della partecipazione nel nostro naviglio al movimento della navigazione internazionale nei porti della penisola passata dal 36,5% nel 1870 al 34,8% nel 1880.

Dunque mentre i rapporti mondiali fra vela e vapore andavano mutando a favore di quest'ultimo, nel caso dell'armamento italiano tale processo era penosamente lento¹³.

Eppure l'apertura del canale di Suez era stata seguita con attenzione, così come era ben chiaro a molti che per i porti del Mediterraneo si presentava l'occasione di tornare ad avere una posizione centrale nei traffici con l'Oriente. Ciò che era stato avvertito nell'immediato da chi con sensibilità economica e commerciale viveva gli avvenimenti del suo tempo avrebbe poi avuto una conferma nella evoluzione dei trasporti marittimi internazionali.

Nel 1869 Pier Luigi Barzellotti, segretario della Camera di Commercio di Firenze e membro della Società Geografica Italiana, definiva Suez « uno dei fatti più memorabili fra i molti che formeranno la meraviglia delle future generazioni »¹⁴. Tale osservazione veniva formulata dopo avere visto i lavori del canale nell'aprile 1865, su invito di Ferdinand de Lesseps e del senatore Torelli, allora ministro di Agricoltura industria e commercio, assieme a una nutrita delegazione delle camere di commercio italiane¹⁵. Era una delle tante occasioni in cui si dibatté dell'efficacia e della convenienza di passare per il canale, sottoponendo a discussione le tabelle relative alle distanze dai prin-

¹² Su questo aspetto vedi G. MORICOLA, *Il cabotaggio in età postunitaria*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di P. FRASCANI, Roma 2001, pp. 55-81.

¹³ C. CIANO, *La marina mercantile nazionale* cit., pp. 297-312.

¹⁴ P.L. BARZELLOTTI, *La questione commerciale d'Oriente. L'Italia e il canale di Suez, Cenni storici e considerazioni*, Firenze 1869, p. 1.

¹⁵ *Ibidem*, p. 144, si veda l'elenco dei partecipanti, quindici dei quali stesero delle relazioni poi pubblicate. Da tempo in alcune città italiane si discuteva delle possibilità offerte dallo sviluppo dei commerci con l'Oriente. Il dibattito intorno a questi temi presso la Camera di Commercio di Genova, per esempio, ebbe luogo molto presto, non appena si cominciò a respirare un'atmosfera di maggiore libertà economica (vedi M.S. ROLLANDI, *Saperi tradizionali e saperi professionali nella formazione tecnica a Genova nella seconda metà dell'Ottocento*, in corso di stampa).

cipali porti europei e nord americani all'India, in particolare a Bombay, calcolando la distanza in miglia geografiche, in giorni impiegati dai vapori a ipotetiche dieci miglia l'ora, e così via ¹⁶.

Il Barzellotti si mostrava ottimista sugli "speciali vantaggi" che sarebbero derivati all'Italia, data la posizione della penisola, potenziale sede di un commercio diretto di importazione/esportazione e, al contempo, emporio per commercio di transito o di approvvigionamento di tutta Europa ¹⁷. Non tutti però vedevano una trasformazione repentina delle vie di traffico, anche se sulla base di analisi differenti. Il Boccardo, per esempio, forse perché consapevole della composizione prevalentemente velica della flotta mercantile italiana, sottoponeva a discussione il problema dei costi in termini di giorni di navigazione piuttosto che di miglia da coprire ¹⁸. Ancora più dubbioso si mostrava Jacopo Virgilio, che sottolineava il costo rilevante del pedaggio per il transito del canale ¹⁹.

Infine A. Betocchi, decisamente favorevole alle nuove opportunità, sottolineava che due erano le condizioni basilari per adeguarsi a tale mutamento nel commercio marittimo internazionale: la prima, che la navigazione nel canale dovesse essere effettuata su piroscafi, la seconda, strettamente collegata alla inadeguatezza della marineria italiana, che si delineasse un intervento sostenitore dello Stato, per fronteggiare tale emergenza, che,

¹⁶ P.L. BARZELLOTTI, *La questione commerciale* cit., p. 157; si veda su questo tema L. TORELLI, *Dell'avvenire del commercio europeo*, Firenze 1859, III, o G. SAPETO, *L'Italia e il canale di Suez*, Genova-Firenze 1865, che commentava: «... sarebbe pappa a noi cotta da altri, un cibo celestiale e quotidiano venutoci come la manna dalle nuvole» (p. 5), citato anche da F. SPOONER, *The Suez Canal and the Growth of the international Economy, 1869-1914*, in *Mediterraneo e Oceano indiano*. Atti del sesto Colloquio internazionale di Storia marittima (Venezia 20-29 settembre 1962), a cura di M. CORTELLAZZO, Firenze 1970, pp. 393-418.

¹⁷ Si prefiguravano traffici, aumenti della navigazione di cabotaggio e della pesca in Mar Rosso, che avrebbero potuto compensare la concorrenza francese sulle coste italiane e non si escludeva il trasporto dei pellegrini: «essendo che il Mar Rosso ed il Golfo Persico si prestino ottimamente alla mezzana navigazione, nella quale i nostri potranno, offrendo patti discreti, ottenere i trasporti delle merci che dagli empori d'Arabia vanno in Egitto, ed imbarcare anco i pellegrini che si recano alla Mecca» (P.L. BARZELLOTTI, *La questione commerciale* cit., p. 181).

¹⁸ G. BOCCARDO, *Il canale attraverso l'istmo di Suez e gli interessi commerciali dell'Italia*, Genova-Firenze 1865 e, dello stesso, *Il Bosforo di Suez in relazione col commercio del mondo e segnatamente col commercio dell'Italia. Cenni ed osservazioni*, Forlì 1869.

¹⁹ J. VIRGILIO, *Il commercio indoeuropeo e la marina mercantile italiana*, Genova 1869.

se superata positivamente, avrebbe portato l'Italia a competere con altre nazioni²⁰.

Certo è che, nonostante le perplessità, ma anche le numerose aspettative, per l'Italia l'apertura del canale non ebbe le stesse conseguenze positive di altri paesi²¹. Anzi, come si è già detto, fu l'inizio di un aumento del divario rispetto alle marinerie concorrenti, proprio perché Suez giocò un ruolo importante nella creazione di un grande mercato internazionale, all'interno del quale per la sua lentezza evolutiva, la flotta italiana fu eliminata, e per lungo tempo, dalla competizione mondiale. La nostra marina mercantile perse quei mercati che, ancora a metà dell'Ottocento, l'avevano vista, se non protagonista, certo in ruolo di rilievo. Ma, soprattutto, all'apertura di Suez fece seguito una crescente rapida produttività delle navi a vapore, che comportò anche la caduta dei noli, conseguita con l'applicazione di nuova tecnologia²², che, a partire dagli anni Ottanta, a sua volta trasformò una competizione fino allora abbastanza equilibrata fra vela e vapore in una accelerazione di divario²³.

²⁰ « Quando anche noi avessimo molti velieri, non avremmo quello che ci occorre; perché – osservava il Betocchi – è oramai ammesso, senza gran discutere, che solo la navigazione a vapore è utile, quando s'intraprendono viaggi attraverso il canale ... »; ma descrivendo la flotta a vapore, senza considerare i piroscafi con capacità inferiore alle trecento tonnellate, risultava che il naviglio a vapore era costituito da sette navi in legno e quarantaquattro in ferro, per la complessiva capacità di 24.265 tonnellate. Concludeva perciò che l'aridità delle cifre era « eloquentissima e scoraggiante! » (A. BETOCCHI, *La marina mercantile italiana e il canale di Suez*, in « Rivista marittima », V, 1972, pp. 477-492; 756-769).

²¹ U. SPADONI, *Il canale di Suez e l'inizio della crisi della marina mercantile italiana*, in « Nuova rivista storica », LIV (1970), pp. 651-702.

²² « Col tempo si perfezionano le macchine. Nella seconda metà del secolo la macchina alternativa a duplice espansione, e quella a triplice e quadruplici espansione, danno una soddisfacente soluzione al problema del consumo del carbone per la navigazione e dell'ingombro a bordo, ampliando altresì il raggio di autonomia della nave. Fino a che, tra la fine del secolo e l'inizio del 1900, arriverà la turbina. Mentre, principalmente per iniziativa britannica, si realizza una consistente rete di stazione di bunkeraggio (carbone) » (U. MARCHESE, *Economia dei trasporti marittimi, argomenti e problemi*, I, Genova 2001, p. 71).

²³ D. NORTH, *Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913*, in « The Journal of Economic History », XVIII (1958), pp. 537-555; vedi anche M.E. FLETCHER, *The Suez Canal and World Shipping 1869-1914*, *Ibidem*, pp. 556-573, il quale sottolinea la inferiorità della flotta italiana. Questa condizione, al pari di quella austro-ungarica, russa e spagnola, è confermata dal fatto che, a fronte di una successiva diminuzione del traffico inglese per Suez,

2. Un'inchiesta e una lunga protezione

Sui nodi dell'economia marittima si incrociavano molteplici commenti e interpretazioni, ma coloro che intervenivano non comprendevano appieno i termini entro i quali si svolgeva il confronto fra le economie nazionali né il peso giocato dalla flotta mercantile all'interno dello sviluppo del paese. Soprattutto, poi, il dibattito sulle ragioni della crisi, e sulle misure da adottare per superarla, evidenziava l'esistenza di "diagnosi" e "cure" di contrastante orientamento, non di rado espresso con asprezza e ferocia²⁴.

L'avvocato Jacopo Virgilio, per esempio, attribuiva il malessere della marina all'eccessivo onere delle numerose tasse imposte (di ancoraggio, sanitarie, marittime, consolari ecc.)²⁵, mentre una simile spiegazione era definita semplicistica e inadeguata da Alessandro Rossi, sostenitore invece di una più profonda ragione della crisi, comune all'industria e alla navigazione²⁶. La decadenza della marina mercantile, a parere dell'industriale, aveva « stretti nessi colla povertà delle nostre industrie e del nostro commercio interno », per questo motivo non era possibile che si sviluppessero « città marittime senza avere dietro a sé città manifatturiere »²⁷. Le proposte di Virgilio, e di altri come lui, parevano dunque al Rossi richieste sostanzialmente miopi, che, se accolte dal governo, certo non sarebbero bastate a superare una crisi di tale portata. Anche in questa occasione si manifestava la sua generale visione in materia di politica economica, contraria a quell'« esagerato liberismo economico » voluto dai genovesi che avevano portato « una delle più nobili regioni d'Italia ... a ricorrere al soccorso di

fu la Germania a occupare il posto lasciato libero (p. 565). In particolare, sulle conseguenze dell'introduzione di nuove tecnologie nella marina mercantile tedesca vedi R. KNAUERHASE, *The Compound Steam Engine and Productivity Changes in the German Merchant Fleet 1871-1887*, *Ibidem*, XXVIII (1968), pp. 390-403. Su questo importante momento della storia delle relazioni economiche internazionali si veda anche D. A. FARNIE, *East and West of Suez. The Suez Canal in History 1854-1956*, Oxford 1969.

²⁴ T. FANFANI, *Lo scenario generale* cit. p. 11.

²⁵ *Le tasse marittime, Memoria del prof. Jacopo Virgilio*, Roma 1879.

²⁶ A. ROSSI, *Dell'odierna crisi della nostra marina mercantile*, in « Nuova antologia », s. II, fasc. XXII (15 novembre 1879), pp. 326-375.

²⁷ *Ibidem*, pp. 253, 262. « ... l'Italia si vide sopraffatta così nelle industrie di mare come di terra dai rapidi e giganteschi progressi degli altri popoli; a ciò deve se è impotente alla lotta con essi, se la sua marineria mercantile è agonizzante ... » (p. 356).

Stato »²⁸. Proprio sul terreno del liberismo economico venivano a scontrarsi Rossi e Gerolamo Boccardo, nonostante avessero alcuni elementi di lettura comune per quanto atteneva la valutazione dell'economia marittima italiana e della marina mercantile in particolare. Il Boccardo si affiancava alla posizione di coloro che erano orientati verso una modernizzazione della flotta italiana e, più in generale, molto attento ai problemi della crescita economica (compreso appunto il ruolo dell'economia marittima)²⁹, vedeva proprio nel mancato adeguamento tecnologico della flotta la causa di una inarrestabile perdita di competitività³⁰. Dalle sue considerazioni appariva come tale crisi fosse anche strettamente correlata alla inadeguatezza dell'apparato industriale italiano, motivo per cui, per esempio, negli anni Sessanta nel porto di Genova era aumentato il numero di velieri in uscita senza carico mentre al momento di una sia pur debole ripresa negli anni Settanta erano ormai le navi straniere a dominare i traffici in entrata e uscita³¹. Ma il contrasto con Alessandro Rossi, che si "consumò" sulle pagine della «Nuova antologia»³² riguardava in primo luogo il ruolo dello Stato per favorire la ripresa della marina. Dall'economista genovese non veniva alcuna posizione aprioristi-

²⁸ «...l'esasperato liberismo economico persuase i Genovesi che i punti franchi fossero un progresso, ma non sono buoni amici dei Genovesi (vedi il Virgilio, ndr) coloro che oggi ancora usano siffatto liberismo economico a far credere che lo sgravio di due milioni di tasse basti a fare risorgere l'industria marinara italiana» (*Ibidem*, p. 375).

²⁹ In altra sede si è ricordata la posizione assunta all'indomani dell'Unità da Nino Bixio riguardo la necessità di passare al vapore visto che a suo parere «la marina italiana [era] condannata a perire» (vedi M.S. ROLLANDI, *Imparare a navigare. Istruzione e marina mercantile dalla legge Casati al primo dopoguerra*, in *A vela e a vapore* cit., p. 149).

³⁰ G. BOCCARDO, *Il problema della marina mercantile italiana*, in «Nuova antologia», s. II, fasc. VI (15 marzo 1880), pp. 195-232 e, dello stesso, *Nota sulla trasformazione della Marina Mercantile e sulla migliore organizzazione del commercio marittimo italiano*, in «Rivista marittima», XIV (1881), pp. 353-366 (apparso l'anno precedente su «Archivio di statistica»).

³¹ Vedi G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova*, I, *Le premesse (1815-1882)*, Milano 1969, p. 214 e sgg., e le considerazioni di M. DORIA, *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale*, in *A vela e a vapore* cit., in particolare pp. 95-98. Sul movimento nel porto di Genova in questo periodo si rimanda a U. MARCHESE, *Il porto di Genova dal 1815 al 1890*, in «Archivio Economico dell'Unificazione Italiana», IX (1959), 2, pp. 3-114, M.E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)*, in «Miscellanea storica ligure», XVII, (1985 ma 1989); e, della stessa, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova, tra '800 e '900*, Milano 2000.

³² La redazione della rivista aveva precisato di non concordare con le idee esposte dall'industriale veneto, ma di ritenere opportuno pubblicarne ugualmente l'intervento.

camente contraria ad una cooperazione da parte governativa per iniziative e servizi quasi pubblici come quelli svolti dalle compagnie di navigazione postale o, ancora, riguardo eventuali interventi del governo in opere portuali, o di controllo e vigilanza sulle assicurazioni marittime, o, infine, nel miglioramento dell'istruzione nautica. E questo per citare solo alcuni dei numerosi esempi portati dal Boccardo, il quale, però, vedeva negativamente un maggiore intervento dello Stato nei termini invocati dal Rossi. Questi, che imputava alla libera concorrenza la causa principe della crisi della marineria italiana, veniva definito dal genovese « un leale, ma risoluto avversario » dei principii della scienza economica³³.

Quanto riferito fin qui è per ricordare come non tutti, all'epoca, avessero sull'argomento concordanza di idee o come, spesso, all'interno di un principio comune, valutassero con accenti diversi il problema marittimo, i rimedi da apportare e il ruolo dello Stato. Era ben difficile e raro, infatti, che le analisi della congiuntura in atto portassero a decretare la inequivocabile superiorità del vapore e la conseguente necessità di potenziare la costruzione e l'attività di trasporto via mare con mezzi più moderni. Era anche una questione non semplice da dirimere, data l'antica tradizione velica italiana e la presenza nei porti nazionali di una cospicua flotta a vela, oltre al fatto che questa continuava a fare affari trasportando le grandi quantità di cereali esportate dalla Russia³⁴. Da un lato, quindi, c'era il « culto del veliero »³⁵, che genuinamente vincolava molti armatori italiani, e, dall'altro, permaneva la convinzione che la duttilità della vela, la sua « libertà » rispetto alla necessità

³³ G. BOCCARDO, *Il problema* cit., p. 230. Nella stessa occasione egli faceva proprie alcune osservazioni del Virgilio: « ... che cosa c'entra l'autorità e la società negli interessi personali dei produttori e dei consumatori? Vegga il governo di non disturbare, di non inceppare, di non opprimere questi interessi; ma nel resto lasci che ciascuno attenda liberamente ai propri affari, senza mischiarsi degli interessi dei produttori e dei consumatori. Povero governo! Non ci mancherebbe altro! Non può neppure fare convenientemente quello che dovrebbe (come garantire la pubblica sicurezza, per cui principalmente si paga l'imposta), e lo si vorrebbe ancora incaricare di occuparsi di ciò che non deve, spingendolo ad accrescere vincoli e pastoie quasi che non se ne avessero anche di troppo! » (*Ibidem*, p. 231).

³⁴ Vedi in proposito E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi* cit., p. 22; V.D. FLORE, *L'economia dei trasporti marittimi in Italia*, Roma 1973, p. 134.

³⁵ Rispetto a questa mentalità, invece, si mostrò più autonomo Raffaele Rubattino, che ebbe perciò un approccio dinamico e lungimirante nei confronti della navigazione a vapore (G. DORIA, *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino. 1839-1881*, Genova 1990).

di approvvigionamento di carburante che condizionava il vapore, avrebbe portato a ritagliare per i mezzi spinti dal vento una nicchia di competitività³⁶.

Il quadro composito e non univoco su tale argomento risulta evidente anche dai lavori dell'Inchiesta sulla Marina Mercantile, decisa con la legge 24 marzo 1881. La commissione diede inizio al suo operato il 21 giugno successivo. Per quattro mesi si svolsero indagini nelle varie regioni marittime italiane, dove ebbero luogo incontri e furono raccolte deposizioni scritte e orali. Il tema affrontato era sostanzialmente quello relativo all'individuazione delle cause della crisi della marina mercantile italiana e delle misure da prendere per risolverla. Dall'ottobre 1881 al maggio 1882 vennero dati alle stampe i risultati dell'inchiesta orale e scritta; successivamente i lavori procedettero per la messa a punto delle deliberazioni della Commissione stessa. Infine, il testo riassuntivo dei lavori vide la luce nell'aprile 1883³⁷.

Le indicazioni statistiche relative a tutte le attività marittime svolte nel Paese, comprese quelle dell'industria cantieristica, insieme con i pareri espressi in materia da persone che a vario titolo operavano in tale ambito, concorrevano a delineare in termini quantitativi e qualitativi lo stato della marina mercantile italiana all'inizio degli anni Ottanta dell'Ottocento, proprio nel momento in cui, come si è visto, le analisi relative alle caratteristiche del trasporto marittimo internazionale evidenziano l'esistenza di un *turning point* nell'evoluzione del settore.

Comunque vi era consapevolezza della gravità della crisi in atto: dai lavori della commissione emerse, infatti, che, senza un "mutamento di rotta", i problemi e le difficoltà dell'economia marittima italiana sarebbero solo peggiorati. Né, almeno nella definizione dei temi principali, vi era una sotto-

³⁶ « Sarà sempre del bastimento a vela di fare scalo dove e come vuole, di correre i mari per tre o quattro anni senza tornare al suo porto di armamento, laddove il piroscalo è obbligato ad arrivi e partenze a data fissa, non può che per eccezione rara uscire dai limiti de' suoi itinerari, e risponde generalmente a movimenti, a necessità commerciali regolari e permanenti, mentre che la vela risponde a movimenti, a necessità irregolari, intermittenti ... » (C. RANDACCIO, *La marina mercantile* cit.).

³⁷ L'ampiezza dei lavori spiega il motivo della pubblicazione in sette corposi volumi, in tempi differenti: *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile (1881-1882)*, I-IV. *Riassunti dell'inchiesta orale e scritta*, Roma 1882; V. *Aggiunte e correzioni ai riassunti dell'inchiesta orale e scritta. Notizie e memorie speciali*, Roma 1882; VI. *Verbali delle adunanze della commissione d'inchiesta*, Roma 1882; VII. *Relazione della commissione d'inchiesta (Relatore, Dep. P. Boselli)*, Roma 1883.

valutazione che i nodi più complessi riguardassero specificamente la marina velica. « Il fenomeno che si incontra nel commercio marittimo italiano è ... di doppio carattere. Concorrenza del vapore alla nave a vela; concorrenza, quindi, della nave forestiera alla nave italiana », con queste parole quasi esordiva la relazione finale³⁸. Il che non negava l'esistenza di problemi fra i vapori per i quali l'adozione di nuove tecnologie costituiva un elemento concorrenziale di primaria importanza. Riguardo questi temi, in buona sostanza, i pareri risultavano convergere: necessità di aumentare la costruzione di piroscafi lasciando alla vela i traffici per i quali fosse preferibile l'economia del trasporto rispetto alla velocità³⁹.

I dati di riferimento intorno ai quali lavorarono i commissari possono essere sinteticamente riportati riproducendo la stessa tabella presentata negli atti della commissione, in cui si evidenzia lo stato di difficoltà in cui versava la marina mercantile italiana nell'anno 1880-81. Sono elementi tratti dal *Bureau Veritas* e quindi di significato internazionale. Su sedici nazioni prese in esame, la flotta italiana a vapore era al quattordicesimo posto sia per la proporzione del numero dei vapori sul totale, sia per quella delle tonnellate dei vapori stessi sul totale. Pertanto stava dietro alla marina portoghese e, riguardo il rapporto delle tonnellate dei vapori sul totale, dietro la marina turca. Va da sé che le marine degli altri paesi presi in considerazione, sotto questo specifico aspetto, erano in posizione migliore. Tale basso profilo rifletteva peraltro quanto risultava dalla descrizione dello stato delle principali flotte mondiali, che evidenziava soprattutto lo scarso tonnellaggio a vapore del nostro naviglio.

Per tonnellaggio netto a vapore l'Italia, paese di antica tradizione marinara, era all'ottavo posto, dopo la marina olandese, quella russa e anche dopo la flotta a vapore spagnola. Il divario rispetto al tonnellaggio netto dei bastimenti inglesi, americani, e degli stessi francesi, era molto alto. Soprattutto con i primi si rimarcava una distanza enorme: il tonnellaggio netto dei bastimenti a vapore battenti bandiera inglese era di 2.773.082 tonnellate, quello degli italiani di 72.813 tonnellate, il 2,63%.

³⁸ *Inchiesta parlamentare* cit., VII, p. 2.

³⁹ « La navigazione a vela sembra poter sostenersi *per un tempo non determinabile* (il corsivo è nostro) solo in quei lunghi viaggi in cui lo spirare dei venti regolari, la mancanza o l'alto costo del carbone nei punti di approdo, la qualità delle merci da trasportare elidono gli speciali vantaggi che, in altre condizioni, il piroscafo offre al commercio » (*Ibidem*).

Tabella 2. *Statistica per bandiere in ragione del numero dei bastimenti e del tonnellaggio, che comprende soltanto navi oltre le 50 tonnellate, secondo i dati del Bureau Veritas (anno 1880-81)*

Bandiere	Numero dei bastimenti			Tonnellaggio netto		
	A vela	A vapore	Totale	A vela	A vapore	Totale
inglese	18.352	3.787	22.139	5.486.666	2.773.082	8.259.748
americana	5.958	548	6.506	2.048.975	389.937	2.438.912
norvegese	4.160	148	4.308	1.371.721	49.067	1.420.788
tedesca	3.113	277	3.390	953.856	203.322	1.157.178
italiana	2.936	103	3.039	913.782	72.813	986.595
francese	2.772	335	3.107	541.853	277.781	819.634
rusa	1.875	166	2.041	426.226	82.834	509.060
svedese	1.979	258	2.237	399.237	69.292	468.529
spagnola	1.578	226	1.804	325.036	135.814	460.850
olandese	1.112	111	1.223	332.750	80.632	413.382
greca	1.672	20	1.692	321.777	9.526	331.303
austro-ungarica	599	82	681	237.790	62.114	299.904
danese	1.172	109	1.281	177.839	47.844	225.683
portoghese	424	17	441	99.572	10.946	110.518
turca	374	10	384	61.738	5.579	67.317
belga	29	40	69	13.067	44.747	57.814

Fonte: *Inchiesta sulla marina mercantile*, I, Roma 1882, p. 106.

Le “scansioni” che avevano accompagnato la storia della marineria italiana dal 1800 al 1880 – crescita, sviluppo, crisi – erano a tutti note. In una prima fase vi era stato lo sviluppo del piccolo e grande cabotaggio: il primo per il trasporto di prodotti agricoli e alimentari (vino, formaggio), legname, materiale da costruzione, il secondo per il trasporto di grani dal Levante e dal Mar Nero, da un lato, e di ferro e carbone inglesi, dall’altro. Successivamente aveva preso a crescere anche la navigazione di lungo corso per il trasporto transoceanico: grano dal Pacifico, riso, legnami e anche grano dagli Stati Uniti. La guerra di Crimea, era chiaro a tutti, aveva offerto al naviglio italiano, e in primo luogo a quello camogliano⁴⁰, una opportunità di traffici

⁴⁰ Sulla marineria di Camogli c’è una bella e vasta bibliografia. Fra le ultime pubblicazioni si veda G.B.R. FIGARI - S. BAGNATO BONUCCELLI, *La marina mercantile camogliese dalla guerra*

per i quali erano stati costruiti nuovi velieri e di grande portata. La ripresa della domanda di velieri, favorita anche da una momentanea salita del prezzo del ferro e del carbone, non aveva forse facilitato una corretta analisi della congiuntura. Certo la crisi partita nei primi anni Settanta non aveva lasciato dubbi sulla irreversibilità del processo. « Ci trovammo allora con un materiale abbondante, mentre scemavano rapidamente le occasioni di impiego lucroso. E la crisi si aggravava ognor più, quanto più si sviluppava all'estero, e specialmente in Inghilterra, la marina a vapore »⁴¹.

Se si poteva registrare una concordanza nella descrizione e nei tempi della crisi del settore, i cui elementi peraltro erano sotto gli occhi di tutti⁴², quanto alle analisi delle cause del fenomeno in atto si registravano opinioni differenti fra loro, che manifestavano talvolta anche una certa ostilità o, quanto meno, una disistima nei confronti degli armatori italiani. Questi ultimi, infatti, venivano accusati da molti di palese inadeguatezza e di incapacità valutativa del settore in cui avevano fino ad allora operato. Costantino Garavaglia fu molto netto in proposito: « Quando i nostri armatori avvertirono il movimento che all'estero si faceva nei vapori erano già troppo impegnati nei velieri, quindi si bandirono ostilità contro i piroscafi, sperando che ogni vapore di meno, fatto in Italia, sarebbe stato un guadagno per la vela », ma si trattò di una miope furbizia dal momento che « ciò che non si fece in Italia si compié all'estero e particolarmente in Inghilterra »⁴³. In questo modo veniva adombrata una faziosa incapacità di valutazione da parte almeno di una componente degli imprenditori marittimi. Negli anni precedenti si erano insomma verificati errori di comprensione o si erano forse manifestate, indirettamente, inadeguatezze tecnico-imprenditoriali-finanziarie o, ancora, vi era stato un “escamotage” messo in atto dagli armatori italiani per potere ulteriormente rimandare un rinnovamento della flotta nella speranza, infondata, di avere ancora spazio nell’ambito dell’“arretrata” navigazione

di *Crimea all'inchiesta parlamentare Boselli: 1855-1882*, Genova 1983; M. DORIA, *La marina mercantile a vela* cit.; da ultimo PRO SCHIAFFINO, *I viaggi transoceanici di Capitan Schiaffino*, Genova 2002.

⁴¹ *Inchiesta parlamentare* cit., VII, p. 4.

⁴² I dati cui si rifacevano gli intervenuti erano costituiti, fra gli altri, oltre che dalle stime comunicate dal *Bureau Veritas*, dalle statistiche elaborate da A.N. KIAER - T. SALVESEN, *Navigation maritime*, Christiania 1876-1881.

⁴³ *Inchiesta parlamentare* cit., I, pp. 104-105.

nazionale. Ne era da ciò derivata una profonda incomprensione della natura del mercato dei trasporti via mare divenuto ormai irreversibilmente internazionale o, per lo meno, europeo⁴⁴. Le osservazioni in proposito non potevano che essere registrate e rigorosamente riportate negli atti, rivelando uno scontro deciso e, nello stesso tempo, l'esistenza di un modello di sviluppo subalterno a quello di altri paesi, che durerà lungamente. Il continuo innovazione tecnologico della flotta mercantile anglosassone avrebbe messo sul mercato dell'usato le navi dismesse dagli inglesi che, a loro volta, le avrebbero vendute agli italiani, e ai greci, che, concludeva Garavaglia, parevano « disposti a liberare l'Inghilterra da quegli scarti, perpetuando così l'inferiorità delle proprio marine »⁴⁵. Era facile così prevedere che i grandi piroscafi avrebbero determinato il corso dei noli e che ai velieri non sarebbe rimasto che subirli.

Parevano talvolta in minoranza gli armatori italiani poiché non venivano loro riconosciute ragioni sufficienti a giustificare lo stato degradato della flotta, né si lesinava loro la definizione di "imprevidenti", oltre che poco prudenti e certo non "arditi"⁴⁶. A maggior ragione quindi, da parte di alcuni non si vedevano giustificati motivi per concedere loro dei premi⁴⁷.

⁴⁴ Vedere G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, II, (1883-1914), Milano 1973, in particolare sull'armamento ligure e la scelta di spostare gli investimenti verso altri settori di impiego.

⁴⁵ *Inchiesta parlamentare* cit., VII, p. 4; I, p. 104. Ciò che avverrà con il piano Marshall, nel secondo dopoguerra, con l'arrivo delle "Liberty", sarà l'ultimo episodio di un processo da lungo tempo in atto.

⁴⁶ *Inchiesta parlamentare* cit., I, dichiarazioni di Giovanni Laganà, direttore della Società Florio, pp. 202-208, 214-222.

⁴⁷ Ecco per esempio quanto si attribuiva a Giuseppe De Rossi riguardo i premi alle costruzioni e alla navigazione: « Gli armatori italiani, specie i liguri, sono trovati colpevoli. Perciò non si trova giusto che si concedano ad essi i premi, che oltre ad essere immeritati, vizierebbero anche maggiormente la marina italiana » (*Ibidem*, p. 157). In verità il De Rossi, "capitano armatore", come egli stesso si definiva, non era stato direttamente contattato dalla commissione, ma le sue affermazioni, comparse su « Nuova antologia » nell'agosto del 1881 (e ristampate durante i lavori dell'Inchiesta, G. DE ROSSI, *La marina mercantile italiana*, Roma 1881) vennero riportate espressamente quali oggetto di critica da parte di David Viale che, durante l'inchiesta svolta a Camogli nell'agosto dello stesso anno, presentò una memoria intitolata *La marina mercantile italiana ed il capitano armatore Giuseppe De Rossi* (riportata negli atti della Commissione (I, pp. 149-165), pubblicata anche come opuscolo autonomo).

Tuttavia, come si è accennato in precedenza, in buona parte gli intervenuti parevano fautori della politica del doppio binario e sovente prevaleva la visione di una lunga coesistenza della vela con il vapore. Per tale motivo era anche sottolineata l'opportunità del ricorso a tutti i miglioramenti possibili per la vela, dallo scafo in ferro alle alberature, in nome della ottimizzazione della resa di un mezzo che avrebbe ancora avuto larga parte nei trasporti⁴⁸. Non era infine neppure di poco conto che buona parte delle persone consultate in città come Genova, Napoli o Palermo si mostrassero favorevoli al mantenimento di una flotta molto composita. Le sfumature che si registrano negli interventi di personaggi quali ad esempio Giacomo Millo, presidente della Camera di Commercio del capoluogo ligure, erano emblematiche della obiettiva difficoltà al cambiamento⁴⁹. Si può ricordare in questa sede con più attenzione la posizione assunta da Giovanni Laganà, direttore della Società Florio, intervistato a Palermo nell'ottobre del 1881⁵⁰, che proprio con l'intenzione di chiarire sue precedenti affermazioni, in parte distorte, precisava le linee guida che il governo avrebbe dovuto seguire. «Credo che la vela abbia fatto il suo tempo», così esordiva il dirigente siciliano e non vedeva proprio alcun mezzo che avrebbe portato a un possibile sviluppo di quel tipo di navigazione⁵¹. Ma, data la condizione della flotta nazionale, da buon manager di una società da tempo sovvenzionata, egli non esitava a ipotizzare un atteggiamento governativo per affrontare nell'immediato le difficoltà del settore, senza peraltro mettere in atto scelte di sostegno e incoraggiamento

⁴⁸ Si vedano le dichiarazioni del cav. Edoardo Berlingieri, a Genova: «Se si riformeranno gli scafi delle navi in legno, se si vigilerà perché sieno costruite di sano legname, se si renderanno più solide, lasciandole all'interno con rigide lamiere di ferro, anziché con opere di legno, se si semplificheranno le alberature, la navigazione a vela potrà essere un utile ausiliare del commercio in quei trasporti marittimi nei quali non è richiesta né la grande velocità, né l'assoluta periodicità dei viaggi» (*Ibidem*, p. 80). Nello stesso volume è riportata una accurata relazione dei fratelli Cadenaccio sulla importanza della costruzione degli scafi in ferro dei velieri (*Rapporto tecnico commerciale fra i velieri in ferro ed i velieri in legno*, pp. 318-325). A questo proposito si veda anche G. CAROSIO, *La costruzione navale ligure nell'Ottocento: solo tradizione?*, in *Dal Mediterraneo all'Atlantico. La mariniera ligure nei mari del mondo*, Genova 1993, pp. 303-320.

⁴⁹ *Inchiesta parlamentare cit.*, I, pp. 77-80.

⁵⁰ *Ibidem*, pp. 202-208, 214-222.

⁵¹ «Io non ho fede né ai piccoli né ai grandi velieri, siano costruiti in legno o in ferro; essi non sono più adatti né alla piccola né alla grande navigazione» (p. 203). Dunque, una posizione senza ombre né possibilismi.

verso un tipo di navigazione destinata a scomparire e, come più volte ricordato, a non essere competitiva. «Che si possa aiutare la vela non è dubbio ... anzi, dobbiamo aiutarla; ma altro è l'aiuto, altro è lo incoraggiamento»⁵². E allora sarebbe bastato, a suo parere, che, sfrondata il tutto di farraginose proposte e sostenuti gli armatori della vela con premi che li mettessero in grado di competere con la marina francese, già “premiata”, senza alcuna esitazione si sarebbe dovuta potenziare la marina a vapore. Ciò doveva essere fatto avendo ben chiaro che «tutto ciò che non progredisce è destinato a morire» e quindi il futuro nella marina mercantile sarebbe stato, comunque, il vapore.

Come diverrà più evidente negli anni successivi, la questione marittima si farà sempre più intricata e si inserirà nel più generale problema dell'andamento dei trasporti via mare, divenuti così importanti nel corso della seconda metà del XIX secolo⁵³.

Se è vero che l'apertura del Canale di Suez suscitò speranze e ipotesi di aumento dei traffici, cui il temporaneo incremento del movimento nei porti della penisola e del naviglio italiano all'estero aveva dato sostegno, ben presto seguì un forte ridimensionamento del fenomeno, proprio a scapito della flotta mercantile italiana e, fatto ancora più importante, emerse come i progressi tecnologici applicati ai piroscafi (nei motori, nelle attrezzature, nella costruzione degli scafi) avrebbero segnato sempre più il distacco fra vela e vapore e, nel nostro caso, fra l'Italia e gli altri paesi (compresi gli Stati Uniti).

3. *Una marineria di “veterani del mare”*

Le conclusioni cui pervenne la commissione al termine dei lavori riflettevano dunque la complessità dei problemi affrontati e la molteplicità delle proposte avanzate nel corso dell'indagine. Fra l'altro si invitava il governo a dare premi di costruzione ai piroscafi, sia per quelli in ferro e acciaio costruiti in Italia, sia per la costruzione delle macchine marine, e anche premi di navigazione al vapore e alla vela⁵⁴.

⁵² Continuava Laganà, a questo proposito: «che si faccia al materiale esistente una posizione più tollerabile io lo comprendo, ma ritengo che sarebbe un errore gravissimo, gravido delle più esiziali conseguenze quello d'incoraggiarlo» (p. 203).

⁵³ Un elemento ulteriore di conferma di quanto affermato sarà dato dalla centralità dello scontro navale durante la prima guerra mondiale.

⁵⁴ *Ibidem*, VII, pp. 449-460.

Le linee di intervento deliberate dalla commissione stessa si tradussero nella legge sui premi del 1885⁵⁵ e in quella del 1896⁵⁶, che rafforzarono i legami fra trasporti marittimi, industria siderurgica e cantieristica⁵⁷. D'altro canto la volontà di non scontentare nessuno, così come la difficoltà ad esprimere giudizi sulle scelte da fare, sia a livello pubblico che privato, avevano rappresentato una costante frequente negli atti dell'inchiesta. Nel 1932 l'ingegnere Napoleone Albini commentava gli interventi legislativi in materia osservando che i legislatori « protessero tutti e male » e che tale criterio di intervento fece sì che « gli armatori liberi, pur di non essere vincolati ai cantieri, preferivano rinunciare al premio di navigazione e si rivolsero all'estero », in un complesso meccanismo di deformazione dei prezzi di costruzione, che sottrassero la cantieristica italiana, e buona parte dell'armamento, alla competizione internazionale⁵⁸. Ebbene, come si

⁵⁵ Seguendo la legge francese del 29 gennaio 1881, in seguito criticata dai francesi stessi (vedi Corbino), che accordava premi alla navigazione e alla costruzione di navi a vela e a vapore.

⁵⁶ Con la legge del 23 luglio 1896 venivano rinnovate buona parte delle disposizioni contenute nel provvedimento precedente, ma non veniva indicato il limite massimo di spesa, che nella legge del 1885 era di 53 milioni in dieci anni, a carico dello stato. Epicarmo Corbino commentava in proposito che lo stato sbagliò di nuovo, « ma questa volta per difetto, perché la legge coincise con una fase di grande sviluppo della flotta mondiale, e quindi anche della nostra, e il concorso delle navi e dei cantieri ai premi ed ai compensi andò tanto oltre il previsto da porre Parlamento e Governo nella necessità di ritornare a fissare un ben determinato limite di spesa, ciò che fu fatto con i vari decreti-legge, convertiti poi nella legge del 21 maggio 1901 » (*L'economia italiana dal 1860 al 1960*, Bologna 1962, p. 136).

⁵⁷ *Ibidem*, p. 135. Per indicazioni dettagliate sulla politica protezionista in ambito marittimo si rimanda a T. FANFANI, *Il difficile sviluppo di un settore protetto: la marina mercantile italiana dal 1861 al 1914*, in « Studi e informazioni », 2 (1990), pp. 145-165, in particolare p. 152 e sgg. Si veda dello stesso autore *Per una storia della cantieristica in Italia: dallo "Squero San Marco" all'Italcantieri*, in « L'industria », IX (1988), pp. 313-333, in cui viene descritto il risultato felice di un intervento del governo austriaco per sostenere la produzione cantieristica e navalmeccanica dopo la depressione del 1873.

⁵⁸ N. ALBINI, *Il problema dei cantieri navali. I. Le premesse economiche e storiche*, in « La Riforma sociale », XXXIX (1932), vol. 43, pp. 445-459. La citazione è riportata anche da L. DE COURTEN, *La marina mercantile* cit., p. 27. Sulla figura di Napoleone Albini, colonnello del Genio Navale, divenuto direttore de « La marina italiana » e chiamato da Attilio Cabiati a insegnare « Economia della navigazione » nel corso di specializzazione in « Aziende marittime ed assicuratrici » presso l'Istituto Superiore di Commercio di Genova, dal 1925-26 al 1931-32 vedi M.S. ROLLANDI, *L'insegnamento della storia economica a Genova nei primi decenni del Novecento*, in « Bollettino dell'Archivio per la storia del movimento sociale cattolico in Italia », XXXVI, maggio-agosto 2001, pp. 281-282.

è detto, tale atteggiamento “di mezzo” fu ricorrente in occasione dell’inchiesta; solo raramente si levarono voci decisamente e univocamente a favore del vapore e contro il sostegno dello Stato⁵⁹. Il tentativo, da parte governativa, di favorire la formazione di una industria di base siderurgica e meccanica, che costruisse scafi in ferro e piroscafi per la marina mercantile nazionale, ebbe a lungo risultati molto modesti⁶⁰, che non sorpresero alcuni economisti coevi, contrari alla politica dei premi⁶¹.

⁵⁹ Il già citato Giuseppe De Rossi (vedi nota 47) aveva espresso giudizi di notevole durezza proprio nei confronti di coloro che fino ad allora erano stati, sotto aspetti diversi, responsabili del settore marittimo e che, in buona parte, rappresentavano gli interlocutori dei commissari. Egli considerava la trasformazione tecnica del naviglio come una condizione essenziale per la realizzazione di una potente marina mercantile. Era perciò favorevole ai grandi mutamenti. In sintonia con Gerolamo Boccardo, di cui conosceva la competenza anche per la consuetudine con il figlio, ingegnere navale, il De Rossi invitava a impiantare cantieri stabili e organizzati dove fossero costruiti bastimenti secondo le indicazioni di un tecnico che concorresse a sostituire « alla costruzione povera ed empirica, la costruzione ricca ed intelligente ». Ma una simile profonda e necessaria trasformazione non poteva più essere di competenza, o esserne fortemente condizionata e indirizzata, da parte di coloro che avevano grandi responsabilità per la grande crisi in cui versava la marineria nazionale. Su questo punto egli era molto severo: « ... stabilito che gli uomini attuali, colle loro antiche e funeste abitudini, coi loro inveterati sistemi, colla loro inflessibilità di mente, mal saprebbero associarsi ai progressi della scienza; ragion vuole se ne deduca che i sussidi ed i premi, rimettendo le sorti della marina nelle mani di cotesti medesimi uomini e rendendoli arbitri dell’avvenire, ci farebbero più lungamente perseverare nelle misere condizioni presenti e non risponderebbero allo scopo né ai voti della nazione. Con questi mezzi (vale a dire con premi e con sussidi) non si farebbe rinascere la fiducia nel pubblico e si favorirebbe soltanto l’interesse di pochi individui; ... colpa, e colpa grave, si aggraverebbe sopra il governo e sopra il parlamento, quando essi si ostinassero a voler intristire vieppiù la nostra marina mercantile, *somministrando ai medesimi armatori il mezzo di continuare a costruire coi medesimi sistemi i medesimi bastimenti* » (il corsivo è nostro) (G. DE ROSSI, *La marina mercantile* cit., p. 15).

⁶⁰ Per alcune considerazioni generali in proposito si rimanda a E. CORBINO, *Il protezionismo* cit.; vedi anche T. FANFANI, *The Troublesome Development of a protected Industry: Italian Shipping from 1861 to 1914*, in *Shipping and Trade. 1750-1950*, Pontiffract 1990, pp. 261-282; dello stesso autore si rimanda a *Intervento pubblico e marina mercantile tra l’Unità e la fine dell’800: dalla “tenda dell’arabo” alla ripresa produttiva*, in *Tra spazio e tempo, Studi in onore di Luigi De Rosa*, Napoli 1998, II, pp. 394-410. Sul ruolo dello stato in rapporto all’economia marittima vedi G. BARONE, *Sviluppo capitalistico e politica finanziaria in Italia nel decennio 1880-1890*, in « Studi storici », XIII (1972), pp. 568-599 e, dello stesso, *Lo Stato e la marina mercantile in Italia (1881-1894)*, *Ibidem*, XV (1974), pp. 624-659. Sulla marina militare si rimanda alle numerose pubblicazioni curate dall’Ufficio storico della Marina Militare. Più specificamente per quanto concerne il rapporto fra protezionismo, industria cantieristica, marina

Tabella 3. *Tonnellaggio netto delle principali flotte mercantili (1870-1900) **

Paesi	1870		1880		1890		1900	
	Totale	% va	Totale	% va	Totale	% va	Totale	% va
	ve + va		ve + va		ve + va		ve + va	
Inghilterra	7.149.134	20,21	8.447.171	34,91	9.688.088	55,88	10.751.392	71,98
Germania	982.355	8,34	1.181.525	18,26	1.433.413	50,48	1.941.645	69,41
Norvegia	1.022.515	1,34	1.518.658	3,82	1.705.699	11,90	1.508.118	33,51
Francia	1.072.048	14,40	919.298	30,23	944.013	52,95	1.037.726	50,83
Italia	1.012.164	3,17	999.196	7,71	820.716	22,73	945.008	39,87
Danimarca	178.646	5,85	249.466	20,82	302.194	37,32	408.440	61,24
Olanda	389.614	4,99	328.281	19,61	255.711	50,25	346.923	77,37
Austria- Ungheria	329.377	15,17	223.824	28,83	204.999	46,35	258.420	92,61
Belgio	30.149	31,51	75.666	86,19	75.946	94,21	113.259	99,34

* Non sono state riportate le cifre relative agli Stati Uniti perché riferite solo alle navi impiegate nel traffico internazionale.

Elaborazione da ATTI DELLA COMMISSIONE REALE PEI SERVIZI MARITTIMI, *Indagini comparative sulla marina mercantile dei principali stati con speciale riguardo ai servizi sovvenzionati*, IV, Roma 1907, quadro 12, pp. 80-81.

I dati relativi alla flotta inglese ne indicavano in modo chiaro la vitalità e la supremazia: costante crescita del tonnellaggio complessivo e progressivo incremento dell'incidenza della componente a vapore. Partendo da un livello incomparabilmente inferiore la flotta tedesca mostrava però la capacità

mercantile, oltre ad alcune osservazioni di G. MORI, *La politica industriale dello Stato e l'Ansaldo*, in *Storia dell'Ansaldo. 2. La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, a cura di G. MORI, Roma - Bari 1995, pp. 1-26, si rimanda ai saggi specifici di U. SPADONI, *L'Ansaldo e la politica navale italiana*, *Ibidem*, pp. 67-88 e di E. BAGNASCO - A. RASTELLI, *L'attività e la produzione cantieristica*, *Ibidem*, pp. 89-109.

⁶¹ « I premi non hanno la virtù di far crescere il capitale esistente in un dato luogo; essi si limitano a distogliere i capitali da certe industrie, le quali trovano in paese le condizioni favorevoli al loro sviluppo, per farli affluire in questa industria, che è diventata proficua a causa del premio e che senza di esso non avrebbe potuto prosperare ... Mentre poi – prosegue l'autore – agli armatori non interessa nulla di far costruire le navi in paese, essi le vanno ad acquistare dove le trovano a meno ». Camillo Supino faceva queste considerazioni nel 1890 e aveva dinnanzi elementi sufficienti per valutare negativamente gli scarsi successi della politica adottata (C. SUPINO, *La navigazione dal punto di vista economico*, Roma 1890, p. 101, estratto dalla « Rivista marittima », XXIII, 1890, febbraio-giugno).

di associare al potenziamento del naviglio in termini quantitativi (in trenta anni quasi raddoppiato), un forte incremento della flotta a vapore. Elemento, questo, che accomunava le marine considerate, dal momento che la transizione al vapore era ormai ineluttabile, anche se con ritmo e vigore differenti da paese a paese. Fra i casi più vistosi non si può fare a meno di notare quello del Belgio, che, pur con una flotta di ben piccolo tonnellaggio complessivo, che nel 1870 era di 30.149 tonnellate (pari allo 0,42% del tonnellaggio inglese) aveva comunque la più alta percentuale di tonnellaggio a vapore e aveva mantenuto il livello così elevato per tutto il periodo in esame: nel 1900, la sua flotta, per complessive 113.259 tonnellate, era composta al 99,34% di naviglio a vapore⁶².

In Italia, nel corso di tre decenni, il tonnellaggio complessivo passò da 1.012.164 a 945.008 tonnellate, ma, nonostante questo calo assoluto (-6,63%), nel 1900 si registrò già una ripresa rispetto all'ancora più consistente contrazione del 1890 allorché, rispetto al 1870, il tonnellaggio totale della flotta mercantile italiana era sceso del 18,9%. In questo periodo l'incidenza percentuale del naviglio a vapore rispetto al totale, che passò da 3,17 a 39,87 nell'arco dei trent'anni, non riuscì tuttavia a compensare la contrazione complessiva della flotta. È un altro indicatore della lentezza nell'ammmodernamento del naviglio italiano, avvenuto in termini più vistosi rispetto ad altri paesi, dotati magari di una marina più modesta in termini quantitativi, ma più evoluta tecnologicamente. Altri paesi soffrivano le stesse difficoltà e oscillazioni nella consistenza del naviglio: era per esempio il caso della Francia negli anni Ottanta e Novanta, ma la percentuale del tonnellaggio a vapore rispetto al totale era sempre più consistente di quella italiana.

Il sostegno statale, concepito come strumento di miglioramento tecnologico della marina italiana, ma che, per almeno un decennio, non raggiunse tale obiettivo, si affiancava al sistema delle convenzioni in atto da tempo. I servizi sovvenzionati nelle marine preunitarie, prime fra tutte quelle napoletana e sarda, erano stati confermati al momento della nascita del nuovo Regno e definitivamente regolati fin dal 1877⁶³. Il sistema di fatto

⁶² Se questo poteva essere considerato un indicatore del livello tecnologico del paese non si può che riscontrare, proprio nel caso del Belgio, una ulteriore conferma del suo livello di sviluppo.

⁶³ Era molto sintetico in proposito Giovanni Roncagli allorché delineava il meccanismo attraverso il quale le società di navigazione organizzarono il trasporto regolare di merci e viag-

non venne mai abbandonato⁶⁴ anche se, successivamente, le sovvenzioni alle linee interne, alle quali si erano affiancati i trasporti ferroviari, vennero molto ridotte, mentre rimasero quelle alle linee internazionali⁶⁵.

Se da parte governativa si era più volte dichiarato di volere sostenere il settore marittimo nelle sue varie componenti, per permettere di affrontare la concorrenza internazionale, non si può negare che il bilancio di tali interventi riceveva critiche numerose, e non solo di parte privata. Per quanto riguardava l'effetto dei privilegi elargiti ai servizi sovvenzionati, questo, nella maggior parte dei casi, si tradusse in una scadente manutenzione dei mezzi adibiti a quei servizi, a favore di altri settori di attività svolte dalle medesime compagnie. A nessuno era per esempio sfuggita la politica della Navigazione Generale Italiana, detentrica di una condizione di vero e proprio monopolio, che potenziava il trasporto di passeggeri ed emigranti oltre Oceano⁶⁶. Tale criterio di gestione aziendale aveva portato a un veloce invecchiamento della flotta sovvenzionata, nonostante altre convenzioni stipulate nel 1893 sulle quali si inserirono delle varianti⁶⁷.

giatori e, successivamente, si sostituirono allo Stato nel trasporto della posta: « Si ebbero così le prime forme di quei contratti fra Stati ed armatori privati o Compagnie, che anche oggi [nel 1910] vanno sotto il titolo di “convenzioni marittime”; loro sostanza – specificava l'autore – è il pagamento da parte dello stato di una specie di nolo *à forfait* o commisurato alla percorrenza, sempre però più elevato del nolo corrente di mercato, in considerazione dei vincoli degli oneri speciali derivanti dal servizio postale ». Mi preme sottolineare anche come Roncagli, correttamente, collocasse in tale contesto la distinzione che accompagnerà a lungo la marina mercantile italiana: quella fra Marina libera e Marina sovvenzionata. « La prima, continuando, anche dopo l'adozione del vapore, nel regime di assoluta libertà che era tradizione antichissima della marineria, senz'altri vincoli che quelli imposti dalle leggi marittime generali, non obbediva che all'interesse degli armatori, provvedendo, di conseguenza, a quello del commercio nazionale, che era alla base del primo. La Marina sovvenzionata, invece, vincolata a particolari condizioni di materiale, di itinerario, di orario ecc., perduta quella indipendenza, si avviava a diventare, come divenne poi, una specie di organismo di Stato, l'economia della quale era dominata da privati, sotto la vigilanza e col sussidio dello Stato » (G. RONCAGLI, *L'industria dei trasporti marittimi* cit., pp. 4-5).

⁶⁴ Le convenzioni del 1893, per esempio, non differivano sostanzialmente da quelle del 1877.

⁶⁵ Per un quadro completo del sistema delle convenzioni marittime vigenti in Italia si veda il secondo volume dei lavori della Commissione reale pei servizi marittimi (Imola 1906).

⁶⁶ Vedi in particolare G. RONCAGLI, *L'industria dei trasporti* cit., pp. 19-20 e anche p. 26 dove afferma come la compagnia ligure-siciliana assorbisse il 75% della spesa statale per le sovvenzioni.

⁶⁷ *Ibidem*, pp. 24-26.

Un problema di questa portata venne sottoposto alla Commissione istituita nel 1902 per esaminare le convenzioni relative alla navigazione sussidiata, che sarebbero appunto scadute quattro anni dopo⁶⁸. Coloro che erano stati incaricati di elaborare analisi e relative proposte in merito dovevano constatare come nella politica delle sovvenzioni praticata fino ad allora vi fosse stata una evidente, assoluta e completa mancanza di unità di indirizzo. Nonostante l'ingente spesa statale elargita negli anni dal 1862 al 1905 a favore del settore sia con le citate sovvenzioni per i servizi marittimi (£. 379.250.193), sia poi come premi e compensi a favore della marina mercantile dal 1886 al 1905 (£. 99.766.291) per un totale di poco inferiore ai 480 milioni di lire, la collocazione della flotta italiana nel contesto internazionale rimaneva problematica.

Studiando questo settore colpiva il fatto che esso nel corso degli anni continuava ad essere in una pesante condizione di criticità, nonostante i ripetuti interventi di sostegno appena ricordati. Nel 1906, l'ennesima commissione di inchiesta siglava la relazione finale constatando come «... la nostra marina resta[sse] ancora in condizioni depresse, in confronto alle marine dei principali paesi esteri»⁶⁹. Pareva non fossero passati più di venti anni dalle considerazioni svolte dalla commissione Boselli. Nemmeno figurava mutato un altro aspetto significativo: quello dello scadente livello tecnico della flotta nazionale. Insomma, il sistema marittimo era superato, e sotto molteplici punti di vista, dal momento che molta parte del movimento in-

⁶⁸ La Commissione Reale per i Servizi Marittimi venne istituita con Decreto Reale emanato il 13 settembre 1902, n.470. In vista della scadenza delle convenzioni relative alla navigazione sussidiata era previsto che venissero svolti approfondimenti e, al contempo, che fosse esaminata l'istituzione di servizi postali con le isole, con l'estero e, più in generale, fosse affrontato il problema di relazioni commerciali sia nazionali che estere. Si veda il testo del decreto in *Atti della Commissione Reale per i Servizi Marittimi*, I, *Relazione generale* (Relatore: Deputato Pantano), Imola 1906, pp. IX-XII. Il lavoro si rivelò complesso e la commissione non riuscì a rispettare il termine dei lavori nell'ottobre 1903 e fu prorogato il mandato (con la sostituzione di più membri nel frattempo venuti a mancare per varie ragioni) fino al 31 dicembre 1905. I risultati dei lavori vennero pubblicati in cinque volumi. Oltre a quello appena citato, vedi: II. *Inchiesta sui servizi marittimi*, Roma 1906; III. *Riassunto dei verbali delle adunanze della Commissione. Fisionomia e bisogni di alcuni porti italiani. Notizie su alcuni porti esteri*, Imola 1906; IV. *Indagini comparative sulla marina mercantile dei principali stati con speciale riguardo ai servizi sovvenzionati*, Roma 1907. Si veda anche Archivio Centrale dello Stato (d'ora in poi ACS), PCM, 1905, fasc. 11.3.2/252 «Commissione Reale per i Servizi Marittimi».

⁶⁹ *Atti della Commissione reale* cit., I, p. 20.

ternazionale nei porti italiani era effettuato da naviglio straniero, superiore nella qualità e nella regolarità dei servizi ⁷⁰.

Fra le numerose inadeguatezze della marineria nazionale continuava a sussistere quella di essere formata da navi vecchie e, in misura elevata, acquistate all'estero, per lo più usate. Queste erano le scelte di tutto l'armamento italiano, non solo di quello ligure che, peraltro, presentava alcune specifiche accentuazioni di un comportamento economico collettivo ⁷¹.

Ciò si rifletteva sulla diminuzione dell'attività cantieristica: dal 1865 al 1905 il numero dei cantieri attivi era calato vistosamente (da 94 di essi attivi nel 1865 si era scesi a 32 nel 1905). La crisi di questo settore, per buona parte in correlazione con le difficoltà della marina mercantile, era fortemente sottolineata proprio dall'andamento modesto del valore complessivo delle navi costruite. Fra il 1875 e il 1880 ci fu un crollo brusco, non solo per quanto riguardava il valore delle costruzioni, che passò da £. 27.743.332 a £. 4.229.495 (una cifra pari a poco più del 15% dell'importo del 1875), ma anche per quanto concerneva il dato relativo al tonnellaggio massimo.

Solo nel 1900 si poteva rimarcare un elemento di novità, non tanto per il numero dei cantieri attivi, ormai, come si è visto, rarefattisi e concentrati in minori e più grandi unità produttive, quanto per l'incremento delle tonnellate costruite e, soprattutto, del loro valore: per la prima volta dal 1875 si superava la cifra dei venti milioni, ma non sarebbe stata una ripresa veloce e lineare ⁷².

Si trattava di un bilancio ben modesto relativamente all'efficacia della legislazione di sostegno e protettiva messa in atto dal governo. Fatta eccezione

⁷⁰ È significativo il caso del porto di Genova in cui le navi in arrivo, in sempre maggior misura a vapore (dal 48% nel 1870 all'87% nel 1890), battevano bandiera estera: nel 1890 la loro percentuale sul totale toccò il 55% (M.E. TONIZZI, *Traffici e strutture nel porto di Genova* cit., tab. 2; vedi anche U. MARCHESI, *Il porto di Genova* cit., p. 85).

⁷¹ A Genova, dal 1882 al 1890, « le navi vengono messe in disarmo e demolite, il capitale è distrutto », osserva Giorgio Doria. È una brutale conseguenza dell'essere stati, più che altrove, ostinatamente legati alla vela. La flotta viene rinnovata con molta "prudenza" (G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., II, pp. 50-51).

⁷² Questi i dati relativi al valore dei bastimenti costruiti dal 1900 al 1905:

1900	£. 26.765.650	1903	£. 16.937.330
1901	£. 29.770.790	1904	£. 10.240.560
1902	£. 15.568.190	1905	£. 19.966.770

per alcune compagnie sovvenzionate, dunque, la marina mercantile aveva trovato un modo di operare senza ricorrere ai premi di navigazione e senza, sia pure indirettamente, avvalersi di quelli di costruzione. La strada seguita era quella del “basso profilo”: acquisti di naviglio vecchio, a costi inferiori, con cui percorrere rotte meno convenienti per mezzi più moderni, impiegando mano d’opera disposta a un maggiore sacrificio e a più bassi salari⁷³.

Tabella 4. *Costruzioni navali eseguite in Italia (1865-1905)*

Anni	Bastimenti costruiti					
	Numero cantieri	Numero navi	Tonnellate nette	Valore (in lire)	Tonnellaggio	
					medio	massimo
1865	94	907	58.140	17.084.045	64	1.718
1870	88	724	90.693	25.508.659	125	1.008
1875	58	337	87.691	27.743.332	260	1.854
1880	48	263	14.526	4.229.495	55	885
1885	39	197	9.945	2.933.185	50	1.102
1890	51	357	26.774	8.290.265	75	2.095
1895	39	249	6.750	5.545.800	27	662
1900	38	188	51.476	26.765.650	274	3.600
1905	32	191	35.702	19.966.770	186	3.531

Elaborazione da ATTI DELLA COMMISSIONE REALE PEI SERVIZI MARITTIMI, *Indagini comparative cit.*, quadro 8, p. 73⁷⁴.

Se la flotta della marina sovvenzionata offriva lo spettacolo di un « asilo di veterani », anche quella libera non veniva definita con maggiore generosità: era infatti chiamata « marina di rigattieri »⁷⁵. Nel decennio successivo

⁷³ Fra le tante cause all’origine della inferiorità della flotta italiana comunque era sempre presente quella della carenza di capitali: molto sinteticamente l’on. Fasce, interpellato in proposito durante i lavori della Commissione sui servizi marittimi, osservava che prevaleva il veliero perché nel vapore « è il capitale che prende il sopravvento », ragione per cui, egli concludeva, « La nostra marina è stata sempre tecnicamente una quindicina di anni addietro a tutte le altre » (*Atti della Commissione reale cit.*, III, pp. 10-11).

⁷⁴ Sono di grande interesse i dati riportati nei citati Atti della Commissione Reale, al quadro 9, pp. 74-75 relativamente al tonnellaggio costruito in Inghilterra dal 1865 al 1905, distinto fra costruzioni per l’Inghilterra e le colonie, da un lato, e quelle per l’estero dall’altra.

⁷⁵ G. RONCAGLI, *L’industria dei trasporti marittimi cit.*, pp. 26, 30. L’autore dimostrava la vetustà delle navi impiegate dalle compagnie sovvenzionate, e la scarsa validità anche delle

all'entrata in vigore della legge Brin⁷⁶ solo undici piroscafi, fra quelli superiori a 500 tonnellate, furono costruiti nei cantieri nazionali per complessive 19.438 tonnellate; sempre restando nello stessa classe di stazza, ne furono acquistati all'estero centosette, per una stazza complessiva di 201.522 tonnellate, superiore quindi più di dieci volte⁷⁷.

Tali osservazioni trovano peraltro riscontro in una indagine relativa ai piroscafi con bandiera italiana, nel periodo di tempo che va dal 1883 al 1901, distinti per nazionalità dei costruttori⁷⁸. Nel 1883 i piroscafi di costruzione inglese costituivano il 91,77% della flotta a vapore italiana. Solo intorno al 1891 si assisté a una leggera discesa di tale componente: se a quella data il peso delle costruzioni inglesi incideva per l'87,74%, sei anni più tardi, nel 1897, esso era sceso all'85,49%, mentre la percentuale della navi uscite dai cantieri italiani per la prima volta superò il 10,97%. Era iniziata l'inversione di tendenza: nel 1901, a fronte della presenza di piroscafi di costruzione britannica pari al 65,99%, la componente italiana era salita al 30,13%⁷⁹.

Errori di valutazione, sia economica che tecnologica, insieme con altre componenti legate alla storia del rapporto stato/economia nel processo

concessioni stipulate con il governo nel 1893, ricordando che, ancora nel 1904, su 102 navi che componevano la flotta, solo 5 erano state costruite da meno di dieci anni, mentre per la maggior parte (70,6 %) avevano da venti a più di quaranta anni di età (*Ibidem*, p. 21).

⁷⁶ Ministro della Marina, Benedetto Brin ha legato il suo nome a questa legge. Cfr. A. CAPONE, *Brin Benedetto*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, alla voce e M. GABRIELE, *Benedetto Brin*, Roma 1998.

⁷⁷ G. RONCAGLI, *L'industria dei trasporti marittimi* cit., p. 29; E. CORBINO, *Il protezionismo* cit., pp. 179-183.

⁷⁸ Si veda a cura di A. GIUNTINI, *Dati statistici*, in *Storia dell'Ansaldo*. 2 cit., pp. 230-250, in particolare pp. 235-237, le tabelle elaborate da A. M. Falchero.

⁷⁹ La debolezza della marina e della cantieristica italiana è bene evidenziata nel contesto internazionale da S. POLLARD, *British and World Shipbuilding, 1890-1914; A Study in Comparative Costs*, in «The Journal of Economic History», XVII (1957), pp. 426-444, che sottolinea come il primato della cantieristica britannica sottraesse questo settore al generalizzato climaterio dell'economia inglese di fine Ottocento. Di più egli sottolinea il ruolo del capitale britannico anche nelle vicende italiane: «The growth of modern Italian shipbuilding also remained a function of naval demand and of subsidies, particularly of the law of December 1885. Much of the naval-yard and armaments construction was undertaken with the help of British capital, as at Ansaldo and Pozzuoli (Armstrong), Pattison (Thorycroft) and Terni, Odero and Orlando (Vickers); the mercantile shipbuilding capacity remained weak» (p. 431).

dello sviluppo economico italiano giocarono a sfavore di una crescita adeguata della marina mercantile.

Non vanno però dimenticati alcuni elementi di grande peso per concludere questo quadro tra Otto e Novecento, poiché, escludendo la compagnie sostenute con le convenzioni, di fatto non erano sufficienti le leggi italiane a condizionare i settori di investimento e il movimento marittimo nel suo complesso. Giocava infatti un ruolo condizionante il problema internazionale dei noli sul quale certo lo stato non poteva esercitare alcuna pressione né operare un intervento modificativo.

Su questo mercato influirono più elementi tra i quali i rapporti fra tonnello a vela e tonnello a vapore, il costo del carbone e del ferro, le instabilità e i conflitti verificatisi nella seconda metà del XIX secolo. Nel 1869, per esempio, la depressione dei noli fu dovuta all'elevata offerta di tonnello a vapore mentre, nel 1873, il consistente aumento del prezzo del carbone permise alla vela di trarre alti profitti. Fatto, questo, che venne da molti (in primo luogo italiani) interpretato come un incentivo alla costruzione di bastimenti in legno. La negativa congiuntura internazionale, unitamente all'alta offerta di tonnello e alla contrazione del traffico marittimo, mantenne i noli molto bassi in una critica condizione internazionale. Questa fu parzialmente modificata a partire dal 1876 allorché, in conseguenza della generale discesa dei prezzi e del delinarsi di una guerra in Estremo Oriente, gli armatori iniziarono nuovamente a costruire piroscafi con soluzioni tecniche che permettevano di ridurre i costi.

« Nel 1877 – osservava il Corbino – le remunerazioni erano buone solo per le navi buone perché il loro costo di produzione era diminuito e perciò le nuove costruzioni si intensificavano »⁸⁰. Era l'inizio del tramonto mondiale della vela, che mostrò peraltro ancora qualche forma di vitalità⁸¹. Ai

⁸⁰ E. CORBINO, *Economia dei trasporti* cit., p. 200; vedi anche A. PETINO, *Il problema marittimo* cit., p. 295, che documentava il forte ribasso dei noli sofferto dalla navi italiane soprattutto sul finire degli anni Settanta.

⁸¹ Nel 1880, per esempio, a fronte di un miglioramento del mercato e di una accresciuta domanda di trasporti, crebbero anche, sia pure per un periodo breve, le costruzioni di velieri. Sempre il Corbino sottolineava la inadeguatezza dei premi previsti dalla legislazione italiana: « ... la marina mercantile era dappertutto in crisi, per effetto del forte ribasso dei noli. Capitali da investire sul mare ce n'erano pochi, ed i premi non erano sufficienti a compensare i rischi dell'investimento nelle condizioni previste dalla legge del 1885 » (E. CORBINO, *Annali dell'economia* cit., V, p. 231).

primi anni Ottanta, a causa della eccessiva offerta di navi, la remunerazione dei viaggi era molto bassa, nonostante il grande traffico dei cereali, così che « nel 1883 la posizione dell'industria dell'armamento diventò veramente critica. In tutto il traffico mondiale era difficile trovare un viaggio per le navi a vapore da carico generale che, condotto a termine, lasciasse un profitto per destinarlo all'ammortamento, tanto più indispensabile, quanto più accentuati erano i progressi della tecnica »⁸². Una simile situazione critica durò a lungo e, proprio nella crisi del mercato mondiale dei noli, gli armatori dei velieri confermarono una scelta attendista.

In anni quali il 1893, a seconda delle rotte, i noli subirono un ribasso complessivo oscillante fra il 10 e il 20%; soprattutto si contrassero quelli dei noli dei carboni dalla Gran Bretagna all'India e dalla Gran Bretagna al Mediterraneo. Addirittura in certi momenti non c'erano noli per il Plata. Mentre le società di armamento inglesi riuscivano a fronteggiare il momento sfavorevole, quelle italiane, comprensibilmente, erano in molto maggiore disagio.

A partire dal 1896, allorché ebbe inizio la ripresa dell'economia mondiale, per l'armamento italiano divennero più "interessanti" i premi attribuiti alla marina mercantile⁸³. L'andamento del ciclo, insieme con l'aumento dei noli per i vari conflitti in corso (per esempio il conflitto ispano-americano, la guerra nel Transvaal etc.), fecero del 1900 un anno di boom per il mercato dei noli. Fu però un periodo di breve durata poiché con il 1901 si aprì un nuovo periodo difficile: alla fine dell'anno il ribasso sulle migliori quotazioni fu anche superiore al 50%. Nel 1904, anno di crisi, gli armatori riuscirono a sfruttare le "opportunità" offerte dalla guerra russo-giapponese, ma si era avviati verso un ulteriore peggioramento (1906-1907), seguito da anni di assestamento e rallentamento durante i quali l'armamento internazionale si concentrò nella mani di gruppi solidi ed esperti, facendo perciò vittime fra i soggetti più fragili e meno competitivi. Era la premessa per la successiva espansione che sarebbe durata fino allo scoppio della guerra. Dunque un terreno ampio e un conflitto molto arduo, nel quale la marina mercantile italiana cresceva con difficoltà.

⁸² E. CORBINO, *Economia dei trasporti* cit., p. 201.

⁸³ Ciò confermerebbe quanto osservava D. North sulle cause del rallentamento della crescita del settore marittimo italiano, per il quale troppo poco si sottolineava il ruolo giocato dall'andamento dei noli (D. NORTH, *Ocean Freights* cit.).

Capitolo II - La gente di mare

1. “*Nel grande torneo mondiale dei traffici*”

Fra i protagonisti delle vicende dell'economia marittima italiana figurano coloro che, numerosi, hanno costituito il personale viaggiante delle navi, a vela e a vapore. I marittimi, questo è infatti uno dei tanti modi di indicare tale categoria professionale, giocarono un ruolo importante nell'economia del mare, ne subirono i gravi momenti di crisi, furono sovente duttili strumenti degli armatori, che li impiegarono in navigazioni e percorsi ardui, più difficoltosi di quelli effettuati da marinerie moderne; sovente percepirono retribuzioni inferiori rispetto ai loro colleghi europei, vissero la transizione dalla vela al vapore proprio nell'aspetto relativo alle modifiche nella composizione degli equipaggi. Infine fecero parte di quel movimento operaio che rivendicava migliori condizioni e regolamentazione del lavoro, pur rimanendo in un certo senso, e inevitabilmente, ai margini delle numerose manifestazioni e contestazioni che si susseguirono a cavallo fra Otto e Novecento, proprio per la peculiarità della vita sul mare.

Su tale aspetto si tornerà fra breve, ma certo è opportuno ricordare come il particolare modo di operare e le così specifiche condizioni economiche e giuridiche dell'equipaggio facessero di questi lavoratori una categoria a parte, difficilmente assimilabile al personale di terra. E forse, anche in conseguenza di tale peculiarità, proprio gli equipaggi della marina mercantile italiana nel periodo esaminato permisero di fronteggiare una difficile congiuntura.

Non stupisce perciò che nel luglio 1910 il comandante Giovanni Roncagli, ben consapevole che il costo degli equipaggi costituisse una delle voci di spesa più elevate nell'esercizio di una nave, chiudesse un saggio chiaro e dettagliato sulle vicende della marina italiana individuando nei marittimi una componente positiva, che aveva giocato un ruolo di “compensazione” delle carenze nazionali di ferro e carbone. Così egli si esprimeva al riguardo:

«... abbiamo in casa una ricchezza che ci fu sempre e ci è ancora invidiata: i nostri marinai. Le attitudini ataviche della nostra gente di mare al lavoro professionale sono così vaste e varie che la formazione della marina a vapore non ha creato degli spostati

nella Marina italiana: i vecchi nostromi e i marinai del periodo velico, alla stessa guisa dei carpentieri dell'età del legno, non hanno dovuto fare grandi sforzi di adattamento per educarsi alle esigenze del nuovo mestiere; i nostri capitani che un tempo, a buon diritto, ebbero fama di abilissimi condottieri di navi a vela, audaci e prudenti al tempo debito, manovratori sicuri ed eleganti, hanno riversato nel campo dell'arte nuova del navigare a vapore tutto il prezioso capitale delle loro qualità professionali. E tutti, dal capitano al mozzo, dal direttore di macchina all'umile carbonaio, hanno conservata intatta quella virtù invidiabile che è la sobrietà, garanzia suprema per gli uomini e le cose che ad essi debbono affidarsi nel grande torneo mondiale dei traffici: la statistica degli infortuni marittimi è documento che parla molto alto per il buon nome del marinaio italiano. Tutto questo – concludeva Roncagli – è forza: forza produttiva quanto mai, che domanda soltanto un sapiente sistema di utilizzazione» e ancora aggiungeva, «verso questa forza il paese ha il dovere di rivolgere le sue cure più amorevoli e costanti, per conservarla e maggiormente renderla feconda»¹.

Dunque, nell'economia marittima dei primi anni del Novecento, nel contesto internazionale e nell'aspra concorrenza fra le marinerie, l'Italia annoverava la sua gente di mare quale elemento di ricchezza. Nella marina mercantile il Paese si trovava ad avere un composito capitale umano, fatto di mozzi e marinai, ma anche di capaci comandanti e macchinisti. Tutto un mondo scosso da contrasti e contraddizioni, anche nel campo dell'istruzione, che avrebbe dovuto costituire una leva su cui fare forza per innescare un processo di crescita, caratterizzato invece da difficili assestamenti fra scuola e mercato del lavoro. In questo frangente proprio la gente di mare rappresentava una importante risorsa, che offriva la sua competenza, anche sedimento del passato, e la sua adattabilità professionale, mentre, per l'altro verso, l'armamento arrancava e annaspava e procedeva con difficoltà sul mercato europeo, come si è visto, "fuggendo" su meno competitive rotte internazionali, su vettori vecchi, dove il viaggio poteva divenire remunerativo anche grazie al relativo basso costo dell'equipaggio.

Non sarebbe durata per sempre tale condizione, poiché si sarebbero manifestate le istanze rivendicative per un diverso modo di lavorare, di organizzarsi a bordo e di "contare" nell'economia marittima e nella gestione della nave. Tuttavia, proprio durante la "lunga transizione" dalla vela al vapore, segno di un lento passaggio dal vecchio al nuovo, i marittimi costituiscono un elemento di continuità, non intaccato dai confronti su liberismo e protezionismo o sul rapporto fra marina libera e marina convenzionata.

¹ G. RONCAGLI, *Cinquanta anni di storia* cit., p. 61.

Si trattava insomma di un caso che trova piena rispondenza nella lettura del modello di sviluppo data fin dal 1972 da Stefano Merli per altri settori dell'economia, che avevano visto una forte compressione salariale quale elemento di forza del capitalismo italiano².

Che d'altra parte la gente di mare fosse rimasta in parte esclusa dalle conquiste del movimento operaio a cavallo fra Otto e Novecento era fatto ben noto: a conclusione di una approfondita indagine condotta dalla Commissione Reale per i Servizi Marittimi nel 1907 si osservava infatti che «... il personale navigante è la classe operaia che, meno delle altre, ha profittato del movimento economico odierno in favore della mano d'opera»³. Ciò era avvenuto per diversi motivi fra i quali aveva certo rilevanza, oltre alla tipologia del lavoro svolto, anche la legislazione vigente in tale materia.

2. *La gente di mare*

La condizione di lavoro sul mare era tutt'affatto speciale e ciò aiuta a comprendere perché nel 1879 Paolo Boselli scriveva che «il marinaio non è un operaio libero»⁴. Tale convinzione, sia pure in termini meno espliciti, condizionò e accompagnò la legislazione relativa al lavoro marittimo, svolto da quella che viene definita appunto “gente di mare”, sotto la cui dizione erano comprese «tutte le persone le quali per la natura della professione marittima, sono soggette alle discipline ad esse specialmente imposte dal codice per la marina mercantile»⁵.

² S. MERLI, *Proletariato di fabbrica e capitalismo italiano*, Firenze 1972; le considerazioni di Merli vennero recepite da G. Mori che ne diede una significativa sottolineatura nel 1978, in un problematico intervento sull'industrializzazione italiana (G. MORI, *Processo di industrializzazione in generale e processo di industrializzazione in Italia: approssimazioni, aporie, interrogativi*, relazione presentata al VII congresso internazionale di Storia economica a Edimburgo nel 1978 ora, in italiano, in Università degli Studi di Bologna, Istituto di Storia Economica e Sociale, *Studi in memoria di Luigi Dal Pane*, Bologna 1982, pp. 836-853).

³ *Atti della Commissione Reale per i Servizi Marittimi* cit., IV, p. 209.

⁴ P. BOSELLI, *Marina mercantile* cit., p. 315.

⁵ C. BRUNO, *Gente di mare*, voce redatta il 1° marzo 1900 per *Il Digesto Italiano*, ora in *Il Digesto Italiano*, XII, ristampa, Torino 1927, pp. 139-146. A conferma di quanto osservato in precedenza si sottolinea come il redattore della voce si affrettò a precisare che «della gente di mare il codice si occupa in un capo a parte, nel quale considera gli uomini addetti alla navigazione ed alle arti marittime sotto un punto di vista generale, astrazione fatta dalle navi sulle quali possono servire, li considera cioè come una classe di persone dedite ad una professione del

In questa sede si esamina specificamente tutto quanto attiene coloro che sono « addetti alla navigazione » e non quanti, sulla base della distinzione legislativa, appartenevano alla categoria degli « addetti alle arti e industrie marittime »⁶.

In particolare, sulla base delle disposizioni concernenti il servizio marittimo contenute nel Codice per la marina mercantile pubblicato nel 1865⁷, nella prima categoria della gente di mare erano compresi:

- a) i capitani e padroni;
- b) i marinai e i mozzi;
- c) i macchinisti, fuochisti ed altri individui impiegati, con qualunque denominazione, al servizio delle macchine a vapore sulle navi adette alla navigazione marittima;
- d) i pescatori addetti alla pesca in alto mare od all'estero ».

Ogni componente la prima categoria doveva essere immatricolato in speciali registri e avere quindi un libretto recante i dati personali. Doveva inoltre essere cittadino italiano, avere compiuto dieci anni, essere stato vaccinato contro il vaiolo o dimostrare di averlo avuto, e, in caso di minore età, avere il consenso di chi esercitava la patria potestà ed essere domiciliato nel compartimento in cui veniva effettuata la registrazione⁸. I marinai e i mozzi venivano immatricolati come mozzi; compiuti diciotto anni, e dimostrato di avere svolto ventiquattro mesi di navigazione effettiva, era possibile passare alla classe dei marinai.

tutto particolare » (il corsivo è nostro); dello stesso autore vedi la voce Marina mercantile, in Enciclopedia giuridica italiana, Milano 1904, pp. 876-1006, in particolare p. 906 e sgg., su Il personale della marina mercantile.

⁶ Sulle distinzioni si rimanda ad alcune considerazioni fatta da M.S. ROLLANDI, *Imparare a navigare* cit., e della stessa, *L'organizzazione a bordo delle navi mercantili fra Otto e Novecento*, in Società Italiana degli Storici dell'Economia, *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, Atti del Convegno di studi, Roma, 24 novembre 2000, a cura di S. ZANINELLI e M. TACCOLINI, Milano 2002, pp. 523-544.

⁷ Il Codice per la marina mercantile fu pubblicato con decreto 25 giugno 1865, in seguito alla legge del 2 aprile 1865, n. 2215, con cui il Governo aveva autorizzato a promulgare il codice stesso; vedi *Codice per la Marina Mercantile del Regno d'Italia*, Torino 1865.

⁸ In base all'art. 73 del Codice per la Marina Mercantile i minori di età che avessero compiuto i diciotto anni si consideravano come emancipati e potevano firmare i contratti senza intervento di genitori o tutori.

Tabella 1. *Personale della Marina Mercantile iscritto ai compartimenti marittimi (1868-1885)*

Anno	Iscritti al 31 dicembre	Personale di prima categoria	
		totale	esclusi i pescatori
1868	176.491	137.834	129.522
1869	179.847	140.543	132.196
1870	184.050	142.189	134.070
1871	184.060	140.123	132.920
1872	187.575	142.069	134.945
1873	193.400	144.780	138.655
1874	199.240	147.989	141.481
1875	204.189	150.898	144.029
1876	208.631	153.022	146.102
1877	209.204	150.938	144.061
1878	210.267	148.390	141.537
1879	167.282	108.090	103.260
1880	172.969	111.568	106.425
1881	176.335	107.216	102.301
1882	181.381	115.994	111.038
1883	185.017	117.530	112.674
1884	189.162	119.141	113.957
1885	192.046	119.662	114.449

Fonte: MINISTERO DELLE FINANZE – Direzione generale delle gabelle, *Movimento della navigazione nei porti del Regno nell'anno 1881*, Roma 1882; « Rivista Marittima », 1886.

Tabella 2. *Personale di prima categoria della Marina Mercantile iscritto ai compartimenti marittimi (1868-1885)*

Anno	Capitani		Padroni	Secondi di bordo		Marinai	Marinai e mozzi	Macchinisti	Fuochisti e altri addetti alle macchine	Pescatori d'alto mare	Totale
	Superiori e l. c. (a)	gr. c. (b)		l.c.	gr. c. (c)	autorizzati (d)					
1868	3.514	2.700	4.558	526	627	7.056	109.822	72	647	8.312	137.834
1869	3.653	2.968	4.228	459	1.179	6.677	112.207	102	723	8.347	140.543
1870	3.844	2.919	4.257	486	776	7.287	113.514	170	817	8.119	142.189
1871	3.922	3.155	4.394	361	920	7.603	111.462	222	881	7.203	140.123
1872	4.038	3.203	4.297	341	1.036	7.834	113.004	288	904	7.124	142.069
1873	4.202	3.317	4.311	329	1.055	8.152	115.949	362	978	6.125	144.780
1874	4.346	3.369	4.351	326	1.078	8.439	118.154	390	1.028	6.508	147.989
1875	4.482	3.446	4.344	316	1.045	8.853	119.954	417	1.172	6.869	150.898
1876	4.682	3.471	4.348	310	1.036	9.120	121.497	431	1.207	6.920	153.022
1877	4.822	3.443	4.272	292	1.047	8.965	119.571	452	1.197	6.877	150.938
1878	4.910	3.371	4.141	259	1.088	8.897	117.217	462	1.192	6.853	148.390
1879	4.130	2.504	3.319	85	791	7.356	83.941	365	769	4.830	108.090
1880	4.280	2.538	3.368	80	790	7.499	86.661	385	824	5.135	111.560
1881	4.373	2.505	3.360	37	804	7.578	82.298	394	952	4.915	107.216
1882	4.438	2.509	3.415		885	7.652	90.656	383	1.100	4.956	115.994
1883	4.543	2.535	3.321		808	7.550	92.238	389	1.290	4.856	117.530
1884	4.565	2.544	3.362		781	7.642	93.205	414	1.444	5.184	119.141
1885	4.634	2.525	3.434		714	7.726	93.420	448	1.548	5.213	119.662

(a) l.c.= lungo corso; (b) gr. c.= di gran cabotaggio (c) oltre ai secondi di bordo di gran cabotaggio in questo gruppo sono compresi gli scrivani e i sottoscrivani (d) sono autorizzati al piccolo traffico e alla pesca illimitata

Fonte: vedi Tabella 1.

Nella seconda categoria erano compresi:

- « a) i costruttori navali;
- b) i maestri d'ascia e calafati;
- c) i piloti pratici locali;
- d) i barcaiuoli, i pescatori del litorale e gli uomini di rinforzo delle navi da pesca in alto mare o all'estero ».

Costoro non erano obbligati alla immatricolazione ed erano iscritti in registri separati, diversi da quelli dei marittimi di prima categoria⁹

Il numero di persone impiegate non era certo esiguo. Se si considerano i dati relativi a tutti gli iscritti nel primo ventennio post-unitario¹⁰, si osserva che questi passarono dalle 176.491 unità nel 1868 a 210.267 nel 1878, l'anno con il più alto numero di addetti, cui fece seguito una forte contrazione nel 1879, allorché ebbe inizio la crisi, con 167.282 unità iscritte.

Sul totale della gente di mare, coloro che navigavano, e che venivano distinti come « personale di prima categoria », costituivano una percentuale che, dal valore elevato del 78,15% nel 1869 scenderà sempre e irreversibilmente, proprio a causa della crisi, ma va anche osservato che la contrazione del peso percentuale di questo gruppo di iscritti era ancora più vistosa sia perché nella seconda categoria erano aumentati i « maestri d'ascia, calafati e operai per le costruzioni in ferro », riuniti in un unico gruppo, ma anche perché erano cresciuti i « pescatori di costa e di rinforzo » e i « barcaiuoli ». In parte quindi si verificava un incremento degli addetti nella cantieristica, pe-

⁹ Cfr. *Codice per la Marina* cit., Titolo II, *Del servizio marittimo*, capo I, *Della gente di mare*; capo II, *Dei costruttori navali e dei cantieri mercantili*. Tale distinzione era stata criticata da alcuni, che vi vedevano per gli armatori una limitazione della possibilità di arruolamento e, per certi versi, una forma di controllo (vedi *Inchiesta sulla Marina Mercantile* cit., II, 1881, p. 651).

¹⁰ I dati sistematici e completi, sottoposti a verifica dal Ministero della Marina, sono in MINISTERO DELLE FINANZE, Direzione generale delle gabelle, *Movimento della navigazione nei porti del Regno nell'anno 1881*, Roma 1882 e nella pubblicazione periodica: *Sulle condizioni della Marina Mercantile italiana al 31 dicembre. Relazione del Direttore generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro della Marina*, Roma 1882-1914. Per un orientamento di massima per gli anni precedenti si rimanda a STATISTICA DEL REGNO D'ITALIA, *Movimento della navigazione nei porti del Regno. Pesca del pesce e del corallo. Marineria mercantile e costruzioni navali* poi *Movimento della navigazione del Regno d'Italia*, Torino 1864, Firenze 1865, 1868. Altre indicazioni complementari sono state tratte dalla « Rivista marittima ».

raltro anch'essi in forte flessione dopo il 1878, ma anche una crescita di attività tradizionali¹¹, che rappresentavano una antica sicurezza a fronte delle difficoltà della marina mercantile.

Anno	maestri d'ascia calafati e operai	pescatori di costa e di rinforzo	barcaioli
1868	12.546	20.404	5.106
1873	15.564	26.152	6.303
1878	17.438	34.822	8.984
1881	14.577	38.790	9.207

Se si considera poi l'andamento degli immatricolati fra coloro che formavano gli equipaggi, escludendo i pescatori d'alto mare, risulta che, sia pure con oscillazioni vistose e con variazioni nella composizione, il personale di bordo non scese mai al di sotto delle 102.000 unità nei primi venti anni del nuovo Regno e, in anni di buon andamento del settore, come nel 1876, gli iscritti giunsero ad essere di poco superiori a 146.000 (146.102).

In particolare la contrazione dei "marinai e mozzi" confermava indubitabilmente il rallentamento del traffico marittimo nazionale. Nel 1868, infatti, questa voce raccoglieva ben 109.822 individui, che proprio undici anni dopo crollava a 83.941 unità, con una diminuzione del 23,57%, ancora più consistente nel 1881 (-25,06% rispetto al 1868). L'andamento delle immatricolazioni di questa componente del personale di bordo, presente su ogni tipo di nave, era un indicatore molto sensibile dello stato della marina mercantile. D'altra parte, sempre nello stesso periodo, la crescita degli addetti alle macchine, sia come "macchinisti" che come "fuochisti e altri", pur segnalando l'incremento del personale tecnico che poteva essere imbarcato sui vapori, non aveva ancora la forza di soppiantare e crescere in diretta correlazione con la contrazione di figure quali i capitani di gran cabotaggio. Questi ultimi, infatti, rimanevano complessivamente stazionari fra il 1868 e il 1881, pur avendo superato, e di molto, le 3.000 unità proprio nel momento di crescita dei traffici, dal 1871 al 1878.

¹¹ Non è casuale che ciò avvenisse nelle circoscrizioni del Centro-Sud, per esempio ad Ancona, Napoli, Palermo.

Nonostante il numero di addetti coinvolti in questa attività fosse degno di attenzione, e coinvolgesse settori diversi della vita economica del paese, anche in senso geografico oltre che tecnico-economico, la legislazione in materia continuò ad essere per certi versi generica e poco aderente soprattutto ai mutamenti nella tecnologia e nella organizzazione in atto nei mezzi di trasporto via mare.

La sistemazione di tutte le disposizioni vigenti nell'ambito della marina mercantile era stata resa necessaria dall'esistenza delle diverse legislazioni in materia negli stati pre-unitari; sotto tale aspetto quindi l'elaborazione del Codice per la marina mercantile aveva rappresentato uno degli importanti atti di costruzione del nuovo Stato¹². Tuttavia rimaneva un intreccio fra Codice per la marina e Codice di commercio per quanto concerneva specifica-

¹² Come riferisce Alberto Aquarone, *L'unificazione legislativa e i codici del 1865*, Milano 1960, p. 33 e sgg., già Cavour, nel settembre 1859, aveva messo all'opera una Giunta legislativa, con sede a Genova, cui furono chiamati giuristi quali Pasquale Stanislao Mancini, ma anche commercialisti e uomini con esperienza di lavoro sul mare. Principale relatore della Giunta fu l'avvocato Gerolamo Del Re, autore, fra l'altro, del volume *Della polizia della navigazione. Manuale per i capitani*, Genova 1858. In questo opuscolo, redatto per presentare le leggi di polizia marittima agli uomini di mare, l'autore faceva alcune osservazioni sullo stato della legislazione marittima: « Si può dire delle nostre leggi marittime ciò che delle francesi scriveva Odilon Barott al Ministro di marina dopo avere faticato per trattare una causa di diritto marittimo: che esse sono un caos da cui non è possibile ricavare alcuna idea generale, e per cui un Codice il quale riunisse e coordinasse tutti gli elementi sparsi sarebbe di un gran beneficio alla marina ed al commercio. Ma se i francesi in punto di legislazione non istanno meglio di noi, – commentava il giurista – essi hanno almeno scrittori i quali coi loro manuali, commentarii e trattati supplirono al difetto di un Codice. Delle nostre leggi marittime invece nessuno si è mai occupato, ed il ricorrere a scrittori stranieri è fatica molte volte inutile atteso la discrepanza delle legislazioni » (*Ibidem*, pp. 4-5). Del Re ben sottolineava inoltre la difficoltà, a quell'epoca, della conoscenza della legislazione in materia, nel corso del tempo grandemente sviluppata, ma dispersa nei codici e negli atti governativi del Regno di Sardegna. Su questo vedi C. BRUNO, *Codice per la Marina Mercantile*, in *Il Digesto Italiano*, Torino 1896, pp. 529-548, e per l'elenco delle disposizioni allora vigenti nel Regno di Sardegna e negli Stati pre-unitari, in particolare vedi pp. 535-536. Prima ancora di giungere alla promulgazione del codice del 1865, con decreto del 22 dicembre 1861, n.387, erano stati emessi decreti che, non senza proteste da parte delle province meridionali, avevano esteso a tutto il territorio la regolamentazione sarda. Il progetto di Codice per la marina mercantile, composto di due parti, amministrativa e penale, suddiviso in titoli, capi e articoli, ed elaborato dalla Giunta di Genova nel 1861, fu trasformato in realtà, e radicalmente, dalle discussioni svolte nel 1864 dalla commissione nominata l'anno precedente perché esaminasse questo progetto ministeriale. I frutti di questo secondo lavoro si concretizzarono appunto nel progetto votato dalla Camera dei Deputati e sanzionato da Vittorio Emanuele come nuovo Codice promulgato con Decreto 25 giugno 1865, n. 2364.

mente le disposizioni e le competenze di alcuni settori dell'attività marinara: « così, per esempio, vennero tolte dal codice per la marina mercantile e alligate in quello di commercio le disposizioni relative all'arruolamento dei marinai, al saldo del conto al marinaio all'estero nei casi consentiti dalla legge, ai diritti dei passeggeri nei confronti del capitano, alle dimissioni volontarie del capitano », e così via¹³. Tutto quanto si riteneva rientrasse maggiormente nell'ambito di interessi privati rispetto a quelli pubblici veniva insomma rimandato al Codice di commercio¹⁴. Oltre a ciò va ricordato che la direzione della marina mercantile non fu data al Ministero di agricoltura, industria e commercio, ma a quello di Marina, per rendere più omogeneo il coordinamento fra le due marine: militare e mercantile.

Se queste misure non trovarono opposizione di rilievo, ben diversamente furono accolte quelle che venivano individuate come forte controllo governativo sulla marina mercantile e valutate quale ostacolo alla libertà di cui invece, si sosteneva, il commercio per mare aveva necessità. In realtà per tutti i codici post-unitari ben presto si chiese una revisione, e anche per quello di marina, immediatamente oggetto di critiche; ma, come ha osservato Alberto Aquarone, « la legislazione per la marina mercantile continuò ad essere uno dei punti più deboli del sistema giuridico italiano »¹⁵.

Gli entusiasmi e le aspettative di una fiorente marina mercantile ebbero a smorzarsi a pochi anni dalla comparsa del Codice, che ben presto fu oggetto di riforme, o meglio, di "ritocchi", che nell'ottobre 1877 portarono alla pubblicazione del Testo unico del Codice per la Marina Mercantile¹⁶.

¹³ A. AQUARONE, *L'unificazione legislativa* cit., p. 34. La pubblicazione del Codice di Commercio e del Codice per la Marina Mercantile fu definita da Jacopo Virgilio « il primo lodevole tentativo per riunire in un sol corpo tutte le leggi marittime », anche se nello stesso tempo osservava che molte delle disposizioni della marina mercantile non erano comprese nel codice del 1865: J. VIRGLIO, Scuola Superiore Navale di Genova, *Corso di diritto marittimo*, in « Rivista marittima », V/10 (1872), pp. 396-410, qui pp. 409-410.

¹⁴ Vedi T. BRUNO, *Codice di Commercio*, in *Il Digesto Italiano*, Torino 1896, pp. 458-472.

¹⁵ A. AQUARONE, *L'unificazione legislativa* cit., p. 35; si veda anche C. GHISALBERTI, *La codificazione del diritto in Italia: 1865-1942*, Roma-Bari 1994.

¹⁶ Vedi il Testo unico per la Marina Mercantile pubblicato con il Decreto 24 ottobre 1877, n. 4146. In proposito Carlo Bruno è particolarmente severo: « Nessun soffio nuovo penetrò nel codice; identico il sistema del 1865 a quello della riforma; lo stesso ingombro di disposizioni anticate o discordanti con altre leggi; norme di diritto privato fra altre di diritto pubblico; non determinato il campo dell'azione delle Autorità, nello stesso amministratori e giudici » (*Il codice di marina* cit., p. 539).

Tabella 3. *Personale della Marina Mercantile iscritto ai compartimenti marittimi (1887-1913)*

Anno	Iscritti al 31 dicembre	Personale di prima categoria	
		totale	esclusi i pescatori
1887	195.117	120.589	113.932
1888	198.337	119.430	112.760
1889	202.083	119.310	112.708
1890	207.921	119.844	112.973
1891	215.280	122.798	115.919
1892	218.106	121.987	114.906
1893	221.213	124.219	117.049
1894	230.467	126.292	119.010
1895	235.249	125.984	118.660
1896	240.368	126.540	119.892
1897	246.663	128.484	121.787
1898	247.363	123.986	117.432
1899	219.861	122.169	115.723
1900	255.736	126.430	120.047
1901	262.654	132.148	125.803
1902	268.566	135.498	129.391
1903	273.230	136.502	130.602
1904	281.527	141.263	135.405
1905	290.121	145.380	139.578
1906	302.296	152.469	146.558
1907	313.353	158.975	153.252
1908	326.881	164.367	158.446
1909	330.045	160.224	154.167
1910	339.756	164.902	158.672
1911	349.736	163.365	156.918
1912	368.485	167.105	160.476
1913	386.080	181.204	174.465

Fonte: MINISTERO DELLE FINANZE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno, Pesca del pesce e del corallo, Marina mercantile e costruzioni navali*, Roma 1887 e sgg.; *Sulle condizioni della Marina Mercantile italiana al 31 dicembre. Relazione del Direttore generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro della Marina*, Roma 1896-1914.

Tabella 4. *Personale di prima categoria della Marina Mercantile iscritto ai compartimenti marittimi (1887-1913)*

Anno	Capitani		Padroni	Secondi di bordo (a)	Marinai autorizzati	Capi barca, marinai e mozzi	Macchinisti	Fuochisti	Pescatori d'alto mare	Totale
	Superiori e l. c.	gr. c.								
1887	4.468	2.390	3.374	601	7.609	90.488	552	4.450	6.657	120.589
1888	4.321	2.319	3.357	552	7.602	88.589	619	5.401	6.670	119.430
1889	4.277	2.272	3.338	523	7.500	87.968	666	6.164	6.602	119.310
1890	4.252	2.253	3.463	509	7.435	87.599	694	6.768	6.871	119.844
1891	4.218	2.177	3.591	487	7.387	90.163	735	7.161	6.879	122.798
1892	4.082	2.066	3.475	452	7.150	89.207	761	7.713	7.081	121.987
1893	4.022	2.046	3.508	449	7.214	91.057	807	7.946	7.170	124.219
1894	3.899	1.960	3.528	428	7.218	92.795	849	8.333	7.282	126.292
1895	3.554	1.896	3.445	371	6.999	93.115	881	8.399	7.324	125.984
1896	3.264	1.654	3.381	285	7.020	94.741	905	8.642	6.648	126.540
1897	3.253	1.643	3.441	265	6.991	96.260	976	8.958	6.697	128.484
1898	2.963	1.466	3.224	237	6.645	92.658	1.030	9.209	6.554	123.986
1899	2.786	1.358	3.186	244	6.476	91.561	1.098	9.014	6.446	122.169
1900	2.807	1.324	3.220	251	6.452	95.331	1.231	9.431	6.383	126.430
1901	2.799	1.298	3.269	275	6.467	100.367	1.327	10.001	6.345	132.148
1902	2.781	1.231	3.178	314	6.335	103.704	1.402	10.446	6.107	135.498
1903	2.788	1.211	3.223	336	6.326	104.612	1.486	10.620	5.900	136.502
1904	2.798	1.200	3.313	337	6.352	108.783	1.547	11.075	5.858	141.263
1905	2.808	1.147	3.336	348	6.339	112.440	1.639	11.521	5.802	145.380
1906	2.870	1.133	3.439	385	6.384	118.663	1.709	11.975	5.911	152.469
1907	2.914	1.117	3.507	411	6.456	124.540	1.762	12.545	5.723	158.975
1908	2.964	1.083	3.506	457	6.431	129.295	1.817	12.839	5.921	164.313
1909	2.750	980	3.594	494	6.103	126.101	1.825	12.320	6.057	160.224
1910	2.738	925	3.632	516	6.117	129.993	1.937	12.714	6.230	164.802
1911	2.643	863	3.621	553	6.011	128.242	2.000	12.985	6.447	163.365
1912	2.683	853	3.734	551	6.105	130.632	2.078	13.840	6.629	167.105
1913	2.760	843	3.928	595	6.237	143.125	2.205	14.772	6.739	181.204

(a) Il grado di sottoscrivano fu abolito con la legge 11 Aprile 1886, n. 3751.

Fonte: vedi Tabella 3.

I tempi legislativi erano indubbiamente lunghi, segno delle difficoltà attuative della materia trattata; il Regolamento per l'esecuzione del codice del 1865 fu pubblicato nel novembre 1879¹⁷ e tale lentezza venne giustificata con la necessità di illustrare l'esecuzione pratica sia del codice di marina mercantile sia del secondo libro del codice di commercio «così affine al primo da formare con esso un sol corpo di leggi»¹⁸.

Continuavano però a non essere chiaramente sostenuti molti argomenti oggetto di contrasti, anche sul piano giuridico, perciò non stupisce se già nel giugno 1884 i ministri di Marina e di Grazia e Giustizia presentavano al Senato un progetto di riforma del codice. In tal senso vennero apportate numerose modifiche successivamente sanzionate con la legge 11 aprile 1886 (n. 3781), che peraltro lasciò questa materia oggetto di continuate e complesse revisioni.

Nel giro di pochi anni venne nuovamente approvato anche un nuovo Codice di commercio, che, promulgato nell'ottobre 1882, entrò in vigore il successivo gennaio 1883¹⁹.

Tutto quanto esposto finora aveva lo scopo di illustrare come la gente di mare, per quanto concerneva la determinazione giuridica e professionale, trovasse definizione in ambedue i codici (di marina mercantile e di commercio) e che per illustrare e seguire i percorsi di questa specifica categoria fosse necessario individuare la parte a ciò relativa nella codificazione del Regno d'Italia nei primi decenni unitari. Ecco dunque che se nel Codice per la marina mercantile fin dal 1865 comparivano, fra la gente di mare di prima categoria, «i macchinisti, fuochisti ed altri individui impiegati, con qualunque denominazione, al servizio delle macchine a vapore sulle navi addette alla navigazione marittima», ebbene, quello di Commercio del 1865 a proposito «Dell'arruolamento e dei salari delle persone dell'equipaggio»

¹⁷ Si veda il decreto legge del 20 novembre 1879, n. 5166.

¹⁸ C. BRUNO, *Codice per la marina mercantile* cit., p. 550. Con l'entrata in vigore del Regolamento il primo gennaio 1880, furono accolti i voti espressi dalla commissione della Camera dei Deputati che aveva esaminato il programma di riforma del 1877, fra i quali figurava l'abrogazione di regolamenti che coprivano un ampio arco temporale, oltre che una grande varietà tematica: dal regolamento per la marina mercantile approvato con le regie patenti del 13 gennaio 1827, al regolamento sui porti, ai decreti 16 aprile 1873 e 20 maggio 1875 sul pilotaggio lungo le coste dello Stato.

¹⁹ Si veda il decreto legge del 31 ottobre 1882, n. 1062.

testualmente recitava: « Le persone componenti l'equipaggio sono il capitano o padrone, gli ufficiali, i marinai e i mozzi indicati nel ruolo dell'equipaggio formato nel modo stabilito dai regolamenti »²⁰. Solo nel 1882 a tale definizione veniva aggiunto « ... ed inoltre i macchinisti, i fuochisti e tutte le altre persone impiegate con qualunque denominazione al servizio delle macchine nelle navi a vapore »²¹. Si trattava insomma di una vistosa mancanza di coordinamento nella legislazione in materia tale per cui nel Codice di commercio del 1882 finalmente veniva accolta la locuzione già usata fin dal 1865 nel Codice per la marina mercantile.

Era finalmente una presa d'atto di una sia pur lenta evoluzione della marina nazionale, la quale, superata la fase più acuta della crisi negli anni Ottanta si avviava verso una ripresa. Ciò comportò prima un recupero degli iscritti ai compartimenti marittimi: da 195.117 nel 1887 a 386.080 nel 1913 e, in particolare, per quanto riguardava la gente di mare di prima categoria, questa passò da 120.589 immatricolati nel 1887 a 181.204 nel 1913. Se si esclude dalle nostre considerazioni la componente dei « pescatori d'alto mare » sul cui andamento era poco influente il trend relativo all'economia marittima²², e si esamina da vicino la categoria di coloro che componevano gli equipaggi delle navi, questa si ripopolò lentamente negli anni di fine secolo. Nel 1903 superò le 130.000 unità (130.602) e solo tre anni dopo, nel 1906, il numero degli immatricolati superò le 146.000 unità (146.558), dato di poco superiore a quello di trenta anni prima, nel 1876, allorché questa categoria contava 146.102 persone. Nel periodo successivo, fino alla vigilia del conflitto mondiale, si verificò una crescita consistente, sino a superare le 174.000 unità (174.465).

Pur mantenendo la particolarità della distribuzione territoriale e delle speciali modalità di impiego, il personale qualificato come “gente di mare” continuava a crescere e rappresentava un consistente nucleo di forza lavoro sul territorio nazionale.

²⁰ *Codice di Commercio*, 1865, Libro II, titolo V, art. 343.

²¹ *Codice di Commercio*, 1882, Libro II, titolo III, art. 521.

²² Poco inferiva su questa categoria di addetti l'attività mercantile nazionale: pur contraendosi il numero degli immatricolati rispetto ai primi anni post-unitari, nel complesso rimase all'interno di una classe di grandezza abbastanza stabile (nel 1887: 6.657; nel 1897: 6.697; nel 1907: 5.723; nel 1913: 6.739) perché andavano a formare gli equipaggi dei pescherecci d'altura. Si veda il recente contributo di M. ARMIERO, *L'Italia di Padron 'Ntoni. Pescatori, legislatori e burocrati tra XIX e XX secolo*, in *A vela e a vapore* cit., pp. 180-213.

Tabella 5. *Quota percentuale delle persone imbarcate rispetto al numero totale degli iscritti nella prima categoria della gente di mare*

Anno	Capitani superiori e di lungo corso	Capitani l.c.	Capitani gr. c.	Padroni	Secondi di bordo	Marinai autorizzati	Capi-barca per lo Stato	Capi-barca locali, marinai e mozzi	Macchinisti in prima	Macchinisti in seconda	Fuochisti autorizzati	Fuochisti	Pescatori d'alto mare
1891	43	51	51	58	58	65	65	54	80	74	79	62	68
1892	27	52	54	58	57	66	68	52	86	72	72	65	65
1893	9	51	48	54	48	68	64	54	74	52	62	60	67
1894	14	50	50	55	46	69	69	55	76	50	57	58	69
1895	10	50	48	52	46	67	67	56	75	51	58	56	69
1896	13	49	49	52	54	67	67	56	75	51	58	56	69
1897	17	48	50	54	53	63	65	55	75	49	51	53	66
1898	23	50	52	56	56	65	64	55	76	44	52	54	66
1899	8	57	60	62	57	70	66	59	72	48	50	56	67
1900	15	60	59	62	65	70	70	61	77	82	60	56	68
1901	14	56	56	64	67	74	72	61	77	67	63	59	68
1902	17	58	59	67	69	75	67	60	76	69	64	61	67
1903	25	59	56	66	69	74	69	59	76	77	62	60	65
1904	27	60	57	70	73	74	73	61	79	70	66	65	71
1905	18	60	57	73	74	75	76	56	78	65	66	59	69
1906	27	55	55	65	78	67	71	62	76	66	64	58	69
1907	35	59	55	70	82	71	73	65	77	64	61	70	77
1908	53	63	55	64	81	70	69	59	58	70	60	71	79
1909	50	63	55	64	81	70	69	59	58	70	60	71	79
1910	29	66	60	65	82	72	70	65	70	76	64	74	79
1911	23	67	63	65	83	70	66	65	71	73	61	73	78
1912	29	67	60	66	84	73	68	66	68	75	69	74	83
1913	28	67	61	69	81	74	70	67	72	80	72	74	85

Fonte: *Sulle condizioni della Marina mercantile italiana, ad annum.*

È pur vero che non tutti gli immatricolati navigavano contemporaneamente: c'erano momenti di "ferma" a terra, o in attesa di imbarco, o per un intervallo fra un viaggio e l'altro. Come risulta dalle quote percentuali delle persone imbarcate rispetto al numero totale degli iscritti nella prima categoria (vedi tabella 5), fatta eccezione per i capitani superiori e di lungo corso, che solo nel 1908 e nel 1909 videro imbarcati il 53% e il 50% degli iscritti (mentre restarono usualmente su percentuali decisamente molto più basse), per i capitani di lungo corso e per quelli di gran cabotaggio la percentuale si aggirava intorno al 55-57%, con punte più alte (vedi capitani di lungo corso) negli anni prebellici.

Più elevata era la percentuale di imbarchi per la categoria dei macchinisti, sia in prima che in seconda, il che fa ipotizzare anche una buona rispondenza fra incremento degli immatricolati, che superarono il migliaio nel 1898 e nel giro di quindici anni aumentarono del 114% (da 1.030 a 2.209), e maggiori possibilità di impiego grazie a una crescita della flotta a vapore. Analoghe osservazioni possono valere per i fuochisti, che, pur costituendo una categoria professionale non scolarizzata come i macchinisti, ebbero un andamento occupazionale in stretta correlazione con lo sviluppo del vapore.

Al mutamento e all'incremento della marina mercantile e alla maggiore complessità nella composizione e nei ruoli degli equipaggi sarebbe dovuta corrispondere una evoluzione della giurisprudenza, che, invece, mostrava una particolare inadeguatezza. Addirittura ancora all'inizio del Novecento la legislazione relativa al lavoro dei naviganti appariva iniqua anche a molti tecnici e responsabili del settore. Fra questi Carlo Bruno, in quegli anni direttore del Ministero di marina mercantile, osservava che

« quello che ispira tutto il codice si è come una ferrea disciplina per il marinaio e per la gente di mare; non basta che per il codice di commercio, per l'iniqua disposizione dell'art. 535, che l'Italia ha la vergogna di mantenere, mentre in Francia, Inghilterra e Germania la cancellarono dalle loro leggi, che il marinaio debba vedere il prezzo della sua opera esposto all'alea del naufragio, contro la quale non può garantirsi con l'assicurazione come fa il proprietario, ma egli è pure sottoposto ad un rigore non più consentaneo a' tempi »²³.

²³ C. BRUNO, *Codice per la marina* cit., p. 542. Anche l'obbligo all'iscrizione nelle matricole era considerata una misura vessatoria, che quasi faceva rivivere le corporazioni, « senza però il loro libero carattere ». In quella stessa occasione si portava ad esempio l'operato di

E, ancora, sempre lo stesso si scagliava contro la durezza dei contratti di arruolamento, sottolineando che la diserzione, vale a dire una violazione di contratto, veniva punita con il carcere.

Le numerose richieste di modifiche, provenienti da più parti, promossero anche la costituzione della Commissione reale per la riforma del codice per la marina mercantile, che operò nei primi del Novecento, ma tali lavori non sortirono alcun effetto sul piano legislativo e non si tradussero nella formulazione di una nuova codificazione: bisognerà aspettare il Codice della Navigazione del 1942 per vedere un nuovo organico intervento in materia²⁴.

3. *L'equipaggio*

Nella legislazione ottocentesca la figura del comandante della nave è sempre stata considerata in termini autonomi, per sottolinearne anche giuridicamente il ruolo a parte, distaccato dal resto dell'equipaggio, rispetto agli stessi ufficiali²⁵.

« Il capitano, dice un antico adagio marinaresco, è padrone dopo Dio a bordo della sua nave. Ma è soprattutto nell'alto mare, quando il capitano è solo col suo equipaggio ... che quell'adagio è vero in tutta la sua estensione del termine », così esordiva a metà Ottocento un giurista genovese, apprestandosi a esaminare le competenze e l'autorità di questa figura all'interno del complesso sistema di regole che governava i vari componenti che operavano sulla nave. Da queste premesse derivava perciò la necessità di una rigorosa applicazione della disciplina a bordo, che peraltro, come lo stesso autore dell'opera ammetteva con preveggenza, rappresentava « uno dei punti delicati della legislazione marittima »²⁶.

Bismarck e la legge tedesca del 1887 sull'assicurazione di mare, che difendeva i marittimi dai pericoli della navigazione, contro i quali invece nulla valeva l'obbligo dell'assistenza della cassa invalidi in vigore in Italia (vedi R.E. TRIPÌ, *La giustizia marittima*, Napoli 1892).

²⁴ Per alcune comparazioni sistematiche vedi F. COZZO, *I codici marittimi*, Milano 1938.

²⁵ Tuttavia il Codice di Commercio comprendeva anche il capitano fra i componenti l'equipaggio, mentre in Francia, Germania, Svezia e Olanda il capitano ne era escluso.

²⁶ G. DEL RE, *Polizia della navigazione* cit., pp. 53-54. Il testo, per quanto semplice e destinato a un largo pubblico, sottolineava efficacemente i punti nodali e problematici dei rapporti che si stabilivano a bordo e mostrava sensibilità per aspetti che in seguito avrebbero costituito motivi di contrasto: « Il principale oggetto che si fa al largo potere del capitano è la

L'elemento specifico della figura del capitano era comunque dato dalla unicità e indiscutibilità del comando, e dalla sua liceità d'azione anche nell'impartire punizioni al fine ultimo di tutelare l'integrità della nave, dell'equipaggio (e dei passeggeri), del carico ²⁷.

La centralità di tale ruolo era d'altra parte condivisa dai marittimisti dell'epoca, che, talvolta, vedevano il comandante, chiamato a più importanti compiti tecnici ed economici, quasi inutilmente gravato da un sempre più complesso sistema legislativo ²⁸. Era alla base di tale considerazione la scelta operata da Jacopo Virgilio nel 1859, allorché redasse un foglio contenente le principali norme relative ai doveri e diritti del capitano, allo scopo di semplificare i criteri cui questi doveva attenersi e nelle quali è indicativo che il rapporto con il personale imbarcato si limitasse alle pratiche dell'arruolamento ²⁹.

qualità del libero cittadino che ha il marinaio ». Insomma, il fatto che il lavoro sul mare costituisse una attività del tutto particolare spingeva a considerare quella del marinaio « una vita di eccezione » e per questo sottoposta a leggi eccezionali, fino a limitare appunto la condizione di libertà (p. 55).

²⁷ D'altra parte era ben chiara l'autorità conferita al capitano fin dal Regolamento del 13 gennaio 1827, per cui « ... tutte le persone componenti l'equipaggio sono obbligate ad ubbidire al capitano o patrone il quale deve mantenere l'ordine e la polizia sul proprio bastimento » (art. 202) e lo spirito di tale norma rimase immutato fino ad oggi.

²⁸ Si trattava in realtà di una scarsa sensibilità per il cambiamento della formazione degli equipaggi verso una maggiore complessità, anche tecnica, e anche riguardo un mutamento delle mentalità, che, sia pur lentamente, cominciava a farsi strada, più all'estero che in Italia.

²⁹ J. VIRGILIO, *Prontuario dei doveri e dei diritti del capitano marittimo mercantile*, Genova 1859. Questa inconsueta pubblicazione consisteva in un foglio ripiegato in varie parti, che, dispiegato, poteva costituire un quadro sintetico della legislazione di riferimento per il comandante della nave. Un Proemio a questo schema indicava con chiarezza le intenzioni dell'autore: « Il Capitano Marittimo non ha tempo da occupare in lunghe letture, quali cionondimeno necessiterebbe la conoscenza intima dei diritti che gli competono, e più ancora dei numerosi doveri che nuove leggi necessitano di imporgli. Raunare in un sol foglio la somma degli uni e degli altri, parsemi lavoro non disutile, poiché potea fornire ai naviganti una guida negli ambagi della legislazione marittima. Non ho pretensioni d'aver accennato tutto, crederei però di già vantaggioso che i Capitani conoscessero perfettamente quanto qui riporto, e d'altra parte la nessuna gloria che posso attendermi da questa lieve fatica sia segno manifesto che solo l'affetto vivissimo che porto alla gente di mare, nerbo e vita precipua della città nostra, e il desiderio di poterle in qualche parte riuscir utile mi indusse a questa pubblicazione; mi si tenga quindi a calcolo la buona volontà ».

Dunque la figura del comandante ricopriva un ruolo centrale: nel delinearla anche in relazione con l'insieme dell'equipaggio, si è fatto riferimento al Codice del 1877, precisando quali modifiche significative siano state successivamente apportate e, ancora, se necessarie, le più specifiche indicazioni tratte dal Regolamento attuativo³⁰.

Capitani e padroni erano gli unici autorizzati al comando di un mercantile. I capitani a loro volta erano distinti in *capitani superiori di lungo corso* e *capitani di lungo corso*. Il primo di questi due gradi venne istituito con la riforma del codice del 1877 e poteva essere conseguito dopo avere superato un esame volontario, che provasse il più alto livello di studi fatti e le maggiori competenze acquisite³¹. Agli ufficiali di vascello, vale a dire quindi allo stato maggiore della Marina, che fossero passati alla Marina mercantile, tale patente di capitano superiore di lungo corso competeva di diritto. A questo proposito va sottolineato come venisse bene definito il passaggio del personale dalla marina militare alla marina mercantile, che avveniva con una certa frequenza e, come si vedrà più avanti, soprattutto per quelle categorie che richiedevano competenze tecniche e provata esperienza come i macchinisti³². Potevano divenire capitani di lungo corso coloro che, compiuti ventiquattro anni, e con quattro anni di navigazione, di cui la metà su navi italiane, ne avessero svolto almeno uno fuori del Mediterraneo.

Mentre per costoro non sussistevano limiti di portata e di destinazione della nave di cui erano al comando, i *capitani di gran cabotaggio* potevano portare navi di qualunque portata, ma solo nel Mediterraneo, nel Mar Nero e nel Mar d'Azov, e, usciti da Gibilterra, a nord potevano costeggiare Spagna, Portogallo, Francia, Isole Britanniche, nel Mare del Nord e nel Mar Baltico, a sud potevano andare lungo le coste africane fino al Senegal, comprese le isole a non più di 300 miglia da quelle coste. Era poi consentito loro di comandare navi che passassero Suez e di lì al Mar Rosso, Golfo Persico e

³⁰ *Regolamento* approvato con Regio decreto 20 novembre 1879, n. 5166. Si veda anche *Codice per la Marina Mercantile del Regno d'Italia - Regolamento per l'esecuzione del testo unico del Codice per la Marina Mercantile colle successive disposizioni e modificazioni fino al 30 marzo 1898 colle riferenze degli articoli tra loro e alle leggi per la Marina Mercantile*, ordinato a cura di C. BRUNO, Capo Sezione del Ministero della Marina, Torino 1898.

³¹ Si era voluto in questo modo creare una classe analoga ai *masters extra* della marina inglese.

³² Sull'argomento vedi C. BRUNO, *Marina mercantile*, in *Enciclopedia giuridica italiana* cit., in particolare p. 906 e sgg; e, dello stesso autore, *Gente di mare* cit.

isole Indiane fino a Bombay. Per aspirare al grado di capitano di gran cabottaggio bisognava avere ventidue anni e quattro anni di navigazione, di cui almeno metà svolta su naviglio italiano.

Le navi nazionali potevano essere portate anche dai *padroni* e dai *marinai autorizzati*. I primi, cui si richiedeva, per aspirare a tale grado, di avere almeno ventidue anni e una esperienza di tre anni di navigazione, fra i quali uno su navi cui si aspirava di poter comandare, avevano la possibilità di portare navi di qualunque portata, ma esclusivamente nel Mediterraneo; gli altri, con l'obbligo di quattro anni di navigazione, non potevano comandare navi superiori alle cinquanta tonnellate all'interno del Mediterraneo³³.

Tutti questi gradi della marina mercantile potevano essere conseguiti non solo dopo avere svolto l'esperienza pratica richiesta, ma anche superando esami teorici e pratici il cui svolgimento si modificò nel tempo³⁴.

Nel codice non compariva la figura del *capo-barca*, contemplata invece dal Regolamento³⁵: in particolare il traffico per il trasporto di passeggeri e merci limitato al circondario di iscrizione a barche o battelli poteva essere svolto da chi si distingueva fra colui che effettuava traffico passeggeri o merci limitatamente al circondario di iscrizione del mezzo stesso e chi poteva portare per tutte le coste del Regno una imbarcazione a vela o a vapore non superiore a 25 tonnellate.

Si definiva così il quadro di coloro che, nei termini indicati, potevano comandare una nave e alle cui dipendenze, laddove ciò era possibile, si collocavano gli *ufficiali di bordo*:

- il capitano in seconda;
- lo scrivano;
- il sottoscrivano;
- il medico chirurgo di bordo;
- il macchinista in prima sui piroscafi;
- il macchinista in seconda.

³³ Anche in questo caso i limiti erano molto precisi: lungo le coste del Regno, le isole di Corsica e di Malta, le coste adriatiche e ioniche fino a Navarino; le coste francesi e spagnole fino a Gibilterra; e, ancora, le coste nord africane fino a Bengasi.

³⁴ Si veda più avanti a p. 290 e sgg. quanto concerne i principali aspetti dell'istruzione nautica.

³⁵ Vedi articoli 911 e 912 poi modificati con il Regio decreto 7 novembre 1889, n. 6514.

Seguiva la fascia dei *sottufficiali*, di coloro, cioè, che stavano alle dipendenze del capitano e degli ufficiali di bordo:

- il nostromo, o i nostromi, addetti alle manovre e al controllo delle attrezzature;
- il pilota pratico, nell’arco temporale in cui gli era affidata la direzione della nave;
- il maestro d’ascia, solo per quanto concerneva l’abbandono della nave.

I mutamenti intervenuti nelle mansioni a bordo nel giro di pochi anni si tradussero in una ulteriore divisione fra i sottufficiali, che può essere così sintetizzata: *in coperta*, al nostromo si affiancarono figure quali il carpentiere, l’ottonaio e altri; *in macchina*, comparvero il primo e il secondo fuochista, gli operai meccanici e, più avanti ancora nel tempo, operai elettricisti ecc.

C’era infine il personale di *bassa forza* distribuito in coperta: marinai, giovanotti, mozzi e, in macchina: fuochisti e carbonai³⁶.

Tale definizione si attiene a quanto indicato nella legislazione e, di conseguenza, nei contratti, ma nella realtà l’organizzazione a bordo era molto più articolata di quanto possa immaginarsi sulla base delle figure definite dal codice³⁷. Più si procedeva nella complessità organizzativa, più si chiudeva a catena il sistema del controllo e delle responsabilità: anche a bordo delle navi mercantili vigeva un sistema gerarchico e rigoroso di tipo militare, se non sul piano formale (per esempio le divise), certamente su quello sostanziale.

Tornando a esaminare brevemente alcuni degli appartenenti al gruppo degli ufficiali di bordo va osservato che quella dello scrivano era una figura che nel tempo aveva modificato o, forse è meglio dire, ridotto, le sue competenze. Senza alcuna autorizzazione al comando, per antica tradizione egli svolgeva un compito di pubblica fiducia curando l’amministrazione della nave: controllo delle merci imbarcate e sbarcate, paghe ai marinai etc. Con il tempo il suo ruolo era venuto vuotandosi di significato, soprattutto in corrispondenza di una maggiore concentrazione di funzioni nella

³⁶ Si veda anche M.S. ROLLANDI, *L’organizzazione a bordo* cit., pp. 527-528.

³⁷ Si noti per esempio come dei marinai e dei mozzi si facesse menzione solo nella partizione sulla gente di mare, mentre nulla era riportato di più specifico allorché si passava alla formazione dell’equipaggio. Sull’articolazione dei ruoli di bordo vedi E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi* cit., p. 99 e sgg., che parla per esempio delle figure dei caporali di macchina.

persona del capitano³⁸. Ciò spiega perché nel 1886 il sottoscrittore fu del tutto abolito³⁹.

L'assunzione del medico di bordo era obbligatoria solo nei viaggi fuori dello stretto di Gibilterra e del canale di Suez⁴⁰ e con un numero di imbarcati, compreso l'equipaggio, superiore ai centocinquanta individui, il che collocava immediatamente questa figura professionale sulle navi passeggeri.

Mentre alcune funzioni perdevano una parte del peso e dell'autorevolezza giocata nelle relazioni di bordo, altre venivano acquisendo maggiore rilievo. Era il caso dei macchinisti, la cui presenza sulle navi venne accolta definitivamente dalla giurisprudenza, come si è visto in precedenza, e di conseguenza vennero fatte in merito precisazioni significative. Nel Codice del 1877 si fece menzione del macchinista⁴¹ quale componente l'equipaggio in qualità di ufficiale e si specificò il grado e il numero di questo tipo di tecnici da imbarcare sulla base della potenza e della destinazione del piroscafo⁴². Tutto ciò in realtà prendeva maggiormente corpo tramite indicazioni prescritte dal regolamento⁴³, da cui emergeva un quadro piuttosto ampio dei requisiti necessari per conseguire le patenti di grado, incentrati sull'importanza di avere esperienza lavorativa oltre che scolastica. Per potere avere la

³⁸ Nel *Codice per la Marina Mercantile* del 1865 lo scrivano era stato soppresso, per poi essere recuperato nella rielaborazione del codice del 1877.

³⁹ Vedi articolo 4 della Legge 11 aprile 1886, n.3781. In realtà ai primi del Novecento si determinò la necessità di sollevare il capitano dalle funzioni amministrative, fattesi nel tempo sempre più onerose, e di affidarle a una figura sostanzialmente analoga allo scrivano: il commissario di bordo.

⁴⁰ Articolo 89 del *Codice per la Marina Mercantile*.

⁴¹ Articoli 66 e 69.

⁴² Per navigazione lungo le coste del Mediterraneo, dalmate e istriane, era d'obbligo imbarcare un macchinista in seconda se la forza delle macchine era inferiore a cento cavalli nominali; in caso di potenza superiore bisognava avere a bordo un macchinista in prima. L'obbligo di assumere un macchinista in prima vigeva anche per viaggi fuori dei limiti sopra menzionati per piroscafi con potenza inferiore ai cento cavalli nominali, mentre, nel caso di una forza maggiore, scattava il dovere di assumere due macchinisti: uno in prima e uno in seconda. Nel 1886 era stata anche introdotta la possibilità per le macchine non superiori ai centocinquanta cavalli montate sui piroscafi addetti al solo traffico costiero nazionale, così come per i rimorchiatori, di dare la direzione a "persone pratiche".

⁴³ Vedi Capo V, *Delle condizioni per esercitare l'arte di macchinista in 1° e in 2°, artt. 206-210; 213.*

patente di macchinista occorre dimostrare di avere lavorato per tre anni in uno stabilimento meccanico a fare o a riparare macchine e di avere svolto un anno di navigazione su un piroscafo come addetto alle macchine. In alternativa erano richiesti quattro anni di navigazione con quel genere di mansione. A tale esperienza doveva aggiungersi il superamento di un esame teorico-pratico. Come in altri casi erano prospettati altri percorsi, in parte alternativi, a quelli su esposti: erano esonerati dalla prova teorico-pratica per macchinista in prima i macchinisti in seconda che dimostravano di avere almeno dieci anni di navigazione alle macchine dal momento del conseguimento della patente di grado. Anche per questo personale era previsto un passaggio dalla marina militare: a coloro che avevano svolto dieci anni di navigazione, anche a bordo di “regie navi” con il grado di macchinista di seconda e terza classe⁴⁴, era concesso di avere la patente di macchinista in prima senza l’obbligo della prova di esame⁴⁵.

⁴⁴ Questi ultimi altrove erano chiamati “aiutanti macchinisti”. Tali clausole furono aggiunte con il RDL. 17 ottobre 1889, n. 6497 (cfr. *Codice per la Marina Mercantile del Regno d’Italia, Regolamento per l’esecuzione del testo unico...ordinato a cura di Carlo Bruno* cit., art. 207 del Regolamento).

⁴⁵ La condizione professionale del macchinista risultò presto essere l’elemento chiave della nuova navigazione, quella a vapore appunto. Il fatto che fossero stati necessari molti anni per giungere ad occupare nell’ordinamento legislativo l’attenzione corrispondente al ruolo svolto a bordo dei piroscafi, in sintonia con la lunga transizione al vapore, non significava che a livello di alta competenza mancassero attenzione e sensibilità in proposito. Nel 1872 A. Riboty, ministro della Marina, presentava al Re una relazione proprio sul Regolamento da introdurre riguardo « l’esercizio dell’arte di macchinista sui piroscafi mercantili » (A. RIBOTY, *Relazione fatta a S. M. in udienza del dì 29 agosto 1872 dal Ministro della Marina intorno al Regolamento per l’esercizio dell’arte di macchinista sui piroscafi mercantili*, in « Rivista marittima », V/9, 1872, pp. 309-313). L’art. 69 del Codice di M.M. ascriveva i macchinisti alla categoria della Gente di mare, ma prevedeva anche che le condizioni per esercitare tale mestiere fossero determinate da un Regolamento, che, come si è visto, nonostante le previsioni del legislatore non aveva visto la luce. Con Decreto del 17 ottobre 1869 erano stati stabiliti i criteri di esame per diventare macchinista e al contempo erano state individuate molte condizioni per conseguire le relative patenti. Tutto ciò non eliminava però una “stato provvisorio”, che il ministro giudicava necessario rimuovere. Dalle parole di Riboty emergeva con tutta evidenza che quella del macchinista era la professione del futuro per la marina (nel giro di poco tempo ne risultavano impiegati più di 260), ed era perciò opportuno avere attenzione per la sua formazione, proporzionatamente al peso della nuova tecnologia praticata a bordo. Per tale motivo nel progetto di decreto il ministro prevedeva che il macchinista acquisisse anche una « perizia manuale » conseguibile tramite il lavoro svolto « qualche anno in un’officina meccanica, o navigando come addetti alle macchine » (*Ibidem*, p. 309). Il contenuto della bozza di decreto sarà recu-

Accanto ai macchinisti lavorava tutto il personale necessario al funzionamento del vapore; fra questi fuochisti e carbonai. Nel 1886 si stabilì che sui piroscafi sussistesse una corrispondenza di massima fra numero dei fuochisti e numero dei forni e che i carbonai fossero assunti nella proporzione di metà del numero dei fuochisti⁴⁶.

Questa necessaria e corretta divisione della gente di mare per gradi si limitava a un assetto il più possibile “aggiornato” delle condizioni e delle competenze del personale. Ma a una sistemazione “statica” di queste categorie se ne affiancava una dinamica, collegata all’andamento della marina mercantile, alla capacità di investimento nel vapore e in tecnologia. All’interno di tale meccanismo si assisteva alla progressiva marginalizzazione, se non la scomparsa, di alcuni ruoli, mentre altri venivano potenziati e altri ancora si formavano *ex-novo* e acquisivano sempre maggiore rilievo.

4. *L’istruzione nautica*

Molti elementi concorrevano alla trasformazione degli equipaggi: fra questi l’istruzione nautica. Si trattava di un settore che nella sua evoluzione era speculare alle incertezze e alle difficoltà incontrate dalla marina mercantile. D’altra parte alla luce delle più recenti analisi appare ormai indiscutibile il ruolo dell’istruzione nel concorso alla crescita economica⁴⁷.

perato, con alcune modifiche, nella legislazione di poco successiva, ma in questa sede interessa cogliere la sensibilità mostrata per la figura del macchinista quale perno di una marina moderna, che in quel momento ci si augurava di potenziare.

⁴⁶ M.S. ROLLANDI, *L’organizzazione a bordo* cit. p. 531.

⁴⁷ Sul rapporto fra istruzione e sviluppo e, in particolare, sull’aspetto specifico dell’istruzione tecnica, c’è ormai una vasta letteratura. Al bel saggio di C.M. CIPOLLA, *Istruzione e sviluppo. Il declino dell’analfabetismo nel mondo occidentale*, Torino 1969, fanno seguito l’importante contributo di G. VIGO, *Istruzione e sviluppo economico in Italia nel secolo XIX*, Torino 1971 e quello di V. ZAMAGNI, *Istruzione e sviluppo economico italiano 1861-1913*, in *Lo sviluppo economico italiano 1861-1913*, a cura di G. TONIOLO, Bari 1973 (in parte modificato nell’edizione del 1978). C.G. LACAITA, *Istruzione e sviluppo industriale in Italia (1859-1914)*, Firenze 1973, per primo mette a punto ulteriori elementi di conoscenza relativi all’istruzione tecnica e sarà questo un tema cui continuerà ad apportare nuovi contributi insieme con altri autori i quali, sotto angolazioni diverse, hanno affrontato questo argomento. Ci si limita a ricordare 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

Con la legge Casati del novembre 1859 si avviarono per la prima volta, e sotto il controllo governativo, riforme in materia scolastica, che compresero anche il settore nautico, ma rimase la fisionomia un po' a sé stante di questo ambito rispetto ad altri, come si è in altre occasioni ricordato, che accompagnò anche le vicende relative a questa branca dell'istruzione. Per tale motivo le scuole e gli istituti nautici, pur essendo inquadrati per molti aspetti negli ordinamenti relativi all'istruzione tecnica, ebbero a lungo un ordinamento in parte discosto da quello delle altre scuole ed istituti. Solo nel 1917, infatti, quando tale settore dell'istruzione passò al Ministero della Marina⁴⁸, i nautici smisero di seguire un percorso parallelo, e mai del tutto coincidente con quello degli altri istituti tecnici, e persero «la loro irriducibile particolarità»⁴⁹.

Nonostante la notevole diversità dell'organizzazione scolastica di tutte le scuole nautiche istituite negli Stati preunitari, che erano passate al Ministero di agricoltura industria e commercio, al momento dell'Unità sussisteva per esse un elemento comune dato dalla scarsa importanza attribuita all'apprendimento scolastico rispetto al quale si privilegiava l'esperienza sul mare, e questo per tutti i gradi a bordo⁵⁰. In tal modo ne conseguiva che l'unica verifica sulla preparazione professionale consisteva in un esame teorico-pratico da svolgersi presso le autorità competenti⁵¹. Soltanto nel 1865,

1991; 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. MINESIO, Milano 1999. Da ultimo si rimanda al contributo di M. MORONI, *Istruzione tecnica e mondo del lavoro in Italia tra Otto e Novecento: alcuni casi regionali*, in Società Italiana degli Storici dell'Economia, *Il lavoro come fattore produttivo* cit., pp. 385-406. Tutti questi lavori sono corredati di una ricca bibliografia cui si rimanda.

⁴⁸ RDL. 11 ottobre 1917, n. 1661.

⁴⁹ A. TONELLI, *L'istruzione tecnica e professionale di Stato nelle strutture e nei programmi da Casati ai giorni nostri*, Milano 1964, p. 54; sull'istruzione nautica si rimanda anche a Ministero dell'Educazione Nazionale, Direzione generale per l'istruzione tecnica, *L'istruzione nautica in Italia*, Roma 1931 e a M.S. ROLLANDI, *Imparare a navigare* cit., e alle indicazioni bibliografiche ivi riportate.

⁵⁰ Ministero dell'Educazione Nazionale, *L'istruzione nautica* cit., pp. 7-15.

⁵¹ Nel caso del Regno di Sardegna, per esempio, con le Regie Patenti 13 gennaio 1827 erano state istituite scuole governative di nautica a Genova, Cagliari e Nizza, cui erano seguite altre, anche comunali e private, prevalentemente in Liguria. Con Regio Brevetto 12 dicembre 1840 erano state formulate le norme di funzionamento che stabilirono l'esistenza di

con il Regolamento Torelli⁵², gli istituti nautici vennero a fare parte in termini giuridicamente chiari degli istituti tecnici e, in particolare, costituirono una delle sezioni in cui tali istituti erano stati divisi. La specifica materia dell'istruzione nautica fu di lì a poco ulteriormente modificata per coordinare le indicazioni contenute nel codice di Marina mercantile relativamente agli esami di grado. In tal modo gli istituti furono ordinati da un regolamento specifico⁵³ secondo il quale l'insegnamento nautico era strutturato su due diversi ordini: il primo nelle Scuole nautiche per aspiranti al grado di capitano di gran cabotaggio, costruttore navale di seconda classe e macchinista in seconda; l'altro negli istituti nautici per aspiranti al grado di capitano di lungo corso, costruttore navale di prima classe e macchinista in prima. La durata delle scuole di grado inferiore era di un anno, mentre quelle di grado superiore prevedevano tre anni di studio.

Permaneva tuttavia la possibilità di presentarsi come privatisti superando un esame teorico-pratico presso le Capitanerie di porto, il che portò quasi a privare di significato l'istituzione e quindi la frequenza di una scuola governativa professionalizzante. La pressione esercitata dai sostenitori di una maggiore scolarizzazione della gente di mare fece modificare in parte la normativa proprio riguardo l'esame di grado, stabilendo che la prova finale dovesse consistere in una prova teorica da superare presso una scuola o istituto tecnico, affiancandosi in questo agli allievi frequentanti, e una prova pratica presso le capitanerie⁵⁴.

due classi distinte, condotte da un maestro, una per gli aspiranti al grado di Capitano, l'altra al grado di Padrone di prima e seconda classe. In questo caso i gradi si conseguivano grazie al superamento di un esame che si svolgeva presso il Consolato di Marina a Genova. Sempre nel capoluogo ligure fin dal 1853 la Camera di Commercio aveva attivato una Scuola di nautica e di architettura navale, destinata alla preparazione di Capitani e Costruttori di prima e seconda classe. Gli allievi delle scuole camerali dovevano essere esaminati da commissioni di cui facevano parte anche componenti della Camera di Commercio (S. DOLDI, *Le prime scuole tecniche genovesi*, in «la Berio», XXXVI/2, 1996, pp. 3-25 e M.S. ROLLANDI, *Agli albori dell'istruzione tecnica a Genova: le scuole professionali della Camera di Commercio (1845-1865)*, in corso di stampa in *La storia e l'economia. Miscellanea di studi in onore di Giorgio Mori*). Con la legge Casati le scuole governative furono lasciate sotto il Ministero della guerra e, come si è visto, confluirono poi sotto il MAIC.

⁵² RDL. 18 ottobre 1865, n. 1712.

⁵³ RDL. 22 novembre 1866, n. 3347.

⁵⁴ RDL. 17 ottobre 1869, n. 5314.

Restavano comunque molte critiche nei confronti dell'organizzazione di questi studi e non di rado i commissari inviati dal ministero per le prove finali esprimevano valutazioni anche in merito ai programmi svolti e alla loro efficacia sul piano operativo e proponevano anche arricchimenti e integrazioni⁵⁵.

Le questioni relative all'istruzione nautica non erano certo poche, né era immobile il settore lavorativo di sbocco per i licenziati. Le osservazioni

⁵⁵ Nell'ottobre 1871 il luogotenente di Vascello M. Pico, in qualità di commissario all'esame di licenza presso il R. Istituto di Marina Mercantile di Genova, redigeva per il ministro una relazione sul suo operato e, fra l'altro, faceva alcune osservazioni sui programmi di studio. Non esitava a osservare per esempio che nel secondo programma di Astronomia nautica mancavano « due calcoli importantissimi, e molto necessari per i Capitani di lungo corso. Primo: trovare la Longitudine per mezzo delle distanze. Secondo trovare la Latitudine per mezzo delle altezze circa le Meridiane ». Era una osservazione molto tecnica poiché, come lo stesso Pico osservava, « Un Capitano di lungo corso deve, nel caso gli si alterasse la marcia del suo cronometro, o gli si fermasse, sapersi trovare la Longitudine in mare ». Il secondo calcolo che egli riteneva fosse da introdurre nel programma era collegato alla opportunità di calcolare in termini più esatti la Longitudine e, in generale, giudica necessario un più approfondito programma di trigonometria.

Sempre per la formazione della massima figura a bordo egli riteneva opportuno riproporre una materia nel tempo eliminata: « I progressi che ogni giorno si sviluppano nella costruzione dei bastimenti mercantili misti – egli così spiegava la sua insistenza – mi inducono a far notare ... la convenienza di richiamare in vigore il programma VI, Elementi di macchina a vapore, Regio Decreto 4 aprile 1866, tale materia inizia il capitano a non trovarsi esposto dato il caso che comandi un bastimento misto, di essere costretto a trovarsi sottoposto per incoscienza al suo Macchinista, il che troverei in certi casi nocivo alle discipline di bordo, ed alla posizione di un capitano ». Seguivano altre proposte relative al programma per quanto concerneva la Manovra della nave, ma l'atteggiamento di Pico risultava particolarmente determinato sulla necessità di rielaborare il programma di Astronomia nautica per Capitani di gran cabotaggio che, a suo parere, avrebbero dovuto sapere svolgere il calcolo di longitudine con il cronometro e quello dell'azimut per trovare la variazione della bussola. « Il solo pensiero che tali capitani come secondi a bordo dei bastimenti solcano l'Atlantico in ogni direzione, o comandare puonno dei bastimenti che vanno nel Mar Nero, in Inghilterra, o nel Baltico, e ovunque s'imbarcano, trovano un cronometro, è cosa di prima necessità, che anche loro imparino empiricamente come si fa un angolo orario, per poi trovarsi la longitudine, ed una variazione della bussola col mezzo dell'Azimut, il cui calcolo non presenta difficoltà maggiori di quello dell'angolo orario ». Da ultimo non veniva ignorato l'aspetto relativo all'istruzione per i macchinisti, che, anzi, era vista come da riorganizzarsi completamente, anche ipotizzando l'introduzione di « qualche Professore speciale », ma lo stesso relatore in quella occasione si limitava a enunciare il problema (ACS, Ministero della Pubblica Istruzione, Divisione Scuole Medie. Istituti tecnici e nautici (1860-1896), b. 28, *Relazione del R. Commissario all'esame autunnale 1871 in Genova*, documento del 28 ottobre 1871). Le annotazioni a margine della relazione, e di altre analoghe in tale periodo, suggeriscono che ne venisse fatta una lettura attenta e problematica.

critiche sui programmi e sulla preparazione scolastica dei capitani e dei macchinisti, nonché sulle modalità di esame, portarono perciò a un nuovo intervento in materia nel gennaio 1873, allorché si pose mano a un ulteriore riordino e ci si avvicinò maggiormente al modello delle altre scuole e istituti tecnici. Veniva richiesta una permanenza scolastica di due anni (e non più di uno) in una scuola di nautica, destinata, con tale intervento, solo a coloro che intendessero diventare capitani di gran cabotaggio, mentre negli istituti nautici, in tre anni di corso, si formavano i capitani di lungo corso. L'idea di avviare scuole speciali di macchine a vapore venne attuata per i macchinisti, che, a seconda del grado, dovevano frequentarle per quattro o due anni⁵⁶. Analogamente furono avviate scuole speciali di costruzione navale in cui si effettuassero corsi triennali e biennali per costruttori di prima e seconda classe. A tutto ciò si aggiunsero le indicazioni relative ai requisiti necessari per rilasciare le patenti di grado contenute nel nuovo Codice di Marina mercantile e nel Regolamento attuativo del novembre 1879⁵⁷.

Il quadro delle materie insegnate a capitani, macchinisti e costruttori si fece a questo punto significativamente ricco e complesso⁵⁸. Fra gli scopi che si volevano perseguire figurava quello di una maggiore preparazione culturale. Per tale motivo si disposero molte ore di lezione di «Lingua italiana», ma anche una buona preparazione in «Geografia descrittiva e commerciale» e in «Storia». Era previsto anche lo studio, sia pure facoltativo, di «Lingua francese» e «Lingua inglese»⁵⁹. Oltre a questa base comune, era stato predisposto un piano didattico, specifico per le diverse mansioni. «Macchine a vapore», per esempio, era di esclusiva pertinenza, al terzo anno, per aspiranti capitani di lungo corso, ma come si è detto, soprattutto con la funzione di metterli in grado di continuare a svolgere un ruolo egemone a bordo. Nel

⁵⁶ Aumentava così anche questo periodo di formazione da tre a quattro anni per i macchinisti in prima e da uno a due per quelli in seconda. Data la maggiore complessità di questa iniziativa, il legislatore stabilì che tali scuole superiori dovevano sorgere in centri in cui già si svolgevano attività industriali.

⁵⁷ Vedi a p. 288 e sgg. i requisiti richiesti.

⁵⁸ Per alcune specifiche considerazioni si rimanda a M.S. ROLLANDI, *Imparare a navigare* cit., pp. 157-158.

⁵⁹ Fatta eccezione per l'insegnamento della «Lingua italiana», mano a mano che si «scendeva di grado» diminuiva la quota di materie «culturali»: il macchinista in seconda non studiava «Storia», e, come lui, i costruttori in prima e in seconda; era invece materia di studio per i macchinisti in prima.

corso di capitano di lungo corso, al secondo e al terzo anno, si studiava « Trigonometria sferica, geometria astronomica e astronomia nautica », materia che veniva impartita, in termini più contenuti, ma pur sempre importanti, al secondo anno del corso per capitani di gran cabotaggio, sotto la denominazione di « Principi di astronomia e calcoli pratici di nautica ».

Gli studenti della scuole per macchinisti dovevano studiare discipline finalizzate al loro lavoro, decisamente più tecnico, in senso moderno, rispetto alla formazione scolastica impartita in precedenza. Ecco perciò che il macchinista in prima doveva avere appreso « Fisica e meccanica elementare », « Macchine, materiali e doveri del macchinista » e « Disegno di macchine »⁶⁰.

Nonostante il notevole sforzo compiuto dal legislatore, continuarono a sussistere motivi di scontento, soprattutto per il basso livello culturale di coloro che frequentavano tali istituti, che probabilmente risultavano, nella pratica, molto diversi fra loro e costituivano in alcuni casi una presenza frammentaria sul territorio, a scapito della qualità dell'insegnamento⁶¹. Per tale motivo la nuova riforma attuata nel 1891 ne razionalizzò ulteriormente l'impianto organizzativo⁶² eliminando innanzitutto la distinzione fra scuole e istituti. Restarono solo gli istituti nautici, strutturati in tre sezioni: per capitani, macchinisti e costruttori. A loro volta, però, le sezioni vennero sdoppiate in due corsi: quelli di tre anni per capitani di lungo corso, macchinisti in prima e costruttori di prima classe e quelli di due anni per capitani di gran cabotaggio, macchinisti in seconda e costruttori di seconda classe⁶³.

⁶⁰ Per il costruttore navale il cuore dell'insegnamento verteva su materie quali « Costruzione navale », « Disegno di costruzione navale », « Teoria della nave ».

⁶¹ Il dibattito su questo tema fu molto vivace; non potendo riferire in dettaglio si rimanda ad alcuni degli interventi fatti sulla « Rivista marittima », che sono rappresentativi del tenore delle critiche fatte: L. FINCATI, *L'insegnamento professionale della marina mercantile*, XI/2 (1878), pp. 167-178; L. GRAFFAGNI, *L'educazione marinara dei futuri comandanti*, XIII/1 (1880), pp. 33-43.

⁶² RDL. 1 gennaio 1891, n. 13. Dal 1878, in conseguenza della soppressione del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, tutti gli istituti tecnici passarono sotto il Ministero della Pubblica Istruzione.

⁶³ Dal momento che permaneva la questione relativa alla scarsa preparazione di base degli allievi, si pensò di ovviare a tale problema istituendo corsi preparatori biennali, cui si potevano iscrivere coloro che avessero superato la scuola elementare o un esame di ammissione, che dovevano essere obbligatori per l'accesso a qualunque sezione degli istituti nautici. Si trattò di una iniziativa di breve durata e il corso preparatorio fu eliminato nel 1892 (RDL. 23 luglio 1892, n.4349).

Il dibattito sull'istruzione nautica raggiunse toni molto accesi negli anni Novanta dell'Ottocento, poiché il confronto con le altre marine sottolineava sovente l'inferiorità italiana. Si comprese in termini diffusi, presso coloro che si occupavano di economia marittima in senso lato, che anche la componente scolastica era importante ai fini dello sviluppo del settore. La eterogeneità dei componenti gli equipaggi saltava agli occhi degli osservatori, che concentravano le critiche sulla figura del capitano, essendo questa centrale nell'organizzazione del lavoro marittimo⁶⁴. Anche per la pressione esercitata dalle numerosi voci critiche, nel 1899⁶⁵ fu effettuato un ulteriore intervento sui programmi, che migliorò ancora la distribuzione delle materie e tale assetto rimase immutato fino al 1917. Rispetto ai primi anni del nuovo Regno l'articolazione dei programmi era molto cambiata e, soprattutto, era stata imposta una formazione di base comune a tutte le sezioni, mentre la successiva ulteriore specializzazione rifletteva con molta nettezza la specificità dei ruoli e delle competenze, anch'essa, nel giro di pochi decenni, sottoposta a profonde trasformazioni.

Nonostante le continue modifiche dei programmi di studio e l'indiscutibile razionalizzazione del percorso scolastico della gente di mare, gli studi nautici ebbero a lungo una connotazione giudicata negativamente da molti, ma perdurante nel tempo e nelle consuetudini: la frequenza scolastica saltuaria, da un lato, e, dall'altro, l'alta percentuale di privatisti agli esami di licenza. I motivi che stavano alla base di questo fenomeno erano molteplici.

⁶⁴ « La classe dei capitani comprende un elemento eterogeneo più di quanto immaginar si possa; – così osservava F. Biazzi nel 1896 – mentre in ogni altra professione un singolar indirizzo di cultura riunisce gli elementi che accoppiano alla affinità degli scopi anche una certa affinità di mezzi e quindi una comunanza relativa di azioni, nella carriera marittima, invece, accade qualche cosa di singolare. Qui, una grande riunione di tipi disparatissimi, un rimpasto di tutto ciò che di discorde si possa immaginare; diversa la cultura, l'educazione, la capacità, la pratica, i mezzi, le fortune, gl'intenti, tutto difforme; si assiste al contatto del gentiluomo che professa la nautica come scienza, col rozzo manovriero che l'esercita come arte ristretta alle risorse di una esperienza affatto materiale; di colui che riconosce l'elevatezza del proprio compito, coll'«asino d'oro» che si chiama armatore ed i cui sentimenti volgari non possono dargli altro ideale che la voracità ingorda o l'agiatezza fondata su tutti i falli della propria ignoranza, su tutte le miserie della sua vita privata », che si presentavano generalmente al visitatore « con un ben scarso corredo didattico e con una ben meschina dotazione di mezzi » (F. BIAZZI, *Circa l'ordinamento degli studi nautici e della carriera marittima*, in « Rivista marittima », XXIX/10, 1896, pp. 19-48; 11, pp. 191-221; qui pp. 19-21).

⁶⁵ RDL. 23 luglio 1899, n. 340.

ISTITUTO NAUTICO

Orari e materie di insegnamento per sezioni e per classi (1899)

Materie di insegnamento	capitani			macchinisti			costruttori		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Lingua italiana e storia	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Lingua francese o inglese	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Algebra, geometria e trigonometria piana	9				9			9	
Fisica e meccanica elementare	6			6			6		
Attrezzatura navale		4½							
Navigazione		4½							
Trigonometria sferica, geografia astronomica e astronomia nautica		4½	4½						
Macchine a vapore		3			9	4½			3
Geografia commerciale		3	3						
Diritto (a)		4½							2
Meteorologia			3						
Contabilità di bordo			2						
Geometria descrittiva(b)				3			3	3	
Meccanica applicata					3			3	
Materiali e doveri del Macchinista					3				
Disegno di macchine					6	6			
Fisica complementare						4½			
Esercitazioni in officina (c)									
Costruzione navale							3	4½	4½
Disegno di costruzione navale							6	8	8
Teoria della nave (d)								4½	4½

- (a) Per i costruttori il corso è semestrale
 (b) Corso semestrale
 (c) Orario stabilito dal Consiglio dei professori
 (d) Per la I classe il corso è semestrale

Fonte: A TONELLI, *L'istruzione nautica* cit., p. 48.

Innanzitutto, soprattutto nei primi anni del nuovo Regno, risultavano dominanti e profondamente radicate presso le popolazioni dei centri marinari le antiche consuetudini secondo le quali la formazione professionale avveniva in mare, a bordo delle navi, e l'esame da superare costituiva una necessità formale, burocratica, che ratificava una capacità che lo stesso mercato del lavoro avrebbe o meno confermato. Per tale motivo l'obbligo scolastico era visto

dai più come un impedimento e non come una necessità formativa, anche a più alto livello teorico. A Genova, per esempio, fin dagli anni Cinquanta dell'Ottocento, i docenti delle scuole di nautica istituite dalla Camera di Commercio lamentavano la scorretta "concorrenza" svolta da scuole private, di pessimo livello, che favorivano il perpetuarsi di errate consuetudini a tutto svantaggio della preparazione del personale navigante, nei cui confronti, peraltro, le Capitanerie di porto mostravano una discutibile condiscendenza⁶⁶.

Non da meno erano le critiche durissime sferrate da Gerolamo Boccardo ancora negli anni Settanta, in qualità di preside del R. Istituto Tecnico Industriale - Professionale e di Marina Mercantile, allorché rivendicava la valenza progressiva dell'istruzione impartita in sede scolastica e giudicava troppo permissiva la legislazione vigente. « I giovani che si destinano alle carriere di Capitano e di Costruttore sono troppo lontani finora dalla persuasione che un sistema regolare di studi si richiegga per abilitarsi all'esercizio di queste professioni. E conviene confessare che, a mantenerli nella erronea credenza che poco, pochissimo basti alla loro mentale coltura contribuisce efficacissimamente la sconfinata libertà, dirò anzi l'assoluta licenza, che regna finora in materia d'insegnamento nautico privato »⁶⁷. Ma più in generale quella di Boccardo era una battaglia contro una visione complessiva dell'economia e della cultura, di cui l'istruzione tecnica non era che un aspetto. Constatava, piuttosto, come proprio in ambito marittimo, considerato nel suo complesso, persistessero particolarmente « la forza d'inerzia e la sonnolenza delle tradizioni », che avevano conservato, come egli annotava, « un sistema, o più esattamente, una assenza di qualunque sistema, che trovò la sua salvaguardia in alcunché di simile a ciò che il volgar adagio diceva un giorno dei medici: *errores medicorum terra tegit*, giacché con ragione almeno pari può dirsi: *errores nautarum mare tegit* »⁶⁸.

⁶⁶ Informazioni e osservazioni in questo senso sono in Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi ASG), Fondo Camera di Commercio, regg. 515-516, 565-566; b. 36, fasc. "Scuole Tecniche", in cui sono riportate relazioni tecniche sull'argomento, progetti e scambi di opinioni sullo stato dell'istruzione nautica. Per ulteriori indicazioni si rimanda anche al nostro *Agli albori dell'istruzione tecnica* cit.

⁶⁷ *Relazione finale di anno*, redatta da G. Boccardo il 14 novembre 1870: ACS, Ministero della Pubblica Istruzione, Divisione Scuole Medie, Istituti tecnici e nautici (1860-1896), b. 28. Fin da allora l'economista genovese poneva il problema del basso livello scolastico di base per coloro che si presentavano ai corsi di nautica, « quasi digiuni di elementare tirocinio ».

⁶⁸ *Relazione sull'andamento del R. Istituto Tecnico Industriale- Professionale e di Marina Mercantile di Genova nell'anno scolastico 1870-71* (*Ibidem*); si vedano, dello stesso, le conside-

Se il Boccardo era particolarmente acceso nelle espressioni usate per definire tale questione, non meno preoccupato era il tono di coloro che sul finire del secolo riferivano dell'andamento degli studi presso lo stesso istituto genovese. Critiche e disagi del medesimo tenore erano manifestati sia dai presidi⁶⁹, sia dai commissari inviati dal ministero agli esami di licenza⁷⁰,

razioni fatte a proposito della formazione scolastica e professionale dei capitani: *Sulla istruzione degli aspiranti al grado di capitani marittimi mercantili*, in G. BOCCARDO, *Note e memorie di un economista*, Genova 1873, pp. 210-237.

⁶⁹ Si vedano le stringate, ma efficaci informazioni del preside F. Marconi nella *Relazione sull'anno scolastico 1890-91* (ACS, Ministero della Pubblica Istruzione cit., b. 28).

⁷⁰ Nella relazione svolta nel luglio 1892 il commissario di turno non poté che parlare di risultati complessivamente “non confortanti” e in effetti di sei alunni frequentanti solo due superarono la prova, mentre quattro si sarebbero dovuti ripresentare. Di due allievi ripetenti, solo uno fu promosso. Dei tredici candidati presentatisi come esterni per la sezione di capitani di lungo corso, sei per la prova generale e sette per esami di riparazione, uno solo di questi ultimi riuscì a superare la prova, mentre tutti gli altri furono rimandati, alcuni anche in tutte le materie. Del gruppo di candidati esterni nella sezione capitani di gran cabotaggio, uno per gli esami generali e due per quelli di riparazione, nessuno venne approvato. È interessante osservare lo zelo e l'impegno che questi poneva nel ricercare le cause di tale situazione e le sue considerazioni possono essere riportate quale diffuso sentire su tale argomento. « Quali ... possono essere le cause? », si domandava dunque il capitano di fregata che stilava il resoconto, « Escludo che ciò possa derivare da severità delle Commissioni esaminatrici, che come già ebbi ad accennare, sono state animate da benevolenza verso dei giovani, procurando di agevolarli nella esposizione delle tesi sulle quali la sorte li aveva chiamati a dar prova di sapere. Nemmeno ritengo doversi attribuire ai singoli insegnanti i quali, quantunque declini la responsabilità di un giudizio intorno al loro grado di capacità didattica, debbo dire che si addimostrarono competentissimi ed animati dal miglior volere per il conseguimento di buoni risultati. Le cause che a parer mio possono condurre ad effetti sì poco soddisfacenti, le ritrovo in alcune disposizioni vigenti che mi permettono mettere in evidenza a V. E. La Circolare del 27 giugno 1889 n. 889, di cotesto superiore Dicastero, stabilisce che per essere ammessi all'Istituto nautico per la Sezione Capitani di Gran Cabotaggio e di Lungo Corso, basta la licenza elementare superiore o che l'aspirante superi un esame equivalente nello Istituto ». Ecco quindi il punto nodale del problema: la possibilità di accedere a un livello alto di studi senza avere le necessarie nozioni di base, in questo modo « per insufficienza di coltura » non riuscivano ad apprendere le discipline insegnate. A ciò si aggiungeva la possibilità di presentarsi per tre volte agli esami di riparazione « senza restrizione alcuna per il numero di materie » su cui i candidati era stati giudicati insufficienti. Per tale motivo, a parere del commissario, « i giovani anziché studiare col ferreo proposito di superare tutti gli esami al termine dell'anno scolastico », sapendo di avere molte possibilità di reiterare la prova, frequentavano svogliatamente « non avendo di mira che di ottenere la licenza senza darsi pensiero, se questa vien conseguita per merito o strappata alla sorte più volte cimentata ». Insomma si sollecitavano provvedimenti più restrittivi per ottenere « benefici effetti » (*Ibidem*, *Relazione sugli esami di licenza nautica*, 27 luglio 1892).

che vedevano molto negativamente le eccessive facilitazioni offerte a questa categoria tanto nell'accesso scolastico quanto nelle prove di esame. Si era creata una forte discrasia tra il numero e la qualità della frequenza degli istituti tecnici e quella dei nautici, più facilmente riscontrabile quando questi condividevano la stessa sede e la stessa direzione, e che solo sul finire del secolo iniziò a dare segni di inversione di tendenza⁷¹.

Il caso genovese di cui si è reperita documentazione non doveva costituire un'eccezione rispetto al quadro nazionale⁷². Nonostante le modifiche legislative apportate, infatti, non mutavano alcune consuetudini e il divario fra il livello complessivo richiesto, o auspicato, e lo stato della scolarizzazione nei quadri della marina mercantile presentava elementi gravemente negativi, che, non casualmente durante il conflitto mondiale, furono ormai giudicati inaccettabili. Soprattutto a quel punto si volle raggiungere l'obiettivo di rendere più omogeneo sul piano della preparazione tecnica il personale a bordo della navi italiane, eliminando una deprecabile dualità nella formazione, in conseguenza della quale era possibile che, pur con la stessa titolarità di grado, navigassero persone con tanto diversa competenza⁷³. Va aggiunto peraltro

⁷¹ Si veda, sempre per il caso genovese, R. Istituto Tecnico e Nautico Vittorio Emanuele II in Genova, *Relazione finale sull'andamento dell'anno scolastico 1899-900* (*Ibidem*).

⁷² In questo senso sono le conclusioni fatte dalla Commissione reale per la riforma degli istituti nautici e di istruzione navale, *Relazione*, Venezia 1911, condotta nel 1906, vedi N. LABANCA, *Uniformi sul mare. Note sul reclutamento della Marina militare nell'Italia liberale*, in *A vela e a vapore* cit. pp. 215-245. Nei primi anni del XX secolo gli interventi in questo ambito si fecero sempre più frequenti e con più dettagliate analisi dei programmi scolastici. Si rimanda ai numerosi contributi comparsi su « La Marina mercantile italiana », la rivista diretta da Oreste Calamai, di cui si riportano solo alcune specifiche indicazioni: A. BUCCI, *L'istruzione nautica in Italia*, 1905, III, n. 64, pp. 1029-1031, n. 66, pp. 1069-1071, n. 67, pp. 1086-1087, n. 71, pp. 1148-1150; 1906, IV, n. 76, pp. 1227-1230; D. APREDA, *Alcune osservazioni sulla riforma degli studi nautici in Italia*, 1907, V, n. 118, pp. 1894-1895, n. 119, pp. 1912-1913; 1908, VI, n. 122, pp. 1964-1965, n. 123, pp. 1984-1987. A conferma di come la questione dell'istruzione nautica si facesse sempre più articolata va anche ricordato che nel settembre 1907 si svolse il primo Congresso nazionale dei professori degli istituti nautici (*Ibidem*, 1907, V, n. 114, p. 1826 e E. IPPOLITO, *Dopo il I congresso nazionale dei professori degli istituti nautici*, n. 116, pp. 1860-1863 e n. 117, pp. 1877-1879).

⁷³ 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. Gino Albi, che pure proveniva dalla marina mercantile, non esitava a deplorare la « pessima condizione degli Istituti nautici », nei quali, a suo avviso, i capitani non ricevevano una adeguata formazione professionale (G. ALBI, *Manuale del capitano marittimo*, Milano 1917, p. VII).

che la nuova determinazione assunta in ambito legislativo, e che modificò ancora l'ordinamento degli istituti nautici⁷⁴, venne a coincidere con una crescita della marina mercantile italiana, mentre per il periodo precedente si era verificato che la lenta transizione al vapore e la crisi della marineria italiana si erano saldati con la difficile accettazione della necessità di modificare l'apprendimento professionale anche seguendo un regolare *iter* scolastico. La storia dell'istruzione nautica nella seconda metà dell'Ottocento fu così contrassegnata da progressivi “aggiustamenti” nell'organizzazione e nei contenuti didattici, da un lato, e, dall'altro, da una lenta adesione a tali istituzioni scolastiche, che sovente, però, non garantivano una adeguata collocazione sul piano lavorativo.

5. *Il Corpo Reale Equipaggi*

Una percentuale non trascurabile di coloro che arrivavano a formare gli equipaggi proveniva dalla marina militare⁷⁵. Sulla base di precise norme contenute nel Codice di Marina Mercantile, infatti, era previsto il passaggio di personale dalla Real Marina alla Marina Mercantile. Tale principio era sempre stato ribadito sia nel codice del 1865 che in quello del 1877 e, ancora, nel 1889 erano state ampliate alcune clausole relative alle condizioni per esercitare l'arte di macchinista⁷⁶.

⁷⁴ Nel 1917, allorché questi passarono sotto il Ministero di Marina, gli studi furono organizzati su quattro anni e, al contempo, venne eliminata la fascia dei corsi necessari al conseguimento del diploma di comandante di gran cabotaggio, macchinista in seconda e costruttore di seconda classe. Infine, dopo anni di polemiche e pressioni al riguardo, fu decisa l'ammissione alla prima classe soltanto per coloro che avessero conseguito la licenza di una scuola media di primo grado (RDL. 11 ottobre 1917, n. 1661; RDL. 21 giugno 1919, n. 1087; per ulteriori dettagli si rimanda a A. TONELLI, *L'istruzione nautica* cit.).

⁷⁵ Si rimanda per un quadro complessivo sulla marina militare a N. LABANCA, *Le istituzioni militari nell'Italia unita*, Milano 2000, e, dello stesso, *Uniformi sul mare* cit., p. 215 e al ricco apparato bibliografico.

⁷⁶ Il riferimento era all'art. 64 del C.M.M., in cui si disponeva: « Gli ufficiali di vascello, gli ufficiali del genio navale, gli ufficiali e sotto-ufficiali macchinisti, i capi, e gli allievi di timoneria, i quali avessero cessato di appartenere alla real marina, potranno rispettivamente ottenere la patente di grado nella marina mercantile, cioè: gli ufficiali di vascello, quella di lungo corso colla qualificazione di capitano superiore ...; gli ufficiali del genio navale, quella di ingegnere navale; gli ufficiali macchinisti o primi macchinisti, quella di macchinisti in primo; i secondi macchinisti, o aiutanti macchinisti, quella di macchinista in seconda; i capi di timoneria, quella di capitano di gran cabotaggio e gli allievi di timoneria, quelli di padrone ». Successiva-

Dai dati disponibili relativamente alle patenti di grado e ai certificati di abilitazione e le diverse autorizzazioni rilasciate dal Ministero della Marina e dalla Capitanerie di porto emerge che buona parte dei “passaggi” avveniva per la categoria dei macchinisti.

Le richieste accordate, per passare di grado, non erano poche: per esempio 222 nel 1896; 241 nel 1897 e 230 nel 1899, ma è significativo che nella categoria dei macchinisti coloro che provenivano dal ramo militare costituivano una percentuale che variava da poco meno del 26% a quasi il 38% degli ammessi, mentre per gli altri si trattava di numeri di poco conto. Unica eccezione, in termini percentuali, ma non quantitativi assoluti, visto che riguardava la richiesta di due persone, fu quella di coloro che, nel 1898, furono ammessi al grado di capitani superiori di lungo corso.

Evidentemente all'interno della marina militare il macchinista acquisiva una sufficiente competenza tecnica e se, come si è visto in precedenza⁷⁷, l'esperienza di macchinista in seconda valeva per passare di grado senza sostenere l'esame teorico-pratico, la navigazione in servizio della macchina, esercitata a bordo delle navi regie, era compresa negli anni di anzianità di lavoro⁷⁸. Era dunque uno dei tanti percorsi per acquisire professionalità anche al di fuori della scuola, anzi, in questo caso, dato l'alto numero di qualifiche riconosciute, parrebbe uno dei più praticati.

Rispetto alle patenti accordate il numero delle domande sembra essere stato piuttosto elevato e, d'altra parte, il vaglio esercitato era accurato. Proprio dalla documentazione relativa a simili pratiche negli anni di fine secolo, infatti, si ha una sia pur parziale idea del modo di procedere da parte delle autorità competenti⁷⁹. Era per esempio pienamente aderente alle condizioni richieste la domanda di Alfonso Luigi Consalvi, nato nel 1851 ad Angri, in provincia di Salerno, che presentava un lunghissimo estratto del ruolo matricolare da cui risultava non avere mai navigato su bastimenti mercantili, né di avere svolto alcun « esercizio nelle arti e industrie marittime », ma di avere

mente agli allievi di timoneria corrisposero i sottocapi timonieri; agli aiutanti macchinisti, i macchinisti di terza classe. All'art. 65 si indicavano le norme per cui i capitani di lungo corso potevano conseguire la patente speciale di capitano superiore di lungo corso.

⁷⁷ Si veda p. 289.

⁷⁸ Saldandosi i questo con l'applicazione dell'art. 64 C.M.M.

⁷⁹ ACS, Ministero della Marina, Direzione Generale della Marina Mercantile, cat. XXX e cat. XXXI, Divisione Gente di mare, b. 344.

effettuato servizio per più di ventidue anni nel Corpo Reale Equipaggi⁸⁰, da cui nel 1894 usciva come «macchinista di seconda costiero», e di avere cumulato «anni dodici, mesi uno, giorni tre di navigazione». Ma le maglie del controllo erano fitte, sia per chi aveva svolto attività da “civile”, sia per quanti erano stati in servizio nella marina militare. Per tale motivo nel giugno 1894 venne respinta la domanda di Pasquale Lanzardo che, da fuochista, aspirava a diventare macchinista in seconda⁸¹ e la stessa sorte toccò a Giacomo Leopoldo Germani, del Genio militare, che chiedeva di divenire macchinista in prima. Il direttore generale delle costruzioni navali del ministero della Marina, cui la direzione di Marina mercantile aveva richiesto un chiarimento tecnico, redasse un parere molto dettagliato, frutto di una specifica indagine, in conseguenza della quale l’esperienza fatta dal richiedente fu ritenuta non idonea⁸².

Più fortuna ebbe, sempre nel 1894, Giuseppe Attilio Morello, già diplomato all’istituto nautico di Savona a vent’anni, nel 1886, che, per potere avere la patente di grado da macchinista in prima, allegava la dichiarazione della *Ditta E. Cravero*, di Genova⁸³. Probabilmente era il secondo tentativo fatto, poiché esistono due dichiarazioni dell’azienda, una del 1887, l’altra del 1894, peraltro identiche, nelle quali con molta precisione si specifica che questi aveva prestato la sua opera «in qualità di aggiustatore» nello stabili-

⁸⁰ L’acronimo del Corpo Reale Equipaggi della Marina era CRE, come tale di frequente indicato.

⁸¹ Il certificato del lavoro svolto presso la *Ditta Marramarra e F.lli*, di Napoli, non venne ritenuto conforme a quanto richiesto all’art. 207 del regolamento marittimo «poiché in esso – così si spiegava – non è detto che il Lanzardo abbia lavorato a fare macchine, ma solamente a ripararle».

⁸² Come scrisse il tecnico, l’esperienza fatta dal Germani sulla barca a vapore A 86 ascritta al primo dipartimento marittimo, della forza approssimativa di 30 cavalli industriali che «serve pel servizio di comunicazione tra i forti del Golfo di Spezia, alla dipendenza del Genio militare...è un apparato di vecchio tipo e di pochissima importanza», e, continuava lo stesso entrando maggiormente nel dettaglio, «la pochissima importanza del detto apparato motore, il limitato servizio nel golfo, la comodità di poter far eseguire nel R. Arsenal di Spezia tutti i lavori di riparazione che si rendano necessari e che tolgono quindi all’individuo incaricato della conduzione dell’apparato motore di poter esercitarsi nei lavori meccanici restandogli solo il compito puro e semplice di far agire una così piccola macchina, m’inducono a ritenere che il servizio prestato dal nominato Germani Leopoldo non possa valere come navigazione utile a conseguire la chiesta patente di macchinista».

⁸³ Su questa società cfr. G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., II, *passim*.

mento meccanico e cantiere navale della Foce⁸⁴, «occupandosi specialmente nella costruzione e riparazione di macchine tanto fisse che marine, dimostrando in tali lavori molta intelligenza e buona volontà». Non vi era in questo caso alcuna obiezione da avanzare e il Morello, come altri nella marina mercantile, una volta preso servizio a bordo con una data qualifica, cercava di progredire all'interno della propria fascia professionale.

Analogo meccanismo fu quello seguito da Giacomo Eugenio Costa, caso esemplare di passaggio dal servizio militare a quello civile. Nato a Nervi nell'agosto 1865, nel 1878, a tredici anni, risultava mozzo, quindi, come recita l'estratto del suo ruolo matricolare, appartenente alla gente di mare di prima categoria, compartimento marittimo di Genova. Dal 1886 al 1890 egli era di leva di mare e seguì un percorso in costante progressione: marinaio di terza classe nel Corpo Reale Equipaggi, marinaio di seconda classe, timoniere, sottocapotimoniere. Andato in congedo nel gennaio 1890, tre anni dopo conseguì la licenza di capitano di lungo corso presso il R. Istituto di Marina Mercantile di Genova. Nel febbraio 1894, il ministero della Marina gli accordò la patente di grado.

Si seguivano strade composite per esercitare i mestieri del mare e per conseguire competenze e ruoli in progressione e ciò al contempo spiega anche come, in relazione a tale quasi permanente mobilità delle presenze, non fosse semplice avere un quadro limpido della popolazione scolastica delle scuole nautiche del Regno. In particolare il “gioco” fra iscritti, frequentanti, uditori, candidati *in toto* o *in parte* agli esami di licenza non rendeva facile la redazione di elenchi e dati statistici.

Avendo dunque ben presente il valore puramente indicativo degli elementi riportati in pubblicazioni ministeriali, in cui si comunicavano informazioni relative alla “popolazione scolastica” degli istituti nautici del Regno, senza precisare se tale dicitura si riferisse a studenti iscritti, compresi o meno gli uditori, e se tale indicazione comprendesse coloro che seguivano per intero i corsi o solo una parte di essi, è tuttavia possibile osservare come ci sia stato un incremento degli studenti impegnati in questo settore dell'istruzione⁸⁵.

⁸⁴ Si precisava anche l'arco temporale delle prestazioni effettuate: «dal giorno 28 Febbraio 1880 al 29 Novembre 1883 e dal 28 Febbraio al 29 Ottobre 1887».

⁸⁵ Se si confrontano le indicazioni fornite dal ministero relativamente al quadro nazionale, e qui di seguito riportate, con la serie dei dati pubblicati nella stessa sede relativamente

Popolazione scolastica degli Istituti nautici (1861-62/1913-14)

Anno	n.	Anno	n.	Anno	n.
1861-62	140	1879-80	651	1897-98	587
1862-63	149	1880-81	724	1898-99	654
1863-64	154	1881-82	597	1899-00	751
1864-65	255	1882-83	581	1900-01	768
1865-66	286	1883-84	621	1901-02	896
1866-67	268	1884-85	617	1902-03	1.075
1867-68	337	1885-86	616	1903-04	1.257
1868-69	441	1886-87	643	1904-05	1.332
1869-70	469	1887-88	652	1905-06	1.508
1870-71	531	1888-89	764	1906-07	1.467
1871-72	356	1889-90	972	1907-08	1.446
1872-73	438	1890-91	1.259	1908-09	1.306
1873-74	476	1891-92	1.304	1909-10	1.335
1874-75	634	1892-93	1.413	1910-11	—
1875-76	660	1893-94	853	1911-12	—
1876-77	651	1894-95	592	1912-13	1.306
1877-78	760	1895-96	555	1913-14	1.452
1878-79	733	1896-97	532		

Fonte: nostra elaborazione da MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, Direzione generale per l'istruzione tecnica, *L'istruzione nautica in Italia* cit., pp. 29-32.

all'istituto nautico di Genova, l'unico di cui, sia pure con delle discontinuità (cfr. pp. 161-162: per il trentennio 1868-1898 è riportato il numero degli alunni licenziati, mentre per il periodo successivo, 1900-1930, quello degli alunni iscritti) siano presenti dati analitici, appaiono differenze, anche se non vistose, che concorrono a considerare le informazioni comunicate in proposito come puramente indicative di un andamento. Non sono da meno le discrepanze riscontrate confrontando il dato ministeriale con le relazioni stilate dai presidi in vari momenti della vita dell'istituto genovese. Si veda in proposito: ACS, Ministero Pubblica Istruzione, Divisione Scuole Medie. Istituti Tecnici e nautici, cit, b. 28, G. BOCCARDO, *Relazione finale di anno*, 14 novembre 1870 cit.; ID., *R. Istituto Tecnico Industriale-Professionale e di Marina Mercantile di Genova* cit.; F. MARCONI, *Relazione sull'anno scolastico 1890-91* cit.; C. BRESSAN, *Relazione finale sull'andamento scolastico 1895-96*.

Dalle 140 unità registrate nel 1861-62 costituite dagli studenti di soli quattro istituti (Genova con 56 allievi, Palermo con 55, Savona con 17 e Venezia con 12), si arrivò a ben 651 presenze nel 1876-77, allorché tutti i diciannove istituti attivati furono aperti. L'anno successivo vide una popolazione scolastica in ulteriore ascesa con 760 allievi, ma costituì la punta più elevata a coronamento di un periodo di crescita dei traffici a vela, destinati a una forte contrazione, cui corrispose una analoga frenata nella frequenza scolastica. La ripresa si fece consistente nei primi anni Novanta allorché, a conferma di un andamento positivo del settore, gli istituti nautici furono frequentati da più di mille persone: 1.259 nel 1890-91, 1.304 nel 1891-92, 1.413 nel 1892-93. Si trattava però di una "falsa partenza", data la trasformazione in atto della marina, che comportava un assestamento dei ruoli a bordo delle navi, in cui si era fatto chiaro il mutamento in atto e l'affermazione di nuove figure professionali. A bordo i capitani di lungo corso trovavano imbarco come secondi, e i macchinisti in prima, come si vedrà meglio avanti, avevano sovente retribuzioni analoghe a quelle dei capitani, e spesso maggiori di quelle dei comandanti in seconda. Una sorta di « rivoluzione dei ruoli e delle competenze » che si rifletteva nel disorientamento scolastico. Ciò concorre a spiegare il crollo degli allievi dei nautici: -39,63% nel 1893-94 rispetto all'anno precedente (da 1.413 studenti nel 1892-93 a 853 nel 1893-94) e ancora -30,59% nel 1894-95 (da 853 nel 1893-94 a 592 nel 1894-95). Il 1896-97 fu l'anno in cui la popolazione scolastica, di 532 unità, si trovò allo stesso livello del 1870-71 (531 unità), ma, mentre allora il dato rappresentava un segno di crescita, quello del 1896-97 indicava il punto più basso degli ultimi ventidue anni. La ripresa giunse con la fine del secolo e nel 1902-03 si superarono le migliaia di unità, in termini stabili fino agli anni del conflitto mondiale.

Senza dimenticare che permaneva una significativa eterogeneità fra gli istituti e che accanto a organizzazioni scolastiche importanti sussistevano realtà modeste⁸⁶, spesso collegate con richieste ambientali⁸⁷, l'andamento della popolazione scolastica italiana crebbe e a tale maggiore presenza contribuirono le regioni per tradizione "naturalmente" dedite alle attività marittime.

⁸⁶ Si veda per esempio quanto emerge dall'indagine svolta dal comandante Alberto Alesio nel 1917 (Ministero della Marina, *Relazione sulla visita agli istituti nautici* cit.) e la descrizione fatta in Ministero dell'educazione Nazionale, *L'istruzione nautica in Italia* cit.

⁸⁷ Le tre sezioni di capitani, macchinisti e costruttori, per esempio, erano attivate solo a Genova, Palermo e Piano di Sorrento.

Come si può osservare (vedi tab. 6) dopo una iniziale lentezza a frequentare i nautici, nel giro di breve tempo in Sicilia e in Campania molte persone si riversarono negli istituti scolastici, che fecero di queste due regioni, seguite solo in terza posizione dalla Liguria, quelle con la più alta percentuale di popolazione scolastica in questo ambito⁸⁸.

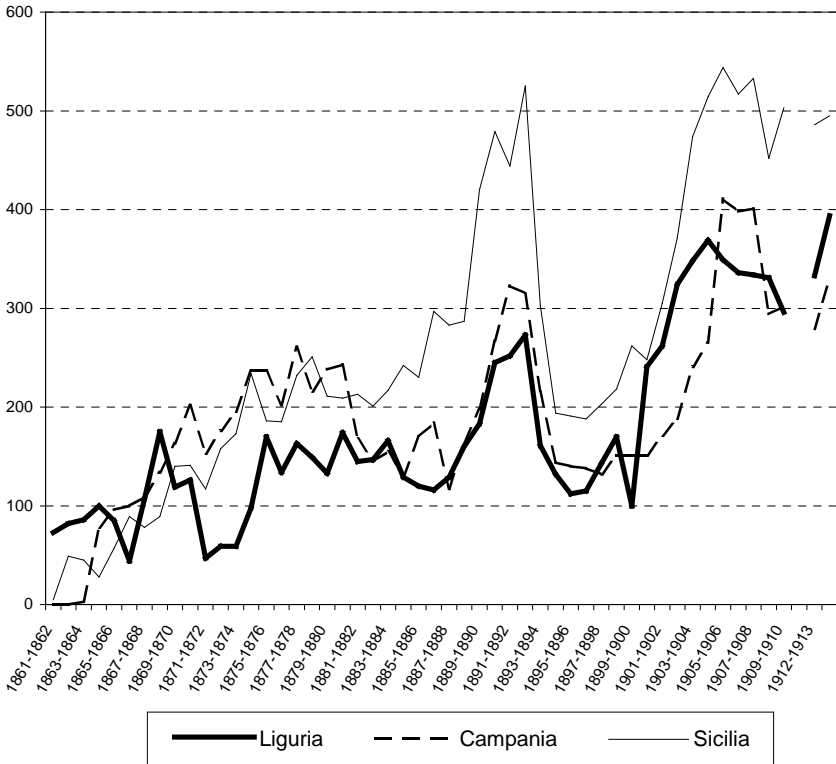
Tabella 6. *Popolazione scolastica in Liguria, Campania e Sicilia (1861-62/1913-14)*

Anni	Liguria	Campania	Sicilia	Anni	Liguria	Campania	Sicilia
1861-1862	73	0	5	1887-1888	129	117	283
1862-1863	82	0	49	1888-1889	160	164	287
1863-1864	86	3	45	1889-1890	183	198	420
1864-1865	100	78	28	1890-1891	245	267	479
1865-1866	85	96	57	1891-1892	252	323	444
1866-1867	44	100	89	1892-1893	273	315	525
1867-1868	107	109	78	1893-1894	161	216	303
1868-1869	175	134	89	1894-1895	132	144	194
1869-1870	119	163	140	1895-1896	112	140	191
1870-1871	126	202	141	1896-1897	115	138	188
1871-1872	47	153	117	1897-1898	143	132	203
1872-1873	59	176	158	1898-1899	170	151	218
1873-1874	59	195	173	1899-1900	100	151	262
1874-1875	98	237	234	1900-1901	241	151	248
1875-1876	170	237	186	1901-1902	262	171	305
1876-1877	134	202	185	1902-1903	324	188	371
1877-1878	163	261	232	1903-1904	348	241	474
1878-1879	149	216	251	1904-1905	369	265	514
1879-1880	133	238	211	1905-1906	349	411	544
1880-1881	174	243	209	1906-1907	336	398	517
1881-1882	145	168	213	1907-1908	334	401	533
1882-1883	147	145	201	1908-1909	331	294	452
1883-1884	166	155	217	1909-1910	296	302	503
1884-1885	129	129	242	1910-1912	—	—	—
1885-1886	120	170	230	1912-1913	333	279	486
1886-1887	116	184	297	1913-1914	394	330	495

Fonte: nostra elaborazione da MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE, *L'istruzione nautica* cit.

⁸⁸ Erano queste le regioni che in maggiore misura contribuivano a formare quella « particolare etnia di italiani » (l'espressione è usata da P. Frascani nella introduzione al volume *A vela e a vapore* cit., p. X), che in termini poco vistosi, ma non per questo meno importanti, giocava un ruolo importante nell'economia nazionale e, più specificamente, nella storia dell'economia marittima.

Popolazione scolastica in Liguria, Campania e Sicilia (1861-62/1913-14)



Capitolo III - In navigazione

1. I contratti di arruolamento

Fin qui sono stati individuati i principali aspetti relativi alla collocazione giuridica della gente di mare e concernenti le tappe essenziali della formazione scolastica e dei meccanismi seguiti nella progressione di grado all'interno della categoria. È ora opportuno esaminare come tutte queste componenti entrassero a fare parte dinamicamente dell'equipaggio, secondo criteri dettati dalle esigenze tecniche del bastimento su cui il personale doveva lavorare, nel rispetto delle norme che ne regolavano le condizioni di vita a bordo, e sulla base delle classi retributive rispondenti alle singole, specifiche competenze.

Molti degli elementi ricordati erano in un certo modo sintetizzati nei contratti di arruolamento che per tale motivo permettono una lettura articolata degli aspetti di vita, personali e professionali, dei marittimi in navigazione.

L'armatore di una nave o, più sovente, in sua vece e in pieno accordo con lui, il comandante di un bastimento formava l'equipaggio e a tale scopo stipulava con i diversi componenti il contratto di arruolamento, che costituiva la base per ogni specifico ambito di accordi e regole per tutta la durata del viaggio¹. Nel comandante convergevano la centralità del ruolo, del comando, della responsabilità delle persone, della nave, del carico. Per tale motivo egli rispondeva dell'andamento della traversata e delle avarie subite, tranne i casi in cui fosse stata provata l'esistenza di cause di forza maggiore. A un simile vincolo economico e giuridico faceva riscontro una rigida disciplina a bordo, così che l'equipaggio era tenuto all'adempimento di tutte le operazioni per cui era stato arruolato e alla massima obbedienza verso il comandante. Molta parte, infatti, era data dalla giurisprudenza non solo rispetto ai casi di diserzione, ma a tutto quanto ricadeva nella categoria del rifiuto di obbedienza delle persone di equipaggio, tanto a bordo come a terra

¹ E. MASÉ-DARI, *Arruolamento d'equipaggio*, in *Il Digesto Italiano*, Torino 1896, pp. 694-775. Si veda anche A. DE SIMONE, *Condizione della gente di mare e l'odierna legislazione*, Napoli 1910.

(per operazioni di carico e scarico), o anche solo ingiurie e minacce². Poiché lo svolgimento dei compiti assegnati era considerato vitale per il funziona-

² «... la responsabilità che pesa sull'arruolato non è certo lieve: egli può essere dichiarato disertore, se non si presenti nel termine stabilito nel contratto, può essere chiamato reo d'insubordinazione, quando si ribelli agli ordini del capitano: è giusto quindi, che quelle convenzioni, da cui deriva una responsabilità così grave, siano accertate dallo scritto» (A. DE SIMONE, *Condizione della gente di mare* cit., pp. 495-496). Le diserzioni sui mercantili erano frequenti, nonostante la durezza della pena prevista. A metà degli anni Settanta la discussione in proposito era molto accesa e vedeva contrapposti due diversi modi di leggere il fenomeno e le conseguenti misure di contenimento: da un lato si schieravano coloro a favore di un incremento delle punizioni, rappresentati in maggioranza da armatori e capitani; dall'altro vi era una componente più liberale, propensa ad adottare un sistema meno rigido e, soprattutto, a ridurre i motivi di conflitto tra capitano ed equipaggio. Le considerazioni svolte in proposito da D. Schiattino nel 1875 sulla « Rivista marittima » erano proprie della seconda categoria di persone e suonavano controcorrente evidenziando aspetti del contratto di arruolamento usualmente non esplicitati, anche se noti ai più. Schiattino, infatti, non si limitava a osservare come, grazie alle disposizioni vigenti (e che, come si è visto, rimasero tali), con l'equipaggio si potessero stipulare convenzioni di armamento « molto elastiche ad esclusivo vantaggio della nave ». Spiegava anche nel dettaglio quali fossero le frequenti scappatoie cui si ricorreva: «... ad un bastimento che abbia da andare da Genova a Lisbona, Pernambuco, Montevideo, ed Anversa per ritornare poi a Genova, basterà di fare coll'equipaggio un contratto per otto mesi tra Genova, Montevideo e viceversa, con approdo a qualche porto intermedio; e non sarà neanche indispensabile di parlare di porti intermedi e tanto meno poi di indicare quali siano questi porti. I marinai crederanno di fare due sole traversate, di stare molto in porto e poco in navigazione, invece faranno cinque traversate e non avranno che in porto brevissime soste; invece di due o tre carichi saranno costretti a farne cinque. In altri termini essi crederanno di dover lavorare negli otto mesi del loro arruolamento come due come tre, ed invece saranno costretti a lavorare come cinque. Ma questo è il caso più semplice – osservava Schiattino –. Molte volte un bastimento arruola l'equipaggio a tempo con facoltà di viaggiare entro certi limiti o anche ovunque. Quando il termine prefissato sta per sopraggiungere, il bastimento dovrebbe aver fatto ritorno nel porto di armamento, ma può accadere talvolta che esso se ne trovi ancora molto lontano. L'equipaggio domanda allora lo sbarco, ma l'armatore invoca, o direttamente, o per mezzo del suo capitano, la disposizione dell'articolo 348 del Codice commerciale, e dichiara che il bastimento sta compiendo il suo viaggio di ritorno, che imprevedute circostanze hanno allungato la durata presunta del viaggio, e che i suoi interessi sarebbero troppo danneggiati se il bastimento dovesse far rimpatriare il suo equipaggio ed imbarcarne all'estero un nuovo il quale sarebbe meno buono ed imporrebbe condizioni più onerose ». In questo meccanismo l'autore vede l'inganno del datore di lavoro. « L'armatore sapeva benissimo, prima di cominciare il viaggio, ciò che sarebbe accaduto, ma gli è facile illudere su questo proposito l'autorità consolare che non ha né il tempo né il mezzo di raccogliere prove per assicurarsi della veridicità delle sue scuse, giacché non è facile constatare a Lima se il carico che il bastimento attese a Dublino per ben 25 giorni avesse dovuto essere pronto all'arrivo colà della nave, ecc. ecc. »: D. SCHIATTINO, *Brevi considerazioni sulle diserzioni mercantili*, in « Rivista marittima », VIII/10 (1875), pp. 5-33. Queste riflessioni, derivanti dalla viva esperienza

mento della nave, ogni mancanza era punita con particolare durezza³. Tali norme, certo importanti per il funzionamento del sistema, lasciavano un ampio margine di interpretazione laddove la protesta fosse avvenuta per eccesso di carico di lavoro. Se è vero, infatti, che formalmente sussisteva una scansione dei tempi di attività, alternati a riposo – le così dette « ore franche » – era fortemente ribadita la priorità assoluta dell'efficienza del mezzo e del trasporto del carico, univocamente valutato dal comandante. Sulla base di tale giudizio era perciò possibile che i tempi di lavoro venissero vistosamente modificati e che, nel caso fossero state specificate nel contratto, venissero erogate retribuzioni per lavoro straordinario⁴. Non c'è dubbio che, pur essendo presenti indicazioni sui limiti entro i quali era dovuta l'obbedienza al capitano⁵, era ben difficile manifestare una qualunque protesta a bordo e, tra le vie di fuga, non a caso, c'era anche la diserzione. Un certo margine di rifiuto era concesso a coloro con un grado e con speciali attribuzioni a bordo: per tale motivo, per esempio, non era estranea alla ca-

e senza timore pubblicate su una rivista di rilievo nazionale, facevano da necessaria premessa per sostenere che la diserzione era sovente provocata da cattive condizioni di lavoro e dalla traduzione pratica di subdoli contratti di arruolamento, ben più onerosi del previsto. Lo Schiattino propugnava la redazione di contratti più trasparenti e condizioni meno ingiuste, che avrebbero diminuito le diserzioni in definitiva con minore danno per l'armatore e per l'equipaggio.

³ E. MASÉ-DARI, *Arruolamento d'equipaggio* cit., in particolare pp. 705-707.

⁴ G. ALBI, *Il capitano marittimo* cit., p. 334 sgg., presenta alcuni schemi e tabelle dettagliate su alcuni temi, ad esempio sull'orario di lavoro normale nei porti; ma, pure scrivendo ormai nel 1917, allorché erano stati introdotti mutamenti significativi in conseguenza di specifiche richieste sindacali, molti punti rimanevano ancora largamente generici. Da contratti stipulati una quindicina di anni prima, non emerge una formulazione contrattuale così puntuale e dettagliata nel prefigurare casi di eccezionalità del lavoro marittimo.

⁵ Come riferisce il Masé-Dari in *Arruolamento d'equipaggio* cit., « ... in ciò che concerne l'obbedienza dovuta al capitano, è necessario che questi si limiti a comandare cose che non esorbitino dalle convenzioni contrattuali » (p. 729). Avevano ben maggiore efficacia e immediatezza le considerazioni di un marinaio americano a bordo di un veliero nel 1834, il quale, di fronte a comportamenti anche gravemente scorretti del comandante, si domandava: « ... che cosa possono fare i marinai? Se oppongono resistenza, è ammutinamento; e se riescono nel loro intento e si impadroniscono della nave è pirateria. Per contro, se si sottomettono, la punizione è inevitabile; e se non si sottomettono, che cosa diventano per tutto il resto della vita? Quando un marinaio si ribella a un comandante, si ribella alla legge, sicché per lui non c'è altra scelta fuorché quella della pirateria o della sottomissione. Quantunque fosse amaro, compresero tutti che dovevano rassegnarsi. Era il destino dei marinai » (R.H. DANA jr., *Due anni a prora*, Roma 2001, p. 101). La situazione descritta non si discostava molto da quella contro cui si batterono i marittimi alla fine del XIX secolo in Italia.

sistica discussa in ambito giuridico l'eventualità che il secondo di bordo si rifiutasse di svolgere funzioni di macchinista o che il nostromo non volesse sostituire un mozzo, ma tutto ciò era consentito, almeno formalmente, quando la nave tenesse una "rotta normale", vale a dire che non fosse individuabile alcun elemento di emergenza o necessità⁶.

Un esempio dell'ampia discrezionalità nella traduzione pratica della norma era dato dal numero dei componenti l'equipaggio. Il capitano doveva formare un gruppo di lavoro alle sue dipendenze, indicando con chiarezza la durata del viaggio e la navigazione⁷, stabilendo i salari, il vitto, i criteri e le modalità di rimpatrio nel caso il contratto fosse cessato lontano dall'Italia. Al contempo sussisteva ampia libertà su un punto di grande rilievo, quello cioè del numero minimo di componenti l'equipaggio per ogni classe di nave. Se è vero, come spiegava il Masé-Dari, che «Il capitano non può imbarcare ed arruolare come equipaggio quella qualunque quantità di persone che credesse opportuno» perché, come lo stesso giurista argomentava, «potrebbe darsi il caso che per risparmiare le spese di salario od una parte delle interessenze sui noli o su altri carati, arruolasse un numero di persone inferiore ai veri bisogni della nave, relativamente alle manovre, alla conduzione, al carico o al discarico delle merci, sicché le persone arruolate si trovassero poi di fronte a fatiche troppo gravi, legate dalla forza delle convenzioni stipulate a sobbarcarvisi»⁸, ebbene, il Codice per la Marina Mercantile non aveva dato alcuna indicazione al riguardo, né su tale argomento si era espresso il Regolamento⁹. Non si trattò di una "lacuna" di breve durata, poiché ancora nel 1917 Gino Albi riportava una tabella compilata secondo la sua esperienza e sulla base di «usi e consuetudini»¹⁰.

⁶ I mozzi, i marinai e il personale di ricalzo, arruolati per prestar opera generica necessaria al funzionamento della nave, non potevano rifiutare alcuno dei servizi loro comandati.

⁷ Questa informazione era importante soprattutto per i viaggi in cui si toccavano zone malariche. Talvolta, adducendo motivi di speculazione commerciale, non si dichiaravano per iscritto destinazione e navigazione, ma si obbligava ad avvisare verbalmente il marinaio, che doveva consentire a tale mancata indicazione nel contratto sottoscritto.

⁸ E. MASÉ-DARI, *Il contratto di arruolamento* cit., p. 707. All'art.7 del CMM si vietava la concorrenza di personale straniero vietandone l'assunzione, tranne per casi di impossibile reperibilità di mano d'opera nazionale.

⁹ Vedi a p. 275 e sgg.

¹⁰ « Il Codice per la Marina mercantile non dà in proposito alcuna norma nei riguardi del numero massimo e minimo delle persone che sono necessarie per il servizio di bordo, e pre-

Il problema del numero delle persone a bordo in termini tecnicamente sufficienti e, anche, proporzionati alla quantità di lavoro da effettuare, si fece strada nel corso degli ultimi decenni del XIX secolo. La poca sensibilità rilevata sul piano della normativa, infatti, rifletteva a quel tempo la scarsa attenzione per tale aspetto della navigazione. Nella stessa Inchiesta sulla Marina mercantile del 1881-1882 se ne trova una traccia modesta, segno che da più parti non si riteneva necessario, o possibile, porre tale questione¹¹. In quel momento era più pressante individuare soluzioni relative alla disoccupazione della gente di mare, piuttosto che approfondire le condizioni di lavoro a bordo¹². Tuttavia i temi centrali dell'evoluzione della marineria, soprattutto nell'ambito della transizione dalla vela al vapore, erano ben presenti ai relatori e a molti degli intervenuti nel corso dei lavori dell'inchiesta. Si comprendeva, infatti, come sui piroscafi si contraesse il numero di personale tradizionale, ma aumentasse la componente degli addetti al vapore. Le considerazioni riportate in proposito, quindi, costituivano la base di partenza per l'evoluzione del settore, destinato a profondi mutamenti mano a mano che il vapore avrebbe preso il sopravvento.

«Nei piroscafi il lavoro dell'umano appare più efficace. Col crescere del tonnellaggio scema relativamente il numero degli equipaggi, e il vapore è in grado di profittare di questo fatto più del veliere, il quale non raggiunge le grandezze, che divengono sempre più comuni nei piroscafi. L'equipaggio, propriamente detto, è uguale, per numero, nei vapori e nei velieri, non solo quando gli uni e gli altri hanno lo stesso tonnellaggio lor-

scrive solo i gradi di cui devono essere munite le persone addette al comando della nave, al servizio di macchina e di coperta a seconda dei viaggi e dei trasporti da compiere. Ma *vigono usi e consuetudini* (il corsivo è nostro), le quali sono da noi riunite ... » (G. ALBI, *Manuale del capitano* cit., p. 329). Non meno generico è il De Simone (*Condizione della gente di mare* cit., pp. 503-504).

¹¹ *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile* cit., vol. VIII.

¹² «Le condizioni attuali della nostra gente di mare sono assai misere, in causa della decadenza della marina mercantile. Questa classe di persone, la quale ... sembrerebbe dover richiamare a sé ogni premura del Governo, soffre attualmente per la deficienza di lavoro, che la costringe ad emigrare in proporzioni sempre crescenti» (*Ibidem*, vol. VII, *Relazione della Commissione d'Inchiesta*, Roma 1883, p. 213). Con queste espressioni esordiva la relazione finale apprestandosi a riferire sulle «Condizioni materiali e morali della gente di mare e provvedimenti atti a migliorarle». Ma fra le deliberazioni prese non compariva alcunché riguardo il rapporto fra numero dei componenti l'equipaggio e portata e tipologia della nave. Era invece fatta richiesta che si creassero le condizioni assicurative generali perché, in caso di naufragio, l'armatore pagasse ai marinai i salari scaduti; cosa che invece non avveniva e costituiva una palese grave iniquità a danno del navigante.

do, ma anche allora che il tonnellaggio dei vapori supera di un quarto quello dei velieri. I piroscafi dalle 400 alle 2000 tonnellate hanno un numero di marinai minore di quello dei velieri dello stesso tonnellaggio. Senonché, – commentava attentamente il relatore – a cagione del numero necessario di macchinisti e di fuochisti, in complesso, le navi a vapore hanno un equipaggio più numeroso delle navi a vela della stessa categoria »¹³.

La consistente riduzione dei marinai a bordo dei velieri era il frutto di continui interventi mirati alla contrazione di questa voce di costo. Al momento dell'inchiesta Boselli sui bastimenti a vela si era quasi compiuta la continuativa ricerca di razionalizzazione delle operazioni a bordo, svolte con il minor numero di addetti, mentre per le navi a vapore questo tipo di intervento non era che all'inizio. Ai primi del Novecento era ormai chiaramente realizzato quanto venti anni prima era stato compreso dagli osservatori più attenti e in proporzione potenziato grazie a nuove applicazioni tecniche all'apparato motore e alle strutture di bordo¹⁴. Epicarmo Corbino sottolineava efficacemente i risultati ottenuti tramite il « miglioramento degli arredamenti di bordo », così che, come egli stesso riferiva basandosi prevalentemente su dati relativi alla marina inglese, « un veliero di 1000 tonnellate aveva nel 1850 un equipaggio di 80 persone; un quattro alberi di 2.500 tonnellate del 1900 ne aveva già soltanto 33 »¹⁵. Riguardo poi le navi a vapore, l'economista, rifacendosi ai calcoli operati dal Lindsay a livello mondiale,

¹³ *Ibidem*, VII, p. 470. Si osservava giustamente che il numero dei componenti l'equipaggio aumentava nel caso del trasporto di persone e nella navigazione internazionale.

¹⁴ Il ruolo "rivoluzionario" delle innovazioni tecnologiche (la accelerazione alla navigazione a vapore data dalla macchina compound, dalla caldaia tubolare a focolare centrale e a ritorno di fiamma ecc.) aveva permesso di attuare una economia di costi che trasformò il vapore da « nave costosa aristocratica » a « vapore facchino », che, come spiegava Giorgio Molli, era « il piroscifo portato alla più semplice espressione, nel quale ogni spesa venne ridotta ai minimi termini ». Confermando quanto affermato nell'Inchiesta Boselli, nel 1906 egli scriveva: « ... un grosso vapore da carico non richiede maggiore equipaggio di un piccolo vapore; si può triplicare la portata di un vapore, conservando il medesimo numero di ufficiali, macchinisti e marinai, aumentando solamente alquanto quello dei fuochisti e dei carbonai ». La ricerca di riduzione dei costi si estendeva a ogni parte della nave, sopprimendo tutte le parti inutili. Addirittura nei vapori turrati (*turret ship*) era stata tolta la parte morta, così come si era provveduto a ridurre pesi o ingombri improduttivi, mentre, per altro verso, si erano migliorate e accelerate le operazioni di carico e scarico onde ridurre al minimo le soste in porto (G. MOLLI, *La marina antica e moderna*, Genova 1906, *passim*). Sull'argomento vedi anche S. RAINERI, *Nuovi caratteri della nave moderna. Memoria*, Napoli 1894, estratto da « Atti del R. Istituto d'incoraggiamento di Napoli », s. IV, VII, n. 15.

¹⁵ E. CORBINO, *Economia dei trasporti* cit., p. 96.

riteneva che, proprio grazie al sempre minore impiego di uomini a bordo, il costo economico degli equipaggi si fosse ridotto nel 1914 a un dodicesimo di quello di metà Ottocento¹⁶.

Da un lato, quindi, procedevano i miglioramenti tecnici sulle navi, e, dall'altro, forse anche in relazione con gli importanti mutamenti verificatisi a bordo, si faceva strada una attenzione prima sconosciuta proprio per la normativa riguardante il numero minimo degli equipaggi. Non era più accettato da molti che restasse ignorata tale questione sulle navi commerciali. Sorto il problema in Inghilterra e in Francia negli anni Novanta¹⁷, si estese progressivamente all'Italia e, come si vedrà meglio più avanti, si inserì in numerose richieste volte a modificare la vita a bordo. Qui interessa sottolineare come per la prima volta emergesse il problema della sicurezza delle condizioni di lavoro e come si affermasse che «in mare più che in qualsiasi altro posto, dove non è possibile avere a disposizione che il personale imbarcato, necessita che il numero e la capacità professionale di esso sia tale da non compromettere la vita e l'igiene delle persone che si trovano a bordo ... Padronissimo l'armatore di fare i suoi interessi», continuava l'autore dell'articolo comparso su «La Marina mercantile italiana», ma andava detto un "no" deciso al lavoro eccessivo e ai pericoli continui¹⁸.

I lavori della Commissione per la riforma del codice per la marina mercantile in cui si affrontò anche il tema del numero minimo dei componenti l'equipaggio e le ripetute proteste su tale argomento portarono per lo meno a compilare delle tabelle di armamento, di cui quella su citata, redatta da Albi, è appunto un esempio, che permette anche di rilevare come un comandante di nave italiana collocasse a bordo un numero un po' più elevato di persone rispetto a quello di equipaggi di navi europee¹⁹.

¹⁶ *Ibidem*, p. 97. Vedi anche W.S. LINDSAY, *History of Merchant Shipping*, London 1874, in particolare vol. III (rist. an. New York 1965).

¹⁷ La commissione inglese nominata per esaminare le richieste «dichiarò essere impossibile di stabilire un regolamento per il minimo dei componenti gli equipaggi» (N., *Il numero dei componenti gli equipaggi delle navi commerciali*, in «La Marina mercantile italiana», I, 1903, n. 16, pp. 238-239).

¹⁸ *Ibidem*, p. 239.

¹⁹ È possibile avanzare alcune ipotesi in merito, soprattutto se si tiene conto che alla fine del XIX secolo a bordo della navi inglesi fosse arruolata una percentuale elevata di personale non inglese, ma certamente delle colonie. Per le tabelle di armamento si veda anche A. BETTANINI, *Le imprese di navigazione*, Torino 1924, seconda edizione, p. 131.

Tabella 1. Numero minimo di uomini per la formazione degli equipaggi dei bastimenti a vela ed a vapore (1917)

Bastimenti		Equipaggio								
		Capitano, Padrone, Maro autorizzato, Capo Barca	Ufficiale	Nocchieri e Nostromi	Dispensieri	Marinai	Giovinotti	Mozzi	Personale di macchina	Maestri d'ascia
a vela latina	da 1 a 15 T. ^{te}	1	—	—	—	1	—	1	—	—
	da 16 a 30 T. ^{te}	1	—	—	—	2	1	—	—	—
	da 31 a 50 T. ^{te}	1	—	—	—	2	1	1	—	—
	da 51 a 100 T. ^{te}	1	—	—	—	3	1	1	—	—
a vela quadra	da 50 a 100 T. ^{te}	1	—	—	—	4	1	1	—	—
	da 101 a 200 T. ^{te}	1	—	—	—	5	1	1	—	—
	da 201 a 300 T. ^{te}	1	1	—	—	5	1	1	—	—
	da 301 a 400 T. ^{te}	1	1	—	—	5	2	1	—	—
	da 401 a 500 T. ^{te}	1	1	—	1	5	2	1	—	—
	da 501 a 700 T. ^{te}	1	1	—	1	5	2	2	—	—
	da 701 a 900 T. ^{te}	1	1	1	1	5	2	2	—	—
	da 901 a 1300 T. ^{te}	1	1	1	1	6	4	2	—	—
da 1301 a più T. ^{te}	1	1	1	1	8	4	2	—	—	
a vapore	da 1 a 50 T. ^{te}	1	—	—	—	2	1	—	—	—
	da 51 a 100 T. ^{te}	1	—	—	—	3	1	1	—	—
	da 101 a 200 T. ^{te}	1	1	—	1	3	2	1	—	—
	da 201 a 300 T. ^{te}	1	1	1	1	4	2	1	—	—
	da 301 a 400 T. ^{te}	1	1	1	1	4	2	1	—	—
	da 401 a 500 T. ^{te}	1	1	1	1	5	2	1	—	—
	da 501 a 700 T. ^{te}	1	1	1	1	5	2	1	—	—
	da 701 a 900 T. ^{te}	1	1	1	1	6	2	1	—	—
	da 901 a 1300 T. ^{te}	1	1	1	1	6	2	2	—	—
	da 1301 a 1600 T. ^{te}	1	1	1	1	6	3	2	—	—
da 1601 a più T. ^{te}	1	1	1	1	6	4	2	—	—	

Per la direzione delle macchine si rimanda al disposto dell'art. 69 CMM modificato con L. 11 aprile 1886.
 I *fuochisti* saranno possibilmente in numero uguale a quello dei forni. In ogni caso dopo i primi due il numero non sarà mai minore di uno per ogni due forni.
 I *carbonai* saranno in numero pari alla metà dei fuochisti. In tutti i casi ve ne sarà almeno uno ad eccezione di quello in cui i fuochisti fossero 2 soltanto, si potrà navigare senza carbonaio.

Fonte: Nostra elaborazione da G. ALBI, *Manuale del capitano* cit., pp. 330-331.

2. “Una nave è sempre una casa semovente”

Molti elementi di vivibilità sulla nave furono a lungo sottoposti a totale discrezione del comandante e, prima ancora, dell'armatore, soprattutto nel caso in cui il benessere di una parte riduceva il guadagno dell'altra. Tutte le voci che componevano il contratto di arruolamento confluivano nelle spese dell'armatore nell'esercizio della nave. I valori delle giornate di navigazione e di quelle di fermate nei porti erano infatti calcolati considerando la distanza, il percorso giornaliero, il quantitativo di merci e la potenzialità dei mezzi di bordo e ciò spiegava per esempio l'importanza dell'alternanza delle ore di lavoro e di sosta a bordo, così come quella dei tempi di carico e scarico nei porti. Più facile era il calcolo dell'incidenza delle spese rappresentate dai salari e dal vitto (le panatiche) dell'equipaggio, anche se proprio queste spese, soprattutto in anni di poco successivi a quelli esaminati, erano una voce ad alta variabilità. «Le spese di equipaggio – osservava nel 1925 l'ing. Napoleone Albini – vanno a seconda della grandezza (con variazioni a scatti) ed anche del tipo della nave (se per merci o per passeggeri) e, proporzionalmente al costo della nave ed al complessivo delle spese di armamento, crescono con il diminuire della grandezza». Insomma, egli concludeva, «È ben difficile assegnare un coefficiente di proporzionalità che è differente anche a seconda delle nazioni e del valore della nave»²⁰. Lo stesso Albini riferendo di computi effettuati su diverse navi da carico americane affermava anche che erano termini poco significativi per un confronto con navi europee²¹. Più vicine alla realtà europea erano le indagini svolte sulle spese di traffico dell'armamento inglese, ma emergevano ugualmente differenze importanti da una comparazione relativa a uno stesso viaggio eseguito da un piroscafo italiano di identiche caratteristiche²². Nel 1921 sempre l'Albini aveva fatto dei calcoli su otto diversi viaggi effettuati da una nave da carico

²⁰ N. ALBINI, *Contributo alla economia marittima. Note sulla efficienza delle navi mercantili*. Supplemento a «La Marina mercantile italiana», 1925, (pubblicazione di articoli comparsi in diverse riprese nel corso del 1925).

²¹ Le tabelle redatte dallo *Shipping Board* nel 1922 erano state costruite su tre diversi esempi di viaggi, in cui le paghe dell'equipaggio rappresentavano una percentuale delle spese che variava dall'11,2 al 14,4 del totale delle spese di viaggio, e la panatica una percentuale che variava dall'1,4 al 3,0. Ma, commentava lo stesso Albini, «basarsi su dati americani non è il sistema migliore, perché le condizioni della Marina degli Stati Uniti sono sensibilmente diverse da quelle europee» (*Ibidem*, p. 38).

²² *Ibidem*, pp. 38-39.

italiana, da cui risultava che le medie relative alle spese equipaggio rappresentavano il 17,1% delle spese totali²³ e di non molto si discostava il capitano Mario Taddei che, per un piroscafo da 5.000 tonnellate impiegato nei viaggi di andata e ritorno Italia-Cardiff computava il 5,5% per il vitto e il 12% per le paghe (in tutto il 17,5%)²⁴. Erano dati ormai del primo dopoguerra e molto era mutato rispetto a pochi anni prima²⁵, ma indicavano la variabilità dell'incidenza del costo della voce equipaggi, e, allo stesso tempo, confermavano come nelle pieghe del contratto di arruolamento si celassero spazi di larga discrezionalità.

Dunque nelle modifiche operate sulle navi, soprattutto su quelle a vapore, gli armatori tendevano a ridurre gli spazi destinati all'alloggio del personale, sottraendolo a favore di quello utile per il trasporto di merci (o passeggeri).

La Commissione reale pei servizi marittimi esaminava perciò anche il problema dell'alloggiamento dell'equipaggio e si prefiggeva di ottenere che la bassa forza (chiamata «il basso personale») venisse sistemata in condizioni equiparate a quelle prescritte dalla legge sull'immigrazione. Tale intervento era motivato da diffuse condizioni di abuso sui piroscafi sovvenzionati o ammessi al godimento dei benefici del credito navale, che la commissione citata intendeva appunto eliminare²⁶.

È chiaro perciò il motivo per cui nel corso del primo Novecento si sviluppò una protesta per ottenere uno “spazio vitale” a bordo e nel 1921 gli

²³ N. ALBINI, *Il problema dell'armamento*, in «La Marina mercantile italiana», XIX (1921), ottobre.

²⁴ M. TADDEI, *Le odierne difficoltà dell'armamento*, in «Rivista marittima», LVI (1923), luglio-agosto.

²⁵ Proprio in quel periodo si facevano passi importanti di un rivoluzionario processo nella costruzione delle navi: fu messo messo fortemente in discussione il criterio seguito nella produzione dei bastimenti: fino ad allora, infatti, essi erano progettati e realizzati prevalentemente applicando il concetto di minimo costo di fabbricazione, senza prendere in considerazione il rapporto fra costruzione ed economia di esercizio. Fino ad allora erano prevalse nazioni, da questo punto di vista arretrate, come anche quella italiana, che, come sosteneva Albinì, «avevano sempre considerato l'armamento alla guisa di un commercio e non di una industria, la quale sottintende la ricerca affannosa del meglio» (N. ALBINI, *Navi mercantili ed industrie del mare*, Genova 1919, estratto dal vol. XIV degli «Atti del Collegio degli Ingegneri navali e meccanici in Italia» per l'anno 1919, p. 6.

²⁶ «... sarà evitato l'abuso che tuttora avviene, e cioè che i lavoratori marittimi, nelle ore di riposo, siano alloggiati in locali del tutto insufficienti per numero di cuccette e cubatura» (Atti della Commissione pei servizi marittimi, *Relazione generale*, I, Imola 1906, p. 154).

equipaggi videro riconosciute le loro richieste²⁷, ma non è casuale che ben poco in passato fosse chiesto riguardo questa componente delle condizioni di vita sulle navi.

Fu invece un tema di costante confronto quello legato all'alimentazione, su cui i marittimi avanzavano continue proteste. Era ben vero che il comandante doveva provvedere affinché, durante la navigazione, la nave fosse autosufficiente. Come affermava un comandante, « Per piccola che sia una nave, è sempre una casa semovente, e se grandiosa, è addirittura un piccolo mondo »²⁸. Ma in questo ambito il margine di autonomia nelle mani di chi esercitava il comando giustificava i motivi delle reiterate richieste affinché questa voce di costo avesse un maggiore trasparenza o, per lo meno, che venissero redatte tabelle di massima. Anche in questo caso la peculiarità dell'andar per mare e i numerosi possibili imprevisti rafforzavano la posizione di chi si rifiutava di redigere un qualunque documento scritto, che costituisse un vincolo per l'armatore. A favore di una sia pur generica regolamentazione si pronunciò anche l'Inchiesta Boselli, limitandosi, nella presentazione delle deliberazioni sulle condizioni della gente di mare, che si dovesse stabilire « salvo i patti speciali di arruolamento, con apposita tabella, la razione normale da somministrarsi agli equipaggi della marina mercantile, secondo la natura dei viaggi e la specialità degli approdi »²⁹. La genericità di tale ordinamento si poteva ancora verificare nei contratti di arruolamento stipulati ai primi del XX secolo: come si vedrà meglio in dettaglio, erano

²⁷ Si definì un duro scontro tra la Federazione Italiana dei Lavoratori del mare e le diverse organizzazioni armatoriali, che nel 1919-21 si chiuse con il successo dell'organizzazione dei lavoratori. Si veda il contratto-tipo elaborato dagli armatori di Genova nel febbraio 1920, in cui è presentata una tabella viveri all'equipaggio di bassa forza: Centro Ligure di Storia Sociale (CLSS), Fondo Perillo, VII/H, 1919-1922; Comitato esecutivo degli Armatori. Genova, *Contratto-tipo arruolamento e regolamento di bordo per gli equipaggi dei piroscafi (Testo Unico)*, Genova, febbraio 1920, in cui sono riportate quantità più generose di quelle pubblicate dal Bettanini qualche anno dopo (A. BETTANINI, *Le imprese* cit., p. 140 e sgg.).

²⁸ G. MOLLI, *La marina* cit., p. 563.

²⁹ *Inchiesta sulla marina mercantile* cit., VII, *Relazione*, p. 228. Nella stessa occasione, la richiesta di una sia pur blanda regolamentazione faceva seguito alla considerazione, frutto delle numerose indagini, che sulle navi mercantili italiane era « generalmente lamentato » che non vigesse l'obbligo di tabelle alimentari, come invece sussisteva per le navi militari nazionali e per quelle mercantili estere. Per le diverse posizioni messe a confronto sull'argomento si veda, *Ibidem*, p. 215.

davvero poche le precisazioni fatte in tal senso e ci si limitava spesso a precisare se l'equipaggio avrebbe bevuto caffè o the, e in quali giorni della settimana, mentre era ripetuta con buona regolarità la quantità di vino da dare ai fuochisti. Dunque nel complesso si trattava di indicazioni di modesta entità.

3. *Le retribuzioni*

L'ampia eterogeneità del trattamento del personale a bordo non poteva non toccare anche la condizione salariale degli addetti. In piena sintonia con tutte le altre voci relative all'equipaggio, non vigevano criteri retributivi concordati e, soprattutto, sussistevano forti differenziazioni a seconda dei ruoli, del tipo di naviglio e del suo tonnellaggio, e della congiuntura internazionale.

Il problema dei salari fu oggetto di indagine nell'Inchiesta Boselli, tanto più che in quel momento la crisi generalizzata del settore comportava un calo delle paghe dei marinai con forme di contrazione particolarmente vistose sui velieri. Ecco dunque che nel corso dei lavori emerse l'ipotesi di fissare un *minimum* per le retribuzioni o che, per sottrarle alle variazioni delle contrattazioni del mercato, fosse stabilito uno stipendio fisso per i marinai o, anche, un sistema scalare a seconda della natura dei viaggi per cui era avvenuto l'arruolamento³⁰.

Soprattutto appariva chiaro il mutamento intervenuto nel trattamento economico degli equipaggi dei velieri: in passato era loro permesso di portare con sé merci acquistate (o contrabbandate) durante il viaggio, la cosiddetta "paccottiglia", che poteva essere liberamente venduta e consentire un incremento di entrate³¹. Ma, più in generale, era comune la protesta per salari ritenuti insufficienti, tanto che gli stessi commissari ipotizzavano che molte diserzioni avvenissero per l'opportunità presentatasi ai marinai italiani di imbarcarsi su navi straniere, dove sarebbero stati retribuiti meglio.

Le considerazioni conclusive su questo tema espresse dalla Commissione erano frutto di difficili indagini condotte in Italia e all'estero, ma i dati

³⁰ *Ibidem*, p. 214.

³¹ « Paccottiglia: certa quantità di mercanzia imbarcata da un passeggiere per trafficarla per proprio conto o per metà con altri » (*Vocabolario della lingua italiana ... per cura di Antonio Sergent con ... aggiunte cavate dal dizionario per Niccolò Tommaseo*, Milano 1862). Questa pratica era diffusa in tutte le marine.

Tabella 2. *Medie mensili dei salari (in lire) dei marinai imbarcati nei porti italiani (1871-1880)*

PORTI	ANNI										Annotazioni
	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	
Savona	58,49	58,80	62,18	62,21	62,54	60,09	58,01	56,31	50,44	50,33	Escluso il vitto
Genova	60-70	60-70	60-70	60-70	60-65	60-65	60,55	55,50	55,50	50,00	Id.
Livorno	54,75	57,16	60,41	59,17	59,00	58,00	59,00	55,00	51,00	56,00	Id.
Napoli	65,40 39,90	74,00 48,50	61,50 36,00	71,14 45,64	72,40 46,90	73,85 48,35	70,91 45,41	75,14 49,64	69,67 47,17	66,87 41,37	Compreso il vitto (escluso il vitto) *
Castellammare	70,00 44,50	71,25 45,75	70,40 44,90	70,80 45,30	67,15 41,65	66,40 40,90	66,30 40,80	65,13 39,63	65,28 39,78	65,26 39,76	Compreso il vitto ¹ (escluso il vitto) *
Bari	34,00	34,00	37,50	34,00	34,08	38,83	43,16	43,16	50,00	57,00	Escluso il vitto
Ancona	55,87	53,04	55,14	57,50	54,22	52,60	55,66	52,75	50,00	50,00	Id.
Venezia	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	Id.
Cagliari	65,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	55,00	55,00	50,00	Id.
Messina	72,00 46,50	70,00 44,50	73,00 47,50	73,00 47,50	72,25 46,75	70,00 44,50	60,00 43,50	65,00 39,50	63,00 37,50	65,00 39,50	Compreso il vitto (escluso il vitto) *
Palermo	71,41 45,91	73,60 48,10	73,91 48,41	80,05 54,55	80,09 54,59	81,66 56,16	78,66 53,16	66,41 40,91	71,58 46,08	71,33 45,83	Compreso il vitto (escluso il vitto) *

* nostra elaborazione.

¹ in ragione di centesimi 85 al giorno.

Fonte: *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile (1881-1882)*, III, *Riassunti dell'inchiesta orale e scritta*, Roma 1882, p. 188.

salariali riportati negli Atti pur fornendo elementi di massima per inquadrare la situazione, erano largamente incompleti, e ciò stupisce tanto più perché riportati nell'ambito di una indagine governativa, che aveva raccolto materiale e informazioni dettagliate sugli altri temi affrontati e per tutto il territorio nazionale. «Una statistica completa dei salari pagati alla gente di mare sarebbe stata opera di troppo gran mole, perché questa Commissione ... avesse potuto occuparsene»³². Così si scriveva in proposito, ma è più probabile che i commissari avessero trovato difficoltà nel condurre l'indagine sia a causa della grande varietà dei termini contrattuali e retributivi in vigore lungo la penisola, sia per la frequente diffusa riservatezza su tali argomenti, sia, infine, per la carenza di dati ufficiali cui rifarsi. Quanto riportato negli Atti era dunque il risultato di informazioni fornite dalla Direzione generale della Marina mercantile sulla media dei salari mensili dei marinai italiani, dal 1871 al 1880.

Il prospetto pubblicato nel 1882, qui riportato integralmente, mostrava soprattutto come la crisi della marina mercantile si riverberasse sull'andamento delle retribuzioni, che, considerate nel loro complesso, erano scese soprattutto a partire dal 1874-1875.

In alcuni casi, come quello dei salari rilevati per i marinai imbarcati a Genova, la contrazione era forte poiché le retribuzioni comprese nel 1871 nella fascia dalle 60 alle 70 lire mensili, quattro anni più tardi, iniziarono un calo costante fino all'importo di £. 50 nel 1880. Fatta eccezione per situazioni di totale stazionarietà, come quella di Venezia, in cui il livello retributivo non si mosse in alcun senso, nei dieci anni presi in considerazione, negli altri porti, con maggiore o minore oscillazione, tutte le paghe scesero. Unica eccezione era costituita dai salari dei marinai imbarcati nel porto di Bari, in aumento, anche rilevante, dal 1876: nel 1871 il salario medio mensile era di £. 34 e nel 1880 era salito a £. 57.

Una osservazione ulteriore andava fatta per le retribuzioni in cui era compreso il vitto; vale a dire per quelle pagate ai marinai dei porti di Castellammare, Napoli, Messina e Palermo. Calcolando per tutti il vitto a 85 centesimi al giorno, estendendo quindi anche agli altri porti quanto era stato dichiarato a Castellammare, le paghe effettivamente erogate scendevano significativamente. Nel 1880, per esempio, a Napoli risulterebbero essere

³² *Inchiesta sulla Marina mercantile* cit., VII, *Relazione*, p. 186.

di £. 41,37, a Castellammare di £. 39,76, a Messina di £. 39,50 e a Palermo di £. 45,83; quindi molto ridimensionate rispetto al dato comunicato e inferiori in termini significativi alle paghe erogate in altri porti italiani, anche se nel capoluogo siciliano il livello dei salari risultava notevolmente più alto di quello dell'altro porto dell'isola³³.

Il significato di questi dati “ufficiali” era puramente indicativo poiché venivano riportati solo per la categoria dei “marinai”, peraltro la più consistente numericamente, come si è visto in precedenza, ma senza alcuna ulteriore specificazione relativa a imbarchi su bastimenti a vela o a vapore, o, anche, se per viaggi di cabotaggio o lungo corso etc. Tutto ciò va ricordato perché di fatto non era facile operare un confronto con i salari della gente di mare imbarcata in porti di altri Paesi. Era il caso, per esempio, dei dati resi noti dal console generale a Trieste in cui si mostrava una maggiore articolazione dei salari percepiti dai marinai ingaggiati a seconda della bandiera delle navi su cui andavano a lavorare, almeno riguardo l'oscillazione fra retribuzioni minime e massime.

Salari medi mensili (in lire) dei marinai stranieri imbarcati a Trieste a bordo dei bastimenti della loro nazione

Consolati esteri	retribuzione minima	retribuzione massima	retribuzione media
Paesi Bassi	50,26	64,36	62,31
Inghilterra	62,50	68,75	65,62
Turchia	45,00	50,00	47,50
Portogallo	—	—	64,51
Grecia	40,00	50,00	45,00
Germania	50,64	74,51	62,51
Danimarca	62,50	68,75	62,62
Svezia e Norvegia	50,00	75,00	62,50

Fonte: *Inchiesta sulla marina mercantile* cit., III, p. 190.

Le notizie sono fornite dai consoli stranieri residenti a Trieste.

³³ Si è esteso anche al porto di Messina, dove erano state comunicate le paghe « compreso il vitto », il criterio adottato dalla stessa commissione per il porto campano, vale a dire un importo calcolato per il vitto pari a £. 25,50 mensili.

Come si vede le medie retributive più alte erano quelle dei marinai inglesi, seguite da quelle portoghesi (di cui però veniva comunicato solo il dato medio) e ancora dai paesi del Nord Europa: Danimarca (con la media di £. 62,62) e poi i salari medi dei marittimi tedeschi (£. 62,51), scandinavi (£. 62,50) e olandesi (£. 62,31). L'informazione, riferita al momento dello svolgimento dell'Inchiesta (probabilmente per l'anno 1880) evidenziava che anche in un momento di difficile congiuntura internazionale all'estero le medie retributive erano più alte di quelle dei nostri marittimi, fatta eccezione per la Grecia.

Anche in questo caso, comunque, le indicazioni erano da intendersi unicamente per un orientamento di massima, dal momento che, per esempio, sulla base di statistiche nazionali, il console di Amburgo comunicava la media retributiva per i diversi porti tedeschi considerando la quale, pur constatando una progressiva contrazione dei salari nel corso degli Anni Settanta dell'Ottocento, risultava essere superiore a quella comunicata dal console di Trieste e, comunque, di un livello sempre più alto di quello italiano.

Salari medi mensili dei marinai in Germania (1874-1880)

Anno	lire	marchi
1874	74,30	59,44
1875	70,45	56,36
1876	71,10	56,88
1877	71,06	56,85
1878	64,06	51,25
1879	54,54	43,63
1880	53,75	43,00

Fonte: *Inchiesta sulla marina mercantile* cit., III, p. 191.

Portando poi l'attenzione sul caso specifico di Amburgo si osservava che in quel porto, esclusi i primi due anni, 1874 e 1875, i salari mensili erano complessivamente più elevati rispetto alla media tedesca e, soprattutto, nonostante l'analoga contrazione nel corso del periodo esaminato, con uno scarto più contenuto fra il salario medio del 1874 e quello del 1880.

Salari medi mensili (in lire) dei marinai nel porto di Amburgo

Anno	marina a vela	marina a vapore
1874	60,00	72,50
1875	60,00	72,50
1876	72,00	73,50
1877	72,00	73,50
1878	64,20	65,50
1879	56,60	57,60
1880	56,25	56,25

Fonte: *Inchiesta sulla marina mercantile* cit., III, p. 191.

Poiché le informazioni relative a questo porto erano più dettagliate per quanto concerneva la marina a vela e quella a vapore, con evidenza appariva come la più alta media retributiva per i marinai dei piroscafi rispetto ai velieri, piuttosto consistente nei primi due anni esaminati, in cui a parità di ruolo il marinaio del bastimento a vapore percepiva l'equivalente di £. 12,50 in più al mese, fosse stata quasi raggiunta durante una breve fase favorevole (1876 e 1877), che aveva fatto elevare il salario sui velieri e quasi raggiungere l'importo corrispondente sui piroscafi. Ma la successiva crisi aveva comportato per ambedue le categorie una drastica contrazione delle retribuzioni schiacciandole nel 1880 fino alla perfetta identità (£. 56,25) sia per il marinaio di veliero che per quello a vapore.

L'inferiorità delle paghe italiane era ancora indirettamente confermata da un confronto operato sulle medie salariali percepite nei porti tedeschi di *Bremenhaven* e *Geestemuende* sia da marinai inglesi e americani sia da marinai norvegesi, svedesi e danesi. Al contempo era ancora ribadita la superiorità delle mercedi percepite dalla gente di mare anglosassone rispetto a quella scandinava.

Era chiara a molti la oggettiva difficoltà nell'indicare una media annuale dei salari, date le varie condizioni che portavano alla loro formazione³⁴, ma

³⁴ Il console italiano a Glasgow rispondeva alla domanda della Commissione comunicando la paga media annuale ai marinai calcolata sulla base di informazioni fornite dal capo dell'ufficio della marina mercantile del porto scozzese, ma è interessante riportare le giustifi-

era altrettanto palese che le retribuzioni dei marinai italiani erano fra le più basse. All'estero era stato già evidenziato da alcuni il divario salariale fra addetti alla vela e addetti al vapore: questo elemento non era ancora così evidente nella marina mercantile italiana degli Anni Ottanta dell'Ottocento, tanto che, forse non casualmente, i riferimenti alle medie retributive riportate nell'Inchiesta Boselli erano costituiti da dati aggregati.

Salari medi mensili (in lire) percepiti nei porti di Bremenhaven e Geestemuende

Anno	marinai inglesi e americani	marinai svedesi, norvegesi e danesi
1872	62,50	51,87
1873	75,00	67,50
1874	82,50	67,50
1875	82,50	67,50
1876	81,20	75,00
1877	75,00	63,75
1878	68,75	56,25
1879	68,75	56,25
1880	68,75	56,25
1881	62,50	56,25

Fonte: *Inchiesta sulla marina mercantile*, cit., III, pp. 191-192.

Nel giro di poco più di due decenni la distinzione si fece più netta, ma, come si vedrà meglio, alla differenza retributiva fra analoghi ruoli, si aggiunse una diversa composizione tecnico-professionale tra i componenti degli equipaggi delle navi a vapore, con una specifica dinamica al loro interno. Su questo preciso aspetto si riporteranno i risultati di una indagine operata su

cazioni addotte dallo stesso per spiegare la difficoltà di compilare una tabella dimostrativa degli ultimi dieci anni: «...I salari pagati ai marinai variano ogni settimana, secondo il numero di marinai che cercano impiego, ed i bisogni della marina mercantile; Se i marinai devono imbarcare sopra vapori o bastimenti a vela; Secondo il viaggio da intraprendere dal vapore o bastimento; Secondo il tempo dell'anno, se nell'inverno o nell'estate; Se devono imbarcare con una linea regolare o sopra un bastimento appartenente ad armatori non ben conosciuti in Glasgow » (*Inchiesta sulla marina mercantile* cit., III, p. 192).

equipaggi di navi a vela e a vapore formatisi nel porto di Genova nei primi anni del Novecento.

Proprio in quello stesso periodo operava la Commissione reale pei servizi marittimi, che svolse un'opera egregia per illustrare l'evoluzione e la composizione della marina mercantile del nostro Paese, effettuando anche un confronto della flotta italiana con quelle estere. Purtroppo il gruppo di lavoro non seguì un analogo procedimento per quanto atteneva le retribuzioni della gente di mare, ma, partendo dalla considerazione che la marina britannica rappresentava la metà del tonnello mercantile mondiale, giudicò che per estensione essa era rappresentativa del trattamento salariale degli equipaggi nel loro complesso³⁵. Fu un modo per fornire comunque delle indicazioni sulle retribuzioni del personale marittimo e i dati britannici assicuravano la disponibilità di tavole statistiche complete e sistematiche. Non è però improbabile che, nonostante gli importanti mutamenti intervenuti nella nostra marina mercantile, mancasse un valido sistema di rilevazione dei dati, che avrebbe permesso di delineare un quadro del livello salariale della gente di mare italiana.

Dunque come per i commissari dell'Inchiesta Boselli, anche per coloro che all'inizio del Novecento indagavano sui servizi marittimi i dati più affidabili giunsero dall'estero. Ma, nonostante la ricchezza degli elementi relativi alla marina inglese, come già evidenziato in precedenza, non era semplice operare una comparazione internazionale a causa della scarsa omogeneità delle informazioni³⁶, e ciò fu tanto più complesso per il caso italiano.

³⁵ « Le notizie più sicure circa i salari della gente di mare sono quelle pubblicate dal Board of Trade dimostranti il progresso della marina mercantile », così si affermava nel 1907 nella premessa per la successiva illustrazione dei dati. Il valore "universale" di queste schede informative era giustificato dal fatto che, a parere degli estensori del documento, « i salari corrisposti sulle navi inglesi stabili[vano] come un corso normale, sul quale le altre marine si regola[va]no » (Atti della Commissione Reale per servizi marittimi, *Indagini comparative sulla marina mercantile dei principali stati con speciale riguardo ai servizi sovvenzionati*, IV, Roma 1907, p. 209). La conferma della difficoltà oggettiva a muoversi su questo terreno era indirettamente confermata nella relazione generale allorché circa i salari si dichiarò l'impossibilità di « determinarli a priori », e si riteneva comunque equo « stabilire il principio che le mercedi pagate dalle compagnie sovvenzionate non siano inferiori a quelle medie corrisposte nel mercato del lavoro » (*Ibidem*, I, *Relazione Generale (Relatore: Deputato Pantano)*, Imola 1906, p. 153).

³⁶ I confronti internazionali si sarebbero fatti ancora più difficili con lo scoppio della guerra anche per il diverso potere d'acquisto della moneta.

Tabella 3. *Stipendi mensili (in scellini) degli ufficiali e sottufficiali dei bastimenti a vela inglesi da 1.000 a 1.500 tonnellate impiegati nel commercio estero*

	1870	1880	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Primi ufficiali	148	147	150	145	145	145	145	135	145	155	155	150	150	150
Secondi ufficiali	100	100	99	95	95	90	90	100	95	100	95	95	95	95
Terzi ufficiali	63	65	72	60	65	60	60	65	65	65	65	65	65	70
Nostromi	78	84	94	90	90	80	80	75	75	75	80	85	75	80
Carpentieri	111	112	113	103	105	105	105	105	105	105	105	100	100	100
Maestri velieri	87	87	93	90	88	80	85	80	90	85	95	80	80	80

Tabella 4. *Stipendi mensili (in scellini) degli ufficiali, macchinisti e sottufficiali sui piroscafi inglesi da 1.000 a 1.500 tonnellate impiegati nel commercio estero*

	1870	1880	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Primi ufficiali	200	192	183	175	180	170	170	180	180	180	180	185	180	175
Secondi ufficiali	140	126	132	130	130	130	130	135	130	130	130	135	130	130
Terzi ufficiali	99	98	150	110	110	110	110	110	110	110	110	105	110	120
Nostromi	88	93	105	100	95	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Carpentieri	112	115	123	120	115	120	120	120	120	120	120	120	120	120
Primi macchinisti	290	326	315	300	310	300	300	310	300	310	310	295	305	305
Secondi macchinisti	218	234	223	220	210	210	210	220	215	220	215	210	215	205
Terzi macchinisti	170	163	157	155	160	155	155	150	150	155	155	145	145	145

Fonte: ATTI DELLA COMMISSIONE REALE PEI SERVIZI MARITTIMI, *Indagini comparative* cit., pp. 219-221.

Dalla realtà britannica emergeva la differenza retributiva fra il personale a bordo dei velieri e quello dei piroscafi, sia per quanto riguardava la bassa forza che lo stato maggiore ³⁷.

Ciò che trovava pieno riscontro nella realtà italiana, a prescindere dall'importo monetario, era lo "stacco" fra vela e vapore, da un lato, e più significativo ancora, dall'altro, quello delle retribuzioni fra ufficiali e macchinisti sui piroscafi. Su questi ultimi, inoltre, analogamente a quanto si verificava per gli equipaggi italiani, la media salariale per fuochisti e carbonai era molto omogenea, tranne alcune piccole variazioni per viaggi dal canale di Bristol al Mediterraneo, Nord America e Costa Orientale, intervenute nei primi anni del Novecento.

Prendendo in considerazione le navi di stazza compresa fra le 1.000 e le 1.500 tonnellate ³⁸, si osservava immediatamente la superiorità delle retribuzioni degli ufficiali di coperta dei piroscafi rispetto ai loro omologhi sui velieri. I primi ufficiali delle navi a vapore percepivano 200, 192, 183 scellini il mese rispettivamente nel 1870, 1880, 1890, mentre sui velieri, a parità di grado, la retribuzione era di 148, 147, 150 scellini. Quali che fossero le oscillazioni del mercato, le retribuzioni dei primi ufficiali a bordo di navi a vapore erano sempre comunque più alte di quelle dei primi ufficiali a bordo dei velieri. Lo stesso meccanismo si ripeteva per tutti i gradi.

Sempre operando un confronto per navi comprese fra 1.000 e 1.500 tonnellate appariva immediato l'alto livello degli stipendi dei macchinisti, sia nel loro complesso, come categoria, sia, soprattutto, per quanto concerneva i macchinisti in prima: questi, infatti, percepivano le retribuzioni più alte in assoluto, con delle differenze piuttosto consistenti rispetto ai primi ufficiali. I terzi macchinisti, che pure avevano stipendi pari al 50%, o di poco meno, di quelli dei primi macchinisti (nel 1895 i primi macchinisti avevano 300 scellini al mese, mentre i terzi macchinisti ne prendevano 155; dieci anni dopo i primi percepivano 305 scellini e i terzi ne ricevevano 145), appartenevano a una classe retributiva più alta dei secondi ufficiali. Il livello retributivo toccato dai macchinisti nel 1880 rivelava in quel momento l'importanza di queste competenze e, al contempo, la minore disponibilità sul mercato del lavoro.

³⁷ *Ibidem*, IV, pp. 209-237.

³⁸ Si è scelto di portare il confronto a vela e a vapore per bastimenti di questa stazza perché più vicini al tonnellaggio medio italiano in quel periodo.

Anche di fronte a un “assestamento” verso il basso delle retribuzioni degli ufficiali di macchina o a un miglioramento di quelle degli ufficiali di coperta, questi ultimi si collocavano in una fascia retributiva inferiore.

La conferma che in generale la specializzazione a bordo era “premiata” aveva una conferma nel confronto fra i salari dei nostromi e quelli dei carpentieri sia sulle navi che sui vapori: l’importante ruolo giocato dai nostromi, infatti, non trovava un corrispettivo salariale rispetto ai carpentieri che evidentemente si trovavano in minor numero sul mercato del lavoro.

Altre indicazioni riportate più in dettaglio negli atti della Commissione per gli anni fra il 1901 e il 1905 suggerivano l’esistenza di una composizione retributiva molto più composita all’interno delle categorie appena descritte non solo secondo il tipo di nave (a vela, piroscavo commerciale, piroscavo da passeggeri), ma anche in relazione alle rotte percorse³⁹, e d’altronde sussistevano distinzioni pure nelle altre marinerie straniere esaminate, anche soltanto a seconda del distretto marittimo di appartenenza⁴⁰. Fenomeno, questo, frequente in Italia nelle differenti regioni di imbarco.

Molto estese apparivano in alcuni stati le istituzioni a favore della gente di mare; soprattutto erano da segnalare a carico degli armatori tedeschi l’assicurazione contro i rischi della navigazione per tutte le persone impiegate a bordo, o la cassa di previdenza per i marinai belgi alimentata con ritenute sui salari dei marinai, con un contributo dell’armatore e uno dello stato. Nel 1898 in Francia era stata creata una cassa nazionale di previdenza per i marinai « contro i rischi e gli accidenti della loro professione ». In Inghilterra le indagini condotte da una commissione nominata dal *Board of Trade* riguardo l’efficacia delle misure in atto per la protezione della gente di mare aveva portato alla legge 21 dicembre 1906 (*Merchant Shipping Act*), che aveva emanato disposizioni a tutela delle varie componenti del rapporto fra il marinaio e l’armatore, fin dal contratto di arruolamento: norme per il pagamento degli anticipi salariali, sulle condizioni di vita a bordo ecc.⁴¹. In Italia

³⁹ *Ibidem*, pp. 224-231.

⁴⁰ Si veda per esempio (*Ibidem*, p. 234) la differenza del salario medio mensile per i marinai tedeschi nei due distretti marittimi: del Baltico e del Mare del Nord.

⁴¹ Una spinta alla emanazione di questo atto era venuta dal fenomeno vistoso di incremento di marinai non inglesi a bordo di navi di nazionalità britannica, dovuto in parte alle cattive condizioni di lavoro rifiutate da molti marittimi. Su questi aspetti si rimanda alle pp. 239-242 del vol. IV degli atti citati. I risultati della commissione nominata dal *Board of Trade*

ai primi del Novecento c'erano le Casse Invalidi per la marina mercantile in vari porti della penisola (Venezia, Genova, Livorno, Ancona, Napoli, Palermo), ma nel complesso le misure di tutela nei confronti della gente di mare erano molto modeste e, da tempo, oggetto di reiterate richieste di modifica⁴². In generale nel nostro Paese si guardava agli avvenimenti inglesi e francesi per valutare l'entità e la qualità dei mutamenti in atto e le eventuali possibili analogie⁴³, ma certo i tempi delle organizzazioni di categoria e del potere di contrattazione erano molto diversi⁴⁴.

Anche se il panorama delle istituzioni per la gente di mare appariva più ricco in alcuni paesi, nel suo insieme questo settore era fra i meno coinvolti dalle richieste di intervento assicurativo e previdenziale rispetto ad altri ambiti professionali. Una simile considerazione emergeva anche negli atti della

sono in *Report of the Committee appointed by the Board of Trade to inquire into certain questions affecting the Mercantile Marine*, London 1903. Si vedano anche le osservazioni di E. CORBINO, *Il mercato del lavoro della gente di mare e l'azione dei sindacati operai*, in «Giornale degli economisti e rivista di statistica», XVI (1925), settembre, pp. 473-491. La presenza di un'alta percentuale di stranieri a bordo delle navi inglesi (esclusi gli ufficiali di coperta e di macchina), intensa fino al 1903, senza l'imbarco di *Lascars* (marinai di colore), comportava un livello retributivo dei marinai inglesi inferiore a quello di addetti ad altri settori dell'economia, che pur sempre restava superiore a quello dei marittimi di altri paesi.

⁴² Nelle Casse invalidi confluivano le ritenute dalle retribuzioni dei naviganti, il 5% dell'ammontare dei premi di navigazione e di costruzione, una quota da parte della R. Marina rispondente al numero di marinai sotto le armi e, infine, da un sussidio da parte dello Stato. Per la storia di questi istituti si veda: *Istituzioni di previdenza e assistenza per la gente di mare*. Studi e proposte del Dott. Vincenzo Magaldi, Ispettore generale del Credito e della Previdenza nel Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, in COMMISSIONE REALE PER LA RIFORMA DEL CODICE PER LA MARINA MERCANTILE, *Atti della Commissione*, I, Roma 1905, pp. 283-324.

⁴³ Si veda per esempio *Il nuovo regolamento a bordo della Marina mercantile francese*, in «La marina mercantile italiana», VII (1909), n. 145, p. 2534 o *Le paghe della gente di mare in Inghilterra*, *Ibidem*, XI (1913), n. 260, p. 4235 in cui si rendevano noti i termini degli accordi con gli armatori cui la *National Sailors' and Firemen's Union* era arrivata per il pagamento di retribuzioni al personale di coperta e di macchina.

⁴⁴ Nel luglio 1904 si riunì per la prima volta il personale marittimo (E. N., *Il I° congresso del personale marittimo*, in «La marina mercantile italiana», II (1904), n. 39, pp. 632-633; vedi *Proposte di modificazioni al Codice per la Marina Mercantile della Confederazione Nazionale per il Personale Marittimo*, in COMMISSIONE REALE PER LA RIFORMA DEL CODICE PER LA MARINA MERCANTILE, *Allegati*. I. (*Proposte di riforme e studi sul Codice per la Marina Mercantile*), Roma 1905, pp. 105-153; nel dicembre 1906 sorse a Genova la Casa della Gente di Mare, che di lì a poco avrebbe stilato lo Statuto della cooperativa di mutua assistenza per la gente di mare («La marina mercantile italiana», VI, 1908, n. 144; e VII, 1909, n. 145, p. 2534).

Commissione pei servizi marittimi in cui, presentando le statistiche relative alla gente di mare si concludeva che «il personale navigante è la classe operaia che, meno delle altre, ha profittato del movimento economico odierno in favore della mano d'opera»⁴⁵. D'altra parte in Italia vi era stata più a lungo che nei paesi di prima industrializzazione poca attenzione per le condizioni del lavoro: a maggior ragione questa caratteristica aveva toccato il settore marittimo anche per la sua peculiare distribuzione sul territorio e la frammentazione delle sedi di impiego⁴⁶. Oltre a ciò sussisteva una notevole differenza fra la marina libera e quella sovvenzionata e, ancora, in generale, fra trasporto merci e trasporto passeggeri⁴⁷.

4. *Tecniche e uomini nuovi*

Le annotazioni fatte in margine alle retribuzioni sulle navi britanniche evidenziavano con immediatezza uno degli aspetti centrali del cambiamento

⁴⁵ Atti della Commissione Reale pei Servizi Marittimi, *Indagini comparative* cit., p. 209.

⁴⁶ «Non stupisce se giungiamo alla fine del secolo con un assai modesto bagaglio di leggi sociali» commentava Antonio Fossati; a partire dalla fine del XIX secolo si sarebbe passati «dalla protezione sociale ... alla tutela del rapporto d'impiego, creandosi a poco a poco un vero diritto del lavoro, come diritto speciale che deroga alle norme di diritto comune» (A. FOSSATI, *Lavoro e produzione in Italia. Dalla metà del secolo XVIII alla seconda guerra mondiale*, Torino 1951, pp. 287, 290).

⁴⁷ L'espressione usata a questo proposito nella Relazione Pantano è sufficientemente efficace: «Questa benemerita classe di operai – si scriveva a proposito dei lavoratori del mare – compie un lavoro faticoso ed assiduo; è sottoposta a vincoli e obblighi particolarmente gravosi ed anzi addirittura eccezionali; è soggetta, specialmente la parte addetta alla navigazione libera, a forte rischio di disoccupazione; e costituisce una riserva permanente pei bisogni della difesa del Paese» (Atti della Commissione Reale pei Servizi Marittimi, I. *Relazione* cit., p. 153). Nel giro di pochi anni molte cose sarebbero cambiate, già a partire dal RDL. 31 gennaio 1904, n. 51 e il relativo regolamento in data 13 marzo successivo, in cui venivano dettate delle disposizioni speciali per l'assicurazione della gente di mare, in cui si consideravano come operai tutte le persone facenti parte dell'equipaggio di una nave con bandiera italiana retribuite in misura non inferiore a £. 2.100 all'anno (*Sulle condizioni della marina mercantile italiana al 31 dicembre 1914. Relazione del direttore generale della Marina Mercantile a S. E. il Ministro per i Trasporti Marittimi e Ferroviari*, Roma 1914, p. 462). La clausola relativa alla retribuzione annua esorbitava totalmente gli importi percepiti dalla gente di mare della marineria libera ai primi del Novecento; le cose sarebbero mutate molto nel corso di breve periodo anche se, a nostro parere, le tabelle relative alle paghe in vigore nel 1917 riferite da Gino Albi sulla base di usi e consuetudini lasciano qualche dubbio sulla effettiva applicazione ed è terreno su cui indagare (G. ALBI, *Manuale del capitano* cit. pp. 339-342).

intervenuto a bordo delle navi e, in generale fra la gente di mare, nella transizione dalla vela al vapore: la comparsa di figure nuove con competenze e ruoli nuovi in funzione di un aspetto tecnico inesistente nella navigazione a vela, il vapore, appunto. Limitandoci a descrivere gli elementi principali di questo fenomeno, che rappresentò l'inizio di una rivoluzione nell'andar per mare, con relative nuove complessità sia sul piano tecnico sia su quello organizzativo, basterà portare l'attenzione su alcuni elementi chiave di questa evoluzione.

Le statistiche del *Board of Trade* indicavano come nel corso di pochi decenni a cavallo del Novecento si registrasse, da un lato, la diminuzione del personale di coperta e, dall'altro, l'aumento del personale di macchina accompagnato anche da un maggior numero del personale di camera in conseguenza dell'incremento delle navi passeggeri⁴⁸. In quegli anni per la flotta italiana non sussisteva la stessa proporzione nel mutamento (innanzitutto per la differente percentuale di naviglio da passeggeri), ma si stava verificando quanto era ormai in atto nella marina britannica. Il quadro della composizione degli equipaggi delle navi inglesi costituiva in un certo senso il punto di arrivo cui sarebbe giunto il più lento processo di transizione della flotta italiana.

Dunque la componente innovativa dell'andar per mare era data dall'esistenza dell'apparato meccanico e di tutte le parti ad esso correlate e, per quanto riguarda il personale, dagli addetti al suo funzionamento: in primo luogo il macchinista e, di seguito, il fuochista, il carbonaio, l'ingrassatore e così via. Mentre da parte di taluni questo cambiamento era pienamente accolto e, anzi, si operavano sottili distinzioni sul rapporto fra macchinisti e fuochisti e fra macchinisti e ufficiali di coperta, molti invece ponevano ancora quesiti di ordine generale riguardo il ruolo di questa componente dell'equipaggio nel funzionamento delle navi a vapore.

Al punto 32 del questionario della Commissione d'Inchiesta sulle condizioni della marina mercantile riguardante specificamente le cause della lentezza dell'incremento della marina a vapore in Italia, si chiedeva di rispondere fra l'altro al quesito: «Se i macchinisti, marinai ed ufficiali di bordo, addetti ai piroscafi italiani, abbiano *qualità ottime* (il corsivo è nostro) al

⁴⁸ Per dati in dettaglio su queste voci si rimanda al vol. IV degli *Atti della Commissione reale pei servizi marittimi*.

pari di quelle che contraddistinguono la gente di mare italiana addetta alla marina a vela » e « Se la soppressione del 3° macchinista sui piroscafi possa recare vantaggio all'economia della navigazione ». Il problema poggiava su un preciso presupposto: che veri marinai erano coloro che andavano a vela, mentre gli elementi “nuovi” potevano presentare inadeguatezze tali da concorrere all'inferiorità della marina nazionale. Nel formulare le domande in questi termini i commissari interpretavano una concezione largamente diffusa, che, fra le tante, concorreva a spiegare il difficile emergere (e consolidarsi) del mutamento.

Per questo motivo, per esempio, la Camera di Commercio e Arti della Provincia di Catania rispondeva che « I macchinisti, marinai, ed ufficiali di bordo addetti ai piroscafi italiani hanno in generale quelle buone qualità del personale della marineria a vela, poiché ordinariamente chi si trova ai servizi di un piroscafo ha viaggiato per parecchi anni in bastimenti a vela »⁴⁹.

Non tutti si identificavano in questa posizione, ma si mostravano a favore della competenza professionale del personale tecnico e di comando sulle navi a vapore senza fare richiami alla “superiore” formazione velica⁵⁰.

La risposta più argomentata e senza sbavature ci pare venisse dalla « Società filotecnica fra i meccanici italiani », la quale non solo sosteneva che il personale addetto al servizio delle macchine possedeva « tutte le qualità teorico-pratiche necessarie per disimpegnare lodevolmente le proprie funzioni », ma si esprimeva anche in merito alle supposte maggiori spese di esercizio delle macchine a vapore italiane: il più alto e indiscutibile costo del carbone era infatti, a loro parere, compensato dal risparmio sul personale di macchina, meno retribuito che all'estero⁵¹.

⁴⁹ Camera di Commercio e Arti della Provincia di Catania, *Risposte al Quistionario della Commissione d'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile*, Catania 1881, pp. 19-20.

⁵⁰ Associazione Marittima Ligure e commissione permanente di tutela per gli interessi marittimi, *Risposte ai quesiti formulati dalla Commissione d'Inchiesta parlamentare per la Marina mercantile*, Genova 1881, pp. 15-16.

⁵¹ L'eliminazione del terzo macchinista, viste le basse retribuzioni in termini comparativi, avrebbe aumentato il rischio di avarie e, in definitiva, i costi di gestione (*Memoria presentata dalla Società filotecnica fra i meccanici italiani alla Commissione d'inchiesta parlamentare per la marina mercantile*, Genova 1881, pp. 12-13); sulla figura del macchinista e sulla necessità di assunzione del terzo macchinista vedi anche P.G. LEONE, *La marina mercantile italiana. Mali e rimedi. Studii*, Messina 1881, pp. 21-24.

Permaneva una certa diffidenza, o meglio, una non piena accettazione della marina a vapore e della sua componente distintiva, quella tecnica. Per converso i macchinisti erano consapevoli di essere elementi con un percorso scolastico in assoluto più rigoroso di quello di altre componenti l'equipaggio, e che, avendo appreso in sede scolastica discipline specifiche, coniugate con l'esperienza pratica richiesta, erano dei tecnici a tutti gli effetti. La percezione da parte di coloro che lavoravano alle macchine di essere una categoria "nuova", frutto dell'evoluzione tecnologica, si tradusse tempestivamente nell'organizzazione di società, che operavano in termini di mutua assistenza, ma anche quali interlocutori in sede istituzionale⁵².

La comparsa del vapore aveva introdotto un elemento di novità anche rispetto alla figura del capitano. Sul veliero questi svolgeva la sua autorità avendo la più assoluta competenza tecnica sulla nave; sul piroscifo, invece, non aveva alcuna o limitate competenze professionali sulle macchine. Anzi, sotto questo aspetto il divario era destinato ad ampliarsi, come sostenevano gli aderenti alla « Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti Navali Italiani », poiché « mentre la graduale scomparsa delle attrezzature veliche, e la conseguente costruzione di piroscifi provveduti appena di qualche palo per i segnali di navigazione [avevano] semplificato profondamente il compito del capitano mercantile a bordo, i progressi della fisica e della meccanica applicate alla navigazione a vapore [avevano] invece accresciuto il capitale delle cognizioni tecniche e pratiche del macchinista ed aumentate di gran lunga la sua responsabilità e l'opera della sua intelligenza a bordo di un piroscifo »⁵³.

⁵² Unicamente come esempio si ricorda la « Società di mutuo soccorso fra operai fuochisti », sorta a Genova nel 1865 (*Statuto della SMS fra operai fuochisti marittimi italiani in Genova fondata il 1° luglio 1865*, Genova 1865), oppure la « Società filotecnica fra i meccanici italiani », nata a Genova nel 1867, o ancora la « SMS fra Fuochisti Carbonai Marittimi Italiani » (vedi Società di Mutuo Soccorso fra Fuochisti Carbonai Marittimi Italiani, *Relazione dei fuochisti e carbonai a bordo del piroscifo Maddaloni*, Genova 1874 o ancora *SMS fra i macchinisti navali in Genova*, Genova 1889). Cfr. l'elenco delle Società di Mutuo Soccorso fra gente di mare riconosciute al 31 dicembre 1903 in *Istituzioni di previdenza e assistenza* cit. p. 321.

⁵³ *Reminiscenze – Desiderati – Istanze per cura della Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti Navali Italiani (Sede di Genova)*, in Atti della Commissione Reale per la riforma del Codice della Marina Mercantile, *Allegati*. I cit., pp. 53-69. Questo documento era costituito da un insieme di articoli di Giulio Giuliano Dobrski pubblicati sul giornale di Genova il « Caffaro », incentrati sulla figura del macchinista navale e sul suo ruolo sempre più importante a bordo delle navi: « È passato ormai il tempo in cui si videro apparire sotto la nostra

Pertanto tra le figure nuove e quelle tradizionali a bordo si creò in breve una difficile convivenza soprattutto tra il macchinista e il capitano⁵⁴, anche se esistevano precise distinzioni all'interno del gruppo tecnico, tese per esempio a non permettere la sostituibilità del macchinista con il fuochista. Nel 1882 Vittorio Richieri, presidente della « Società dei meccanici italiani in Genova », si opponeva alla sia pur temporanea conduzione della macchina da parte del solo fuochista, anzi, sosteneva fosse necessaria la presenza di tre macchinisti su tre guardie nell'arco delle ventiquattro ore, dal momento che, egli affermava, « con soli due macchinisti bisognerebbe lasciare per qualche tempo la macchina al fuochista con pericolo di avaria »⁵⁵: era una rigorosa distinzione dei ruoli sia pure all'interno di una omogenea appartenenza al settore squisitamente "tecnico" della nave.

Lo scontro fra ufficiali di coperta e ufficiali di macchina si giocava sulle competenze e sul ruolo del comando: i macchinisti non volevano sottostare al controllo esercitato dagli ufficiali; si trattava di un problema gerarchico, molto importante a bordo, che aveva riscontro sotto vari aspetti. Innanzitutto quello tecnico, poiché le competenze di chi operava sottocoperta alle macchine non erano in alcun modo intercambiabili e/o sostituibili con quelle

bandiera le prime costruzioni navali miste! Allora l'ufficio della macchina a bordo era ben modesto e si traduceva semplicemente in un sussidio al debole o al mancante impulso del vento nelle vele. Quelle macchine erano, per adoperare un'espressione ligure del tempo, altrettanti *maxinin da caffè*, cioè macchine dotate di una limitatissima potenza motrice ». Questo insomma era stato l'esordio del macchinista, ma ormai l'apparato motore della nave aveva raggiunto un valore capitale e bisognava prenderne atto.

⁵⁴ Fra le parole d'ordine indirizzate all'insegna dell'armonia e della solidarietà Giuseppe Giulietti invitava macchinisti e capitani ad avere nei momenti di bonaccia lo stesso comportamento tenuto a bordo durante la tempesta: « Nel comune periglio, fra macchinisti e capitani non esistono più rancori: amore ed uguaglianza subentrano immediatamente al posto delle puerili diatribe sui gradi, ed ogni falso concetto di *categoriaismo* è spento. Ma quando la natura rientra nella sua calma ... il demone dell'ambizione invade questi uomini e qualche volta li trasforma in esseri, che, carichi di superbia, si guardano in cagnesco. Allora abbisognano dello scettro di comando ... il potere imperante ... privo d'ogni senso pratico, negazione della giustizia, ritiene che il primo macchinista venga, per grado, dopo il primo ufficiale ». Capitano Giulietti, per eliminare gli attriti, sosteneva la necessità della « assoluta autonomia del regno della macchina da quello della coperta. Allora nessun ufficiale capitano ficcherà il naso in ciò che succede o può succedere in macchina, come nessun ufficiale macchinista andrà sulla pianca ad ispezionare se la rotta è giusta »: GILLIAT (Giuseppe Giulietti), *I lavoratori del mare*, Roma 1950, ristampa dell'opera pubblicata nel 1905, pp. 66-67.

⁵⁵ *Inchiesta sulla marina mercantile*, III, *Riassunti dell'inchiesta cit.*, p. 153.

di chi stava in coperta. In secondo luogo, tale contrasto veniva acuito dalla relativa scarsità di macchinisti sul mercato del lavoro, a fronte di una ampia disponibilità di capitani di lungo corso e di gran cabotaggio: ciò portava a uno squilibrio retributivo, che non corrispondeva al posto occupato gerarchicamente a bordo.

Riguardo il primo punto, le organizzazioni che rappresentavano i macchinisti avanzarono precise e articolate richieste durante i lavori della Commissione per la Riforma del Codice della Marina Mercantile nei primi anni del Novecento⁵⁶, spesso sintesi di memoriali presentati nel tempo ai vari ministri della Marina che si erano succeduti, ma con ben poco successo. Il clima di quel periodo, scosso da scioperi ed agitazioni sindacali⁵⁷, pareva più favorevole a vedere attuate certe richieste, anche per la nota posizione di grande ascolto nei confronti delle questioni della gente di mare da parte di molti componenti la commissione quali per esempio Carlo Bruno e Giovanni Montemartini.

Elemento comune alle istanze avanzate da tutte le associazioni era quello di modificare la collocazione del macchinista nella gerarchia disciplinare. Rispetto alla composizione degli equipaggi delle navi in cui, alla luce di quanto stabilito nel Codice di Marina mercantile, i macchinisti erano considerati ufficiali di bordo, sotto la dipendenza del Capitano, secondo questo ordine:

Capitano

1° Capitano in seconda

2° Scrivano

3° Sottoscrivano

⁵⁶ Oltre alla citata relazione della Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti Navali Italiani, nel volume I degli *Allegati* degli Atti della Commissione compaiono il *Memoriale della Società generale di M. S. fra Macchinisti di Venezia presentato a Sua Eccellenza il Ministro della Marina il 10 dicembre 1902*, pp. 71-73; il *Memoriale dei desiderati dei Macchinisti Navali della Marina Mercantile compilato dalla Federazione Nazionale Macchinisti Navali (Sede di Genova), ed approvato il 17 ottobre 1902*, pp. 75-103. Si veda anche il contributo di Emanuele Corsiglia, quale rappresentante dei macchinisti navali: Commissione Reale per la riforma del Codice della Marina Mercantile, *Atti della Commissione*, I cit., Allegato n. 1, *Modificazioni da apportarsi ai capi I e IV del titolo II, parte 1.a, del vigente codice per la marina mercantile*, pp. 107-120.

⁵⁷ Federico Vaccaro, presidente dell'Associazione Marittima Italiana, parlava di « storia dolorosa degli ultimi scioperi marittimi » (*Proposte di modificazioni al Codice della marina Mercantile formulate dall'Associazione Marittima Italiana*, in Commissione Reale per la riforma del Codice della Marina Mercantile, *Allegati*. I cit., pp. 29-42, qui p. 37.

4° Medico chirurgo di bordo

5° Macchinista in prima

6° Macchinista in seconda

si chiedeva un ordine differente in relazione alle specifiche attribuzioni professionali:

Capitano

1° Macchinista in prima

2° Capitano in seconda

3° Macchinista in seconda

e così via.

Lasciata come punto fermo la supremazia disciplinare e di servizio del capitano su tutto l'equipaggio, si riteneva consono all'importanza della carica e alla responsabilità ricoperta che subito dopo seguisse il macchinista in prima e, di conseguenza, venissero eliminate tutte le differenze di trattamento e di privilegio esistenti tra queste due figure⁵⁸.

La richiesta si poggiava fermamente sul bagaglio di competenze tecniche del macchinista e sul ruolo svolto nel funzionamento della nave. Il punto di forza, come già accennato, era dato dai programmi scolastici degli istituti nautici, in cui capitani e macchinisti studiavano alcune discipline comuni per poi seguire distinti approfondimenti. Pur essendo ambedue corsi di buon livello preparatorio, si constatava che il programma elementare di Macchine a vapore marine seguito dal capitano non gli avrebbe mai permesso di ingerirsi in modo competente nelle macchine motrici di bordo⁵⁹. I due percorsi scolastici miravano alla formazione di due differenti figure professionali: da un lato esperti dirigenti di navi, dall'altro esperti dirigenti di macchine. Questi ultimi, come si è detto, destinati a svolgere un lavoro sempre più complesso. Per sottolineare questa progressiva distanza di capacità richieste si sosteneva perciò che «al macchinista e al personale di macchina spetta[va]no responsabilità

⁵⁸ Per esempio si proponeva che nel Consiglio Superiore della Marina Mercantile fosse compreso anche un macchinista perché in tal modo un rappresentante della categoria potesse prendere parte alla compilazione di leggi e di regolamenti che la riguardassero.

⁵⁹ Il minor numero di ore settimanali di lezione per i macchinisti rispetto ai capitani era largamente compensato da quelle di officina.

così elevate, che non [avevano] sufficiente riscontro con quelle dello stato maggiore che comanda e presiede alla rotta e alle manovre dello scafo »⁶⁰.

Perché allora tanta difficoltà a mutare la situazione esistente, a modificare i contratti di arruolamento in modo da non dare al capitano facoltà all'infuori di quelle disciplinari di servizio e permettere invece al macchinista di svolgere le funzioni di vigilanza, controllo e manutenzione nell'ambito della sua mansione? Come spesso avveniva in campo marittimo, la proposta di modificare antiche abitudini trovava l'opposizione e la diffidenza di chi temeva di essere danneggiato dal cambiamento. Gli armatori, poi, vedevano in un simile mutamento a bordo, nei ruoli e nell'eventuale aumento del personale dirigente di macchina, un immediato incremento dei costi. Era infine difficile che venisse largamente accettata l'ipotesi secondo la quale poteva giungere a responsabilità di comando chi, oltre a studiare, avesse dovuto fare pratica di officina⁶¹ e lavorasse in un ambiente "sporco" e maleodorante come quello del vano macchine, anche se queste erano il cuore del piroscavo.

Fu un affannarsi con poco successo poiché le conclusioni a ciò favorevoli cui giunse la Commissione nel complesso non vennero accolte. Il tema si dibatteva ancora alcuni anni dopo senza giungere a risolvere la questione: nel 1910 su un rivista marittima addirittura si arrivò a proporre che si istituisse un unico grado nella marina mercantile, quello di capitano e di macchinista e che fosse lasciato alle società armatrici di valutare il grado da attribuire a bordo⁶².

⁶⁰ *Reminiscenze – Desiderati* cit., p.55. Si elencavano anche dati quantitativi per avvalorare la tesi del carico di lavoro e responsabilità di questa figura: « Il *Campania* e il *Lucania* della "Cunard line" hanno macchine la cui potenza collettiva è di 60.000 cavalli. Ognuno dei due piroscafi ha 415 persone di equipaggio. Di queste persone sono addette alle macchine: un primo meccanico, che ha sotto la sua speciale dipendenza 21 macchinisti per le motrici, 3 per le ausiliarie, 8 elettricisti, 2 magazzinieri, 10 primi fuochisti, 18 ingrassatori, 75 fuochisti e 57 carbonai; per contro un comandante e sei ufficiali, un primo nocchiero, due secondi, due timonieri e quaranta marinai bastano per le funzioni evolutive del piroscavo » (*Ibidem*).

⁶¹ « Certo il macchinista mercantile ha dovuto compiere un'adeguata pratica d'officina. Oltre alla penna, ha tenuto largamente in mano il martello e la lima. Ma è appunto questa sua pratica che gli conferisce la speciale qualità di artefice...che unita al corredo delle sue cognizioni scientifiche ... lo colloca, e come tecnico e come pratico, sopra gli altri ufficiali di bordo » (*Ibidem*, p. 56), sostenevano gli aderenti alla SMS fra Macchinisti Navali Italiani.

⁶² « poiché la carriera se la debbono formare gli interessati, ed i gradi, o meglio, le attribuzioni successive – commentava E. Baroni – quelle gerarchicamente conseguite da loro a bordo con l'anzianità ed il merito ed a loro assegnate dalle Società, che sapranno distinguere e

Nonostante il dibattito sul ruolo gerarchico a bordo delle navi sottolineasse il ruolo subalterno del macchinista, la sua condizione retributiva, così come quella di coloro che lavoravano alle macchine, era privilegiata: in generale sul piano salariale le competenze tecniche erano premiate, come indicavano i dati forniti dalla Commissione pei servizi marittimi. Analogamente a quanto avveniva nel mercato inglese del lavoro marittimo, anche su quello italiano la più limitata disponibilità di macchinisti rispetto alla domanda restringeva la possibilità di scelta nel reclutamento, mentre la crisi della vela faceva offrire il proprio servizio a capitani di lungo corso e di gran cabotaggio, spesso disposti di necessità a svolgere ruoli inferiori al loro grado.

Anno	Capitani superiori, di lungo corso e di gran cabotaggio	Macchinisti
1880	6.818	385
1890	6.505	694
1900	4.131	1.231
1910	3.663	1.937

Il numero di capitani superiori e di lungo corso e di gran cabotaggio scese da 6.818 nel 1880 a 6.505 nel 1890 e quasi si dimezzò vent'anni dopo, nel 1910, con 3.663 unità. Per converso i macchinisti, alle stesse date, crebbero regolarmente, quasi triplicando e quintuplicando il loro numero. Il forte calo dei capitani portò a un assestamento del mercato, ma dopo anni di difficoltà, contrasti e talvolta mortificanti scelte professionali.

Si trattò, per il personale di macchina, di una congiuntura favorevole⁶³. In seguito, con l'evoluzione degli apparati meccanici, come nel caso dell'ap-

sceverare il grano dal loglio e che potranno giudicare altresì se possano o meno aspirare all'altra distinzione di cui sopra » (E. BARONI, *Sulla istruzione nautica e sui gradi marittimi*, in « La Marina Mercantile italiana », VIII, 1910, n. 170, p. 2743). La questione dei gradi marittimi continuò ad essere dibattuta, anche in relazione a una riforma degli istituti nautici, così come tornava sistematicamente il confronto sulla opportunità di istituire il titolo di capitano superiore e macchinista superiore: G. PLINI, *I gradi della Marina Mercantile*, *Ibidem*, IX (1911), n. 205, pp. 3321-3322.

⁶³ I macchinisti erano attenti agli aspetti del reclutamento, sensibilizzati da quanto era occorso ai capitani marittimi. La SMS fra i Macchinisti Navali Italiani, per esempio, a norma dell'articolo e dello Statuto, aveva istituito un ufficio di collocamento, così come ne aveva

plicazione dei motori Diesel alla navigazione⁶⁴, si sarebbe presentato il problema dell'alto numero degli addetti alle macchine con il conseguente studio tecnico e l'esame di nuove soluzioni in funzione di una contrazione del numero del personale, che avrebbe concorso al mutamento delle caratteristiche di questo settore lavorativo.

5. *“La marina mercantile era nei tempi scorsi come un’istituzione quasi familiare”*

Le conseguenze della crisi agraria degli anni Ottanta poi estesa anche al settore industriale in quelli che furono definiti «gli anni più neri dell'economia del nuovo Regno»⁶⁵, si sommarono ai disagi della gente di mare che viveva in pieno la transizione in atto nella marina mercantile. Aumentò l'emigrazione cui parteciparono regioni fino allora esenti da questa realtà e questo fenomeno in gran parte si trasformò da temporaneo in definitivo⁶⁶. Nei porti si riversò molta mano d'opera proveniente da regioni con minori occasioni di impiego, che spesso andarono a sconvolgere il mercato del lavoro locale, e l'elemento specializzato, ma troppo numeroso, come quello dei capitani, era tra i più danneggiati dalla crisi.

«La marina mercantile era nei tempi scorsi come un’istituzione quasi familiare. Di padre in figlio si esercitava l’industria della navigazione: nelle piccole città del litorale gli equi-

uno, sia pure limitato, la Federazione Nazionale dei Lavoratori del Mare (MAIC, *Bollettino dell’Ufficio del Lavoro*, II, 1904, agosto-dicembre, n. 1, p. 1).

⁶⁴ N. ALBINI, *Divagazioni economiche sui motori marini*, in «La marina italiana», XXIII (1925), n. 4, anche in ID., *Contributo alla economia marittima. Note sulla efficienza delle navi mercantili*, Supplemento a «La marina italiana», XXIII (1925), p. 25 e sgg.

⁶⁵ G. LUZZATTO, *L’economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino 1968, p. 177 e sgg.

⁶⁶ Cfr. il sensibile articolo di U. RABBENO, *I disoccupati*, in «Riforma Sociale», II (1894), p. 137 e sgg., in cui egli vide il collegamento fra indice della disoccupazione e incremento dell'emigrazione. Su Ugo Rabbeno, fra i primi studiosi del fenomeno cooperativo vedi M. FORNASARI - V. ZAMAGNI, *Il movimento cooperativo in Italia. Un profilo storico-economico (1854-1992)*, Firenze 1997, p. 30 e sgg. Sulle considerazioni relative al mercato del lavoro e alla disoccupazione in Italia in quel periodo vedi G. MONTEMARTINI, *Il mercato del lavoro. Note metodologiche*, in «Giornale degli economisti», XV (1904), pp. 326-339; ID., *La statistica della disoccupazione e la rilevazione della domanda di lavoro*, *Ibidem*, XXIV (1913), pp. 299-311; G. LUZZATTO, *Il problema della disoccupazione in Italia nei primi settant’anni dell’unità*, in Repubblica Italiana Commissione Parlamentare di Inchiesta sulla Disoccupazione, *La disoccupazione in Italia. Studi speciali, Atti della Commissione*, IV, t. IV, Roma 1953, pp. 1-30.

paggi si reclutavano fra la gente del luogo, che aveva conoscenza e pratica di lunga dimestichezza con l'armatore e con il capitano. L'applicazione del vapore, il telegrafo hanno fatto scomparire tutto questo carattere domestico »⁶⁷.

La rottura con la tradizione, di cui parlava Carlo Bruno nel 1904, e la ricerca, anche faticosa, di una collocazione del personale marittimo in una nuova marineria, furono vissute con grave disagio dalla gente di mare allorché a certe difficoltà specifiche del settore si aggiunse la crisi economica.

Senza alcuna norma o istituto che regolasse il collocamento sulle navi, nella drammatica ricerca di lavoro, si inserirono figure di mediatori, i cosiddetti sensali, che approfittavano dell'angoscia di coloro che, in attesa di imbarco, lontani dalle famiglie, erano disposti a gravi esborsi per ottenere un impiego. Non a caso su costoro si accanì la Federazione Nazionale dei Lavoratori del Mare nel memoriale redatto nel 1903 per il Consiglio superiore del lavoro, in cui definì il "sensalismo" « vampiro terribile che assorbe quando tutto, quando metà del salario mensile di ogni disgraziato lavoratore »⁶⁸. Ancora più duramente, ma con grande chiarezza nella descrizione dei meccanismi attuati, si scrisse in proposito su « I lavoratori del mare », l'organo della Federazione della gente di mare. Il sensale, « bieca figura », aggirandosi fra gente di mare, compagnie di navigazione e armatori, metteva in atto uno sfruttamento odioso, alla fine dannoso sia per le compagnie sia per gli equipaggi « poiché – si affermava – accade spessissimo il fatto che sia trasformato in fuochista o marinaio il primo arrivato dalle campagne o dai monti, senza veruna pratica marinara o tecnica »⁶⁹. Dunque, dato l'alto tasso

⁶⁷ C. BRUNO, *Marina mercantile*, in *Enciclopedia giuridica italiana*, IX, p. II, Milano 1904, pp. 876-1006, qui pp.878-879.

⁶⁸ *Sul collocamento della gente di mare*. Studi e proposte del prof. Giovanni Montemartini, Direttore Capo della Divisione "Ufficio del Lavoro del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, in COMMISSIONE REALE PER LA RIFORMA DEL CODICE DELLA MARINA MERCANTILE, *Atti della Commissione*, I cit., Allegato n. 5, pp. 213-247, p. 221.

⁶⁹ « Il lavoratore del mare oggi per imbarcarsi è obbligato a trovarsi in Genova per stare alla vedetta nella ricerca di un posto qualsiasi sopra un vapore. E poiché, per tante circostanze, i vapori che partono non sono sufficienti a imbarcare tutta la gran fiumana di lavoratori, gran parte di essa è obbligata a lungamente rimanere in città per aspettare la propizia occasione. E poiché la vita in Genova costa troppo – continuava così la spiegazione dettagliata del fenomeno – egli è costretto a sostenere doppia spesa, una per sé, l'altra per la famiglia fuori, per un periodo così lungo, da prostrarlo di forze fisiche e morali, in modo da renderlo persuaso che, se un giorno il mediatore arriverà a farlo imbarcare, non è poi troppo un mensile di paga che si

di disoccupazione esistente in quegli anni, alla consueta concorrenza vigente fra persone del mestiere si aggiungeva quella, ancora più incontrollabile, di chi, magari da bracciante, era disposto a qualunque tipo di imbarco con infima retribuzione. Insomma si presentava l'occasione di impiegare sulle navi italiane mano d'opera a basso costo, anche se meno qualificata e senza esperienza, che giocava un ruolo analogo a quello dei *lascars* sulle navi britanniche⁷⁰. In molte parti d'Italia vigeva tale sistema, che certo si faceva più "feroce" nei porti maggiori e con più persone che premevano per l'imbarco⁷¹.

Molti di costoro accettavano le più dure condizioni di lavoro poiché per essi salire a bordo di una nave era un modo fra i più economici per emigrare. Se si considerano le diserzioni denunciate dal 1878 al 1896 (vedi la tabella 5) e le si mettono in relazione con le località in cui per buona parte esse si verificarono, si comprende come l'imbarcarsi sulle navi per viaggi che avrebbero toccato i porti desiderati o, comunque, con possibilità di occasioni di fuga, era un programma chiaro ai più fra questi « marinai per disperazione »⁷².

Solo in piccola parte, infatti, l'abbandono del bastimento era causato da condizioni di gravi incompatibilità e d'altronde costituiva da sempre una costante dell'andar per mare, e come tale sistematicamente denunciato. Erano probabilmente da ricondursi a questa casistica "tradizionale" le diserzioni, certo non poche, verificatesi nella stessa Italia. L'equivalenza "diserzione = emigrazione" era riscontrabile osservando i paesi in cui i marittimi italiani abbandonavano la nave: America Latina (Argentina, Brasile, Cile, Colombia, Messico, Perù, San Domingo, Uruguay) e Stati Uniti.

toglie, quel mensile atteso dalla famiglia come una manna» (*Sul collocamento della gente di mare*. Studi e proposte del Prof. Giovanni Montemartini cit., p. 222).

⁷⁰ Sulle difficoltà nella marina inglese, colpita da un grande sciopero nel 1911, e sul commento di un capitano italiano relativamente al problema del reclutamento della mano d'opera, vedi Cap. A. PARODI, *La crisi dei marinai inglesi. Le cause dello sciopero*, in « La Marina Mercantile italiana », IX (1911), n. 205, p. 3322.

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² A Napoli esistevano poi anche coloro che venivano definiti « marinai per obbligazione »: erano reclutati dalle compagnie fra gli emigranti e, per non pagare il viaggio, si accontentavano di lavorare per tutta la traversata, in cambio del solo vitto. Anche su costoro i mediatori d'imbarco, d'accordo con le compagnie, percepivano una mediazione a individuo (non meno di 50-60 lire). A Messina, invece, si sapeva che per l'imbarco di emigranti clandestini, che poi lavoravano come marinai o fuochisti, i mediatori arrivavano a prendere 100 lire (*Sul collocamento della gente di mare* cit., p. 223).

Tabella 5. *Diserzioni denunciate dal 1878 a tutto il 1896*

LUOGO DI DISERZIONE	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
America - possedi inglesi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	3	5	1	1	—
Asia -possedi ingl. e franc.	—	—	—	—	—	12	7	5	2	9	3	2	3	2	3	—	1	1	2
Africa - possedi ingl. e franc.	12	12	6	11	6	90	7	3	2	1	13	4	4	3	—	4	2	2	
Argentina	92	59	80	92	164	243	317	333	227	236	314	355	202	57	54	53	117	86	58
Australia	—	1	7	—	—	—	—	—	—	4	13	2	6	2	4	—	3	2	—
Austria - Ungheria	7	5	2	—	2	1	1	2	1	1	3	3	—	3	—	3	—	—	—
Belgio	3	1	—	—	2	—	5	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1	—
Brasile	11	4	3	6	8	4	5	6	5	8	21	8	19	5	1	28	14	5	17
Cile	2	6	13	14	31	11	9	18	14	17	5	1	1	—	—	4	—	—	8
Cina	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Colombia	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Danimarca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
Egitto	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Francia	29	21	32	44	36	18	26	22	18	14	9	6	6	6	4	6	3	1	9
Germania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
Gran Bretagna	47	12	12	24	30	31	25	13	24	22	34	32	29	13	18	12	10	5	11
Grecia	—	2	—	—	4	—	—	5	—	1	—	—	—	1	2	—	—	—	—
Haiti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Italia	94	111	2	156	239	196	145	47	62	31	97	44	31	42	41	93	123	129	6
Indie	2	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Messico	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malta e Gibilterra	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Paesi Bassi	1	—	1	3	—	—	1	—	—	3	—	—	2	1	—	—	4	2	2
Perù	47	31	13	2	3	3	4	6	5	4	—	—	—	6	—	—	2	2	—
Portogallo	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	2	1	—	—	—	—	—
Russia	1	—	—	1	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
San Domingo	—	—	—	3	1	4	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spagna	4	2	2	2	3	—	5	2	5	3	4	9	6	—	1	2	2	2	4
Stati Uniti	134	175	260	410	381	238	119	106	174	181	121	178	157	128	111	114	113	82	71
Svezia e Norvegia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—
Tunisia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	5	9
Turchia	3	1	1	2	—	2	1	—	—	1	1	2	—	1	3	1	—	—	2
Uruguay	66	27	28	60	29	89	96	117	42	21	54	76	60	23	9	17	23	14	22
In navigazione	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—
Totale	555	471	466	835	942	947	779	687	581	557	680	735	534	299	266	342	425	341	223

Fonte: *Sulle condizioni della Marina mercantile*, cit., 1896, p. 31.

Su un totale di 10.665 diserzioni verificatesi nell'arco di quegli anni ben 7.743, pari al 72,60%, erano avvenute sul continente americano: 4.490 in America Latina (pari a poco meno del 58% del dato relativo al continente americano; 42,10% rispetto al totale) e, per buona parte, in Argentina (3.139) e in Uruguay (873 persone); negli Stati Uniti se ne verificarono 3.253 (il 42% rispetto al totale americano; 30,50% sul totale assoluto). Il fenomeno non si arrestò nel breve tempo e se tale corrispondenza è corretta ci suggerisce un'entità del fenomeno certo non modesta⁷³.

Il problema della disoccupazione, e l'offerta di braccia sulle banchine, sia per i lavori portuali che per le attività di bordo, lasciata alla mediazione di personaggi che aumentavano il già grave disagio per chi domandava lavoro, furono all'origine degli scontri a terra e a bordo verificatisi agli inizi del Novecento.

Nei porti scoppiarono gravi conflitti, certo soprattutto legati alle specifiche attività portuali, il più noto dei quali fu quello di Genova alla fine del 1901, che vide il totale blocco dell'attività dello scalo come risposta allo scioglimento della Camera del Lavoro di Genova (e poi di Sampierdarena e Sestri Ponente), da parte del prefetto Garroni⁷⁴.

⁷³ Per gli anni successivi, ma con dati meno sistematici, cfr. *Sulle condizioni della marina mercantile italiana*, Roma 1898-1914. Nel 1913 Gino Alby affrontava l'argomento delle diserzioni dal punto di vista dell'armatore, danneggiato dalla mancanza di persone d'equipaggio al momento della partenza da un porto straniero. Il marittimo che abbandonava un piroscalo moderno, per esempio nel porto di New York, non era più da considerarsi disertore, alla luce dei termini previsti dal Codice per la Marina mercantile: era « semplicemente un frodatore della nostra legge di emigrazione e di quella americana. È una persona che ha compiuto il viaggio per andare in America per i suoi scopi a spese dell'armatore del piroscalo ... » (G. ALBY, *I problemi meno noti della Marina Mercantile. Le diserzioni*, in « La Marina Mercantile italiana », XI, 1913, n. 242, pp. 3929-3930). Di tenore completamente diverso era stato il contributo di Carlo Bruno ai lavori della Commissione per la riforma del codice per la marina mercantile: egli, convinto, come altri, che « le nostre leggi furono tutte ispirate alla tutela degli armatori a danno dei marinai », vedeva il cattivo trattamento a bordo come la causa primaria della diserzione e, comunque, proponeva una revisione della giurisprudenza per quanto atteneva questo reato (C. BRUNO, *La diserzione marittima mercantile*, estratto dalla « Rivista marittima », gennaio 1900, in COMMISSIONE REALE PER LA RIFORMA DEL CODICE DELLA MARINA MERCANTILE, *Allegati*. I cit., pp. 231-238 e ID. *Le diserzioni dei Marinai mercantili nei rapporti con la Cassa Invalidi*, estratto da « La Lega Navale », agosto-settembre 1898, *Ibidem*, pp. 239-243.

⁷⁴ Limitandoci a riferire sulla letteratura con approfondimenti in ambito ligure si veda M. BETTINOTTI, *Vent'anni di movimento operaio genovese*. Pietro Chiesa, Giuseppe Canepa, Ludovico Calda, Milano 1932; G. PERILLO - C. GIBELLI, *Storia della Camera del Lavoro di Genova. Dalle origini alla seconda guerra mondiale*, Roma 1980; L. BORZANI, *Dalle Leghe di*

Nelle osservazioni conclusive dell'inchiesta sugli avvenimenti svolta da Luigi Einaudi su incarico della *Stampa* di Torino, l'economista piemontese affermava che una simile manifestazione era «l'indizio di una condizione sociale morbosa», e tale stato, a nostro parere, era estensibile in quegli anni alla situazione della gente di mare della marina mercantile italiana⁷⁵.

Lo sciopero “nero”⁷⁶ di cui parlava Einaudi aveva avuto un precedente qualche tempo prima, in aprile, proprio a bordo delle navi nel porto ligure, allorché era avvenuto un “fermo” proclamato dalle leghe dei fuochisti e carbonai, dei marinai e del personale di camera. In quell'occasione erano state avanzate richieste, fra le altre, per miglioramenti salariali e di trattamento a bordo. L'accaduto era molto grave, data l'assoluta novità e l'“anomalia” di una azione rivendicativa sulle navi e fu ravvisato come atto di ribellione⁷⁷, né da parte padronale si mostrò alcun segno di cedimento. In quell'occasione l'on. Zanardelli, presidente del Consiglio, svolse un lodo arbitrale con cui pose fine allo scontro riconoscendo la legittimità di tempi di lavoro meno stretti e di più alte retribuzioni⁷⁸.

La conclusione della vicenda, in definitiva non particolarmente positiva per i manifestanti, non aveva impedito che il 4 agosto successivo a Genova si costituisse la Federazione Nazionale dei Lavoratori del Mare: era la risposta della bassa forza, che si poneva in termini autonomi di fronte alle organizzazioni di categoria dei capitani e dei macchinisti. Tre anni dopo, sempre nel capoluogo ligure, assieme alla Federazione marinara e alle associazioni degli ufficiali marittimi e degli impiegati delle compagnie ci sarebbe stata la Confederazione nazionale del personale marittimo. Questo era un elemento di assoluta novità in un ambiente di lavoro contraddistinto da forti divisioni, ma

miglioramento al sistema cooperativo: per una storia del sindacato e dell'organizzazione del lavoro portuale tra Otto e Novecento, in *Tra solidarietà e impresa. Aspetti del movimento cooperativo in Liguria 1893-1914*, a cura di L. BORZANI, in supplemento a «Ventesimo Secolo», gennaio-agosto 1993, n. 7-8, p. 25 e sgg.; M. PIGNOTTI, *Notabili candidati elezioni. Lotta municipale e politica nella Liguria giolittiana*, Milano 2001, p. 25 e sgg.

⁷⁵ L. EINAUDI, *Lo sciopero di Genova*, estratto dalla «Riforma Sociale», fasc. 1, a. VIII, vol. XI, seconda serie, Torino 1901, p. 20.

⁷⁶ Così detto perché al centro della lotta erano stati gli scaricatori di carbone.

⁷⁷ Come tale sarebbe stato oggetto di misure molto restrittive alla luce del codice penale e di quello di marina mercantile.

⁷⁸ G. GIACCHERO, *Capitan Giulietti*, Genova 1974, p. 12; G. PERILLO - C. GIBELLI, *Storia della Camera del Lavoro* cit., p. 99 e sgg.

c'era una componente che accomunava i lavoratori di mare e di terra, in Italia e all'estero: la figura dei sensali, di cui si è riportata in precedenza qualche cruda definizione.

La mediazione del lavoro condotta da privati vigeva ovunque e da non poco tempo: in Inghilterra e negli Stati Uniti era nelle mani dei *crimps* (sensali di imbarco), in quella dei *marchands des hommes* in Francia, o dei *Matrosenmaecker* in Germania⁷⁹. In Italia contro i mediatori di marinai si scagliava la Federazione Nazionale dei Lavoratori del mare, che, nel maggio 1903, pubblicò su « I Lavoratori del mare » le posizioni rivendicative dell'associazione; di particolare importanza fu il memoriale rivolto al Consiglio Superiore del Lavoro, pubblicato il 16 ottobre dello stesso anno⁸⁰. Non tutti i porti della penisola vedevano all'opera questo genere di persone: per esempio non se ne trovava traccia a La Spezia, Livorno, Porto Ferraio; neppure esistevano a Venezia o a Elena (Gaeta). In certi casi, come a Bari, le compagnie di navigazione ricorrevano a propri rappresentanti. Ma in grandi porti come Genova e Napoli⁸¹, per esempio, « l'avidità e lo sfruttamento » trovavano larga presa.

Ovunque in ambito marittimo si erano levate proteste: in Inghilterra erano state introdotte alcune misure per fronteggiare la questione fin dalla metà del XIX secolo (*Merchant Shipping Act* del 1854). In Germania, nella libera città di Amburgo, nel 1896-97 c'era stato uno sciopero di lavoratori del porto e del mare, e, ancora, nel primo congresso internazionale dei lavoratori del mare svoltosi a Parigi, nel settembre 1901, era stata chiesta a gran voce l'istituzione di uffici di collocamento in tutti i porti, controllati dagli organismi dei lavoratori.

Ecco perché lo sciopero del porto di Genova del 1901, di poco preceduto da quello dei marittimi, si collocava su una problematica comune alle condizioni di lavoro non solo italiane, ma europee⁸². « Bisogna convincersi che ci troviamo davanti a una crisi, che forse non si è saputo o voluto pre-

⁷⁹ In Germania li chiamavano anche *Seelenverkaeufser* (venditori di anime), cfr. *Sulle condizioni della gente di mare* cit., p. 215 e sgg.

⁸⁰ *Memoriale della Federazione Nazionale dei Lavoratori del Mare al Consiglio Superiore del Lavoro* in « I Lavoratori del mare », 16 ottobre 1903 e sgg.

⁸¹ Proprio là dove si imbarcavano i cosiddetti “marinai di obbligazione”.

⁸² Nel 1904 la Federazione Nazionale dei Lavoratori del mare aderì al congresso internazionale dei lavoratori dei trasporti, che si sarebbe tenuto ad Amsterdam il 10-13 agosto 1904: MAIC, « Bollettino dell'Ufficio del Lavoro », I/3 (1904), giugno, p. 601.

venire, ma che ad ogni modo è necessario superare» aveva osservato Ernesto Nardin, “compilatore” del Memoriale dei *desiderata* dei macchinisti navali per la Commissione sulla riforma del codice⁸³. I macchinisti si esprimevano in primo luogo per quanto concerneva il loro ruolo tecnico-professionale, il trattamento a bordo e il rapporto «assimilato a semplici operai» con fuochisti autorizzati e operai meccanici, ma comprendevano l’esistenza di un più complesso e diffuso disagio. In tale contesto vanno collocate le accurate indagini svolte dalle due commissioni più volte citate: per la riforma del codice per la marina mercantile e per i servizi convenzionati. Due indagini in ambiti centrali per la vita dell’economia marittima nazionale.

Il confronto fra vecchio e nuovo modo di affrontare il lavoro in tutte le sue forme non riguardò solo la gente di mare, ma si concretizzò anche fra gli armatori dal momento che il 9 aprile 1901, a Genova, sorse la Federazione Armatori Italiani⁸⁴. Su questo versante non erano mai stati oggetto di attenzione il trattamento e la condizione degli equipaggi, ma, più tradizionalmente, si erano seguite le componenti dell’economia marittima, quali traffici, noli, tariffe ecc.

Anche nella composizione della nuova federazione si confrontavano il mondo della vela e quello del vapore. “I nomi della tradizione – gli Accame, i Ciampa, i Dall’Orso, i De Gregori, i Fravega, i Gazzolo, i Milesi, i Mortola, i Viacava, gli Zino, e tanti altri – sono presenti e operanti, ma è chiaro che presto i protagonisti, quelli che daranno la misura dei veri intendimenti armatoriali – chiedere premi di navigazione al governo e arginare le rivendicazioni degli equipaggi – saranno il Crespi della Navigazione Generale, il Menada per la Commerciale di Navigazione, il Brockelman per la Veloce, e coloro che, a mano a mano, interverranno a rappresentare il grande armamento a vapore”. Così commentava puntualmente il Giacchero molti anni dopo anche alla luce degli avvenimenti successivi⁸⁵.

Le organizzazioni di parte opposta procedettero nelle rispettive attività, mentre venivano introdotte alcune modifiche legislative quali la legge 29 giugno 1903 per l’assicurazione obbligatoria sugli infortuni di lavoro.

Ma ormai da parte della gente di mare si giungeva ad articolare la dialettica con la controparte in termini molto più ampi di quelli retributivi

⁸³ *Memoriale dei desiderata* cit., p. 76.

⁸⁴ La data ufficiale fu il 20 agosto 1901.

⁸⁵ G. GIACCHERO, *Capitan Giulietti* cit., p. 9.

o delle ore di lavoro o, ancora, del vitto⁸⁶. Certo, questi costituivano il nucleo iniziale forte delle rivendicazioni, ma innanzitutto rimaneva il punto fermo della richiesta di uffici di imbarco nei principali porti italiani, retti da una direzione mista composta da rappresentanti degli armatori, dei lavoratori e della Capitaneria di porto, che, peraltro, non trovava d'accordo gli armatori⁸⁷.

Alla fine del luglio 1904 si tenne a Genova il Primo Congresso nazionale della Marina Mercantile; dalle dichiarazioni e dagli ordini del giorno votati in quella sede emerse un quadro composito delle associazioni costituite dalla gente di mare, che assunsero anche differenti posizioni in merito alle questioni dibattute. Vale la pena di ricordare che di fronte alla proposta di costituire una Confederazione nazionale del personale della marina mercantile, che avrebbe per la prima volta riunito elementi fino allora molto distinti nella vita di bordo e nella gerarchia, e che avrebbe anche avvicinato le diversità legate alla coesistenza nella penisola di porti con maggiori opportunità di lavoro e scali più "modesti", si levarono voci contrarie la cui identità suggerisce alcune considerazioni. Il primo gruppo che si mostrò non favorevole era costituito dalla Società di Mutuo Soccorso fra i capitani marittimi di Palermo, Genova e Catania. La categoria dei capitani, in buona parte, in qualunque regione del Paese, intendeva mantenere un ruolo a sé stante, ben distinto. Ad essi si associò la Società di Mutuo Soccorso fra il personale della gente di mare di Palermo. Per essa parlò il signor La Comare, che rilasciò una dichiarazione scomoda, per i più difficile da accettare, ma che probabilmente rivelava come al Sud si vedessero i porti del Nord – soprattutto Genova – come sedi di occasioni di lavoro di gran lunga superiori. «Noi siamo organizzati bene, abbiamo un discreto capitale e non sentiamo il bisogno di far

⁸⁶ La richiesta di un orario di lavoro meno intenso toccava le organizzazioni marinare sia seguendo la domanda di ritmi meno intensi sia uniformandosi a quanto si dibatteva in ambito operaio. Si veda, fra i tanti, il contributo coevo di L. ALBERTINI, *La questione delle otto ore di lavoro*, in «Giornale degli economisti», V (1894) gennaio-maggio; sul riposo festivo si rimanda al recente contributo di R. CANETTA, *La questione del riposo festivo tra '800 e '900*, in Società Italiana degli Storici dell'Economia, *Il lavoro come fattore produttivo* cit., pp. 681-695. La storia del movimento operaio di quegli anni è accompagnata dalla rivendicazione delle otto ore di lavoro, ma va ricordata la peculiarità del lavoro a bordo, in cui facilmente "scattavano" condizioni di eccezionalità.

⁸⁷ Essi osservavano che «difficilmente vi sarebbe stata buona armonia fra i rappresentanti degli armatori e quelli dei marinai nella direzione degli uffici preposti»: MAIC, «Bollettino dell'Ufficio del Lavoro», II/1 (1904), agosto, p. 1.

parte di una Confederazione – così dichiarò il rappresentante di Palermo. D'altra parte le nostre condizioni sono assai diverse da quelle del personale marittimo di altre città e per esempio di Genova. Da noi manca il lavoro e vi è esuberanza di personale; a Genova invece vi è il lavoro e manca il personale. Noi quindi – così concludeva – dobbiamo tenere di fronte agli armatori un contegno ben diverso da quello che si può tenere a Genova»⁸⁸.

Va da sé che la situazione era molto più complessa; basti pensare ai disagi negli imbarchi che la gente di mare di Liguria attribuiva alla concorrenza esercitata anche dagli immigrati dal Sud.

L'altro aspetto degno di nota è che vennero anche dibattuti e messi ai voti opinioni e ordini del giorno sui motivi del “marasma” che affliggeva la marina mercantile. Ne uscì un documento che individuava queste fra le principali cause:

- La soverchia durata in servizio delle navi permessa dal registro italiano e dalle Capitainerie del porto cui ne è affidato il collaudo;
- La tendenza degli armatori e Compagnie di navigazione a preferire l'acquisto di navi vecchie alla costruzione di nuove più rispondenti alle moderne esigenze del traffico marittimo;
- L'assoluta mancanza di disposizioni legislative che rendano possibile al piccolo capitale di essere impiegato nelle industrie del mare;
- La deplorabile incuria dei ministri militari per tutti i problemi riguardanti la marina mercantile; considerando inoltre il completo insuccesso dei premi e sovvenzioni e la sproporzione rilevata, anche in documento ufficiale, fra le somme erogate dal Governo ed il valore complessivo della flotta mercantile “deplorabile”.

Dunque l'organizzazione formulava valutazioni e avanzava proposte ben al di là delle contrattazioni aziendali tradizionali: entrava nel merito della politica di investimenti e gestionale degli armatori, delle facilitazioni legislative per i grandi capitali e della politica delle sovvenzioni, giudicata « non oculata ».

Proprio in quella occasione fu deliberato di promuovere una agitazione perché si istituissero regole severe e controlli sulle condizioni tecniche delle navi, che si tassassero in termini progressivi i bastimenti con più di venti anni di età, che le somme spese dallo Stato in sussidi e convenzioni fossero impiegate nella costruzione di una flotta mercantile di stato, che sostituisse

⁸⁸ *Congresso nazionale del personale della marina mercantile (Relazione del Sig. Vincenzo Ugo Mazza, rappresentante al congresso il Ministro di Agricoltura, industria e commercio), Ibidem, pp. 188-193, p. 189.*

celermente le compagnie sovvenzionate nei servizi postali e nel trasporto degli emigranti⁸⁹.

Il tenore del confronto fra le parti si faceva dunque più alto, mentre a bordo di molte navi avvenivano scontri fra gli stessi marinai. Un episodio molto grave si verificò per esempio nel 1905 a bordo del piroscafo *Italia*, della *Anchor Line* di Glasgow, perché la società «intendeva profittare di marinai napolitani per diminuire il salario all'equipaggio»⁹⁰. L'anno dopo scoppiarono questioni analoghe sul *Calabria*, piroscafo della medesima compagnia, perché aveva imbarcato a Marsiglia ventisette carbonai e fuochisti greci al posto di italiani sbarcati precedentemente⁹¹.

La giungla del mercato del lavoro era in realtà più che mai vitale. Al secondo congresso della Federazione nazionale dei Lavoratori del mare, svoltosi a Genova dal 18 al 21 novembre 1906, in cui erano rappresentate tredici sezioni con 19.000 iscritti, si elaborò un regolamento unico per il personale di bassa forza da presentare alle compagnie di navigazione in vista delle nuove convenzioni marittime e se ne chiese l'applicazione sui piroscafi della marina mercantile⁹².

L'analisi delle tabelle proposte e qui riportate mostrava innanzitutto una grande distanza fra le tariffe applicate sui servizi convenzionati e quelle richieste. Il quadro dei salari mensili vigenti presso la Navigazione Generale Italiana, peraltro già "anomalo" rispetto a quello dell'armamento libero, veniva ritoccato in termini molto consistenti: si chiedevano incrementi retributivi che in alcuni casi avrebbero anche raddoppiato l'importo in vigore. Ma se la distanza fra la realtà delle retribuzioni sul libero mercato e la richiesta avanzata era molto ampia, che dire di fronte alla tabella viveri per l'equipaggio di bassa forza nella NGI e quella dei *desiderata* nello stesso settore? Intanto si passava da dodici a venti generi alimentari molto più abbondantemente e riccamente distribuiti. Alla colazione fatta con il solo caffè si chiedeva di sostituire un programma più appetibile, con alici e olive, o carne all'uccelletto almeno due volte la settimana, oppure lesso guarnito, per non parlare delle bistecche con insalata indicate la domenica.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ *Ibidem*, III (1905), p. 266.

⁹¹ *Ibidem*, p. 1211. Si chiedeva l'arrivo di marinai acquisiti solo tramite il collocamento.

⁹² G. PERILLO - C. GIBELLI, *Storia della Camera del Lavoro* cit., p. 155 e sgg; « I lavoratori del mare », 1° dicembre 1906.

Tabella 6. *Confronto fra le paghe mensili corrisposte dalla Navigazione Generale Italiana e quelle richieste dalla Federazione dei lavoratori del mare (1906)*

CATEGORIE	Salari attuali (lire)	Salari domandati (lire)	SUPPLEMENTI attuali e domandati
1° Nostromo	90,00	150,00	(1) I Capi stiva, i Timonieri, i Capi Cassero e Pennesi domandano un supplemento mensile di L. 20 (anzichè di L.10)
2° Nostromo	85,00	120,00	
Carpentieri	85,00	150,00	
Marinai (1)	65,00	100,00	
Giovanotti di 1 ^a	45,00	70,00	
Giovanotti di 2 ^a	35,00	60,00	(2) I Capi guardia e gli ingrassatori domandano un supplemento mensile di L. 10. Il Calderinaio un supplemento mensile di L. 20 anzichè di 10 per il lavoro dell'accensione della calderina e che d'ora in avanti il lavoro del Calderinaio sia considerato lavoro straordinario.
Mozzi	20,00	40,00	
Capo fuochista	100,00	150,00	
Operai ed Eletttricisti	100,00	150,00	
Fuochisti (2)	85,50	120,00	
Carbonai	60,00	90,00	
Maestro di Casa (3)	85,00	150,00	
Capo Cameriere	47,50	100,00	
Cameriere Interprete	42,50	100,00	
Cameriera	47,50	75,00	
Camerieri	42,50	75,00	
Aiutanti Camerieri	35,00	60,00	
1° Cuoco	85,00	150,00	(4) Per i viaggi transatlantici e di Alessandria d'Egitto con piroscafi da passeggeri, si chiede un aumento della paga del 25%, invece di soprassoldi supplementari di lire 5.
2° Cuoco (3)	60,00	100,00	
3°Cuoco	55,00	75,00	
1° Dispensiere	80,00	120,00	
2° Dispensiere	60,00	100,00	
3° Dispensiere	55,00	—	(5) Dalle vendite fatte ai passeggeri di 3° classe si chiede il diritto ad una percentuale del 5%.
Cuoco equipaggio	—	100,00	
Panettieri	70,00	120,00	
Macellaio	70,00	120,00	
Pasticcere	70,00	120,00	
1° Cambusiere (4)	60,00	120,00	
2° Cambusiere	40,00	—	
Aiutanti Cambusieri (4)	35,00	75,00	
Guatteri	42,50	75,00	
Piccoli di Camera	20,00	40,00	
Infermieri e Infermiere	75,00	100,00	
Venditore (5)	40,00	100,00	
Bottiglieri	50,00	60,00	

Fonte: MAIC, *Bollettino dell'Ufficio del Lavoro*, V, gennaio-giugno 1906.

Tabella 7. Razioni viveri per l'equipaggio di bassa forza della Navigazione Generale Italiana

DENOMINAZIONE dei generi	GIORNI DELLA SETTIMANA							GIORNI	DIVISIONE DEI PASTI			
	D.	L.	M.	M.	G.	V.	S.		Colazione	Pranzo	Cena	
Galletta	a discrezione							Domenica	Caffè	Minestra - carne	Carne con patate	
Pasta (1)	gr.	150	—	150	—	150	150	—	Lunedì	Caffè	Minestra - carne	Carne con patate
Riso	gr.	—	150	—	150	—	—	150	Martedì	Caffè	Minestra al magro, patate con uova o stoccafisso	Legumi (a zemino)
Legumi	gr.	—	—	150	—	—	—	150	Mercoledì	Caffè	Minestra - carne	Carne con patate
Stoccafisso (secco) o pesce	gr.	—	—	—	—	—	300	—	Giovedì	Caffè	Minestra - carne	Carne con patate
Patate	gr.	300	300	300	300	300	300	300	Venerdì	Caffè	Minestra al magro e stoccafisso	Stoccafisso o pesci o verdura
Caffè (crudo)	gr.	16	16	16	16	16	16	16	Sabato	Caffè	Minestra al magro, patate con uova o stoccafisso	Legumi (a zemino)
Zucchero	gr.	30	30	30	30	30	30	30				
Carne (compresa giunta)	gr.	320	320	—	320	320	—	—				
Uova	N.	—	—	2	—	—	—	2				
Vino	N.	mezzo litro al giorno										
Condimenti come d'uso	N.	—	—	—	—	—	—	—				

Le vivande qui sopra indicate per i giorni di *Giovedì* e *Domenica* possono essere variate a giudizio del Capitano.

Per i bassi ufficiali sarà aggiunto un piatto leggero al pranzo e mezzo litro di vino.

Nei viaggi d'America, per i fuochisti, il vino sarà somministrato in quantità di mezzo litro in più al giorno a partir dallo Stretto di Gibilterra e sino al ritorno in detto Stretto.

Nei viaggi delle Indie e Massaia la detta doppia razione di vino verrà somministrata dalla partenza da porto Said e cesserà al ritorno in detto porto.

All'equipaggio si corrisponderà, ai tropici, la razione di Rhum in un litro e mezzo per ciascun individuo da servire per il viaggio di andata e ritorno.

(1) Quando la pasta è somministrata asciutta la razione viene portata a grammi 200.

Fonte: MAIC, *Bollettino dell'Ufficio del Lavoro*, V, gennaio-giugno 1906.

Tabella 8. *Razioni di viveri richieste dalla Federazione Nazionale dei Lavoratori del mare (1906)*

DENOMINAZIONE dei generi	Quantità per pasto	Quantità giornaliera	Giorni	Colazione	Pranzo	Cena
Galletta o pane	a volontà		Domenica	Alici con olive	Pasta asciutta con carne guarnita	Zuppa di verdura e bistecche con insalata
Pasta	gr. 100	200				
Riso	gr. 85	—	Lunedì	Carne a uccelletto	Riso in brodo, carne e lesso guarnito	Pasta alla lombarda e legumi con tonno
Carne	gr. 225	450				
Pesce fresco	gr. 160	—	Martedì	Uova al piatto	Minestrone e baccalà	Riso al magro e frittata
Pesce secco	gr. 100	—				
Uova	N. 2	4	Mercoledì	Stoccafisso	Pasta in brodo e lesso guarnito	Pasta alla lombarda e stufato
Legumi secchi	gr. 50	50				
Patate	gr. 150	300	Giovedì	Alici con olive	Pasta asciutta e carne guarnita	Riso in brodo e lesso con insalata
Alici salate	gr. 50	—				
Olive salate	gr. 50	—	Venerdì	Legumi e tonno	Minestrone e uova fritte o al piatto	Pasta al magro e stoccafisso con insalata
Caffè tostato	gr. —	12				
Zucchero bianco	gr. —	20	Sabato	Carne a uccelletto	Riso alla lombarda e pesce	Pasta in brodo e carne salata con cipolla
Verdura	gr. —	100				
Olio d'oliva	gr. —	25				
Lardo	gr. —	15				
Conserva pomodoro	gr. —	12				
Formaggio buona qual.	gr. —	15				
Tonno all'olio	gr. 80	—				
Vino italiano 12 gr.	lit. ½	1				

La domenica e il giovedì la pasta sarà aumentata di gr. 100. Il caffè sarà distribuito un quarto d'ora prima della chiamata al lavoro.

In navigazione il pesce fresco sarà sostituito da quello secco. Per i fuochisti la razione giornaliera di vino sarà portata ad un litro e mezzo.

Ai bassi ufficiali ed al personale di camera deve essere dato un piatto leggero al giorno del costo non inferiore a centesimi venti. Tutti i generi dovranno essere di prima qualità.

Fonte: MAIC, *Bollettino dell'Ufficio del Lavoro*, V, gennaio-giugno 1906

Ma lasciando da parte queste tabelle di nuovi salari e di nuovi viveri richiesti, lo scontro si fece durissimo soprattutto perché si entrava nel vivo dei contratti di arruolamento, modificando tra l'altro norme relative ai tempi, modi e retribuzione del lavoro⁹³. Al memoriale contrapposto dalla Federazione degli armatori la Federazione dei marinai rispose con lo sciopero contro la Navigazione Generale Italiana iniziato il 4 dicembre da centoquarantacinque uomini di equipaggio del piroscafo *Lombardia* in partenza da Genova, su cui erano imbarcati più di 1.300 passeggeri per buona parte emigranti diretti al Plata. Si chiedeva che gli armatori acconsentissero a iniziare una trattativa⁹⁴. Questa volta l'adesione da parte della gente di mare fu estesa, per tutta la penisola, il che ne fece uno scontro durissimo, concluso peraltro il 3 febbraio successivo con la cessazione dello sciopero.

L'azione a bordo delle navi fu intensa. La tabella relativa ai reati e contravvenzioni denunciati mostrò infatti una impennata di ben 1.932 reati per insubordinazione, complotto e rivolta, seguiti da 235 nel 1907, segno dell'allentarsi della protesta. Il dato si mantenne ancora un po' più alto della media degli anni precedenti il 1906 con 90 reati nel 1908, ma, in seguito, sulle navi non ci furono più manifestazioni di questo genere. Nei due anni prebellici si sarebbe registrata una ripresa delle proteste, annuncio di una nuova ondata di scontri fra le parti.

Fra le cause del fallimento della Federazione dei lavoratori del mare⁹⁵, che aveva attuato parte dello sciopero danneggiando migliaia di emigranti in partenza per l'America, attuando così una contraddittoria guerra fra poveri, si indicò la mancata partecipazione degli ufficiali. Su questo tema, di lì a qualche anno, Giuseppe Giulietti avrebbe ripreso l'organizzazione della gente di mare.

Personaggio complesso e discusso, sulla base di un messaggio specificamente mirato a rompere, almeno sindacalmente, la rigidità dei ruoli, sulla parola d'ordine «Tutti uniti dal comandante al mozzo», basata sulla solidarietà a bordo della nave, questi ridiede voce agli equipaggi⁹⁶. Lo stesso

⁹³ Vedi anche MAIC, « Bollettino dell'Ufficio del Lavoro », V/2 (1906), pp. 1206-1210.

⁹⁴ G. PERILLO - C. GIBELLI, *Storia della Camera del Lavoro* cit., p. 153 e sgg.

⁹⁵ Solo con RDL. 26 maggio 1911 in applicazione alla legge 13 giugno 1910, n. 306 si fecero delle tabelle per la composizione degli equipaggi minimi, ma solo per le compagnie sovvenzionate.

⁹⁶ Su Giuseppe Giulietti si veda G. TANINI, *Storia della Federazione Italiana dei Lavoratori del mare, dal maggio 1909 al giugno 1921*, s.d. (ma 1921, rist. Genova 1952); T. NANNI,

capitano descrisse la visione complessiva su cui basava la sua azione⁹⁷, così come diede la sua versione relativamente alle vicende della Società Cooperativa “Garibaldi”, sorta il 18 settembre 1918 con un forte sostegno statale, ma che avrebbe dovuto rappresentare la risposta imprenditoriale della gente di mare all’armamento privato. Era infatti una società di armamento la cui proprietà e conduzione era nelle mani della Federazione dei lavoratori del mare⁹⁸.

Giulietti fu oggetto di esaltazioni e, al contempo, di critiche; restò a lungo al centro di aspri scontri, anche per il non sempre lineare, o comprensibile, comportamento, e per l’intreccio politico con alcune persone legate al regime, sovente in conflitto fra loro⁹⁹. Tutto ciò egli pagò duramente anche se su tali vicende è ancora sempre complesso fare piena chiarezza¹⁰⁰.

La Gente di mare e Giuseppe Giulietti, Bologna 1926; G. GIACCHERO, *Giuseppe Giulietti* cit.; G. SALOTTI, *Giuseppe Giulietti, il Sindacato dei Marittimi dal 1910 al 1953*, Roma 1982, per citare le opere più note, ma su di lui sono indicazioni su tutta la stampa marittima e sindacale del tempo.

⁹⁷ GILLIAT, *I lavoratori* cit.

⁹⁸ G. GIULIETTI, *Perché e come si è costituita e come funzionerà la Garibaldi*, in « La Marina mercantile italiana », XVII/6 (1906), giugno, pp. 218-220; dello stesso: *Pax mundi. La Federazione marinara nella bufera fascista e soluzione della questione sociale con Sindacati Produttori come la “Garibaldi”*, Napoli, s.d.

⁹⁹ Si veda per esempio la posizione a lui totalmente favorevole di G. TANINI, *Storia della Federazione italiana* cit.: « Ogni nave allora era quasi una galera. A bordo regnavano la discordia, il timore, l’odio, la camorra sui viveri. Erano tutti schiavi e si combattevano a vicenda, ma per tutti il comune dolore, per tutti il comune servaggio. Giulietti, conoscendo bene questa situazione, si gettò a capofitto contro tutte le resistenze ostacolanti la unione fra tutti i marittimi » (p. 26); mentre critico fu G. PREZIOSI, *Uno Stato nello Stato. La cooperativa Garibaldi della gente di mare*, Firenze 1922; si vedano anche le durissime espressioni usate da Dionigi Bianciardi il quale, in merito alla situazione dei trasporti marittimi, non esitava a sostenere che « Una delle più gravi iatture della nostra marina mercantile è costituita dal fenomeno mostruoso che si è verificato nel campo dell’organizzazione sindacale italiana, con la federazione marinara del capitano Giulietti » (D. BIANCIARDI, Presidente del « Consiglio centrale dell’Armamento Italia », *I servizi pubblici del mare. Marina mercantile. Servizi sovvenzionati e porti*, Discorso pronunciato in Milano il 17 ottobre 1922, Genova 1922, p. 18).

¹⁰⁰ Si rimanda per esempio a quanto conservato in ASG, Fondo Prefettura, Sala 21, pacco 171, fascicoli « Sequestro milioni Capitano Giulietti »; « Processo Giulietti 1921-1931 »; « Garibaldi - Soc. An. Cooperativa di Navigazione - Genova »; oltre alla documentazione consultata e citata nelle pubblicazioni sull’argomento.

Tabella 9. *Reati e contravvenzioni denunciati all' Autorità Giudiziaria (1887-1913)*

Anno	Diserzioni	Mancanza di rispetto, disobbedienza, insubordinazione, complotto, rivolta	Reati contro la proprietà, falsificazioni, ecc.	Infrazioni alla polizia marittima e alle leggi sanitarie	Infrazioni alla polizia, dei porti e delle spiagge	Infrazioni alla legge e al regolamento sulla pesca	Reati comuni	Infrazioni alla legge sugli infortuni degli operai sul lavoro (1)	Totale n.
1887	557	57	12	63	60	139	29	—	917
1888	680	51	17	62	64	237	29	—	1.140
1889	735	115	16	62	120	177	29	—	1.254
1890	534	95	18	68	69	229	33	—	1.046
1891	299	65	10	46	136	208	34	—	798
1892	266	66	5	44	70	350	20	—	821
1893	342	47	3	44	108	147	27	—	718
1894	425	44	32	66	36	105	43	—	751
1895	341	31	23	79	53	114	22	—	663
1896	233	40	18	93	24	123	47	—	578
1897	262	60	20	36	31	211	22	—	642
1898	277	44	6	25	31	210	29	—	622
1899	472	12	—	47	29	16	49	—	769
1900	371	51	—	68	36	327	42	—	895
1901	526	43	—	36	72	285	5	—	987
1902	44	70	—	68	38	243	26	—	889
1903	426	51	—	52	36	179	62	—	776
1904	367	47	—	41	99	216	44	—	814
1905	492	29	—	83	65	313	29	—	1.111
1906	632	1.923	—	95	41	277	94	6	3.088
1907	672	235	—	97	19	253	60	4	1.340
1908	368	90	—	120	10	221	59	16	884
1909	641	61	—	109	54	220	89	8	1.132
1910	771	58	—	125	49	43	111	18	1.565
1911	894	45	—	143	55	402	101	—	1.610
1912	789	837	—	231	32	311	37	11	2.248
1913	875	862	—	116	49	294	81	4	2.281

(1) compare per la prima volta nel 1906

Fonte: *Sulle condizioni della Marina mercantile, ad annum*

Capitolo IV - Velieri e vapori nel porto di Genova fra Otto e Novecento

1. Il movimento marittimo

Nell'ambito dell'economia marittima nazionale il porto di Genova rappresentava il principale scalo sia per dimensioni che per volume di traffico¹; a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, aveva condiviso con Napoli il ruolo di raccolta e di partenza per gli emigrati².

Nel 1863 la consistenza del naviglio iscritto al compartimento genovese era di 231.000 tonnellate di stazza netta, che costituivano il 34% del ton-

¹ Sul porto di Genova nel periodo compreso fra l'Unità e la prima guerra mondiale la bibliografia è vasta. Oltre al volume di G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, in « Archivio dell'Unificazione Italiana », IV (1961); agli studi di G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova* cit., e a G. GIACCHERO, *Genova e Liguria nell'età contemporanea*, Genova 1970, che costituiscono il quadro economico di riferimento per gli avvenimenti qui considerati, si rimanda a U. MARCHESE, *Il porto di Genova dal 1815 al 1890* cit.; ID., *Economia marittima e sistema portuale in La Liguria*, a cura di A. GIBELLI e P. RUGAFIORI, Torino 1994, p. 731 e sgg.; CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA, *Il porto di Genova dal 1900 al 1951*, Genova 1951; M.E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)* cit.; ID., *Merci, strutture e lavoro* cit., e della stessa, il più recente contributo: *Il porto di Genova: 1861-1970*, in « Memoria e ricerca », II (2002), pp. 23-39; tutti i lavori citati riportano ampia bibliografia sull'argomento.

² Per un inquadramento generale si veda il classico lavoro di E. SORI, *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, Bologna 1979. Sull'emigrazione si svolge un complesso dibattito fin dalla metà dell'Ottocento cui parteciparono anche con vivacità economisti liguri, primo fra tutti Jacopo Virgilio. Il fenomeno era così ingente e composito da costituire oggetto di lezioni presso la Scuola Superiore di Commercio e da essere interpretato come una forma di espansione coloniale attuata da un paese povero (cfr. M. S. ROLLANDI, *L'insegnamento della storia economica a Genova nei primi decenni del Novecento*, in « Bollettino dell'Archivio per la storia del movimento sociale cattolico in Italia », XXXVI/2 (2001), pp. 265-299, in particolare pp. 270 sgg. Su Genova come particolare scalo del flusso migratorio ligure si veda M.E. TONIZZI, *Uomini in fuga: emigranti nel porto di Genova tra Otto e Novecento*, in *Merci, strutture* cit., pp. 39-58. Per un riferimento al porto di Napoli si rimanda al saggio di P. FRASCANI, *Strutture e traffici del porto di Napoli: 1860-1960*, in « Memoria e ricerca », II (2002), pp. 41-62.

nellaggio della flotta del Regno la quale, continuando a crescere, arrivò a rappresentare il 58% nel 1913³.

In sintonia con le caratteristiche della marina mercantile nazionale, anche a Genova la presenza di navi a vapore era modesta al momento dell'Unità e la transizione dalla vela al vapore fu lenta. Tuttavia il ruolo di primato relativo giocato nel contesto marittimo nazionale fece sì che in questo porto, nel 1913, le navi a vapore iscritte costituissero l'85% del tonnelloaggio del compartimento (e il 60% del tonnelloaggio a vapore del Paese)⁴.

Come è stato da molti sottolineato, si manifestarono nel capoluogo ligure, e nei principali centri marittimi della regione, importanti iniziative su più fronti. Nel 1860, per esempio, nasceva il Comitato fra le società di assicurazione marittima e, l'anno dopo, era la volta del Registro Italiano Navale (RINA) per la classificazione delle navi. Dopo quasi un decennio sorgeva la Regia Scuola Superiore Navale e nel 1872 era la volta dell'Istituto Idrografico della Marina⁵.

Nel 1880 Camogli era la sede del primo congresso degli armatori italiani e ai primi del Novecento, nel 1901, sul tronco di una precedente Associazione Marittima Italiana, si formava la Federazione Armatori Liberi⁶.

La vivacità delle pur diversificate iniziative era una indiretta conferma del ruolo dinamico svolto dal capoluogo ligure nell'ambito dell'economia marittima e, più specificamente, in funzione della industrializzazione italiana: a Genova arrivava buona parte delle materie prime importate quali cereali, cotone, carbone, semilavorati impiegati nell'industria meccanica. Tuttavia a lungo i porti liguri rimasero «... scali a cui giungevano navi cariche che ripartivano vuote e da terra carri ferroviari vuoti che ripartivano

³ U. MARCHESE, *Economia marittima* cit., p. 730 e sgg.

⁴ *Ibidem.*

⁵ Cfr. G. GIACCHERO, *Il Registro Italiano Navale*, Genova 1961 e, dello stesso, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova 1984; G. ANNOVAZZI, *I cento anni del Comitato delle Compagnie di Assicurazioni Marittime di Genova 1860-1960*, Genova 1961; L. DI PAOLA, *L'Istituto Idrografico della Marina 1872-1972*, Genova 1972; *Dalla Regia Scuola Superiore Navale alla Facoltà di Ingegneria*, a cura di A. MARCENARO e M.E. TONIZZI, 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).

⁶ ASSOCIAZIONE ARMATORI LIBERI, *60 anni di attività*, Genova 1961.

pieni: erano cioè empori costosi sia per i vettori marittimi che per quelli terrestri »⁷.

A partire dai primi anni Ottanta per il nostro Paese ebbe inizio un periodo caratterizzato da uno sviluppo crescente del reddito, a sua volta distinto in una prima fase, dal 1881 al 1893, a sviluppo attenuato, e in una seconda, dal 1894 al 1913, con un dinamismo molto più accentuato⁸. I dati relativi ai traffici marittimi e, in particolare, a quelli del porto di Genova si inquadravano nelle tendenze di fondo che si andavano manifestando nell'economia italiana.

Esaminando il movimento marittimo dello scalo genovese a partire dal 1881 si osserva che sotto l'aspetto del tonnellaggio gli arrivi fecero registrare circa 2.101 migliaia di tonnellate⁹. Questo tonnellaggio andò crescendo fino al 1890, anno in cui si registrarono circa 3.393 migliaia di tonnellate, con un aumento di circa 1.292.000 tonnellate nell'arco di nove anni. Frutto anche dei lavori di ampliamento del porto allora in fase di ultimazione¹⁰.

Nei due anni successivi, dal 1891 al 1892, il tonnellaggio in arrivo restò pressoché immutato, con lievi variazioni. La depressione industriale, di cui si è fatto cenno in precedenza, che colpì l'Italia in quel periodo, si ripercosse anche sul movimento nel capoluogo ligure, ma già nel 1893 iniziò una ripresa del traffico marittimo, che in qualche modo preannunciava sia la ripresa del movimento mercantile, sia anche il superamento della fase depressiva che aveva colpito tutti i settori economici.

Nel 1893, dunque, il tonnellaggio delle navi arrivate passò a 3.676 migliaia, con un incremento di quasi 462.000 tonnellate in un solo anno, rispetto al 1892: a partire da questo momento il movimento ascendente proseguì con fasi alterne. Complessivamente dalle 3.739 migliaia di tonnellate

⁷ G. DORIA, *Il ruolo del sistema portuale ligure nello sviluppo industriale delle regioni del "triangolo"*, in *La penisola italiana e il mare* cit., pp. 249-284, qui p. 278; sulle conseguenze dell'intervento nei trasporti vedi G. FELLONI, *La rivoluzione dei trasporti in Liguria nel secolo XIX*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, V, Milano 1962, pp. 81-88, ora in *Scritti di Storia economica* cit., pp. 881-895.

⁸ Per un recente, problematico bilancio del processo di crescita e di cambiamento strutturale dell'economia italiana vedi J. COEN - G. FEDERICO, *Lo sviluppo economico italiano 1820-1960*, Bologna 2001.

⁹ Si intendono tonnellate stazza netta.

¹⁰ Vedi M.E. TONIZZI, *Il porto di Genova e la donazione del Duca di Galliera in I duchi di Galliera Alta finanza, arte e filantropia tra Genova e l'Europa*, Genova 1991, pp. 721-762.

del 1894, si passò alle 4.557 migliaia del 1899, con un aumento di 818 migliaia di tonnellate che, ripartite nell'arco dei sei anni considerati, equivalsero ad un incremento medio annuo di oltre 136.000 tonnellate.

È probabile che questi dati abbiano giocato un ruolo non secondario presso gli operatori commerciali dell'epoca e abbiano contribuito a spingerli a chiedere con sempre maggiore insistenza i miglioramenti necessari a gestire un movimento in crescita. Negli anni successivi il movimento portuale degli arrivi segnò un ulteriore aumento.

Nel 1900 il tonnelloaggio risultò essere di 4.833 migliaia e nel 1902 era già a quota 6.029 migliaia. Dal 1899 al 1902 si verificò un incremento di 1.472 migliaia di tonnellate, che si tradussero in un aumento medio annuo di 490.000 tonnellate.

Considerando l'intero periodo dal 1881 al 1902 si rilevò un aumento complessivo di 3.928 migliaia di tonnellate di naviglio in entrata con un incremento medio annuo di poco superiore alle 187.000 tonnellate. Dopo una leggera contrazione seguita nel 1903, l'incremento del tonnelloaggio seguì una crescita sostanzialmente continua fino al 1909, allorché furono toccate le 7.982 migliaia di tonnellate, con un incremento di quasi 1.944 migliaia di tonnellate in cinque anni. Negli anni fino al 1913 i valori del 1909 non furono più raggiunti, ma neppure scesero sotto le 7.547 migliaia del 1911.

Passando a considerare i dati relativi alla stazza media del naviglio è possibile rimarcare il parallelismo che questi presentavano nei confronti dell'andamento del movimento marittimo.

Nel primo periodo, dal 1881 al 1890, la stazza media passò da 371 a 460 tonnellate, con un aumento di 89 tonnellate, ma soprattutto a partire dal 1893 si registrò un incremento della stazza media, che da 653 tonnellate salì a 813 nel 1900, con un incremento medio annuo di poco meno di 23 tonnellate.

Il salto più significativo si verificò però nei tre anni successivi con un livello della stazza media ben superiore agli anni precedenti, principalmente quale conseguenza dell'incremento del vapore. Dal 1901 al 1903, infatti, la stazza passò da 891 tonnellate a 962 nel 1903, con una crescita, rispetto al 1900, di 71 tonnellate, per giungere alle 1.258 tonnellate nel 1913: nel corso di dodici anni (1901-1913) si era registrato un aumento complessivo di 367 tonnellate, pari a un incremento medio annuo di 30,58.

Osservazioni più interessanti anche alla luce dei problemi della gente di mare considerati in questa sede possono essere fatte per quanto concerne il confronto del movimento portuale genovese a vela e a vapore.

Traffico marittimo in arrivo nel porto di Genova (1881-1913)

Anni	Numero navi	Tonnellate *
1881	5.660	2.101.028
1882	5.951	2.332.780
1883	5.867	2.460.025
1884	5.412	2.368.730
1885	6.080	2.687.795
1886	5.540	2.626.492
1887	5.793	2.953.894
1888	5.470	2.801.508
1889	7.512	3.267.131
1890	7.363	3.393.612
1891	6.186	3.314.798
1892	6.470	3.214.138
1893	5.626	3.676.397
1894	5.485	3.739.184
1895	6.087	3.982.373
1896	6.255	4.171.136
1897	6.151	4.306.092
1898	6.084	4.560.795
1899	6.107	4.557.430
1900	5.938	4.833.250
1901	5.631	5.019.736
1902	6.036	6.029.612
1903	6.014	5.789.334
1904	6.262	6.038.575
1905	6.581	6.513.877
1906	6.760	6.907.357
1907	6.614	6.829.536
1908	6.573	7.144.191
1909	6.734	7.982.478
1910	6.398	7.689.936
1911	6.139	7.547.186
1912	7.879	7.252.284
1913	5.840	7.352.494

* Si intendono Tonnellate stazza netta

Fonte: U. MARCHESI, *Il porto di Genova dal 1815 al 1890* cit.; Ministero delle Finanze, *Movimento della navigazione nei porti del Regno, ad annum.*

Per quanto riguarda i velieri si registrò una progressiva contrazione in tutto il periodo considerato, sia sotto il profilo strettamente numerico, sia sotto quello del tonnellaggio fatto registrare dalle navi in arrivo. Il numero degli arrivi, infatti, passò da 3.504 nel 1881 a 2.132 nel 1902, si verificò dunque una diminuzione di 1.379 arrivi nel corso di ventuno anni.

Si trattava di una diminuzione, segno di una tendenza che si sarebbe rivelata irreversibile e questo dato si verificò anche nel tonnellaggio: dal 1881 al 1902, infatti, si registrò complessivamente un calo di circa 147.267 tonnellate di stazza. Esaminando la stazza media del naviglio a vela, che passò da 120 tonnellate del 1881 a 128 nel 1902, si ha l'impressione, in quegli anni, che la staticità di questo dato fosse la conseguenza del processo di eliminazione del naviglio di minore tonnellaggio, confinato già da tempo nella navigazione di cabotaggio.

A fine secolo la navigazione a vapore si presentava come elemento preponderante nel quadro del movimento portuale complessivo di Genova. Da una presenza iniziale di 2.156 arrivi nel 1881 i piroscafi passarono a 3.904 nel 1902, facendo registrare un aumento complessivo di stazza di più di tre milioni e mezzo (3.575.821). Dunque la stazza media del naviglio a vapore nel ventennio considerato crebbe di ben 567 tonnellate, passando da 779 tonnellate nel 1881 a 1.346 tonnellate nel 1902 con un incremento di oltre il 57% sul valore iniziale.

Nel complesso si stava attuando un fenomeno di modernizzazione e di ampliamento delle dimensioni del naviglio, che rifletteva peraltro la fisionomia delle flotte mercantili dei principali paesi europei, compresa l'Italia. Nel caso del movimento nel porto di Genova, in particolare, l'incremento del vapore e della stazza media del naviglio erano per buona parte dovuti alla presenza di mercantili stranieri: a fine secolo soprattutto battenti bandiera tedesca, in posizione di superamento rispetto alla tradizionale presenza della marina britannica¹¹.

¹¹ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova* cit., volume secondo (1883-1914), Milano 1973, p. 45 e sgg.

2. La formazione degli equipaggi nel porto di Genova

a) *Le navi*

Nel capoluogo ligure nel giro di poco meno di trenta mesi, dal 31 dicembre 1900 al 15 giugno 1903, vennero stipulati 387 contratti di arruolamento che riguardavano novantatré bastimenti: 62 a vela e 31 a vapore¹². Erano per la maggior parte iscritti ai compartimenti della Liguria (La Spezia, Genova, Savona, Porto Maurizio) cui si aggiungevano, in minore misura, navi di Castellammare di Stabia, Livorno e Bari.

La varietà e la composizione del naviglio per quanto riguarda la tipologia e la stazza rifletteva proprio la composizione tipica della marina mercantile italiana in questo periodo nel quale il vapore stava ormai superando per tonnellaggio l'armamento velico, anche se quest'ultimo si presentava ancora attivo soprattutto nella navigazione di cabotaggio e in quella mercantile transoceanica, cosiddetta "alla busca"¹³.

Ampio era il divario nel tonnellaggio, che andava dalle 42 tonnellate del *Nirvana*, piccola goletta, alle 2.515 tonnellate del piroscalo *Giuseppe Accame*¹⁴.

¹² È nota la scarsità di documentazione attualmente consultabile a Genova per quanto attiene i Giornali di bordo e, in generale, il materiale versato dalla Capitaneria di Porto del capoluogo ligure (cfr. P. FRASCANI, *Una comunità in viaggio* cit., p. 115). Per tale motivo è parso importante comunicare i risultati dell'indagine svolta su copie di verbali della Capitaneria di Porto di Genova conservati presso il Padiglione del Mare, resa possibile grazie alla gentilezza del dott. Pierangelo Campodonico e alla disponibilità del personale. Il materiale consultato è pertanto così indicato: PADIGLIONE DEL MARE E DELLA NAVIGAZIONE, Collezione Garelli, 2130-2131, Capitaneria di Porto di Genova - *Contratti di arruolamento (31 dicembre 1900-15 giugno 1903)*.

¹³ Molte delle navi a vela e a vapore di cui si è trovata la documentazione, insieme con le indicazioni relative agli armatori, i comandanti, gli equipaggi, le rotte e le convenzioni, sono parte integrante di resoconti e narrazioni della ricca letteratura sull'argomento, comparsa in tempi diversi. Per ricordare solo alcuni di questi contributi, che costituiscono le grandi sintesi su tale argomento, si rimanda a G. FERRARI, *Capitani di mare e bastimenti di Liguria del secolo XIX*, Rapallo 1939; ID., *L'epoca eroica della vela. Capitani e bastimenti di Genova e della Riviera di Ponente nel secolo XIX*, Rapallo 1941; T. GROPPALLO, *Navi a vapore e armamenti italiani. Dal 1818 ai giorni nostri*, Borgo S. Dalmazzo 1957 (sec. ed. Milano 1973); F. SERAFINI, *La città dei marinai. Storia della marina velica imperiese dell'Ottocento*, Milano 1978.

¹⁴ Si intendono sempre tonnellate nette.

Il gruppo più consistente dei velieri, quattro dei quali tra il 1901 e il 1903 cambiarono denominazione (uno anche armatore)¹⁵, aveva una stazza netta compresa fra le 500 e le 1.500 tonnellate (76%) (44 unità su 58). Poco meno del 14% della flotta a vela era composto da navi di stazza fino a 500 tonnellate, mentre era ben ristretto il numero dei bastimenti di portata compresa fra le 2000 e 2500 tonnellate. Prevalevano dunque i brigantini a palo (72,41 %), armati a tre alberi, chiamati comunemente “scippe”, frutto di una modifica apportata al *brick*, per far fronte all’aumento del tonneggio unitario, necessario a svolgere traffici sulle rotte atlantiche¹⁶. Non mancavano, oltre a una goletta, un brigantino e cinque navi goletta (8,62%), anch’essi frutto di mutamenti introdotti alla fine del XIX secolo per ridurre l’equipaggio¹⁷.

Di stazza superiore erano le navi e le navi a palo. Tra le prime, che rappresentano poco meno del 14% dei velieri per i quali venivano stipulati contratti di arruolamento, sovente con lo scafo in ferro o acciaio, figuravano alcune, quali la *Caterina Accame*, la *Saturnina Fanny*¹⁸ o la *Jolanda*, considerate il fiore all’occhiello della marina velica ligure. Analogamente celebri, e celebrate, erano la *Emanuele Accame*, di 2.093 tonnellate, la prima nave a palo costruita in Italia e la *Erasmus*, di 2.157 tonnellate. Quest’ultima, nave a palo costruita a Riva Trigoso, con lo scafo in acciaio, fece il suo primo viaggio con l’equipaggio arruolato nel marzo 1903¹⁹. Come si vedrà meglio fra breve, le navi e le navi a palo citate erano l’esempio concreto dell’estremo

¹⁵ Per questo motivo nell’effettuare alcune considerazioni al riguardo si è fatto riferimento a 58 unità.

¹⁶ Si veda A. GUGLIEMOTTI, *Vocabolario marino e militare*, Roma 1889 (rist. an., Milano 1967); C. DE NEGRI, *Vele italiane del XIX secolo*, Milano 1974; P. CAMPODONICO, *Evoluzione della mariniera ligure nell’età moderna: una lettura di storia marittima e, dello stesso, L’età dei brigantini*, in *Dal Mediterraneo all’Atlantico. La mariniera ligure nei mari del mondo*, Genova 1993, pp. 13-43 e pp. 283-299 dove l’autore riporta anche un efficace apparato iconografico.

¹⁷ Non era questo un fenomeno esclusivamente italiano, ma comune anche alle flotte mercantili nordiche. Per fare concorrenza alla navigazione a vapore si riarmarono molti brigantini a palo « per diminuire le spese di manutenzione e ridurre l’equipaggio »; analogamente per la navigazione costiera si costruirono navi goletta e altri velieri a più alberi che potevano essere portati da equipaggi ridotti (B. LANDSTROEM, *La nave*, Milano 1962, p. 203).

¹⁸ È nota la storia del bel veliero riportata dal capitano Taddei.

¹⁹ Si veda più avanti e in appendice la composizione del personale di bordo.

tentativo “tecnologico” degli armatori di velieri di contrastare l’incombenza del vapore.

Rispetto ai velieri le navi a vapore esaminate avevano una composizione più omogenea per quanto concerne la portata e si collocavano per il 71% nella fascia di tonnellaggio più alta, fra le 1.000 e le 2.000 tonnellate. Quattro sole navi erano inferiori alle 500 tonnellate e due, la *Antonietta Accame* e la *Giuseppe Accame*, superavano le 2.500 tonnellate di stazza.

Di tutte queste, poche erano le navi passeggeri per le quali veniva formato l’equipaggio o parte di esso. La sola nave che partì con destinazione dichiarata per Napoli e poi New York, di cui si ha un contratto completo, con un equipaggio formato specificamente per un “carico” di passeggeri era il *Balilla* dell’armatore G. Bertollo. Per buona parte le altre, sia a vela sia a vapore, erano navi dell’armamento libero da carico, o, comunque, non erano destinate in prevalenza ad essere «navi da emigranti»²⁰. Solo successivamente agli anni esaminati, infatti, dopo che questi bastimenti e le persone trasportate quasi al pari di merce comune furono coinvolti in terribili incidenti, venne emessa una legislazione più rigorosa relativamente alle attrezzature e al personale, il che comportò una composizione dell’equipaggio più idonea e funzionale. Certo è che gli equipaggi formati nel capoluogo ligure nel periodo in questione non andavano su navi di compagnie sovvenzionate o su piroscafi di linea. Tutti, infatti, facevano parte della marineria libera. Per tale motivo si è affermato che questo gruppo di bastimenti presenta caratteristiche che non si discostavano dalla fisionomia complessiva del naviglio che animava la marina mercantile dei primi del Novecento.

Questa eterogenea “flotta-campione” era costituita da un armamento composito, connotato dalla coesistenza di navi vecchie e nuove, dalla comistione di vele vecchie e nuove, e, all’interno stesso della vela, di quel tipo di naviglio che rifletteva i tentativi di “migliorare” il veliero ottimizzandone i rendimenti, per non cedere, se non lentamente, e con graduale, tardiva, prudenza, al vapore. Era insomma una sorta di verifica di quanto si è più volte affermato relativamente alla “oceanizzazione” della marineria ligure. «Sbaglierebbe chi applicasse il semplice concetto che il vapore “più moder-

²⁰ Tomaso Gropallo definisce per esempio lo *Zilia*, come uno degli «ultimi grossi brigantini da emigranti» (*Il romanzo della vela* cit., sec. ed., p. 22), ma è difficile operare delle rigorose verifiche.

no” ha progressivamente soppiantato la vela, “più antica” – osserva P. Campodonico – Per molti anni le due forme convivono: velieri e vapori si integrano e scelgono spazi differenti. Le grandi linee commerciali i primi, le linee veloci e regolari, ma di minor raggio, gli altri »²¹.

L'età media dei velieri presi in esame nel momento in cui per essi venne stipulato per la prima volta il contratto di arruolamento nel corso di trenta mesi (dicembre 1900 - giugno 1903) era di poco inferiore ai diciannove anni²²: questo dato comprendeva peraltro bastimenti appena varati nell'anno in cui fu stipulato il contratto in questione, e altri che giungevano ad avere 31 anni, come il *Rosario*, brigantino a palo di 358 tonnellate. Osservando più nel dettaglio questo elemento si osservava che solo quattro navi avevano un'età inferiore ai tre anni. Alla data del primo contratto, infatti, nell'ottobre 1901 la nave goletta *Lucia Costanza* di Porto Maurizio, costruita nei cantieri Terizzano, aveva tre anni e l'altra piccola nave goletta, *Roma*, nel novembre 1902 era fresca di varo nei cantieri chiavaresi Gotuzzo. Di ben altra portata erano la nave *Jolanda*, con scafo in acciaio (1.798 tonnellate) e la nave a palo *Erasmus*, anch'essa con scafo in acciaio (2.157 tonnellate). Rispettivamente dei fratelli Sanguineti e di Erasmo Raffo, ambedue chiavaresi, queste uscivano dalla Società Esercizio Bacini di Riva Trigoso. Si trattava peraltro di casi abbastanza inconsueti dal momento che buona parte dei velieri aveva un'età compresa fra i 21 e i 30 anni e, anzi, dato ancora più indicativo, il 50,87% era costituito da bastimenti di età compresa fra i 26 e i 30 anni. Erano navi costruite negli ultimi decenni del XIX secolo, che, ormai inadeguate e impotenti di fronte alla concorrenza del vapore inglese, « scacciat(e) dalle rotte più vicine ed immediatamente interessanti il traffico nazionale ... dovettero batter rotte sempre più remote e lunghe con i più vari carichi », senza per questo riuscire a sfuggire agli « onnipresenti inglesi »²³. Quelli che venivano definiti “brillanti alturieri” nei loro primi anni di attività, erano infatti sovente soggetti a veloce deperimento e finivano per essere impiegati dagli

²¹ P. CAMPODONICO, *Evoluzione della mariniera ligure* cit., p. 36.

²² Come si può riscontare dalla tabella riportata in appendice, oltre ai quattro velieri che mutarono nome, mantenendo peraltro le stesse caratteristiche tecniche : *Montstuart* poi *Primo*, *Innerwick* poi *Scillin*, *Rising Star* poi *Sollecito*, *Zoagli* poi *San Gaetano*, non si sono reperiti alcuni dati tecnici relativi al *Nirvana*. Per tale motivo le percentuali relative all'età dello scafo dei velieri, che è quella di primo riferimento, sono calcolate relativamente a 57 unità.

²³ V.D. FLORE, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia* cit., p. 135.

armatori liguri per effettuare trasporti di beni voluminosi e poco sensibili (legnami, laterizi, rottami ferrosi, petrolio)²⁴, a basso valore intrinseco, continuando un percorso commerciale imboccato negli anni Ottanta del XIX secolo, destinate a cercare il nolo in un contesto che vedeva il naviglio mercantile italiano sempre meno competitivo, spinto a battere le rotte più pericolose e sempre più remote del globo come quelle del Cile, del Perù, dell'America nord-occidentale, dell'Australia, dell'Estremo Oriente²⁵.

Accanto a navi già d'età, che ai primi del Novecento si battevano dignitosamente e a lungo continueranno a percorrere linee di traffico sempre più marginali e ad alto rischio, navigavano velieri più giovani, costruiti cioè in tempi più recenti, a conferma della perdurante fiducia riposta dall'armamento ligure nella bontà della vela. Era il caso dei brigantini a palo, fatti costruire a partire dalla fine dell'Ottocento nei cantieri Terrizzano di Porto Maurizio (*Lucia Costanza* nel 1898) o di L. Gotuzzo di Chiavari (*Nemesi* nel 1889, *Roma* nel 1902, *Colombo* nel 1891, *Affezione* nel 1884, *Francesco* nel 1891). Erano imbarcazioni interamente in legno, talvolta costruite sotto la sorveglianza speciale dei periti del Registro Italiano Navale, capaci di prestazioni brillanti. Il *Francesco*, per esempio, «era bastimento veloce ed effettuò ottimi passaggi quali Samarang-New York in 104 giorni, Batavia-Falmouth in 98, Shields-Singapore in 97 e Cardiff-Singapore in 98» come ci riferisce Tomaso Gropallo²⁶.

Queste costruzioni erano in parte anche il frutto, tardivo, dei finanziamenti statali alla cantieristica²⁷, che vedeva negli stabilimenti liguri la produzione di scafi di grande stazza (avviando una maggiore divaricazione

²⁴ Cfr. M. DORIA, *La marina mercantile* cit., pp. 105-107.

²⁵ Molti di questi termineranno la loro "carriera" silurati durante la prima guerra mondiale, se non prima a causa di fortunali o incendi a bordo. Sono note le pagine quasi "affettive" che il Gropallo riserva ai velieri; così descrive il *Silenzio*, costruito nel 1875, «fu un vero pellegrino del mare, vagando dappertutto alla ventura del nolo e non vi fu porto dal Golfo Persico alla Columbia britannica, dal Cile al Mar Baltico che non avesse visitato ... Come tutti i grandi veterani del passato *Silenzio* finì nel traffico di Pensacola. Poi si ridusse a trasportare carbone dalla Sardegna; da ultimo divenne pontone in Genova ... » (T. GROPALLO, *Il romanzo* cit., pp. 120-121).

²⁶ *Ibidem*, p. 172.

²⁷ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit.; V.D. FLORE, *L'industria dei trasporti* cit., p. 248 e sgg. Vedi su questo anche C. SUPINO, *La navigazione dal punto di vista economico*, Milano 1913.

rispetto agli impianti meridionali), ma erano anche la testimonianza di una ultima lotta contro la supremazia del vapore, un estremo tentativo di frongeggiare i “tramps”. Si potrebbe quasi dire una lotta tra mezzi marittimi “poveri” in cui venne messa ogni attenzione per il contenimento dei costi e per il calcolo di ogni possibile convenienza²⁸. Oltre alla « umilissima navigazione di cabottaggio », nei primi anni del Novecento, alla marina veliera non era rimasto che un certo tipo di concorrenza al “vapore facchino”. E ciò era fenomeno del tutto nuovo per i mari.

« Là dove vi sono dei grossi carichi, ma le operazioni di imbarco e di sbarco si succedono lente, vediamo apparire il grande veliero, perché – osservava Giorgio Molli – esso può affrontare con perdita minore la stallie e controstallie o periodo di attesa inoperosa al luogo di carico o di scarico, perché rappresenta un impiego di capitale minore, ed occupa minor personale. Così il trasporto del guano, dei nitrati, dei marmi, di molto minerale, talvolta anche del carbone, del grano e dei cereali su lunghi itinerari che offrono pochi punti di rifornimento ai vapori, porge ancora un discreto campo di azione al grande veliero »²⁹.

In questo ambito andava considerata non solo la costruzione delle grandi navi a palo quali la *Emanuele Accame* del 1891, prima nave a palo realizzata in Italia, che fa parte della leggenda marinara della Liguria³⁰, e l'*Erasmus*, del 1903³¹, tutte superiori alle 2.000 tonnellate di stazza netta, ma anche le numerose costruzioni di navi e brigantini con scafo in ferro o acciaio. Era il caso del *Battinin Accame*, costruito nel 1891 a Pertusola, su progetto inglese, o del *Garibaldi* e dell'*Avanti Savoia* usciti rispettivamente nel 1890 e nel 1891 dal Cantiere Ansaldo di Sestri Ponente, anch'essi su piani inglesi, o ancora della nave *Jolanda*, costruita nel 1902 a Riva Trigoso, dalla Società Esercizio Bacini³². Si trattava di bastimenti meno veloci di certi velieri, ma indubbia-

²⁸ Come per altri aspetti dell'economia marittima ciò non riguardava solo l'armamento italiano, ma trovava nella nostra penisola e presso gli armatori liguri una particolare attenzione e disponibilità. Cfr. B. LANDSTROEM, *La nave* cit.; L. MACCARONI, *Navi, porti, cantieri. L'evoluzione dei trasporti marittimi*, Milano 1967.

²⁹ G. MOLLI, *La marina antica e moderna*, Genova, 1906, pp. 636-638.

³⁰ T. GROPALLO, *Il romanzo* cit., pp. 203-215.

³¹ Per “Erasmus” e per “Jolanda” nel 1902 e nel 1903 vengono registrati i contratti di arrolamento per i primi viaggi in assoluto.

³² I riferimenti alla cantieristica genovese e ligure sono in G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., vol. secondo, p. 34 e sgg., e in particolare sull'attività dell'Ansaldo cfr. U. SPADONI, *L'Ansaldo e la politica navale italiana* e E. BAGNASCO - A. RASTELLI, *L'attività e la produzione*

mente più sicuri contro il rischio di incendi a bordo per combustione delle merci trasportate. D'altro canto erano ormai merci come grano, combustibili, nitrati, legname, quelle portate dalle vele italiane. Il *Garibaldi*, brigantino a palo con lo scafo in acciaio, dell'armatore Giacomo Coxe di Loano, nel 1890 « lascia Genova ... e fa NewYork-Batavia con petrolio e Bangkok-Liverpool con legnami »³³.

Se ai marittimi che stipulavano il contratto di arruolamento presso la Capitaneria di porto di Genova tra il dicembre 1900 e il giugno 1903 poteva capitare di lavorare su velieri appena varati, certo questa era una esperienza impossibile sulle navi a vapore per le quali veniva assunto il personale di bordo nello stesso periodo. L'età media dei vapori esaminati era 16,7 anni, che scendeva a 15,6 escludendo il *Filippo Chicca*, costruito a La Seyne nel 1853, e quindi con 48 anni di vita³⁴. Comunque, nessuno di essi era nuovo. Analizzando più nel dettaglio le classi di età si osserva che più del 56% dei piroscafi aveva un'età compresa fra gli undici e i venti anni; tale dato saliva al 70% se si considerano anche le unità fino ai venticinque anni.

I vapori di più recente costruzione, vale a dire di un'età compresa fra 0 e 10 anni, erano il *Giuseppe Accame*, di 2.515 tonnellate, fatto costruire nel 1899 a La Spezia, la *Antonietta Accame*, di poco inferiore, anch'essa varata a La Spezia, e il *Livietta*, di 1.808 tonnellate, interamente fabbricata nel cantiere N. Odero di Sestri Ponente. Insieme con il *Città di Massa*, piccolo vapore di 118 tonnellate, erano gli unici piroscafi usciti, del tutto o in parte, da cantieri nazionali. I primi tre, in particolare, facevano parte del gruppo di vapori da carico utilizzati dai Dall'Orso sulle rotte granarie del Mar Nero e dagli Accame, oltre che nel Mar Nero, in Nord Europa e nelle rotte del Plata³⁵. Tutti gli altri piroscafi vennero acquistati all'estero, in prevalenza in Inghilterra, e di essi ben il 74,19% era costituito da navi di seconda mano.

Questa caratteristica era meno vistosa per i velieri che, pur essendo anch'essi "usati" per almeno un terzo del dato complessivo, e in questo caso

cantieristica in *Storia dell'Ansaldo*. 2. *La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, a cura di G. MORI, Roma-Bari, 1995, rispettivamente pp. 67-88; 89-109.

³³ T. GROPALLO, *Il romanzo* cit., p. 217, dove sono riportati vari tempi di navigazione.

³⁴ I calcoli sono stati fatti escludendo dal computo il *Prospero*, di cui non si sono reperiti i dati.

³⁵ T. GROPALLO, *Navi a vapore ed armamenti italiani*, pp. 255-256.

il cantiere di realizzazione degli scafi era inglese e, più raramente tedesco, erano anche prodotti di un'attività di grande tradizione e nella penisola e in non lontane zone di consolidata abilità manifatturiera³⁶.

I velieri erano dunque in media più vecchi dei vapori, ma ciò non deve stupire dal momento che se l'efficienza del vapore risultava essere tre, quattro volte maggiore di quella del veliero, l'efficienza del bastimento a vela diminuiva più lentamente di quella del vapore, aveva insomma un minore tasso di usura³⁷. Si può forse dire che in parte i due tipi di naviglio da questo punto di vista si equivalessero.

C'era invece una distinzione importante fra i bastimenti registrati nel porto nel periodo in questione: la prevalenza di vapori, non solo di seconda mano, ma, data la subalternità tecnologica rispetto alla produzione e ai tempi di sviluppo dell'industria anglosassone, la loro provenienza dagli stabilimenti inglesi. Due piroscafi erano stati costruiti interamente in Italia: il *Livietta*, di 1.808 tonnellate, commissionato da Michelangelo Dall'Orso a Sestri Ponente, presso il cantiere Odero, e il *Città di Massa*, che proveniva dai cantieri Pertusola. Del *Giuseppe Accame* risultava italiano, dai cantieri Hofer di La Spezia, lo scafo. Tutti gli altri vennero acquistati all'estero, in prevalenza in Inghilterra. Nel campione esaminato, questo elemento, che era comune anche ai velieri, presentava una percentuale molto più alta per i bastimenti a vapore: delle navi a vela prese in considerazione il 47,22% era di seconda mano e, di queste, il 41,17% era acquistato all'estero; i bastimenti a vapore di seconda mano costituivano l'88,88% di quelli esaminati, e di questi le navi acquistate all'estero costituivano l'83,33%. Insomma, la quasi totalità.

Per quanto limitato, il campione confermava dunque un fenomeno tutto nazionale, e ligure in particolare: ai primi del Novecento la marina mercantile italiana, di cui quella ligure era parte preponderante, impiegava navi di seconda mano, in gergo definite "carrette", o anche, come faceva Edoardo Giretti, "facchini del mare"³⁸. Il termine, non proprio lusinghiero, era indicativo

³⁶ Si vedano per esempio i cantieri Martinolich di Lussinpiccolo da cui provenivano gli scafi di armatori di Castellammare di Stabia.

³⁷ G. MOLLI, *La marina* cit., pp. 480, 536.

³⁸ E. GIRETTI, *I succhioni della marina mercantile*, in « Giornale degli economisti », gennaio 1905, p. 58. Di qualche anno precedente era l'articolo di S. RAINERI, *La selezione naturale del naviglio mercantile*, in « Atti del R. Istituto d'incoraggiamento di Napoli », IX (1896), n. 4,

della subalternità degli armatori del nostro Paese rispetto a quelli del Nord Europa: inglesi, in primo luogo, e poi tedeschi. In proposito la stampa era quasi unanimemente critica e sono state condivise da molti le considerazioni di Epicarmo Corbino che registrava negli anni dal 1901 al 1914 uno sviluppo della marina mercantile di proprietà di numerosi piccoli armatori o di piccole società, « che – egli osservava – realizzavano profitti del 10, 15, talvolta del 20 per cento all'anno con vecchie carcasse eliminate dalle marine più ricche spesso per demolizione, e che ignoravano il complicato sistema dei premi »³⁹.

Eppure, nonostante la consapevolezza che in questo ambito si parlasse di una marineria minore, di un armamento povero, la descrizione di questi “vapori facchini” aveva spesso note di ammirazione, forse non tanto per gli armatori, ma, indirettamente, per coloro che vi lavoravano a bordo.

« Gigante o pigmeo – così scriveva un “ex-marinaio” nei primi anni del Novecento – il vapore facchino rappresenta la caratteristica più saliente del commercio marittimo contemporaneo. Esso non ha meta, segue la ventura del nolo, la grande legge della domanda e della offerta. Economico al massimo grado, il vapore facchino accetta qualunque carico, qualunque viaggio, purché ne escano le sue spese ed il legittimo beneficio dell'armamento. Esso caricherà indifferentemente grano, cereali, carbone, minerale, metalli, cotone, fibre tessili; tutte le merci infine che viaggiano in grandi masse da un capo all'altro del mondo ... In ogni caso la caratteristica è questa: il buon mercato del trasporto, l'indipendenza da itinerari prestabiliti. Tutte le destinazioni sono buone purché il nolo sia remuneratore »⁴⁰.

pp. 1-7, che, applicando le teorie evoluzioniste alla marina mercantile italiana osservava che « il naviglio, il quale non può più lottare dove le condizioni ambientali son rese più difficili e le armi più potenti, emigra in paesi dove la vita è in uno stato più primitivo, dove la concorrenza è più scarsa e il nolo più remuneratore, dove insomma l'ambiente è più propizio a un organismo ormai debole, dove il problema della navigazione economica non ha raggiunto il diapason dei paesi più avanzati nel commercio marittimo » (p. 1). L'espressione di Giretti fu ripresa da E. CORBINO (*Annali dell'economia italiana*. Volume quinto, Napoli, s.d., p. 308) che la condivideva e che proprio negli anni esaminati vedeva lo sviluppo della marina da carico « sminuzzata fra un grande numero di piccoli armatori », i facchini del mare, appunto; vedi anche V.D. FLORE, *L'industria dei trasporti* cit., p. 141; PRO SCHIAFFINO, *Le “carrette” degli armatori genovesi*, Genova 1996.

³⁹ E. CORBINO, *Annali*. Volume quinto cit. p. 309; dello stesso autore vedi *Per una marina da carico italiana*, in « Giornale degli economisti », ottobre 1917. In tempi più recenti il comportamento degli armatori italiani è stato interpretato alla luce di una motivazione esclusivamente economica alla base dell'acquisto di navi tecnicamente superate, ma spesso in buone condizioni di sicurezza (V. D. FLORE, *L'industria dei trasporti marittimi* cit., p. 142).

⁴⁰ G. MOLLI, *La marina* cit., pp. 519-520.

A questi vapori modesti faceva dunque concorrenza una vela “affinata” al massimo, ma non per questo destinata a sopravvivere: « il naviglio veliero – concludeva Giorgio Molli – non è in gran parte che la sopravvivenza di una marineria che fu, che è già morta, dal momento che ogni anno degrada »⁴¹.

b) *I contratti di arruolamento (1901-1903)*

I contratti stipulati presso la Capitaneria di Porto di Genova esaminati in questa sede riguardavano viaggi da effettuare su un naviglio composito, dalle eterogenee caratteristiche come quello fin qui descritto.

La formula giuridica con cui veniva assunto il personale di bordo contemplava tutti gli aspetti relativi ai compiti, le mansioni, i tempi di lavoro e di riposo, il vitto, il comportamento dei vari componenti l’equipaggio, nonché l’ambito di esercizio dell’autorità da parte del comandante⁴².

Ogni aspetto della vita di bordo era preso in esame, compresi i termini di imbarco e sbarco dell’equipaggio nel caso in cui la nave si fosse venuta a trovare lontano da Genova.

Le formule adottate erano sostanzialmente le stesse, là dove dovevano essere toccati i punti che regolavano per legge tale contratto. I concetti guida su cui si reggevano tali atti potrebbero essere riassunti in poche “parole-chiave”: autorità assoluta del comandante; convenienza dell’armatore; solidarietà senza distinzioni nell’emergenza⁴³. In particolare la centralità della convenienza dell’armatore era ribadita in due passi del contratto e in termini comuni a ognuno di tali atti. Allorché venivano definite le rotte del bastimento, di cui in particolare si indicava la prima e immediata nel tempo, si precisava che esse sarebbero state stabilite sulla base, appunto, della convenienza dell’armatore. L’altra clausola, di molto maggiore peso, era che il contratto poteva essere rescisso in qualunque momento da parte dell’armatore, senza che sussistesse alcun tipo di reciprocità da parte del personale. Era questo uno dei punti su cui si sarebbero fondate le più forti e condivise richieste sindacali dei primi anni del Novecento.

⁴¹ *Ibidem*, p. 539.

⁴² Per indicazioni più specifiche si rimanda ai capitoli precedenti.

⁴³ Con questo termine non si intendeva solo un evento atmosferico o di generica difficoltà nella navigazione, ma anche i tempi di carico e scarico delle merci in relazione con la convenienza economica dell’armatore, sempre tutelata dal comandante.

Tuttavia, pur presentando un identico impianto nella formulazione giuridica, i contratti si differenziavano fra di loro poiché su di essi si rifletteva il livello di complessità nella formazione dell'equipaggio: molto semplificato per le navi a vela, più composito e articolato per le navi a vapore. Proprio la più alta molteplicità nella composizione dell'equipaggio dei vapori, e della vita a bordo, potrebbe essere all'origine della maggiore frequenza con cui per i piroscafi si ricorreva all'assunzione di ridotte unità di personale (si potrebbe parlare di continui "rabbocchi"), quasi del tutto assenti per i velieri.

Innanzitutto sussistevano clausole sempre presenti per quanto concerneva il rimpatrio dei giovani richiamati al servizio militare e in genere erano omogenee le indicazioni relative alle modalità di ritorno in patria nel momento in cui il contratto giungeva al termine.

Soprattutto per i velieri si precisavano i porti in cui « non si farà scalo ». Si trattava di una clausola che tutelava l'equipaggio dallo sbarcare in zone ad alta morbilità, prevalentemente toccate dalla malaria, ma talvolta anche località a rischio di attacchi di pirateria.

Il contratto per i velieri si differenziava in termini significativi da quello per il vapore dove si affrontava l'argomento dei capi: Horn e Buona Speranza. Notoriamente ad alto rischio, queste navigazioni rappresentavano una delle paure più consistenti per i naviganti, ma anche un loro grande orgoglio una volta tornati vivi a casa. Ne erano tutti consapevoli: il rischio si traduceva in un incentivo salariale destinato quasi sempre solo ai marinai, e in termini dettagliatamente specificati per iscritto.

Per converso una peculiarità delle norme della navigazione a vapore riguardava unicamente le mansioni che dovevano essere svolte dal personale di macchina. Affermato il principio che l'apparato meccanico doveva essere sottoposto a manutenzione e pulizia, solitamente a questa indicazione si affiancava il principio che in casi particolari, quali esigenze specifiche indicate dal comandante oppure all'entrata e all'uscita dei porti o ancora, a ridosso della partenza del bastimento, le norme della ordinaria scansione dei tempi e dei modi di lavoro "saltavano". Scomparivano le ore franche e appariva invece la « consueta corvé » (vedi per esempio il contratto del *Balilla*). Si trattava di modi diversi per modificare i tempi e i modi del lavoro. Il concetto di emergenza faceva capolino in continuazione, ma, dato l'ampio mandato di cui disponeva il comandante, era particolarmente difficoltoso mettere in discussione l'applicazione di tali clausole.

Le indicazioni relative all'alimentazione erano sostanzialmente omogenee nella loro totale genericità, mentre costante era la precisazione per cui ai fuochisti, in navigazione, era dato un litro di vino al giorno, a fronte di una razione per tutti di mezzo litro. La durezza del lavoro di questa categoria era tale da metter per iscritto un simile dettaglio. Restavano poi variazioni legate alla maggiore o minore parsimonia dell'armatore per esempio riguardo la colazione, che solo due volte la settimana era con il caffè. Ma le proteste sempre avanzate per il vitto, e particolarmente sottolineate durante i primi scioperi suggeriscono che a bordo fosse diffusa una cattiva condizione alimentare.

c) Numeri, ruoli, salari

Più di mille (1015) erano le persone che componevano gli equipaggi delle navi (38 a vela, 20 a vapore) per le quali fu registrato un contratto di arruolamento completo, che cioè rispecchiava per intero l'assetto dell'equipaggio in navigazione. Ciò ha consentito di considerare e confrontare la composizione del personale a bordo di questi bastimenti.

Come si vede nelle tabelle riportate in appendice, le navi sono state classificate per classi di tonnellaggio e ciò consente di vedere come sistematicamente il numero di elementi che formavano l'equipaggio dei velieri fosse inferiore a quello delle navi a vapore.

Per un quadro completo si rimanda alla tabella relativa al « Numero dei componenti di ciascun equipaggio »⁴⁴.

Media dei componenti i bastimenti per classe di tonnellaggio

classe A 0-500		classe B 501-1000		classe C 1001-1500		classe D 1501-2000		classe E 2001-2500	
<i>ve</i>	<i>va</i>	<i>ve</i>	<i>va</i>	<i>ve</i>	<i>va</i>	<i>ve</i>	<i>va</i>	<i>ve</i>	<i>va</i>
9,50	14,60	12,93	18,50	15,61	21,33	19,00	25,28	26,50	29,00

In questa comparazione si è escluso dal calcolo il dato relativo al piroscafo *Balilla*, poiché questo, come si è già accennato, era l'unico vero

⁴⁴ Il contratto di *Nemesi* fu l'ultimo stipulato prima del naufragio (cfr. T. GROPPALLO, *Il romanzo della vela* cit., p. 164 e sgg.)

piroscafo per passeggeri, probabilmente emigranti. Difatti proprio nella specifica occasione nella quale si è rilevato il numero dei componenti delle persone a bordo si dichiarava espressamente di fare la rotta Genova – Napoli – New York con a bordo molti passeggeri. Lo rivelava, tra gli altri, l'esistenza dei capistiva e le norme contrattuali che ne regolavano la presenza a bordo e lo sbarco in concomitanza con l'arrivo nel porto di New York (c'erano anche i medici, che ben raramente si sono trovati in questi contratti).

Le altre navi, invece, pur non escludendo in alcuni casi il trasporto di emigranti, associavano a questo il trasporto di altro e presentavano perciò una composizione dell'equipaggio più omogenea a quella di un mercantile che a quella di un bastimento esclusivamente per passeggeri, sia pure di modeste esigenze come quelle di centinaia di migliaia di poveracci che in quegli anni lasciarono l'Italia.

Dunque a parità di classe di tonnellaggio i piroscafi richiedevano un maggior numero di componenti a bordo. Tale divario aumentava soprattutto per la classe D, quella cioè per i bastimenti di stazza compresa tra 1501 e 2000 tonnellate. Oltrepassata questa dimensione del naviglio, ecco che anche il veliero che superava le 2.000 tonnellate di stazza netta richiedeva molto personale a bordo e diminuiva il divario con il numero dei componenti la nave a vapore.

L'altro elemento di grande significato nel passaggio dalla vela al vapore era costituito, come si è lungamente detto in precedenza, dalla presenza di nuovi ruoli, che corrispondevano a nuove competenze.

A bordo del veliero, infatti, la gerarchia era molto semplificata poiché semplici erano le mansioni da espletare. Alla centralità del ruolo del comandante, cui si poteva affiancare il secondo, faceva seguito il compito svolto dal nostromo: anello di congiunzione fra comando e bassa forza. Uomo di grande esperienza, non a caso era prevalentemente in una fascia di età di poco inferiore al comandante in prima. Tutti gli altri componenti l'equipaggio di un veliero avevano la qualifica di marinaio, poi giovinotto e infine mozzo. Poteva talvolta comparire il dispensiere o qualche altra figura con una competenza specifica, ma non rappresentava la norma.

Sul vapore esisteva invece una gamma molto più articolata di ruoli. Come si è più volte accennato, tutto il personale che ruotava intorno al funzionamento delle macchine creava la più profonda differenza. Il macchinista era la figura centrale: deteneva conoscenze tecniche che il comandante non

Tabella 1. *Numero dei componenti gli equipaggi (per classi di tonnellaggio)*

CLASSE A (0-500)		CLASSE B (501-1000)		CLASSE C (1001-1500)		CLASSE D (1501-2000)		CLASSE E (2001-2500)	
VELIERI									
Giustizia	7	Baccicin Revello	12	Affezione	14	Honululo	16	Emanuele Accame	28
Lucia Costanza	9	Bianca Casanova	13	Angela Casanova	16	Jolanda	22	Erasmus	25
Madre Maria	12	Colombo	13	Annibale	18				
Nirvana	9	Enrichetta Accame	15	Avanti Savoia	16				
Rosario	9	Esperia	14	Battinin Accame	16				
Unione S.	11	Lina	14	Francesco	15				
		Luigia	14	Garibaldi	17				
		Marciani	13	King Alfred	16				
		Martinin	10	Nemesi	14				
		Olga	15	Primo	16				
		Roma	11	Rosin	15				
		San Gaetano	13	Scillin	15				
		Sollecito	14	Zilia	15				
		Virginia	10						
		Zoagli	13						
PIROSCAFI									
Città di Massa	10	Andrea	19	Angela	19	Balilla	55	Giuseppe Accame	29
Filippo Chicca	19	Colombo	18	Angelica Accame	25	Confidenza	25		
Prospero	15			Cavour	20	Costante	24		
				Concordia	22	Dante	25		
				Giuseppe	22	Livietta	24		
				Rosalba	20	Lorenzo	24		
						Michelangelo	30		
						Pinin	25		

possedeva, aveva svolto studi e apprendistato obbligatorio, con una competenza irrinunciabile durante la navigazione. Intorno a lui operavano altri con differenziate mansioni, fuochista e carbonaio innanzitutto, ma anche operaio meccanico, calderinaio, fanalista.

Il peso di questo ruolo si traduceva in termini salariali indiscutibilmente privilegiati, almeno in questo periodo storico.

Sui velieri il comandante aveva retribuzioni mensili elevate: con una media di 203 lire, rispetto alla quale il restante personale aveva salari molto inferiori e sostanzialmente collocati su fasce basse. Nel momento in cui egli era al comando di un vapore per il cui funzionamento occorreva il lavoro di più persone con precise conoscenze, ecco che il livello retributivo del comandante scendeva a una media di poco inferiore alle 143 lire al mese, più bassa della media retributiva dei primi macchinisti, che si attestava su poco meno di 149 lire. Necessità di istruzione specifica e lento adeguamento dell'organizzazione scolastica sul territorio nazionale avevano portato a una offerta di lavoro come comandante in prima molto più alta di quella dei macchinisti.

Tutte le altre fasce seguivano in proporzione tale andamento, sottolineando ancora una volta come le nuove capacità tecniche, a fronte di una precedente genericità tipica della vela, premiasse in termini salariali.

Ecco quindi che la media dei salari dei secondi macchinisti era di 124,7 lire mensili, seguita dai capofuochisti (95,3), dagli operai meccanici (92,5) dai calderinai (89 lire), dagli ingrassatori (84 lire), dai fuochisti (80,5), dai dispensieri (78), dai carbonai (57). E poi tutte le altre fasce consuete, rispetto alle quali il nostromo manteneva un ruolo di relativo distacco, legato peraltro al compito particolare che gli era affidato.

Questi dati sottolineavano immediatamente come nel passaggio al vapore si creassero due livelli di competenze, quella di comando e quella tecnica, che alla lunga avevano contribuito ad alimentare una concorrenza a bordo, composte solo per la necessità di unicità della direzione e per le attribuzioni di comando che la legge assegnava al capitano.

Tabella 2. *Retribuzioni mensili dei capitani su navi a vela e a vapore*

	Minimo	Massimo	Media ponderata
Velieri	120,0	300,0	203,4
Piroscafi	100,0	200,0	142,9

Tabella 3. *Salari dell'equipaggio sui piroscafi **

Ruolo	Minimo	Massimo	Media ponderata
Allievi macchinisti	0,0	85,0	70,0
Calderinai	80,0	90,0	89,0
Camerieri	40,0	60,0	46,7
Camerotti	40,0	70,0	54,2
Capitani	100,0	300,0	180,9
Capo fuochisti	90,0	110,0	95,3
Capostiva	30,0	30,0	30,0
Carbonai	15,0	60,0	57,4
Carpentieri	60,0	100,0	74,7
Dispensieri	60,0	85,0	78,0
Fuochisti	75,0	90,0	80,5
Giovinotti	25,0	80,0	41,0
Ingrassatori	80,0	90,0	84,0
Marinai	25,0	80,0	60,9
Mozzi	0,0	50,0	18,5
Nostromi	70,0	100,0	87,1
Operai meccanici	75,0	110,0	92,5
Primi macchinisti	100,0	200,0	148,9
Secondi	90,0	155,0	124,7
Secondi macchinisti	112,6	150,0	100,0
Secondi nostromi	60,0	80,0	71,7

* Per alcuni ruoli si è riscontrato un salario minimo pari a zero. Le cause possono essere le più varie, tra cui la necessità di pagare il costo del viaggio con il lavoro, l'acquisizione di esperienza lavorativa e, non escluso, l'avviamento al lavoro come mozzo.

d) *Provenienza geografica e istruzione*

Da dove veniva la gente di mare che sottoscriveva i contratti di arruolamento per le navi esaminate ⁴⁵? Più del 61% dalla Liguria, cui facevano seguito marittimi dalla Sicilia (9,16%), dalle Puglie (6,61%), Campania (6,51%), Toscana (6,41%), Calabria (4,37), Marche (2,44) e così via. La composizione percentuale si modificava se si prendeva in esame la provenienza regionale degli ufficiali: il dato saliva per quanto concerneva la Liguria, da cui proveniva l'83,33% di essi, seguito dalla Campania (6,41%), dalla Sicilia (3,21) e in pari misura da Veneto e Toscana (1,28%). Se poi si esamina la provenienza dei macchinisti si osserva che oltre alla Liguria, erano Campania, Sicilia, Toscana, Lazio e Sardegna le zone di origine. Si trattava di regioni in cui erano attivi istituti nautici con la sezione macchinisti.

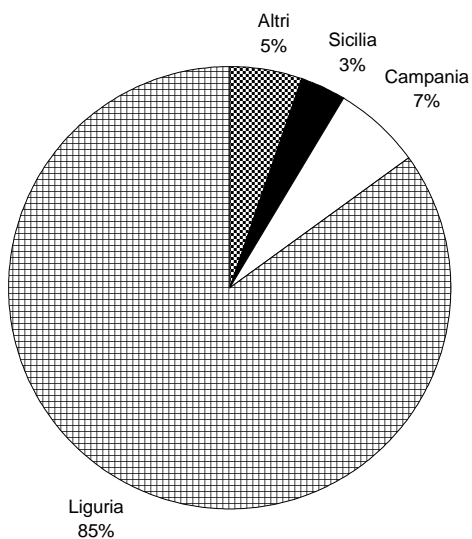
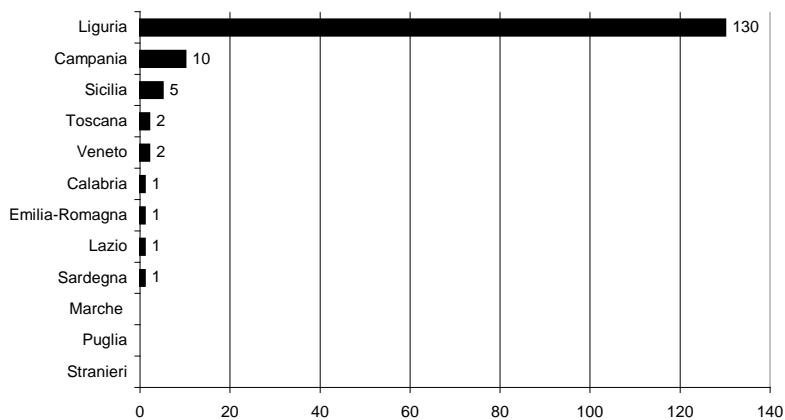
Ma la cospicua presenza della componente scolarizzata, costituita dagli ufficiali sia di coperta che di macchina, non impediva di osservare un dato a prima vista sorprendente: quello degli analfabeti. Dal confronto della percentuale di persone che non erano in grado di apporre la firma al contratto di arruolamento ⁴⁶ risultava che nel complesso gli analfabeti costituivano il 20% del totale. Dato non trascurabile se si considera che questa rilevazione avveniva nei primi anni del Novecento.

Un altro elemento significativo veniva dalla constatazione che la percentuale di analfabeti era più alta sulle navi a vapore (24%) che su quelle a vela (17%). Ciò potrebbe apparire in contraddizione con quanto fino ad ora affermato relativamente alla maggiore scolarizzazione del personale di macchina sui piroscafi. È necessario peraltro precisare che a fronte della presenza di macchinisti in prima e in seconda, diplomati presso gli istituti nautici, l'impiego del vapore a bordo delle navi comportava il faticoso lavoro di carbonai e fuochisti ai quali si richiedeva soprattutto forza e resistenza. Uomini nel pieno del loro vigore i primi, intorno ai 32 anni di età, ancora più giovani i secondi, mediamente con meno di 25 anni. Fatica e resistenza. Questa era la capacità di lavoro richiesta ed offerta per una nave, "colonia di operai", da parte di un cospicuo numero di proletari ai quali si affiancava una minoranza di professionisti del mare.

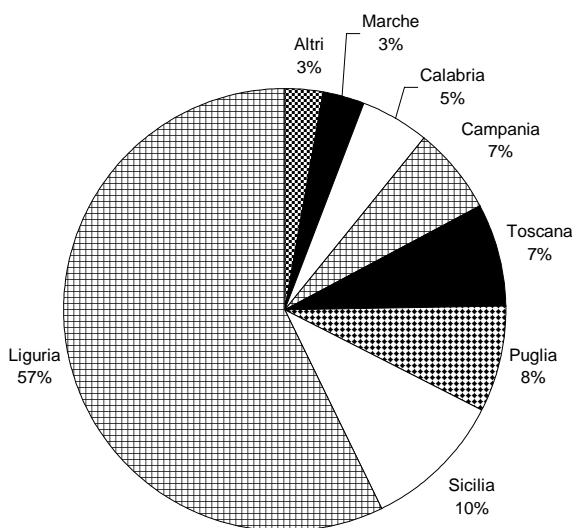
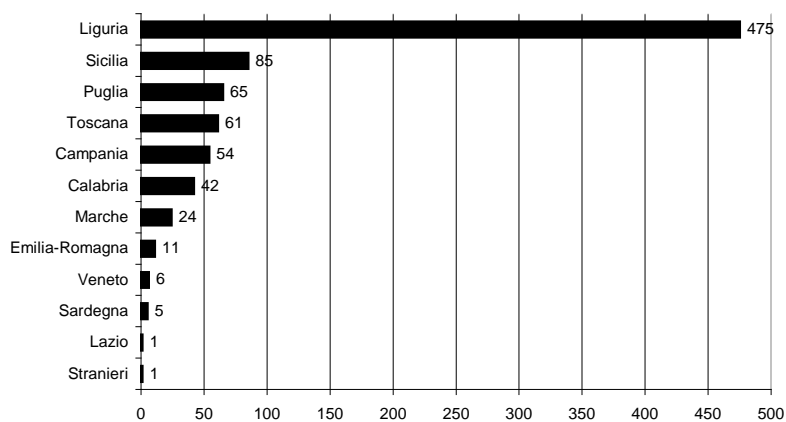
⁴⁵ Il numero delle persone prese in esame per il calcolo relativo alla provenienza geografica è di 983 unità poiché sono stati esclusi dal computo quelli comparsi più di una volta.

⁴⁶ Il dato si è calcolato sui maggiorenni, che a bordo delle navi sono coloro che hanno compiuto 18 anni, poiché per i minorenni ci sono deleghe.

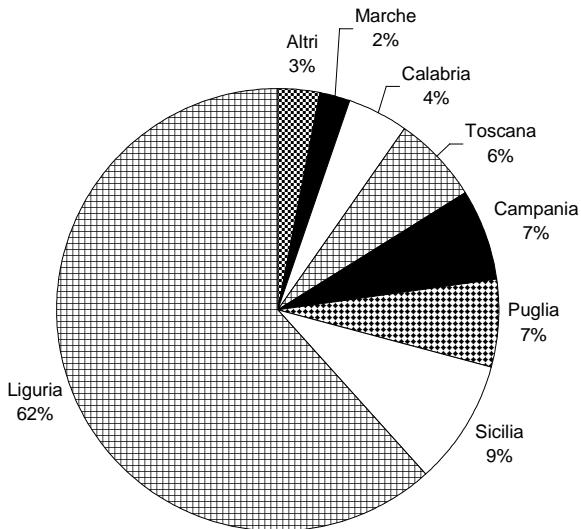
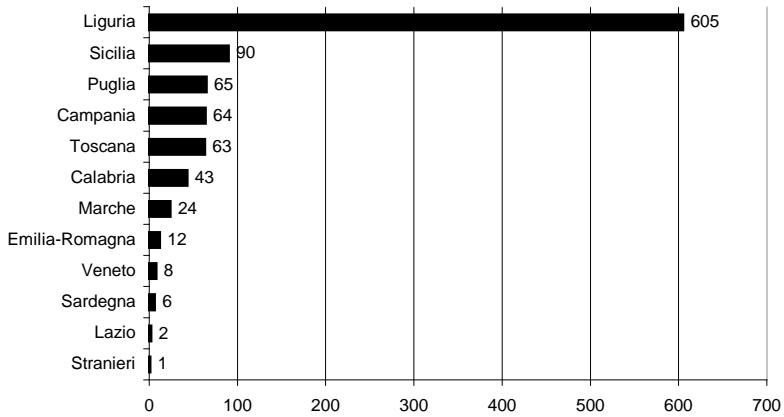
Provenienza regionale degli ufficiali



Provenienza regionale dei restanti membri degli equipaggi

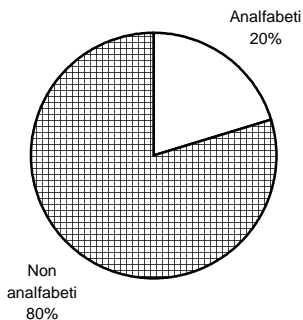


Provenienza regionale di tutti i censiti



Percentuale di analfabeti (tra i maggiorenni)

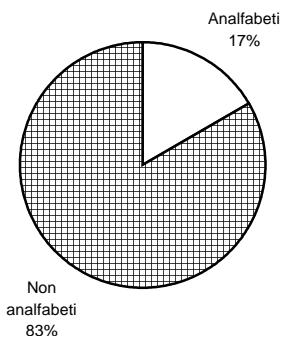
Analfabeti	181	20%
Non analfabeti	780	80%
Totale maggiorenni	889	100%



Confronto vela-vapore

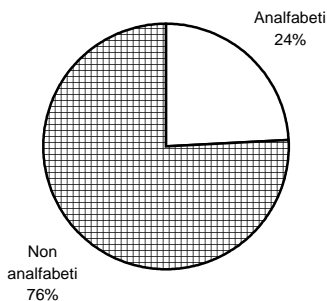
VELA

Analfabeti	76	17%
Non analfabeti	380	83%
Totale maggiorenni	456	100%



VAPORE

Analfabeti	105	24%
Non analfabeti	328	76%
Totale maggiorenni	433	100%



Appendice

Esempio di contratto di arruolamento per l'equipaggio di un piroscavo.

Capitaneria di Porto del Compartimento Marittimo di Genova.

Contratto di arruolamento per l'equipaggio del piroscavo *Angela*.

L'anno millenovecentouno addì ventinove del mese di Gennaio nell'Ufficio della Capitaneria di porto suddetta.

Innanzi me Antonio Casabona app.to di porto delegato dal signor Capitano di porto alla stipulazione dei contratti di arruolamento, presenti i signori Laura Costanzo fu Antonio e Laura Pietro di Francesco domiciliati a Genova testimoni richiesti, noti, idonei.

Sono personalmente comparsi il signor Bancalari Pietro di Giuseppe domiciliato a Chiavari Cap. di L. C. già al comando del piroscavo *Angela* di tonn. 1003.23 iscritto al n°. 20 della matricola di Spezia e gl'individui descritti nell'unito ruolino, compresi i minorenni muniti di legale consenso; i quali dovendo formare l'equipaggio del menzionato bastimento hanno dichiarato di convenire nei patti e nelle condizioni appresso indicate:

- art. 1. Il grado e la paga dell'equipaggio risultano dall'unito ruolino. La paga è mensile e decorre dal giorno dell'imbarco ⁴⁷.
- art. 2. Partenza da Genova per Kerteh e di là per quei viaggi di convenienza dell'armatore al di qua dei Capi Horn e Buona Speranza ⁴⁸.
- art. 3. Il contratto ha la durata di mesi trenta a contare da oggi e sarà sempre valido, qualunque sia il capitano al comando, meno per coloro che dovessero rispondere ad obblighi di leva o di servizio militare, i quali dal

⁴⁷ Talvolta, più raramente, decorreva dal momento del contratto.

⁴⁸ È fra le versioni più semplici per quanto concerneva l'indicazione dei viaggi del bastimento e quindi dell'equipaggio arruolato. Non di rado veniva fatta menzione in termini più dettagliati, non tanto dei percorsi, quanto del variare delle condizioni economiche e in generale del trattamento riservato all'equipaggio nel suo complesso, e più spesso ancora alla categoria dei marinai, nel caso in cui fossero stati oltrepassati i capi Horn e Buona Speranza.

- capitano dovranno essere sbarcati in tempo utile per la loro presentazione nanti i Consigli di leva, aggiustati dei loro conti e rimpatriati a spese dell'armatore col diritto di rivalsa sulle paghe degli sbarcati.
- art. 4. Spirato il termine convenuto nel contratto il capitano si procurerà un carico pel Mediterraneo, scaricando fuori Genova senza poscia rimpatriare, l'equipaggio sarà libero e rimpatriato.
- art. 5. Il rimpatrio dell'equipaggio al porto di arruolamento, di cui all'articolo precedente, sarà fatto per mezzo di piroscavo o ferrovia a spese dell'armatore, cessando la sola paga dal giorno dello sbarco.
- art. 6. Durante l'arruolamento il capitano corrisponderà all'equipaggio, sui rispettivi salari, acconti a suo piacimento.
- art. 7. Gli acconti a saldo paghe, fatti all'estero, saranno ragguagliati al cambio su Genova, del listino del giorno e del luogo in cui saranno effettuati.
- art. 8. L'arruolamento sarà sempre valido nonostante l'art. 524 del codice di commercio.
- art. 8 bis. Il personale di macchina dovrà alzare e gettare le ceneri⁴⁹.
- art. 9. La razione giornaliera di viveri sarà distribuita a parere del capitano, in quantità però non inferiore al prescritto dal regolamento in vigore. Il vino sarà distribuito in ragione di ½ litro al giorno; i soli fuochisti in navigazione riceveranno un litro al giorno.
- art. 10. La tassa di ricchezza mobile è a carico dell'armatore.
- art. 11. La retribuzione dovuta dall'intero equipaggio alla cassa invalidi per la marina mercantile è a carico dell'armatore.
- art. 12. L'armatore si riserva il diritto di sciogliere il presente contratto anche prima dello spirare del termine convenuto con tutti gli arruolati o con parte di essi ed in questo caso gli individui sbarcati rinunziano a qualsiasi indennità, tranne al rimpatrio, come all'art. 5.
- art. 13. L'equipaggio sia di macchina che di coperta occorrendo dovrà aiutarsi a vicenda ed eseguire anche nelle ore franche i lavori che venissero ordinati.

⁴⁹ La notevole genericità del contratto, peraltro frequente, è confermata da questa indicazione; in altri casi erano elencate altre specifiche mansioni.

Data da me lettura dell'atto alle parti ad alta ed intelligibile voce in presenza dei menzionati testimoni le stesse hanno dichiarato di accettarlo integralmente, ed a conferma si sono insieme coi testimoni meco sottoscritti.

Si riporta anche il contratto del piroscavo Balilla che presentava alcuni elementi in più rispetto a quello precedente dal momento che questo bastimento trasportava anche gli emigranti. Tale elemento di differenza, che si tradurrà in un numero quasi doppio di personale di bordo rispetto a bastimenti di analoga stazza, ma mercantili, comportava anche la presenza di alcune peculiarità nei termini del contratto di arruolamento.

Capitaneria di Porto del Compartimento Marittimo di Genova.

Contratto di arruolamento per l'equipaggio del Piroscavo *Balilla*.

L'anno millenovecentotre, addì dodici del mese di marzo nell'Ufficio della Capitaneria di porto suddetta.

[...]

È personalmente comparso il signor Casimiro Celle fu Alberto, domiciliato a Genova procuratore del Cav. Giuseppe Bertollo fu G.B., armatore del piroscavo Balilla di tonn. 1803,77 iscritto al n°. 3 di questo Compartimento e gli individui descritti nell'unito ruolino, compresi i minorenni muniti di legale consenso, i quali, dovendo formare l'equipaggio del menzionato bastimento, hanno dichiarato di convenire nei patti e nelle condizioni appresso indicate:

- Art. 1 - Il grado e la paga dell'equipaggio risultano dall'unito ruolino. La paga è mensile e decorre dal giorno dell'imbarco.
- Art. 2 - Partenza da Genova per New York e di là per tutti i viaggi di convenienza dell'armatore e l'arruolamento sarà sempre valido nonostante l'art. 524 del Codice di Commercio.
- Art. 3 - Il contratto ha la durata di mesi dodici a contare dalla partenza da Genova e sarà sempre valido, qualunque sia il capitano al comando, meno per coloro che dovessero rispondere ad obblighi di leva o di servizio militare, i quali dal capitano dovranno essere sbarcati in tempo utile per la loro presentazione nanti i consigli di leva, aggiustati dei loro conti e rimpatriati a spese dell'armatore col diritto di rivalsa sulla loro paga.

- Art. 4 - Spirato il termine convenuto nel contratto il capitano procurerà un carico pel Mediterraneo scaricando fuori Genova e non rimpatriando il piroscafo l'equipaggio sarà libero e rimpatriato.
- Art. 5 - Il rimpatrio dell'equipaggio al porto di arruolamento, di cui all'articolo precedente, sarà fatto con il mezzo di piroscafo o ferrovia a spese dell'armatore, cessando la sola paga dal giorno dello sbarco
- Art. 6 - Durante il viaggio il capitano corrisponderà all'equipaggio sui rispettivi salari acconti a suo piacimento.
- Art. 7 - Gli acconti a saldo pagati all'estero saranno raggugliati al cambio su Genova del listino del giorno e del luogo in cui saranno effettuati.
- Art. 8 - La paga dell'equipaggio sarà di lire cinque ai soli fuochisti quando il viaggio si estenda in viaggi a lungo corso.
- Art. 9 - La razione giornaliera dei viveri sarà distribuita a piacere del capitano in quantità però non inferiore al prescritto regolamento in vigore. Il vino verrà distribuito in ragione di mezzo litro al giorno.
- Art. 10 - La tassa di ricchezza mobile è a carico dell'armatore.
- Art. 11 - La retribuzione dovuta all'intero equipaggio alla cassa invalidi per la marina mercantile è a carico dell'armatore.
- Art. 12 - L'armatore si riserva di sciogliere il presente contratto anche prima dello spirare del termine convenuto con tutti gli arruolati o con parte di essi, ed in questo caso gli individui sbarcati rinunziano a qualsiasi indennità, tranne al rimpatrio, come all'articolo 5.
- Art. 13 - In mancanza di vino verrà distribuita bevanda alcoolica o fermentata, oppure lire cinque mensili ad ogni individuo.
- Art. 14 - Il personale di macchina dovrà alzare e gettare le ceneri e quello di coperta avrà la manutenzione del cofano e ciminiera.
- Art. 15 - Tanto il personale di macchina come quello di coperta dovranno aiutarsi a vicenda sia di notte che di giorno sia all'entrata che sortita dai porti.
- Art. 16 - Il personale di macchina in casi urgenti dovrà lavorare al carico e scarico e provvista di carbone ricevendo in tal caso pel tempo impiegato doppia mercede.
- Art. 17 - Due volte la settimana e tre giorni prima dell'arrivo nei porti il personale di macchina sarà obbligato al consueto corvè.

Art. 18 - L'equipaggio sarà libero dopo le ore otto nei giorni festivi fatta eccezione per quelli che precederanno la partenza da uno a quattro giorni.

Art. 19 - Qualora il piroscalo dal Nord America intraprendesse viaggi senza passeggeri gli arruolati come capistiva potranno essere colà sbarcati.

Art. 20 - La paga dei capistiva comincerà dal giorno in cui verranno imbarcati passeggeri e cesserà quando i medesimi saranno sbarcati in New York.

Seguono le firme per l'accettazione.

Questo contratto è esemplificativo dei termini di arruolamento per un viaggio con passeggeri a bordo. Il *Balilla* non era un transatlantico. Come altri per i quali veniva formato l'equipaggio nel periodo esaminato (lo *Zilia*, per esempio) era una nave da emigranti, piuttosto grande e con l'impianto elettrico a bordo. Ma come sempre avveniva in questi casi, non era assolutamente escluso il trasporto di altre merci oltre alle persone. Legati a questo mutamento di servizio erano proprio i capistiva. Lo dicono esplicitamente le norme contrattuali. Giunti nel porto di destinazione degli emigranti, sarebbero sbarcati anche coloro che erano stati assunti per il loro controllo.

Appendice 1

Schede tecniche delle navi*

Queste schede sono il risultato di un confronto effettuato fra i dati riportati sui contratti e quelli del Registro Italiano Navale (RINA)

a) Navi a vela

<i>Nome</i>	AFFEZIONE
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	1.019,07
<i>Armatore</i>	G. Dall'Orso
<i>Compartimento</i>	La Spezia
<i>Età</i>	18
<i>Data del contratto</i>	Giugno 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1884
<i>Luogo di costruzione</i>	Chiavari
<i>Cantiere</i>	L. Gotuzzo

<i>Nome</i>	ANGELA ACCAME
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	678
<i>Armatore</i>	Nicolò Accame fu Nicolò
<i>Compartimento</i>	Savona
<i>Età</i>	26
<i>Data del contratto</i>	Maggio 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1876
<i>Luogo di costruzione</i>	Loano
<i>Cantiere</i>	B. Amico

* Navi per le quali sono stati stipulati contratti di arruolamento presso la capitaneria di Porto di Genova (31 dicembre 1900 - 15 giugno 1903).

<i>Nome</i>	ANGELA CASANOVA (ex MAUNA LOA)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	1.071,36
<i>Armatore</i>	L. Casanova
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	20
<i>Data del contratto</i>	Agosto 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1881
<i>Luogo di costruzione</i>	Maitland
<i>Cantiere</i>	Putnam F. Bros

<i>Nome</i>	ANNIBALE (ex TUSKAR)
<i>Tipo</i>	Nave
<i>Tonnellate nette</i>	1.469
<i>Armatore</i>	S. Razeto
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	18
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1883
<i>Luogo di costruzione</i>	Newport (N.S.)
<i>Cantiere</i>	—

<i>Nome</i>	ANTONINO
<i>Tipo</i>	Nave goletta
<i>Tonnellate nette</i>	409,69
<i>Armatore</i>	G. e P. Fratelli Lauro
<i>Compartimento</i>	Castellammare di Stabia
<i>Età</i>	12
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1889
<i>Luogo di costruzione</i>	Cassano
<i>Cantiere</i>	A. Paturzo

<i>Nome</i>	AVANTI SAVOIA
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo (acciaio)
<i>Tonnellate nette</i>	1.383
<i>Armatore</i>	Giacomo Coxe fu F.
<i>Compartimento</i>	Savona
<i>Età</i>	11
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1891
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	Gio. Ansaldo e C.

<i>Nome</i>	BACCICIN REVELLO
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	645,94
<i>Armatore</i>	Pietro Revello fu Antonio
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	29
<i>Data del contratto</i>	Settembre 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1873
<i>Luogo di costruzione</i>	Sturla (Genova)
<i>Cantiere</i>	F.lli Parodi

<i>Nome</i>	BATTININ ACCAME
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo (acciaio)
<i>Tonnellate nette</i>	1.087
<i>Armatore</i>	Emanuele Accame e Figli
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	12
<i>Data del contratto</i>	Giugno 1903
<i>Anno di costruzione</i>	1891
<i>Luogo di costruzione</i>	Pertusola
<i>Cantiere</i>	The Continental Lead and Iron Comp. Ltd

<i>Nome</i>	BIANCA CASANOVA
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	837
<i>Armatore</i>	L. Casanova
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	27
<i>Data del contratto</i>	Agosto 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1875
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	G. Casanova

<i>Nome</i>	CANARA
<i>Tipo</i>	Nave
<i>Tonnellate nette</i>	1.488,82
<i>Armatore</i>	Fratelli Bianchi
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	18
<i>Data del contratto</i>	Novembre 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1884
<i>Luogo di costruzione</i>	St. John (N.B.)
<i>Cantiere</i>	Steward & Riklice

<i>Nome</i>	CATERINA ACCAME
<i>Tipo</i>	Nave (acciaio)
<i>Tonnellate nette</i>	1.711
<i>Armatore</i>	Emanuele Accame e figli
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	12
<i>Data del contratto</i>	Giugno 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1889
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	Gio. Ansaldo e C.

<i>Nome</i>	CATERINA ACCAME
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	776,14
<i>Armatore</i>	Luigi Accame fu Vincenzo
<i>Compartimento</i>	Savona
<i>Età</i>	18
<i>Data del contratto</i>	Novembre 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1883
<i>Luogo di costruzione</i>	Loano
<i>Cantiere</i>	N. Cerruti

<i>Nome</i>	COLOMBO
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	921,52
<i>Armatore</i>	M. e A. Dall'Orso fu Giuseppe
<i>Compartimento</i>	La Spezia
<i>Età</i>	11
<i>Data del contratto</i>	Settembre 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1891
<i>Luogo di costruzione</i>	Chiavari
<i>Cantiere</i>	L. Gotuzzo

<i>Nome</i>	ELISA (ex LARNACA)
<i>Tipo</i>	Nave (ferro)
<i>Tonnellate nette</i>	1.435
<i>Armatore</i>	G. Maresca fu G.
<i>Compartimento</i>	Castellammare di Stabia
<i>Età</i>	24
<i>Data del contratto</i>	Ottobre 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1878
<i>Luogo di costruzione</i>	Liverpool
<i>Cantiere</i>	T. Royden & Son

<i>Nome</i>	EMANUELE ACCAME
<i>Tipo</i>	Nave a palo (acciaio)
<i>Tonnellate nette</i>	2.093
<i>Armatore</i>	Emanuele Accame e figli
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	11
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1891
<i>Luogo di costruzione</i>	Pertusola
<i>Cantiere</i>	The Continental Lead and Iron Comp. Ltd

<i>Nome</i>	ENRICHETTA ACCAME
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	995,50
<i>Armatore</i>	Emanuele Accame e figli
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	22
<i>Data del contratto</i>	Gennaio 1903
<i>Anno di costruzione</i>	1881
<i>Luogo di costruzione</i>	Varazze
<i>Cantiere</i>	B. Cerruti

<i>Nome</i>	ERASMO
<i>Tipo</i>	Nave a palo (acciaio)
<i>Tonnellate nette</i>	2.157
<i>Armatore</i>	E. Raffo
<i>Compartimento</i>	La Spezia
<i>Età</i>	0
<i>Data del contratto</i>	Giugno 1903
<i>Anno di costruzione</i>	1903
<i>Luogo di costruzione</i>	Riva Trigoso
<i>Cantiere</i>	Società Esercizio Bacini

<i>Nome</i>	ESPERIA (ex MACCABEO)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	895,70
<i>Armatore</i>	Chiara Solari ved. Chighizola
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	22
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1879
<i>Luogo di costruzione</i>	Varazze
<i>Cantiere</i>	—

<i>Nome</i>	FRAN (ex BARBARA PREVE)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	710,64
<i>Armatore</i>	Sebastiano Bianchi e Francesco Basso
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	26
<i>Data del contratto</i>	Dicembre 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1875
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	A. Carlevaro

<i>Nome</i>	FRANCESCA T.
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	1.110,90
<i>Armatore</i>	Antonio e Luigi Trapani
<i>Compartimento</i>	Castellammare di Stabia
<i>Età</i>	26
<i>Data del contratto</i>	Settembre 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1875
<i>Luogo di costruzione</i>	Lussimpiccolo
<i>Cantiere</i>	N. Martinolich

<i>Nome</i>	FRANCESCO
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	1.083
<i>Armatore</i>	F.lli Sanguineti fu Giuseppe
<i>Compartimento</i>	La Spezia
<i>Età</i>	11
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1891
<i>Luogo di costruzione</i>	Chiavari
<i>Cantiere</i>	L. Gotuzzo

<i>Nome</i>	GARIBALDI
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo (acciaio)
<i>Tonnellate nette</i>	1.348
<i>Armatore</i>	G. Coxe fu F.
<i>Compartimento</i>	Savona
<i>Età</i>	13
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1903
<i>Anno di costruzione</i>	1890
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	Gio. Ansaldo e C.

<i>Nome</i>	GIUSTIZIA
<i>Tipo</i>	Brigantino goletta
<i>Tonnellate nette</i>	138,58
<i>Armatore</i>	G.B. e L. Saglietto
<i>Compartimento</i>	Porto Maurizio
<i>Età</i>	24
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1877
<i>Luogo di costruzione</i>	Savona
<i>Cantiere</i>	G. Pongiglione

<i>Nome</i>	HONULULO
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	1.545
<i>Armatore</i>	F.lli Bianchi di Sebastiano
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	20
<i>Data del contratto</i>	Agosto 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1882
<i>Luogo di costruzione</i>	S. John (N.B.)
<i>Cantiere</i>	J. Fraser

<i>Nome</i>	INNERWICK (poi SCILLIN)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	1.167
<i>Armatore</i>	F.lli Bianchi di Sebastiano
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	19
<i>Data del contratto</i>	Giugno 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1882
<i>Luogo di costruzione</i>	River John (N.S.)
<i>Cantiere</i>	—

<i>Nome</i>	JOLANDA
<i>Tipo</i>	Nave (acciaio)
<i>Tonnellate nette</i>	1.798
<i>Armatore</i>	F.lli Sanguineti fu Giuseppe
<i>Compartimento</i>	La Spezia
<i>Età</i>	0
<i>Data del contratto</i>	Luglio 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1902
<i>Luogo di costruzione</i>	Riva Trigoso
<i>Cantiere</i>	Soc.tà Esercizio Bacini

<i>Nome</i>	KING ALFRED
-------------	-------------

<i>Tipo</i>	Brigantino a palo (ferro)
<i>Tonnellate nette</i>	1.249
<i>Armatore</i>	M. Corradi
<i>Compartimento</i>	Porto Maurizio
<i>Età</i>	16
<i>Data del contratto</i>	Agosto 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1886
<i>Luogo di costruzione</i>	Glasgow
<i>Cantiere</i>	Barclay, Curle & C.

<i>Nome</i>	LAURETTA (ex PIETRINO)
-------------	------------------------

<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	683,99
<i>Armatore</i>	S. Cafiero
<i>Compartimento</i>	Castellammare di Stabia
<i>Età</i>	25
<i>Data del contratto</i>	Maggio 1903
<i>Anno di costruzione</i>	1878
<i>Luogo di costruzione</i>	Elena
<i>Cantiere</i>	P. Gallinaro

<i>Nome</i>	LEOPOLDO
-------------	----------

<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	708,06
<i>Armatore</i>	Ferdinando Petrelluzzi
<i>Compartimento</i>	Castellammare di Stabia
<i>Età</i>	23
<i>Data del contratto</i>	Novembre 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1878
<i>Luogo di costruzione</i>	Cassano
<i>Cantiere</i>	F. De Rosa

<i>Nome</i>	LINA (ex CATTOLICO)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	981
<i>Armatore</i>	A. Raggio e A. Vaccari e C.
<i>Compartimento</i>	La Spezia
<i>Età</i>	26
<i>Data del contratto</i>	Maggio 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1875
<i>Luogo di costruzione</i>	Varazze
<i>Cantiere</i>	—

<i>Nome</i>	LUCIA COSTANZA
<i>Tipo</i>	Nave goletta
<i>Tonnellate nette</i>	299,18
<i>Armatore</i>	M. Corradi fu Giuseppe
<i>Compartimento</i>	Porto Maurizio
<i>Età</i>	3
<i>Data del contratto</i>	Ottobre 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1898
<i>Luogo di costruzione</i>	Porto Maurizio
<i>Cantiere</i>	F. Terrizzano

<i>Nome</i>	LUIGIA (ex SCHIFFSWERFT)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo (ferro)
<i>Tonnellate nette</i>	844
<i>Armatore</i>	N. Sanguineti
<i>Compartimento</i>	La Spezia
<i>Età</i>	25
<i>Data del contratto</i>	Luglio 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1877
<i>Luogo di costruzione</i>	Flensburg
<i>Cantiere</i>	Flensburger S.G. Schiffsb. Ges.

<i>Nome</i>	MADRE MARIA
<i>Tipo</i>	Nave goletta
<i>Tonnellate nette</i>	358,73
<i>Armatore</i>	F. De Andreis
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	21
<i>Data del contratto</i>	Novembre 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1880
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	A. Briasco fu L.

<i>Nome</i>	MARCIANI (ex BARTOLOMEO MARCIANI)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	665,62
<i>Armatore</i>	Eredi del fu D.F. Chighizola
<i>Compartimento</i>	La Spezia
<i>Età</i>	26
<i>Data del contratto</i>	Ottobre 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1875
<i>Luogo di costruzione</i>	Voltri
<i>Cantiere</i>	G. Fava

<i>Nome</i>	MARIA RAFFO
<i>Tipo</i>	Nave
<i>Tonnellate nette</i>	1.308,83
<i>Armatore</i>	Ditta Erasmo Raffo fu Antonio
<i>Compartimento</i>	La Spezia
<i>Età</i>	19
<i>Data del contratto</i>	Novembre 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1883
<i>Luogo di costruzione</i>	Chiavari
<i>Cantiere</i>	M. Tappani

<i>Nome</i>	MARIA T. (ex IPERION)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	936
<i>Armatore</i>	Luigi Trapani
<i>Compartimento</i>	Castellammare di Stabia
<i>Età</i>	23
<i>Data del contratto</i>	Febbraio 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1879
<i>Luogo di costruzione</i>	Lussimpiccolo
<i>Cantiere</i>	—

<i>Nome</i>	MARTININ
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	722,88
<i>Armatore</i>	S. Razeto fu Martino
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	24
<i>Data del contratto</i>	Gennaio 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1878
<i>Luogo di costruzione</i>	Foce (Genova)
<i>Cantiere</i>	Debarbieri e Celesia

<i>Nome</i>	MONSTUART (poi PRIMO)
<i>Tipo</i>	Nave (ferro)
<i>Tonnellate nette</i>	1.158
<i>Armatore</i>	—
<i>Compartimento</i>	—
<i>Età</i>	23
<i>Data del contratto</i>	Gennaio 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1878
<i>Luogo di costruzione</i>	—
<i>Cantiere</i>	—

<i>Nome</i>	NEMESI
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	1.060,64
<i>Armatore</i>	Stefano Razeto
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	12
<i>Data del contratto</i>	Luglio 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1889
<i>Luogo di costruzione</i>	Chiavari
<i>Cantiere</i>	L. Gotuzzo

<i>Nome</i>	NICOLÒ ACCAME
<i>Tipo</i>	1.371,20
<i>Tonnellate nette</i>	Brigantino
<i>Armatore</i>	Emanuele Accame e figli
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	18
<i>Data del contratto</i>	Gennaio 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1884
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	A. Briasco fu L.

<i>Nome</i>	NIRVANA
<i>Tipo</i>	Goletta
<i>Tonnellate nette</i>	42,5
<i>Armatore</i>	Società Perlifera
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	—
<i>Data del contratto</i>	— 1900
<i>Anno di costruzione</i>	—
<i>Luogo di costruzione</i>	—
<i>Cantiere</i>	—

<i>Nome</i>	NORMAN MACLEOD
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo (ferro)
<i>Tonnellate nette</i>	834
<i>Armatore</i>	Michele Maresca e C.
<i>Compartimento</i>	Castellammare di Stabia
<i>Età</i>	26
<i>Data del contratto</i>	Giugno 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1876
<i>Luogo di costruzione</i>	Glasgow
<i>Cantiere</i>	Murdock & Muray

<i>Nome</i>	NOSTRA SIGNORA DEL BOSCHETTO
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	571,80
<i>Armatore</i>	S. Razeto fu Martino
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	30
<i>Data del contratto</i>	Ottobre 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1871
<i>Luogo di costruzione</i>	Voltri
<i>Cantiere</i>	C. Fava

<i>Nome</i>	OLGA
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	753,84
<i>Armatore</i>	G. Maresca fu Francesco
<i>Compartimento</i>	Castellammare di Stabia
<i>Età</i>	9
<i>Data del contratto</i>	Giugno 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1893
<i>Luogo di costruzione</i>	Cassano
<i>Cantiere</i>	A. Paturzo

<i>Nome</i>	PRIMIERO (ex GIUSEPPE PIGNONE)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	613,32
<i>Armatore</i>	F.lli Bianchi e Francesco Basso
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	26
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1875
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	A. Carlevaro

<i>Nome</i>	PRIMO (ex MONTSTUART)
<i>Tipo</i>	Nave (ferro)
<i>Tonnellate nette</i>	1.158
<i>Armatore</i>	Nicolò Rocca e C.
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	25
<i>Data del contratto</i>	Maggio 1903
<i>Anno di costruzione</i>	1878
<i>Luogo di costruzione</i>	Dumbarton
<i>Cantiere</i>	A. Mc Millan & Sons

<i>Nome</i>	REBECCA (ex DEVA)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	761
<i>Armatore</i>	G. Califano fu Francesco
<i>Compartimento</i>	Castellammare di Stabia
<i>Età</i>	28
<i>Data del contratto</i>	— 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1873
<i>Luogo di costruzione</i>	Liverpool
<i>Cantiere</i>	T. Royden & Son

<i>Nome</i>	RISING STAR (poi SOLLECTO)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	835
<i>Armatore</i>	C. Solari ved. Chighizola
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	24
<i>Data del contratto</i>	Giugno 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1877
<i>Luogo di costruzione</i>	Dumbarton
<i>Cantiere</i>	Birrel, Stenhouse & C.

<i>Nome</i>	ROMA
<i>Tipo</i>	Nave goletta
<i>Tonnellate nette</i>	310,85
<i>Armatore</i>	Teresa Storace in Massa
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	21
<i>Data del contratto</i>	Gennaio 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1880
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	Agostino Carlevaro

<i>Nome</i>	ROMA
<i>Tipo</i>	Nave goletta
<i>Tonnellate nette</i>	567,97
<i>Armatore</i>	Francesco Massa
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	0
<i>Data del contratto</i>	Novembre 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1902
<i>Luogo di costruzione</i>	Chiavari
<i>Cantiere</i>	L. Gotuzzo

<i>Nome</i>	ROSARIO (ex IGNAZIO)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	358,21
<i>Armatore</i>	F.lli Dodero di Nicolò
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	31
<i>Data del contratto</i>	Febbraio 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1870
<i>Luogo di costruzione</i>	Cassano
<i>Cantiere</i>	—

<i>Nome</i>	ROSIN (ex FORTUNATO F.)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	1.027,07
<i>Armatore</i>	C. Masnata e P. Marconi
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	25
<i>Data del contratto</i>	Settembre 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1876
<i>Luogo di costruzione</i>	Foce (Genova)
<i>Cantiere</i>	Debarbieri e Celesia

<i>Nome</i>	SAN GAETANO (ex ZOAGLI ex VIGILATE S.)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	746,28
<i>Armatore</i>	C. Cristofanini e C.
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	26
<i>Data del contratto</i>	Febbraio 1903
<i>Anno di costruzione</i>	1877
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	A. Briasco

<i>Nome</i>	SANT'ANNA (ex EDINBURGSHIRE)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo (ferro)
<i>Tonnellate nette</i>	1.303
<i>Armatore</i>	Giuseppe Cafiero
<i>Compartimento</i>	Castellammare di Stabia
<i>Età</i>	18
<i>Data del contratto</i>	Agosto 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1884
<i>Luogo di costruzione</i>	Glasgow
<i>Cantiere</i>	A. Stephen & Sons

<i>Nome</i>	SATURNINA FANNY
<i>Tipo</i>	Nave (acciaio)
<i>Tonnellate nette</i>	1.560
<i>Armatore</i>	E. Raffo fu Erasmo
<i>Compartimento</i>	La Spezia
<i>Età</i>	10
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1891
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	N. Odero fu A.

<i>Nome</i>	SCILLIN (ex INNERWICK)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	1.220
<i>Armatore</i>	F.lli Bianchi di S.
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	21
<i>Data del contratto</i>	Gennaio 1903
<i>Anno di costruzione</i>	1882
<i>Luogo di costruzione</i>	River John (N.S.)
<i>Cantiere</i>	—

<i>Nome</i>	SOLLECITO (ex RISING STAR)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo (ferro)
<i>Tonnellate nette</i>	835
<i>Armatore</i>	A.Raggio, A. Chighizola, C. Solari
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	25
<i>Data del contratto</i>	Giugno 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1877
<i>Luogo di costruzione</i>	Birrell
<i>Cantiere</i>	Stenhouse & C

<i>Nome</i>	STEINVORA
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	1.117
<i>Armatore</i>	Celestino Schiaffino
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	26
<i>Data del contratto</i>	Giugno 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1875
<i>Luogo di costruzione</i>	New Glasgow, (N.S.)
<i>Cantiere</i>	—

<i>Nome</i>	UNIONE S. (ex ORSO TERZO)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	431,21
<i>Armatore</i>	F.lli Sanguineti fu Giuseppe
<i>Compartimento</i>	La Spezia
<i>Età</i>	23
<i>Data del contratto</i>	Luglio 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1878
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	A. Briasco fu G.B.

<i>Nome</i>	VIRGINIA (ex BATTAGLIA)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	590
<i>Armatore</i>	A. Rosasco
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	28
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1902
<i>Anno di costruzione</i>	1874
<i>Luogo di costruzione</i>	Varazze
<i>Cantiere</i>	Guastavino

<i>Nome</i>	ZILIA (ex GIUSEPPE)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo (acciaio)
<i>Tonnellate nette</i>	1.192
<i>Armatore</i>	F. Vaccaro
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	9
<i>Data del contratto</i>	Agosto 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1892
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	N. Odero fu A.

<i>Nome</i>	ZOAGLI (ex VIGILATE S.)
<i>Tipo</i>	Brigantino a palo
<i>Tonnellate nette</i>	746,28
<i>Armatore</i>	G.B. Porcella
<i>Compartimento</i>	La Spezia
<i>Età</i>	24
<i>Data del contratto</i>	Novembre 1901
<i>Anno di costruzione</i>	1877
<i>Luogo di costruzione</i>	Sestri Ponente
<i>Cantiere</i>	A. Briasco fu G.B.

b) *Navi a vapore*

<i>Nome</i>	ANDREA (ex ANTONIOS STATHATOS)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscafo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	961		
<i>Armatore</i>	M. e A. Dall'Orso fu Giuseppe		
<i>Compartimento</i>	La Spezia		
<i>Età</i>	18		
<i>Data del contratto</i>	Dicembre 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	John Readhead & C.	John Readhead & C.	John Readhead & C.
<i>Luogo</i>	S. Shields	S. Shields	S. Shields
<i>Anno</i>	1883	1883	1883
<i>Nome</i>	ANGELA (ex TREVLOSE)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscafo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.003		
<i>Armatore</i>	F.lli Sanguineti fu Giuseppe		
<i>Compartimento</i>	La Spezia		
<i>Età</i>	19		
<i>Data del contratto</i>	Gennaio 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	John Readhead & C.	John Readhead & C.	John Readhead & C.
<i>Luogo</i>	S. Shields	S. Shields	S. Shields
<i>Anno</i>	1882	1882	1882

<i>Nome</i>	ANGELICA ACCAME (ex OVINGHAM)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.278		
<i>Armatore</i>	E. Accame e figli		
<i>Compartimento</i>	Genova		
<i>Età</i>	16		
<i>Data del contratto</i>	Settembre 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	A. Leslie & C.	North Eastern M. E. C.	North Eastern M. E. C.
<i>Luogo</i>	Newcastle	Newcastle	Newcastle
<i>Anno</i>	1885	1885	1885

<i>Nome</i>	ANGIOLINA (ex MENDOTA)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.798		
<i>Armatore</i>	Cesare Parodi		
<i>Compartimento</i>	Genova		
<i>Età</i>	20		
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1903		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	Oswald Mordaunt & C.	Oswald Mordaunt & C.	Oswald Mordaunt & C.
<i>Luogo</i>	Southampton	Southampton	Southampton
<i>Anno</i>	1883	1883	1883

<i>Nome</i>	ANTONIETTA ACCAME
-------------	-------------------

<i>Tipo e materiale</i>	Piroscafo ad elica (acciaio)
<i>Tonnellate nette</i>	2.506
<i>Armatore</i>	Luigi e Antioco Fratelli Accame fu E.
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	2
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1901

<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	Cantiere Nav. di Muggiano	T. Richardson & Sons	T. Richardson & Sons
<i>Luogo</i>	La Spezia	Hartlepool	Hartlepool
<i>Anno</i>	1899	1899	1899

<i>Nome</i>	BALILLA (ex VILLE DE BELFORT)
-------------	-------------------------------

<i>Tipo e materiale</i>	Piroscafo ad elica (acciaio)
<i>Tonnellate nette</i>	1.804
<i>Armatore</i>	Giuseppe Bertollo
<i>Compartimento</i>	Genova
<i>Età</i>	15
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1903

<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	J. Laing	G. Clark	G. Clark
<i>Luogo</i>	Sunderland	Sunderland	Sunderland
<i>Anno</i>	1888	1888	1888

<i>Nome</i>	CAVOUR (ex ENOTRIA)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscafo ad elica		
<i>Tonnellate nette</i>	1.249		
<i>Armatore</i>	M. e A. Dall'Orso fu Giuseppe		
<i>Compartimento</i>	La Spezia		
<i>Età</i>	10		
<i>Data del contratto</i>	Ottobre 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	Edwards S.B.C.	Blair & C.	Blair & C.
<i>Luogo</i>	Newcastle	Stockton	Stockton
<i>Anno</i>	1891	1891	1891

<i>Nome</i>	CITTÀ DI MASSA (ex MARATEA)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscafo ad elica (acciaio)		
<i>Tonnellate nette</i>	118		
<i>Armatore</i>	Società Cotonificio Ligure		
<i>Compartimento</i>	Genova		
<i>Età</i>	13		
<i>Data del contratto</i>	Ottobre 1902		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	The Continental Lead and Iron Ltd	The Continental Lead and Iron Ltd	The Continental Lead and Iron Ltd
<i>Luogo</i>	Pertusola	Pertusola	Pertusola
<i>Anno</i>	1889	1889	1889

<i>Nome</i>	COLOMBO (ex AGNES OTTO)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	787		
<i>Armatore</i>	F.lli Sanguineti fu Giuseppe		
<i>Compartimento</i>	La Spezia		
<i>Età</i>	22		
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1903		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldai</i>
<i>Cantiere</i>	John Readhead & C.	John Readhead & C.	John Readhead & C.
<i>Luogo</i>	S. Shields	S. Shields	S. Shields
<i>Anno</i>	1881	1881	1881

<i>Nome</i>	CONCORDIA (ex CHINESE PRINCE ex CHINA)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica		
<i>Tonnellate nette</i>	1.362		
<i>Armatore</i>	Giuseppe Bertollo		
<i>Compartimento</i>	Genova		
<i>Età</i>	20		
<i>Data del contratto</i>	Febbraio 1903		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldai</i>
<i>Cantiere</i>	E. Whity & C.	T. Richardson & Sons	T. Richardson & Sons
<i>Luogo</i>	Hartlepool	Hartlepool	Hartlepool
<i>Anno</i>	1883	1883	1883

<i>Nome</i>	CONFIDENZA (ex MAMELUKE)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.699		
<i>Armatore</i>	F.lli Dall'Orso fu Michelangelo		
<i>Compartimento</i>	La Spezia		
<i>Età</i>	20		
<i>Data del contratto</i>	Febbraio 1902		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldai</i>
<i>Cantiere</i>	M. Mitchell & C.	Wallsend Slipway & C.	Wallsend Slipway & C.
<i>Luogo</i>	Newcastle	Newcastle	Newcastle
<i>Anno</i>	1882	1882	1882

<i>Nome</i>	COSTANTE (ex NEDJED)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.749		
<i>Armatore</i>	M. e A. Dall'Orso fu Giuseppe		
<i>Compartimento</i>	La Spezia		
<i>Età</i>	18		
<i>Data del contratto</i>	Settembre 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldai</i>
<i>Cantiere</i>	Armstrong Mitch. & C.	Wallsend Slipway & C.	Wallsend Slipway & C.
<i>Luogo</i>	Newcastle	Newcastle	Newcastle
<i>Anno</i>	1883	1883	1883

<i>Nome</i>	DANTE (ex LEON REVEILHAC)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscafo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.770		
<i>Armatore</i>	M. e A. Dall'Orso fu Giuseppe		
<i>Compartimento</i>	La Spezia		
<i>Età</i>	20		
<i>Data del contratto</i>	Novembre 1902		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	Armstrong Mitchell & C.	R. e W. Hawthorn	R. e W. Hawthorn
<i>Luogo</i>	Newcastle	Newcastle	Newcastle
<i>Anno</i>	1882	1882	1882

<i>Nome</i>	ELISABETTA (ex ADELIN SCHÜLL)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscafo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	245		
<i>Armatore</i>	Eredi F. Raffo		
<i>Compartimento</i>	Livorno		
<i>Età</i>	21		
<i>Data del contratto</i>	Settembre 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	Mc. Intyre & C.	Fleming & Ferguson	—
<i>Luogo</i>	Paisley	Paisley	—
<i>Anno</i>	1880	1880	1889

<i>Nome</i>	ESEMPLARE (ex STRATHDEE)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscafo ad elica (acciaio)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.738		
<i>Armatore</i>	Federico Vaccaro fu Ambrogio		
<i>Compartimento</i>	Genova		
<i>Età</i>	12		
<i>Data del contratto</i>	Gennaio 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldai</i>
<i>Cantiere</i>	Tyne I.S.B.C.	Wghm Richardson & C.	Wghm Richardson & C.
<i>Luogo</i>	Newcastle	Newcastle	Newcastle
<i>Anno</i>	1889	1889	1889

<i>Nome</i>	EZIO (ex TITIAN ex COLBERT)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscafo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	810		
<i>Armatore</i>	F.G. Piaggio		
<i>Compartimento</i>	Genova		
<i>Età</i>	33		
<i>Data del contratto</i>	Febbraio 1903		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldai</i>
<i>Cantiere</i>	Illiff Mounsey & C.	Gourlay Bros & C.	Gourlay Bros & C.
<i>Luogo</i>	Sunderland	Dundee	Dundee
<i>Anno</i>	1870	1891	1891

<i>Nome</i>	FILIPPO CHICCA (ex UNION ex TARSIS)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	367		
<i>Armatore</i>	Stefano Razeto		
<i>Compartimento</i>	Genova		
<i>Età</i>	48		
<i>Data del contratto</i>	Ottobre 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaiie</i>
<i>Cantiere</i>	F. e C. de la Medit.	F. e C. de la Medit.	F. e C. de la Medit.
<i>Luogo</i>	La Seyne	La Seyne	La Seyne
<i>Anno</i>	1853	1853	1853

<i>Nome</i>	GIUSEPPE (ex GIULIO MAZZINO)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.298		
<i>Armatore</i>	Giuseppe Dall'Orso di A. e Giuseppe Dall'Orso di M.		
<i>Compartimento</i>	La Spezia		
<i>Età</i>	19		
<i>Data del contratto</i>	Febbraio 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaiie</i>
<i>Cantiere</i>	John Readhead & C.	John Readhead & C.	John Readhead & C.
<i>Luogo</i>	S. Shields	S. Shields	S. Shields
<i>Anno</i>	1882	1882	1882

<i>Nome</i>	GIUSEPPE ACCAME		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (acciaio)		
<i>Tonnellate nette</i>	2.515		
<i>Armatore</i>	E. Accame e figli		
<i>Compartimento</i>	Genova		
<i>Età</i>	2		
<i>Data del contratto</i>	Maggio 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	Hofer, Manaira & C	T. Richardson & Sons	T. Richardson & Sons
<i>Luogo</i>	La Spezia	Hartlepool	Hartlepool
<i>Anno</i>	1899	1899	1899

<i>Nome</i>	ITALIA (ex GULF OF FLORIDA)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (acciaio)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.778		
<i>Armatore</i>	M. e A. Dall'Orso fu Giuseppe		
<i>Compartimento</i>	La Spezia		
<i>Età</i>	10		
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	Hawthorn Leslie & C.	Hawthorn Leslie & C.	Hawthorn Leslie & C.
<i>Luogo</i>	Newcastle	Newcastle	Newcastle
<i>Anno</i>	1891	1891	1891

<i>Nome</i>	JOLANDA		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscafo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.471		
<i>Armatore</i>	Luigi Donegani		
<i>Compartimento</i>	Livorno		
<i>Età</i>	23		
<i>Data del contratto</i>	Febbraio 1902		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldai</i>
<i>Cantiere</i>	Richardson, Duck Blair & C. & C.		Blair & C.
<i>Luogo</i>	Stockton	Stockton	—
<i>Anno</i>	1879	1879	—

<i>Nome</i>	LIVIETTA		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscafo ad elica (acciaio)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.808		
<i>Armatore</i>	Michelangelo Dall'Orso		
<i>Compartimento</i>	La Spezia		
<i>Età</i>	2		
<i>Data del contratto</i>	Ottobre 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldai</i>
<i>Cantiere</i>	N. Odero fu A.	N. Odero fu A.	N. Odero fu A.
<i>Luogo</i>	Sestri Ponente	Sestri Ponente	Sestri Ponente
<i>Anno</i>	1899	1899	1899

<i>Nome</i>	LORENZO (ex BENEROY)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (acciaio)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.669		
<i>Armatore</i>	F.lli Stallo e C.		
<i>Compartimento</i>	—		
<i>Età</i>	15		
<i>Data del contratto</i>	Agosto 1902		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	J. Jones and Sons	J. Jones and Sons	J. Jones and Sons
<i>Luogo</i>	Liverpool	Liverpool	Liverpool
<i>Anno</i>	1887	1887	1887

<i>Nome</i>	MARCHESINO (ex FEZ)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	564		
<i>Armatore</i>	G.B. Vicini		
<i>Compartimento</i>	Genova		
<i>Età</i>	23		
<i>Data del contratto</i>	Gennaio 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	Aitken & Mansel	J.J. Thomson	J.J. Thomson
<i>Luogo</i>	Glasgow	Glasgow	Glasgow
<i>Anno</i>	1878	1878	1878

<i>Nome</i>	MARGARIDA		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.066		
<i>Armatore</i>	Alcibiade Pellerano		
<i>Compartimento</i>	Livorno		
<i>Età</i>	26		
<i>Data del contratto</i>	Aprile 1902		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	J. & G. Thomson	J. & G. Thomson	J. & G. Thomson
<i>Luogo</i>	Glasgow	Glasgow	Glasgow
<i>Anno</i>	1876	1876	1876

<i>Nome</i>	MESSAPIA		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (acciaio)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.418		
<i>Armatore</i>	Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia		
<i>Compartimento</i>	Bari		
<i>Età</i>	11		
<i>Data del contratto</i>	Febbraio 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	Sunderland S.B.C.	North Eastern M.E.C.	North Eastern M.E.C.
<i>Luogo</i>	Sunderland	Newcastle	Newcastle
<i>Anno</i>	1890	1890	1890

<i>Nome</i>	MICHELANGELO		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (acciaio)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.607		
<i>Armatore</i>	Michelangelo Dall'Orso		
<i>Compartimento</i>	La Spezia		
<i>Età</i>	7		
<i>Data del contratto</i>	Ottobre 1902		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	James Laing	T. Richardson & Sons	T. Richardson & Sons
<i>Luogo</i>	Sunderland	Hartlepool	Hartlepool
<i>Anno</i>	1895	1895	1895

<i>Nome</i>	NOSTRA SIGNORA DEL BOSCHETTO (ex AVANTI ex DRENTHE)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.401		
<i>Armatore</i>	Stefano Razeto fu Martino		
<i>Compartimento</i>	Genova		
<i>Età</i>	26		
<i>Data del contratto</i>	Gennaio 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	C. Mitchell & C.	North Eastern M.E.C.	Konink. Maatsch. de Schelde
<i>Luogo</i>	Newcastle	Sunderland	Vlissingen
<i>Anno</i>	1875	1875	1889

<i>Nome</i>	PININ (ex LISNACRIEVE)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (ferro)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.905		
<i>Armatore</i>	F.lli Sanguineti fu Giuseppe		
<i>Compartimento</i>	La Spezia		
<i>Età</i>	18		
<i>Data del contratto</i>	Febbraio 1901		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	Richardson, Duck & C.	North Eastern M.E.C.	North Eastern M.E.C.
<i>Luogo</i>	Stockton	Newcastle	Newcastle
<i>Anno</i>	1883	1883	1896

<i>Nome</i>	PROSPERO		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo		
<i>Tonnellate nette</i>	367		
<i>Armatore</i>	Stefano Razeto		
<i>Compartimento</i>	Genova		
<i>Età</i>	—		
<i>Data del contratto</i>	Ottobre 1902		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	—	—	—
<i>Luogo</i>	—	—	—
<i>Anno</i>	—	—	—

<i>Nome</i>	ROSALBA (ex OXFORDNESS)		
<i>Tipo e materiale</i>	Piroscavo ad elica (acciaio)		
<i>Tonnellate nette</i>	1.200		
<i>Armatore</i>	F.lli Sanguineti fu Giuseppe		
<i>Compartimento</i>	La Spezia		
<i>Età</i>	12		
<i>Data del contratto</i>	Marzo 1902		
<i>Costruzione</i>	<i>Scafo</i>	<i>Macchine</i>	<i>Caldaie</i>
<i>Cantiere</i>	Richardson, Duck & C.	Blair & C.	Blair & C.
<i>Luogo</i>	Stockton	Stockton	Stockton
<i>Anno</i>	1890	1890	1890

Appendice 2

*Composizione degli equipaggi**

Premessa

Le schede relative alla composizione degli equipaggi sono state riportate distinguendo le navi a vela da quelle a vapore. Per rendere i dati più facilmente comparabili, il naviglio è stato a sua volta organizzato per classi di tonnellaggio:

classe A	da 0 a 500	tonnellate nette
classe B	da 501 a 1.000	tonnellate nette
classe C	da 1.001 a 1.500	tonnellate nette
classe D	da 1.501 a 2.000	tonnellate nette
classe E	da 2.001 a 2.500	tonnellate nette

Si è inoltre seguito l'ordine cronologico di stipulazione del contratto di arruolamento, la cui data è indicata fra parentesi.

Per ogni componente dell'equipaggio si sono riportati: il nome, la provincia di provenienza (secondo le attuali circoscrizioni), l'età (alla data del contratto), il grado e la retribuzione in lire (la sigla C.P. indica una contrattazione "alla parte" non meglio specificata).

* Equipaggi formati con contratti di arruolamento stipulati per reclutare il personale al completo presso la capitaneria di Porto di Genova (31 dicembre 1900 - 15 giugno 1903).

Legenda

Allievo elettr.	= allievo elettricista
Allievo macch.	= allievo macchinista
C.L.C.	= capitano di lungo corso
Fuochista aut.	= fuochista autorizzato
Fuoch. Cald	= fuochista alla caldaia
Fuoch. ingrass.	= fuochista ingrassatore
Macch. aiut.	= macchinista aiutante
Marinaio carpent.	= marinaio carpentiere
Oper. ingr. el.	= operaio ingrassatore elettrico
Oper. mecc.	= operaio meccanico
Oper. mecc. sp.	= operaio meccanico specializzato
Padrone al com.	= padrone al comando
Primo camb.	= primo cambusiere
Primo disp.	= primo dispensiere
Primo macch.	= primo macchinista
Primo nostr.	= primo nostromo
Primo uff.	= primo ufficiale
Secondo camb.	= secondo cambusiere
Secondo disp.	= secondo dispensiere
Secondo macch.	= secondo macchinista
Secondo nostr.	= secondo nostromo
Secondo uff.	= secondo ufficiale
Terzo disp.	= terzo dispensiere
Terzo macch.	= terzo macchinista

Il simbolo * indica gli analfabeti

n.i. = non indicato

VELIERI

Classe A

NIRVANA

Goletta (dicembre 1900)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
ROMANO T.	GE	30	Capitano	C.P.
ROMANO A.	GE	26	Secondo	165
TORTAROLO G.	GE	39	Nostromo	90
GIULLA A.	IM	28	Marinaio	60
FIENGO G.	VE	26	Marinaio	60
SPADAVECCHIA T.	BA	21	Marinaio	60
GODIZZARA L.	IM	57	Marinaio	60
DODERO A.	GE	39	Marinaio	60
CAPPONE A.	GE	29	Marinaio	60

GIUSTIZIA

Brigantino goletta (marzo 1901)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
SAGLIETTO L.	IM	51	Capitano	120
VASSALLO G.B.	IM	55	Scrivano	90
DULBECCO P.	IM	34	Marinaio	60
GARIBBO S.	IM	27	Marinaio	60
MORESCO G.*	GE	19	Mozzo	40
CONTE E.	IM	17	Mozzo	30
GARIBBO L.	IM	15	Mozzo	15

ROSARIO

Brigantino a palo (luglio 1901)

Equipaggio				
Nome	Prov.	Età	Grado	Paga
DODERO F.	GE	39	Padrone al com.	C.P.
BERGAMINI C.	LI	42	Nostromo	75
BERTACCA F.	LI	26	Dispensiere	60
MARTINELLI L.	LI	25	Marinaio	50
MARTINELLI A. *	LI	60	Marinaio	50
LUCCHESI G.	LI	17	Giovinotto	40
PISTELLI A.	LI	16	Giovinotto	40
AGOSTINI R.	LI	15	Giovinotto	40
BERGAMINI A.	LI	13	Mozzo	20

UNIONE S.

Brigantino a palo (luglio 1901)

Equipaggio				
Nome	Prov.	Età	Grado	Paga
SAMBUCETI A.	SP	55	Capitano	150
BOZZO S.	GE	45	Secondo	120
VACCARO S.	SP	36	Nostromo	75
RAVANO A.	GE	40	Dispensiere	75
MORTOLA F.	GE	42	Marinaio	60
GAMBARO G.	GE	38	Marinaio	60
ROMANO F.	SV	37	Marinaio	60
BERNABÈ O.	SP	18	Giovinotto	35
FIANNACA S. *	ME	38	Giovinotto	35
DENARO V.	SR	16	Mozzo	25
CAMA L.	ME	16	Mozzo	15

LUCIA COSTANZA

Nave goletta (ottobre 1901)

Equipaggio

Nome	Prov.	Età	Grado	Paga
SAGLIETTO R.	IM	44	Capitano	C.P.
GARIBBO M.	IM	58	Secondo	140
GARAVENTA F.	GE	54	Dispensiere	75
STABILE A.	PA	24	Marinaio	60
BONO P.	GE	28	Marinaio	60
DI RUSSO V. *	NA	39	Marinaio	60
GUADARELLA C.	SR	27	Marinaio	60
ANCONA P.	PA	17	Giovinotto	40
VEGLIO G.B.	GE	21	Giovinotto	30

MADRE MARIA

Nave goletta (novembre 1901)

Equipaggio

Nome	Prov.	Età	Grado	Paga
D'ANDREIS F.	GE	62	Capitano	300
SPEICH G.	GE	55	Secondo	140
MOLINARI P.	GE	34	Nostromo	90
MAGNANI G.	GE	17	Secondo nostr.	C.P.
BOZZANO A.	GE	63	Dispensiere	80
BOZZANO A.	GE	49	Carpentiere	65
BRUNO S.	IM	51	Marinaio	60
PARODI A.	GE	24	Marinaio	60
MOLINARI C.	GE	23	Marinaio	60
TODIERE E.	IM	17	Giovinotto	45
FIRPO G.	GE	17	Mozzo	25
AGNESE E.	GE	18	Mozzo	25

Classe B

ESPERIA

Brigantino a palo (marzo 1901)

Nome	Equipaggio			Grado	Paga
	Prov.	Età			
BRIGNETO F.	GE	51		Capitano	220
OLIVARI G.B.	GE	55		Secondo	120
PESCE B.	GE	41		Nostromo	90
OLIVARI A.	GE	39		Dispensiere	80
VITALE V.	RC	51		Marinaio	60
SANGUINETI G. B.	SP	36		Marinaio	60
MARTIRADONNA D.	BA	23		Marinaio	60
SPANÒ R.	ME	25		Marinaio	60
AMULLO F.	RC	31		Marinaio	60
ZAPPALÀ S.	CT	18		Giovinotto	35
CATTANEO G.B.	SP	18		Giovinotto	30
STIEPPETTI V.	AN	17		Mozzo	20
MONTEVERDE N.	RC	18		Mozzo	20
BOZZO L.	GE	12		Mozzo	10

LINA

Brigantino a palo (maggio 1901)

Nome	Equipaggio			Grado	Paga
	Prov.	Età			
SAMBOLINO F.	SV	57		Capitano	210
SCHIAPPACASSE G.	GE	36		Secondo	140
TORZE F.	IM	35		Nostromo	80
RENZI A.	GE	33		Dispensiere	75
BOTTO G.	IM	25		Marinaio	60
MORTELLI F.	GE	25		Marinaio	60
SABATTINI R.	IM	22		Marinaio	60
ZAPPELLI G.*	LI	27		Marinaio	60
ALCIATORE S.*	IM	38		Marinaio	60
TURCO B.	IM	20		Marinaio	60
PAOLINO*	IM	20		Marinaio	50
BELGRANO G.*	IM	18		Giovinotto	30
MONTEVERDE A.	SP	19		Giovinotto	25
RAVANO M.	GE	19		Mozzo	15

MARCIANI

Brigantino a palo (ottobre 1901)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
PATRONE L.	SV	47	Capitano	160
MARCIANI D.	GE	57	Secondo	110
BENVENUTO G.	GE	39	Nostromo	80
CORVETTO G.	GE	40	Dispensiere	75
BENVENUTO G.B.	GE	29	Marinaio	60
BALLESTRINO G.	GE	26	Marinaio	60
CIRILLO A.	IM	19	Marinaio	60
AMORETTI G.	IM	25	Marinaio	60
SPALLA C.	IM	22	Marinaio	60
BARNATO L.	IM	19	Giovinotto	50
RIBOTTI E.	RI	19	Giovinotto	50
FERRARI F.	IM	15	Mozzo	20
SERRATI M.	GE	14	Mozzo	20

ZOAGLI

Brigantino a palo (novembre 1901)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
DE BERNARDI C.	SV	44	Capitano	225
DI RUSSO S.	NA	44	Secondo	150
TORRICELLI P.	SV	24	Nostromo	80
MISTRANGELO V. *	SV	52	Dispensiere	75
COLLETTI C.	SP	27	Marinaio	60
FURNO S. *	NA	37	Marinaio	60
SALESI G.	LI	29	Marinaio	60
VALLE G.	GE	29	Marinaio	60
ECENICO G. *	SP	19	Marinaio	60
DENEGRI D.	SP	18	Giovinotto	45
VILLA G.B.	SP	21	Giovinotto	40
COLACE D.	RC	19	Giovinotto	35
SANGUINETI P.	SP	14	Mozzo	20

MARTININ

Brigantino a palo (gennaio 1902)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
ZINO L.	GE	59	Capitano	200
CHARROY C.	SV	61	Secondo	150
BRIGNONE A.*	GE	46	Nostromo	75
CALZIA G.*	IM	27	Marinaio	60
GARAVENTA F.	GE	55	Marinaio	60
BISO G.	SP	24	Marinaio	60
RAFFA D.	ME	24	Marinaio	60
ODINO G.	GE	20	Giovinotto	50
CAMPANELLA G.	GE	15	Mozzo	20
PODESTÀ C.	GE	14	Mozzo	0

VIRGINIA

Brigantino a palo (marzo 1902)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
VASSALLO G.B.	IM	41	Capitano	200
LAVAGGI T. *	IM	35	Nostromo	82
MORAGLIA E.	IM	26	Dispensiere	75
COLLA P.	SP	20	Marinaio	60
SIRI M.	GE	20	Marinaio	60
CAMPI M.	IM	23	Marinaio	60
VASSALLO G.	IM	56	Marinaio	60
VASSALLO A.	IM	17	Mozzo	50
VASSALLO A.	IM	17	Mozzo	35
CAMPINI G.	SP	19	Mozzo	15

SOLLECITO

Brigantino a palo (giugno 1902)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
SCHIAFFINO V.	GE	42	Capitano	200
ARDOINO G.	IM	52	Secondo	100
VIGO D.	SP	40	Nostromo	70
ZUCCHINI U. *	SP	35	Dispensiere	65
SPINA S.	LI	25	Marinaio	60
ZANELLO G.	SP	22	Marinaio	60
SERTORIO G.	IM	35	Marinaio	60
CALVO F.	IM	21	Marinaio	60
PATRONE P.	SV	22	Marinaio	60
CAMPANA G.	RI	20	Marinaio	50
FANNELLI N.	RC	16	Mozzo	35
LEVRERO F.	GE	16	Mozzo	30
MOLINARI D.	VE	19	Mozzo	0
SALVETTI P.	SP	16	Mozzo	20

OLGA

Brigantino a palo (giugno 1902)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
MARESCA F.	LI	53	Capitano	C.P.
FIORILLO P.	NA	49	Secondo	135
CINQUINI G.	LI	55	Nostromo	100
PARDINI G.	LI	31	Dispensiere	85
DOMENICI E. *	LI	36	Marinaio	80
RAMACCIOTTI A.	LI	38	Marinaio	80
ROSSI A. *	LI	18	Marinaio	80
BERTI G.	LI	32	Marinaio	80
VASSALLE T.	LI	17	Giovinotto	80
TURCHI P.	RI	17	Giovinotto	55
TOMBARI A. *	RI	19	Giovinotto	55
GHILARDUCCI G.	LI	18	Giovinotto	60
PETRUCCI R.	LI	14	Mozzo	40
MARESCA G.	LI	22	Mozzo	45
FIORILLO E.	NA	18	Mozzo	30

LUIGIA

Brigantino a palo (luglio 1902)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
SANGUINETI F.	SP	58	Capitano	200
BOZZO N.	GE	42	Secondo	110
BERRETTA N.	GE	40	Nostromo	75
DE GREGORI M.	GE	37	Dispensiere	70
DE SCALZO G.	SP	23	Marinaio	60
AMORETTI F.	IM	37	Marinaio	60
ELENA L.	IM	37	Marinaio	60
SPINETTI A.	LI	21	Marinaio	60
ACQUARONE L.	IM	27	Marinaio	60
VASSALLO E. *	GE	22	Giovinotto	50
GONELLA G.	IM	17	Giovinotto	40
BERTELLI M.	SP	17	Giovinotto	35
GHIO A.	SP	15	Mozzo	25
VATTUONE N.	SP	14	Mozzo	25

BIANCA CASANOVA

Brigantino a palo (agosto 1902)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
MAGNALDI S.	GE	35	Capitano	250
LEVI G.	VE	26	Scrivano	110
CASANOVA G.	SP	52	Nostromo	85
TERRIZZANO L.	IM	39	Dispensiere	75
GHIO A.	SP	20	Marinaio	60
USBERTI G.B. *	SP	20	Marinaio	60
OLIVERI L.	SP	19	Marinaio	60
GHIO E.	SP	20	Marinaio	60
DI ROSA F.	NA	62	Marinaio	60
D'ARMA P. *	RM	26	Giovinotto	40
SCORDAMIGLIA G.	RC	16	Giovinotto	30
GAUDENZI G.	RI	21	Giovinotto	30
ANSELMI A.	SP	17	Mozzo	20

BACCICIN REVELLO

Brigantino a palo (settembre 1902)

Equipaggio

Nome	Prov.	Età	Grado	Paga
RAINERI G.B.	IM	53	Capitano	190
SAGLIETTO G.	IM	36	Secondo	150
ANSALDO F. *	IM	51	Nostromo	80
RAINERI S.	IM	51	Dispensiere	75
ARDOINO S.	IM	48	Marinaio	60
VIALE N.	IM	39	Marinaio	60
TASSO G. *	SP	47	Marinaio	60
BRUSCO P.	SP	20	Marinaio	60
OLIVERI L.	SP	14	Marinaio	60
STAGNARO G.B.	SP	16	Giovinotto	35
ZANASI G.	RI	23	Giovinotto	35
PINETA L.	IM	15	Mozzo	10

COLOMBO

Brigantino a palo (settembre 1902)

Equipaggio

Nome	Prov.	Età	Grado	Paga
LAGOMARSINO G.	GE	56	Capitano	175
BRUNO A.	IM	52	Secondo	145
FONDITORE L.	GE	49	Nostromo	90
PIPITO A. *	CT	46	Dispensiere	80
OLIVIERI E.	IM	36	Marinaio	60
DULBECCO L.	IM	39	Marinaio	60
ROMANO G.	IM	49	Marinaio	60
GIORDANO D.	IM	36	Marinaio	60
SCARPATI G.	SP	16	Marinaio	60
PINTO P.	LI	32	Marinaio	60
VIVALDI F.	IM	17	Giovinotto	35
ROCCA L.	SP	14	Mozzo	15
FERRANDI V.	GE	15	Mozzo	0

ROMA

Nave goletta (novembre 1902)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
MASSA F.	GE	53	Capitano	250
SCHIAFFINO G.B.	GE	26	Secondo	140
DELLACASA F.	GE	35	Nostromo	85
DELLACASA A.	GE	28	Dispensiere	75
RISSO A.	GE	19	Carpentiere	60
FIGARI G.	GE	25	Marinaio	60
BANCALARI L.	SP	26	Marinaio	60
BRUZZONE G.	SP	31	Marinaio	60
S. ZAPPALÀ *	CT	19	Giovinotto	45
QUATTROCCHI A.	GE	17	Giovinotto	30
LAVARELLO G.	GE	14	Mozzo	15

ENRICHETTA ACCAME

Brigantino a palo (gennaio 1903)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
TOSSINO G.B.	SV	36	Capitano	200
MARTELLI E.	LI	55	Secondo	120
TOSSINO C. *	SV	55	Nostromo	90
BERRUTI S.	GE	27	Dispensiere	80
SACCONI A.	SV	27	Marinaio	60
VALLE G.	GE	28	Marinaio	60
ARALDI D.	SV	19	Marinaio	45
PANETTA F. *	RC	19	Marinaio	55
VASSALLO B.	SV	34	Marinaio	60
DESIO G.	SV	32	Marinaio	60
PROFUMO A.	SV	20	Giovinotto	45
ASTIGIANO V.	SV	16	Giovinotto	30
GAZZANO G.	SV	15	Mozzo	10
PARODI G.	GE	22	Mozzo	20
GAGGERO G.	SV	16	Mozzo	15

SAN GAETANO**Brigantino a palo (febbraio 1903)**

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
BALLESTRINO G.	GE	46	Capitano	200
SERZA U.	GE	24	Secondo	135
BISAGNO A. *	GE	49	Nostromo	80
GUELFI G.B.*	GE	60	Dispensiere	73
GARASSINO C. *	IM	35	Marinaio	60
MARRAPODI F.*	RC	28	Marinaio	60
MASSONE D. *	GE	24	Marinaio	60
MUSANTE G.	GE	20	Marinaio	60
MUCCIA C.	CT	19	Giovinotto	45
VALENTINI A.	AN	19	Giovinotto	40
TOMMASI V.	LI	20	Giovinotto	40
PELLEGRINO G.*	RC	18	Mozzo	30
MORGAVI F.	GE	17	Mozzo	30

*Classe C***ANNIBALE****Nave (marzo 1901)**

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
RITTORE T.	IM	46	Capitano	250
SANGUINETI F.	GE	47	Secondo	150
CALVO P.	IM	25	Terzo ufficiale	60
LANDUCCI P.	LI	37	Dispensiere	75
ARDUINO S.	IM	47	Marinaio	60
PAPI G.B.	IM	20	Marinaio	60
CARLETTI G.	LI	45	Marinaio	60
PLACANICA G.*	RC	22	Marinaio	60
TOSSINO S.	SV	24	Marinaio	60
PIRELLI D.	BA	25	Marinaio	35

BARTOLI A	SP	24	Marinaio	25
PALESTRINI F.	AN	47	Marinaio	60
SIENI G.	ME	16	Mozzo	40
ROMEO F.	RC	20	Mozzo	35
CARIDI L.	RC	16	Mozzo	25
MANZONI C.	AN	17	Mozzo	25
PLACANICA G.	RC	17	Mozzo	20
BELTRANI A.	RC	18	Mozzo	20

NEMESI

Brigantino a palo (luglio 1901)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
RAZETO F.	GE	40	Capitano	230
GARIBALDI F.	GE	45	Secondo	140
MORESCO L.	GE	38	Nostromo	87,5
ASTE I.	GE	65	Dispensiere	75
BRUSONI F. *	SP	31	Marinaio	60
CEVASCO L.	GE	42	Marinaio	60
BELLEFEMMINE V.	BA	29	Marinaio	60
STORELLI R.	AN	24	Marinaio	60
BARBERA F.	ME	30	Marinaio	60
FAZZARI G.	RC	22	Giovinotto	40
CALVO V.	ME	17	Giovinotto	40
RUGGERI C.	Pozzallo	17	Giovinotto	55
TEDESCO L.	RC	14	Mozzo	20
CARNIGLIA V.	GE	17	Mozzo	25

ANGELA CASANOVA

Brigantino a palo (luglio 1901)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
GRAFFIGNA C.	GE	47	Capitano	200
VACCARI G.	GE	59	Secondo	150

BELTRAMIN G.	VE	47	Nostromo	90
DI CHIAPPARI G.	NA	41	Dispensiere	75
ANGELOTTI E.	RI	27	Marinaio	60
CALZONA M.	RC	38	Marinaio	60
ZECCHINI A.	LI	23	Marinaio	60
MUTI G.	LI	58	Marinaio	60
ROMANO V.	PA	24	Marinaio	60
FLORIS M.	CA	29	Marinaio	60
ANCONA L.	PA	18	Giovinotto	45
DOZZALBA C.	GE	18	Giovinotto	35
CUBEDDU G.	CA	17	Mozzo	25
BASSO V.	GE	14	Mozzo	25
VITALE I.	GE	15	Mozzo	0
COCHELLA E.	GE	15	Mozzo	0

ZILIA

Brigantino a palo (agosto 1901)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
SCIACCALUGA A.	GE	45	Capitano	C.P.
ANTONIANI G.B.	GE	39	Secondo	130
GAGLIOLO S.	SV	35	Nostromo	100
MARSANO L.	GE	41	Dispensiere	80
NICOLOSI S. *	CT	25	Marinaio	60
GRANDONI G. *	AN	30	Marinaio	60
TESTA L.	SP	24	Marinaio	60
SCAPARONE G.	SP	30	Marinaio	60
SPOSITO F. *	LI	30	Marinaio	60
DE BASTIANI T. *	GE	20	Marinaio	60
VENTURINI U.	GE	20	Giovinotto	60
PESCIO G. *	IM	24	Giovinotto	45
GIULLA S. *	IM	19	Giovinotto	45
MENGAZZI G.	GE	17	Giovinotto	30
CROVETTO L.	GE	18	Mozzo	10

ROSIN

Brigantino a palo (settembre 1901)

Equipaggio					
Nome	Prov.	Età	Grado	Paga	
QUEIROLO D.	SP	45	Capitano	250	
MAGLIOTTO M.	IM	39	Secondo	140	
FERRANDINO V.	NA	34	Nostromo	95	
MARTINO A.	GE	44	Dispensiere	80	
TRACHERO L.	SP	27	Carpentiere	67	
AIRALDI G.	IM	24	Marinaio	60	
CASTELLARI P. *	IM	34	Marinaio	60	
BERTOLOTTO E.	IM	40	Marinaio	60	
ROSSI A.	IM	44	Marinaio	60	
QUEIROLO V.	SP	19	Marinaio	55	
STAGNARO V.	SP	19	Giovinotto	45	
RICCHETTI E.	SP	19	Giovinotto	45	
GHIO E.	SP	19	Giovinotto	45	
JEBOLE G.B.	IM	18	Giovinotto	45	
VARVELLI L.	SV	13	Mozzo	0	

AVANTI SAVOIA

Brigantino a palo (marzo 1902)

Equipaggio					
Nome	Prov.	Età	Grado	Paga	
MORCHIO E.	IM	35	Capitano	200	
ARPANTE S.	NA	43	Secondo	150	
MAGGI P.	SV	24	Nostromo	95	
GENTA F.*	SV	46	Dispensiere	85	
RAIMONDO N.	IM	36	Marinaio operaio	72,5	
RATTI O.	SP	25	Marinaio	60	
OLIVERI C.*	SV	46	Marinaio	60	
DELLE PIANE A.	IM	19	Marinaio	60	
NOVARO D.	IM	30	Marinaio	60	
FREMO E. *	NA	32	Marinaio	60	
CALABRESE D.*	BA	46	Marinaio	60	

CIMOTTA F.	ME	17	Marinaio	45
BONIFACI E.	IM	18	Marinaio	45
AMMATINA F.	CT	18	Giovinotto	40
BON B.	SV	20	Giovinotto	25
BALDUINO G.	SV	20	Giovinotto	30

FRANCESCO

Brigantino a palo (marzo 1902)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
FIGARI A.	GE	43	Capitano	150
MAZZA P.	GE	47	Secondo	120
FIGARI N.	GE	49	Nostromo	95
CICHERO F.	GE	47	Dispensiere	80
BACIGALUPO G.B.	SP	28	Marinaio	62,5
GASTALDI G.	IM	26	Marinaio	62,5
GASTALDI G.	IM	26	Marinaio	62,5
MAMONE A.	RC	32	Marinaio	62,5
GARASSINO N.	IM	26	Marinaio	62,5
VAGNONI L. *	AN	30	Marinaio	62,5
MITELLI N.	LI	26	Marinaio	40
MUZIO A.	LI	18	Giovinotto	35
PANUNZIO C.	BA	18	Giovinotto	35
ROMANO A.	SP	17	Mozzo	10
GREGORI E.	SP	22	Mozzo	10

AFFEZIONE

Brigantino a palo (giugno 1902)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
SANGUINETI F.	GE	48	Capitano	200
QUESTA A.	SP	27	Secondo	130
ASTE F.	GE	47	Nostromo	90
CANARA N.	SV	44	Dispensiere	80

CATTA P.	GE	28	Marinaio	60
ASTE P.	GE	24	Marinaio	60
MOLFINO A.	GE	23	Marinaio	60
FARO A.	CT	25	Marinaio	60
DENEGRI G.	IM	27	Marinaio	60
TORRE A.	ME	44	Marinaio	60
MOLFINO F.	GE	19	Giovinotto	45
CONSONI B.	ME	16	Giovinotto	30
MAROSI G.	AN	15	Mozzo	20
BURASTERO G.B.	SV	14	Mozzo	15

KING ALFRED

Brigantino a palo (agosto 1902)

Equipaggio

Nome	Prov.	Età	Grado	Paga
SAGLIETTO R. T.	IM	n.i.	Capitano	n.i.
CORRADI L.	IM	39	Secondo	150
AMORETTI N.	IM	47	Nostromo	90
LUPI N.	IM	36	Dispensiere	80
GIANNINI E.	GE	23	Marinaio carpent.	75
TASSI N.	IM	53	Marinaio	65
GARDONE A.	IM	29	Marinaio	65
BONO P.	GE	29	Marinaio	65
SAGLIETTO N.*	IM	52	Marinaio	65
GARIBBO S.*	IM	28	Marinaio	65
DE MATTEI S.	GE	17	Giovinotto	50
ASPREA F.	RC	17	Giovinotto	45
FRISONI G.B.*	ME	18	Giovinotto	40
BIANCHI D.	IM	15	Mozzo	35
DE ROSA S.	NA	20	Mozzo	15
RUBAUDO G.	IM	16	Mozzo	0

SCILLIN

Brigantino a palo (gennaio 1903)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
GALLO E.	GE	28	Capitano	250
MOLINARI N.	GE	52	Secondo	150
BIANCHI G.	GE	53	Nostromo	90
REGESTA G.B.	GE	25	Secondo nostr.	60
PIERUZZI P.	LI	47	Dispensiere	85
BERTI G.	LI	42	Marinaio	60
BRASCHI G.	LI	53	Marinaio	60
VERZURA G.	GE	59	Marinaio	60
ZECCHINI A.*	LI	25	Marinaio	60
FERRANTE C.*	PA	30	Marinaio	60
PISANI T.	LI	25	Marinaio	60
BELLUOMINI A.	LI	20	Giovinotto	55
MARINARI E.*	SP	19	Giovinotto	40
PIERUZZI B.	LI	16	Mozzo	20
PICENI B.	GE	18	Mozzo	0

GARIBALDI

Brigantino a palo (marzo 1903)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
AGENO E.	GE	46	Capitano	200
CHIESA G.	GE	42	Secondo	155
BALESTRA G.	GE	38	Nostromo	95
GIANNINI G.	SP	29	Dispensiere	80
PORTONATO G.	SP	33	Marinaio	60
MASSA F.	SP	32	Marinaio	60
GUELFO G.B.*	GE	43	Marinaio	60
BIANCHI L.	SP	23	Marinaio	60
BRUZZO R.	IM	20	Marinaio	60
CARLE G.	IM	21	Marinaio	60
PAGAN F.*	VE	41	Marinaio	60

VACCAREZZA S.	SV	27	Marinaio	60
ONETO P.	SV	17	Giovinotto	45
ROSSETTI R.	IM	36	Giovinotto	30
ALBEROSTANZA L.*	BA	22	Mozzo	25
CORTE G.	IM	16	Mozzo	15
MOZZINO F.	SV	14	Mozzo	15

PRIMO

Nave (maggio 1903)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
PARODI B.	SV	55	Capitano	200
FERRARESI L.	RI	50	Secondo	140
PAGANO M.	SP	32	Nostromo	90
CICHERO E.	IM	28	Dispensiere	60
PAGANINI G.	LI	23	Marinaio	60
MAZITELLI F.	RC	28	Marinaio	60
DI VITA D. *	RC	27	Marinaio	60
BAGNATO O. *	RC	25	Marinaio	60
DI GIORGIO A.	BA	24	Marinaio	60
PERILLO E. *	LI	27	Marinaio	60
CUTUGNO G.	ME	27	Marinaio	60
LAZZERINI A.	LI	56	Marinaio	60
STREXINO G.	SV	19	Giovinotto	50
PLACONICA G.	RC	19	Giovinotto	50
ROCCASALVA S.	SR	18	Giovinotto	25
CHIETO G.B.	SV	17	Mozzo	15

BATTININ ACCAME

Brigantino a palo (giugno 1903)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
THOMATIS E.	GE	40	Capitano	150
DI RUSSO S.	NA	46	Secondo	140
SARDO P.	SV	33	Nostromo	95

BERRUTI C.	GE	25	Dispensiere	75
GODANO M.	IM	26	Marinaio	60
ALDI F.	LI	30	Marinaio	60
BRIASCO F.	IM	26	Marinaio	60
CIPRIANO G. *	CT	31	Marinaio	60
BATTAGLINI E. *	LI	22	Marinaio	60
CROCI E.	AN	29	Marinaio	60
BALESTRINO A.	IM	16	Giovinotto	45
MUSSO U.	GE	17	Giovinotto	40
GODANO B.	IM	16	Mozzo	25
FOLCO P.	SV	15	Mozzo	10
ROSPIGLIOSI F.	GE	24	Mozzo	0
ROCCA P.	SV	14	Mozzo	10

Classe D

JOLANDA

Nave (luglio 1902)

Equipaggio

Nome	Prov.	Età	Grado	Paga
BANCALARI G.B.	SP	39	Capitano	200
CORRADI V.	IM	44	Secondo	155
RAFFO S.	SP	38	Nostromo	100
BERTINOTTI A.	SV	39	Dispensiere	85
ROSA L.	SP	25	Carpentiere	80
RAMBALDI F.	IM	28	Marinaio	60
MANITTO D.	SV	34	Marinaio	60
ALTEMANI A.	GE	28	Marinaio	60
CAPURRO L.	IM	23	Marinaio	60
ROMANO F.	SV	38	Marinaio	60
RAFFAELE D.	RC	21	Marinaio	50
GANDOLFO C.*	IM	19	Marinaio	50
LANTERI A.	IM	19	Marinaio	50
TERRIZZANI A.	IM	35	Marinaio	60
VEGLIO G.B.	GE	22	Giovinotto	40

FEBOLE G.B.	IM	19	Giovinotto	40
MASSABÒ G.	IM	17	Giovinotto	35
BRAIDA G.*	GE	18	Giovinotto	45
VIGNA G.	GE	18	Giovinotto	40
SACCHINI E.	LI	24	Giovinotto	50
SCARTOZZI P.	AN	15	Mozzo	15
BACCHI M.	GE	15	Mozzo	10

HONULULO

Brigantino a palo (agosto 1902)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
VALLE S.	GE	49	Capitano	280
MONTANO E.	GE	50	Secondo	150
BORRIELLO F.	LI	54	Nostromo	90
BELGRANO G.	IM	41	Marinaio	60
MARTINO A.	IM	21	Marinaio	60
AMADEO A.	IM	35	Marinaio	60
CONTI T.*	RI	24	Marinaio	60
SANTINI F.*	LI	24	Marinaio	60
ADRIANI G.	LI	28	Marinaio	60
BRONDI F.	SP	26	Marinaio	60
BELLOTTI D.*	SP	25	Marinaio	60
MODICA E.	SR	18	Giovinotto	50
MAZZEI A.	LI	22	Giovinotto	40
FILIPPONE V.	RC	16	Giovinotto	50
IGHINA A.	GE	16	Giovinotto	30
MORTOLA R.	GE	15	Mozzo	30

*Classe E***EMANUELE ACCAME**
Nave a palo (marzo 1902)

Nome	Equipaggio		Grado	Paga
	Prov.	Età		
BELLANDO F.	SV	46	Capitano	150
LAVAGNA V.	SV	46	Secondo	100
BERIO G.B.	IM	55	Nostromo	95
GRILLI F.*	AN	39	Secondo nostr.	75
PINETTA F.	IM	49	Dispensiere	85
MONTALLI G.*	SP	36	Marinaio	65
BRUZZO R.	IM	19	Marinaio	65
VADALÀ L.	ME	31	Marinaio	65
ANSALDI C.*	IM	39	Marinaio	65
FABRIS F.	VE	26	Marinaio	65
MAGNANI C.*	RI	30	Marinaio	65
TARZIA M.*	RC	27	Marinaio	65
LECCA L.	CA	26	Marinaio	65
DI MARIA F.	NA	25	Marinaio	65
MARASINIELLO M.*		37	Marinaio	65
MANROTTO A.	AN	25	Marinaio	65
GODEMO G.	IM	25	Marinaio	65
GIRIBALDI L.	IM	25	Marinaio	65
SERAFINI S.	AN	25	Marinaio	50
GIORDANELLA A.	SR	18	Giovinotto	50
DE MORO G.	GE	22	Giovinotto	50
MASSONE D.	GE	19	Giovinotto	45
DUCE S.	SV	21	Giovinotto	45
GIORDANELLA G.	SR	19	Giovinotto	40
CAVALLERO C.	SV	18	Mozzo	20
MANGANO G.	IM	19	Mozzo	15
CERETI S.	SV	17	Mozzo	10
PENDOLA F.	SV	16	Mozzo	10

ERASMO

Nave a palo (giugno 1903)

Nome	Equipaggio			
	Prov.	Età	Grado	Paga
QUEIROLO L.	SP	47	Capitano	150
MAZZIELLO A.	NA	28	Secondo	100
CANEPA G.	GE	25	Terzo (scrivano)	C.P.
FERRANDINO V.	NA	36	Nostromo	80
FILOSI F.	SP	27	Dispensiere	80
PIERO G.	SP	22	Marinaio	65
GIRIBALDI L.	IM	26	Marinaio	65
GIANELLO C.	SP	28	Marinaio	65
VALCADO T.	SP	23	Marinaio	65
BRUNO M.	IM	25	Marinaio	65
CILIBERTO S.	NA	25	Marinaio	65
OTTAVIANI R.	AN	34	Marinaio	65
RONCALLO F.*	SP	26	Marinaio	65
ROLLA D.	SP	21	Marinaio	65
MAZZINO S.	GE	23	Marinaio	65
AICARDI N.	IM	36	Marinaio	70
GANDINI P.	GE	25	Giovinotto	55
ERCOLES B.	RI	21	Giovinotto	50
RATTI D.*	SP	18	Giovinotto	35
SANGUINETI P.	SP	16	Giovinotto	35
DE CANDIA G.*	BA	19	Giovinotto	35
QUESTA C.	LI	18	Giovinotto	30
TOMMASI U.	LI	17	Giovinotto	30
GIANNETTI A.*	RC	19	Giovinotto	45
MULTEDO D.	GE	23	Oper. mecc.	75

PIROSCAFI

Classe A

FILIPPO CHICCA

(ottobre 1901)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
BOSO A	CT	26	Capitano	C.P.
VALENTI P.*	CT	52	Nostromo	80
GIGLI A.	LI	39	Dispensiere	75
LANDUCCI P.	LI	37	Marinaio	70
MANNI G.*	LI	57	Marinaio	70
MAGNI E.	LI	22	Marinaio	70
DI CRESCENZO V.	LI	20	Marinaio	70
INDELICATO P.	CT	16	Giovinotto	70
RAMETTA C.	CT	13	Giovinotto	50
RAZETO P.	GE	17	Mozzo	C.P.
BREITARIASER G.	GE	31	Mozzo	0
GRASSO L.	CT	16	Mozzo	20
PERAGALLO F.	GE	29	Primo macch.	C.P.
SCOGNAMILLO P.	LI	36	Calderinaio	90
ZACCAGNINI G.	AN	42	Capo fuochista	110
RODOLICO V.	NA	25	Fuochista	90
DI MEO L.	LI	30	Fuochista	90
GIGLI A.	LI	20	Carbonaio	50
LIGRESTI C.	CT	19	Carpentiere	80

CITTÀ DI MASSA

(ottobre 1902)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
BOGAZZI O.	SP	31	Padrone al com.	100
BRONZI L.	SP	34	Marinaio	50
MORACCHIOLI G.	SP	21	Marinaio	50

CASANOVA F.	SP	31	Marinaio	50
MUTTINO A.	SP	40	Marinaio	50
MAGGIANI G.	SP	16	Mozzo	15
GIAMPAOLI A.	GE	26	Primo macch.	100
CERETTI S.	SP	31	Fuochista aut.	90
RIGHETTI G.	SP	32	Fuochista	80
MENCONI D.	SP	45	Fuochista	80

PROSPERO
(ottobre 1902)

Nome	Equipaggio			
	Prov.	Età	Grado	Paga
CONTI F.	CT	56	Padrone al com.	145
OLIVARI G.	GE	36	Nostromo	90
SCHIAFFINO A.	GE	40	Dispensiere	80
INDELICATO F.	CT	57	Marinaio	70
MELISTA N.	CT	44	Marinaio	70
GARUFI S.	CT	21	Marinaio	70
PUGLIONISI O.	CT	26	Marinaio	70
GRASSO M.	CT	18	Giovinotto	50
CARBONARO P.	CT	12	Mozzo	30
TORSEGNO M.	GE	53	Primo macch.	145
MUJÀ D.	CT	55	Calderinaio	90
ONETO G.B.	GE	60	Capo fuochista	105
MEDOLLA A.	LI	25	Fuochista	85
PERTICONE O.	CT	20	Fuochista	85
MONFORTE L.	CT	23	Carbonaio	50

Classe B

ANDREA

(dicembre 1901)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
ZINO A.	GE	45	Capitano	125
BERNASCONE L.	SV	27	Secondo	100
FOLLE A.	GE	32	Nostromo	90
SIMONETTI L.	GE	43	Dispensiere	80
CAROFILIO F.	BA	18	Marinaio	65
FIGARI P.	GE	26	Marinaio	65
DELLACASA G.B.	GE	34	Marinaio	65
SAN NICOLÒ G.	GE	31	Marinaio	65
FRAGAMENO T.	RC	16	Giovinotto	35
GENNARO E.	GE	13	Mozzo	10
CONSIGLIERE M.	GE	29	Primo macch.	150
STORACE L.	LI	25	Secondo macch.	100
GERARDI O.	VE	21	Allievo macch.	80
GEREMIA A.*	NA	30	Calderinaio	90
GUIDOTTI G.	AN	40	Capo fuochista	95
GINELLI F.	GE	25	Fuochista	80
MORGANTE R.	RC	25	Fuochista	80
VADALÀ D.*	ME	19	Carbonaio	60
TITO S.*	BA	25	Carbonaio	60

COLOMBO

(marzo 1903)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
BOERO S.	GE	45	Capitano	150
CIPPERO G.	IM	35	Secondo	105
GARDONE A.	IM	45	Dispensiere	80
GALLO A.*	NA	40	Marinaio	60
BOCCONE G.	GE	20	Marinaio	60

TATTOLI F.*	BA	36	Marinaio	60
AMATO M.*	BA	25	Marinaio	60
COPELLO G.	SP	35	Camerotto	60
SALVEMINI P.	BA	19	Giovinotto	30
PALUMBO O.	TP	31	Primo macch.	150
GRAZIANO G.	NA	32	Secondo macch.	105
GABBI G.	SP	26	Calderinaio	85
MAZZA P.	SV	29	Capo fuochista	90
BRUZZONE G.B.	GE	24	Fuochista	75
MARTELLINI P.*	BA	38	Fuochista	75
DI LEUCA A.*	NA	19	Carbonaio	55
MASELLA D.	NA	20	Carbonaio	55
COSTA G.	GE	n.i.	n.i.	n.i.

Classe C

ANGELA

(gennaio 1901)

Equipaggio

Nome	Prov.	Età	Grado	Paga
BANCALARI P.	SP	32	Capitano	125
SOLARI G.	GE	37	Secondo	100
DASSO G.	SP	42	Nostromo	80
TENENTI A.*	AN	30	Dispensiere	75
MASTROPASQUA S.*	BA	27	Marinaio	55
DE GIOIA V.	BA	27	Marinaio	55
CAMA G.*	ME	36	Marinaio	55
NICOLOSI S.	CT	33	Marinaio	55
VALENTE G.	BA	13	Giovinotto	40
CARBONE G.	GE	38	Primo macch.	150
MATERA R.	NA	42	Secondo macch.	105
BORIELLO S.*	NA	32	Ingrassatore	80
RUGGIERO V.*	BA	37	Capo fuochista	95
DIANO L.*	BA	44	Fuochista	80
DI RUTIGLIANO N.*	BA	26	Fuochista	80

GALLO G.*	ME	34	Fuochista	80
PISANI P.*	BA	32	Carbonaio	60
MESSINA C.*	BA	42	Carbonaio	60
CRAVIOTTO L.	SP	17	Cameriere	60

GIUSEPPE
(febbraio 1901)

Nome	Equipaggio			
	Prov.	Età	Grado	Paga
LICO R.	RC	41	Capitano	150
ONETO A.	SP	43	Secondo	100
BARCA L.*	ME	42	Nostromo	90
CALAFATO G.	LI	41	Dispensiere	80
CINCOTTA V.*	ME	20	Marinaio	55
MERELLO A.	GE	37	Marinaio	55
CANNARSA L.*	AN	49	Marinaio	55
ALBANO P.	NA	30	Marinaio	55
DE CANDIA G.*	BA	23	Giovinotto	35
COSTA P.	RC	21	Giovinotto	40
MAISANO V.	RC	15	Mozzo	15
MARCONI A.	RM	56	Primo macch.	130
MONTISI G.	CA	24	Secondo macch.	100
MENOZZI E.	GE	21	Allievo macch.	85
CUTUGNO A.*	ME	40	Capo fuochista	95
PRISCO G.*	NA	39	Fuoch. cold.	80
PAGANO L.	SP	26	Fuochista	80
CAROFILIO M.*	BA	42	Fuochista	80
BUX D.*	BA	43	Fuochista	80
RICCO M.	BA	42	Fuochista	80
PEDRONI P.	GE	21	Carbonaio	60
DE PINTO O.	BA	41	Carbonaio	60

ANGELICA ACCAME

(settembre 1901)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
ROSSI S.	GE	38	Capitano	160
CHIESA G.	GE	40	Secondo	100
CHIAZZARI A.	SV	25	Terzo ufficiale	70
PATRONE G.*	IM	53	Nostromo	90
MORENO G.*	IM	48	Marinaio	65
COSTANZO S.*	LI	36	Marinaio	65
MONTONERI C.*	CT	40	Marinaio	65
CIRILLI G.	NA	23	Marinaio	65
OXILIA C.*	SV	61	Camerotto	60
ACCAME E.	GE	17	Giovinotto	40
MASSA A.	SV	17	Mozzo	15
CAMOGLIANO G.	GE	17	Mozzo	10
CORNERO U.	GE	14	Mozzo	5
COSTA A.	GE	15	Mozzo	5
BALBI P.	GE	16	Mozzo	5
MORETTO D.	GE	29	Primo macch.	155
AMALFITANO A.	NA	24	Secondo macch.	120
SORRENTO G.	CT	19	Allievo macch.	75
SICILIANO F.	BA	23	Calderinaio	90
BONANNI L.	SP	22	Capo fuochista	95
IPPOLITI P.*	BA	24	Fuochista	80
MIGLIACCIO S.*	NA	34	Fuochista	80
BUONOCUORE G.	NA	25	Carbonaio	60
SAVI G.	GE	27	Carbonaio	60
INTILISANO F.	PA	22	Carpentiere	90

CAVOUR

(ottobre 1901)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
BENVENUTO D.	GE	56	Capitano	125
ROSSO A.	IM	37	Secondo	90

MORTOLA G.	GE	52	Nostromo	90
OSTUNE A.	GE	50	Dispensiere	80
AMATO C.	BA	39	Marinaio	65
MEZZANO E.	GE	40	Marinaio	65
BANCHERO U.	GE	20	Marinaio	65
NATINO S.	SP	29	Marinaio	65
FIORE L.	GE	17	Mozzo	25
AGENO E.	GE	19	Mozzo	10
MORTOLA P.	GE	18	Mozzo	10
FERRO A.	SV	28	Primo macch.	150
ANDOLCETTI D.	SV	32	Secondo macch.	100
BICCHIERAI U.	SP	21	Oper. mecc. sp.	80
VESPOLI C.	NA	20	Calderinaio	90
BUONACORSI M.*	LI	51	Capo fuochista	95
BICCHIERAI L.	SP	27	Fuochista	80
GRASSO G.B.	SV	28	Fuochista	80
ESPOSITO E.	PA	25	Carbonaio	60
VALENTE V.*	BA	18	Carbonaio	50

ROSALBA

(marzo 1902)

Equipaggio

Nome	Prov.	Età	Grado	Paga
GAZZOLO G.B.	GE	42	Capitano	125
MASSA G.	GE	46	Secondo	100
CHIGNOLI L.	SP	39	Nostromo	80
GALLO G.B.	GE	39	Dispensiere	80
VIVIANI G.	SP	44	Marinaio	65
GAZZOLO C.	GE	23	Marinaio	65
ARBIS G.	CA	27	Marinaio	65
DE GIOIA V.	BA	28	Marinaio	65
RAVANO E.*	GE	34	Marinaio	65
ROLLA T.	SP	18	Giovinotto	30
RANELI A.	GE	39	Primo macch.	150
SCAGNOZZI G.	LI	29	Secondo macch.	100

CIPOLLINA G.	GE	25	Calderinaio	90
POZZI G.	GE	30	Igrassatore	90
BIGHETTO A.	SV	45	Capo fuochista	95
BOSCO C.*	NA	37	Fuochista	80
PUPPO V.	SV	39	Fuochista	80
FRISONE P.*	ME	19	Carbonaio	60
MAGLIULO P.	NA	19	Carbonaio	60
SCIACOSELLI P.	BA	32	Carbonaio	60

CONCORDIA
(febbraio 1903)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
GARIBALDI F.	GE	57	Capitano	150
SCHIAFFINO F.	GE	53	Secondo	120
CHECCHI F.	GE	36	Nostromo	90
CORSO E.	SP	45	Dispensiere	85
MANTERO S.	GE	49	Marinaio	65
DE CATTO D.	GE	26	Marinaio	65
MARCHESE G.	GE	27	Marinaio	65
MOLFINO C.	GE	27	Marinaio	65
VIACAVA L.	GE	34	Camerotto	70
REPETTO I.	SP	14	Mozzo	25
ROLLA G.	SP	14	Mozzo	15
FORNARO G.B.	SP	34	Primo macch.	150
ASTOLFI A.	GE	27	Secondo macch.	125
GIUNGI G.	GE	33	Oper. mecc.	110
SCOCCIMARRO C.*	SV	45	Calderinaio	90
DAGNINO G.	SP	31	Capo fuochista	90
BRUZZONE A.	SV	19	Fuochista	80
FOLLA G.	GE	34	Fuochista	80
TAGLIAFICO L.	GE	20	Carbonaio	60
DI LORENZO S.*	ME	45	Carbonaio	60
BACCHIONE P.	SP	30	Carbonaio	60
BIGNONE S.	GE	39	Fanalista	70

Classe D

PININ

(febbraio 1901)

Nome	Equipaggio		Grado	Paga
	Prov.	Età		
GUANO L.	SP	37	Capitano	125
BOERO S.	GE	43	Secondo	100
MESSINA S.*	ME	32	Nostromo	85
ACQUARONE G.*	IM	33	Dispensiere	80
VIGNALE S.	SP	20	Marinaio	55
PALOMBA D.	NA	22	Marinaio	55
VEZZANO B.*	RC	20	Giovinotto	55
FRISONE A.*	ME	23	Giovinotto	45
LA CAMERA P.	ME	19	Giovinotto	30
CELLA F.	SP	15	Mozzo	15
ROBERTI G.	GE	38	Primo macch.	150
PALOMBA A.	TP	29	Secondo macch.	100
MOLICA F.	PA	28	Oper. mecc.	100
RIVIECCIO A.	NA	42	Ingrassatore	85
BARTOLI G.*	BA	34	Capo fuochista	95
CASSANO A.	BA	38	Fuoch. cald.	90
VIOLANTE G.	BA	42	Fuochista	80
FASSONE N.*	GE	36	Fuochista	80
FANITA G.*	BA	27	Fuochista	80
GIAMPIETRO S.	BA	29	Fuochista	80
SCIOCOVELLI O.*	BA	30	Fuochista	80
BILETTO M.	BA	20	Carbonaio	60
ACCETTINA V.*	BA	32	Carbonaio	60
LABBATE G.*	BA	39	Carbonaio	60
NASI F.	GE	31	Cameriere	40

COSTANTE

(settembre 1901)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
BOERO G.	GE	45	Capitano	125
MIGLIORE L.	TP	40	Secondo	90
CARBONE N.	GE	56	Nostromo	90
TRABUCCO L.	SP	53	Dispensiere	80
CONTE L.	NA	25	Marinaio	65
CROVETTO F.	GE	51	Marinaio	65
OLIVARI F.	GE	32	Marinaio	65
MARINI A.	GE	45	Marinaio	65
SITZIA G.	GE	24	Camerotto	40
SALVEMINI M.	BA	18	Giovinotto	40
ASPRE F.	RC	16	Giovinotto	30
SIMONINI E.	GE	26	Primo macc.	150
BANCHI B.	GE	22	Secondo macch.	100
VALLARA F.	RC	42	Calderinaio	90
OLIVARI B.	GE	22	Ingrassatore	85
BAGNATO P.	PA	38	Capo fuochista	95
ZANGHI G.	ME	25	Fuochista	80
ARENA G.	ME	20	Fuochista	80
MARMORATO F.*	RC	56	Fuochista	80
VIACAVA I.	GE	26	Fuochista	80
CAPELLUTI G.	BA	17	Fuochista	80
PEDRONI P.	GE	20	Carbonaio	60
BONANNO S.*	ME	19	Carbonaio	60
BUONO F.	NA	36	Carbonaio	60

LIVIETTA

(ottobre 1901)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
QUESTA L.	SP	42	Capitano	150
QUESTA A.	SP	26	Secondo	125

COPELLO E.	SP	52	Nostromo	80
REBENO A.	GE	45	Dispensiere	80
MEZZANO I.	GE	29	Marinaio	65
MEZZINA G.*	BA	35	Marinaio	65
CAVALLARO F.*	ME	51	Marinaio	65
FERRARI E.*	SP	27	Marinaio	65
COSTA L.	GE	44	Camerotto	50
PIRANI N.*	BA	19	Giovinotto	40
TRAVERSO C.	GE	15	Mozzo	15
TORRE G.	GE	47	Primo macch.	150
ALOCCO S.	NA	28	Secondo macch.	125
CIVILE G.	PA	25	Allievo macch.	80
GORI G.*	SP	42	Calderinaio	80
BOERO F.	GE	35	Capo fuochista	95
ARENA S.*	ME	26	Fuochista	80
CAROFILGIO L.*	BA	37	Fuochista	80
FERRARA R.	NA	26	Fuochista	80
SCOLA V.*	NA	42	Fuochista	80
DI MARTINO A.*	LI	35	Fuochista	80
MAGLIULO A.*	NA	24	Carbonaio	60
DEL VESCOVO N.*	BA	18	Carbonaio	60
LOTERO F.*	SV	25	Carbonaio	60

CONFIDENZA
(settembre 1902)

Nome	Equipaggio			
	Prov.	Età	Grado	Paga
STAGNO P.	GE	60	Capitano	150
ROCCATAGLITA G.	GE	56	Secondo	100
DRAGO G.	GE	49	Nostromo	80
CHIESA N.	GE	44	Dispensiere	85
CUNCOTTA V.*	ME	21	Marinaio	65
BRUNETTO A.	GE	33	Marinaio	65
ASTE S.	GE	27	Marinaio	65
ROLLA M.	SP	21	Marinaio	65

SANCINI P.	GE	18	Camerotto	45
CASTIGLIONE V.T.	GE	20	Giovinotto	45
MARCHEGIANO S.	AN	15	Giovinotto	30
BISAGNO R.	GE	17	Mozzo	10
PRATOLONGO E.	GE	32	Primo macch.	150
RIBATTO P.	GE	33	Secondo macch.	100
GERMANO G.	RC	27	Oper. mecc.	85
MIGLIACCIO S.*	NA	35	Calderinaio	90
SCALA G.	NA	42	Capo fuochista	95
GALLO S.	NA	43	Fuochista	80
COLONNELLO R.*	AN	41	Fuochista	80
CIUCCHINI M.*	AN	40	Fuochista	80
GORI G.*	SP	43	Fuochista	80
TACCHELLA P.	GE	23	Fuochista	80
RONCALLO G.*	SP	20	Carbonaio	60
MANZO A.*	NA	26	Carbonaio	60
BIAGHETTI U.	GE	18	Carbonaio	60

LORENZO

(ottobre 1902)

Nome	Equipaggio			Paga
	Prov.	Età	Grado	
ZINO F.	SV	40	Capitano	150
BENNATO N.	GE	45	Secondo	125
ALBRIZIO F.*	BA	51	Nostromo	90
SCHIAPPACASSE F.	GE	49	Dispensiere	85
CONTRERAS S.	NA	31	Marinaio	65
TURCI G.	BA	34	Marinaio	65
BELVEDERE N.	RC	44	Marinaio	65
AFFAITATI N.	BA	20	Marinaio	65
RIUGGIERI R.	BA	17	Mozzo	35
SGNEO D.	BA	16	Mozzo	35
PRISCO E.	NA	17	Mozzo	30
TRASSINO F.	GE	38	Primo macch.	150
FALCHERO P.	GE	31	Secondo macch.	125

CHERUBINO F.	RC	40	Calderinaio	90
BOSSETTI C.	BA	49	Capo fuochista	95
DI MARTINO B.	NA	38	Fuoch. ingrass.	90
PISANI C.*	BA	40	Fuochista	85
CLEMENTE R.	RC	32	Fuochista	80
CUOMO R.	NA	29	Fuochista	80
PAGLIARA S.	NA	27	Fuochista	80
AJELLO N.	NA	27	Fuochista	80
GUASTADISEGNI V.	BA	23	Carbonaio	60
SCALATRINO A.	NA	26	Carbonaio	60
ACQUAMARE C.	RC	18	Carbonaio	60

MICHELANGELO

(ottobre 1902)

Nome	Equipaggio			
	Prov.	Età	Grado	Paga
AICARDI C.	SV	43	Capitano	150
TASSO G.	GE	52	Secondo	125
BALDUINO P.*	SV	48	Nostromo	90
LONGINOTTI A.	LI	62	Padr. da nostr.	90
POSSONE G.	GE	29	Dispensiere	85
AMORUSO G.*	BA	45	Marinaio	65
URSINO D.	RC	22	Marinaio	65
BRUNASCO R.*	NA	29	Marinaio	65
ENRICO G.*	SV	29	Marinaio	65
MASSA G.	GE	52	Marinaio	65
MARENGO A.	SV	22	Marinaio	55
CARLINO G.*	RC	22	Marinaio	45
DEL MONACO M.	NA	18	Giovinotto	35
RAPOZZINI M.	GE	16	Mozzo	10
TUO G.	GE	47	Primo macch.	150
MAGGIOLO G.	GE	30	Secondo macch.	125
GAGGERO D.	GE	21	Allievo macch.	85
SCOGNAMIGLIO P.	NA	29	Calderinaio	90
BELLANO A.	BA	45	Capo fuochista	95

SPOTORNO G.*	SV	23	Fuochista	80
MOGGIA A.*	SP	32	Fuochista	80
ERMIRIO E.	SP	24	Fuochista	80
FRATALA A.	PA	34	Fuochista	80
ALIA D.*	TA	34	Fuochista	80
GUAUDIO G.*	BA	21	Fuochista	80
PEDRONI P.	GE	21	Fuochista	80
SERENI G.	GE	36	Fuochista	80
GIORDANO C.	GE	18	Carbonaio	60
NATINO S.	SP	30	Carbonaio	60
AMATO D.*	BA	28	Carbonaio	60

DANTE

(novembre 1902)

Equipaggio

Nome	Prov.	Età	Grado	Paga
SOLARI F.	GE	53	Capitano	150
MAGGI L.	GE	36	Secondo	110
OLIVARI A.	LI	48	Nostromo	90
BAGNASCO C.	SP	27	Dispensiere	80
MONTEBELLI A.*	RI	36	Marinaio	65
MOSCHELLA E.*	RC	30	Marinaio	65
BERTORA E.	GE	20	Marinaio	65
ASTE S.	GE	27	Marinaio	65
DE CANDIA G.*	BA	24	Giovinotto	45
GUBERTI C.	SP	19	Giovinotto	45
BARACCHINI A.	SP	15	Giovinotto	35
OLIVARI L.	SP	14	Mozzo	20
CASSANELLO E.	GE	39	Primo macch.	150
RONCALLO F.*	SP	27	Secondo macch.	125
MAGGIOLO L.	GE	29	Allievo macch.	85
DIANA L.*	BA	45	Calderinaio	90
ARENA N.	ME	34	Capo fuochista	95
TRAVERSO F.	SP	46	Fuochista	80
SERPE N.*	NA	26	Fuochista	80

PAGANO L.	SP	27	Fuochista	80
GASPARINI G.	SP	26	Fuochista	80
RONCALLO G.	SP	20	Carbonaio	60
MANGRAVITTI S.	ME	26	Carbonaio	60
SALUSTIO M.	BA	42	Carbonaio	60
TITO P.	SP	19	n.i.	n.i.

BALILLA

(marzo 1903)

Nome	Equipaggio			
	Prov.	Età	Grado	Paga
CELLE C.	GE	48	Capitano	200
SAMBARINO dott. P.	GE	31	Primo medico	C.P.
BONGHI dott. L.	GE	31	Secondo medico	C.P.
SCHIAPPACASSE A.	GE	30	Primo uff.	150
OLIVARI A.	GE	50	Secondo uff.	100
SERRA E.	GE	27	Primo nostr.	95
LEVERONE G.*	GE	51	Secondo nostr.	80
BARACCHINI G.	SP	50	Primo disp.	80
AZZARINI S.	SP	26	Secondo disp.	65
GIANCHETTA A.	GE	23	Terzo disp.	60
RISSOTTO G.	GE	29	Marinaio	65
PORTESI P.	IM	30	Marinaio	65
VALENTINI C.*	AN	44	Marinaio	65
RESTANO G.	IM	28	Marinaio	65
FIORI D.	IM	39	Marinaio	65
SASSARINI G.	SP	33	Marinaio	65
DANEI E.*	LI	37	Marinaio	65
RANDO B.	ME	39	Capostiva	30
MARINUCCI L.*	AN	39	Capostiva	30
PELLEGRINO C.*	RC	38	Capostiva	30
ARMONIA V.	SR	26	Capostiva	30
GAMBUZZA G.*	CT	26	Capostiva	30
CAMPANELLA F.	CT	29	Capostiva	30
TOSELLI T.	CA	41	Capostiva	30

FURLO S.*	BA	18	Giovinotto	35
IACOVELLO M.	BA	18	Giovinotto	35
CHERICI G.	LI	17	Giovinotto	35
NOBERASCO B.	SV	19	Giovinotto	merito
GATTORONCHIERI G.	SP	16	Mozzo	30
GIUGANINO P.	GE	44	Primo macch.	200
RIBATTO P.	GE	34	Secondo macch.	150
RISSO A.	GE	29	Terzo macch.	120
ROBELLO A.	GE	48	Calderinaio	90
RATTI E.	SP	29	Ingrassatore	80
BOTTARO G.	GE	32	Oper. ingr. el.	120
CORTECCIA L.	GE	34	Capo fuochista	90
ZUNINO A.	GE	32	Fuochista	80
BRICCHETTO L.	GE	34	Fuochista	80
MIGLIOLI D.	GE	44	Fuochista	80
MATTERA P.*	NA	31	Fuochista	80
MAGGI G.B.	SP	29	Fuochista	80
FACIO L.	SV	34	Fuochista	80
BUCCO G.	AN	36	Fuochista	80
TRABUCCO G.*	GE	44	Fuochista	80
PASCUCCI V.	SP	20	Carbonaio	60
BARDELLINI I.	SP	22	Carbonaio	60
BOTTO R.*	SP	19	Carbonaio	60
BERTELLA S.	SP	24	Carbonaio	60
CABANO P.*	SP	25	Carbonaio	60
RONDELLI G.	GE	32	Carbonaio	60
ELENA M.	GE	24	Allievo elettr.	0
BADIALE D.	SP	36	Primo camb.	80
GUGLIELMONI N.	SP	26	Secondo camb.	50
VERNENGO D.	GE	20	Cameriere	40
FAZIO E.	SV	46	Carpentiere	100

*Classe E***GIUSEPPE ACCAME**

(maggio 1901)

Nome	Equipaggio		Grado	Paga
	Prov.	Età		
BRUNELLO L.	IM	51	Capitano	160
FILIPPINI L.	VE	35	Secondo	90
RIVAROLA R.	GE	37	C.L.C. ufficiale	100
BADARACCIO A.	GE	47	Dispensiere	80
BOSIO E.	SV	29	Marinaio	60
BELLOSO L.	SP	19	Marinaio	60
ANFOSSO D.	IM	19	Marinaio	60
NERUCCI G.*	CT	56	Marinaio	60
TURCO F.	NA	28	Marinaio	60
SPANÒ L.	ME	29	Marinaio	60
ANASTASIO V.	LI	19	Giovinotto	30
FIORE V.	GE	19	Giovinotto	40
FERRANDO G.	SV	16	Mozzo	25
CAREGA A.	GE	16	Mozzo	10
GORZIGLIA S.	GE	36	Primo macch.	150
GALLINO I.	GE	24	Secondo macch.	110
AMALFITANO A.	NA	24	Macch. aiut.	90
ACCAME E.	GE	18	Allievo macch.	0
PURPURA G.	PA	32	Capo fuochista	90
MILITELLO A.*	ME	28	Carpentiere	70
VENTURINO L.	SV	27	Fuochista	80
DE DOMENICO B.	ME	36	Fuochista	80
CUOMO R.	NA	28	Fuochista	80
RANDO F.	ME	37	Fuochista	80
GUGLIELMONI A.	GE	28	Fuochista	80
SOAREZ M.	Brasile	—	Fuochista	80
GAUDIO G.*	BA	20	Carbonaio	60
CORRENETTI G.	SV	18	Carbonaio	15
RICCI L.	SV	17	Carbonaio	15

PER IL GIORNO DELLA MEMORIA
27 gennaio 2003

« I mostri del nazionalismo, del razzismo, del fanatismo ideologico e religioso possono ancora affascinare nuove generazioni, se noi le priveremo della memoria »

(C.M. MARTINI, *La strada dell'incontro fraterno con Israele passa per Auschwitz*. Saluto al convegno di studi Educare dopo Auschwitz, 24 novembre 1994, ora in Id., *Verso Gerusalemme*, Milano 2002, pp. 129-131)

Il 5 febbraio 2003, in occasione del “Giorno della memoria”, si è tenuto nell’Aula Magna dell’Università di Genova un incontro di studio dedicato all’argomento. Pubblichiamo qui di seguito le relazioni di Maria Stella Rollandi e di Giovanni Battista Varnier, precedute da un breve intervento pronunciato da Dino Puncuh, in veste, allora, di Preside della Facoltà di Scienze della Formazione, al Convegno “I Compiti degli intellettuali nell’Europa di oggi”, Genova 23-24 maggio 1996 (Istituto italiano per gli studi filosofici, Napoli - Università degli Studi di Genova - Ministero degli Affari Esteri, Direzione Generale delle Relazioni culturali).

Il dovere della memoria

Dino Puncuh

Ho voluto intitolare questo mio breve intervento “Il dovere della memoria”. Permettetemi allora di tornare indietro di qualche decennio per fermare l’attenzione sugli anni Cinquanta. Si tengano ben presenti il fervore politico e culturale di quegli anni, il ruolo che su noi giovani, passati dalla scuola media fascista ad un liceo più agnostico che democratico, ma ancora fortemente permeato di atteggiamenti autoritari se non, in qualche caso, nostalgici, svolgevano gli organismi rappresentativi universitari, palestre di vita democratica, terreno di confronto in primis tra i cattolici dell’Intesa ed i laici dell’Unione Goliardica, senza peraltro trascurare i giovani comunisti e quelli del FUAN; il fascino che esercitavano su di noi, con conseguenti appassionanti e interminabili discussioni, le opere di Croce (in particolare la *Storia d’Europa*), o quelle meridionalistiche di Giustino Fortunato e di Guido Dorso, *La rivoluzione liberale* di Piero Gobetti, le opere di Sturzo e, soprattutto, i *Quaderni del carcere* di Antonio Gramsci, per non parlare della scoperta di una certa borghesia decadente attraverso l’opera di Moravia, o di quella del mondo contadino quale emergeva dalla lettura di Cesare Pavese, fino ad arrivare, attraverso l’interesse e la considerazione per i ceti subalterni, al riesame critico, anche sulle orme di Luigi Salvatorelli, dell’intero Risorgimento, che neppure le belle pagine di Adolfo Omodeo riuscivano a giustificare ai nostri occhi, più interessati al messaggio demitizzante di Luchino Visconti in *Senso*.

Non sarebbe difficile, anche se riduttivo, osservare come tutte queste letture fossero piuttosto conseguenza delle mode imperanti che frutto di un programma coordinato di studio; si farebbe torto tuttavia a un impegno civile, fortemente sentito da una generazione che voleva capire quello che si era appena lasciata alle spalle, che, sulle orme di Prezzolini, chiedeva conto dell’ottimismo della *Storia d’Italia* del Croce, che andava riflettendo gli stessi sentimenti che animavano Franz Werfel là dove scriveva:

« a noi uomini è toccata la sorte di non comprendere ciò che sta accadendo, anche se spieghiamo volentieri ciò che è accaduto »¹.

Già, sul passato abbiamo pochi dubbi, ma come la mettiamo con i Sassoni fatti decapitare da Carlo Magno a Werden nel 782? Risposta di un grande storico del Medioevo: « Possiamo rimanere turbati dinanzi a 4500 prigionieri uccisi, a un popolo e ad un paese devastati per vent'anni a scopo d'incivilimento e di conversione. Ma questi grandi giudizi della storia non vanno misurati alla stregua della nostra sensibilità. Da una parte la fede battagliera dei Franchi, dall'altra la superstizione, la forza indomita e selvaggia dei Sassoni »².

Ancora: nella notte tra il 14 e il 15 luglio 1099 i Crociati conquistano Gerusalemme. Sulle orme di Fulcherio di Chartres, lo storico moderno scrive: « La resistenza fu accanita e la carneficina durò fino a sera quando i Crociati, stanchi di strage e coperti di sangue, s'avviarono processionalmente a rendere grazie al Sancto Sepolcro. La mattina dopo il macello ricominciò con inaudita violenza ». La conclusione ci appare scontata: « La crociata è consapevolezza d'Europa, esuberanza di energie militari e conquistatrici che la Chiesa gerarchica e guerresca di Gregorio VII, di Vittore III, di Urbano II ha educato al suo comando, unificato, lanciato in una impresa mondiale di conquista nel nome della fede », anche se mitigata dalla riflessione: « Certo il nostro animo rifugge dalle bassezze e dalle brutture di cui si macchiò la Crociata »³. Mi pare un po' poco.

E non abbiamo forse imparato che alla Guerra dei Trent'anni, un vero flagello per quei tempi, anche col concorso di carestie, fame e peste, si deve il riconoscimento del calvinismo accanto al luteranesimo? Che la rivoluzione francese ha significato la nascita dell'Europa moderna? Etc., etc.

Insomma, una coscienza europea formatasi, a partire da quei primi *Europenses*, così chiamati dal cronista medievale a proposito della battaglia di

¹ Quanto detto in apertura di questo intervento dipende da una mia relazione anconetana del 1990, in occasione del centenario della Deputazione di storia patria per le Marche: cfr. D. PUNCUH, *Prospettive di storia regionale*, in « Atti e memorie della Deputazione di storia patria per le Marche », 95 (1990), pp. 151-152. La citazione di Werfel, dalla premessa alle sue novelle, in G. FALCO, *In margine alla vita e alla storia*, a cura di P. ZERBI, Milano 1967, p. 63.

² G. FALCO, *La Santa Romana Repubblica*, Milano-Napoli² 1954, p. 199.

³ *Ibidem*, pp. 316-317.

Poitiers del 732⁴, attraverso guerre, stragi, lutti, devastazioni, pianto di innocenti. Ma per noi posteri è tutto chiaro. È il prezzo da pagare. Ma allora perché non riusciamo a comprendere ciò che sta accadendo, come scriveva Werfel? In questa stessa ottica potremmo tranquillamente sostenere che per la costruzione della Russia contemporanea era necessario lo sterminio dei kulaki o che, per la nascita della nuova coscienza europea era altrettanto necessaria la seconda guerra mondiale, come se non fosse bastata la prima. E perché non spiegare, o giustificare, anche lo sterminio del popolo ebraico, magari come fondamento del nuovo stato d'Israele, del popolo tzigano, delle cosiddette razze inferiori? Con questi stessi criteri tra qualche centinaio di anni si potranno dare risposte simili a tutto, compreso ciò che la nostra coscienza respinge fermamente: Vietnam, Afghanistan, ex Jugoslavia, khmer rossi, fondamentalismo islamico, Ruanda e la lista potrebbe purtroppo allungarsi fino ai nostri giorni.

Se avessi espresso questi dubbii quando ero studente sarei stato tacciato di moralismo. Moralismo per quanto riguarda il passato remoto, quando cioè l'occhio dello storico si posa, in maniera un po' asettica, su mentalità, culture e costumi lontani dai nostri, assai meno quando esso riguarda il presente. Perché?

A questo proposito mi viene in mente ciò che ha scritto recentemente, a proposito dello sterminio degli ebrei, in sede di presentazione di un bellissimo libro Raimondo Ricci, Presidente dell'Istituto ligure della resistenza: «non possiamo comprendere; non dobbiamo comprendere»⁵, se è vero, come è vero, che attraverso la comprensione e la spiegazione filtra sempre una qualche aura di giustificazione.

Ed è il dubbio che deve aver tormentato l'animo di un grande storico crociano come Giorgio Falco, ebreo e perseguitato, attraverso queste dolenti note, scritte nel pieno della tragedia bellica, ma pubblicate postume:

«Ma v'è qualcosa di più tragico della solidarietà degli uomini e della chiara necessità da cui nasce la storia, ed è il sacrificio degli innocenti, per cui oggi le città e campagne d'Europa sono immensi cimiteri di vittime inconscie, sterminati i campi di concentramento dove si affollano a morire di stenti e d'angoscia uomini ai quali è stata risparmiata la morte – non conosceva ancora le camere a gas e i forni crematori – per una morte più

⁴ *Ibidem*, p. 193.

⁵ *Una gioventù offesa. Ebrei genovesi ricordano*, a cura di C. BRICARELLI, Firenze 1995, p. 9.

raffinata e crudele, giganteschi opifici di schiavi deportati e condannati al lavoro. Noi abbiamo bisogno di credere che non una vittima ha sofferto inutilmente ... ».

E ancora:

«E tuttavia come sarà consolato, compensato, espiato quel patimento e quel sangue, come sarà placata la giustizia per i milioni d'innocenti calunniati, scherniti, deportati, straziati, uccisi, per gli ostaggi fucilati, le famiglie disperse, le case distrutte, le fortune annientate? Di certo sappiamo solo che la storia passa sopra questi strazi e queste rovine ... »⁶.

Ecco, io credo che sia dovere dello storico, qualunque epoca sia oggetto dei suoi studi, cercare sì di comprendere, ma per aver ben chiare le conseguenze di ogni gesto della storia (ad esempio quelle connesse ai diversi modi di procedere all'unificazione italiana o tedesca). Per questo occorre ricordare, sempre, tenacemente. Non si può andare al terzo millennio senza aver fatto i conti con i due che lo precedono, senza riflessione sul passato; né si può ragionevolmente pensare a come si deve essere senza aver ripensato a quello che si è o che si è stato; né ancora ipotizzare l'allargamento dell'Europa, senza aver preliminarmente attuato una vera cultura del dialogo, laddove esiste ancora drammaticamente quella dello scontro. Né serve rallegrarsi per la caduta del muro Oriente/Occidente, se rischiamo di sostituirci uno nuovo Nord/Sud, anche all'interno della stessa compagine statale.

Una storia bene insegnata, da soggetti consci della propria responsabilità, deve educare alla civile convivenza, a quella cultura della cooperazione, opposta a quella della contrapposizione. Non so quanto gli intellettuali possano pesare nella costruzione della nuova casa comune – ho ancora nelle orecchie il loro fallimento, di cui si è parlato nel corso di questo incontro, ma perché non ricordare un analogo fallimento del socialismo europeo di fronte al primo conflitto mondiale? –; senza cercare obiettivi che potrebbero risultare sproporzionati alle nostre forze, credo, più umilmente o realisticamente, che gli storici debbano impegnarsi fermamente a educare alla storia, a considerare sempre con occhio dolente che le vittime dell'umana ferocia, in qualsiasi epoca siano vissute, restano pur sempre vittime, a prescindere che abbiano sofferto utilmente o inutilmente; se la storia, come afferma Croce, è sempre “contemporanea”, non può e non deve «passare sopra questi strazi e queste rovine».

⁶ G. FALCO, *In margine alla vita* cit., p. 61.

A conclusione, tre ricordi personali, sepolti per molti anni: io sono di origine slovena; nella primavera del 1941 avevo dieci anni; a causa di complesse vicende familiari, ci trovavamo, mia madre ed io, in una piccola cittadina ai confini tra la Croazia e la Serbia, ospiti di una famiglia croata, esposti quindi al conflitto serbo-croato, esploso proprio a seguito dell'entrata in guerra della Jugoslavia. La mattina del Sabato Santo udimmo uno sferragliare per strada, era un grande esercito in movimento con direzione Ovest-Est. Non capivamo: se era il nostro esercito, quello jugoslavo, avrebbe dovuto andare in direzione opposta. Apparve un carro armato, con una grande bandiera, ed allora capimmo, erano i tedeschi. Per noi due (mia madre italiana) era la salvezza, non così per i nostri ospiti. Vedo ancora la disperazione negli occhi di due giovani donne, poco più che adolescenti. Era una famiglia ebrea ...

Pochi giorni dopo, con una fortunosa fuga dalla città della Slavonia, arriviamo a Zagabria; chiediamo ospitalità ad una vecchia amica di famiglia, zaratina, sposata a un croato. Se avesse visto un fantasma non avrebbe provato uno spavento simile: «ma voi siete sloveni, non posso ospitarvi, nemmeno per una notte». E si trattava di amici ...

Terzo ed ultimo ricordo, forse il più devastante per un bambino, sloveno per parte di padre, ma visceralmente italiano per educazione materna: stesso anno; siamo in treno, l'allora famoso Budapest-Ventimiglia, per passare, come di consueto, le vacanze di Natale a Genova, in casa dei nonni. Non sapevo che non avrei più fatto il viaggio di ritorno. Un ufficiale italiano raccontava a un ammirato bambino alcune avventure guerresche, tra le quali la distruzione di una banda partigiana slovena, circondata e sterminata attraverso il fuoco appiccato alla cascina nella quale essa si era arroccata: «gridavano e bruciavano così bene», queste le parole sepolte dal bambino, ma riaffiorate, insieme allo sguardo glaciale del loro autore, quando il bambino di allora è diventato adulto. Occorrono commenti?

Le leggi razziali e l'università di Genova: prime ricerche sui docenti

Maria Stella Rollandi

1. Il tema relativo alle conseguenze delle leggi razziali del 1938 nell'università di Genova è complesso e, fino ad ora, solo indirettamente sfiorato in studi che si proponevano di fare luce su altri aspetti della storia accademica del capoluogo ligure.

In questa sede mi limito a delineare le vicende relative ad alcuni docenti dell'università di Genova, in particolare quelli di ruolo, ordinari e straordinari, i cui nomi sono riportati nel censimento ministeriale effettuato per applicare il RDL del 5 settembre 1938, che decretava l'espulsione di tutte le persone di razza ebraica da ogni genere di istituto scolastico, dalle Accademie e dagli Istituti di cultura¹. Si tratta di una prima indagine, che può costituire il punto di partenza di studi che facciano luce sui molti aspetti che tali provvedimenti ebbero sulla vita universitaria genovese.

Le leggi razziali colpirono in termini più vistosi i docenti titolari di cattedra, ma bloccarono la carriera di molti dei numerosi assistenti volontari, che lavoravano all'università, così come impedirono ad altri brillanti e capaci studiosi, o giovani laureati, anche solo di concepire di intraprendere questa carriera, e ciò causò, oltre a un danno personale, un danno all'istituzione

¹ La letteratura sull'argomento è davvero molto vasta; ci si limita a ricordare alcune fra le pubblicazioni specifiche su questo tema, a loro volta ricche di riferimenti bibliografici: *La legislazione antiebraica in Italia e in Europa*, Atti del Convegno nel cinquantenario delle leggi razziali in Italia, Roma 17-18 ottobre 1988, Roma, Camera dei Deputati, 1988; M. SARFATTI, *Mussolini contro gli ebrei. Cronaca dell'elaborazione delle leggi del 1938*, Torino 1994; *L'Università dalle leggi razziali alla Resistenza. Atti della Giornata dell'Università italiana nel 50° anniversario della Liberazione (Padova, 29 maggio 1995)*, a cura di A. VENTURA, Padova 1996; R. FINZI, *L'Università italiana e le leggi antiebraiche*, Roma 1997; G. ISRAEL - P. NASTASI, *Scienza e razza nell'Italia fascista*, Bologna 1998; *Shoah e cultura della pace. Pagine di storia del Novecento all'Università di Pisa*, a cura di T. FANFANI, Pisa 2001; *Gli ebrei in Italia tra persecuzione fascista e reintegrazione postbellica*, a cura di I. PAVAN e G. SCHWARZ, Firenze 2001.

che, a medio-lungo termine, fu privata di scienziati e studiosi di valore, che spesso si recarono all'estero senza fare ritorno².

Collegato a questo aspetto molto problematico è da approfondire quello della modalità della "reintegrazione" dei docenti ebrei, sovente rivelatore di un atteggiamento privo di un'analisi rigorosa, e onesta, di quanto era avvenuto sul piano politico, accademico e personale³.

È opportuno ricordare anche che vi furono casi per così dire "indirettamente" collegati con le leggi del '38, che videro l'allontanamento di docenti "scomodi", proprio in conseguenza del sostegno da essi apportato ai colleghi ebrei.

Va poi ancora menzionato tutto il problema relativo alla discriminazione studentesca, italiana e straniera, e alla opportunità di pervenire più in generale a un censimento della presenza ebraica nelle strutture amministrative e didattiche dell'ateneo genovese.

Insomma si tratta di vicende personali e istituzionali diverse, che hanno però quale elemento comune proprio le leggi razziali e l'università.

2. Ecco i nomi dei sei docenti universitari, ordinari e straordinari che, in conseguenza dell'applicazione delle leggi razziali, sono allontanati dall'insegnamento⁴: Roberto Bachi, Nino Levi, Ruggero Luzzatto, Ugo Lombroso, Angelo Rabbeno, Amedeo Volta, detto dalla Volta.

Tre di essi, Bachi, Levi e Luzzatto, operano nell'area umanistica. Gli altri tre, Lombroso, Rabbeno e Dalla Volta, sono docenti dell'area scientifica.

² In una intervista fatta nel 1992, il fisico Alberto Bonetti afferma che le conseguenze delle leggi razziali si sono viste dopo vent'anni, « quando – egli dice – è mancata la generazione dei professionisti alla fine degli anni '50 » (C. ROSSETTI, *L'università si racconta. Interviste sull'ateneo genovese*, Genova 1992, p. 162). In quell'occasione Bonetti ricordava quanto diceva Nora Lombroso, moglie del fisico Bruno Rossi, andato negli Stati Uniti: « ... la sezione colta della borghesia italiana era quasi tutta ebrea » (*Ibidem*).

³ Si rimanda su questo specifico aspetto della questione al saggio di F. PELINI, *Appunti per una storia della reintegrazione dei professori universitari perseguitati per motivi razziali*, in *Gli ebrei in Italia* cit., pp. 113-139 e alla puntuale bibliografia sulle indagini relative a numerose sedi universitarie.

⁴ I nomi sono riportati da R. FINZI, *L'università italiana* cit., p. 109 e sgg.; G. ISRAEL - P. NASTASI, *Scienza e razza* cit., p. 253.

Roberto Bachi giunge a Genova nel dicembre 1936, proveniente da Palermo, per ricoprire, quale professore straordinario, la cattedra di Statistica metodologica ed economica presso la facoltà di Economia e Commercio⁵, proprio in quell'anno aggregata forzatamente all'università⁶.

Appena ventisettenne, è nato infatti a Roma nel gennaio 1909, laureatosi in giurisprudenza a soli 21 anni, figlio del noto economista Riccardo Bachi⁷, egli ha al suo attivo numerose pubblicazioni che gli hanno permesso di conseguire la libera docenza nel 1932 e di vincere il concorso per la cattedra nel dicembre 1934. Studioso di statistica metodologica ha svolto ricerche in ambito demografico, sulla distribuzione geografica della natalità illegittima in Italia e sulla formazione di unioni illegittime e sulla consistenza ed evoluzione della popolazione ebraica in Italia (dall'epoca dei ghetti agli anni Trenta del Novecento), compiendo studi di grande originalità.

Non sono pochi gli apprezzamenti fatti sulla sua attività di docente dal Consiglio di Facoltà del 26 gennaio 1938, che delibera in merito alla promozione ad ordinario. Risulta una vivace attività del Bachi, non solo come

⁵ L'arrivo di Bachi a Genova si intreccia con quello di Roberto Sabatino Lopez e ambedue saranno sottoposti alle leggi razziali nel volgere di poco tempo. A sollecitare l'assegnazione della cattedra al Bachi è lo stesso rettore dell'università, il senatore Mattia Moresco, che in tal modo viene a sanare una situazione di poco gradimento per l'ateneo. Come lo stesso Moresco scrive al ministro dell'Educazione Nazionale, la notizia ufficiosa relativa alla terna dei vincitori del concorso bandito per la cattedra di Storia economica presso la Facoltà di Economia e Commercio presenta qualche problema. Dei tre, infatti, a Genova vorrebbero Amintore Fanfani, e non altri. « Qualora, però, come sembra, detto vincitore desiderasse altra sede e V.E credesse opportuno accontentarlo, mi permetterei proporre che gli altri due vincitori ... – prosegue Moresco – fossero possibilmente sistemati altrove e non a Genova ». La richiesta di parte genovese è evidentemente accolta, così come è ritenuta idonea la giustificazione "compensativa" avanzata: da poco si era trasferito nel capoluogo ligure, a Giurisprudenza, Mario Chiaudano, definito « particolarmente competente in storia economica e commerciale ». In tal modo l'insegnamento di Storia economica presso Economia e Commercio è affidato per incarico, mentre il posto da professore ordinario viene spostato sulla cattedra di Statistica metodologica sulla quale è chiamato Roberto Bachi.

⁶ Fino a quell'anno essa era stato un Istituto superiore di commercio, con notevole autonomia rispetto alle facoltà universitarie e, soprattutto, con forti legami con l'ambiente cittadino (M.S. ROLLANDI, *Università e studi economici. La Facoltà di Economia e Commercio di Genova dal 1936 al 1986*, Genova 1993).

⁷ Si veda F. BONELLI, *Bachi Riccardo*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 5, Roma 1963, pp. 48-53.

studioso, ma anche come docente che svolse « un cospicuo numero di lezioni straordinarie e di esercitazioni pratiche, nelle quali addestrò i giovani alla esatta compilazione di diagrammi e cartogrammi ed a compiere direttamente rappresentazioni di fenomeni suscettibili di espressioni quantitative ». Insomma, privo di aiuto da parte di assistenti, questo docente operò con « diligenza » e svolse con efficacia il suo « appassionato insegnamento »⁸. Di tenore ugualmente positivo è la relazione della Commissione giudicatrice per la promozione a ordinario redatta nell'aprile dello stesso anno, che conclude constatando la « lodevole attività didattica e l'importante produzione scientifica del candidato »⁹.

Sempre nel 1938, nel giro di pochi mesi, il rettore Mattia Moresco¹⁰ invia a Roberto Bachi e, come a lui, agli altri docenti ebrei, la comunicazione relativa alla sospensione dal servizio a decorrere dal 16 ottobre 1938¹¹. Poco dopo tale misura si concretizza nel « dispensare dal servizio a decorrere dal 14 dicembre 1938 ».

Come apparirà chiaro fra breve, questo è l'iter dell'applicazione della legge sulla razza nell'università genovese (come in quella italiana), ma sarà anche evidente che ogni docente, nella sua singola e bene specifica fisionomia, darà risposte in parte diverse.

Il giorno prima di comunicare la sospensione dal servizio (20 ottobre), il rettore aveva diffuso il contenuto del telegramma spedito dal Ministero

⁸ Archivio dell'Università di Genova (d'ora in poi AUG), fascicolo del prof. Roberto Bachi, verbale del Consiglio di Facoltà di Economia e Commercio del 26 gennaio 1938. La sua attività didattica si traduce anche nella redazione di un manuale di statistica: *Lezioni di statistica economica: anno accademico 1936-1937*, Genova 1937 cui seguirà la redazione di un manuale molto più complesso: *Lezioni di statistica metodologica*, Torino 1938.

⁹ *Relazione della Commissione giudicatrice per la promozione dei professori Roberto Bachi e Paolo Fortunati, ordinari di statistica delle rispettive RR. Università di Genova e di Palermo* (AUG, fascicolo del prof. Roberto Bachi).

¹⁰ Su Mattia Moresco, stimato da Attilio Cabiati, il più vecchio degli allievi di Francesco Ruffini, « che non ha mai rinunciato a dimostrare amicizia e stima per il suo maestro » (G. BOATTI, *Preferirei di no. Le storie dei dodici professori che si opposero a Mussolini*, Torino 2001, p. 206), varrebbe la pena di svolgere una ricerca approfondita, essendo stato un personaggio chiave della vita dell'ateneo genovese in questi anni.

¹¹ Come è noto i riferimenti di legge sono dati dagli articoli 3 e 6 del RDL 5 settembre 1938, n.1390 e, ancora, dai RR.DD.LL. 15 novembre 1938, n.1779 e 17 novembre 1938, n. 1728, contenenti disposizioni per la difesa della razza italiana.

dell'Educazione nazionale in cui si elencava la possibilità, per i professori di razza ebraica, di far pervenire al ministero stesso dei documenti comprovanti l'appartenenza, sia individualmente, sia come famiglia¹², a sei diverse categorie, che dessero loro delle benemerenze, che in qualche modo potessero "riequilibrare" la vergogna della razza e quindi fornire eventuali elementi per non essere espulsi dall'università.

Era possibile inoltrare documenti che dimostrassero di appartenere a:

- I. famiglie di caduti nella guerra libica, in quella mondiale, etiopica e spagnola;
- II. famiglie di volontari delle guerre citate;
- III. famiglie di combattenti in quelle guerre e insigniti di croce al merito di guerra;
- IV. famiglie di caduti, mutilati, invalidi, feriti per la causa fascista;
- V. famiglie di fascisti iscritti al PNF negli anni 1919-1920-1921-1922 e secondo semestre 1924 e famiglie di legionari fiumani;
- VI. famiglie aventi eccezionali benemerenze.

Roberto Bachi non dà alcuna risposta alle lettere del rettore, se non l'asciutta informazione che suo padre Riccardo, ha avanzato la domanda perché la loro sia considerata una famiglia avente « eccezionali benemerenze »¹³.

Del docente di Statistica, all'indomani della comunicazione di Moresco, non restano che due tracce: una lettera del Consiglio della Facoltà di Giurisprudenza del 17 marzo 1939, in cui si esprime il « saluto e il ... ringraziamento per l'opera ... svolta a vantaggio della scienza e della scuola »¹⁴, e la gentile risposta del docente in data 20 aprile dello stesso anno. Roberto Bachi scrive da Gerusalemme, in Palestina. Non ha atteso l'evoluzione degli eventi, probabilmente a lui già lucidamente chiari, e ha concretizzato la scelta del trasferimento nella terra del progetto sionista.

¹² Per famiglia si intendeva: « Gruppo comprendente oltre il professore medesimo, suoi genitori, figli, fratelli e sorelle » (AUG, fascicolo del prof. R. Bachi, lettera del rettore Moresco del 19 ottobre 1938).

¹³ *Ibidem*, lettera del 27 ottobre 1938.

¹⁴ *Ibidem*, lettera di M. Moresco del 17 marzo 1939.

Nemmeno risponde allorché, a norma delle disposizioni in vigore nel 1944, egli ha diritto a essere riammesso in servizio¹⁵: a quell'epoca egli risulta essere sempre residente in Palestina e di avere definitivamente scelto un'altra patria¹⁶.

Nella Facoltà di Giurisprudenza due docenti sono colpiti dalle leggi: Nino Levi e Ruggero Luzzatto.

Sono due figure molto diverse fra loro, la prima, quella di Levi, brillante, libero professionista di larga fama, con importanti collegamenti internazionali; la seconda, quella del Luzzatto, molto più schiva, di studioso puro, serio e dotto, ma poco comunicativo.

Nino Levi giunge a Giurisprudenza su chiamata unanime del Consiglio di Facoltà il 5 novembre 1931. È ordinario di Diritto e Procedura Penale a Catania e viene a sostituire il collega Luigi Cesare Civoli, deceduto¹⁷.

La Facoltà si esprime in termini egregi nei suoi confronti: ha superato molto brillantemente i concorsi, ha una « continua e seria produzione scientifica che attesta ingegno acuto, criterio giuridico, conoscenza ampia della dottrina italiana e straniera »¹⁸.

Fuori dell'ambito accademico, in anni passati ha scritto sulla rivista di Carlo Rosselli « Il Quarto Stato »¹⁹, ma è ora molto attivo come libero professionista con studio a Milano.

¹⁵ In una lettera del Ministero della Pubblica Istruzione a quello degli Affari Esteri del 20 marzo 1946 si rende nota la più totale mancanza di notizie al riguardo dal momento che non si sa se Bachi abbia conservato la cittadinanza italiana, se gradisca la riammissione in servizio: tutte le pratiche sono state fatte, ma senza alcun esito. La lettera si chiude con questa annotazione: « Si prega di portare a conoscenza della presente il prof. Edoardo Ruffini, presso la R. Ambasciata italiana a Londra » (AUG, fascicolo del prof. Roberto Bachi).

¹⁶ In Israele Roberto Bachi concorre all'istituzione dell'Istituto centrale di statistica (G. ISRAEL - P. NASTASI, *Scienza e razza* cit., p. 165) e continua a condurre ricerche in questo ambito disciplinare.

¹⁷ Nato a Venezia il 7 luglio 1894, si laurea in Giurisprudenza a Pavia nel maggio 1915. Inizia la sua attività accademica all'Università Bocconi, nel 1921, e prima di arrivare a Genova ha insegnato nelle università di Milano, Cagliari e Catania.

¹⁸ AUG, fascicolo del prof. Nino Levi, estratto del verbale del Consiglio di Facoltà di Giurisprudenza del 5 novembre 1931.

¹⁹ Giuseppe Fiori lo aggrega al gruppo dei "riformisti", che collaborano a questa rivista, il cui primo numero appare il 27 marzo 1926 (G. FIORI, *Casa Rosselli. Vita di Carlo e Nello, Amelia, Marion e Maria*, Torino 1999, p. 64).

Una lettera inviata da tal Alberto Cercelli, da Roma, al Prefetto di Genova in occasione della venuta a Genova di Nino Levi, e resa nota al rettore, è indicativa della “cattiva” fama che accompagna questo giurista.

«È ormai tempo di smascherare l’antifascismo nelle università. Dopo tutti gli incidenti verificatisi nell’Università si insiste nel solito sistema di chiamare a ricoprire cattedre persone di fede politica contraria al Regime.

Così alla cattedra di diritto e procedura penale si chiama il prof. Levi la cui vita e attività politica è consacrata in tutti i giornali antifascisti tra i quali sarebbe interessante leggere quelli relativi all’epoca del delitto Matteotti, e delle elezioni politiche. Se questi devono salire in alto nella grande Genova lo valutino le Autorità Politiche ».

Segue poi un’aggiunta di non poco conto: « Il Prof. Levi è in rapporti di affari per cause col Prof. Rocco che lo sostiene esclusivamente per ragioni personali »²⁰.

Ecco come può essere presentato un giurista che fa parte dell’associazione internazionale di diritto penale e che ha dato un importante contributo nell’elaborazione del nuovo codice penale. Collaboratore del defunto Fedozzi e di Santi Romano, alla direzione della Rivista di diritto penale, prima, e della Rivista penale, poi, ha collaborazioni scientifiche con tutte le più alte personalità giuridiche del periodo.

Anch’egli è colpito dai medesimi provvedimenti e, anche in questo caso, a nulla servono richieste di vario ordine, come quella per esempio avanzata dal Prefetto di Pavia, l’avv. Leone Leone, che ipotizza un incarico di studio affidato a Levi, senza svolgimento di attività didattica²¹. Ma tutto rimane lettera morta perché anche Nino Levi va all’estero. La sua è però una scelta diversa da quella di Bachi: con il 21 maggio 1939 egli ha preso residenza a New York, dove, con buona probabilità, aveva relazioni di lavoro e possibilità di continuare la sua attività.

²⁰ AUG, fascicolo del prof. Nino Levi.

²¹ Nell’inviare un promemoria sull’attività scientifica del giurista, il prefetto Leone avanza la possibilità che a Levi siano affidati incarichi di studio « estranei all’insegnamento », ma svolti certamente ad alto livello date le sue competenze e il suo valore (AUG, fascicolo del prof. Nino Levi, lettera del prefetto di Pavia al rettore, il 17 novembre 1938). Mattia Moresco risponde affermativamente alla proposta avanzata e assicura che « l’Università di Genova, ove le direttive del Regime siano per consentirlo, sarà sempre molto lieta di poter continuare ad avere la collaborazione di uno scienziato di valore così singolare com’è il prof. Nino Levi » (*Ibidem*, risposta del 17 novembre).

Non tornerà mai più in Italia perché il 25 marzo 1942 muore a New York, dove lo avevano seguito i due figli²². La moglie, la nobildonna Eleonora Stecchini, di razza “ariana”, come recita la scheda, non aveva mai lasciato l’Italia e vi era morta nel 1940.

Molto meno in vista sono la vita e la figura di Ruggero Luzzatto.

Nato a Venezia il 17 luglio 1878, da Marco e Giuditta Guggenheim, e laureatosi a Padova in Giurisprudenza nel dicembre 1898, per dodici anni svolge l’attività di magistrato fino ad arrivare al grado di Giudice. Nel 1914 abbandona questa carica per dedicarsi alla carriera scientifico-didattica poiché diventa professore straordinario di Istituzioni di diritto civile presso la Libera università di Urbino. Giunge a Genova, dopo varie tappe intermedie, nel dicembre 1925²³.

A differenza dei due precedenti colleghi, Luzzatto, dopo la cacciata dall’università, chiede di essere discriminato, ma non avrà mai risposta²⁴. A nulla vale la sua nomina a cavaliere della Corona d’Italia per la sua attività di magistrato, né i numerosi meriti della sua famiglia nel campo della medicina²⁵.

Verrà riammesso in servizio con anzianità a decorrere dal 1° gennaio 1944. Collocato a riposo nel 1953, morirà quattro anni dopo²⁶.

Sono tre medici i professori ordinari delle facoltà scientifiche, che devono lasciare l’insegnamento perché ebrei, tutti di alto profilo scientifico, molto differenti fra di loro sia nell’ambito professionale che in quello privato.

²² Il dott. Lino Catullo e Vieri Alberto (AUG, fascicolo del prof. Nino Levi: lettere del 25 luglio 1939 e del 19 giugno 1942).

²³ Segue un percorso “tormentato”: da Urbino a Ferrara e ancora a Cagliari, dove giunge nel dicembre 1924 in seguito a concorso. Dalla sede sarda raggiungerà Genova l’anno successivo.

²⁴ AUG, scheda del prof. Ruggero Luzzatto; Archivio di Stato di Genova (d’ora in poi ASG), Fondo Prefettura, Sala 21, pacco 187 (lettera del Luzzatto al Prefetto di Genova, da Porretta Terme, il 5 settembre 1940). In realtà viene ritenuta “tardiva” la sua iscrizione al PNF, avvenuta, come per molti, nell’ottobre 1932.

²⁵ Il padre, Marco, era stato medico primario dell’ospedale civile di Venezia per trentacinque anni; il fratello Alberto Michelangelo, patologo medico all’ospedale S. Anna a Ferrara; l’altro fratello Riccardo, illustre farmacologo, aveva svolto la sua attività, fra l’altro, a Camerino, Sassari, Modena (*Ibidem*).

²⁶ Lo stesso anno del decesso viene nominato Grande Ufficiale al merito della Repubblica.

Amedeo Volta detto Dalla Volta, nato a Mantova nell'ottobre 1892, e laureatosi in medicina a Firenze, giunge a Genova quale ordinario di Medicina legale nel 1936. Il suo trasferimento dall'università di Catania avviene tramite un procedimento non infrequente, ma in genere poco amato dai docenti dell'Ateneo: per trasferimento disposto dal Ministro dell'Educazione nazionale, senza il parere del Consiglio di Facoltà. Nonostante egli abbia già una notevole e valida produzione scientifica, infatti, non è escluso che in tale operazione abbia avuto un peso importante la sua militanza politica²⁷. Come lo stesso docente documenta più volte, infatti, egli è iscritto al PNF di Combattimento di Catania fin dal 1° febbraio 1921²⁸.

Tutto ciò, di lì a poco, di fronte alla legislazione sulla razza, non ha più alcun valore e, con palese, legittimo sbigottimento, il docente deve abbandonare l'insegnamento né viene accolta la sua proposta di svolgere attività all'estero, pur potendo mantenere la cittadinanza italiana²⁹. Le sue benemerite politiche non lo sottraggono all'espulsione dall'università, ma gli fanno ottenere di essere "discriminato"³⁰ e ciò gli permette anche di poter vendere, sia pure in modo riservato, un suo trattato, evidentemente molto richiesto³¹.

²⁷ Il tenore del telegramma inviato al rettore dal Ministro dell'Educazione nazionale il 15 ottobre 1936 suggerisce una possibile operazione ai danni di un collega, il prof. Leone Lattes: « Con riferimento mio precedente telegramma comunico vossignoria onorevole che ho revocato trasferimento prof. Leone Lattes Cattedra Medicina Legale e delle Assicurazioni cotesta facoltà medica. Con decorrenza 29 ottobre 1936 XV ho disposto invece trasferimento cattedra stessa prof. Amedeo Dalla Volta dalla Regia Università di Catania » (AUG, fascicolo del prof. Amedeo Dalla Volta). Non si trattava d'altra parte di una pratica inconsueta.

²⁸ Tale precoce adesione al partito gli procura vantaggi nel conteggio dell'anzianità di carriera. Più volte, infatti, il docente chiede che venga applicato nei suoi confronti e per il suo trattamento economico quanto previsto dal RDL. 30 settembre 1922, n. 1290 e dai successivi provvedimenti, ripresi nel RDL. 13 dicembre 1933, n.1706, in cui sono dati benefici ai dipendenti statali di ruolo che abbiano prestato servizio militare in reparti combattenti durante la guerra 1915-1918, estesi a coloro che risultino iscritti ai Fasci di combattimento senza interruzione da data anteriore al 28 ottobre 1922.

²⁹ AUG, fascicolo del prof. Amedeo Dalla Volta, lettera a Moresco il 4 novembre 1938.

³⁰ Il Dalla Volta ottiene per sé e per la sua famiglia di essere discriminato con provvedimento del 24 marzo 1939: a suo favore hanno giocato altri elementi, oltre quello specificamente politico, quali l'essere stato ufficiale medico nelle campagne di guerra 1916-1917 e la prigionia in Ungheria, dove rimane in campo di concentramento di Dunaszeldahely fino al novembre 1918 (ASG, Fondo Prefettura cit., pacco 190).

³¹ Nel febbraio 1940 il Ministero della Cultura Popolare comunica alle prefetture di Genova, Roma, Napoli che "in via eccezionale" è concesso alla Società editrice Libreria di Milano di

Come altri docenti in analoghe condizioni, il prof. Dalla Volta fa perdere le sue tracce, ma, a posteriori, si può ipotizzare che sia tornato a vivere per qualche tempo a Mantova, sua terra di origine.

Il suo caso, però, rispetto a quello di Ruggero Luzzatto, di cui si è prima parlato, e a quello degli altri colleghi medici, di cui fra breve si farà cenno, presenta dei problemi nel momento della sua riassunzione in servizio.

Le modalità del suo arrivo a Genova nel 1936, per così dire, “d’autorità ministeriale”, vengono a creare un elemento di difficoltà, che, grazie all’intervento di Vincenzo Arangio Ruiz e di Emanuele Sella, in quegli anni con funzione di rettore, impediscono che Amedeo Dalla Volta sia sottoposto a un provvedimento scorretto: vale a dire di tornare a Catania, facoltà nella quale insegnava prima di arrivare nel capoluogo ligure.

La questione è in realtà molto complessa e raggiunge toni di alto scontro, rientrando in quei casi di difficile reinserimento dei docenti espulsi. Da un lato, infatti, c’è la posizione durissima di Emanuele Sella, peraltro docente di indiscusso e alto profilo, che il 29 agosto 1945 non esita a inviare al Ministero della Pubblica Istruzione l’elenco dei docenti assegnati all’università di Genova « per effetto di trasferimento disposto dal Ministero dell’Educazione Nazionale senza il voto delle facoltà interessate »³². Accanto a lui, peraltro con uno spirito forse parzialmente diverso, è Domenico Macaggi, allievo di Gian Giacomo Perrando, titolare di Medicina Legale nella Facoltà di Medicina prima della chiamata del dalla Volta, il quale, fin dal 14 novembre 1938 era divenuto docente e direttore dell’Istituto di Medicina legale e delle Assicurazioni dell’università genovese³³. Dall’altro lato si pone il ministro, che va al nocciolo della questione, deciso a trovare una immediata soluzione. Davanti alla gravità dell’accaduto in conseguenza delle leggi razziali, le modalità di chiamata con le quali a suo tempo il docente di Medicina legale è arrivato a Genova (e come lui, si vedrà tra breve, Angelo Rabbeno) passano in secondo piano. In una lettera riservata del 1° settembre 1945 l’Arangio Ruiz scrive a Emanuele Sella di essere disposto a « venire incontro

vendere le copie disponibili del Trattato di Medicina Legale, opera del dalla Volta, a patto che ciò avvenga senza alcuna propaganda e senza mettere i libri in mostra nelle vetrine (*Ibidem*).

³² Come lo stesso precisa ulteriormente, « ai sensi dell’art. 6, comma 3°, del RDL. 20 giugno 1935, n. 1071 » (AUG, fascicolo del prof. Amedeo Dalla Volta).

³³ *Esposto relativo alla domanda di riammissione in servizio del Prof. Amedeo Volta detto Dalla Volta*, 9 luglio 1945 (*Ibidem*).

a qualunque soluzione che eviti al prof. Dalla Volta l'ingiusta sanzione di un ritorno a Catania, dove fra l'altro si troverebbe nella stessa condizione di venire la cattedra occupata da altro titolare »³⁴.

Il reinserimento del docente avviene lentamente e il problema è risolto con la creazione di una cattedra per una nuova disciplina, Psicologia, cui egli è assegnato. La soluzione in questo senso, sostenuta da padre Agostino Gemelli, della Università Cattolica³⁵, permette al Dalla Volta di continuare una intensa attività universitaria, conclusasi con il suo collocamento a riposo nel 1967.

A differenza del prof. Dalla Volta, ma proprio in relazione alla sua differente posizione politica, fin dal 1935 la storia accademica di Ugo Lombroso è per certi versi più faticosa.

Egli è figlio di Cesare Lombroso e quando è chiamato all'unanimità dalla Facoltà di Medicina, nel dicembre 1934, perché da Palermo venga a insegnare sulla cattedra vacante di Fisiologia umana, è ormai una personalità di spicco nella sua disciplina. Ha studiato nei principali laboratori europei, in Germania, Olanda, è accademico dei Lincei etc. È soprattutto uno scienziato più che un clinico. E, ancora, può essere considerato il fondatore della Chimica biologica in questa università, dove nel 1936-37 ha l'incarico di insegnamento e dove fonda una scuola di livello internazionale.

³⁴ *Ibidem*. Nello stesso giorno al Sella perviene una lettera ufficiale dallo stesso mittente in cui la situazione è nuovamente affrontata: « Il Dalla Volta ... si trova di fronte ad una facoltà ove da otto anni si è legittimamente installato un altro professore della materia, il Macaggi. E ciò potrebbe danneggiarlo gravemente », così scrive Vincenzo Arangio Ruiz. « Io ti prego perciò – insiste il ministro – di discorrere coi colleghi della facoltà di medicina e chirurgia, e di suggerire che, sempre che trovino degno il D. V. del trasferimento a sua volta ottenuto, non lo sacrificino ingiustamente. Vedano loro se è possibile un raddoppiamento della cattedra: altrimenti, poiché il D. V. si accontenterebbe di un incarico di studi, offrirgli almeno l'ospitalità nell'Istituto di Medicina legale, riservandosi di trovargli un'altra sistemazione appena possibile. Mi pare che ciò sia equo – egli conclude – e te ne parlo, come capisci, più da collega che da ministro ».

³⁵ Verbale del Consiglio di facoltà di Medicina e Chirurgia del 17 febbraio 1948. Padre Agostino Gemelli concretizza il sostegno al docente genovese facendo pubblicare nel 1945 una sua memoria su « La percezione delle forme di significato indefinito » negli *Atti della Pontificia Accademia Scientiarum*. Nel 1956, alla presenza del Gemelli viene inaugurato l'istituto di psicologia sorto per una convenzione fra l'università e l'istituto Giannina Gaslini (AUG, fascicolo del prof. Dalla Volta, seduta del Consiglio di Facoltà del 14 dicembre 1967).

Ma non è iscritto al Partito Fascista, come si affretta a scrivere De Vecchi di Val Cismon al rettore, nell'aprile 1935: «La informo al riguardo (il trasferimento da Palermo) che ho dato corso al trasferimento, ma non posso non rilevare che la Facoltà avrebbe dovuto tempestivamente assicurarsi che il professore che propone per il trasferimento fosse iscritto al Partito»³⁶.

Le leggi razziali si abbattono anche su di lui e a nulla valgono le dichiarazioni del rettore sulle sue qualità di « insegnante diligente e volenteroso », né l'operosità scientifica, né la sua attività come capitano medico in zona di guerra nella prima guerra mondiale, né le benemerienze « scientifiche e patriottiche di suo padre »³⁷. Non viene accolta la sua richiesta di poter continuare comunque le ricerche scientifiche, indipendentemente dall'attività didattica negata.

Lombroso pensa di rientrare nella categoria « Famiglie aventi eccezionali benemerienze » e proprio in conseguenza di ciò chiede la discriminazione. Ma le note a suo carico stilate dalla questura di Genova nel dicembre 1940, allorché egli si è ormai spostato a Torino con la moglie, Silvia Forti, non possono certo favorire l'accoglimento della sua richiesta. Nelle relazioni di polizia si riferisce infatti che i coniugi Lombroso volevano andare negli Stati Uniti, nel 1937, ma che c'è andato solo il figlio Cesare, studente in Medicina (che vi resterà)³⁸. Anche se sono segnalati come « antifascisti e sospettati di contrabbando di valuta » (probabilmente cercano di aiutare altri ebrei a emigrare) i relatori del rapporto debbono ammettere che a Genova « mantennero regolare condotta in genere »³⁹. Ma non sono elementi sufficienti e, chiesto un riesame nel novembre 1940, il parere negativo è confermato.

Pesa su di essi una comunicazione riservata del questore di Genova al Ministro dell'Interno del 13 marzo 1939, in cui si delinea l'identità di Lombroso quale persona a lungo segretamente indagata, ma su cui non è stato possibile andare oltre i sospetti, nonostante egli sia palesemente portatore di idee non aderenti al fascismo:

³⁶ AUG, fascicolo del prof. Ugo Lombroso, lettera di De Vecchi di Val Cismon al rettore Moresco il 27 aprile 1937.

³⁷ Lettera del rettore Moresco al Ministero dell'Educazione Nazionale del 31 ottobre 1938 (*Ibidem*).

³⁸ La figlia Nora, sposata con il fisico Bruno Rossi, vi andrà a sua volta.

³⁹ ASG, Fondo prefettura, sala 21, pacco 187.

« Nella sua giovinezza, professò idee socialiste e riportò una condanna per disobbedienza all'ordine di scioglimento dato dall'Autorità di P. S. in un pubblico comizio.

Non è iscritto al PNF e nei riguardi del Regime si è dimostrato indifferente, ma senza dare luogo a particolari rilievi, conducendo vita ritirata, dedita esclusivamente alla famiglia e alla scuola.

Il Lombroso, da fonte fiduciaria, nel 1935 viene segnalato al Ministero quale ispiratore, se non addirittura l'autore, d'una lunga, acida, subdola corrispondenza da Palermo, in uno dei numeri del novembre 1934 sul giornale "Giustizia e Libertà" organo del movimento omonimo, capeggiato a Parigi dai noti Rosselli. Dalla revisione della corrispondenza indirizzata a lui ed ai suoi familiari nulla, però, è emerso di concreto in ordine ad attività politica.

Nel 1935 fu fiduciarmente segnalato quale persona sospetta di mantenere rapporti con noti fuoriusciti italiani in Francia e di svolgere subdola attività ai danni del Regime, ma dalla oculata vigilanza disposta nei suoi riguardi non è risultato nulla di positivo »⁴⁰.

Dato il tenore delle relazioni stilate su di lui, nulla possono « le vantate benemerienze » di grande italiano del padre, che, peraltro, il segretario del partito fascista, a Genova, si dichiara incompetente a "valutare"⁴¹.

Come gli altri docenti Lombroso è reintegrato in servizio il 1° novembre 1945 (con decorrenza dal 1° giugno 1944), ma, come egli stesso dichiara, si è dovuto rifugiare a Ivrea, la sua casa di Genova è stata distrutta, l'abitazione di Torino è stata completamente sconquassata. « Si spera in tempi migliori e prossimi e perciò si sopporta », così scrive al direttore amministrativo dell'università, il dott. Venturini, nel gennaio 1943⁴².

Sceglie di tornare a Genova, nonostante avesse ricevuto proposte di andare a Roma. In questa università termina la sua carriera e conclude la "fondazione" della sua scuola. Muore il 20 maggio 1952.

Laureato in Medicina è anche l'ultimo dei professori ordinari colpiti dalle leggi razziali: Angelo Rabbeno. Nato a Bologna nel 1890, figlio di Ugo Rabbeno, si laurea in Medicina e Chirurgia a Torino nel 1914. In particolare

⁴⁰ *Ibidem*, Relazione riservata del questore di Genova al ministero dell'Interno, 13 marzo 1939.

⁴¹ *Ibidem*, Parere di Giuseppe Massa, segretario del PNF, 28 gennaio 1939.

⁴² Due anni dopo le prospettive sono certo migliori, ma come lo stesso docente afferma, la sua situazione finanziaria è « molto cambiata da quella che era prima », non può certo affrontare la vita d'albergo per insegnare in facoltà; dunque sussistono non poche difficoltà (AUG, fascicolo del prof. Ugo Lombroso, lettere del 1° gennaio 1943, del 20 settembre 1945 al direttore amministrativo).

però egli è farmacologo, di grande prestigio sul piano nazionale e internazionale. Anch'egli giunge a Genova alla cattedra di Farmacologia da Palermo direttamente per nomina ministeriale, ma ciò avviene su sollecitazione del rettore di Genova, probabilmente in sintonia con il preside di Medicina e con sollecitazioni a questa operazione da parte di farmacologi italiani⁴³.

Egli è attivissimo sia nell'ambito della didattica che in quello della ricerca. Ancora nel 1937 va a congressi di Radiobiologia a Vienna, a Lione, e ancora a Zurigo, in permanente aggiornamento.

Quando riceve il comunicato del rettore in merito alla cessazione della sua attività fa un elenco delle decorazioni, fra cui la Croce al merito di guerra, e il diritto di fregiarsi di numerosi riconoscimenti, oltre all'attestazione di avere partecipato a tutte le campagne della prima guerra mondiale⁴⁴.

Come è facile immaginare, a nulla valgono le sue richieste di potere impiegare le sue capacità in campo farmacologico, farmaceutico, biochimico, nel controllo dei sieri, vaccini etc. in vari Centri e/o istituti. L'appartenenza alla razza ebraica lo elimina da ogni possibile impiego. È preoccupato del destino e della sistemazione del materiale del suo istituto e quando procede alle consegne lascia anche in dono all'Istituto di farmacologia una raccolta di oggetti e libri personali del valore di quasi 9.000 lire (8.900,70)⁴⁵.

Il 9 maggio 1945, da Torino, quasi timidamente Rabbeno riprende i contatti con l'università scrivendo al Commissario dell'Università. Ha letto sui giornali la notizia che con decreto legge sono stati abrogati tutti i provvedimenti di carattere razziale adottati dal passato regime e chiede di essere reintegrato. Che cosa ha fatto in questi anni? Lo dice lo stesso farmacologo:

ha cercato sostanzialmente di sopravvivere, ma con dignità, quando era possibile, e anche rimanendo nascosto negli ultimi venti mesi, perché ricercato, come egli scrive.

⁴³ AUG, fascicolo del prof. Angelo Rabbeno. Nella lettera di Mattia Moresco indirizzata a De Vecchi di Val Cismon perché Rabbeno venga chiamato, c'è un passaggio che non chiarisce la posizione del docente in questione: « La mia proposta – scrive il rettore – è naturalmente subordinata all'iscrizione del Prof. Rabbeno al P. N. F. Su tale iscrizione non ho dati concreti da sottoporre a V. E., perché la sommaria domanda del Prof. Rabbeno non ne fa cenno » (lettera del 9 luglio 1936).

⁴⁴ *Ibidem*, lettere del 18 e 29 ottobre 1938.

⁴⁵ *Ibidem*, documenti del 25 novembre 1938.

Ha continuato a studiare, ha raccolto materiale scientifico (sugli analettici, in particolare), ha scritto per l'Istituto farmacologico Reggiano, del dott. Ricordati, risultati che ora spera di pubblicare, ha tradotto per Einaudi l'opera degli svedesi Euler e Skarzinsky sulla biochimica dei tumori e l'opera di Giersberg su *Gli ormoni* ⁴⁶.

Ma ciò che scrive questo maestro della Farmacologia, che riprenderà il suo posto di docente nell'università genovese, è qualche cosa di più di un resoconto della vita di stenti e di paura che ha trascorso ⁴⁷. È la dichiarazione di chi ha mantenuto la fiducia, da italiano, nel ritorno delle istituzioni in cui crede. Sono le sue stesse parole che rivelano come egli si ponga rispetto agli avvenimenti che lo hanno duramente colpito.

« ... nel 1939 – egli riferisce – avrebbe potuto recarsi in America: non lo fece, per ragioni di famiglia e perché mai dubitò né mai perdette la speranza che l'eroico valore del nostro popolo, avrebbe[ro] fatto nuovamente trionfare, con la libertà, la giustizia, e permettere la rinascita degli indistruttibili valori morali e intellettuali della nostra patria » ⁴⁸.

3. Fin qui è stato delineato un breve profilo dei docenti di ruolo che le leggi del 1938 hanno cacciato dall'insegnamento.

Solo con un breve cenno, che mostra come la strada da fare sia ancora molta, si vogliono ricordare studiosi come Roberto Sabatino Lopez, primo docente di Storia economica della Facoltà di Economia e Commercio, i cui destini, come si è visto, si intrecciano con quelli di Roberto Bachi, ma che in Italia non sono accademicamente felici. Quando le leggi razziali impongono alla facoltà di Economia e Commercio di allontanare i docenti ebrei, il consiglio temporeggia, prende tempo, non li vuole sostituire, ma attua alla fine le direttive nazionali. Roberto Lopez scompare, non fa alcuna domanda di discriminazione: forse è già all'estero, dove si fermerà, a Yale. Nel 1957, egli torna in Italia e chiede di avere la conferma della libera docenza in Storia medievale, conseguita nel 1935 ⁴⁹. È una richiesta che si potrebbe definire

⁴⁶ Le ricerche citate trovano puntuale pubblicazione nel giro di breve tempo.

⁴⁷ Avrà anch'egli alcune difficoltà analoghe a quelle incontrate dal Dalla Volta, data la "anomalia" della sua chiamata, ma di rilievo incomparabilmente minore.

⁴⁸ AUG, fascicolo del prof. Angelo Rabbeno, lettera del 9 maggio 1945 al Commissario della R. Università di Genova.

⁴⁹ Vedi M.S. ROLLANDI, *L'insegnamento della Storia economica a Genova nei primi de-*

“sentimentale”, ma che trova qualche difficoltà presso il corpo docente. Il rettore Carlo Cereti sgomberà il campo da stolidi pastoie burocratiche⁵⁰ e nel marzo 1958 la Facoltà di Lettere e Filosofia conferma definitivamente l’abilitazione richiesta.

Chi chiederà invano la discriminazione sarà Mario Alberto Bedarida professore incaricato di Matematica alla Facoltà di Scienze, costretto perciò a lasciare l’insegnamento. Stessa sorte tocca ad Attilio Cabiati da lungo tempo nel mirino del ministro dell’Educazione Nazionale, che trova finalmente il modo di cacciarlo dall’università in conseguenza del sostegno da questi dato a un suo assistente, il dott. Cohn, in fuga verso gli Stati Uniti e per avere espresso una critica verso la legittimità delle leggi razziali⁵¹.

4. Non è certo sufficiente quanto detto fin qui per trarre conclusioni su questo argomento.

Una sola osservazione mi sento di fare, sulla base delle vicende delle persone di cui ho reperito la documentazione: ognuna di esse ha una fisionomia ben precisa e distinta; sei docenti e sei studiosi con percorsi scientifici e personali ben differenti gli uni rispetto agli altri.

Iscritti al partito fascista fin dai tempi ante marcia su Roma; in posizione critica nei confronti del regime fino a non prendere la tessera; attenti osservatori (e forse sostenitori) del sionismo, sposati con persona di altra religione o da tempo non frequentanti né la comunità né i luoghi del culto.

Raccogliendo elementi sulla vita di queste persone ho appreso parte delle vicende di docenti italiani, che operavano nell’università italiana, nelle cui funzioni di insegnanti e di studiosi la componente religiosa o, secondo il regime, quella razziale, era del tutto ininfluyente.

cenni del Novecento, in « Bollettino dell’Archivio per la storia del movimento sociale cattolico in Italia », XXXVI (2001), maggio-agosto, p. 293 e sgg.

⁵⁰ In termini giuridici la Libera Docenza doveva considerarsi scaduta perché non erano state espletate le pratiche relative alla conferma! (AUG, fascicolo del prof. Roberto Lopez).

⁵¹ « Rimarrebbe il problema se una legge deve essere obbedita dai cittadini, quando essa è antiggiuridica ». Questa osservazione fatta in una lettera confidenziale a Thaon di Revel, o meglio, ritenuta tale dallo scrivente, gli causa l’espulsione dall’insegnamento (M.S. ROLLANDI, *L’insegnamento cit.*, p. 287).

Le leggi del 1938 hanno riportato sotto un'unica, forzosa, appartenenza, quella della razza, individuata secondo criteri del tutto opinabili e discutibili, peraltro sovente nemmeno chiari al regime stesso, persone divenute, e da tempo, italiani, senza ulteriori necessari elementi di specificità.

Nonostante la drammaticità di queste vicende della storia del Novecento, non deve stupire se una decina di anni fa, durante un'intervista fatta a un brillante docente dell'ateneo genovese, alla domanda se «C'erano pregiudizi verso professori ebrei» questi ha risposto: «Direi, semmai, la tendenza ad approfittare della brutta situazione. Era un modo per mandar via qualcuno. "Ote-toi que je m'y mette". C'erano parecchi ebrei che si sono allontanati dall'università solo per pochi anni, non so come abbiano fatto ... »⁵².

È bene per tutti dare delle risposte più approfondite, più meditate e più responsabili.

⁵² C. ROSSETTI, *L'Università si racconta* cit., pp. 68-69.

L'Accademia Ligure di Scienze e Lettere e le “leggi razziali” tra silenziose espulsioni e tarde reintegrazioni

Giovanni B. Varnier

1. Le pagine cancellate

Il 12 novembre 1938, nell'aula magna dell'Ateneo genovese, allora definita con enfasi il maggior tempio della scienza ligure, il rettore dell'Università degli studi, nella relazione per l'inaugurazione dell'anno accademico, così si esprimeva:

«L'etica della razza, che indicibilmente coi presupposti giuridici e sociali di cui dicemmo finora, costituisce il patrimonio del Fascismo, ha reso ultimamente indispensabili alcune provvidenze che incidono direttamente sull'ordinamento degli atenei. Conseguentemente si allontanano in questi giorni dall'insegnamento diretto alcuni colleghi che debbono essere ringraziati per i servizi resi fino ad oggi alla didattica universitaria»¹

Dopo una decina d'anni, nell'Annuario dell'Università del capoluogo ligure, appariva una lunga nota dal titolo: *Le vicende dell'Ateneo nell'ultimo decennio*, in cui, dopo aver ricordato che «Dal 1942-43 non venne più pubblicato l'Annuario, ond'è opportuna una breve rassegna delle vicende più notevoli dell'Ateneo occorse in questo intervallo di tempo»², possiamo leggere quanto segue:

«L'Università è stata lieta di accogliere, dopo la fine della guerra, i seguenti professori, restituiti ai rispettivi insegnamenti dai quali li aveva allontanati la legge razziale del 1938: nella Facoltà di Giurisprudenza: i proff. Ruggero Luzzatto, ordinario di Diritto civile, Aldo Luzzati, incaricato di Diritto marittimo, e Vittorio Tedeschi, incaricato di Diritto privato comparato; – nella Facoltà di Lettere e filosofia: il prof. Roberto Lopez, libero docente di Storia medioevale; – nella Facoltà di Medicina e chirurgia: i proff. Ugo Lombroso, ordinario di Fisiologia umana, Ettore Tedeschi, Adriano Muggia e Aldo Luzzatto,

¹ R. Università di Genova. *Annuario. Anno accademico 1938-39 (XVII)*, Genova 1939, p. 9.

² Università di Genova. *Annuario. Anno accademico 1950-51*, Genova 1952, p. 7.

liberi docenti di Patologia speciale medica; – nella facoltà di Scienze: il prof. Alberto Mario Bedarida, libero docente di Analisi algebrica »³.

Se qualcuno restasse alle fonti ufficiali, quali sono appunto gli Annuari, e non svolgesse una ricerca d'archivio, come quella compiuta da Maria Stella Rollandi, troverebbe queste uniche tracce dell'incidenza della legislazione del 1938 nel mondo accademico genovese⁴; solo due riferimenti, che si pongono agli estremi temporali delle vicende e che sembra vogliano chiudere in una parentesi una pagina oscura, con l'intento di cancellarla.

Neppure tali richiami possono rinvenirsi a proposito dell'impatto della legislazione razziale italiana nelle fonti ufficiali relative alla Accademia Ligure di Scienze e Lettere, sebbene, per quei rapporti tra Ateneo e Accademia – di cui tra l'altro si parlò proprio nella relazione rettorale del 1938⁵ –, molti di quegli studiosi, specialmente tra i più anziani nel ruolo, siano stati anche soci dell'Accademia e quindi ulteriori vittime di quei provvedimenti.

Questa istituzione culturale, eretta in ente morale con R.D. 31 maggio 1928 quale Società Ligustica di Scienze e Lettere, trae origine dalla Società Ligustica di Scienze Naturali e Geografiche fondata nel 1889 al fine di riprendere le tradizioni dell'antico Istituto Nazionale, cioè della nazione ligure, un poco accademia e un poco centro organizzativo della istruzione pubblica, costituito a Genova il 4 novembre 1798⁶. Quest'ultimo, poi trasformato in Accademia imperiale di Scienze, Lettere e Arti, ebbe un notevole ruolo a cavallo tra i secoli XVIII e XIX e fu definito, secondo la terminologia del tempo « centro di istruzione e di educazione pubblica ».

³ *Ibidem*, p. 20.

⁴ Un elenco non completo delle *Dispense dal servizio di personale universitario di razza ebraica*, già pubblicato da « Il Giornale della Scuola Media », VIII (1938), n. 5 e ora in « Annali della Pubblica Istruzione », XLIV (1998), n. 5-6, p. 105, contiene, per quanto riguarda l'Università di Genova, i nomi dei seguenti docenti: « Prof. Luzzatto Ruggero, ordinario di diritto civile – Prof. Levi Nino, ordinario di diritto e procedura penale – Prof. Lombroso Ugo, ordinario di fisiologia umana – Prof. Rabbeno Angelo, ordinario di Farmacologia – Prof. Bachi Roberto, ordinario di statistica metodologica ed economica – Dott. Bedarida Mario Alberto, assistente di analisi infinitesimale ».

⁵ La « ... Società di scienze e lettere che aduna tutti noi nelle proprie file e che è destinata a perpetuare i nostri contatti ... » (dalla relazione del Rettore Prof. Sen. Mattia Moresco, in R. Università di Genova. *Annuario. Anno accademico 1938-39* cit., pp. 10-11).

⁶ Cfr. P. SCOTTI, *L'Istituto Nazionale (Genova 1798-1806)*, in « Atti della Accademia Ligure di Scienze e Lettere », XXXV (1978), pp. 330-339.

Negli anni trenta del novecento l'Accademia, come documenta Bianca Montale, si pose accanto ai maggiori istituti culturali italiani; articolata in due classi a numero chiuso, con soci onorari, effettivi e corrispondenti, pubblica annualmente rendiconti e memorie che ne documentano le attività⁷.

Come sappiamo, i provvedimenti per la difesa della razza esclusero i cittadini ebrei anche dalle accademie, istituti e associazioni di scienze, lettere e arti, secondo il dettato dell'art. 4 del R.D.L. 5 settembre 1938, n. 1390, *Provvedimenti per la difesa della razza nella scuola fascista*, che recita: «I membri di razza ebraica delle Accademie, degli Istituti e delle Associazioni di scienze, lettere ed arti, cesseranno di far parte delle dette istituzioni a datare dal 1° ottobre 1938-XVI».

Dalla presentazione alla Presidenza della Camera da parte del Ministro dell'Educazione Nazionale (Bottai) di concerto col Ministro delle Finanze (Thaon di Revel) del d.d.l. n. 2509 per la conversione di tale decreto, possiamo leggere che

«Come i centri di educazione della nostra gioventù, così i centri della cultura italiana si son voluti sottrarre alla influenza della mentalità ebraica che tendeva sempre più tenacemente ad alloggarvisi con la sua opera di costante infiltrazione, e perciò è stato anche disposto che i membri di razza ebraica cessino di far parte delle nostre Accademiche e dei nostri Istituti di cultura»⁸.

2. Le silenziose espulsioni

Sebbene solo di recente siano stati pubblicati contributi sulle vicende delle Università italiane nella bufera della legislazione razziale⁹, non conosciamo i contorni di quanti nel 1938 furono costretti a lasciare l'insegnamento per motivi razziali, ed è difficile ricercare le tracce specialmente di coloro i quali risultarono meno strutturati. Infatti fu impedito a diversi giovani di intraprendere la carriera universitaria o di perfezionare gli studi,

⁷ Cfr. B. MONTALE, *Duecento anni di vita dell'Accademia nella storia della città*, *Ibidem*, n.s., I (1998), pp. 22-40.

⁸ La citazione è tratta da: *La persecuzione degli ebrei durante il fascismo. Le leggi del 1938*, Roma 1998, p. 139.

⁹ In proposito, tra le diverse pubblicazioni, *L'Università dalle leggi razziali alla Resistenza*. Giornata dell'Università italiana nel 50° anniversario della Liberazione (Padova, 29 maggio 1995), Atti a cura di A. VENTURA, Padova 1996; *La cattedra negata. Dal giuramento di fedeltà al fascismo alle leggi razziali nell'Università di Bologna*, a cura di D. MIRRI e S. ARIETI, Bologna, 2002.

con effetti negativi sulla comunità studentesca e soprattutto sul livello culturale della ricerca, anche per la perdita di quella connotazione internazionale propria dell'ebraismo.

Orbene, se questa conoscenza è ancora scarsa per quanto riguarda le Università, risulta pressoché nulla per ciò che concerne le altre istituzioni culturali, che dovettero piegarsi al dettato del già ricordato art. 4, come l'Accademia ligure di Scienze e Lettere.

Un richiamo esplicito è contenuto negli atti dell'Accademia del 1998 e si riferisce ad una personalità come Gino Loria, storico della matematica e trattatista della geometria descrittiva¹⁰. Questi, professore emerito di Geometria superiore nella Facoltà di Scienze matematiche, fisiche e naturali, corrispondente dell'Accademia nazionale dei Lincei e personalità di rilievo nel panorama culturale italiano, nell'Accademia era entrato già dal 1904, come membro dell'allora Società Ligustica di Scienze Naturali e Geografiche¹¹.

Prima di essere definitivamente cancellato¹² resterà nell'Annuario dell'Università anche per l'anno 1938-39 e continuerà a ricevere gli atti dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere almeno fino al 1940¹³. Successivamente,

¹⁰ «Dopo tre soli anni dalla laurea Gino Loria ottenne per concorso la cattedra di Geometria superiore nell'Università di Genova, cattedra che occupò ininterrottamente per mezzo secolo. Nello stesso periodo insegnò anche la Geometria descrittiva. Collocato a riposo per raggiunti limiti di età, tenne ancora per vari anni l'insegnamento di Storia delle matematiche, finché le persecuzioni razziali non lo costrinsero a sospendere ogni attività ed a rifugiarsi a Torre Pellice: ritornò a Genova nel 1945, dopo il 25 aprile.

Le leggi antisemite del 1938-39 portarono alla sua cancellazione dall'elenco dei soci di questa Accademia, della quale fu attivissimo Segretario Generale. Fu riammesso come Socio Benemerito quando l'Accademia fu ricostruita dopo la fine della seconda guerra mondiale»: D. GALLARATI, *Figure illustri della Classe di Scienze nell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere*, in «Atti della Accademia Ligure di Scienze e Lettere», n.s., I (1998), p. 80.

¹¹ Del medesimo sodalizio sarà dal 1916 consigliere, dal 1917 al 1921 vice-presidente, dal 1922 al 1927 segretario generale e socio effettivo della Società Ligustica di Scienze e Lettere (così allora denominata), socio benemerito dal 1928 e dal 1931 al 1938 segretario generale: Archivio Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Fascicolo: Gino Loria, *Curriculum vitae*.

¹² Cfr. R. Università di Genova. *Annuario* cit., p. 80.

¹³ In questo senso si veda una lettera del Segretario generale dell'Accademia, in data 3 ottobre 1940, in cui si invita la tipografia incaricata di stampare gli atti «di aggiungere ai nomi ai quali viene effettuato il regolare invio degli ATTI sociali, il seguente (Cambi italiani) Prof. Gino Loria, Piazza Manin, 41/3, Genova»: Archivio Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Fascicolo: Gino Loria.

con la ripresa dell'attività dell'Accademia, sarà prontamente reintegrato¹⁴ e in occasione del novantesimo compleanno verrà pubblicato in suo onore un apposito fascicolo degli atti che raccoglie contributi scientifici che vari autori italiani e stranieri vollero dedicargli¹⁵.

¹⁴ « IL COMMISSARIO STRAORDINARIO della R. Accademia Ligure di Scienze e Lettere

Considerata l'opportunità di non frapporte ulteriori indugi a riparare a torti commessi dal cessato regime fascista a persone appartenenti alla R. Accademia Ligure di Scienze e Lettere o che dal fascismo furono impediti di appartenervi;

Considerato che il prof. Gino Loria venne a suo tempo radiato dai ruoli dell'Accademia perché appartenente a razza ebraica;

Considerato che il prof. Emanuele Sella non poté a suo tempo essere promosso dalla categoria di socio corrispondente a quella di socio effettivo dell'Accademia, perché invisato al partito nazionale fascista ed oggetto di ripetute inchieste disciplinari per motivi politici;

Considerato che il sig. Tito Rosina non poté a suo tempo essere ammesso a far parte dell'Accademia, quantunque la sua designazione fosse stata compiuta secondo le norme prescritte, perché sprovvisto della tessera del partito nazionale fascista e perché considerato antifascista;

Considerato che durante il periodo della guerra ed in particolare durante il periodo dell'occupazione tedesca di Genova il dottor Leopoldo Trotti della R. Università di Genova ha con abnegazione adempiuto al compito di salvaguardare ed ordinare il patrimonio bibliografico dell'Accademia sino a quando non fu arrestato dai nazifascisti;

Con riserva di sottoporre la presente deliberazione alla ratifica della prima adunanza dei soci effettivi;

Delibera

- a) di reintegrare il prof. Gino Loria nella qualità di socio benemerito ed effettivo dell'Accademia nella classe di scienze;
- b) di promuovere il socio corrispondente prof. Emanuele Sella a socio ordinario dell'Accademia, nella classe di lettere;
- c) di ritenere valida la nomina, a suo tempo avvenuta, del sig. Tito Rosina, a socio corrispondente dell'Accademia, nella classe di lettere;
- d) di nominare il dott. Leopoldo Trotti socio corrispondente dell'Accademia nella classe di scienze.

La presente deliberazione sarà trasmessa, a tutti gli effetti, al Ministero della Pubblica Istruzione.

Genova, 30 aprile 1946

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO
(prof. Bruno Minoletti)

(Archivio Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Fascicolo: Gino Loria).

¹⁵ Cfr. *Onoranze al Prof. Gino Loria*, in Archivio Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Fascicolo: Gino Loria.

In assenza di altri riferimenti la mia ricerca si è svolta confrontando gli elenchi degli accademici pubblicati negli atti, prima e dopo i provvedimenti del 1938 e risalendo poi ai loro fascicoli personali, conservati nell'archivio della Accademia, o ai necrologi e commemorazioni, non considerando altre fonti, come gli echi sulla stampa e nell'opinione pubblica genovese¹⁶. Una indagine quindi parziale e relativa a docenti per i quali non ho titolo per ricordare l'attività scientifica, ma poiché ogni tanto è necessario toccare argomenti diversi dal proprio ristretto ambito di conoscenze, farò qualche riferimento alle loro vicende umane.

¹⁶ Mancando ulteriori indagini si può ricordare quanto ebbe a scrivere più di trent'anni orsono Carlo Brizzolari: «Purtroppo, dobbiamo ancora una volta rifarci al solito *Giornale di Genova* in quanto gli altri quotidiani cittadini mantennero sull'argomento il massimo riserbo, limitandosi a pubblicare articoli più o meno "teorici", "veline" del Ministero e precisazioni di persone che erroneamente erano state ritenute di razza ebraica.

Dopo aver pubblicato, il 4 settembre, qualche indiscrezione sull'epurazione in corso nell'ambiente degli studi, l'organo della federazione fascista ritornò sull'argomento un paio di giorni dopo con un servizio di cronaca intitolato: "*Mentre anche Genova si libera degli ebrei*". "*Nei giorni scorsi* – scriveva l'articolista, richiamandosi alle suaccennate anticipazioni – *occupandoci delle ripercussioni che avranno nella nostra città le provvide misure adottate dal Consiglio dei Ministri per la difesa della razza, accennavamo, fra l'altro, alla epurazione nella nostra Università e al numero degli insegnanti che molto saggiamente saranno allontanati dall'insegnamento. Oggi siamo in grado di dare qualche cifra più precisa, dato che alla Segreteria dell'Ateneo sono già pervenute le schede diramate ai dipendenti.*

Da queste cifre, non ancora ufficiali, si può, e ci piace dirlo subito, rilevare come l'invasione ebraica nella nostra città degli studi non sia stata notevole come in altre città ed abbia raggiunta una percentuale non elevata. Tenendo presente che il provvedimento Bottai non si riferisce soltanto agli insegnanti veri e propri ma a tutti i dipendenti dell'istruzione, si può calcolare che dipendano dall'Università genovese circa 700 persone. .. La percentuale di personale ebreo è, su tale cifra, del tre e mezzo per cento perché coloro che nell'ambito dell'Università verranno colpiti dal provvedimento Bottai sono circa 24 e precisamente sei professori incaricati ufficiali (di ruolo) quattro incaricati, sei liberi docenti, otto assistenti.

*Naturalmente, come si è detto, queste cifre possono subire leggeri spostamenti o perché qualcuno non ha ancora risposto o perché occorrerà esaminare qualche caso particolare in base alle disposizioni precise giunte dal Ministero. Comunque, sia la Segreteria della Regia Università che il Regio Provveditorato agli studi debbono riferire al Ministero entro il 30 corrente, epoca in cui ogni eventuale accertamento deve essere compiuto. Subito dopo si inizieranno le lezioni e dalle classi elementari alle aule universitarie insegnati di razza ariana insegneranno ad alunni di razza ariana »: C. BRIZZOLARI, *Gli ebrei nella storia di Genova*, Genova 1971, pp. 274-275.*

3. *Una vicenda singolare*

La più singolare di queste vicende riguarda il barone Alberto Lumbroso, socio effettivo della Classe di Lettere, direttore insieme a Ugo Morichini della “Rivista di Roma” e figlio di Antonio, studioso dell’antichità.

Ad Alberto Lumbroso, in data 10 ottobre 1941, venne chiesto dal Presidente dell’Accademia quanto segue:

« Chiar.mo collega,

vogliate perdonare se Vi prego di volere cortesemente inviarmi un documento che provi che Voi non appartenete alla razza ebraica.

Scusate il disturbo che involontariamente vi arredo, dovendo compiere, per desiderio delle superiori autorità, una revisione della documentazione relativa ai nostri soci. Con i migliori ossequi »¹⁷.

Il Lumbroso preferì non rispondere direttamente e, rivolgendosi al Segretario generale dell’Accademia, presentò le proprie dimissioni¹⁸.

In precedenza, probabilmente negli ultimi mesi del 1940, dal Segretario generale dell’Accademia venne richiesto al Lumbroso una memoria sul periodo napoleonico in Liguria¹⁹, che – nonostante il rassicurante giudizio di

¹⁷ Archivio Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Fascicolo: Alberto Lumbroso.

¹⁸ « Chiarissimo Professore Minoletti,

Le crescenti spese della vita quotidiana mi costringono a sopprimere tutte le spese sopprimibili, e perciò La prego di avere la squisita cortesia di considerarmi come dimissionario per il nuovo anno accademico.

Le sarò personalmente grato se vorrà accusarmi ricevuta di questa lettera e sopra tutto se avrà la bontà di ricordarsi la Sua promessa di mandarmi un estratto del Suo bellissimo scritto sul mio carissimo amico Marchese Imperiale ».

(Santa Margherita Ligure, 12 ottobre 1941. La comunicazione dell’accettazione delle dimissioni da parte del Consiglio direttivo dell’Accademia reca la data del 26 ottobre 1941. *Ibidem*).

¹⁹ « Illustre Professore,

Sono molto commosso di vedermi prescelto dalla Società Ligustica e dal Suo Segretario Generale! Sarebbe per me difficile dire qualcosa di *nuovo* sul periodo napoleonico in Liguria, ma potrei invece, se Ella crede, trattare del tema “Leggenda e Storia, Fantasia e Realtà nei nuovissimi studii napoleonici”.

Se le va l’argomento, sono a Sua disposizione per qualunque giorno e ora Ella scelga, fuorché dal 14 al 26 novembre.

Attendo i Suoi ordini in proposito e desidero sapere se posso contare sopra una quarantina d’inviti ».

(Senza data, *Ibidem*).

Raffaele Ciasca a cui venne sottoposto il dattiloscritto²⁰ – dopo un certo tergiversare²¹, non risultò mai pubblicata negli atti²².

Una più tarda lettera, dell'8 febbraio 1948, indirizzata da Capocaccia a Minoletti, diventato Presidente dell'Accademia, torna in argomento, documentando l'interesse per quel saggio, probabilmente rimasto inedito.

²⁰ « Caro ed Illustre Presidente,

Ho letto con la massima attenzione l'articolo del socio Lumbroso, presentato per essere inserito negli "Atti" della nostra R. Accademia.

Giachè me lo chiedi, mi affretto a riassicurarti anche per iscritto – in conformità di quanto ho esposto a voce a te e al segretario prof. Minoletti – che nel detto articolo relativo a questioni cronologiche dei Napoleonidi non ho trovato assolutamente nulla che possa, anche lontanamente, dar luogo a rilievi dal lato dottrinale, politico e morale, e perciò ritengo che quel buon contributo agli studi napoleonici, a giusto titolo possa essere accolto dai nostri "Atti".

Grato della fiducia accordatami pel detto esame, ti porgo i miei cordiali saluti »

(*Raffaele Ciasca al Presidente dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere*, Genova, 5 febbraio 1941. *Ibidem*)

²¹ Si veda: *Alberto Lumbroso al Segretario generale dell'Accademia*, Santa Margherita Ligure, 6 aprile 1941; *Il Segretario generale ad Alberto Lumbroso*, Genova, 28 aprile 1941, « Per quanto riguarda la pubblicazione della memoria da Voi presentata all'Accademia per mezzo del prof. Capocaccia, debbo dirVi che essa è ancora a mie mani, essendo intervenuti alcuni inconvenienti: su questi ho riferito allo stesso prof. Capocaccia, il quale Vi scriverà in proposito »; *Alberto Lumbroso al Segretario generale*, Santa Margherita Ligure, 2 maggio 1941, « Sono proprio mortificato di darLe questa noia– l'ultima! – e La prego di avere la somma cortesia di rimandarmi *raccomandato* il mio dattiloscritto »; *Il Segretario generale ad Alberto Lumbroso*, Genova 6 maggio 1941, « Chiar.mo Sig. Barone,

sono io che sono mortificato di quanto accade e che mi debbo scusare, sebbene non abbia colpa. Mi auguro che gli impedimenti abbiano in avvenire ad essere eliminati, cosa che risponde, del resto, al desiderio di tutti i consoci » (*Ibidem*).

²² « Promemoria. Il barone Alberto Lumbroso, socio effettivo della Reale Accademia Ligure di Scienze e Lettere, ha presentato all'Accademia stessa, per la pubblicazione negli *Atti* sociali, una memoria di storia intitolata *Note su Napoleone e la sua famiglia*.

Il lavoro è inedito. Il Consiglio direttivo, a termini dell'art.11 del Regolamento sociale, ha ritenuto opportuno chiedere a due soci, cultori di discipline storiche, estranei al Consiglio, parere sull'opportunità dell'accoglimento della memoria negli *Atti*.

Detti soci hanno trovato la memoria ineccepibile dal punto di vista scientifico e letterario, ed hanno altresì riscontrato che nella memoria non si trova alcuna allusione di carattere politico, riconfermando la chiara fama dell'A. in materia di studi napoleonici.

A termini dello Statuto e del regolamento dell'Accademia, il socio barone Lumbroso ha quindi diritto alla pubblicazione della sua memoria negli *Atti*; in considerazione per altro di qualche contrasto incontrato in passato dall'A., si chiede alla R. Prefettura se nulla abbia in contrario alla pubblicazione stessa ».

(Appunto senza data, *Ibidem*)

« La mia interrogazione riguardava invece il defunto e compianto amico Alberto Lombroso, l'insigne biografo di Napoleone. So che una Sua memoria fu respinta perché dalla Prefettura gli venne tolto il diritto di pubblicare e venne iscritto in una lista nera. Se si trovasse il manoscritto, sarebbe opportuno darlo alle stampe. Ma temo sia andato smarrito »²³.

4. *Le reintegrazioni*

Un ulteriore aspetto dell'indagine riguarda il problema della reintegrazione dei superstiti e del loro ritorno alla vita scientifica nell'immediato dopoguerra. Si tratta dell'altra faccia di una medaglia assai misera e di una odissea personale conosciuta solo nei tratti collettivi. Gli strascichi sono lunghi e il rientro è lento, quasi una seconda persecuzione: senza pronunce di tardiva protesta di fronte al fatto che il mondo accademico fu rapido nell'occupare le cattedre che lasciarono libere coloro i quali furono allontanati, ma tardo nel fare a loro posto.

Per la nostra Accademia vale l'osservazione fatta da Roberto Finzi a proposito del rientro dei professori ebrei nelle Università, che « fu affidato non a un atto di riparazione legale, ma alla forza accademica, politica e psicologica del singolo. Qualcuno ... ne fu capace, molti no. Meraviglia allora che tanti abbiano preferito non tornare? »²⁴.

Lo storico del diritto italiano Alessandro Lattes, già preside della Facoltà giuridica genovese e professore emerito al momento dell'entrata in vigore delle leggi razziali, non fu mai reintegrato quale socio corrispondente della Classe di Lettere dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere, poiché morì a Roma nel 1940, e neppure commemorato²⁵. L'archivio dell'Accademia conserva nel fascicolo personale soltanto due lettere del 21 giugno 1921 e del 12 dicembre 1930²⁶.

²³ *Ibidem*. Da un appunto conservato nel medesimo fascicolo possiamo ricavare il sommario di quel saggio: « Il Segretario generale presenta la memoria *Note su Napoleone e la sua Famiglia* del socio barone Alberto Lombroso, ricevuta a mezzo del socio prof. A. Capocaccia, Il sommario della memoria è il seguente: Fu incendiata la casa dei Bonaparte in Ajaccio? - Napoleone e i risorti Templari. - La nascita di Carlo Luigi Napoleone. - La primogenitura nei rami superstiti dei Napoleonidi ».

²⁴ R. FINZI, *L'Università italiana e le leggi antiebraiche*, Roma 1997, p. 87.

²⁵ Cfr. *R. Università di Genova. Annuario* cit. 1938-39, p. 49; *Novissimo Digesto Italiano*, IX, *ad indicem*.

²⁶ Archivio Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Fascicolo: Alessandro Lattes.

Analogamente non poté essere reintegrato tra i soci onorari Vito Volterra, nato ad Ancona il 3 maggio 1860, matematico di fama internazionale, senatore del regno dal 1905 e tra i promotori della ricostruzione della Società italiana per il progresso delle Scienze, che venne cancellato dal volume degli Atti relativo al 1939 e che morì a Roma l'11 ottobre 1940²⁷. Identica sorte fu riservata a Gino Arias, che dal 1922 al 1938 compare negli Atti dell'Accademia come socio corrispondente non residente per le classi di Lettere e Scienze morali e storiche²⁸, e ad Alberto Mario Bedarida, socio corrispondente per la Classe di Scienze negli anni dal 1926 al 1938 e autore di un contributo, pubblicato negli atti della Società nel 1925²⁹.

Vittorio De Falco, ordinario di letteratura greca, socio corrispondente dal 1930 ed effettivo nel 1931 per la classe di lettere, fu riammesso dopo un periodo di insegnamento trascorso in Brasile³⁰. Morì a Napoli nel 1980 e fu commemorato soltanto nel 1985 da Francesco Della Corte³¹.

Ugo Lombroso, figlio del più noto Cesare, ordinario di Fisiologia umana e direttore dell'Istituto di Scienza dell'Alimentazione dell'Università

²⁷ Nessun riferimento all'allontanamento dall'Accademia nel saggio di D. GALLARATI, *Figure illustri cit.*, pp. 77-78.

²⁸ Una scheda conservata nell'Archivio dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Fascicolo: Gino Arias, reca le seguenti indicazioni. ARIAS GINO, economista e storico del diritto (Firenze 1870 - Córdoba, Argentina 1940).

Prof. di economia politica nelle Università di Genova, Firenze e Roma, membro della commissione dei Diciotto per le riforme legislative (1925) e deputato (1934); emigrò in Argentina in conseguenza della politica razzista e fu professore all'Università di Córdoba.

Opere principali:

Il sistema della costruzione economica e sociale italiana nell'età dei Comuni (1905); *Principi di economia commerciale* (1917); *La questione meridionale* (2 voll., 1921); *L'economia nazionale corporativa* (1929).

Un riferimento anche in: D. VENERUSO, *Storia*, in «Atti della Accademia Ligure di Scienze e Lettere», n.s., I (1998), p. 232.

²⁹ Cfr. A.M. BEDARIDA, *Sopra le forme definite di Hermite*, *Ibidem*, IV (1925), pp. 23-28.

³⁰ Cfr. Archivio Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Fascicolo: Vittorio De Falco.

³¹ F. DELLA CORTE, *Vittorio De Falco*, in «Atti della Accademia Ligure di Scienze e Lettere», XLII (1985), pp. 20-21.

di Genova fu reintegrato nella qualità di socio corrispondente per la classe di scienze nel 1948³².

L'ultima reintegrazione avvenne nel 1951³³ ebbe ad oggetto il professor Ruggero Luzzatto, ordinario di Diritto civile nella Facoltà di Giurisprudenza

³² « Chiarissimo Professore,

sono molto lieto di comunicarLe che nell'ultima adunanza dei Soci di questa Accademia è stato deliberato che Ella sia reintegrato nella qualità di Socio Corrispondente dell'Accademia stessa nella Classe di Scienze.

Ho il rammarico di non aver potuto provvedere alla Sua reintegrazione, come sarebbe stato mio dovere e piacere di fare, contemporaneamente a quella del Prof. Gino Loria da me curata subito dopo la liberazione: ciò fu dovuto al fatto che non ero al corrente della sua passata e ingiusta estromissione.

Voglia gradire, illustre professore, le espressioni della mia più viva simpatia e cordialità »

(*Il Presidente dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Bruno Minoletti al prof. Ugo Lombroso, Istituto di Fisiologia dell'Università, Genova, 12 aprile 1948. Archivio dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere. Fascicolo: Ugo Lombroso*).

³³ « Chiarissimo Professore,

con profondo rammarico i colleghi dell'Accademia ed io abbiamo recentemente constatato che nel corso delle operazioni di reintegrazione dei soci dell'Accademia, che tanto iniquamente erano stati a suo tempo estromessi per imposizione del cessato governo fascista, era sfuggito il Suo nome.

Questa svista può essere giustificata dal fatto che non esisteva alcun documento ufficiale relativo alla estromissione, essendo questa avvenuta di fatto e non formalmente; ciò non toglie che sia stato commesso nei Suoi confronti un torto, sia pure involontario, del quale non posso se non scusarmi profondamente a nome mio e di tutti i colleghi.

Voglia dunque consentirmi di riparare oggi alla iniquità non nostra e alla nostra svista accettando la comunicazione che con la presente Le faccio che l'adunanza dei soci effettivi della nostra Accademia ha deliberato la Sua reinscrizione nell'elenco dei soci effettivi della Classe di Lettere dell'Accademia stessa.

Alla preghiera dei colleghi di voler accettare di tornare a far parte dell'istituto, mi consenta di unire caldamente anche la mia che, personalmente ricordo sempre con viva simpatia di avere anni orsono seguite molte delle Sue tanto acute lezioni universitarie.

Voglia gradire, illustre Professore, l'espressione dei miei più devoti sentimenti ».

(*Il Presidente dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Bruno Minoletti al prof. Ruggero Luzzatto, Facoltà di Legge dell'Università, Genova, 6 luglio 1951, Ibidem*).

Desto una certa curiosità la risposta del Luzzatto al Presidente dell'Accademia, del 23 luglio 1951, che può essere letta anche come indice di formalismo giuridico: « Chiar. Professore,

La prego di scusare il ritardo con cui rispondo alla gentilissima Sua del 6 Luglio, in parte giustificato dall'intenso lavoro degli esami e delle lauree.

Le sono molto grato delle gentili espressioni, che mi sono riuscite molto care e Le porgo sentiti ringraziamenti.

dell'Ateneo genovese e socio effettivo della classe di lettere. Nella sua scheda troviamo scritto “cessa col 1937-38” e a penna blu la motivazione: “ebreo”³⁴.

5. *I ritardi*

Si distinsero nella riammissione due figure del panorama culturale genovese tra loro assai diverse: Bruno Minoletti (1903-1968) e Agostino Antonio Capocaccia (1901-1978). Il primo³⁵, esponente della resistenza e organizzatore del partito liberale nella clandestinità, fu segretario dell'Accademia fino al 1943 e dopo la liberazione commissario per il riordinamento³⁶ ed eletto presidente nel 1948 resse la carica fino alla morte³⁷. Il secondo, ordinario di meccanica applicata alla Facoltà di Ingegneria dell'Università di Genova, di cui fu preside dal 1950 al 1969, è ricordato come scienziato umanista di intensa sensibilità cristiana e apprezzato musicista e critico musicale³⁸.

Mi propongo di farLe una breve visita alla Camera di Commercio e, in tale occasione, La pregherò di apporre la Sua preg. firma nella lettera predetta, che mi annuncia la mia reinscrizione nell'elenco dei Soci effettivi della Classe di lettere dell'Accademia Ligure, poiché essa figura soltanto in carattere di macchina.

In attesa del piacere di vederLa e con nuove grazie, Le porgo i migliori ossequi » (*Ibidem*).

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ Per dettagliate indicazioni biografiche: G. LEVI, *L'origine del federalismo europeo organizzato a Genova e in Liguria*, Genova 2000, pp. 277-278, nota 175; G. GRIMALDI, *Euro-peismo ed economia: Manzitti, Minoletti e la Camera di commercio di Genova (1945-1958)*, in *L'Europeismo in Liguria. Dal Risorgimento alla nascita dell'Europa comunitaria*, a cura di D. PREDÀ e G. LEVI, Bologna 2002, pp. 310-316.

³⁶ « I compiti principali postisi dalla gestione commissariale, durata sino al 31 dicembre 1947, furono i seguenti: epurazione e ricostituzione della compagine dei soci; ripresa della pubblicazione degli Atti dell'Accademia; risanamento finanziario; restaurazione della biblioteca; procacciamento di una sede propria all'istituto.

Le operazioni di epurazione, spiacevoli, ma necessarie, previste dal D.L.L. 31 maggio 1945, n. 359, furono compite con una certa lentezza e con il concorso di una Commissione nominata dal Ministro della Pubblica Istruzione; esse furono ispirate alla massima equità e ad un senso di tolleranza, foriero di pacificazione. Conclusione di esse fu la cancellazione dai ruoli di qualche socio che aveva dimostrato con le sue azioni uno spirito settario tale da rendere impossibile la sua appartenenza all'istituto. Furono per contro reintegrati alcuni soci che le norme inique del passato regime aveva radiato » (*Relazione del Presidente Prof. Bruno Minoletti letta nella seduta inaugurale dell'anno accademico 1948-49, il 18 marzo 1949*, in « Accademia Ligure di Scienze e Lettere. Centenario degli Atti Accademici », 1890-1990, p. 43).

³⁷ B. MONTALE, *Duecento anni di vita dell'Accademia* cit., p. 35.

³⁸ Cfr. la commemorazione di E. FUSELLI, in « Atti dell'Accademia Ligure di Scienze e

È proprio di Capocaccia a Minoletti una lettera dell'8 febbraio 1948 che concerne le vicende di Ugo Lombroso e Alberto Lombroso, che merita di essere ricordata.

«Caro Professore,

non saprei proprio darLe altre notizie sul Socio Ugo Lombroso, se non che il solo suo nome aggiunge decoro alla nostra Accademia ed è da deplorarsi ancora una volta che vi sia stato un tempo in cui si obbediva a indiscriminati procedimenti di ... discriminazioni. Credo dunque doverosa una conferma esplicita di riammissione, come per il Prof. Loria ed altri.

La mia interrogazione riguardava invece il defunto e compianto amico Alberto Lombroso, l'insigne biografo di Napoleone. So che una sua memoria fu respinta perché dalla Prefettura gli venne tolto il diritto di pubblicare e venne iscritto in una lista nera. Se si trovasse il manoscritto, sarebbe opportuno darlo alle stampe. Ma temo sia andato smarrito.

Gradisca le più vive cordialità »³⁹.

In precedenza un analogo intervento aveva avuto ad oggetto soltanto il caso di Ugo Lombroso⁴⁰.

È proprio una "Comunicazione ai Soci" del commissario straordinario Bruno Minoletti⁴¹ che indirettamente fa comprendere meglio, anche se non giustifica, questi ritardi, osservando che «La ricongiunzione della sparsa compagine dei soci fu lavoro non facile e soprattutto lento, imponendo esso non soltanto la dolorosa identificazione e cancellazione dei molti soci de-

Lettere », XXXVI (1979), pp. 45-54; S. VERDINO, *Capocaccia Agostino Antonio*, in *Dizionario biografico dei Liguri*, II, Genova 1994, p. 517.

³⁹ Archivio Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Fascicolo: Ugo Lombroso.

⁴⁰ «Caro Professore,

ho fatto ricerche negli atti dell'Accademia per rintracciare il nome del Prof. Ugo Lombroso ed ho trovato che egli effettivamente risulta proposto per la nomina a socio dai Proff. Benedicenti e Loria nella seduta del 20 febbraio 1937 e risulta eletto a socio corrispondente nella classe di scienze il 20 marzo 1937 [...] Nessuna altra traccia particolare relativa al socio Lombroso mi è stato possibile rinvenire. – Egli perciò dovrebbe essere stato estromesso dalla Accademia nell'adunanza del 14 gennaio 1939 nel verbale della quale risulta che l'adunanza stessa «prende atto della eliminazione di alcuni soci di razza ebraica in seguito a deliberazione del Consiglio di Presidenza del 29 novembre in conformità delle vigenti disposizioni in materia». –

Le sarò molto grato per ogni Suo suggerimento che potesse consentire all'Accademia di riparare all'ingiustizia consumata ai danni del socio Lombroso » (*Il Presidente Provvisorio Bruno Minoletti al Prof. Agostino Capocaccia*, Genova, 4 febbraio 1948, *Ibidem*).

⁴¹ Cfr. «Atti della Accademia Ligure di Scienze e Lettere », IV (1947), pp. 3-6.

funti, ma anche lo accertamento del domicilio dei soci viventi, che la guerra aveva disperso per ogni parte »⁴².

Per completezza informativa è opportuno ricordare che altri illustri studiosi, come Giorgio Falco (1888-1966)⁴³, Amedeo Dalla Volta (1892-1985)⁴⁴, Roberto Sabatino Lopez⁴⁵ (1910-1986), vittime della legislazione razziale, entrarono a far parte dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere solo nel dopoguerra.

6. *La memoria e le memorie*

La giornata della memoria, istituita come sappiamo con legge 20 luglio 2000, n. 211, al fine di ricordare lo sterminio del popolo ebraico, viene assumendo consistenza, con un ventaglio di iniziative progressivamente più ampio, sebbene appaia difficile radicare un ricordo dopo più di mezzo secolo. Personalmente preferirei dedicare alla memoria anche il periodo tra il 25 aprile e il 1 maggio per una riflessione da estendere a tutti i crimini contro la libertà degli uomini, scegliendo ulteriori date capaci di coinvolgere maggiormente vicende italiane.

Tuttavia, ciò che è importante in queste circostanze è di non ricorrere a contributi esclusivamente celebrativi, ma di ricerca scientifica, come si addice a chi svolge per professione questo compito. Il passato deve essere storicizzato, non può venire unicamente celebrato. Storicizzare non vuol dire giustificare ma capire ed è questo il senso del nostro incontro e, soprattutto, della ricerca che andiamo a proporre.

⁴² *Ibidem*, p. 5.

⁴³ Entrato in Accademia nel 1953, fu commemorato da G. AIRALDI, in « Atti della Accademia Ligure di Scienze e Lettere », XXIV (1967), pp. 409-417.

⁴⁴ Accademico corrispondente dal 1958 ed effettivo dal 1961, fu commemorato da A. FRANCHINI, *Ibidem*, XLIII (1986), pp. 42-43.

⁴⁵ Ammesso direttamente come socio onorario, ringraziò il Presidente dell'Accademia osservando, tra l'altro, « Mi permetta dunque di dirle che sebbene da molti o pochi anni io sia stato cooptato da una mezza dozzina di accademie, dai Lincei alla British e all'Institut de France, a Genova sono nato e ritorno quasi ogni anno; e perciò questa riammissione tra i nativi mi fa un piacere tutto speciale » (*Roberto Lopez al Presidente dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere. Yale University*, 20 febbraio 1986, Archivio Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Fascicolo: Roberto Sabatino Lopez. L'illustre storico morì nel medesimo anno e venne commemorato da G. AIRALDI, in « Atti della Accademia Ligure di Scienze e Lettere », XLIV (1987), pp. 41-44.

Indubbiamente questo atto accademico è significativo perché avviene nell'aula magna dell'Università di Genova, in questo palazzo dove da secoli si impartisce il sapere, anzi costruito proprio per questo scopo. Ritengo tuttavia che si debba andare oltre, non rimestare memorie rese incerte dal correre rapido del tempo, ma comprendere, poiché solo la comprensione ci garantisce che il passato non possa ripetersi.

Dovremmo cercare di capire, a fronte di una incidenza della presenza ebraica nel panorama culturale proporzionalmente significativa, che cosa spinse uomini che furono maestri per generazioni di giovani a dare il loro assenso a quei provvedimenti. Se osserviamo i nomi di coloro i quali votarono in Parlamento la legislazione razziale e confrontiamo questo comportamento con il loro insegnamento dalla cattedra universitaria, possiamo cercare di comprendere le motivazioni e chiederci se lo fecero per convenienza, per avidità, per carriera o se ci credevano davvero.

Penso a due docenti allora senatori del regno che gli atti parlamentari indicano tra i presenti alla votazione che approvò, quasi all'unanimità, i primi cinque provvedimenti legislativi antiebraici⁴⁶, come il già ricordato Mattia Moresco, di fede liberale anche se poi approdato al fascismo. Egli, dopo aver votato quei provvedimenti che dovette applicare come rettore, nel contempo si trovò a smentire di essere ebreo, poiché il suo nome apparve tra i professori universitari ebrei, in un elenco pubblicato dal giornale romano "Tevere"⁴⁷, foglio noto per essersi distinto nello scatenare la campagna antisemita del 1938. Penso a Pietro Cogliolo (1859-1940)⁴⁸, giurista insigne e avvocato principe, al tempo professore emerito dell'Ateneo genovese e insegnante a titolo privato di Diritto aeronautico, gran croce dell'ordine della corona d'Italia, ufficiale della legion d'onore, direttore della « Rivista di Diritto commerciale », anch'egli presente alla seduta del Senato che approvò i provvedimenti razziali.

⁴⁶ Cfr. M. SARFATTI, *Le leggi antiebraiche spiegate agli italiani di oggi*, Torino 2002.

⁴⁷ « A smentita della nota di un foglio romano, circa i professori universitari ebrei, riprodotta nei giornali del pomeriggio di ieri, attesto che tutti gli ascendenti miei sono sempre stati, come me, cattolici. Ed al compilatore che opporrà anche a me la propria buona fede, contesto la normale ponderazione. Mattia Moresco » (« Il nuovo cittadino », 7 settembre 1938, p. 4).

⁴⁸ Cfr. M. LAMPONI, *Cogliolo Pietro*, in *Dizionario biografico dei Liguri*, III, Genova 1996, pp. 474-476.

Penso a Luca de Regibus (1895-1969), maestro di storia romana, cattedratico del nostro Ateneo, preside della Facoltà di Lettere e Filosofia negli anni 1960-1966, pro-rettore, medaglia d'oro del Ministero della Pubblica Istruzione ai Benemeriti per la scuola, per la cultura e per l'arte che, come deputato nella XXIX legislatura (1934-39), approvò quelle vergognose disposizioni.

Forse, come ho detto, mancò la comprensione, ma il mio è un forse, un doloroso dubbio che proviene da un garantista ad oltranza.

Di qui l'impegno per dare continuità alla riflessione, per non rendere episodico il nostro incontro e per estenderlo, se possibile, anche ad altri ambiti, perché se quella che stiamo leggendo è una pagina che è stata rimossa dal mondo scientifico genovese, non lo è da meno per altri settori della pubblica amministrazione (come forze armate, burocrazia, magistratura), per le professioni liberali e per il commercio e l'imprenditoria.

C'è poi da indirizzare lo sguardo verso il capitolo della persecuzione contro le proprietà. Qui mi permetto di richiamare l'attenzione su di una ricerca condotta a Torino a cura di Fabio Levi e pubblicata nei quaderni dell'archivio storico della Compagnia di San Paolo dal titolo "Le case e le cose". Infatti i sequestri e le confische dei beni immobili degli ebrei possono essere ricostruiti sulla base della documentazione dell'EGELI (Ente Gestione e Liquidazione Immobiliare) ⁴⁹.

Il mondo accademico ha incominciato a riportare in luce le pagine cancellate della sua storia. È il caso che questo esempio possa avere seguito anche in altri contesti, perché la comprensione che mancò nel 1938, se restiamo nell'ignoranza, potrebbe mancare nel futuro, da parte di chi, sotto forme diverse, ricerca nella politica razziale un collante per assicurare l'unità interna.

⁴⁹ Cfr. *Le case e le cose. La persecuzione degli ebrei torinesi nelle carte dell'EGELI. 1938-1945*, a cura di F. LEVI, Torino 1998.

INDICE

Albo sociale	pag.	5
Atti sociali	»	13
<i>Isabella Croce</i> , Di un palazzo dei Salvago e del suo cantiere	»	23
<i>Riccardo Ferrante</i> , Università e cultura giuridica a Genova tra Rivoluzione e Impero	»	63
<i>Maria Stella Rollandi</i> , Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento	»	235

PER IL GIORNO DELLA MEMORIA - 27 GENNAIO 2003

<i>Dino Puncub</i> , Il dovere della memoria	»	471
<i>Maria Stella Rollandi</i> , Le leggi razziali e l'università di Genova: prime ricerche sui docenti	»	477
<i>Giovanni B. Varnier</i> , L'Accademia Ligure di Scienze e Lettere e le "leggi razziali" tra silenziose espulsioni e tarde reintegrazioni	»	495



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, 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