

GIORNALE STORICO E LETTERARIO DELLA LIGURIA

DIRETTORE: ARTURO CODIGNOLA

Comitato di redazione: CARLO BORNATE - PIETRO NURRA - VITO A. VITALE

PROBLEMI ECONOMICI E CONTRASTI POLITICI TRA LA LIGURIA E IL PIEMONTE DURANTE LA PRIMA METÀ DEL 1800

Argomento di grande importanza nei primi decenni dell'800, tanto dal punto di vista economico e commerciale, quanto da quello politico e sociale, era quello delle strade ferrate; argomento, diremo così, di attualità, non solo negli Stati Sardi, ma in tutta Italia, anzi in tutta Europa, e per molte ragioni.

Il collegamento, infatti, con mezzi di comunicazione rapidi e comodi, dei vari Stati e dei vari paesi faceva prevedere — e giustamente — un risveglio di attività e di iniziative nel campo commerciale e prometteva — secondo i sostenitori delle strade ferrate — una serie di vantaggi economici a tutti quanti vi partecipassero.

Dal punto di vista politico poi, e nei limiti della nostra penisola, avvicinare le varie regioni d'Italia con un organico sistema ferroviario, sembrava ai nostri liberali un passo enorme in quella strada che doveva condurre ad un'unificazione commerciale e doganale di tutta Italia ⁽¹⁾ la quale unità economica era il sogno più ambizioso che si potesse vagheggiare, quando l'unione politica non si sognava ancora neppur lontanamente.

Perciò il libro del Petitti sulle strade ferrate fu considerato « un fatto politico, sebbene di politica non sembrasse nel suo libro esservi apparenza »; perchè « dietro il sistema di strade ferrate del Petitti stava il necessario corollario della lega doganale italiana » ⁽²⁾.

Anche in questo campo, naturalmente, non mancarono ragioni di malintesi, ripicchi, urti e polemiche tra Genova e Torino; ed a questi contrasti appunto, accenneremo innanzi tutto.

⁽¹⁾ FRANCO BORLANDI, *Il problema delle comunicazione nel secolo XVIII nei suoi rapporti col Risorgimento Italiano*. Pavia, 1932, pag. 153.

⁽²⁾ GUALTERIO, *Gli ultimi rivolgimenti italiani*. Firenze, 1852, vol. III, pag. 153.

L'opinione pubblica italiana solo lentamente e con una certa diffidenza si andò adattando all'idea delle macchine a vapore e delle strade ferrate (1), tanto che negli anni posteriori al 1830 (2) si andava ancora guardinghi nell'ammettere la importanza delle strade ferrate e i vantaggi che una volta attuate esse potevano arrecare al commercio ed alle industrie.

Come negli altri Stati italiani così si pensava, naturalmente, anche negli Stati Sardi, dove ci si limitava a far da spettatori, osservando e commentando soltanto le notizie che venivano dall'estero, senza attuare nè progettare ancora alcuna linea.

A quanto dice il Petitti solo nel 1837, riconosciuta finalmente tutta l'importanza di questa nuova conquista dell'ingegno umano, si cominciò a pensare a qualche linea da costruirsi in Piemonte ed in Liguria (3).

Da quel momento però — bisogna dirlo — le strade ferrate riscosero plausi e suscitavano consensi, furono salutate come un nuovo passo sulla via della civiltà e del progresso ed ebbero subito fautori numerosi.

Naturalmente la propaganda più attiva e più intensa l'iniziarono i giornali, tanto a Torino quanto a Genova, e a Genova ricorderemo in special modo l'*Espero*, l'*Eco dei giornali* e il *Corriere mercantile*, il quale, soprattutto negli anni 1844, 1845, discuteva frequentemente questo problema con scritti ed articoli dell'avvocato Giovanni Antonio Papa, direttore del periodico.

Fin da principio si prospettò la possibilità e poi la necessità di costruire negli Stati Sardi due linee che si reputavano — e lo erano — indispensabili per dare nuovo impulso al traffico commerciale del regno: una linea che congiungesse Genova a Torino, un'altra che doveva raggiungere il confine lombardo e penetrare in Svizzera attraverso Arona.

Stabilite, in massima, le due linee, il 10 settembre 1840 con R.R. Lettere Patenti il Governo concedeva ad una Società privata genovese, la società Cavagnari, la facoltà di costruire le suddette linee (4), prendendo con esse gli opportuni accordi.

La Società affidò l'elaborazione dettagliata del progetto all'ingegnere Porro e, per maggior sicurezza, questo progetto fu anche mostrato all'inglese ingegner Brunel, il quale visitò e studiò le località e approvò infine il progetto, dichiarando che era possibile at-

(1) CIASCA, *L'origine del programma per l'opinione nazionale italiana*. Roma, 1916, pag. 234.

(2) CIASCA, *op. cit.*, pag. 336.

(3) ILARIONE PETITTI DI RORETO. *Delle strade ferrate italiane*. Capolago, Canton Ticino, 1845, pag. 259.

(4) PETITTI, *op. cit.*, pag. 260.

traversare il temuto passo dei Giovi, mediante la costruzione di un tunnel con due piani inclinati ⁽¹⁾.

Fra studi e calcoli di commissioni e sotto commissioni passano alcuni anni. Si determinano anche, in seno alle commissioni, opinioni differenti e contrastanti ⁽²⁾, e infine nel 1844 si viene ad un accordo definitivo e si stabiliscono i percorsi esatti delle due linee, che una legge del 18 luglio sancisce ⁽³⁾.

Una prima linea dunque, doveva raggiungere Torino da Genova, per Novi, Alessandria e la valle del Tanaro.

Da Alessandria doveva staccarsi una diramazione che attraversando il Po verso la Lomellina, doveva raggiungere Novara e il Lago Maggiore.

In seguito poi si prospettava la possibilità di costruire una terza linea che dalla Lomellina penetrasse in Lombardia. Senonchè, alcuni mesi dopo questi ultimi definitivi accordi, la Società genovese, malgrado le R.R. Lettere Patenti del 10 settembre 1840 escludessero qualsiasi concorso dell'erario pubblico nella spesa che la società doveva sostenere per la costruenda strada ferrata, « rappresentò che, dopo d'aver fatto accurati calcoli sul presunto prodotto dell'ideata strada, supposto dover fruttare il 5 ½ per cento, abbisognava tuttavia di una garanzia dell'interesse minimo del 4 ½ per cento, onde potere più sicuramente spacciare all'estero e tenere in credito le azioni che dovrebbero procurarle il capitale occorrente » ⁽⁴⁾.

Il Governo, forse seccato di questa richiesta intempestiva, coglie la palla al balzo e decide, convinto d'altronde di agire nel migliore dei modi, di costruire a proprie spese le suddivisate linee.

Quindi con RR. Lettere Patenti del 13 febbraio 1845 rende noto che le strade ferrate da Genova a Torino con diramazione per la Lomellina e altra diramazione verso il Lago Maggiore e il confine Lombardo, sarebbero state costruite a spese del R. Erario, e stanziò all'uopo un primo fondo di quindici milioni ⁽⁵⁾.

Si può facilmente immaginare come venne accolta questa decisione a Genova da parte della Società Cavagnari.

Immediatamente, il 24 febbraio, essa presentò un primo ricorso al Governo ⁽⁶⁾ invocando le R.R. Lettere Patenti del 1840 che le concedevano la costruzione delle strade ferrate, ma il ricorso non sortì esito felice e l'8 marzo ne venne presentato un secondo, col quale la So-

⁽¹⁾ PETITTI, *op. cit.*, pag. 261.

⁽²⁾ ARTURO CODIGNOLA, *Dagli albori della libertà al proclama di Moncalieri*, in « Biblioteca di storia italiana recente », vol. XIII, Torino, 1931, pag. 169.

⁽³⁾ PETITTI, *op. cit.*, pag. 267.

⁽⁴⁾ PETITTI, *op. cit.*, pag. 265.

⁽⁵⁾ *Corriere mercantile*, n. 11, 15 gennaio 1847.

⁽⁶⁾ CODIGNOLA, *op. cit.*, pag. 311.

cietà insisteva sulla concessione, almeno, di una indennità. Ma neanche questa volta ottenne nulla e si iniziò una lunga causa.

Una prima sentenza, che venne emessa il 20 ottobre 1846, fu sfavorevole alla Società, assolvendo il R. Patrimonio da ogni indennità richiesta; ma la Società non volle ancora cedere e si appellò alla R. Camera dei Conti.

La lunga vertenza toccò infine il suo epilogo il 21 giugno 1847 con la sentenza definitiva della R. Camera dei Conti che, confermando quanto già aveva decretato il Tribunale, condannava la Società genovese al pagamento delle spese giudiziarie ⁽¹⁾.

Ora che abbiamo accennato alle prime linee delle quali fu intrapresa la costruzione negli Stati Sardi, e alla vertenza che ne seguì fra il Governo e la Società Cavagnari, non sarà fuori luogo seguire un po' la campagna attivissima che fu combattuta, soprattutto dagli scrittori e dai giornali genovesi, in favore delle strade ferrate e della loro attuazione nel regno sardo, prima che se ne iniziasse la costruzione e anche dopo, e che fu sempre condotta tenendo presente lo sviluppo del commercio genovese, il benessere e la prosperità di tutto lo Stato.

Genova in quegli anni viveva sotto la continua minaccia di una progressiva decadenza del suo porto a causa del fervore col quale dappertutto si costruivano strade ferrate, specialmente nei paesi dominati dall'Austria la quale, congiungendo Venezia a Trieste coi più celeri e moderni mezzi di comunicazione ai principali centri d'Italia e di Europa, mirava a far di Trieste, definitivamente, la rivale imbattibile e irraggiungibile di Genova ⁽²⁾.

Altre rivali pericolose per Genova erano Marsiglia e Livorno, delle quali i porti erano, in quel periodo, attivissimi.

Si comprenderà quindi come la costante preoccupazione di un sempre maggiore isolamento del porto di Genova spingesse gli spiriti più vigili del benessere della propria patria, a chiedere, insistere, supplicare presso il governo con opuscoli, articoli e petizioni affinché si costruissero, e presto, strade ferrate e nuove vie di comunicazione che sollevassero Genova e il suo porto dalla temuta e incipiente decadenza.

Discuteva quest'importante problema, fin dal 1842, il Quaglia in un suo interessante articolo ⁽³⁾; e nel 1843 il conte di Sambuy, ministro sardo a Vienna, in una sua lettera del 12 luglio insisteva sulla necessità di costruire una linea che congiungesse Genova alla Sviz

(1) CODIGNOLA, *op. cit.*, pag. 312.

(2) V. il programma del Metternich nei riguardi di Trieste e delle strade ferrate in RAFFAELE CIASCA, *L'origine del programma per l'opinione nazionale italiana del 1847-1848*, *op. cit.*, pag. 367.

(3) QUAGLIA, *Della strada ferrata ligure piemontese* ne « L'Espero », agosto 1842, n. 39.

zera prima che fossero compiute le due linee Venezia-Milano e Marsiglia-Lione-Ginevra, che avrebbero tagliato fuori di ogni campo di attività commerciale il porto di Genova.

Continuava poi dimostrando che la Francia intensificava la produzione della seta indigena e l'Inghilterra ne riceveva in sempre maggior quantità dalle colonie e dalla Cina; e che di conseguenza il Piemonte, poichè gli si chiudevano questi mercati, doveva pensare alla Svizzera e alla Confederazione Germanica, come ai futuri mercati di sbocco di questo suo prodotto.

Faceva quindi notare che l'Austria aveva rinunciato ad unirsi alla Confederazione Germanica, e che era il momento opportuno, per il Governo Sardo, di offrire appunto alla Confederazione di servirsi del porto di Genova piuttosto che di quello di Trieste per la sua attività commerciale e concludeva i suoi preziosi avvertimenti consigliando di raggiungere al più presto con moderni mezzi di locomozione il lago di Costanza, per facilitare, per quanto più fosse possibile, le comunicazioni.

Nel 1843, ancora, il Di Sambuy insisteva sulla necessità di aprire il passo dei Giovi e nel 1845 rinnovava i suoi consigli mettendo sull'avviso il Governo che un grave pericolo minacciava il Piemonte, se questo fosse rimasto isolato fuori degli innumerevoli sistemi di strade ferrate che si andavano costruendo ⁽¹⁾.

Cesare Balbo pensava, per la prosperità del porto di Genova, a strade ferrate che congiungessero la città ligure con la Francia, con la Svizzera, con la Germania ⁽²⁾; Michele Erede insisteva sulla necessità di costruire una linea da Genova per il Lukmanier, linea che avrebbe agevolato il traffico dell'Inghilterra per l'India e viceversa; cullando anch'egli il sogno ambizioso dei genovesi di far cioè di Genova stazione di passaggio della valigia delle Indie ⁽³⁾.

Anche il Petitti, che studiò più profondamente di ogni altro questo problema, considerava ingenti i benefici che potevano derivare a Genova dalla linea consigliata dall'Erede, ma senza andar tanto oltre e senza pensare addirittura alla valigia delle Indie, guardando più vicino, scriveva all'Erede: « voi dimostraste che le divise strade ferrate dirette da Genova all'Alpi, quindi alla Svizzera, ed alla Germania... possono far di Genova il porto della Confederazione Germanica » ⁽⁴⁾.

Genova, porto della Confederazione germanica, sarebbe stato l'ideale, e questo ideale era vagheggiato da molti, da Giuseppe Papa

(1) GIUSEPPE PRATO, *L'associazione agraria subalpina e Camillo Cavour*, in « Biblioteca di storia italiana recente », vol. IX. Torino, 1921. pag. 233.

(2) CIASCA, *op. cit.*, pag. 511.

(3) *L'Eco dei giornali*, aprile 1846, n. 12 e seguenti.

(4) PETITTI, *Delle più probabili future condizioni del commercio ligure. Tre lettere a Michele Erede*, Genova, 1847. pag. 12.

che lo espone diffusamente nel 1846 ⁽¹⁾, al Petitti stesso che aveva esaminato il problema fin dal 1845 nel suo volume sulle strade ferrate italiane.

Quivi infatti egli, con l'abituale profondo acume, proponeva di prolungare la linea Genova-Torino in val di Susa fino a Bardonecchia e da Bardonecchia, attraverso un tunnel che perforando le Alpi uscisse a Modane, continuarla in val d'Arco fino a Chambery ⁽²⁾ di guisa che Genova, facilitando il transito delle merci provenienti dall'Oriente e dal Mediterraneo e dirette alla Svizzera e alla Germania meridionale, potesse infine riacquistare la sua antica importanza commerciale e vivere un periodo di rinnovata prosperità.

E poco oltre insiste sui benefici che Genova ritrarrebbe se si pensasse a congiungerne presto con una strada ferrata il porto al Lago Maggiore, dove convenivano tre strade importantissime di transito per la Svizzera e per la Germania: le strade del Sempione, del San Bernardino, del San Gottardo ⁽³⁾.

Ma per il benessere e la prosperità del porto di Genova era altresì necessario congiungere e avvicinare la città ai principali centri italiani; ed inoltre la fusione degli interessi commerciali delle varie città italiane si desiderava da molti con tutte le forze, poichè appariva come il prodromo di una più profonda e più auspicata fusione di interessi ed ideali politici.

A questo scopo l'avvocato Papa propose più tardi una linea che, attraversando gli Appennini, ponesse in contatto Genova con le più importanti città d'Italia ⁽⁴⁾, e a questo scopo, inoltre, si insistè ripetutamente per una strada ferrata che da Genova raggiungesse il confine lombardo.

Fra tutti gli stati allora esistenti in Italia interessava maggiormente lo Stato Sardo, sia per la vicinanza geografica che per l'affinità degli interessi commerciali, il regno Lombardo-Veneto, o, più precisamente, la Lombardia.

La Lombardia costituiva lo sbocco naturale per lo spaccio dei prodotti genovesi in particolare e di tutto lo Stato Sardo in generale; per questa ragione l'aspirazione più impellente dei genovesi era quella di costruire il più celermente possibile una strada ferrata che raggiungesse i confini della Lombardia.

In rapporto a questi non facili problemi commerciali, nel comizio dell'Associazione agraria, che si adunò a Genova il 4 giugno 1844, venne letto e discusso uno scritto dell'ingegner Fagnani che si occu-

(1) GIUSEPPE PAPA, *Di un sistema italiano di strade ferrate*. Memoria letta alla società economica di manifatture e commercio, in CODIGNOLA, *op. cit.*, pag. 191.

(2) PETITTI, *Delle strade ferrate italiane*, *op. cit.*, pag. 271.

(3) PETITTI, *op. cit.*, pag. 274.

(4) *L'Espero*, n. 35, 27 luglio 1844.

pava appunto della situazione precaria di Genova e delle difficoltà che intralciavano il suo sviluppo commerciale.

Il Fagnani incitava ad attuare prontamente una strada ferrata che da Genova raggiungesse i confini della Svizzera e della Lombardia, per quivi spacciare più facilmente i prodotti agricoli del Piemonte e della Liguria ⁽¹⁾.

Poco dopo, nella seduta del 16 agosto, il Consiglio Generale della città di Genova delibererà di inviare al Sovrano una commissione appositamente formata, compito della quale doveva essere ottenere dal Re che venisse costruito innanzi tutto il tratto di strada ferrata da Genova ai confini lombardi, e in un secondo tempo le linee di congiunzione con Torino e con la Svizzera, poichè si temeva che una volta congiunta la Lombardia all'Adriatico Genova perdesse del tutto il suo prestigio e la sua importanza commerciale ⁽²⁾.

Per ottenere che venisse esaudito questo desiderio si penserà anche di inviare, da parte dei Sindaci una supplica al Sovrano ⁽³⁾, e quest'ansia e questa impazienza dimostrano chiaramente che le condizioni economiche e commerciali della città non erano molto felici ed anzi destavano serie preoccupazioni in seno al Corpo Civico.

E non solo in seno al Corpo Civico. Tutti i commercianti erano seriamente preoccupati ed alla preoccupazione aggiungevano un'irritazione sorda contro il Governo che non provvedeva a rassicurarli e tranquillizzarli, accelerando i lavori delle strade ferrate con quell'energia che si riteneva, in simili frangenti, indispensabile.

Che l'opinione pubblica manifestasse del rancore verso il Sovrano, possiamo rilevarlo dai rapporti politici del direttore della polizia di Genova che dopo il primo semestre dell'anno 1845 scriveva a Torino: « una lamenta fu ognor più viva ed estesa, quella dell'essere di tanto procrastinato il cominciamento dei relativi lavori [della strada ferrata]; ritardo che diceasi non poter non riuscir fatale a questo mercato ⁽⁴⁾ » e pochi mesi dopo lasciava ancora intravedere l'impazienza dei genovesi: « alla soddisfazione che recarono i già intrapresi lavori della strada ferrata va pur sempre unito il desiderio, che non si cessa di esternare, perchè spinti fossero con quella maggiore attività che sol può esservi arrecata da sforzi e provvedimenti straordinari ⁽⁵⁾ ».

Ma di questo stato di cose non soltanto i genovesi erano preoccupati; lo era anche il Governo, la cui aspirazione costante era ap

(1) *Gazzetta dell'Associazione agraria*, n. 38, 20 settembre 1844.

(2) Archivio civico in Istituto Mazziniano: Verbali del Consiglio Generale, 1836-1848, pag. 408.

(3) Archivio civico in Istituto Mazziniano: Amministrazione municipale, ecc., filza n. 26.

(4) COLOMBO ADOLFO, *La tradizione di Balilla a Genova nel 1846*, in *Goffredo Mameli e i suoi tempi*. Venezia, 1927, pag. 260.

(5) COLOMBO, *op. cit.*, pag. 267.

punto quella di sollevare Genova a nuova importanza, e di imporne la supremazia ai porti rivali.

Interprete efficace di questo fine cui tende il Governo e dei mezzi che si propone per raggiungere il suo scopo è un giornale genovese, di solito equo e sincero tanto nelle lodi quanto nei rimproveri.

« I suoi sforzi [del Governo] sono diretti — scrive ⁽¹⁾ — ad assicurare la supremazia al suo porto di Genova in confronto a Venezia a Trieste, e ciò tanto nell'alta Italia quanto nella Svizzera e nella Germania occidentale, al quale oggetto tendono appunto i disegni che sembrano fino ad ora adottati: collegare Genova con Torino e Milano, riunire Genova e Torino con le comunicazioni alpine e specialmente con quelle che toccano il Lago Maggiore; mettere le mercanzie provenienti da Genova in grado di caricarsi a Pavia sul Po, invadendo in tal modo la Lombardia, il Mantovano, gli Stati di Parma, Modena, della Chiesa, col mezzo di una navigazione discendente, così pronta ed economica in sè stessa, sono le mire cui tendono gli sforzi degli industri piemontesi ».

Intanto passano gli anni e di queste linee tanto fervidamente auspiccate si rinnovano e ripetono soltanto, di tanto in tanto, i progetti e i disegni.

Anche durante l'ottavo congresso degli scienziati italiani, nel settembre del 1846 a Genova, fu discusso a lungo il problema delle strade ferrate e si accennò alle varie linee da costruirsi in tutta la penisola per metterla in contatto diretto con i principali stati d'Europa; delle ferrovie negli Stati sardi parlarono in quell'occasione il Cantù ed il Gandolfi ⁽²⁾.

Pochi mesi dopo si parla di nuovo, sul *Corriere mercantile*, di una linea che unisca Genova alla Svizzera e alla Germania ⁽³⁾, di quella linea cioè che è sempre in cima ai pensieri dei genovesi, i quali, pur non ottenendo ancora nulla di concreto, non si stancano di parlarne, come non si stancano di indicare al governo i benefici che apporterebbe al commercio la costruzione di una linea da Genova al Lago Maggiore che da Locarno poi penetrasse, attraverso Bellinzona, Biasca, Divone e Casaccio in Val di Blenio; forasse il Lukmanier o colle di Santa Maria e, varcate le Alpi, toccasse Platta, Dissentis, Coira, ecc. fino a raggiungere Costanza ⁽⁴⁾.

Mentre questi scrittori, come l'avvocato Giovanni Antonio Papa, il conte Ilarione Petitti, Michele Erede, ecc. continuavano a proporre nuove linee, consigliando, convincendo ed esortando il Governo, senza cedere e senza riposare, convinti e fiduciosi, zelanti ed instancabili e

(1) *Corriere mercantile*, n. 90, 28 aprile 1845.

(2) *Atti dell'VIII Congresso degli Scienziati Italiani*. Genova, Ferrando, 1846, pag. 735-736.

(3) *Corriere mercantile*, 29 marzo 1847, n. 68 e seguenti.

(4) *Corriere Mercantile*, n. 80, 14 aprile 1847.

tenendo anche presente, sempre, la funzione politica che un sistema ferroviario italiano avrebbe dovuto esplicare per l'unione commerciale ed economica di tutte le regioni italiane ⁽¹⁾, il Governo sardo pensava intanto, da parte sua, sia pure non con quel ritmo accelerato che si sarebbe desiderato, ad attuare quelle linee già studiate e definitivamente ideate fin dal 1845.

Ma a turbare la tranquillità della nostra città, ad un tratto si diffuse la voce che la strada ferrata, invece di raggiungere la città e il porto franco, sarebbe stata terminata in San Pier d'Arena.

Naturalmente i commercianti e gli industriali, gli armatori e, in genere, tutta la cittadinanza rimasero turbati e preoccupati da questa notizia perchè, se si fosse realizzato questo disegno, una grave perdita di tempo e un forte dispendio di danaro sarebbero stati necessari per trasportare le merci dal Porto Franco a San Pier d'Arena.

Perciò l'opinione pubblica si schierò tutta contro il Governo che sembrava disinteressarsi completamente delle necessità e dei bisogni del commercio e della città.

Il Consiglio Generale e la Camera di Commercio decisero allora, insieme, di inviare a Torino una Deputazione per fare esporre le ragioni che rendevano necessaria la ferrovia in città ⁽²⁾.

Membri della Deputazione vennero designati Giacomo Oneto, vice presidente della Camera di Commercio, Francesco Viani, Consigliere della Camera stessa e deputato dell'Ufficio Edili e Giuseppe Carignani.

Non contenti di questo primo tentativo, poco dopo, i Sindaci, seguendo il consiglio di Giuseppe Ricci il quale, avuto sentore di queste voci che circolavano, che cioè la strada ferrata non avrebbe raggiunto Genova, in una lettera al fratello Vincenzo, consigliava di presentare « memorie ragionate e rispettose ai ministri » ⁽³⁾, i Sindaci, dicevamo, presentano al R. Commissario, conte Borelli, un esposto nel quale riferivano le ragioni della loro richiesta e rinnovavano ancora le preghiere perchè la strada ferrata raggiungesse il centro della città ⁽⁴⁾.

Il Borelli il 7 aprile rispondeva di aver comunicato alla R. Segreteria di Stato per gli affari degli Interni la domanda dei Sindaci e li rassicurava che le loro osservazioni sarebbero state tenute nella debita considerazione allorquando sarebbero stati studiati i progetti riguardanti l'ingresso in città della strada ferrata ⁽⁵⁾.

Per ora dunque non erano stati neanche studiati i vari progetti e

(1) BORLANDI, *op. cit.*, pag. 149.

(2) CODIGNOLA, *Dagli albori della libertà al proclama di Moncalieri*, *op. cit.*, pag. 278.

(3) Archivio civico in Istituto Mazziniano, *Carte Ricci*, cartella 2678.

(4) Archivio civico in Istituto Mazziniano Pratiche div. 4, fascicolo 91.

(5) Archivio civico in Istituto Mazziniano. Pratiche div. 4, fascicolo cit.

non si era potuto di conseguenza decidere, come in Genova si credeva, di far terminare la ferrovia in San Pier d'Arena oppure in città.

Ma, a malgrado di queste assicurazioni, albergava ancora negli animi la preoccupazione e il sospetto, che si dileguarono quasi del tutto al ritorno da Torino della Deputazione, la quale, alla capitale, aveva ricevuto le migliori assicurazioni di garanzia per gli interessi e la prosperità del commercio genovese ⁽¹⁾.

Contemporaneamente la Deputazione ripeteva quanto già aveva scritto il Borelli, che cioè non si era ancora approvato il progetto definitivo per l'ingresso in Genova.

Ed era vero, come era vero altresì che non si era mai pensato, da parte del Governo a non raggiungere, con la strada ferrata, il porto franco. Questo l'aveva affermato, fin dal marzo, il conte Petitti in una sua lettera a Michele Erede: « tre sono gli studi comparativi fatti... per l'entrata in Genova, ed è falso che siavi mai stato l'idea di non entrarvi, fermandosi in San Pier d'Arena » ⁽²⁾, e lo confermerà ancora, decisamente, il 15 luglio ⁽³⁾.

Alla fine di settembre annullerà definitivamente ogni dubbio e porrà fine alle ultime preoccupazioni, che ancora albergavano negli animi dei genovesi, l'annuncio, apparso sulla *Gazzetta di Genova*, de « l'ingresso della strada ferrata nelle mura di Genova, passando per San Pier d'Arena e perforando il colle di San Benigno, donde la linea seguendo il piè del colle va a sboccare sulla piazza detta del Principe » ⁽⁴⁾.

Così il Governo smentiva coi fatti questa voce che non poca agitazione e malcontento aveva generato in città e che — secondo il Petitti — era germogliata « nelle menti diffidentissime degli avidissimi » proprietari di magazzini del porto franco ⁽⁵⁾.

Ancora una volta dunque dobbiamo convenire che quasi tutte le quistioni e gli urti traevano origine — e lo vedremo meglio in seguito — non da ragioni positive e fondate ma dalla diffidenza, dalla prevenzione e dalla sfiducia reciproca, che costituivano la base su cui poggiavano abitualmente i rapporti tra Genova e Torino.

* * *

La questione delle strade ferrate, di così grande importanza, sia politica che economica e commerciale, ci conduce logicamente ad osservare quali fossero, negli anni che noi andiamo esaminando, le condizioni del commercio, dell'agricoltura, delle industrie a Genova, che era il centro commerciale più importante di tutti gli Stati Sardi.

⁽¹⁾ CODIGNOLA, *op. cit.*, pag. 304.

⁽²⁾ CODIGNOLA, *op. cit.*, pag. 286.

⁽³⁾ CODIGNOLA, *op. cit.*, pag. 316.

⁽⁴⁾ *Gazzetta di Genova*, n. 116, 28 settembre 1847.

⁽⁵⁾ CODIGNOLA, *op. cit.*, pag. 286.

Una vivissima attività propagandistica esplicarono in questo campo molti scrittori genovesi: da una parte per incitare, scuotere e consigliare il Governo a concedere riforme e a promuovere trasformazioni; da un'altra per spingere i genovesi a dare nuovo incremento alle patrie industrie e al commercio, a introdurre e provare nuovi metodi, a tentare macchine e mezzi più moderni e perfezionati.

Ma una vera battaglia essi combattevano per ottenere uno sviluppo dell'istruzione commerciale e non commerciale; considerando, e giustamente, l'istruzione un elemento indispensabile per il benessere e il progresso di un popolo e di uno Stato.

Nel 1844 si organizzò a Torino un'esposizione dei prodotti dell'industria sarda e il Quaglia, scrivendo di questa esposizione, non mancava di rilevare la mancanza, nel paese, di macchine a vapore, altrove già ampiamente utilizzate, il limitato sviluppo delle arti metallurgiche, lo scarso rendimento delle fabbriche di tessuti e filati che offrivano prodotti mediocri ⁽¹⁾.

Per incitare a una sempre maggiore attività, che desse nuovo vigore al paese, si levavano spesso voci autorevoli, le quali facevano sentire soprattutto a Genova, che attraversava un periodo di decadenza, il quale era un po' da attribuirsi al Governo, colpevole talvolta di abbandonare la città a sè stessa, un po' anche all'inerzia dei genovesi, i quali non prendevano alcuna iniziativa, pur avendone la possibilità e i mezzi finanziari.

E questi rimproveri non si riferivano esclusivamente a iniziative commerciali o industriali, abbandonate o trascurate; ma a qualsiasi iniziativa che contribuiva al progresso e alla vita della città, vita cui facevano capo, appunto, attività multiformi, di carattere commerciale, industriale, culturale, artistico.

Ad esempio, il Banchemo, a proposito di una Società promotrice di belle arti, fondata in Torino nel 1842, coglieva l'occasione per biasimare aspramente i genovesi, l'inerzia e l'indifferenza dei quali avevano fatto perire l'Istituto Nazionale e la Società medica, che il Governo aveva, tempo addietro, concesso a Genova ⁽²⁾.

Il Petitti si faceva l'augurio che a Genova sorgesse una potente società marittima, la quale sotto il glorioso nome di San Giorgio, desse impiego proficuo ai molti capitali genovesi che giacevano inoperosi ⁽³⁾; e l'Erede infine non si asteneva dal rampognare acerbamente i suoi concittadini, i quali, piuttosto che intraprendere la costruzione di una strada ferrata Genova-Svizzera, strada ferrata che egli sosteneva efficacemente e che, in realtà, sarebbe stata di grande

(1) QUAGLIA, *Dell'industria nei R. Stati Sardi*, cit., pag. 178.

(2) BANCHEMO, articolo sulla *Società promotrice delle belle arti, fondata in Torino nel 1842*, in « Rivista Ligure », vol. II, pag. 143, 1845.

(3) PETITTI, *Delle più probabili future condizioni del commercio ligure*, cit., pag. 102.

vantaggio per il commercio genovese, preferivano conservare gelosamente i loro capitali, preoccupati di impiegarli male ⁽¹⁾.

E il rimprovero ebbe la sua efficacia perchè pronunziato da un genovese attaccatissimo ai suoi concittadini, non eccessivamente amante della monarchia, pronto sempre a difendere e sostenere i diritti della sua città contro il Governo. L'Erede tuttavia, in questo stesso scritto, mentre faceva rilevare i benefici che la Dinastia Sabauda aveva apportato al traffico genovese, allargando il porto, costruendo bacini, occupandosi e preoccupandosi del benessere e dell'incremento della città, non poteva, d'altra parte, fare a meno di notare con amarezza che Genova, da parte sua, non rispondeva a questo interessamento con l'entusiasmo e l'attività che sarebbero stati necessari per il progresso della città e dello Stato.

Una delle concessione più importanti, elargita negli Stati Sardi in tempi ancor poco favorevoli a riforme ed elargizioni, fu la costituzione dell'Associazione agraria Subalpina che risaliva al 25 agosto 1842. Lo Statuto del sodalizio, il quale era sotto la direzione e vigilanza dello Stato, dichiarava essere scopo sociale « l'incremento dell'agricoltura, dell'orticoltura e delle arti e industrie che ne *dipendevano* immediatamente ⁽²⁾. In realtà l'Associazione si rese benemerita dello sviluppo dell'agricoltura negli Stati Sardi e inoltre fu fautrice della libertà di commercio, del libero scambio, dell'abolizione dei dazi di importazione e si prodigò per il progresso agricolo e commerciale del paese.

Nel novembre del 1845 fu scelta Genova come sede dell'annuale Comizio dell'Associazione e anche in questo comizio vennero discussi molti problemi riguardanti l'agricoltura, e il Pareto incitò energicamente i genovesi a introdurre nuovi prodotti, a coltivare nuovi generi, sfruttando il clima mite e favorevole della riviera; a intensificare e ad estendere la cultura dei fiori e della frutta.

Infatti nel 1846, in occasione dell'ottavo congresso degli scienziati italiani, fu organizzata in Genova un'esposizione dei meravigliosi prodotti della riviera che suscitò vivissimo interesse ⁽³⁾.

In quell'anno e per quella medesima circostanza fu inoltre, nel settembre, inaugurata anche un'esposizione di arti, industrie, e prodotti agricoli degli Stati Sardi.

In origine l'esposizione doveva comprendere soltanto i prodotti delle arti e manifatture genovesi, ma per volere del Sovrano accolse invece i prodotti di tutti gli Stati Sardi ⁽⁴⁾.

(1) *Di alcuni dei più considerevoli vantaggi apportati al traffico genovese dal governo della R. Casa di Savoia*, lettera di Erede a Predari, in « *Antologia italiana* », anne I, vol. II, pag. 620-631, Torino, Pomba, 1847.

(2) PRATO, *L'associazione agraria subalpina e Camillo Cavour*, cit., pag. 155.

(3) *La Gazzetta dell'Associazione Agraria*, n. 28, 1846.

(4) Archivio civico in Istituto Mazziniano. Pratiche diverse, 7. fasc. 12.

Promotore dell'esposizione fu il Corpo Decurionale; gli articoli presentati furono divisi in undici classi e vi fu esposto di tutto: dalle sete ai prodotti di cuoio e di feltro, dalla frutta agli olii e ai vini, dagli strumenti musicali ai mobili, dagli oggetti di ferro e di marmo ai prodotti dell'arte tipografica (1).

Il Canale in un suo lavoro descrisse minutamente l'esposizione (2), e con intuito ed accortezza propose miglioramenti, consigliò metodi nuovi e invocò necessarie riforme dal Governo per lo sviluppo delle industrie e del commercio.

Il Banchero invece si occupò particolarmente dell'agricoltura e consigliò un'opera di rimboschimento dei monti liguri, suggerendo di studiare i modi migliori per regolare l'irrigazione, arginare i corsi d'acqua, migliorare la produzione del vino, della frutta, dei bozzoli, del cacao (3). Da parte di tutti fu una vera gara per dare consigli e suggerire programmi.

Il Banchero, ad esempio, indicava come causa di decadenza dell'industria ligure i prezzi alti dei trasporti, le spese fiscali gravanti sulle manifatture, la insufficiente abilità degli operai (4); il Canale a sua volta consigliava vivamente di erigere in Genova una fabbrica di candele steariche, industria che avrebbe potuto avere largo sviluppo nella città ligure, dove la materia prima si otteneva a prezzo modico e la mano d'opera e il fitto dei locali erano di gran lunga più convenienti che altrove (5).

Inoltre invocava dal Governo una diminuzione di dazi sui prodotti che si inviavano in Sardegna, dove avrebbero potuto trovare un ottimo mercato di esportazione e dove invece la concorrenza straniera ne limitava lo smercio (6), e insisteva infine sulla necessità, per l'incremento del commercio, di sopprimere balzelli e tariffe differenziali e di permettere il libero scambio (7).

La libertà di commercio era, per la maggior parte dei genovesi, *conditio sine qua non* al rifiorire del commercio.

Significative furono perciò le accoglienze cordialissime che ricevè il grande economista inglese Riccardo Cobden quando venne in viaggio in Italia, durante la sua sosta a Genova (8), e la libertà di commercio fu poi propugnata e sostenuta sempre vivacemente come simbolo e principio di prosperità e di ricchezza.

(1) CARLO MIOLI, *La consulta dei mercanti*, cit., pag. 102.

(2) MICHEL GIUSEPPE CANALE, *Storia dell'esposizione dei prodotti e delle manifatture nazionali fatta in Genova nel settembre 1846*.

(3) BANCHEIRO, *Descrizione di Genova e del Genovesato*, cit., vol. II, pagina 116, 1846.

(4) BANCHEIRO, *op. cit.*, vol. II, pag. 125.

(5) CANALE, *op. cit.*, pag. 206, 207.

(6) CANALE, *op. cit.*, pag. 84, 85.

(7) CANALE, *op. cit.*, pag. 333.

(8) « Gazzetta di Genova », n. 9, 21 gennaio 1847.

Tra i giornali che trattarono frequentemente questo argomento ricordiamo soprattutto l'*Eco dei giornali* e il *Corriere mercantile*: il primo, con articoli riportati di Augusto Aglebert ⁽¹⁾ e studi e scritti dell'avvocato Papa ⁽²⁾; il secondo con articoli di Giuseppe Papa, il quale fin dal 1844 era sostenitore accanito della libertà di commercio ⁽³⁾, e con articoli e scritti, ancora, dell'avvocato Giovanni Antonio Papa, figlio di Giuseppe.

Questa figura genovese ha la sua importanza nella storia della città, e, soprattutto in questo periodo, è sempre in primo piano.

Oltre che sostenitore instancabile del libero scambio in generale, egli, nei riguardi di Genova, propugna ed è il difensore dei diritti della sua città di fronte al Governo e dei miglioramenti, delle trasformazioni, delle riforme commerciali, di concessioni, ecc. che sarebbero state necessarie al benessere e al progresso della città stessa.

E lo vedremo subito.

Dopo il congresso di Vienna il porto franco di Genova chiuso provvisoriamente alla caduta di Napoleone, venne riaperto con R. Editto del 4 giugno 1815, e tornarono in vigore i regolamenti dell'antico governo genovese ⁽⁴⁾.

Senonchè il sogno costante dei commercianti genovesi era che venisse ampliato questo porto franco per modo che quivi potessero venir riuniti tutti i prodotti che ora, per mancanza di locali, restavano sparsi qua e là per i vari magazzini della città.

Ed il ritardo a esaudire questo desiderio creava una costante ragione di malcontento verso il Governo. Vi accenna, fin dal 1841, un rapporto di Luciani, direttore della Polizia di Genova, il quale, tra l'altro, segnala appunto a Torino il desiderio vivissimo della popolazione che vengano intrapresi al più presto i lavori di ingrandimento del porto franco ⁽⁵⁾.

Ma si tratta di un desiderio che i genovesi esprimono per molti anni ancora senza ottener mai nulla. Infatti, nel 1846 è ancora compreso nei desiderata da presentarsi al Re durante la sua permanenza a Genova ⁽⁶⁾.

Di tanto in tanto s'alza una voce a sostenere e difendere questo bisogno della città, ma sempre invano. Fra i sostenitori più efficaci

(1) «L'eco dei giornali», n. 9, 10 marzo 1847, AUGUSTO AGLEBERT, *Pensieri sul libero scambio*.

(2) In «L'eco dei giornali», n. 17, 15 maggio 1847, l'avv. PAPA con l'articolo *Stato dell'opinione in Francia circa il libero scambio*, passa in rassegna gli errori economici che il protezionismo ha provocato in Francia.

(3) «Corriere mercantile», n. 200, 5 settembre 1844, GIUSEPPE PAPA, *Del commercio di Genova*.

(4) MIOLI, *La consulta dei mercanti*, cit., pag. 174.

(5) COLOMBO, *La tradizione di Balilla a Genova*, cit., pag. 157.

(6) CODIGNOLA, *Dagli albori della libertà al proclama di Moncalieri*, cit., pag. 215.

è l'avv. Papa che esprime questa aspirazione genovese con passione ed interessamento (1).

Fedele poi al principio di libertà in ogni campo delle industrie e del commercio, nel 1847 invoca dal Governo che venga concesso piena libertà anche ai privati di riattare e aggiustare le navi del porto, prerogativa esclusiva dei maestri d'ascia, calafati e zavorranti, i quali naturalmente ne approfittavano per farla da padroni, con grave perdita, da parte degli interessati, ossia dei padroni delle navi, di tempo e di danaro (2).

E un'altra concessione invocherà dal Governo, con ogni forza instancabilmente. Era prerogativa delle RR. Finanze caricare e scaricare le merci all'arrivo e alla partenza delle navi dal porto. Ma la RR. Finanze, disponevano di « piatte » insufficienti e, se avessero dovuto compiere loro tutto il lavoro di carico e scarico, si sarebbe perduto moltissimo tempo. Perciò i padroni delle navi, per non subire ritardi e risparmiare un tempo, talvolta prezioso, preferivano pagare la tariffa imposta dalle RR. Finanze, e poi assumere in servizio altri privati che si occupassero di caricare o scaricare le merci.

Ora l'avv. Papa insisteva appunto perchè si affidasse questo servizio esclusivamente a privati (3) poichè notava come questo stato di cose provocasse realmente disordini, spese e malcontento nei genovesi.

Ma questo malcontento, che persisteva già da tempo, come possiamo rilevare da un rapporto del 1846 del direttore di polizia (4) non preoccupava niente affatto il Governo il quale non prendeva alcuna iniziativa in proposito e non si decideva a porvi riparo.

E il suo disinteressamento accresceva — e giustamente — il malumore e l'astio dei genovesi.

Però in quello stesso anno, nel 1847, conquistò al Governo le simpatie dei genovesi un importante avvenimento di carattere commerciale: una convenzione stipulata il 6 marzo tra il Governo sardo e una Società inglese per la navigazione a vapore, la Peninsular and Oriental Steam navigation Company (5).

La convenzione infatti fu accolta con molta soddisfazione perchè arrecava grandi vantaggi a Genova, prevedendosi un afflusso maggiore di merci e di passeggeri nella città, una rinnovata attività del porto e un generale incremento nel commercio, come faceva notare Michele Erede in un suo articolo sulla *Gazzetta*, subito dopo la notizia dell'accordo (6).

(1) L'«*Espero*», 27 luglio 1844, n. 35, il «*Corriere mercantile*», 29 marzo 1847, n. 68, ecc. ecc.

(2) Il «*Corriere Mercantile*», 9 settembre 1847, n. 191.

(3) Il «*Corriere Mercantile*», 9 settembre 1847, n. 191.

(4) COLOMBO, *La tradizione di Balilla a Genova*, cit., pag. 290.

(5) «*Gazzetta di Genova*», 16 marzo 1847, n. 32.

(6) «*Gazzetta di Genova*», 18 marzo 1847, n. 33.

Ultimo, e più grande vantaggio, Genova avrebbe ricevuto notizie dall'Oriente ventiquattro ore prima di Marsiglia, sua diretta rivale (1).

E questa prospettiva doveva riuscire oltremodo gradita ai genovesi, il cui assillo costante era di far raggiungere tanta importanza alla città, nel campo commerciale, da farla riuscire superiore ad ogni concorrenza straniera.

Ma i Genovesi — ossia coloro tra i Genovesi che si occupavano di problemi commerciali — avevano altresì la convinzione profonda che, per far acquistare al commercio ed alle industrie genovesi nuovo vigore fosse necessaria l'istruzione, l'istruzione intesa nel senso più ampio della parola, della quale potessero giovare tutte le classi sociali, indistintamente; ciascuna, naturalmente, secondo la propria intelligenza e le proprie possibilità.

* * *

Concessioni e riforme di carattere culturale erano perciò richieste al Governo frequentemente, e con più interesse che qualsiasi altra agevolazione.

Il movimento riformatore e rinnovatore si andava, è vero, estendendo oramai rapidamente a tutta Italia e a tutta l'Europa; ma il governo Piemontese che non fu certo all'avanguardia nel generale progresso, fece delle concessioni solo lentamente e gradatamente, vinto dall'insistenza di molti scrittori e cittadini, i quali, vigili e insonni, si preoccupavano e interessavano del benessere materiale e spirituale della loro patria, e non si stancavano, perciò, di chiedere e di pregare.

In Genova propugnò l'istruzione commerciale, fin dal 1843, Giuseppe Papa con un suo opuscolo sul commercio contemporaneo (2), e altro sostenitore antico e veramente instancabile dell'istruzione commerciale fu Michele Erede (3) il quale in seguito vide, almeno in parte, e sia pure dopo lunghi anni, realizzate le sue aspirazioni.

Egli riteneva indispensabile, per lo splendore commerciale di Genova, l'istituzione di una cattedra tecnologica per gli artigiani, e di una di economia, nautica e commercio.

Nel 1845, al Presidente della Deputazione agli Studi di Genova presentava un suo programma, per l'istituzione di una scuola com-

(1) CODIGNOLA, *Dagli albori della libertà al proclama di Moncalieri*, cit., pag. 280.

(2) GIUSEPPE PAPA, *Brevi ragionamenti riguardanti il commercio contemporaneo*, Genova, Ferrando, 1843.

(3) « Rivista ligure » (diretta da M. Erede e L. A. Boselli), vol. I, pag. 41, 1843.

merciale, che comprendesse dieci materie di insegnamento e che i poveri avrebbero dovuto frequentare gratuitamente (1).

Nel 1846, nella sua *Rivista* (2) tornava ancora sull'argomento che tanto gli stava a cuore, e affermava di nuovo di ritenere indispensabile, per i genovesi, delle scuole che li preparassero convenientemente alla navigazione, alle scienze, alle arti, alle manifatture.

A convalidare la sua teoria, riportava uno scritto del Pallavicino, il quale considerava anch'egli necessaria per Genova un'altra scuola di commercio; un insegnamento economico e commerciale propugnava da parte sua anche il Petitti (3) e, finalmente, tante insistenze e articoli e richieste finirono con l'ottenere dal Governo le prime concessioni, cui seguirono, dopo, molte altre.

Infatti il 5 novembre 1846 si apriva in Genova un Istituto generale di commercio. Il discorso di apertura fu pronunziato proprio dall'Erede, il quale non trascurò, neanche in quell'occasione, di incitare i Genovesi a una maggiore attività per l'incremento del commercio cittadino (4), mentre l'avvocato Costa in quella medesima circostanza sosteneva « l'utilità di adattare un corso di diritto mercatorio all'intelligenza e all'uso dei commercianti » (5).

Poco dopo, all'inizio del nuovo anno accademico, fu inaugurata, nell'Università di Torino, una nuova cattedra di economia politica (6), e il conte Petitti, interessandosi, come al solito, vivamente, delle condizioni di Genova, insistette perchè anche l'Università di Genova ottenesse una cattedra analoga (7).

L'istruzione normale negli Stati Sardi aveva già ricevuto provvidi ordinamenti con le Regie Lettere Patenti del 1 agosto 1845 (8); dell'istruzione elementare, invece, che era ancora trascurata, s'interessò minutamente il Banchemo il quale ne studiò ed espose le condizioni, esaminò le cause della scarsa efficienza, e auspicò, dopo la nuova riforma scolastica del 1864, grandi vantaggi all'istruzione stessa e quindi un contributo efficace al miglioramento dei bisogni morali e spirituali del popolo (9).

E invece all'Università di Genova che nel 1846, mancavano ancora di molte cattedre di scienze pure molto utili, come agricoltura, tec-

(1) CODIGNOLA, *op. cit.*, pag. 135.

(2) « *Rivista Ligure* », vol. I, pag. 81, 1846.

(3) Lettera del Petitti a Michele Erede del 6 marzo 1846, in CODIGNOLA, *op. cit.*, pag. 137.

(4) « *Rivista ligure* », vol. II, pag. 456, 1846.

(5) La « *Gazzetta di Genova* », n. 135, 10 novembre 1846.

(6) « *Rivista europea* », fascicolo di settembre, pag. 265, 1846.

(7) « *Rivista europea* », fascicolo di settembre, pag. 310, 1846.

(8) BANCHERO, *Descrizione di Genova e del Genovesato*, cit., pag. 431, vol. II.

(9) BANCHERO, *op. cit.*, vol. II, pag. 428.

nologia, geografia, navigazione, architettura navale, storia, archeologia, economia politica, pedagogia (1).

Il Governo concedeva più facilmente l'istituzione di scuole secondarie, che non di nuove cattedre universitarie. Infatti, il 5 settembre 1846 dava inizio alla sua attività anche il corso della scuola provinciale di metodo (2) la quale era stata chiesta al Governo, dalla città di Genova, fin dall'anno precedente. Il 7 luglio del 1846 il Consiglio Generale aveva rinnovato la domanda ed ottenuto, finalmente, risposta affermativa.

Senonchè, una contrarietà impreveduta venne a turbare la gioia di Genova. Tutte le spese necessarie al mantenimento della scuola furono addossate alla città e provincia, con un certo malcontento da parte della città che aveva tanto desiderato questa scuola, ma non poteva vedere il buon occhio un aggravio di spese al suo bilancio (3).

Interessante è il commento che fece, a tale proposito, alcuni mesi dopo l'Alba di Firenze comunicando la notizia della concessione di questa scuola di metodo fatta a Genova dal Governo: « noi plaudiamo a quest'atto di giustizia verso Genova del Governo piemontese... vorremmo bensì che le due città rivali del regno, Genova e Torino, fossero dal Governo amministrare con massima più regolare ed uniforme, dovendo ciò che è lecito a Torino esserlo nell'istesso modo, grado e tempo, anche a Genova. Sappiamo essere precipua cura di quel governo di togliere e scancellare l'ultimo vestigio dell'antico antagonismo fra quelle due città italiane; ma a volte ci parve che ne abbia sbagliato affatto la via, adoperando due modi di condotta diversi per i due paesi, diversa la condotta del Governo a Torino da quella a Genova. Non è questo il modo di far adempita la missione affidata dalla Provvidenza alla Casa Savoia, missione di forza e d'unione.

« Essa deve siccome a massimo dovere, attendere ad affratellare gli animi, e ad accumulare gli interessi di quelle due provincie italiane, le quali se già furono divise e nemiche, hanno ad essere d'ora innanzi unite e concordi nella tutela degli interessi comuni » (4).

Nel novembre di quel medesimo 1846 il memoriale dei desiderata, che i commercianti genovesi dovevano presentare, come ogni anno, al Re, comprendeva anche la richiesta di scuole di chimica e meccanica applicate alle arti (5).

Anche questa domanda venne accolta favorevolmente dal Sovra-

(1) BANCHERO, *op. cit.*, vol. II, pag. 438.

(2) « Gazzetta di Genova », n. 103, 27 agosto 1846.

(3) Archivio civico in Istituto Mazziniano. Pratiche ediv. 1, fasc. 47.

(4) L'« Alba », n. 16, 19 luglio 1847.

(5) CODIGNOLA, *Dagli albori della libertà al proclama di Moncalieri*, cit., pag. 216.

no, e dopo un anno iniziò in Genova la sua attività questa nuova scuola ⁽¹⁾.

Nel gennaio del '48 vennero aperte scuole serali di istruzione elementare ⁽²⁾, a maggio, infine fu inaugurata, all'Università, la cattedra di storia politica ⁽³⁾.

ADELE COSTABILE

⁽¹⁾ « Gazzetta di Genova », n. 9, 21 gennaio 1847.

⁽²⁾ « Corriere Mercantile », n. 17, 22 gennaio 1848.

⁽³⁾ Il « Corriere livornese », n. 98, 23 maggio 1848.