

# Politica e cultura nel Risorgimento italiano

Genova 1857 e la fondazione della  
Società Ligure di Storia Patria

Atti del convegno, Genova, 4-6 febbraio 2008

a cura di

Luca Lo Basso



# *Il porto di Genova e il problema del trasferimento della base navale*

Maria Stella Rollandi

## *1. Il porto a metà Ottocento*

Il problema del trasferimento della base navale da Genova alla Spezia si presenta in una fase di importante ripresa dei traffici e del movimento portuale dello scalo ligure. Negli anni Quaranta prendono vita nuove attività finanziarie, si effettuano investimenti nell'industria mineraria e in quella metalmeccanica, che rappresentano anche una positiva risposta alla politica liberista del governo. Il volume del commercio marittimo ha una crescita significativa e, rispetto al precedente periodo di stagnazione, risulta più che quintuplicato<sup>1</sup>. Più in particolare, fino al 1843-45 l'andamento del naviglio nel porto è sostanzialmente stazionario, ma nel quinquennio successivo si manifesta una tendenza all'aumento, che si farà sempre più marcata a partire dal 1850: questo trend emerge con evidenza considerando che il tonnello delle navi in arrivo nel porto fra il 1835 e il 1850 cresce del 64,31%.

### Naviglio in arrivo nel porto di Genova (tonn.)

1835	282.000
1845	373.000
1847	480.000
1850	463.354
1854	648.000
1855	540.311
1860	774.000

Fonte: U. MARCHESE, *Il porto di Genova dal 1851 al 1891*, in *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, IX, 2, Roma 1959, pp. 1-126, p. 79.

---

<sup>1</sup> G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, Torino 1961; G. DORIA, *Investimenti e sviluppo a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, I, *Le premesse (1815-1882)*, Milano 1969; G. GIACCHERO, *Genova e Liguria nell'età contemporanea*, I, *La rivoluzione industriale 1815-1900*, Genova 1980; G. ASSERETO, *Dall'antico regime all'Unità*, in *La*

Cresce anche in termini rilevanti la stazza unitaria media: se fino al 1815-20 è di 54,8 tonnellate, nel 1840-44 è di 67,7 e sale a 86,2 nel 1855-59.

Infine va ricordato ancora un elemento che concorre a definire le principali caratteristiche del cambiamento quantitativo e qualitativo in atto: la composizione del naviglio che entra nel porto di Genova comincia a mutare anche sotto l'aspetto tecnico. Se infatti fino al 1840 il traffico portuale è contraddistinto quasi unicamente da navi a vela, successivamente cominciano ad arrivare anche navi a vapore (che supereranno il traffico a vela solo nel 1873-74)<sup>2</sup>. Pertanto, come riferisce Ugo Marchese, « nel 1840 il tonnello a vela rappresentava l'84,1% del movimento di arrivo, contro il 15,9% rappresentato dal vapore; nel 1859 l'aliquota costituita dal naviglio a vela era scesa al 63,7% e quella costituita dal vapore era salita al 36,3% »<sup>3</sup>.

Il traffico portuale è soprattutto traffico di importazione poiché le merci sbarcate rappresentano circa il 75% del movimento complessivo. In particolare il grano costituisce la derrata trasportata in maggiore quantità. Il decreto del 1824 che diminuiva di un terzo il dazio dei cereali importati sotto bandiera nazionale aveva avuto un effetto immediato sulla forte ripresa del commercio cerealicolo.

Nel 1840 arrivano nel porto 1.389.632 quintali di grano, che raggiungono i 2.674.510 quintali nel 1847, per buona parte provenienti dall'estero e in particolare dal Mar Nero<sup>4</sup>.

Questa vivacità si riversa anche in altre iniziative nuove rispetto al tradizionale settore cerealicolo, poiché si formano società che operano nell'ambito del commercio all'ingrosso di cotone e lana, a partire dai luoghi d'origine della produzione, rispettivamente Nord America e Marocco, e in quello del deposito di materie prime a Genova<sup>5</sup>.

---

*Liguria (Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità a oggi)*, a cura di A. GIBELLI - P. RUGAFIORI, Torino 1994; M. DORIA, *Un'economia in trasformazione tra progetti e realtà. Genova nella prima metà del XIX secolo*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLI/2 (2001), pp. 171-192.

<sup>2</sup> U. MARCHESE, *Il porto* cit., p. 48.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 49.

<sup>4</sup> Nel 1845, « si calcola che approdassero per questo commercio nei soli porti russi del Mar Nero 200 bastimenti sardi della portata di tonn. 250 l'uno » (G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., pp. 56-57).

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 61.

## 2. *L'ampliamento del Portofranco*

Il mutamento in atto è testimoniato anche dal dinamismo esplicito in questo periodo dalla Camera di Commercio, interlocutrice del governo piemontese e di Cavour in particolare. Nel suo ambito il ceto imprenditoriale mostra una inconsueta compattezza e, soprattutto, individua gli importanti mutamenti in atto nell'economia europea<sup>6</sup>. Accoglie l'indirizzo liberista proposto nel 1847 da Richard Cobden e non è di poco rilievo che molti suoi membri facciano parte della Società dell'Ordine fondata nello stesso anno da Giorgio Doria<sup>7</sup>. Né va sottovalutato che fra i suoi membri figurano molti finanzieri genovesi che giocano un ruolo importante nello sviluppo del settore creditizio del Regno, non solo con la costituzione della Banca di Genova nel 1844, ma anche con la forte partecipazione nella Banca di Torino, sorta nel 1847<sup>8</sup>.

I componenti dell'istituto sono intenzionati a realizzare importanti iniziative finalizzate allo sviluppo del capoluogo e in primo luogo del suo porto, anche in vista della costruzione della rete ferroviaria<sup>9</sup>.

Nell'ambito della commissione istituita nel novembre 1848 per « promuovere lo sviluppo del commercio e dell'industria nazionale » la Camera di

---

<sup>6</sup> E. GRENDI, *Genova nel Quarantotto*, in « Nuova Rivista Storica », XLVIII (1964), pp. 307-350, p. 331.

<sup>7</sup> Si tratta di quel « blocco cavouriano » cui nel 1849 l'uomo politico piemontese si rifà per riallacciare i rapporti con una parte eminente della città (G. DORIA, *Investimenti e sviluppo cit.*, pp. 106-107). Alcuni componenti della Camera operano vivacemente anche nell'ambito di società scientifiche, come è noto con una forte valenza politica. Si veda su questo aspetto G. ASSERETO, *Forme di associazione socio-politica a Genova nel 1848-1849*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLI/2 (2001), pp. 163-170. Più in generale sull'economia e la società genovesi negli anni Quaranta vedi E. GUGLIELMINO, *Genova dal 1814 al 1849. Gli sviluppi economici e l'opinione pubblica*, in « Atti della Regia Deputazione di Storia Patria per la Liguria », Serie del Risorgimento, IV (1939); B. MONTALE, *Genova nel Risorgimento*, Savona 1979 e della stessa il più recente *Mito e realtà di Genova nel Risorgimento*, Milano 1999.

<sup>8</sup> Nel 1849 i due istituti si fondono dando vita alla Banca Nazionale con sede a Genova. Su questo argomento v. da ultimo G.L. PODESTÀ, *L'evoluzione del sistema creditizio dalla Restaurazione alla legge bancaria del 1936*, in *Attori e strumenti del credito in Liguria. Dal mercante banchiere alla banca universale*, a cura di P. MASSA, Genova 2004, pp. 143-173. Sul finanziere Francesco Oneto, che compare tra i protagonisti di questa operazione cfr. M.S. ROLLANDI, *Da "negoziante" a banchiere. La famiglia Oneto nell'Ottocento*, in *Ottocento in salotto. Cultura, vita privata e affari tra Genova e Napoli*, a cura di C. OLCESE SPINGARDI, Firenze 2006, pp. 40-48.

<sup>9</sup> La ferrovia Genova-Torino verrà aperta nel 1853.

Commercio approfondisce vari temi e concentra le indagini soprattutto sul settore marittimo.

Un primo risultato viene comunicato nel febbraio successivo con una Memoria del capitano Bussolino e dell'ingegner Biga, che illustrano l'opportunità di affiancare alle scuole tecniche già istituite dalla Camera di Commercio anche quelle di Nautica e Costruzione navale<sup>10</sup>. Emerge come questione rilevante, e non più procrastinabile, l'inadeguatezza del Portofranco le cui condizioni, unitamente alle necessità di intervento per migliorare il sistema di movimentazione e gestione delle merci, sono oggetto di due distinte relazioni<sup>11</sup>. La prima è presentata nel marzo 1849 da Giovanni Battista Roletti, che propone di ingrandire il Portofranco unificando gli spazi per i magazzini, da collocare « a prossimità del mare, e della strada carrettiera, e ferrata », in posizione strategica rispetto alle vie di trasporto esistenti e a quelle da realizzare<sup>12</sup>. Il relatore definisce vitale per i traffici portuali che i magazzini siano concentrati in un unico edificio e con grande prudenza esprime come massima aspirazione possibile che a tale scopo si arrivi a occupare i magazzini della Darsena<sup>13</sup>.

Qualche mese dopo Ignazio Gardella documenta ulteriormente l'esigenza dell'ingrandimento del Portofranco, ripercorrendo le richieste avanzate in

---

<sup>10</sup> Queste costituiranno la base didattico-organizzativa dell'istruzione economica, commerciale e marittima post-unitaria. *Memoria letta dai Signori Cap. Bussolino ed Ing. Biga nella seduta del 28 febbraio 1849 relativa all'istituzione di scuole di nautica e costruzione navale*, in *Memorie lette nella sezione per la parte marittima della Commissione istituita con R. Decreto del 28 novembre 1848 per promuovere lo sviluppo del commercio e della Industria nazionale* (Archivio di Stato di Genova, in seguito A.S.G., Camera di Commercio, Reg. 565). Sulle scuole tecniche istituite dalla Camera si rimanda a M.S. ROLLANDI, *Agli albori dell'istruzione tecnica a Genova: le scuole professionali della Camera di Commercio (1845-1865)*, in *La storia e l'economia. Miscellanea di studi in onore di Giorgio Mori*, I, a cura di A.M. FALCHERO, A. GIUNTINI, G. NIGRO, L. SEGRETO, Varese 2003, pp. 631-662. I soci della Camera sanno bene, per esempio, che la marina sarda ricorre a macchinisti inglesi sulle navi a vapore e per le navi da guerra ha bisogno di tecnici, oltre che di materiali britannici e che, in prospettiva, tale problema si sarebbe presentato per la flotta mercantile.

<sup>11</sup> La Camera di Commercio viene istituita dal governo francese il 17 giugno 1805 e le viene demandata l'amministrazione del Portofranco, che era stato chiuso nel 1797.

<sup>12</sup> *Memoria letta dal Signor Roletti nella seduta del 7 marzo 1849 relativa all'ingrandimento del Portofranco*, in *Memorie lette nella sezione per la parte marittima cit.*

<sup>13</sup> « ... ne si avrebbe certo meglio a desiderare, se andasse a realizzarsi il progetto dell'occupazione in favore del Commercio de' Magazzini della Darsina » (*Ibidem*).

tempi diversi dalla Camera di Commercio per una maggiore disponibilità di locali per le operazioni di imbarco e sbarco<sup>14</sup>. L'ingegnere genovese richiama così i vari progetti elaborati per aumentare la capienza dei magazzini: da quello redatto nel 1806, da G.B. Cervetto, a quello del 1822 presentato da Luigi Poggi, a quello ancora approvato il 15 maggio 1843, che prevedeva la creazione di cinque diverse sezioni di depositi differenziati. Ma questa è anche l'occasione per respingere le argomentazioni di chi si oppone all'ampliamento dei magazzini e a tal fine niente è più efficace della descrizione della lentezza dello scarico delle merci e, più in generale, dell'alto costo del lavoro e del deposito nel Portofranco, anche per merci voluminose e di basso valore intrinseco. Una così forte diseconomia, a suo parere, giustifica quanti ricorrono all'utilizzo di altri locali, anche a distanza considerevole dal porto.

Visto che il deposito di pochi giorni nei magazzini comporta il pagamento di un affitto di un mese di sosta si comprende perché le balle di cotone vengono messe a palazzo Sauli, nella zona orientale della città, o in Santa Maria in Via Lata, in Carignano. «E malgrado tali longinqui depositi, fitti, porti e riporti – osserva il relatore – ne ottennero ancora forti economie in confronto delle spese a cui sarebbero state le stesse merci assoggettate nel nostro Porto franco».

Molto più sintetiche sono le sue argomentazioni riguardo la correlazione fra ampliamento del Portofranco e spostamento dell'Arsenale di Marina alla Spezia. Su questo aspetto egli si limita a fare riferimento a molti problemi logistici e agli alti costi, ma il messaggio resta chiaro nelle sue linee fondamentali. Nel porto tutto va cambiato: non solo la disponibilità dei magazzini, ma il sistema di movimentazione delle merci, nei suoi vari aspetti, tecnici ed economici.

L'approccio al problema come emerge da questa relazione resterà sostanzialmente immutato negli anni successivi allorché altri e a un più alto livello istituzionale affronteranno la questione. D'altra parte Ignazio Gardella è autorevole portavoce dell'istituto e illustra in termini convincenti che è in atto un importante processo di transizione.

Nel complesso il tema dello sviluppo del porto e delle attività economiche e commerciali ad esso correlate è l'asse portante intorno a cui ruotano le

---

<sup>14</sup> *Rapporto sui varj progetti d'ingrandimento del Portofranco letto nella seduta del 13 giugno 1849 dall'Ingegnere Ignazio Gardella, in Memorie lette nella sezione per la parte marittima cit.*

azioni più significative della Camera, l'esame della politica doganale nazionale e straniera, la valutazione delle piazze partners del commercio genovese<sup>15</sup>.

Mentre Gardella svolge questa indagine, il governo istituisce una commissione, chiamata a redigere un progetto di legge per l'ampliamento del Portofranco « destinandovi il locale dell'Arsenale di Marina e sue dipendenze », che per buona parte è costituita da membri della Camera di Commercio (il vice presidente Carlo Grendy, Sebastiano Balduino, l'ingegnere Giovanni Ansaldo, gli architetti Stefano Grillo e Ignazio Gardella)<sup>16</sup>. Si palesa senza alcun'ombra di dubbio una correlazione fra i lavori dell'istituto genovese e la politica di Torino e, rispetto alle elaborazioni svolte fino ad allora, il mandato è ben più mirato e definito verso un altro impiego dei locali dell'Arsenale di mare per potenziare le attività commerciali del Regno.

Nell'introdurre i lavori della Commissione, il 12 giugno 1849, il presidente, l'avvocato Melchioni, richiama la grande innovazione portata dalla strada ferrata<sup>17</sup>, l'apertura del mercato europeo e la necessità di migliorare le condizioni dello scalo ligure dal momento che, egli avverte, se non si interviene con idonei strumenti economici il vantaggio naturale della posizione del porto genovese non sarà certamente sufficiente<sup>18</sup>. La questione del trasferimento dell'Arsenale alla Spezia è lasciata volutamente ai margini alludendo a uno studio specifico da parte di un'altra commissione, ma è un problema che, sia pur sommessamente, accompagna l'intera indagine svolta, tutta incentrata sulla possibilità di adattare ad altri usi i locali dell'Arsenale stesso.

---

<sup>15</sup> Si rimanda in particolare alle relazioni presentate in merito sia all'andamento del traffico portuale sia all'opportunità di stipulare accordi commerciali anche sulla base delle informazioni consolari provenienti da sedi dislocate in varie parti del globo; cfr. *Memorie lette nella sezione marittima* cit.

<sup>16</sup> Vedi il Decreto 23 maggio 1849. La commissione viene incaricata di « studiare e compilare un progetto di legge per l'ampliamento del Portofranco di Genova, destinando a quest'uso il locale dell'Arsenale di Marina, e sue dipendenze, facendo risultare distintamente i lavori, e le spese che a tal uopo sarebbero necessarie »; cfr. G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., I, p. 237.

<sup>17</sup> Della commissione fa parte anche l'ing. Celestino Braccio, ingegnere delle strade ferrate.

<sup>18</sup> Se non si amplia la darsena di Genova, egli dichiara, « non basterà al certo l'attiva e svegliata sagacità ligure per ovviare i danni di una estera concorrenza, che non favorita al paro di noi di una felice posizione saprà meglio approfittare dei lumi, che fornisce l'economica scienza »: A.S.G., Camera di Commercio, Reg. 563. *Registro delle deliberazioni prese dalla Commissione incaricata degli studj per l'ampliamento del Portofranco di Genova*.

Data l'importanza della questione i lavori sono articolati in quattro speciali commissioni, di cui nelle sedute successive vengono illustrati i risultati<sup>19</sup>. A partire da questa data si entra nel vivo della questione relativa all'utilizzo e all'eventuale trasferimento dell'Arsenale, che, presentata inizialmente in termini puramente organizzativi, si caricherà anche di significati politici oltre che di confronto fra differenti indirizzi di politica economica all'interno della città e fra questa e il governo centrale.

Il 26 giugno l'ingegner Giovanni Ansaldo riferisce sulle conclusioni cui si è giunti relativamente all'esame di quei locali dell'Arsenale marittimo che possono essere ceduti immediatamente per « servire di succursale al Porto-franco »<sup>20</sup>. Sono chiari i limiti e le premesse del mandato: viene verificata la realizzabilità di un'ipotesi le cui ripercussioni in ambito militare ricadono interamente sul governo, che nella circostanza, a parere di Ansaldo, mostra di dare in questa occasione più importanza alla componente commerciale che a quella militare<sup>21</sup>. Pur adombrando le proteste da parte militare, sottolinea le vistose strozzature delle operazioni portuali, tanto più gravi se considerate alla luce della concorrenza di altri porti mediterranei. In questa occasione il relatore ipotizza di occupare a scopi commerciali la parte destinata al Bagno penale e una porzione del quartiere del Battaglione delle Regie Navi, locali ubicati nella parte del fabbricato che si estende verso ponente fiancheggiando la strada Carlo Alberto.

L'occupazione degli spazi disponibili ad uso militare avrebbe comportato la riduzione del numero di condannati impiegati nell'Arsenale. Ed è su questo punto che si accende un confronto serrato. Il 2 agosto successivo il Comandante della Regia Marina presenta una dura opposizione a tale progetto evidenziando l'impossibilità di coniugare due differenti componenti:

---

<sup>19</sup> Le quattro commissioni sono chiamate a esprimersi su: Estimo dell'Arsenale; Adattamento dei locali per le esigenze del commercio; Indicazione dei locali da cedere immediatamente al commercio; Progetto di un Lazzaretto in prossimità del Porto (*Ibidem*).

<sup>20</sup> *Ibidem*, Seduta del 26 giugno 1849.

<sup>21</sup> « Il Ministro usando parole così precise, e indicando i mezzi di sgombrare prontamente qualche parte locale, ci fa con certezza supporre, che abbia presentite tutte le difficoltà che si sarebbero suscitate per l'attuazione immediata di parte del progetto, ma egualmente ci rende avvertiti della sua intenzione che vuole adattare alle località le industrie, e riguardo a Genova città eminentemente commerciale, dietro tale considerazione prevalse in lui più il commerciale che il militare interesse onde tutto concorra a far qui prosperare questo importantissimo ramo d'industria, fonte di vera ricchezza per la Città nostra e per l'intero Stato » (*Ibidem*).



quella militare e quella commerciale. Oltre ai problemi dello spostamento dei forzati e dei militari evacuati per fare spazio ai magazzini<sup>22</sup>, si pone una questione di non poco rilievo anche dal punto di vista economico perché, come fa osservare il direttore del Bagno Penale, in quel momento risultano impiegati nei lavori dell'Arsenale 652 forzati, il cui costo mensile è di Ln. 7.44; in caso di loro spostamento lo stesso lavoro dovrebbe essere effettuato da 382 operai liberi, con un costo mensile di Ln. 17.623,5<sup>23</sup>. Per l'amministrazione della Marina si passerebbe dal costo medio mensile di un forzato di Ln. 11,41 a quello di un operaio libero di Ln. 46,13. Nel confronto ormai serrato fra le parti, non si fa attendere la risposta della Camera di Commercio, che ridimensiona la capacità lavorativa dei condannati e, di conseguenza, l'importo aggiuntivo a carico della Marina per assumere operai liberi in grado di svolgere lo stesso lavoro<sup>24</sup>.

A quest'epoca la cessione della Darsena, o almeno di una sua parte, per usi commerciali appare irreversibile e sostenuta dal Governo. Il dispaccio con cui il ministro manifesta alla Camera di Commercio «la ferma intenzione del Governo di cedere al commercio la Darsena in amplificazione dell'attuale Portofranco»<sup>25</sup> avvalorava l'operato dell'istituto genovese, che procede nel lavoro intrapreso e presenta l'estimo dell'Arsenale di Marina e delle sue dipendenze (escluso il bacino di carenaggio) calcolando un valore totale di Ln. 6.619.847,36<sup>26</sup>.

Le resistenze degli amministratori dell'Arsenale in questi anni appaiono molto forti; come si afferma senza mezzi termini, «mostrano poca sim-

---

<sup>22</sup> La questione è analizzata nelle diverse componenti: economica, "educativa" per i condannati, organizzativa per gli impiegati e le loro famiglie che verrebbero trasferiti in zone poco adatte alla vita civile (A.S.G., Camera di Commercio, Reg. 563, Seduta del 2 agosto 1849, *Riflessi sul progetto di traslocamento immediato del Bagno di Genova al Varignano della Spezia*).

<sup>23</sup> G. BANCHERO, *Genova e le due riviere*, Genova 1846, p. 679, scrive che i condannati detenuti nel Bagno Penale al 1° ottobre 1845 erano 578. F. DEGLI ESPOSTI, *Le fabbriche di Marte. Gli arsenali del Regno di Sardegna tra Restaurazione e Risorgimento. Organizzazione, economia, tecnologia*, II, *Gli stabilimenti liguri*, Repubblica di San Marino 2000, p. 55, riferisce della presenza di 600 condannati.

<sup>24</sup> A.S.G., Camera di Commercio, Reg. 563, Seduta dell'11 agosto 1849.

<sup>25</sup> *Ibidem*, Seduta del 20 novembre 1849.

<sup>26</sup> Si veda il *Quadro generale dell'estimo del R. Arsenale di Marina e sue dipendenze desunte dai casellari parziali delle diverse sezioni nelle quali venne diviso il piano generale*. I lavori della commissione che svolge questa indagine sono firmati da A. De Vignet, V. Morand, I. Gardella e S. Grillo (presidente) (*Ibidem*).

patia verso gli ordini sovrani» e di non volere cedere la Darsena «ne punto ne poco ... a beneficio del commercio»<sup>27</sup>. Ma il processo di mutamento in atto procede in questa fase senza importanti interruzioni; le necessità di sviluppo del porto e la crescente carenza di depositi fanno maturare l'ipotesi di trasformare tutta la Darsena in Portofranco, sottraendo così l'intero Arsenale agli impieghi militari. Alla fine del 1850 il contrasto fra due opposte concezioni è ormai pienamente manifesto e appare evidente che ambedue i settori, quello militare da un lato e quello commerciale dall'altro, necessitano di ampie possibilità di crescita nettamente distinte riguardo l'ubicazione e la gestione degli spazi e delle risorse.

Senza opere adeguate Genova non può «accaparrarsi il commercio d'oltremare dell'Europa centrale» e rifornire gli altri empori delle merci richieste – osserva in una nota il comandante Bussolino – e, se le prospettive non sono chiare, non si trovano capitalisti disposti a rischiare nelle attività portuali, che invece sono ormai urgenti visto che le calate non bastano; le banchine sono prive o quasi di mezzi meccanici, così come è bassa la protezione del bacino rispetto ai venti dominanti ed è manifestamente sempre più inadeguata la disponibilità dei magazzini necessari a ricoverare le merci<sup>28</sup>.

Alla luce delle carenze dello scalo e di una possibile, se pur parziale, loro soluzione, questa commissione (la prima di molte altre) dà un parere favorevole allo spostamento della Marina militare da Genova, che rappresenterebbe un danno compensato «a mille doppi» dai miglioramenti apportati al commercio da tale iniziativa.

---

<sup>27</sup> A.S.G., Camera di Commercio, Reg. 513, Seduta dell'8 novembre 1849.

<sup>28</sup> *Ibidem*, Seduta del 3 novembre 1850, *Condizione presente del Porto di Genova, suoi bisogni in correlazione colla strada ferrata*, Memoriale redatto dal comandante Carlo Bussolino, che nel documento sottolinea con vigore l'impossibilità di avere nello stesso porto importanti attività commerciali e militari perché dove c'è la marina militare «una squadra, il comando, la polizia di esso porto o rada vengono esercitati dall'ammiraglio comandante, da ciò ne consegue un urto di convenienze, di gelosie, di bisogni tra i bastimenti mercantili e quelli di guerra, i quali attendono a cose tanto distinte, e che hanno ad ogni istante interessi ben differenti a curare; un corollario di tutto quanto è perdita di preponderanza della marina Militare ed un ostacolo pernicioso sovente uccisore del commercio che non soffre legami». Bussolino conosce gli orientamenti governativi in materia e probabilmente sa che ormai è prevalso quello a suo parere più corretto, ma non rinuncia a redigere questo documento forse nel timore che l'attuazione di certi progetti si riveli più complessa del previsto.

### 3. Il disegno di legge Cavour

In questo quadro, carico di aspettative espresse da un intraprendente gruppo locale che opera in sintonia con l'indirizzo governativo, si colloca il disegno di legge presentato da Cavour il 3 febbraio 1851 relativo al trasferimento dell'Arsenale marittimo alla Spezia e alla sua trasformazione in docks mercantili.

Lo spunto da cui parte Cavour è primariamente, o comunque in termini molto significativi, di ordine militare, come è bene evidenziato dalla discussione del bilancio della Marina per l'anno 1851 svoltosi il 4 gennaio dello stesso anno quando viene chiesta al ministero la presentazione di un *piano definitivo* per la Marina, che ne renda note le strategie<sup>29</sup>. In quell'occasione il Ministro (Cavour appunto) dichiara indispensabile per lo sviluppo della marina militare, considerato sotto tutti gli aspetti, compreso per esempio anche quello relativo all'istruzione, il trasferimento dell'Arsenale marittimo alla Spezia. Nel corso della discussione di bilancio della Marina egli ricorda i grandi mutamenti tecnici adottati anche in ambito militare da altri paesi. «L'introduzione del vapore sulle navi da guerra costituisce una vera rivoluzione», egli spiega, e poiché «uno stato piccolo deve seguire i progressi delle arti e della scienza, e non cercare di precederli» a suo parere va imitato l'esempio inglese. Per fare tutto ciò dunque occorre una sede idonea quale si presenta quella della Spezia<sup>30</sup>.

In quel momento egli è già a conoscenza di uno studio, il cosiddetto *Piano normale* della Marina presentato nell'ottobre del 1850 e redatto su richiesta del Ministero della Guerra in cui si delinea come ottimale il trasferimento dell'Arsenale alla Spezia, fatto positivo per la Marina militare e insieme favorevole allo sviluppo del commercio genovese. Nel documento in

---

<sup>29</sup> F. DEGLI ESPOSTI, *Le fabbriche di Marte* cit., p. 76 e sgg.

<sup>30</sup> C. BENSO DI CAVOUR, *Discorsi parlamentari*, II, 1850-1851, a cura di A. OMODEO, Firenze 1932, p. 286 e sgg. Che la sua visione sia molto articolata e tocchi tutti gli aspetti del rinnovamento della marina militare emerge dalla risposta data qualche giorno dopo, il 10 gennaio, all'on. Menabrea, che lamentava una scarsa istruzione a bordo delle navi. È un'altra occasione per sostenere le sue proposte perché, egli sostiene, «finché la marina militare sta in Genova e i bastimenti da guerra non possono che rimanere in Darsena, è impossibile l'istituire un bastimento-scuola nella stessa Darsena ...», ma certo anche questo aspetto si risolverà al meglio «se il Parlamento darà il suo assentimento al progetto che io gli sottoporrorò per trasportare la marina da guerra alla Spezia ...» (*Ibidem*, p. 369).

questione si ipotizza fra l'altro la vendita della Darsena di Genova onde recuperare il capitale necessario per la nuova costruzione al Varignano. Evidentemente Cavour ritiene di avere superato numerose opposizioni anche sul versante militare, le stesse cui aveva accennato qualche mese prima il combattivo capitano Bussolino quando, alla luce di ben differenti interessi da curare, sosteneva la sostanziale incompatibilità dello sviluppo, nel medesimo scalo, di un porto militare e di un porto commerciale<sup>31</sup>.

L'ipotesi di porto militare alla Spezia non è una novità assoluta poiché, come si è accennato in precedenza, sotto l'amministrazione francese era già stato elaborato un progetto analogo individuando nel golfo spezzino la sede ideale per stabilimenti marittimi militari, anche se il quadro di riferimento allora era ben diverso<sup>32</sup>. Il processo di ammodernamento della Marina sarda era evoluto velocemente e presso gli alti comandi si era fatta unanime la valutazione che il porto militare, dove erano state armate le navi della spedi-

---

<sup>31</sup> *Condizione presente del Porto di Genova* cit. Qualche mese dopo in Consiglio Comunale, a pochi giorni di distanza dall'intervento di Cavour, si sarebbe fatto proprio riferimento alla relazione Bussolino per "aprire" alla città e al Governo il tema sulle necessità dello sviluppo del porto: « Il Consiglio esprime il desiderio che il Governo e gli altri Poteri dello Stato prendano in seria considerazione tutti i mezzi diretti a rimediare l'attuale deperimento del Porto di Genova, ad accrescerne il comodo, e a diminuire le spese degli approdi, e de' depositi commerciali, e perciò appoggia in queste intenzioni il rapporto letto dal sig. Consigliere Buzzolino, e già raccomandato dalla Camera di Commercio sulle condizioni del Porto suddetto massime in relazione alla strada ferrata verso la Svizzera, ed incarica il Sindaco di trasmettere questo voto al Ministero » (Archivio Storico del Comune di Genova, in seguito A.S.C.G., *Processi verbali del Consiglio Comunale di Genova*, 1850, 14 febbraio 1851).

<sup>32</sup> Il governo francese riserva particolare attenzione su due punti nodali dell'arco marittimo ligure: Vado e La Spezia. Sulle potenzialità militari di quest'ultima vedi G. CHABROL DE VOLVIC, *Statistica delle provincie di Savona, di Oneglia, di Acqui e di parte della provincia di Mondovì che formavano il Dipartimento di Montenotte*, a cura di G. ASSERETO, Savona 1994, II, pp. 406-428. Nel novembre 1850 il comandante Bussolino, minimizzando le numerose obiezioni sul trasferimento dell'Arsenale, si rammarica della mancata realizzazione dei progetti degli ingegneri francesi: « ... dopo la pace nel 1814 – egli conclude – i piccioli privati interessi di pochi influenti personaggi prevalsero sul bene della nazione, il Golfo della Spezia fu dimenticato » (*Condizione presente del porto di Genova* cit.). Per una visione d'insieme v. E. POLEGGI, *Forma ed attrezzatura del porto di Genova sino al 1903, in 1128-2000. Il porto di Genova*, Genova 1971; *Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XV-XVIII)*, a cura di G. DORIA, P. MASSA PIERGIOVANNI, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/1 (1988); P. SCHIAPPACASSE, *L'Arsenale e la Marina genovese dalle origini al secolo XIX*, in *Il Mediterraneo. I luoghi della memoria*, Roma 1989, pp. 93-128.

zione di Tripoli nel 1825 e ancora quelle per l'Adriatico nel 1848, andava modificato. A questo fine era stata avviata la costruzione di un bacino, progettato dall'ingegner Damiano Sauli, iniziato nel 1845 e portato a termine nel 1851<sup>33</sup>. La struttura, destinata ad ospitare le più grandi unità della marina, aveva alimentato grandi aspettative in città, dove si pensava alla possibilità che il bacino potesse svolgere il "doppio ruolo", militare e commerciale<sup>34</sup>. Nel giro di pochi anni, tuttavia, mentre la realizzazione dell'opera era in corso, come si è visto le strategie militari erano mutate ancora ed erano stati delineati altri scenari.

Nel presentare il disegno di legge nel febbraio 1851 Cavour opera un connubio tra le esigenze di una Marina che si vuole ulteriormente potenziata e quelle sempre più prementi del commercio poiché collega il trasferimento della Marina militare alle necessità di dotare il porto di magazzini trasformando la Darsena in dock commerciale. Anch'egli sottolinea che la trasformazione della recettività dello scalo genovese costituisce una condizione irreversibile per operare in termini competitivi con i porti rivali di Marsiglia, Livorno, Trieste. È proprio una «conditio sine qua non» perché altrimenti, ribadisce qualche mese dopo sollecitando la discussione della legge, «sarebbe inutile concludere trattati, costruire strade ferrate, cambiare leggi sulla navigazione»<sup>35</sup>.

In questo momento il ministro ritiene probabilmente di avere avviato una pratica non complessa, dal momento che oltre alla componente militare favorevole ha anche altri sostegni, come risulta da un sondaggio su questo tema avviato ai primi del 1851 dall'onorevole Luigi Torelli, cui rispondono

---

<sup>33</sup> Damiano Sauli, ufficiale del Genio marittimo, va in missione a Tolone per verificare il sistema adottato nella costruzione del bacino, che adatta alle esigenze locali, dove impiega tecniche avanzate e si avvale dell'opera di palombari inglesi e francesi. Il costo totale della realizzazione è di complessive Ln. 2.850.352 (F. DEGLI ESPOSTI, *Le fabbriche di Marte* cit. p. 59 e sgg.); vedi anche D. SAULI, *Dei bacini di carenaggio e particolarmente di quello costruito nel porto di Genova dal 1847 al 1851*, Genova 1852.

<sup>34</sup> «... il bacino godrà del vantaggio di poter essere isolato dal resto dell'Arsenale anche a beneficio della Marina Commerciale, ogniqualevolta i bisogni della Reale Marina e l'annuenza superiore il concedano: cosicché il nostro porto – commenta Giuseppe Banchemo nel 1846, all'indomani dell'inizio dei lavori – che insieme è militare e di commercio potrà con questo nuovo stabilimento gareggiare coi principali e più cospicui del Mediterraneo» (G. BANCHERO, *Genova e le due riviere*, Genova 1846, p. 677).

<sup>35</sup> C. BENSO DI CAVOUR, *Discorsi* cit., III, 1851, p. 192.

positivamente il banchiere De la Rue, Giacomo Oneto, Sebastiano Balduino e altri: si tratta di componenti della borghesia genovese concordi con la politica cavouriana. Non a caso, di lì a qualche tempo, nel luglio 1851, sempre Cavour ha già individuato finanziatori stranieri e prega De la Rue di prendere contatto con loro e con tecnici inglesi<sup>36</sup>.

Ma ben presto egli stesso avverte che la situazione è più delicata e ardua del previsto e, soprattutto, che una soluzione così “esterna” alla città, peraltro orientata verso una gestione municipale della Darsena, originerebbe una grave e ostile reazione.

E proprio negli stessi mesi si manifesta un altro genere di oppositori, che, sin dall’inizio, di questo così ampio progetto danno una lettura pressoché esclusivamente politica. È il caso per esempio di Vincenzo Ricci, che nello spostamento dell’Arsenale vede soprattutto la necessità, per il Governo, di allontanare gli equipaggi dal contatto con la popolazione genovese, poiché questa ne lederebbe lo spirito monarchico<sup>37</sup>. A questa data il suo interlocutore è Michele Erede, fresco autore di un lungo intervento anch’esso ostile ai progetti cavouriani, criticati sia nel merito che nel metodo, e a quanti nel capoluogo lo sostengono<sup>38</sup>. In un clima cittadino che vede

---

<sup>36</sup> G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., p. 201. Una voce si sarebbe levata fuori dal coro, quella di Alberto Della Marmora, inizialmente contrario a questa soluzione per motivi di ordine militare. In seguito, alla luce di un mutato quadro politico, lo stesso modifica questa posizione. Si vedano A. DELLA MARMORA, *L’Arsenale della Spezia*, Torino 1853; ID., *Il forte di Barraux e la Spezia. Il concetto del prossimo traslocamento di tutti gli stabilimenti marittimi alla Spezia chiamato a più maturo esame*, Torino 1856; ID., *Di bel nuovo sulla Spezia. Terzo ed ultimo ragionamento*, Torino 1857.

<sup>37</sup> Non vi sono dubbi sulla sua lettura del progetto cavouriano, la cui proposta di spostamento dell’Arsenale, a suo parere, «... fu originata ed è sostenuta dalla considerazione politica che se non si toglie la marineria dal contatto della popolazione genovese, il Governo non potrà contare sullo spirito monarchico della medesima» (Istituto Mazziniano Genova, in seguito I.M.G., Carte Ricci, 159/17, Lettera di Vincenzo Ricci a Michele Erede, da Torino, primo maggio 1851).

<sup>38</sup> Definisce infatti la Camera di Commercio «un instrumento di regno» (M. EREDE, *Sul traslocamento della marina militare alla Spezia e cessione al commercio dell’attuale arsenale marittimo*, Genova 1851, p. 10). Il deputato genovese propone un’altra ubicazione del dock utilizzando a scopo dimostrativo molti dati elaborati dall’ingegner Chiavacci (V. CHIAVACCI, *Dock commerciale di Genova. Considerazioni sopra i grandi vantaggi che il commercio nazionale ritrarrebbe dalla sua istituzione precedute da alcuni cenni intorno i docks commerciali d’Inghilterra*, Torino 1851).

un forte incremento di opposizione a questi progetti, su «La Maga», giornale satirico di orientamento democratico, compaiono scritti connotati da profonda diffidenza verso tutto ciò che proviene dal Governo e da quanti ne condividono l'orientamento. I Genovesi sono invitati a vigilare sui mutamenti in atto e stare all'erta riguardo le scelte del dock perché certamente «latet anguis in herba!»<sup>39</sup>.

La comparsa di altre ipotesi di magazzini nel porto, che sempre negli stessi mesi cominciano a vivacizzare l'ambiente cittadino, annuncia la difficoltà delle trasformazioni auspiccate dal Governo e da una parte degli operatori economici che si raccolgono nella Camera di Commercio. Non a caso proprio quest'ultima denuncia la presentazione di «rovinosi progetti» tesi a intralciare un'operazione totalmente a vantaggio dello sviluppo commerciale di Genova<sup>40</sup>. Nel giro di pochi mesi dunque le diverse anime politiche ed economiche della città si manifestano su un intervento di grande portata, nella cui valutazione pesano senza alcun dubbio anche gli avvenimenti legati all'insurrezione scoppiata nella primavera del 1849 e alla durissima repressione. Se alla fine degli anni Quaranta Genova è «città fuori da ogni controllo, perennemente inquieta, voce di protesta e di pressione sul governo subalpino», come ricorda Bianca Montale, la problematicità di questo polo permane sino alla fine del decennio successivo<sup>41</sup>.

---

<sup>39</sup> «La Maga», I (1851), n. 49, 11 novembre 1851.

<sup>40</sup> Nell'aprile 1851 la Camera di Commercio sferra un attacco durissimo nei confronti di un nuovo progetto di dock, di cui si riferisce solo che è comparso stampato e affisso sulle cantonate della città. Si tratta probabilmente del progetto Gambaro. Ciò che in questa sede preme sottolineare è la rabbiosa valutazione negativa di questo modo di procedere da parte di operatori estranei all'istituto, interpretandolo innanzitutto come un attacco al Governo e, indirettamente, alla Camera che fino ad allora lo ha appoggiato, anzi, ha fatto da sponda alle varie fasi di elaborazione di proposte: «... questa tempestiva, strana ed ardita pubblicazione, senza prima sottometterne il concetto alla superiore autorità, fa chiaramente conoscere quali siano le viste degli Autori, cioè distogliere gli animi dal pensiero di occupare la Darsena a vantaggio del commercio, divertirli con grandiosi fabbricati, mettersi in opposizione col Regio Ministero, far cadere il piano economico-politico (il corsivo è nostro), e dissipare così le benefiche disposizioni sovrane» (A.S.G., Camera di Commercio, Reg. 514, Seduta 2 aprile 1851).

<sup>41</sup> B. MONTALE, *La cultura politica dell'Ottocento*, in *Storia della cultura ligure*, a cura di D. PUNCUH, Genova 2004 («Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XLIV/1, 2004), I, pp. 199-238, pp. 206-208. Sulle caratteristiche della componente «moderata» del capoluogo ligure v. anche B. MONTALE, *Per un profilo del moderatismo genovese (1849-1854)*, in *Miscellanea di storia del Risorgimento in onore di Arturo Codignola*, Genova 1967, pp. 217-247.

#### 4. *Il progetto Maus*

Sia pur meno celermente di quanto il governo auspicasse, prendono il via i lavori di una commissione nominata dal Consiglio Comunale il 14 luglio 1851, su proposta del consigliere Antonio Caveri, «incaricata di studiare quali provvedimenti sarebbero da prendere a tutela ed incremento del nostro commercio», composta da persone elette dal Consiglio Comunale (Antonio Caveri, Giuliano Bollo, Raffaele Rubattino, Giovanni Ansaldo, Carlo Grendy), dalla Camera di Commercio (Giacomo Filippo Penco, Giuseppe Castelli, Sebastiano Balduino, Domenico Elena, Niccolò Cambiaso), delegati dell'Associazione Marittima Ligure (Lorenzo Canevaro, Erasmo Piaggio) e aggregati dalla Commissione (Emanuele Ageno, Fabio Accame, Nicola Magioncalda). Il compito è quello di delineare un quadro esaustivo dei problemi portuali esaminando le principali ipotesi avanzate relativamente a questo tema e di definire quale decisione assumere rispetto al progetto governativo di spostamento dell'Arsenale.

In parallelo, viene esaminato anche il progetto per la costruzione di un dock nel locale della Darsena militare elaborato da un gruppo di tecnici: Enrico Maus, ingegnere capo del Governo per i lavori delle strade ferrate, Damiano Sauli, ingegnere capo del Comune, Tommaso Robertson, «praticissimo per questa specie d'opera», imprenditore di un'azienda meccanica a Sampierdarena<sup>42</sup>, Ignazio Gardella, che, come si è visto, nel 1849 aveva già fatto studi per conto della Camera di Commercio.

Qualche mese dopo la commissione presenta la relazione conclusiva, molto articolata, che tocca tutti i temi economici, tecnici e politici che entrano in gioco in tale questione, anche se appare con tutta evidenza che sono ripresi e ribaditi tutti gli aspetti e i nessi proposti a suo tempo dalla Camera di Commercio<sup>43</sup>.

Partendo dalla constatazione della ripresa in atto dei traffici e dell'economia, grazie a un maggiore intervento dello Stato riguardo i trasporti, le tariffe doganali e i trattati commerciali, si osserva che viene rivolta una maggiore cura nei confronti delle necessità dell'economia ligure, finalmente ricono-

---

<sup>42</sup> Sulla figura di questo imprenditore cfr. G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., pp. 63-75. Vedi anche «Il Politecnico», IX (1860), p. 535.

<sup>43</sup> A.S.C.G., Segreteria Amministrazione Municipale, 1845-1860, 1272, *Relazione della Commissione creata dal Consiglio Comunale nella Seduta del 14 luglio 1851*, Genova s.d.



sciuta come importante componente della ricchezza dello stato. In particolare la commissione individua tre condizioni necessarie per sostenere l'economia della città: la costruzione di una ferrovia che partendo dal porto «vada per il più diritto cammino nel cuore della Svizzera» e si colleghi con la rete ferroviaria europea; l'ampliamento del porto idoneo per grandi bastimenti; la disponibilità di un grande deposito franco, sicuro, ordinato ed efficiente<sup>44</sup>.

Ma, fatte queste premesse, le successive osservazioni più ravvicinate sulle condizioni dello scalo delineano una ben miserevole condizione perché, pur essendo molto ampio, non ha moli sufficienti, consente l'utilizzo solo di una parte della periferia portuale, non è abbastanza protetto, non è profondo, non ha adeguate attrezzature per opere di raddobbo, carena etc.

Infine, per quanto concerne i magazzini e tutte le operazioni di stoccaggio il quadro è particolarmente desolante; come dichiara il relatore Nicola Magioncalda, «si sente montare il rossore alla fronte avendo a descrivere il nostro compassionevole stato»<sup>45</sup>.

Il tema certo è già noto<sup>46</sup>, ma dalla commissione è sottolineato con forza perché ritenuto un elemento molto importante nell'analisi dei costi e una delle cause di mancata competitività nei confronti di porti concorrenti.

Poiché i magazzini del porto franco sono inadeguati, la città è disseminata di «depositi fittizi», vale a dire locali che non hanno le caratteristiche idonee, collocati nelle zone più diverse (da Sarzano a S. Vincenzo, fino a Sampierdarena e Cornigliano). Cantine, abitazioni e sotterranei sono trasformati in magazzini e tutta la relativa movimentazione delle merci, data la conformazione della città, è particolarmente gravosa.

I tempi e i costi del trasporto merce rappresentano una strozzatura drammatica nelle operazioni portuali, dal momento che in esse si assommano molteplici inadeguatezze: non si trova una calata a cui si possa accostare

---

<sup>44</sup> *Ibidem*, pp. 6-10.

<sup>45</sup> Sulla figura dell'avv. Magioncalda e sulla sua attività scientifica e accademica cfr. A. ZANINI, *Insegnamento e diffusione della scienza economica a Genova fra Otto e Novecento*, in *Economisti liguri dell'Ottocento. La dottrina economica nell'Ateneo genovese e in Liguria*, Atti del Convegno organizzato in collaborazione con la Facoltà di Economia dell'Università di Genova, Genova, 9 novembre 2000, a cura di P. MASSA PIERGIOVANNI, Genova 2003 (Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Collana di Studi e Ricerche, XXVII), pp. 14-57.

<sup>46</sup> Si rimanda alle significative citazioni fatte da G. GIACCHERO, *Genova e la Liguria* cit., p. 63.

« un bastimento più grosso di una feluca » e ciò obbliga all'uso delle piatte che, nonostante l'abolizione del monopolio introdotta alla fine del 1847, continuano ad essere largamente impiegate; a tutto questo si aggiungono costi altissimi per il trasporto da bordo ai magazzini e da questi a bordo o ai carri.

« Basti dire – osserva il relatore Magioncalda – che le spese per certi articoli, come il ferro in verghe, il campeccio (sic) <sup>47</sup>, la ghisa, il carbon fossile ascendono al cinque, all'otto al quindici e persino al ventisette per cento del loro valore: e che, per trasportare una merce dal bordo ai depositi e dai depositi al bordo, si paga un prezzo che equivale a più della metà del nolo da Londra o Liverpool al nostro porto; e se si tratta di grani, alla quarta parte del nolo di qui al Mar Nero » <sup>48</sup>.

È assolutamente consequenziale che, tra i cinque interventi elencati dalla commissione per risolvere « principalissimi ed urgenti bisogni », vale a dire la strada ferrata che da Alessandria porti alla Svizzera (passando sia per il Grimsel sia per il Lucmanier), il prolungamento del molo nuovo, l'espurgazione del porto, la formazione delle calate e di tutti i servizi « per il racconciamento e il carenaggio delle navi », compaia anche la proposta di costruire nella Darsena un dock commerciale sul modello di quelli di Londra. Ma mentre non ci sono dubbi o contrasti sull'opportunità di operare sui primi quattro punti esposti, la necessità dell'ultima realizzazione, osserva Magioncalda, non è così « universalmente conosciuta e proclamata ».

Appare chiaro che una parte della relazione della commissione è un'ampia premessa al tema centrale, che consiste nell'illustrare la necessità premente dei magazzini, definendo un modello di riferimento e, una volta esaminate e scartate le principali proposte alternative avanzate sull'argomento, esaminare i costi e le modalità di gestione.

Il riferimento ai docks di Londra è quasi d'obbligo non solo per l'indiscutibile primato delle strutture dello scalo inglese, ma perché a Genova è a tutti noto lo scritto di Camillo Pallavicino, che nel 1842, di ritorno da un viaggio per l'Europa, li ha diffusamente descritti e celebrati <sup>49</sup>. In particolare

---

<sup>47</sup> Si tratta del campeggio, un legno colorante.

<sup>48</sup> *Relazione della Commissione* cit., p. 16. In questa relazione vengono presentati molti dati preparati dalla commissione tecnica presieduta da Enrico Maus: vedi A.S.C.G., Segreteria Amministrazione cit., 1272, *Tableau Statistique*, inviato ad A. Caveri, il 19 febbraio 1851.

<sup>49</sup> C. PALLAVICINO, *I docks o porti artefatti. Memorie raccolte in viaggio*, Genova 1842. L'aristocratico genovese non si limita a illustrare le realizzazioni portuali attuate in alcuni scali europei, ma richiama importanti elementi anche economici e giuridici cui si possono ispirare i

si riprende come punto di riferimento il dock di Santa Caterina, « il più perfetto di tutti », costruito nel 1828.

E non ci si limita a proporre il modello inglese solo per i docks, ma anche per la possibilità, strettamente legata alla loro istituzione, di rilasciare i *warrants*, appositi certificati in cui vengono annotate quantità, qualità, provenienza delle merci depositate nello stabilimento, che possono essere trattati come titoli di credito, e consentono il trasferimento della titolarità della merce e quindi di far girare nominalmente la merce stessa o eventualmente darla in garanzia. Si tratta insomma di una innovazione tecnico-finanziaria, che favorisce la circolazione delle merci.

In conclusione si osserva che le grandi aspettative riposte nella costruzione della ferrovia, che di lì a poco sarà inaugurata, vengono per buona parte disattese se non si abbattano i costi legati allo stoccaggio delle merci:

« Insomma il porto, il doc, e la strada ferrata sono come tre anelli di una medesima catena ... il doc è il ponte che congiunge la via di mare con quella di terra. Togliete il doc: il porto e la strada ferrata rimarranno come una comodissima via interrotta da un fosso »<sup>50</sup>.

Viene liquidata in breve la validità di altre proposte avanzate su questo argomento<sup>51</sup>, mentre si giudica molto valido il progetto elaborato dalla

---

Genovesi. Pertanto non si limita a sottolineare l'importanza di un deposito solo per il grano o a richiamare l'interesse dei *warrants* diffusamente adottati dagli operatori anglosassoni, ma si esprime anche in merito al rapporto pubblico/privato nel finanziamento e nella gestione da parte di privati di imprese costose o di lavori di interesse pubblico. Tema, questo, che si inserisce in termini ancora più generali nelle questioni di governo: « In una nazione costituita com'è l'Inglese, non è meraviglia che i privati facilmente pongano i loro capitali in imprese costose, e in pubblici lavori, perché essi medesimi sono chiamati all'amministrazione del Paese. Ma dove il Governo si riserba la maggior parte dei diritti, convien pure che si sottoponga a sostenere una maggior parte delle spese per tutti quei lavori che riguardano la pubblica utilità dello Stato » (*Ibidem*, p. 20). Sulla figura di Camillo Pallavicino vedi A. CALOGERO, *Cultura economica, iniziative imprenditoriali e filantropia a Genova e a Chiavari. Il marchese Camillo Pallavicini Grimaldi (1811-1882)*, in *Le Società economiche alla prova della storia (secoli XVIII-XIX)*, Atti del convegno internazionale di studi, Chiavari 16-18 maggio 1991, Rapallo 1996, pp. 319-330; M. DORIA, *La modernizzazione economica dell'Italia ottocentesca nella riflessione di Camillo Pallavicini Grimaldi (1811-1882)*, in *Economisti liguri dell'Ottocento* cit., pp. 77-103. Nello stesso periodo Marsiglia fa partire la costruzione di un grande dock e anche in quel caso l'esperienza londinese rappresenta un modello di riferimento.

<sup>50</sup> *Relazione della Commissione* cit., p. 24.

<sup>51</sup> Il riferimento è ai progetti presentati rispettivamente da P. Gambaro, « uno dei protagonisti della speculazione di via Assarotti » (S. FERA, *La rivoluzione dell'Ottocento in Il porto*

commissione presieduta da Enrico Maus, che comporta una spesa di Ln. 9.700.000 per la costruzione del dock cui va aggiunto l'esborso di Ln. 6.620.000 quale prezzo d'acquisto della Darsena e delle adiacenze di S. Tommaso<sup>52</sup>. Il tutto dunque per un totale di Ln. 16.320.000, che la commissione stessa, facendo una valutazione di massima relativa all'interesse del capitale sborsato durante lo svolgimento dei lavori calcolato in Ln. 1.680.000, porta a complessive Ln. 18.000.000 quali spese di primo stabilimento. L'ipotesi presentata è accompagnata dalla convinzione che il Governo si accoli più di un terzo della somma totale e che, più in generale, Torino faccia tutte le agevolazioni possibili<sup>53</sup>.

I dati sul movimento del porto forniti dall'avvocato Papa, direttore de « Il Corriere Mercantile », indicano un incremento del 33% del movimento delle merci in entrata e in uscita nel periodo compreso fra il 1845 e il 1851 e, per quanto concerne le importazioni del solo commercio esterno, l'aumento risulta essere del 38% nello stesso arco di tempo<sup>54</sup>.

Sulla base di tali indicazioni, e senza ipotizzare ulteriori incrementi, la commissione prevede che nel dock non possano entrare annualmente meno di 250.000 tonnellate di merci per deposito, transito e consumo interno e che pertanto non vi potranno mai essere meno di 100.000 metri quadrati occupati dalle merci in deposito. Facendo una media sulla base dei fitti pra-

---

*vecchio di Genova*, a cura di E. POLEGGI e L. STEFANI, Genova 1985, p. 73), che trova avversi i marittimi e la commissione stessa, che lo giudicano assolutamente peggiorativo delle condizioni esistenti, dall'Associazione Marittima Ligure, che propone soluzioni repute transitorie e insufficienti, e da Michele Erede, che ha l'idea di costruire un dock di dimensioni limitate nel giardino della villa del principe Doria (*Relazione della Commissione* cit., p. 26).

<sup>52</sup> Seguendo in questo modo la valutazione effettuata nel 1849 dalla Camera di Commercio; v. sopra, p. 260.

<sup>53</sup> *Relazione della Commissione* cit., p. 33.

<sup>54</sup> Il movimento delle merci in entrata e uscita passa da 731.207 tonnellate nel 1845 a 971.793 nel 1851; nello stesso periodo le importazioni del solo commercio esterno, intendendo con questa definizione il commercio fra Genova e i porti stranieri, passano da 292.125 tonnellate a 403.287. Di queste merci l'importazione di grano costituisce una parte davvero considerevole visto che tra il 1820 e il 1850 la media importata è 109.635 tonnellate e, al momento dei lavori della commissione, il deposito abituale dei grani viene stimato intorno a 30.000 tonnellate (*Relazione delle Commissioni* cit., p. 36). Durante i lavori Carlo Greudy presenta anche altri dati relativi alle merci movimentate nel porto in quegli anni e alle proiezioni di possibili incrementi (A.S.C.G., Segreteria Amministrazione Municipale cit., 1272, "Copialettere", contenente i verbali delle riunioni della commissione).

ticati nella città, la commissione calcola che 100.000 metri quadrati affittati a Ln. 10 al metro quadrato possano dare un introito di Ln. 1.000.000 annue, alle quali vanno aggiunte Ln. 500.000 per l'applicazione della tariffa di Ln. 2 per tonnellata di merce movimentata (in entrata e uscita). Dunque, grazie a due fonti principali di rendita, la gestione del dock potrebbe contare su entrate annue per Ln. 1.500.000<sup>55</sup>.

Calcolata una spesa annua di esercizio di Ln. 1.200.000, risulta un avanzo di Ln. 300.000, pari all'interesse di 1,33% sul capitale, che non è elevato, ma certo nemmeno trascurabile visto che, lo si afferma con forza, non si tratta di una speculazione, bensì di un'opera pubblica. È un approccio, questo, che sottolinea la lettura esclusivamente municipale dell'intera operazione, ed esclude pertanto l'ipotesi del ricorso al finanziamento privato<sup>56</sup>.

Infine il relatore Magioncalda esamina alcune delle posizioni avverse alle conclusioni della commissione:

« La prima classe di avversari, e certamente i più temibili, si compone di coloro i quali, chi per una ragione chi per l'altra, vedono di mal occhio il progetto di Governo di trasferire l'Arsenale militare nel Golfo della Spezia ».

Su questo punto la commissione si defila poiché non ritiene le spetti di esprimersi e che la questione sia unicamente di competenza governativa. Tuttavia, senza che ciò risuoni vincolante, il relatore precisa:

« Se questo ultimo fatto dipendesse dal nostro arbitrio, certamente sarebbe allora il caso di decidere le questioni pregiudiziali: se esso fatto sia possibile: se, essendo possibile, sia utile allo Stato: se essendo utile allo Stato, non sia lesivo degli interessi di Genova ».

Proprio tale aspetto del problema, che la commissione si limita a enunciare in termini molto sintetici e quasi asettici, sarà invece un tema che in termini più o meno palesi nei tempi successivi provocherà un rallentamento delle decisioni in proposito.

---

<sup>55</sup> I calcoli fatti sono prudenzialmente e coscientemente bassi rispetto alla previsione molto più elevata calcolata dal progetto Chiavacci, che prevede un guadagno di Ln. 2.500.000.

<sup>56</sup> « ... non si tratta di una speculazione commerciale, ma di un'opera pubblica: per cui la nostra mira non deve essere di farvi dentro larghi guadagni, ma solo di rimborsarsi delle spese ». Pertanto non sono state gonfiate le entrate e diminuite le spese dal momento che l'obiettivo non è « ... di uccellare i capitalisti con presentar loro l'esca di vistosi profitti, secondo che sogliono fare gli autori dei progetti delle imprese industriali e commerciali, ma solamente di assicurare l'interesse della Civica Amministrazione » (*Relazione della Commissione* cit., p. 41).

Tuttavia la commissione ribadisce di dover lavorare sull'ipotesi, « d'altronde ben naturale », che il progetto del Ministro venga accolto favorevolmente dalle Camere<sup>57</sup>.

È rigettata con forza e ironia l'ipotesi di trasformare Genova in una Città-porto franco<sup>58</sup>. Non è poi una grande scoperta – si osserva – estendere la franchigia ad un'intera città, è come se con questa soluzione si cercasse inutilmente « la potenza magica di convertire le pietre in oro », mentre è ormai ben palese che occorre ben altro, occorrono cioè interventi strutturali. Insomma, chi sostiene l'opportunità del porto franco « ha confuso la teoria della libertà del commercio con quella dei depositi franchi »<sup>59</sup>.

La terza e ultima posizione ostile prevista è rappresentata da chi si oppone al costo di un'opera che richiede la spesa di 18 milioni.

A costoro la commissione risponde che l'aumento del debito comunale sarebbe finalizzato a una spesa produttiva e che si tratterebbe di una somma da prendere a prestito per costruire uno stabilimento che « renderà non solo i frutti del capitale, ma anche un fondo per estinguere il debito nel corso di poco più di 40 anni ».

In conclusione la commissione propone un progetto di delibera in cui si chiede al Governo la cessione della Darsena e delle adiacenze di San Tommaso per costruirvi un dock e a tal fine adotta il progetto Maus, come il più corrispondente alle necessità dell'economia marittimo portuale e di quella cittadina<sup>60</sup>.

Come si vedrà tra breve, nelle discussioni relative a questo progetto, mai saranno messe in discussione le osservazioni relative agli alti costi delle operazioni portuali e in generale all'inadeguatezza dello scalo. Così come

---

<sup>57</sup> *Relazione della Commissione* cit., pp. 51-52.

<sup>58</sup> Si fa specifico riferimento al voto espresso nel Consiglio Comunale del 23 ottobre 1851 dove questo progetto fu spacciato ed accolto come « una idea nuova, grande, vasta, generosa, feconda dei più grandi ed utili effetti » (*Ibidem*, p. 54). Peraltro la Camera di Commercio, per voce di Carlo Grendy, vicepresidente, aveva già dato parere negativo a un'analoga proposta presentata dall'avv. Isola, di Novi (A.S.G., Camera di Commercio, Reg. 514, Seduta del 7 novembre 1851).

<sup>59</sup> *Ibidem*, p. 62.

<sup>60</sup> *Rapporto della Commissione Tecnica incaricata di esaminare il progetto del Doc nel locale della Darsena militare di Genova*, redatto a stampa il 19 febbraio 1852 e allegato alla *Relazione della Commissione* cit., pp. 84-121.

verrà sempre condivisa la necessità di collocare Genova nelle rete internazionale dei traffici, con particolare interesse per il mercato svizzero e della Germania meridionale. Tutti argomenti che accompagneranno il dibattito sull'economia genovese per molti decenni ancora.

##### 5. *Un'interruzione inattesa*

La questione sembra avviata assecondando i disegni governativi e le proposte di una importante e significativa componente della società genovese visto che il 19 aprile 1852 il progetto Maus è approvato e viene deliberato di chiedere al Governo la cessione della Darsena e delle adiacenze di S. Tommaso per costruirvi un dock.

Pietro Paleocapa, ministro delle Finanze, esprime « molta contentezza » per l'approvazione, ma quando pare di essere giunti alle battute conclusive, la questione si arena.

Come riferisce il sindaco nel Consiglio del 24 maggio 1852, l'incontro svoltosi a Torino con Cavour è caratterizzato da una serie di divergenze, soprattutto perché il Comune offre un prezzo per l'acquisto della Darsena di Ln. 6.620.000, mentre il Governo ne pretende 9.000.000 oltre alla rinuncia da parte del Municipio del contributo di 2.280.000 diviso in 60 annualità dovutogli dalla Camera di Commercio quale contributo alla spesa di costruzione della strada Carlo Alberto<sup>61</sup>.

Seguono dibattiti prolungati in varie sedute del Consiglio Comunale, per redigere uno schema di convenzione che possa essere accettato da ambo le parti<sup>62</sup>.

Scaturisce infine una proposta di accordo, nel giugno 1852, con modifiche tese ad avere maggiori garanzie finanziarie dal Governo, tale però da essere giudicata impresentabile in Parlamento. Il ministro Luigi Cibrario, infatti, rifiuta di aderire alle richieste genovesi perché, cambiando a suo avviso totalmente la combinazione finanziaria alla base del contratto e chiedendo una maggiore copertura da parte dello Stato, il Municipio si dispone a una esecuzione lenta delle opere, quindi in termini opposti al progetto governativo<sup>63</sup>.

---

<sup>61</sup> A.S.C.G., *Processi verbali del Consiglio Comunale*, 24 maggio 1852, pp. 30-35.

<sup>62</sup> La discussione sull'argomento occupa le adunanze del 28 maggio, e del 2 e 3 giugno.

<sup>63</sup> A.S.C.G., Segreteria Amministrazione Municipale cit., 1272, lettera del ministro Cibrario al sindaco, 28 giugno 1852.

È una grave battuta d'arresto testimoniata dalle dimissioni della commissione Magioncalda, alla quale fa seguito la costituzione di un'altra commissione, a sua volta tormentata da altre ripetute defezioni <sup>64</sup>.

La fine di questa fase di studi e proposte è ben rappresentata da una lettera dell'ing. Maus al sindaco Centurioni. Dopo avere rifiutato l'onorario per il lavoro fatto, il tecnico piemontese spiega di essersi sentito onorato di avere concorso all'elaborazione di uno studio per lo sviluppo della ferrovia e del commercio di Genova, ma, riferendosi all'esperienza appena conclusa, osserva:

« Il étoit bien facile de transformer la Darse en Dock et de prouver l'utilité d'une construction dans les avantages sont évidents, mais dissiper les préjugés, combattre les intérêts particuliers et faire pénétrer dans la population le courage de réaliser cette utile et vaste entreprise était une tache beaucoup plus difficile ... » <sup>65</sup>.

Non stupisce pertanto che di lì a poco, nell'agosto 1852, venga presentato un altro progetto, redatto da Damiano Sauli, che, come si è visto, aveva fatto parte della Commissione Maus, manifestando però al suo interno alcune divergenze <sup>66</sup>. L'ingegnere genovese propone di costruire un dock in una zona immediatamente vicina alla stazione ferroviaria, vale a dire la zona del giardino D'Oria, ma, a prescindere dalle numerose distinzioni tecniche configurate nel progetto rispetto ad altri già proposti, preme sottolineare che Sauli ipotizza di costruire un edificio sulle scogliere, senza sottrarre altre superfici al porto, ma, soprattutto, senza distruggere l'Arsenale <sup>67</sup>. Non solo perché da sempre è convinto non si debba « distruggere per riedificare », ma perché, opponendosi al trasferimento dell'Arsenale a La Spezia è garantita la presenza in porto di un arsenale marittimo destinato alle riparazioni navali sempre più necessarie in una prospettiva di incremento dei traffici <sup>68</sup>.

---

<sup>64</sup> Inizia la lunga e complessa fase delle defezioni, che ancora una volta confermano le profonde lacerazioni esistenti in ambito cittadino tra le forze in campo: rappresentanti del ministero, Camera di Commercio, Associazione Capitani Marittimi etc. Cfr. *Ibidem*, fasc. 52 bis, lettere 16 agosto 1852; fasc. 52, lettere 16 ottobre 1852.

<sup>65</sup> A.S.C.G., Segreteria Amministrazione Municipale cit., 1272, Lettera di Enrico Maus al sindaco di Genova, 25 luglio 1852.

<sup>66</sup> La sua è una « proposta annunciata » visto che riguardo la soluzione del dock nell'area dell'arsenale aveva già avanzato critiche sostanziali (*Relazione della Commissione cit.*, p. 102).

<sup>67</sup> Si avvicina pertanto al progetto Gambaro, già respinto dalla Commissione Magioncalda.

<sup>68</sup> A.S.C.G., Segreteria Amministrazione Municipale cit., 1272, lettera di accompagna-



Come era prevedibile segue un dibattito cittadino anche sul progetto Sauli, e un argomento che si presenta a più riprese, oltre alla correttezza tecnica e al costo, riguarda l'eventuale gratuità dell'area. Soprattutto emerge da parte di molti la diffidenza, nonché l'ostilità, ad accettare che il potenziamento delle strutture portuali, oltre a coniugarsi con la certezza della perdita dell'arsenale militare e quindi con un ruolo strategico di Genova, comporti anche costi elevati per il Comune.

Fabio Accame e Raffaele Rubattino, in particolare, quali simbolici rappresentanti di fazioni opposte, si scontrano con particolare vivacità proprio sul rapporto con il Governo<sup>69</sup>. Tuttavia è nominata un'altra commissione composta da esperti inglesi contattati da Giovanni Ansaldo. Così, sia pure in mezzo a non pochi fraintendimenti, tramite il console sardo a Londra si prendono contatti con John Hartley e con l'ing. Albano, « suddito napoletano, vantaggiosamente conosciuto in Inghilterra ed in varj altri paesi d'Europa »<sup>70</sup>.

Il nuovo gruppo di lavoro presieduto da Antonio Caveri, affiancato fra gli altri da Accame, Ansaldo, Balduino, Grendy, Elena, Rubattino, lavora con tale fatica e lentezza che nella seduta della commissione, il 2 settembre 1852, Caveri, d'accordo con Ansaldo e Rubattino, accusa altri componenti di menare il can per l'aia e di cogliere ogni occasione per tirare in lungo i lavori. Così riporta il verbale:

« ... il Presidente ... ripete che la questione che occupa la Commissione non è solo Economica e Commerciale, o marittima o tecnica. Ognuno sente, dic'egli, che c'è un elemento frazionato, e di prevenzione, per modo che eliminato un progetto, ne sorgerà un altro che avrà i suoi fautori e dopo un altro che avrà pure i suoi e dopo un altro ancora, giacché per taluni è buono ogni mezzo purché valga a frapporre incagli e a tirare le acque in lungo ».

---

mento del progetto Sauli, 6 agosto 1852. D. SAULI, *Memoria in appoggio di un nuovo progetto di Dock nel porto di Genova*, Genova 1853.

<sup>69</sup> A.S.C.G., Segreteria Amministrazione Municipale cit., 1272, *Verbale della Commissione incaricata di proporre i mezzi di migliorare il commercio e l'industria della nostra città*, 6 agosto 1852. Anche durante lo svolgimento dei lavori della commissione Magioncalda Raffaele Rubattino è una voce particolarmente battagliera e portatrice di un progetto di ampio respiro, in contrasto con una visione decisamente più limitata proposta da Erasmo Piaggio, portavoce dei capitani marittimi.

<sup>70</sup> *Ibidem*, fasc. 52 bis, lettera del console italiano a Londra a Giovanni Ansaldo, 9 agosto 1852. Inizialmente Ansaldo confonde J. Hartley con il padre, anch'egli costruttore di docks.

Lavorano comunque due sottocommissioni formate una da ingegneri, l'altra da capitani marittimi, ma non si può certo dire che si arrivi a risultati di rilievo<sup>71</sup>.

Da Torino il ministro delle finanze, Cibrario, esprimendosi indirettamente contro il progetto Sauli, protesta per la perdita di tempo su un argomento così importante per Genova e tutto il Paese e dichiara che a suo parere è «deplorabile il vedere tutti i giorni che una intrapresa di tal fatta venga da molti combattuta e sia (da tre anni?) paralizzata e fatto il pretesto di voler far cosa migliore di quanto fu proposto e sostenuto dal Governo»<sup>72</sup>.

Non è meno pesante la lettera inviata di lì a poco da Cavour, appena insediatosi a reggere il dicastero delle finanze. Il 22 novembre scrive infatti al sindaco che dei «varii nuovi progetti compilati da ingegneri e imprenditori esteri e nazionali» non gli sembra ve ne sia alcuno che possa essere preso favorevolmente in considerazione. Meno che mai il progetto Sauli. Insomma, sono tutti inattendibili. Ma a questo punto il ministro manifesta la «irremovibile determinazione» di procedere comunque a realizzare «la già stabilita trasformazione in Dock commerciale dell'arsenale marittimo di Genova», sia con il concorso della città, sia senza di esso nel caso in cui «per qualsiasi motivo intendesse recedere dalla quasi assunta impresa»<sup>73</sup>.

Nel capoluogo ligure la lettera di Cavour, di cui si diffonde il contenuto, è affrontata molto polemicamente. Alcuni che si definiscono «negozianti» sostengono il sindaco che ha deciso «di non sottostare ad un ordine impolitico, severo ed arbitrario»; il fatto che l'intera questione non sia stata ancora risolta e, soprattutto, che il trasferimento dell'arsenale non sia stato ancora accettato è, a loro avviso, segno di un comportamento corretto da parte dell'amministrazione municipale<sup>74</sup>.

---

<sup>71</sup> La seconda sottocommissione è coordinata da Giacinto Grillo, docente di idraulica all'università (A.S.C.G., Segreteria Amministrazione Municipale cit., 1272, *Verbale della commissione* cit., Seduta del 24 settembre 1852).

<sup>72</sup> A.S.C.G., Segreteria Amministrazione Municipale cit., 1272, lettera di Cibrario al sindaco, 1° ottobre 1852.

<sup>73</sup> *Ibidem*, lettera di Cavour al sindaco, 22 novembre 1852.

<sup>74</sup> *Ibidem*, lettera firmata «Li negozianti di Genova», senza data, ma con il chiaro riferimento al contenuto del «dispaccio Ministeriale». Costoro invitano il sindaco «... prima di por termine a questa tremenda questione di ben ponderare le conseguenze, giacché un dock è necessario, ma non è necessaria la distruzione della Darsina per ottenerlo». Il non avere preso

Altri ancora si affiancano nella solidale protesta: le parole di Cavour offendono tutti, secondo un gruppo di commercianti. Essi ancora ribadiscono che « la compra e distruzione della Darsina imposta dal liberalissimo Ministro » altro non fa che aumentare l'opposizione al suo « capriccio », ma, soprattutto, molti non riescono ad accettare che si debba acquistare ciò che fino a pochi decenni prima era della Repubblica <sup>75</sup>!

La soluzione di Sauli raccoglie sostegni provenienti da parti diverse della popolazione, tutte unite dal sentimento ostile alla politica cavouriana e ai suoi sostenitori <sup>76</sup>. Ne è testimonianza l'istanza presentata al sindaco il 4 dicembre 1852, dove, con tono « irriverente » e ribelle nei confronti di Torino, i sottoscrittori invitano il Consiglio comunale a mantenere l'arsenale e opporsi alle misure governative con coscienza, dignità e indipendenza, soprattutto perché sanno quanto siano « facilmente onnipossenti gli imperiosi voleri che vengono in basso dall'alto ». È un appello contro l'allontanamento della marina militare, ma, più ancora, contro la perdita irreparabile di uno stabilimento « destinato a divenire ben presto indispensabile ai bisogni della marina mercantile » <sup>77</sup>.

C'è in questa posizione un mutamento significativo poiché sembra non interessi tanto mantenere la sede militare in quanto tale, bensì una sede di

---

fino ad allora « niuna deliberazione », esecrabile inadeguatezza per il ministro, è a loro parere segno di « rette intenzioni ».

<sup>75</sup> *Ibidem*, lettera riservata, senza data, firmata « Alcuni commercianti ».

<sup>76</sup> Su « La Maga », Damiano Sauli è visto come « uomo da tutti meritamente stimato, e non meno apprezzabile pel suo merito come ingegnere, che per la sua indipendenza e pel suo disinteressato amore a Genova »; nel medesimo contesto viene espressa una valutazione pesantemente negativa che accomuna Cavour, ormai definito « cava oro », Maus, Greudy e il « Corriere Mercantile » (« La Maga », IV, 1852, 105, 13 settembre 1852). Coerentemente con questa posizione, in altra data sono emessi giudizi positivi nei confronti di Vincenzo Ricci e Lorenzo Pareto, che il 19 aprile votano contro la delibera del municipio sulla richiesta al Governo di cessione della Darsena (*Ibidem*, 104, 22 aprile 1852). Per le elezioni dell'8 dicembre dell'anno successivo i giornali democratici avrebbero boicottato i cavouriani sostenendo quanti, a loro giudizio, sostenevano gli interessi genovesi (*La militanza politica come forza dell'associazione, in L'universo della solidarietà. Associazionismo e movimento operaio a Genova e Provincia. Mostra storica. Catalogo* a cura di L. MORABITO e E. COSTA, Genova 1995, Quaderni dell'Istituto Mazziniano, 7, p. 43).

<sup>77</sup> *All'Illustrissimo e Padrone Colendissimo l'onorevole Sindaco della città di Genova si rivolge viva istanza perché il presente ricorso sia comunicato al Consiglio Generale nella tornata del 6 dicembre 1852* (A.S.C.G., Segreteria Amministrazione Municipale cit., 1272, lettera riservata del 4 dicembre 1852).

lavoro funzionale comunque all'attività marittima. Si manifesta in sostanza l'incomprensione di una mancata conciliazione di due componenti: la costruzione del dock e il mantenimento dello stabilimento militare marittimo, poi magari anche solo marittimo, ma comunque valido per l'attività cantieristica. Complementare a questa è un'altra petizione, che riprende gli stessi temi e al contempo conferma la saldatura esistente a quest'epoca fra sentimenti ostili al governo e associazionismo operaio di ispirazione mazziniana<sup>78</sup>. Le pagine della petizione sono ricoperte quasi interamente dalle quasi tremila firme in prevalenza di aderenti alle associazioni operaie, proprio quelle che da poco tempo hanno cominciato a formarsi: tipografi, vermicellai, orefici, bottai, barilaj, imballatori, pettinari, barcaioi e così via: è l'universo della solidarietà esistente a Genova a quella data, cui si aggregano anche qualche religioso e capitani marittimi. Tra i firmatari compaiono però anche Giuseppe Romanengo, negoziante, Luigi Grendi, spedizioniere marittimo, Nicolò M. D'Oria, Carlo Ferrari, razionale, con buona probabilità l'amministratore del Duca di Galliera<sup>79</sup>.

Il fronte anti piemontese in questo momento sembra rafforzato e ciò spiega la posizione assunta dalla Camera di Commercio, che, nello stesso periodo, forse in attesa che si stemperi la «lotta di opinioni diverse», si limita a ribadire l'importanza della questione e la necessità, indiscutibile, che nasca un dock municipale poiché il danno apportato al commercio dalla mancata costruzione del magazzino, si afferma, è maggiore di quello arrecato alla città dallo spostamento dell'arsenale<sup>80</sup>.

A questo punto un ultimo passo viene effettuato da Cavour allorché nel 1853 ricorre alla consulenza di James Rendel, presidente della società degli ingegneri civili in Inghilterra, che, come l'uomo politico piemontese in seguito avrebbe riferito, non fa che confermarli ulteriormente la bontà

---

<sup>78</sup> Si tratta di un documento intitolato semplicemente *Petizione*, coevo all'istanza avanzata nel dicembre 1852 (*Ibidem*).

<sup>79</sup> Su questo aspetto della vita economica e sociale di Genova si rimanda a E. GRENDI, *Genova nel Quarantotto* cit.; E COSTA, *L'organizzazione operaia a Genova. Momenti di storia delle Società di Mutuo Soccorso*, I, *Il senso politico del mutualismo delle origini (1848-1855)*, in «Genova», 58 (1978, numero speciale); F. DELLA PERUTA, *Il Mutuo Soccorso dagli inizi dell'800 al 1885* e E. COSTA, *Associazionismo e mutuo soccorso in Il mutuo soccorso. Lavoro e associazionismo in Liguria (1850-1925)*, a cura di L. MORABITO, Genova 1999, pp. 27-54; 55-71.

<sup>80</sup> A.S.G., Camera di Commercio, Reg. 514, Seduta del 29 dicembre 1852.

delle sue decisioni e l'opportunità di intervenire su ambedue i fronti, genovese e spezzino <sup>81</sup>.

Il manifestarsi dell'epidemia di colera nell'estate 1854 e gli avvenimenti internazionali, soprattutto la « guerra d'Oriente », concorrono a distogliere il Governo dalla questione genovese, che resta nell'indeterminatezza addirittura per anni, nonostante la comparsa sporadica di altri progetti, nuovi o ribaditi, ma che non trovano comunque terreno fertile.

Nel 1856 una commissione governativa, istituita per esaminare i diversi elaborati relativi al dock da costruire in porto <sup>82</sup>, arriva a esaminarne trentasette, senza giungere ad alcuna conclusione e si ferma al dibattito intorno all'individuazione del sito più opportuno: S. Limbania o Mandraccio <sup>83</sup>.

Il 2 febbraio 1857 il Consiglio comunale torna a esprimersi sulla necessità di costruire il dock e, richiamandosi al voto espresso il 3 giugno 1852, insiste perché la Marina militare resti a Genova. Specifica però che in caso di un suo « indispensabile traslocamento », la Darsena sia destinata esclusivamente per uso mercantile con diritto di prelazione da parte del Comune <sup>84</sup>. La redazione della delibera non è senza intoppi, poiché intorno ad essa una parte delle opposizioni, come si erano venute articolando nei primi anni Cinquanta, cerca di riappropriarsi della questione e di tornare a dibattere sul dock, sull'opportunità di trasferire l'arsenale, di conciliare dock e porto-

---

<sup>81</sup> A proposito del tecnico inglese e delle sue osservazioni dopo il sopralluogo fatto a Genova e La Spezia Cavour riferisce: « ... quando tornò da Genova a Torino venne a vedermi, mi disse, in aspetto d'uomo alquanto meravigliato: come mai il porto di Genova trovasi nella condizione in cui l'ho rinvenuto? Ma quello non è un porto, è una rada! » (C. BENSO DI CAVOUR, *Discorsi parlamentari* cit., XIII, 1857, p. 285, discorso del 29 aprile).

<sup>82</sup> Si veda il R.D. 29 giugno 1856.

<sup>83</sup> A.S.C.G., *Processi verbali* cit., Risposta del consigliere Cataldi all'interpellanza di Ignazio Pallavicini, 31 dicembre 1856, p. 348. Per un elenco delle proposte avanzate su questo argomento si rimanda a G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., I, p. 238 e sgg. Sul progetto dell'ingegnere Giulio Sarti v. anche A.S.C.G., Segreteria Amministrazione Municipale cit., 1272, 52 bis, *Progetto d'un emporio nel Porto di Genova dell'ingegnere Sarti*, 2 maggio 1856. Nella girandola dei progetti si trovano spunti interessanti quando addirittura non vengono elaborate ipotesi più complesse, come quella presentata da Enrico Molinari, capitano marittimo, e Angelo De Scalzi, capo d'opere (E. MOLINARI - A. DESCALZI, *Di un progetto di massima relativo al porto di Genova: pubblicato nel 1856*, Genova 1861). Costoro propongono un articolato progetto di città emporio, che, riprendendo lo schema napoleonico del Tagliafichi, sembra trovare largo consenso nella città, ma non quello del Governo (S. FERA, *La rivoluzione* cit., p. 75).

<sup>84</sup> A.S.C.G., *Processi verbali* cit., seduta del 2 febbraio 1857, pp. 460-465.

franco e di avocare alla città il potere decisionale in materia. In questa occasione il tentativo è portato avanti dal consigliere Giuseppe Cataldi, il quale, pur se in minoranza, cerca di fare dell'individuazione del Mandraccio quale localizzazione più idonea per il dock, la sede che renda compatibile la presenza dell'arsenale militare. La risposta di Cavour è immediata e bruciante, poiché su questo fronte si consuma un ultimo contrasto con una parte dell'élite cittadina. La lettera nella quale il ministro delle Finanze prende atto della deliberazione del Consiglio comunale rappresenta anche un significativo allontanamento da chi, in questo caso il Cataldi, ha tentato un'ultima carta contro i disegni governativi diffondendo il contenuto dei lavori della commissione prima ancora di darne conto al ministero<sup>85</sup>. Dunque non c'è alcuna intenzione di lasciare spazio a interventi alternativi o a modifiche dell'indirizzo preso: il 17 aprile viene nuovamente affidato all'ing. Rendel l'incarico di adattare il progetto elaborato a suo tempo, sulla base di importanti mutamenti intervenuti rispetto alle rilevazioni effettuate nel 1853, prima fra tutte la presenza della ferrovia a Caricamento.

#### 6. *Verso una non scontata, faticosa, soluzione*

Il discorso di Cavour, presidente del Consiglio, nell'aprile 1857, alla vigilia della conclusione di questa travagliata vicenda, è lungo e polemico, segnato da grave insofferenza e infastidita avversione – dal suo punto di vista forse in parte giustificata – nei confronti della città ligure.

«Questo progetto, egli dice, fu combattuto sotto tanti diversi aspetti, con ragioni non solo così diverse, ma tra esse così contraddicenti», da non riuscire a esporre con ordine tutte le vicende<sup>86</sup>. Ripercorre gli annosi contrasti con molti deputati genovesi, a lui contrari riguardo tutte le fasi della vicenda, con il chiaro intento di ridurre a balbettanti e miopi polemiche le critiche e i timori avanzati nei confronti di Torino. Egli sa di non avere più

---

<sup>85</sup> « Il sottoscritto – scrive Cavour al sindaco – non può ... astenersi dal manifestare lo stupore da lui provato nel vedere che il Consigliere Cataldi abbia potuto poter propalare quanto si era operato nel seno della Commissione Governativa, mentre questa non aveva ancora fatta relazione del proprio operato al Ministero ». Senza voler « imputare sinistre intenzioni a persona tanto delicata », egli condanna un'indiscrezione « che avrebbe potuto recare gravi incagli al Governo » (A.S.C.G., Segreteria Amministrazione Municipale cit., 1272, lettera del ministro delle Finanze al sindaco, 17 febbraio 1857).

<sup>86</sup> C. BENSO DI CAVOUR, *Discorsi parlamentari* cit., XIII, p. 269.

efficaci oppositori e nell'intervento, abile, ma non del tutto veritiero, con cui delinea le tappe principali della vicenda, ribadisce come i punti nodali dei problemi allora individuati, sia per la marina da guerra che per il porto genovese, siano rimasti pressoché immutati.

Proprio la necessità sempre più vitale di intervenire in ambito portuale piega, almeno in parte, le opposizioni locali, che non hanno più la forza di contrapporre un progetto alternativo, mentre i bisogni dello scalo e della sua organizzazione sono ormai ingigantiti alla luce di un ulteriore incremento del movimento marittimo. D'altra parte la presenza di nuove attività industriali non può che zittire chi temeva una perdita di posti di lavoro. Ultimo, ma certo non secondario elemento che spinge per l'attuazione del programma delineato già con il « Piano normale » redatto nel 1850, all'indomani della guerra del 1848-1849, è la presa d'atto della nascita di una flotta moderna, rappresentata dalle marine inglese e francese, in azione nella guerra di Crimea.

Nel maggio 1857 il progetto del trasferimento dell'Arsenale da Genova alla Spezia viene approvato alla Camera, dopo una discussione serata, con 94 voti favorevoli e 52 contrari, seguito di lì a poco, il 18 giugno, dall'approvazione al Senato, dove Antonio Brignole Sale eleva un'ultima e nostalgica protesta contro il collocamento di una struttura militare vicino alla frontiera<sup>87</sup>. Il 14 luglio 1857 il progetto diventa legge e si autorizza la spesa di 10 milioni di Lire nuove per l'arsenale marittimo al Varignano<sup>88</sup>.

Il clima è ormai mutato; il fallimento del tentativo insurrezionale di Carlo Pisacane concorre certo a smorzare le opposizioni cittadine e passa così più diffusamente una lettura solo economica della costruzione di magazzini portuali, la cui utilità a questo punto è così premente da fare apparire lontane e prive di significato le furibonde controversie in atto fino a poco tempo prima. Con un linguaggio caratteristico della città, nell'approccio, nel tono e nelle espressioni, al punto che ancora oggi, fatte alcune ovvie diffe-

---

<sup>87</sup> Discorso detto dal marchese Antonio Brignole Sale senatore del Regno nella tornata del 27 giugno 1857 in ordine alla discussione sul progetto di legge pel trasferimento della marina militare sarda nel golfo della Spezia, Genova 1857. Sul confronto in Parlamento vedi G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., I, p. 240.

<sup>88</sup> Per una ricostruzione delle vicende legate all'arsenale spezzino v. G. FERRO, *La Spezia. Appunti di geografia urbana*, in « Annali di ricerche e studi di geografia », XV/2 (1959), pp. 103-134; A. FARA, *La Spezia*, Roma-Bari 1983; P. CEVINI, *La Spezia*, Genova 1984; di recente cfr. G. LUVISOTTI, *L'arsenale della Spezia*, La Spezia 1999.

renze, potrebbe sentirsene uno uguale, nel novembre 1856 Francesco Bruzzone, commesso, scrive un'accurata lettera «riassuntiva» dello stato d'animo e delle aspettative degli operatori del porto:

«Genova manca di tutto quanto può renderla quello che dovrebbe essere», esordisce, «porto ristretto e mal sicuro, privo di docks, ponti, magazzini, mezzi di sbarco ed imbarco, mezzi di pronto trasporto all'interno non solo della città ma del paese come lo vorrebbe una piazza di transito, essendo il ramo d'affari, transito quello che più d'ogni altro richiede prontezza. I vapori impiegano lo spazio incredibile di 10 a dodici giorni per immettere a terra le merci destinate a Genova o che transitano per essa, e queste merci rimangono di e notte esposte agl'insulti del tempo e del mare perché non vi sono tettoje o depositi atti a sostarle ... Le merci in quarantena perfino restano esposte sulle piazze a quanto può loro capitare e ben spesso a' rubarizj e tutto ciò non preoccupa nulla affatto i Signori Ministri di commercio e de' lavori pubblici.

Essi pare non sappiano essere il commercio la ricchezza di tutti i paesi; e che bisogna alle popolazioni fornire i mezzi per poter soddisfare a' propri obblighi e non dissanguarle soltanto senza mai nutrirle.

I legni partono vuoti a migliaia da Genova ed il commercio le vien tolto dalle vicine città e Marsiglia più d'ogni altra. Ma quello è Governo che sa governare e coloro che rappresentano quella città fanno il compito loro.

Noi siamo e saremo sempre i poveri tributari dell'altri paesi. Povera Italia, povera Genova. I nostri rappresentanti dormono!

Svegliatevi e fate un po' il vostro dovere, ne è tempo ormai».

Una volta manifestato il disappunto e incitato cittadini e governanti all'azione, Bruzzone aggiunge alcune informazioni che meglio specificano il ruolo internazionale svolto (o che potrebbe svolgere) lo scalo genovese:

«coll'istmo di Suez aperto, col Luckmanier o S. Gottardo, e col Cenisio traforati, Francia, Svizzera e Germania faranno, colle loro merci, capo a Genova. E come e dove potrà Genova ricettare, ricevere, spedire, imbarcare e sbarcare le immense quantità di merci che verranno d'Indie e d'Egitto destinate all'Europa dal mondo e da questa destinate all'Egitto, alle Indie?

Ohimé, io vedo Genova perire sotto quel peso per incuria del Governo e degli amministratori e de' suoi rappresentanti.

Bando alla Politica, ora è tempo di pensare a far fiorire in Italia il commercio, l'industria e l'arti. Speriamo! Ma non vorrei che Genova in sperando morisse ca ... cantando»<sup>89</sup>.

A questa data il Comune si appresta a decidere sulle caratteristiche dei nuovi impianti della Darsena e sulla loro gestione, ma per Genova e il porto,

---

<sup>89</sup> I.M.G., 6/982, 2, lettera di Francesco Bruzzone, commesso, 7 novembre 1857. Il destinatario è con buona probabilità il sindaco.



il 1857 rappresenta solo la conclusione della prima parte della vicenda che riguarda la Darsena.

Dopo anni le trattative tra Governo e Municipio vengono riprese, in un contesto economico, politico e amministrativo profondamente mutato rispetto a quello che aveva caratterizzato gli anni Cinquanta, e nel maggio 1870, quando è sindaco il barone Podestà, viene stipulata la convenzione con cui la Darsena, il seno di S. Limbania, il promontorio di S. Tommaso, il bacino di carenaggio e il cantiere della Foce sono ceduti al Comune al prezzo di 7 milioni di lire. È la premessa per la realizzazione dei magazzini comunali<sup>90</sup>.

---

<sup>90</sup> MUNICIPIO DI GENOVA, *Gli stabilimenti commerciali marittimi del Comune di Genova*, Genova 1910, p. 62.

## INDICE

Programma	pag.	5
<i>Dino Puncuh</i> , La fondazione della Società Ligure di Storia Patria	»	7
<i>Bianca Montale</i> , Genova 1857. Cronaca di un anno cruciale	»	31
<i>Giovanni Assereto</i> , Storiografia e identità ligure tra Settecento e primo Ottocento	»	57
<i>Ilaria Porciani</i> , Associarsi per scrivere la storia: uno sguardo di insieme sul contesto europeo	»	89
<i>Umberto Levra</i> , Gli storici “sabaudisti” nel Piemonte dell’Ottocento: personaggi, istituzioni, carriere, reti di relazioni	»	113
<i>Gian Savino Pene Vidari</i> , La nascita della Società Ligure di Storia Patria e la torinese Regia Deputazione di Storia Patria	»	127
<i>Silvano Montaldo</i> , Genova nel 1857 vista da Torino	»	169
<i>Ester De Fort</i> , Immigrazione politica e clima culturale a metà Ottocento nel Regno di Sardegna	»	193
<i>Marco Doria</i> , Economia e investimenti finanziari a Genova nell’età cavouriana	»	225
<i>Maria Stella Rollandi</i> , Il porto di Genova e il problema del trasferimento della base navale	»	253

<i>Quinto Marini</i> , Un'occasione mancata. La narrativa risorgimentale ligure tra racconto storico, autobiografia e romanzo (Mazzini, Canale, Ruffini, Barrili, Abba)	pag.	285
<i>Matteo Palumbo</i> , Dalla patria perduta alla patria trovata: le «Ultime lettere di Jacopo Ortis» e «Le confessioni di un Italiano»	»	317
<i>Laura Nay</i> , “Dall’Alpe a Spartivento”: memorie di “vite tempestose”	»	333
<i>Gian Paolo Marchi</i> , Amore e patria in Aleardo Aleardi	»	353
<i>Valter Boggione</i> , Modelli dell’innografia ottocentesca: Manzoni e Tommaseo	»	369
<i>Giovanna Sparacello</i> , Le fonti francesi dei libretti verdiani: a proposito di <i>Stiffelio</i> e <i>Aroldo</i>	»	397
<i>Elisabetta Fava</i> , Salotto e patriottismo	»	409
<i>Antonio Rostagno</i> , La musica per orchestra nella storia dell’Italia ottocentesca	»	423
<i>Philip Gossett</i> , Cantando le Cinque Giornate	»	453



**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