

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



Economia e investimenti finanziari a Genova nell'età cavouriana

Marco Doria

1. *La storiografia*

Una riflessione sulla realtà genovese degli anni Cinquanta del XIX secolo non può prescindere dal giudizio, ampiamente condivisibile, di Bianca Montale sulla produzione scientifica relativa alla storia di Genova nel periodo risorgimentale: la studiosa afferma a tale proposito che «si è scavato in profondità soprattutto nel campo della storia economica, sociale e finanziaria»¹. Nel corso dei decenni sono stati pubblicati infatti numerosi saggi che hanno offerto e offrono significativi contributi alla conoscenza delle trasformazioni economiche della città. Dopo un primo stimolante, ancorché impressionistico, intervento di Carlo Maria Cipolla che suggerisce ipotesi interpretative e individua cicli congiunturali che spiegano la dinamica degli eventi², compaiono negli anni Sessanta del secolo scorso corpose monografie capaci di proporre approfonditi quadri d'assieme, pur privilegiando specifici ambiti tematici. Nel 1961, Giuseppe Felloni descrive i cambiamenti demografici caratterizzanti la Liguria nell'Ottocento ponendoli in relazione alle coeve trasformazioni economiche³; pochi anni dopo lo stesso Felloni, unitamente a Mario Da Pozzo, rivolge la sua attenzione alle vicende della Borsa di Genova, la più importante del paese sino agli inizi del XX secolo: puntuale è l'analisi dei cicli economici al cui interno si collocano le vicende delle imprese quotate, ancora poche ma comunque rappresentative di una più moderna realtà emergente⁴; nel 1966 Luigi Bulferetti e Claudio Costantini tratteggiano l'evoluzione dell'economia regionale tra Ancien Régime e prima metà

¹ B. MONTALE, *Mito e realtà di Genova nel Risorgimento*, Milano 1999, p. 10.

² C.M. CIPOLLA, *Agli inizi della rivoluzione industriale nell'economia ligure*, in *Genova. Uomini e fortune*, Genova, s.d. (ma 1954).

³ G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, Torino 1961.

⁴ M. DA POZZO, G. FELLONI, *La Borsa Valori di Genova nel secolo XIX*, Torino 1964.

dell'Ottocento, evidenziando il lungo permanere di antichi modelli nel mondo delle manifatture e dei commerci, solo parzialmente scossi dall'apparire sulla scena di nuovi soggetti imprenditoriali⁵; ad essi guarda invece Giorgio Doria che volge la sua attenzione agli investimenti di capitale effettuati in settori emergenti e in forme nuove, attraverso società per azioni, a Genova in decenni che si concludono con la piena industrializzazione della città⁶; il lavoro di Giulio Giaccherò riprende con ampio respiro narrativo e facendo scrupoloso utilizzo della pubblicistica dell'epoca le questioni dell'economia collegandole alle vicende politiche in un articolato lavoro di taglio generale⁷. Oltre a queste monografie debbono essere ricordati alcuni importanti articoli, coevi o di poco precedenti, che arricchiscono ulteriormente la nostra conoscenza del periodo⁸.

I successivi contributi degli studiosi, facilitati dalle ricerche già condotte, hanno potuto concentrarsi sull'analisi di specifici settori economici, imprese, personaggi e aspetti (ad esempio quelli urbanistici) della storia della città, aggiungendo informazioni, dati statistici, particolari a un quadro già ben definito nelle sue linee di fondo⁹. È dunque possibile in questa sede,

⁵ L. BULFERETTI, C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano 1966.

⁶ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, I, *Le premesse (1815-1882)*, Milano 1969.

⁷ G. GIACCHERO, *Genova e Liguria nell'età contemporanea*, Genova 1970.

⁸ Segnalo i saggi di U. MARCHESE, *L'industria armatoriale ligure dal 1816 al 1859*, in « Archivio economico dell'Unificazione italiana », VI, fasc. I, Roma 1957 e *Il porto di Genova dal 1815 al 1890*, *Ibidem*, IX, Roma 1959 e di E. GRENDI, *Genova nel Quarantotto. Saggio di storia sociale*, in « Nuova Rivista Storica », XLVIII/III-IV (1964), e *Il mutualismo a Sampierdarena 1851-1870*, in « Movimento operaio e socialista », X/3-4 (1964).

⁹ Senza alcuna pretesa di esaustività, si rinvia per quanto riguarda la storia dell'industria ai volumi di M. DORIA, *Ansaldo. L'impresa e lo stato*, Milano 1988, e *Storia dell'Ansaldo*, 1, *Le origini. 1853-1882*, a cura di V. CASTRONOVO, Roma-Bari 1994; sul porto e la marina mercantile si vedano M.E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)*, in « Miscellanea storica ligure », XVII/1-2 (1985); EAD., *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Milano 2000; G. DORIA, *Debiti e navi. La compagnia Rubattino 1839-1881*, Genova 1990; M. DORIA, *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di P. FRASCANI, Roma 2001; per quanto riguarda singole figure di imprenditori e uomini d'affari V. CASTRONOVO, *Giovanni Ansaldo e la Liguria del suo tempo*, e R.P. COPPINI, *Carlo Bombrini finanziere e imprenditore*, entrambi in *Storia dell'An-*

focalizzando l'attenzione sul decennio cavouriano, compiere uno sforzo di sintesi che, con le necessarie puntualizzazioni relative a temi di particolare rilevanza, permetta di collocare le vicende genovesi in un più ampio contesto proponendo una chiave di lettura complessiva delle stesse.

2. *Il contesto*

2.1. *L'eredità del passato*

Da un esame delle condizioni dell'economia genovese tra la Restaurazione e il cruciale biennio 1848-1849 emerge un quadro non certo brillante¹⁰. Quell'immagine di "stagnazione" proposta da Cipolla nel suo scritto citato è ripresa e confermata dagli studi successivi, da cui pure si evidenziano alcune luci accanto alle ombre. Le turbolenze degli anni napoleonici comportano la perdita di ingenti capitali investiti all'estero e anche le risorse finanziarie immobilizzate nel debito pubblico della vecchia repubblica sono in larga misura perdute¹¹.

La politica economica inizialmente adottata dal Regno di Sardegna, marcatamente protezionista e non favorevole per quanto riguarda il porto di Genova al commercio di transito, penalizzato dall'adozione dei diritti differenziali che colpiscono le navi battenti bandiere estere, non incoraggia le attività del ceto imprenditoriale della città, nei cui confronti si nutrono ancora a Torino non poche diffidenze. Esempificano questa realtà difficile due esempi, l'uno riferito al movimento marittimo registratosi nello scalo genovese nei decenni successivi alla Restaurazione e all'annessione della Liguria ai domini dei Savoia, l'altro alla struttura dell'occupazione nel settore manifatturiero del circondario di Genova negli anni Trenta: il primo dimo-

saldo, 1 cit.; sul mondo del credito e della banca L. CONTE, *La Banca Nazionale. Formazione e attività di una banca di emissione 1843-1861*, Napoli 1990; sulle trasformazioni urbanistiche della città si possono consultare E. POLEGGI, P. CEVINI, *Genova*, Roma-Bari 1981, e F. BALLETTI, B. GIONTONI, *Genova. Cultura urbanistica e formazione della città contemporanea 1850-1920*, Genova 1984.

¹⁰ Sull'argomento si veda 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).

¹¹ G. FELLONI, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano 1971, pp. XIII-XIV, 477-480, 488-491.

stra il sostanziale immobilismo del porto testimoniato dall'invarianza del tonnellaggio delle navi in arrivo; il secondo evidenzia come sia ancora largamente dominante il comparto tessile (30.346 occupati), e segnatamente quello della lavorazione a domicilio (26.938 addetti), di carattere tipicamente preindustriale, in ambito manifatturiero ove risultano occupate circa 40.000 persone ¹².

Navi in arrivo nel porto di Genova. Tonnellaggio (s.n.) (medie annue)

1816-1820	376.868
1841-1845	385.630

Fonte: M.E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova* cit., tab. I e II (nostre elaborazioni).

Nel corso degli anni Quaranta, tuttavia, si colgono alcuni segni di un cambiamento in atto, che se non modificano il quadro generale sopra richiamato, indicano comunque l'avvio di un processo destinato a svilupparsi. Più ampia e libera è innanzi tutto la circolazione delle idee che consente di affrontare con accenti nuovi il tema del protezionismo e del liberoscambismo, con riferimento al ruolo di Genova nel contesto italiano ed europeo: l'accoglienza riservata nel 1847 a Richard Cobden, in occasione del suo viaggio nel Regno di Sardegna, ne è chiara testimonianza. Si moltiplicano gli interventi relativi alla questione dei collegamenti infrastrutturali tra Genova e il suo hinterland piemontese e lombardo e nel 1846 si avviano i lavori per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Genova. Nel settore del credito si costituisce nel 1844, in forma di società per azioni, la Banca di Genova che nel 1849 si fonde con la Banca di Torino dando vita alla Banca Nazionale del Regno di Sardegna. Negli stessi anni sorge pure, filiazione dell'antico Monte di Pietà, la Cassa di Risparmio, a richiamare la possibilità, o quanto meno l'auspicio, di procedere a una nuova raccolta del risparmio del cetto medio e in parte anche popolare. Più limitate appaiono invece le iniziative in campo manifatturiero e non di rado destinate a vita travagliata, come accade alla officina meccanica di Taylor e Prandi, insediatasi a partire dal 1846 in quel di Sampierdarena ¹³. Il decennio si conclude drammaticamente, con i fatti del 1848-49, di cui pure deve essere sottolineato, come ha

¹² G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico* cit., pp. 26-29.

¹³ M. DORIA, *Un'economia in trasformazione* cit., pp. 184-190.

ricordato Edoardo Grendi, il tratto “borghese” che ne esalta determinate « suggestioni politico-culturali: il liberalismo, lo Statuto, la Guardia Nazionale, il Municipio elettivo, il Parlamento, la Lega Doganale, il “mercato lombardo” »¹⁴.

2.2. *L'economia internazionale alla metà del XIX secolo*

Lo studio dei cicli economici colloca gli anni Cinquanta dell'Ottocento all'interno della fase ascendente di un ciclo Kondrat'ev apertosi nel 1849 in seguito alla scoperta dei ricchi giacimenti auriferi della California. La più abbondante offerta di moneta determina un rialzo dei prezzi che stimola a sua volta una maggiore vivacità economica. Contestualmente un “grappolo” di innovazioni tecnologiche, centrate attorno alla costruzione delle reti ferroviarie, contribuisce all'aumento del PIL in diversi paesi europei e negli Stati Uniti d'America¹⁵. La rivoluzione dei trasporti (ferrovie e progressivo affermarsi della navigazione a vapore) favorisce la crescita del commercio internazionale, sorretta dall'adozione da parte di numerosi governi di politiche di impostazione liberoscambista¹⁶. La Gran Bretagna, alfiere del *free trade*, si pone alla guida di questo processo di crescita e sviluppo dell'economia europea e internazionale: la grande esposizione di Londra del 1851, con 6 milioni di visitatori e 14.000 espositori, ne è attestazione evidente¹⁷.

Le relazioni commerciali ed economiche italo-britanniche si intensificano nel decennio. Affluiscono nella penisola capitali inglesi: nel 1851 la banca Hambro's colloca titoli del prestito sardo alla borsa di Londra; nel 1855 il governo inglese presta 2 milioni di sterline al governo sabaudo per ottenerne la partecipazione alla guerra di Crimea; capitali inglesi sono investiti, negli stessi anni, nelle ferrovie toscane e lombardo-venete. Tra il 1854 e il 1860 raddoppiano le esportazioni dalla Gran Bretagna verso l'Italia (da 2,17 a 4,5 milioni di sterline) mentre restano stabili le importazioni dalla penisola¹⁸.

¹⁴ E. GRENDI, *Genova nel Quarantotto* cit., pp. 319-321.

¹⁵ M. NIVEAU, *Storia dei fatti economici contemporanei*, Varese 1972, p. 137.

¹⁶ J. FOREMAN-PECK, *Storia dell'economia internazionale dal 1850 a oggi*, Bologna 1999, p. 85 e sgg.

¹⁷ *Ibidem*, p. 65 e sgg.

¹⁸ Dalla Gran Bretagna giungono filati e tessuti di cotone, prodotti meccanici e siderurgici e, in quantità crescenti sebbene tale commercio sia ai suoi inizi, carbone. L'Italia esporta invece

Genova è terminale privilegiato di questi traffici: dai porti di Cardiff, Londra, Liverpool, vi giungono manufatti e carbone mentre da lì partono navi cariche di cereali provenienti dal Mar Nero e destinati al mercato britannico; il porto ligure, nei disegni della politica britannica dovrebbe assumere un ruolo alternativo a Marsiglia come centro di smistamento del commercio inglese col Mediterraneo orientale.

2.3. *La politica economica di Cavour*

Rilevanti sono l'impulso e i condizionamenti derivanti all'economia genovese dagli indirizzi impressi da Cavour all'azione di governo¹⁹. La cultura economica dello statista piemontese – nel 1850 ministro di agricoltura e commercio nel governo D'Azeglio, carica cui aggiunge quella di ministro delle finanze nel 1852, poco prima di diventare presidente del consiglio, ruolo che conserva ininterrottamente sino al 1859 per tornare a ricoprire l'incarico nel 1860-1861 – si definisce negli anni Quaranta ed è fortemente permeata dall'impostazione liberista: da qui la sua radicata avversione a vincoli e protezioni che limitino l'iniziativa dei privati, strettamente connessa nell'ottica di Cavour all'indipendenza dei cittadini e al senso di responsabilità dell'individuo. Con l'assunzione di gravosi impegni di governo certe intransigenze dottrinarie si piegano comunque a una ben più duttile prassi (taluni studiosi parleranno di «manifestazione di ... relativismo pratico o opportunismo fattivo», mentre Francesco Sirugo ricorda come l'economia post-ricardiana, da Malthus a Mill, sia già «avviata a considerare con minore rigidità il problema dell'interventismo statale e la politica della spesa pubblica») ²⁰.

Prima del suo ingresso nel ministero D'Azeglio, Cavour ha modo di intervenire sui temi della libertà di commercio, della necessità di promuovere lo sviluppo degli istituti di credito che a suo giudizio debbono essere attivi nello scontare cambiali commerciali (a questo proposito egli non manca di muovere critiche – scrivendo nel 1848 su «Il Risorgimento» – alla Banca di

zolfi, marmi, olio, vino, agrumi. Sulle relazioni economiche italo-inglesi si veda P. BOLCHINI, *La Gran Bretagna e la formazione del mercato italiano (1861-1883)*, in «Miscellanea Storica Ligure», I/2 (1969).

¹⁹ Sulla figura e l'opera dello statista piemontese il riferimento obbligato è a R. ROMEO, *Cavour e il suo tempo (1842-1854)*, Roma-Bari 1977, e ID., *Cavour e il suo tempo (1854-1861)*, Roma-Bari 1984.

²⁰ *Cavour. Scritti di economia 1835-1850*, a cura di F. SIRUGO, Milano 1962, p. XXXVI.

Genova da lui imputata di eccessiva prudenza). Assolutamente consapevole della valenza strategica delle ferrovie, sostiene la necessità di realizzare in tempi rapidi la linea Torino-Genova e, nel 1848, afferma che debbono collegarsi direttamente Genova e Milano, questione questa dalle evidenti valenze politiche: un sistema infrastrutturale integrato che abbia come cardini Torino, Genova e Milano prefigura inevitabilmente, anche se allora solo implicitamente, un diverso assetto politico istituzionale del Nord Italia²¹. Nell'ottica di Cavour, come egli sottolinea nel 1847, Genova deve guardare al suo hinterland ed essere al tempo stesso crocevia di grandi traffici marittimi: l'abolizione delle *Corn laws* da parte del governo britannico (1846) e la prevista abrogazione dei *Navigation Acts* aprono interessanti prospettive agli operatori portuali di Genova e Livorno, i cui scali possono diventare «in certo modo succursali dei depositi liberi (docks) di Londra e di Liverpool»²².

Gli atti compiuti da Cavour, dopo che egli assume responsabilità di governo sono coerenti con quanto da tempo sostiene. Nel 1850 vengono aboliti i dazi differenziali (che privilegiando la marina sarda avevano reso il porto di Genova più costoso per il naviglio battente bandiere estere)²³; nello stesso anno il nuovo trattato di commercio con la Francia apre una serie di accordi (col Belgio, l'Inghilterra, ancora la Francia, la Svizzera, i paesi Bassi, Amburgo, Lubeca, Brema), stipulati nel 1851, ispirati ai principi del libero scambio. La spinta a un rinnovato e attivo ruolo di Genova nel sistema delle relazioni economiche internazionali è stata data.

²¹ *Ibidem*, pp. 230-232, 361-363.

²² Si veda l'articolo *Dell'influenza della nuova politica commerciale inglese* (« Antologia italiana », 1847), *Ibidem*, pp. 274-275.

²³ Cavour interviene sul tema in parlamento, nella seduta del 4 aprile 1850, rilevando come « il porto di Genova ... è una piazza importantissima sì per ragione dei capitali ingenti che si trovano in quella città, sì per il frequente concorso dei forestieri, sì per il numeroso naviglio che essa possiede »; dunque « per il commercio di deposito e di esportazione l'abolizione dei dazi differenziali sarà utilissima: una parte del commercio del grano che si faceva altre volte da Genova cogli altri porti del Mediterraneo e dell'Oceano fu perduta appunto a cagione dei dazi differenziali che non esistevano nel vicino porto di Livorno » (G. GIACCHERO, *Genova e Liguria nell'età contemporanea* cit., pp. 186-187, 231).

3. Tra continuità e novità: l'economia genovese negli anni Cinquanta dell'Ottocento

3.1. Le "letture" della storiografia; i cicli economici

Nel suo citato contributo del 1954, Carlo Maria Cipolla, partendo da una sottolineatura del boom registratosi a Genova nel 1852-1853, per quanto esso sia stato seguito da una crisi, scrive che in ogni caso « il seme di una espansione di lungo periodo era stato gettato », poiché le « innovazioni erano penetrate » e « l'economia ligure era entrata in un nuovo ciclo secolare ». Si può dunque parlare di avvio della rivoluzione industriale, « frutto allora di un risveglio dell'iniziativa privata intelligentemente stimolata » dalla politica economica, politica caratterizzata da « piani "produttivistici" sotto il segno di un sostanziale "liberismo" »²⁴. Ben diversa è la valutazione di Luigi Bulferetti e Claudio Costantini i quali affermano che l'economia ligure e genovese nel decennio cavouriano

« non ha mutato struttura in alcuno dei rami che le erano propri: né nella marineria (...), né nel commercio di transito, né – infine – nell'industria. Essa vide soltanto intensificarsi, ma con ritmi non eccezionali, i traffici e gradatamente ammodernarsi impianti e mezzi, senza, però, che alcun elemento nuovo intervenisse a mutarne la fisionomia »²⁵.

Un'osservazione più dettagliata delle vicende economiche genovesi degli anni Cinquanta dell'Ottocento può dunque servire a meglio definire una questione controversa, evidenziandone i diversi aspetti.

Innanzitutto vale la pena richiamare i cicli entro i quali il decennio deve essere collocato o che, se di minore durata, lo caratterizzano. Il trend secolare è segnato da una crescita marcata: si tratta di un movimento continuo, talvolta impetuoso ma più spesso molecolare e, con uno sguardo rivolto al breve periodo, non facilmente percepibile. Gli anni Cinquanta inoltre si inscrivono, come si è detto, nella fase ascendente del ciclo Kondrat'ev che copre la seconda metà del XIX secolo. Considerando invece, come fanno Giuseppe Felloni e Mario Da Pozzo, le oscillazioni dei valori alla Borsa di Genova (legalmente istituita nel 1855), si nota come « gli anni 1852-60 racchiusero un ciclo congiunturale completo », iniziato con l'effervescenza del 1852-1853, tosto seguita dal raffreddamento del 1853; nel 1856 si registra un nuovo rialzo dei titoli mentre sul finire del decennio l'andamento dei titoli non è certo brillante, complice

²⁴ C.M. CIPOLLA, *Agli inizi della rivoluzione* cit., pp. 20-21.

²⁵ L. BULFERETTI, C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria* cit., p. 481.

non secondaria la situazione di tensione legata agli eventi bellici risorgimentali²⁶. Bisogna però valutare il peso effettivo dei titoli trattati in borsa, allora pochi come poche erano all'epoca le società di capitali, le "anonime", circoscrivendo così la rilevanza degli indicatori borsistici. I movimenti repentini e accentuati dell'economia finanziaria non debbono far perdere di vista quelli più lenti e profondi dell'economia reale. Ad essi conviene dunque volgere ora lo sguardo.

3.2. *L'economia reale. L'analisi dei settori*

Il commercio e i traffici portuali

Il movimento del porto, tradizionale polmone dell'attività economica del capoluogo ligure, appare in rapida espansione quale che sia l'indicatore considerato: il tonnellaggio complessivo delle merci sbarcate e imbarcate, il loro valore, la stazza delle navi che giungono nello scalo. Non mancano naturalmente alcune oscillazioni ma è evidente la crescita dei traffici, e si tratta di una crescita consistente.

Merci imbarcate e sbarcate nel porto di Genova (tonnellate)

1815-1824 (media annua)	400.000
1845	548.640
1850	725.236
1851	777.633
1861	905.793

Fonte: M.E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova* cit., tab. V.

Per quanto riguarda la composizione merceologica dei traffici, importante è il commercio del grano che proviene dal Mar Nero ed è destinato in buona misura ai mercati dell'Europa nord-occidentale. Ancora fondamentale risulta il commercio dei coloniali mentre solo sul finire del decennio cresce il valore del carbone che giunge sulle banchine del porto dall'Inghilterra e dal Galles. Si intensifica inoltre il flusso degli emigranti che lasciano la Liguria e l'Italia per trasferirsi, temporaneamente o per sempre, in America, in particolare nei paesi del Plata²⁷.

²⁶ M. DA POZZO, G. FELLONI, *La Borsa Valori di Genova* cit., pp. 90-96.

²⁷ M.E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture* cit., tab. IX-X; M. DORIA, *La marina mercantile a vela* cit., p. 94.

	Valore del commercio portuale con l'estero (milioni di lire)	Import netto di cotone greggio (milioni di kg)
1852	387,3	7,2
1853	382,9	5,9
1854	374,6	4,8
1855	396,1	5,9
1856	511,7	10,1
1857	443,8	10,0
1858	429,3	5,4
1859	459,7	10,4
1860	517,4	12,8

Fonte: M. DA POZZO, G. FELLONI, *La Borsa Valori di Genova* cit., p. 94.

Alla crescita del commercio si accompagnano rilevanti incrementi dei profitti conseguiti e conseguentemente dei capitali accumulati e quindi re-investibili da parte degli operatori economici.

La flotta mercantile a vela e a vapore

Potente risulta anche lo stimolo che l'intensificarsi dei commerci trasmette alla marineria genovese che, accanto alle flotte estere, contribuisce viepiù, con il proprio naviglio, ai traffici dello scalo pur non trascurando affatto la navigazione volandiera.

Navi in arrivo nel porto di Genova (tonnellaggio s. n.) (medie annue)

1841-1845	385.630
1846-1850	462.254
1851-1855	573.779
1856-1860	701.426

Fonte: M. DORIA, *Un'economia in trasformazione* cit., p. 177.

Nel corso degli anni Cinquanta la scena è ancora dominata dai velieri le cui rotte coincidono in buona misura con i percorsi delle merci in arrivo o in partenza da Genova. Le navi che si recano nel Mar Nero o negli scali del Levante tornano cariche di granaglie che proseguono spesso il loro viaggio oltre Gibilterra dirette alle isole britanniche, ove le stive si vuotano per riempirsi di manufatti e di carbone destinati al mercato italiano. Per quanto riguarda la navigazione oceanica, che assume un sempre maggiore rilievo, le navi trasportano emigranti nell'America Latina, in particolare nei paesi del

Rio della Plata; colà si dedicano sovente alla navigazione di cabotaggio (nell'economia marittima del Sud America l'importanza delle navi liguri è seconda solo a quella delle navi inglesi e pari a quella delle navi francesi) e quando fanno ritorno in patria vi recano guano, nitrati, pellami che vengono lavorati nelle concerie di cui Genova è ricca.

Navi a vela e a vapore della direzione marittima di Genova 1847, 1850-1860

	Navi a vela				Navi a vapore		
	In totale	di oltre 300 tonnellate	Tonnellaggio complessivo	Tonnellaggio medio	numero	Tonnellaggio complessivo	Tonnellaggio medio
1847	992	23	109.125	110	9	1.222	136
1850	1.020	35	121.003	119	9	1.288	143
1851	1.055	38	127.665	121	8	1.057	132
1852	1.094	42	133.183	122	11	1.393	127
1853	1.114	49	137.903	124	13	1.578	121
1854	1.091	56	143.105	131	14	1.823	130
1855	1.077	65	145.936	136	19	4.212	222
1856	1.090	81	157.541	145	19	6.149	324
1857	1.100	99	167.439	152	19	5.957	313
1858	1.094	111	174.027	159	25	6.264	250
1859	1.082	125	179.774	166	29	6.651	229
1860	1.087	136	184.326	170	33	7.286	221

Nota: la Direzione marittima di Genova si estende da Arenzano a Portofino, comprendendo dunque i due principali centri di armamento della Liguria e quindi del Regno di Sardegna (Genova e Camogli); cresce negli anni considerati il numero dei velieri di oltre 300 tonnellate, idonei alla navigazione oceanica, come evidenziato dalla tabella.

Fonti: Camera di Commercio ed Arti di Genova, *Quadri statistici*, Genova 1869; U. MARCHESE, *L'industria armatoriale ligure* cit.; G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., pp. 255, 889-890; M. DORIA, *La marina mercantile a vela* cit., pp. 93-95.

Nel decennio cavouriano l'incremento del tonnellaggio della flotta velica (che supera le 60.000 tonnellate) dovrebbe comportare un investimento di quasi 20 milioni di lire (a fronte di un costo del naviglio stimato in circa 300 lire per tonnellata), finanziabile con i capitali accumulati grazie agli utili che si realizzano. Le somme mobilitate per il potenziamento della flotta sono nel complesso ingenti, ma vengono spese nell'acquisto di velieri, soprattutto brigantini costruiti nei cantieri della regione, il cui costo unitario è sostenibile da imprenditori che sono nella maggior parte dei casi piccoli armatori, alla testa di aziende di carattere familiare la cui proprietà hanno ereditato dai padri e intendono trasmettere ai figli.

Diverso è il discorso per quanto concerne la navigazione a vapore, di fatto ancora agli esordi negli anni Cinquanta, a causa della faticosa messa a punto di una tecnologia approntata all'inizio dell'Ottocento ma a lungo incapace di mostrarsi competitiva con la tradizionale, ma resa più efficiente nel corso del diciannovesimo secolo, navigazione a vela. Nel precedente decennio la crescita era stata tutto sommato modesta: 5 erano i piroscafi registrati nel compartimento marittimo di Genova nel 1840, 9 nel 1850; nonostante fosse quasi raddoppiato il numero delle unità, rimaneva poco significativo tanto il loro tonnellaggio complessivo quanto quello medio. Anche in questo caso il mutare degli orientamenti della politica governativa ha un ruolo decisivo per l'economia. Nel 1851 una legge del parlamento subalpino recepisce la sotmissione di Raffaele Rubattino al capitolato d'appalto relativo alle linee postali per la Sardegna: sino a tale anno i collegamenti con l'isola erano effettuati da navi della Regia Marina; si decide allora di affidare il servizio a un armatore privato genovese, Rubattino appunto, che già nel 1848, titolare della principale flotta di piroscafi del regno, aveva formulato una proposta in tal senso al governo di Torino²⁸. L'imprenditore si impegna a garantire tre viaggi mensili da Genova per Cagliari e altrettanti da Genova a Porto Torres, ricevendo per questo dallo stato una sovvenzione annua di lire 250.000, cui se ne aggiungono altre 45.000 nel 1853, quando le navi di Rubattino effettuano il servizio postale tra Cagliari e Tunisi, anch'esso precedentemente svolto dalla Regia Marina²⁹. Forte del sostegno pubblico Rubattino può commissionare nuovi piroscafi in Inghilterra portando avanti e sviluppando, non senza incorrere peraltro in difficoltà finanziarie, le sue attività.

L'armatore figura anche tra i protagonisti di una vicenda che vede coinvolti alcuni personaggi di spicco dell'economia cittadina dell'epoca e il governo sabauda, vicenda a lungo al centro dell'attenzione degli organi di stampa e ripetutamente oggetto di discussioni parlamentari. Nel 1852 si costituisce a Genova la Compagnia Transatlantica (che annovera tra i soci fondatori, oltre a Rubattino, tra gli altri, Carlo Bombrini, Luigi Nicolay, Giacomo Filippo Penco, Eugenio Rolla) che ordina la costruzioni di due navi a vapore a cantieri britannici per la ragguardevole somma di lire 2.600.000. Scopo degli uomini d'affari è ottenere generosi contributi di denaro pubblico, accordati nella misura di lire 624.000 annue da una convenzione del 1853, presentata

²⁸ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova* cit., p. 123.

²⁹ U. MARCHESI, *L'industria armatoriale ligure dal 1816 al 1859* cit., p. 24.

da Cavour e approvata dalle camere, come corrispettivo di un servizio con partenze mensili da Genova per New York e per Montevideo. La Compagnia si impegna a mettere in costruzione 7 piroscafi di almeno 1.500 tonnellate nei sei mesi successivi all'approvazione di detta convenzione. Nonostante gli ambiziosi programmi, però, alla fine del 1854 sono stati versati solo 2,7 dei 10 milioni costituenti il capitale sociale e solo nel febbraio 1855 la società riceve i suoi primi due piroscafi: essi non prendono la via delle Americhe, ma più convenientemente per gli azionisti della Transatlantica vengono noleggiati al governo francese per essere adibiti al trasporto e al rifornimento delle truppe impegnate nella guerra di Crimea. Tutto ciò, palesemente in contrasto con la convenzione del 1853, deve essere in qualche modo regolarizzato: nel 1856, viene approvata dalle camere, pur registrandosi un buon numero di voti contrari, una nuova convenzione, che accorda un anno di proroga per l'avvio dei collegamenti con l'America e accetta che si costruiscano solo 4 dei 7 piroscafi inizialmente previsti. Nel 1856 il capitale dell'impresa aumenta grazie all'apporto di 8 milioni di lire conferiti dalla banca inglese Draper Pietroni. Per quanto riguarda l'operatività della Compagnia, in possesso di 5 navi a vapore, si decide la soppressione della linea nord americana, mai entrata in esercizio, e l'apertura di una linea Genova-Treviso: anche in questo caso si chiedono sovvenzioni pubbliche (50.000 lire per ogni viaggio in Sud America, 20.000 per ogni partenza per Treviso); ancora una volta Cavour firma una convenzione che recepisce le richieste della Transatlantica, ma nonostante l'impegno del primo ministro, il parlamento non la ratifica precipitando l'impresa in una crisi profonda. Si elabora allora un progetto che dovrebbe riunire, con sostanzioso sostegno del capitale bancario, in un'unica holding la Transatlantica e l'impresa meccanica Ansaldo, ma il disegno sfuma. Nel 1859 i 5 piroscafi della Transatlantica, in liquidazione, sono posti in vendita: 4 vengono rilevati dallo stato e dal Credito Mobiliare degli Stati sardi e uno da Rubattino; restano fortemente penalizzati, e ciò contribuisce al formarsi di un'opinione pubblica che imputa al governo di Torino gravi responsabilità per il fallimento dell'intrapresa, i piccoli azionisti che avevano nutrito l'illusione di facili guadagni e sicuri dividendi³⁰.

³⁰ Sulla vicenda della Transatlantica si vedano G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova* cit., pp. 126-131, G. GIACCHERO, *Genova e Liguria nell'età contemporanea* cit., pp. 251-254, R. ROMEO, *Cavour e il suo tempo (1854-1861)* cit., pp. 361-363. Lo stesso Cavour si era impegnato in precedenza per facilitare la cessione delle navi, piuttosto lussuose, all'estero ma senza successo. Rubattino paga 125.000 lire un piroscafo costato nel 1855 500.000 lire.

Storia emblematica sotto molti profili, quella della Transatlantica: dimostra come lo stato sia pronto a sostenere iniziative private che non potrebbero reggere con le loro sole forze; testimonia altresì della fragilità delle imprese nel settore della navigazione a vapore, che impone rilevanti investimenti di capitale a fronte di ritorni non ancora sufficientemente certi – la stessa società di Rubattino risulta alla fine del decennio pesantemente indebitata con la Cassa del Commercio e dell'Industria e con la Cassa Generale. Questa storia di insuccesso si inquadra comunque in un contesto che vede potenziarsi la marina a vapore: nel decennio l'incremento del naviglio pari a circa 6.000 tonnellate equivale a un investimento di più di 9 milioni di lire³¹. Una somma pari alla metà di quanto speso per lo sviluppo della flotta velica, ma di cui si fanno carico solo poche imprese, sovente appesantite da oneri finanziari che non gravano invece sui bilanci degli armatori della vela, meglio capaci di autofinanziarsi. Così la crescita della marina a vapore è costellata da episodi di sofferenza delle imprese e segnata da processi di selezione e concentrazione delle stesse: nel 1862, secondo quanto rilevato da Gerolamo Boccardo in un suo studio sulla marineria italiana, si contano nel paese 9 compagnie di navigazione a vapore; tre di esse, tra le maggiori – la Raffaele Rubattino & C., la Accossato Peirano & C., la A. Zucoli & C. – hanno sede a Genova e dispongono di 32 navi per 10.847 tonnellate su un totale nazionale di 50 navi per 16.887 tonnellate³².

Ben più consistente è il tonnellaggio della marina velica che vive allora il suo momento d'oro, che non lascia presagire l'inesorabile declino cui essa andrà incontro nel giro di pochi decenni.

Lo sviluppo della marineria genovese favorisce il relativo irrobustirsi del settore delle assicurazioni marittime: nel 1850 sono presenti a Genova 17 compagnie di assicurazione, nel 1863 se ne contano più di 30; nel decennio ne sono state costituite diverse e non tutte sono durate nel tempo. Di particolare interesse, ancorché legata al mondo dei piccoli armatori di velieri e quindi destinata col tempo a declinare, appare l'esperienza delle mutue assicurative: spiccano tra esse la Associazione di mutua assicurazione di Camogli, costituitasi nel 1851, e la Mutua assicurazione della marina mercan-

³¹ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova* cit., pp. 149-150. La valutazione si basa su una stima di costo a tonnellata per le navi a vapore, confermata da documentazione dell'epoca, di lire 1.500.

³² G. GIACCHERO, *Genova e Liguria nell'età contemporanea* cit., p. 255.

tile sarda, sorta nel 1856. Nel complesso comunque il comparto non riesce ancora a strutturarsi in modo moderno; le mutue risultano competitive rispetto a imprese non particolarmente fornite di capitale e non mancano gli spazi per le più agguerrite società estere ³³.

Le infrastrutture. Il porto, la ferrovia

Le sorti economiche della città sono come sempre influenzate, in positivo o in negativo, dalla condizione – e prima ancora dalla presenza – delle grandi opere infrastrutturali di collegamento e di transito. Il porto, che ha funzione cruciale per le molteplici attività da esso dipendenti, non viene fatto oggetto di radicali interventi di potenziamento, per quanto si provveda tra il 1854 e il 1861 alla sistemazione di alcuni ponti e calate, che permettono di ampliare le superfici di approdo, peraltro gravate da un'intensità di traffico per metro lineare di banchina assai superiore agli standard considerati all'epoca ottimali ³⁴.

Più che ciò che viene realizzato in ambito portuale è importante quanto viene progettato. Ancora una volta l'iniziativa è di Cavour che nel 1851 presenta alla camera un disegno di legge per il trasferimento alla Spezia dell'arsenale navale militare situato nel capoluogo ligure: in tal modo potrebbero essere recuperati ad attività commerciali spazi da dotare di moderni docks per lo stoccaggio delle merci. La proposta scuote l'ambiente economico e politico cittadino che non sembra coglierne le potenzialità e la lungimiranza; molti sono coloro che si attardano in una battaglia di retroguardia volta a difendere la presenza a Genova della base della marina militare: tra quanti si battono contro tale proposta figurano non pochi personaggi di spicco del mondo genovese come Vincenzo Ricci e Lorenzo Pareto. Dopo vivaci discussioni protrattesi negli anni, la legge relativa al trasferimento dell'arsenale alla Spezia è infine approvata dal parlamento nel 1857 ³⁵. Soltanto nel 1861 peraltro il progetto viene finanziato e i lavori di costruzione degli impianti spezzini possono avere inizio dando così concretezza alla prospettiva

³³ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico* cit., pp. 78-79, 154-155; G. GIACCHERO, *Genova e Liguria nell'età contemporanea* cit., pp. 209-211; sulla mutua di Camogli si veda G.B.R. FIGARI, S. BAGNATO BONUCCELLI, *La marina mercantile di Camogli*, Genova 1983 (in particolare p. 57 e sgg.).

³⁴ M.E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova* cit., p. 31.

³⁵ *Ibidem*, pp. 25-26; G. GIACCHERO, *Genova e Liguria nell'età contemporanea* cit., pp. 199-206, 240.

di un nuovo assetto del porto. In età cavouriana si evidenziano dunque alcuni elementi ricorrenti nella storia del porto di Genova in età contemporanea: in primo luogo emerge chiara l'assoluta importanza, per l'economia della città e del suo hinterland, dello scalo; esso comincia a mostrare i suoi limiti, per carenza di spazi e di attrezzature, nel fornire un servizio efficiente e rapido agli operatori; ciò viene puntualmente rilevato ma il passaggio dalla denuncia del problema alla individuazione delle sue soluzioni e, soprattutto, alla loro realizzazione richiede tempo e genera lunghi dibattiti che non di rado si avvitano su se stessi.

Non è invece esagerato definire rivoluzionari i cambiamenti portati dalla ferrovia. Nel 1853 viene completata la linea Torino-Genova, inaugurata ufficialmente nel febbraio 1854 col viaggio della famiglia reale che, provenendo da Torino, giunge col treno nel cuore della città, a piazza Caricamento. Sempre nel 1853 si avvia la costruzione della tratta Genova-Voltri, aperta al traffico nel 1856. Tra il 1853 e il 1858 si collegano con binari gli spazi portuali a ridosso del colle di S. Benigno col comune limitrofo, popoloso e industriale, di Sampierdarena. Nel 1860 si appalta la costruzione della linea dal confine francese a Voltri e di quella destinata a collegare, via La Spezia e Sarzana, Genova con Massa e quindi con la Toscana. Gli effetti sono davvero dirompenti. Il trasporto ferroviario costa circa un terzo di quello stradale e i due terzi rispetto a quello marittimo per quanto riguarda il traffico delle merci; c'è da tenere conto inoltre che le tariffe ferroviarie si riducono nel corso del decennio. Altrettanto marcata è la riduzione dei tempi del viaggio: prima della costruzione della ferrovia il viaggio da Genova a Torino durava 6-7 giorni per le merci e 25 ore per i passeggeri di una diligenza; col treno le persone e le merci possono raggiungere la capitale del regno in poco più di 6 ore³⁶. Con l'avvento della ferrovia si rafforza dunque il ruolo di Genova quale effettivo baricentro economico della regione e punto di snodo dei traffici da e verso la pianura padana.

L'industria

I dati proposti da Giuseppe Felloni relativi alla provincia di Genova (corrispondente allora all'intera regione con l'esclusione della provincia di Porto Maurizio) nel 1857 mostrano quanto siano ancora dominanti i settori

³⁶ Sulla "rivoluzione dei trasporti in Liguria nel secolo XIX", si veda G. FELLONI, *Scritti di Storia Economica*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXVIII/2 (1999), pp. 885-895.

economici tradizionali. Su di un totale di 643.380 abitanti si contano 250.551 individui censiti come senza professione; gli attivi (392.829) sono occupati principalmente nel settore primario (215.065, quasi il 55% degli attivi), mentre l'industria manifatturiera impiega 69.539 addetti (il 17,7% degli attivi). Disaggregando quest'ultimo dato per comparti si osserva come siano ben 27.850 le persone dedite alla produzione di vestiario e 14.650 quelle impegnate nella tessitura: si tratta nel primo caso di un gran numero di artigiani (sarti/e) che lavorano in bottega o a domicilio, nel secondo di individui che utilizzano telai manuali, per lo più nelle proprie abitazioni. Siamo in presenza dunque di modalità di organizzazione della produzione ancora pre-industriali. Per quanto riguarda gli altri comparti si contano 4.988 addetti alla lavorazione dei metalli (che in generale non si svolge ancora in moderni impianti siderurgici), 1.894 occupati nelle costruzioni navali (anche in questo caso il modello è quello della produzione di velieri di modesto tonnelloaggio in cantieri ubicati sulle spiagge con impianti fissi ridotti al minimo), 2.172 lavoratori delle cartiere (tradizionale attività manifatturiera delle valli del Genovesato, dipendente dallo sfruttamento dell'energia idraulica e dalla lavorazione degli stracci), 5.968 occupati nella industria alimentare e solo 422 addetti alla produzione di "macchine e arnesi diversi"³⁷. Pur valutando con le dovute cautele i dati fornitici dai rilevamenti statistici ottocenteschi, si delinea il profilo di una attività manifatturiera poco o punto meccanizzata, in cui predominano le unità di piccole dimensioni quando non il *putting out system*. In quest'ottica anche la lavorazione a domicilio nel comparto tessile ha rilevanza per le vicende economiche di Genova, poiché gravita sul capoluogo la gran parte dei mercanti imprenditori che operano nel settore.

I dati quantitativi propongono dunque un'immagine del tessuto industriale del circondario di Genova da cui non è facile trarre l'impressione di un particolare dinamismo del secondario; solo un esame più analitico può permettere di cogliere la presenza di elementi di novità³⁸. Secondo un rapporto del 1858 del console inglese a Genova l'industria cotoniera è cresciuta così rapidamente nel decennio da superare in numero di addetti il settore serico, tradizionale punto di forza della manifattura locale. Ciò è attestato

³⁷ G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico* cit., pp. 399-400.

³⁸ Per un quadro generale dell'industria genovese nel decennio cavouriano si vedano L. BULFERETTI, C. COSTANTINI, *Industria e commercio* cit., pp. 481-515, e G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico* cit., pp. 187-202.

anche dall'incremento nella regione del numero dei fusi (32.000 nel 1850, 70.000 nel 1855, 95-100.000 nel 1861) e dei telai meccanici (850 nel 1855, 1.200-1.500 nel 1861). Nell'anno dell'unificazione del paese, fusi e telai meccanici sono in larghissima misura concentrati in dieci aziende che impiegano più di 3.000 addetti.

Anche l'industria della carta, colpita dalla liberalizzazione doganale che aveva reso possibile l'esportazione degli stracci, si modernizza: sul finire del decennio lavorano alcune cartiere meccanizzate capaci di soddisfare la domanda interna e di esportare parte del loro prodotto. Si moltiplicano poi le concerie (in questo caso si tratta però di stabilimenti di modeste dimensioni) che trasformano soprattutto pellami di provenienza sudamericana. Nel settore alimentare si espandono a Genova i laboratori artigianali dediti alla produzione di pasta (i "vermicellai": 66 nel 1846, 120 nel 1861) e di dolci, da tempo presenti in città; accanto a essi però compaiono, o si irrobustiscono, alcune ditte dotate di macchine a vapore e impegnate nella panificazione o nell'estrazione di olio di semi.

In espansione appare anche il comparto delle costruzioni navali, benché, come si è detto, non si registrino novità nell'organizzazione del lavoro e quindi negli impianti rispetto ai decenni precedenti.

Di maggiore rilievo, come indicatore della modernità dell'apparato produttivo cittadino, è la vicenda dell'industria meccanica. Forte è la presenza di stabilimenti dello stato (il cantiere della Foce e l'officina meccanica dell'Arsenale militare³⁹), ma accanto a essi si contano altre società, da un certo tempo attive o di nuova costituzione, promosse spesso dall'iniziativa di imprenditori stranieri: si tratta della fonderia dei fratelli Balleydier, savoirdi, delle ditte meccaniche dei britannici G. Alessandro Westermann e Thomas Robertson, dell'officina creata dai fratelli Orlando, esuli dalla Sicilia dopo la loro partecipazione ai moti del 1848, e del maggiore stabilimento meccanico del regno, l'Ansaldo. Le fabbriche ricordate sono tutte collocate nei comuni costieri immediatamente a Ovest di Genova (che verranno assorbiti amministrativamente dalla città nel 1926), tra Sampierdarena e Sestri Ponente⁴⁰.

³⁹ Nei due opifici e nelle altre fabbriche dello stato presenti in città (la manifattura dei tabacchi e la cokeria delle ferrovie) lavorano più di 1.000 addetti nel 1858 e circa 2.900 nel 1860: il significativo incremento occupazionale si spiega evidentemente con la congiuntura bellica che stimola l'attività delle regie officine specializzate nella produzione e nella riparazione di armi.

⁴⁰ Anche in queste officine private, impegnate nelle lavorazioni di commesse per lo stato,

Il caso dell'Ansaldo è senz'altro il più noto per il gran numero di studi dedicati alla storia dell'impresa⁴¹. Essa nasce in seguito alla stipula nel 1846, come si è detto, di una convenzione tra l'ingegnere inglese Philip Taylor e l'uomo d'affari piemontese Fortunato Prandi da un lato e lo stato sabaudo dall'altro; nel 1847 viene edificata a Sampierdarena una grande officina che, nelle convinzioni dei due imprenditori, dovrebbe produrre materiale rotabile per le tratte ferroviarie in costruzione nel regno. Pur avendo ricevuto tra il 1846 e il 1851 prestiti a tasso zero dallo stato per un totale di lire 810.000, l'impresa versa in una situazione di seria difficoltà per l'inadeguato flusso delle ordinazioni pubbliche. Nel 1852 Taylor e Prandi retrocedono allo stato lo stabilimento, che viene rilevato l'anno seguente da una società in accomandita costituita dall'armatore Rubattino, da Carlo Bombrini, direttore della Banca Nazionale del Regno di Sardegna, da Giacomo Filippo Penco, uomo d'affari e deputato (i tre, come si è detto, saranno interessati all'operazione Transatlantica) e in qualità di accomandatario dall'ingegnere Giovanni Ansaldo. Tra il 1853 e il 1858 la vita della società è stentata e gli impianti largamente sottoutilizzati: sempre al di sotto delle aspettative risultano le commesse pubbliche, avvalendosi lo stato degli arsenali regi oltre che facendo largo affidamento sulle ordinazioni ai produttori esteri⁴². A esercizi che si concludono con utili assai modesti ne seguono altri i cui bilanci sono in rosso. Ciò nonostante il numero degli occupati, pur con oscillazioni notevoli da un anno all'altro, tende a crescere⁴³: l'Ansaldo si radica così nella realtà genovese, richiamando e formando manodopera qualificata, accumulando non capitali, ché la sua esistenza sotto il profilo dei risultati finanziari è piuttosto grama, ma un patrimonio di conoscenze e competenze industriali capaci di "fertilizzare" il territorio favorendo il sorgere di altre iniziative.

Non solo luci dunque nel panorama dell'industria del Genovesato, ma nel complesso il quadro appare in movimento e sempre più aperto al suo

aumentano i dipendenti tra il 1858 e il 1861: gli addetti della Balleydier sono stimati in 180 nel 1858 e in 350 nel 1861, negli stessi anni i dipendenti di Westermann passano da 130 a 300, di Robertson da 230 a 400, di Ansaldo da 480 a 1.000.

⁴¹ Si veda *Storia dell'Ansaldo*, 1, *Le origini. 1853-1882* cit. (in particolare il saggio di M. DORIA, *Le strategie e l'evoluzione dell'Ansaldo*).

⁴² Negli anni 1853-1858 vengono ordinate all'Ansaldo 20 locomotive; nel 1858 ne circolano sulla rete degli stati sardi 190.

⁴³ Questi gli addetti dello stabilimento Meccanico dell'Ansaldo tra il 1853 e il 1860: 1853, 207; 1856, 514; 1857, 766; 1859, 591; 1860, 794.

esterno. Lo testimonia, tra l'altro, l'accresciuto numero delle aziende liguri presenti alle esposizioni internazionali tenutesi a Londra nel 1850 e nel 1862⁴⁴.

Banche, finanza e investimenti di capitale

Alla metà dell'Ottocento è da molto tempo terminata la lunga stagione in cui i banchieri genovesi svolgevano un ruolo centrale sulla scena europea. Le grandi famiglie della finanza rispondono adesso ai nomi di Rothschild e Hambro e le piazze cruciali sono diventate Londra e Parigi, dove operano tra gli altri ai massimi livelli anche alcuni italiani – quali il milanese Enrico Cernuschi e il genovese Raffaele De Ferrari. Il mondo del credito a Genova è caratterizzato dalla presenza di diversi negozianti-banchieri, che accompagnano l'attività creditizia a quella commerciale, per loro spesso altrettanto importante. Le banche attive in città hanno in generale dimensioni modeste e carattere familiare e sino alla fine degli anni Quaranta sono impegnate quasi esclusivamente nel credito a breve a commercianti e armatori. Nel successivo decennio le maggiori opportunità di impiego dei capitali ne stimolano l'iniziativa. Alcune di esse divengono protagoniste di operazioni che rendono più moderno il sistema creditizio, con la creazione di nuovi istituti bancari dotati di maggiori mezzi e aventi la forma giuridica della società per azioni. Nel 1852 la ditta Rocca e il banchiere Luigi Ricci sono tra i fondatori della Cassa del Commercio e dell'Industria, costituitasi a Torino; ancora nel 1859 1/3 del suo capitale sarà nelle mani di investitori genovesi⁴⁵. La società bancaria attraversa nel 1856 una fase di difficoltà che supera grazie all'intervento della casa Rothschild di Parigi e alienando *assets*: la sua succursale di Genova viene rilevata dalla Cassa Generale, sorta proprio in tale anno nel capoluogo ligure per iniziativa di un nutrito gruppo di banchieri e uomini d'affari locali. Sempre nel 1856 si costituisce a Genova la Cassa di Sconto che annovera tra i suoi soci fondatori, accanto a banchieri e

⁴⁴ Aziende liguri presenti alle esposizioni di Londra del 1850 e del 1862:

	In totale	Aziende produttrici di beni alimentari e di tabacco	Imprese metalmeccaniche	Imprese produttrici di mobilio e di materiali da costruzioni	Imprese chimiche
1850	23	5	–	7	3
1862	44	11	6	9	8

(G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico* cit., p. 196).

⁴⁵ M. DA POZZO, G. FELLONI, *La Borsa Valori* cit., pp. 70, 243-248.

negozianti genovesi, la omonima Cassa di Sconto torinese, con cui manterrà solidi legami. La Cassa di Sconto genovese acquisisce una partecipazione nel Banco di sconto e sete di Torino, a testimonianza di un infittirsi dei rapporti finanziari tra le due piazze e i loro operatori⁴⁶.

Assai rilevante è inoltre il ruolo dei capitali genovesi nella Banca Nazionale, l'istituto di emissione del Regno di Sardegna che svolge anche normale attività bancaria, nato nel 1850 dalla fusione della Banca di Genova e della Banca di Torino. Risulta detenuto da azionisti liguri il 24,72% delle azioni della Banca Nazionale nel 1850, una percentuale che sale al 53,47% in seguito all'aumento di capitale avvenuto nel 1852-1853. Il ruolo dominante del capitale genovese nella banca si spiega con la capacità di accumulare e investire risorse finanziarie di cui dà prova allora la borghesia cittadina, attratta anche dalla stabilità del titolo dell'istituto, guidato con accortezza dal suo direttore, il genovese Carlo Bombrini⁴⁷.

Oltre e più che nell'acquisto di azioni della banca di emissione, quote rilevanti di risparmio sono investite in titoli del debito pubblico il cui *stock* aumenta da 130 milioni di lire nel 1848 a 1.118,9 milioni nel 1860⁴⁸. Ciò è reso possibile grazie alla crescita del reddito e del risparmio, testimoniato dall'incremento delle passività – e quindi delle possibilità di impiego del capitale dei depositanti – del sistema bancario locale⁴⁹. Agli investimenti di carattere finanziario, ai capitali destinati a sostenere il commercio e il settore dell'armamento, agli investimenti nell'edilizia e nelle manifatture, si aggiun-

⁴⁶ *Ibidem*, pp. 259-260, 281-283, G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico* cit., pp. 163-164. Sul mondo del credito alla vigilia dell'Unità si veda anche A. POLSI, *Alle origini del capitalismo italiano. Stato, banche e banchieri dopo l'Unità*, Torino 1993, pp. 12-24.

⁴⁷ R. SCATAMACCHIA, *Azioni e azionisti. Il lungo Ottocento della Banca d'Italia*, Roma-Bari 2008, pp. 46-52, 66. Sulla Banca Nazionale si vedano anche M. DA POZZO, G. FELLONI, *La Borsa Valori* cit., pp. 69-70, 215-223, e L. CONTE, *La Banca Nazionale* cit.

⁴⁸ M. DA POZZO, G. FELLONI, *La Borsa Valori* cit., p. 63. Per quanto una quota consistente dei titoli di stato di nuova emissione nel decennio cavouriano venga collocata all'estero (con l'intermediazione delle case Rothschild e Hambro), la maggior parte di essi finiscono nelle mani di investitori del paese.

⁴⁹ I conti correnti passivi della cassa Generale e della Cassa di Sconto ammontano a 2,4 milioni di lire nel 1856, a 9 milioni nel 1860 (*Ibidem*, p. 95). Si consolida nel decennio e allarga la sua clientela anche la Cassa di Risparmio: i libretti di risparmio emessi sono 808 nel 1849, 1.132 nel 1851, 5.348 nel 1865 (G. GIACCHERO, *La Cassa di Risparmio di Genova e Imperia. Una tradizione secolare sul ceppo della "Casana"*, Genova 1970).

gono anche i capitali investiti fuori dalla Liguria. Particolare significato assume, in una prospettiva non solo economica ma anche politica, l'impegno del capitale genovese nel promuovere iniziative volte allo sfruttamento delle risorse minerarie della Sardegna così come delle saline del Cagliaritano. Si costituiscono all'uopo alcune società per azioni, tra il 1850 e il 1852 (in coincidenza temporale dunque con la convenzione che accorda a Rubattino l'esercizio delle linee di navigazione con l'isola); non tutte sopravvivono a lungo e l'interesse per l'economia sarda è destinato a declinare negli anni Sessanta, ma innegabili sono l'impulso da esse dato al sensibile incremento della produzione mineraria della Sardegna e l'ulteriore dimostrazione del dinamismo della imprenditoria genovese in questo periodo ⁵⁰.

Diversi sono i protagonisti di questa fase di mobilitazione del capitale. Spiccano tra tutte alcune figure di rilievo del mondo finanziario. Tra queste un posto particolare spetta al già ricordato Raffaele De Ferrari, la cui azione si svolge allora soprattutto all'estero (egli è interessato tra l'altro in significative operazioni immobiliari nella Parigi del Secondo Impero e nella realizzazione di linee ferroviarie in Europa), che mantiene legami e relazioni col mondo economico cittadino ⁵¹. Un ruolo decisivo, sotto un duplice profilo, assumono poi le tradizionali case bancarie private: da un lato come promotrici di iniziative svariate che si traducono nella costituzione di nuove società di capitali che, come si è detto, interessano lo stesso settore bancario contribuendo alla sua modernizzazione; dall'altro come canali attraverso i quali le risorse disponibili presso le famiglie affluiscono nel mercato finanziario.

3.3. *La crescita della città: demografia, urbanistica, edilizia, infrastrutture urbane*

La maggiore vivacità economica della città e il generale trend demografico espansivo che caratterizza l'Europa e l'Italia nel corso del XIX secolo determinano anche per Genova un costante incremento demografico. Negli anni Cinquanta in particolare si registra una accelerazione della crescita, tanto nello storico insediamento urbano quanto nei comuni limitrofi che verranno unificati parte nel 1874, parte nel 1926. L'aumento della popola-

⁵⁰ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico* cit., pp. 111-120; *Società di Montepioni. Centenario 1850-1950*, Torino 1951.

⁵¹ Su Raffaele De Ferrari si rinvia a *I Duchi di Galliera. Alta finanza, arte e filantropia tra Genova e l'Europa nell'Ottocento*, a cura di G. ASSERETO et al., Genova 1991 (in particolare i saggi di L. BERGERON, G. ASSERETO, P. MASSA PIERGIOVANNI, G. DORIA).

zione della Grande Genova è superiore a quello che si verifica tra il 1849 e il 1861 nell'intero circondario: la città è dunque polo di attrazione per gli abitanti dell'entroterra che, provenienti da un mondo rurale povero e scosso dalla sua progressiva integrazione in un sistema economico dinamico e competitivo, scelgono di inurbarsi quando non di emigrare all'estero.

Popolazione di Genova e del suo circondario

anno	Area urbana 1819	Area urbana 1926	circondario
1805	82.312	—	
1813	73.845	—	
1822	83.539	152.686	229.965
1827	96.259	172.630	
1838	97.621	181.634	266.356
1849	100.184	192.314	285.230*
1861	127.735	238.865	324.096

* Il dato è relativo al 1848.

Nota: l'area urbana del 1819 corrisponde alla Genova storica (dei sestieri); quella del 1926 coincide con la superficie attuale del comune; il circondario corrisponde all'attuale provincia con l'esclusione del comprensorio di Chiavari.

Fonte: G. FELLONI, *Scritti di storia economica* cit., II, p. 1305.

Cresce così la domanda di abitazioni e sotto la spinta di tale bisogno si procede a una epocale trasformazione urbanistica della città, che dal suo tradizionale nucleo, ancora inscrivibile nel perimetro urbano d'*ancien régime*, si espande sulle colline che la circondano facendole corona. Si dipartono dunque dal centro a raggiera nuove strade rettilinee, che si arrampicano sulle colline, lungo le quali, l'uno affianco all'altro, sorgono grandi palazzi destinati a essere dimora dei ceti borghesi: nel 1852 sono riconosciuti di pubblica utilità i progetti di lottizzazione delle vie Caffaro e Assarotti; si aprono cantieri sui colli di Carignano e di Castelletto; si progetta infine un collegamento in quota delle nuove aree edificabili, che si traduce negli anni successivi nella realizzazione dei viali di circonvallazione a monte⁵².

⁵² Sulle vicende urbanistiche si rimanda a G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico* cit., pp. 167-178, E. POLEGGI, P. CEVINI, *Genova* cit., pp. 180-191, e F. BALLETTI, B. GIONTONI, *Genova. Cultura urbanistica* cit., pp. 15-32.

Le classi popolari si addensano nel centro storico⁵³, da cui le famiglie borghesi – per quanto il processo sia assai lento e solo ai suoi inizi – tendono ad allontanarsi, o si insediano nei borghi limitrofi dove non mancano gli spazi edificabili; e i comuni del Ponente sono anche quelli il cui territorio è segnato dal moltiplicarsi dei fabbricati industriali⁵⁴.

La “febbre edilizia” mobilita capitali e gli investimenti nel settore sono massicci e redditizi⁵⁵: ne sono artefici imprenditori di estrazione borghese; del *business* beneficia ovviamente anche la proprietà fondiaria, spesso riconducibile alle vecchie famiglie aristocratiche, alla Chiesa e a grandi istituzioni assistenziali quali l’Albergo dei Poveri.

La città che si amplia comincia a dotarsi di un sistema reticolare di infrastrutture, indispensabile “tessuto connettivo” dell’agglomerato urbano, sempre più complesso. Dal 1848 è in vigore una convenzione stipulata tra il municipio e la Compagnie d’Eclairage par le Gaz, società a capitale prevalentemente francese, che si incarica di realizzare, mediante la posa di condutture e l’installazione di “candelabri” e “fanali”, un sistema di illuminazione pubblica delle strade e delle piazze cittadine. Nel 1854 nasce la Società anonima per l’illuminazione a Gaz da Sampierdarena a Genova che raggiunge un accordo con il comune, premessa per la fusione delle due imprese. Poco dopo però le concessioni vengono revocate dal municipio che sottoscrive nel 1856 una convenzione con la parigina Union Des Gaz, colosso europeo del comparto, cui viene affidato con capitolato del 1857 il monopolio del servizio per 67 anni⁵⁶.

⁵³ Nel 1852, ad esempio, secondo quanto si legge nei verbali del consiglio comunale, nella zona del Molo « le abitazioni stanno ora crescendo, e [che] è bene combattere una abitudine che hanno i giornalieri e operai, quella di agglomerarsi in certe località, vicino al mare, nelle quali anche a pregiudizio della loro salute insistono tenacemente... » (*Ibidem*, p. 111).

⁵⁴ Su Sampierdarena si veda G. FAVRETTO, *Paesaggio, fabbriche e sviluppo edilizio, in Sampierdarena 1864-1914. Mutualismo e Cooperazione*, Genova 2005.

⁵⁵ Per i caseggiati costruiti nelle vie Assarotti e Caffaro e sui colli di Carignano e Castelletto (si tratta di 59 edifici di considerevoli dimensioni) è stato stimato un investimento complessivo di circa 13 milioni di lire, una delle operazioni finanziarie di maggiore rilievo dell’intero decennio (G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico* cit., pp. 173-174). A tali somme debbono poi essere aggiunte quelle impiegate nell’attività edilizia nelle altre parti della città e nei comuni limitrofi.

⁵⁶ Archivio storico del Comune di Genova, Fondo amministrazione municipale 1860-1910, b. 1844/1; R. FRANCO, *Industrializzazione e servizi. Le origini dell’industria del gas in Italia, in « Italia contemporanea », n. 171 (1988).*

Decisivi sono i progressi compiuti in tema di approvvigionamento idrico, che ancora alla metà del secolo versa in condizioni non dissimili da quelle d'età preindustriale. Gli abitanti si servono di cisterne, fontane e lavatoi, in parte alimentate dal vecchio acquedotto civico ormai palesemente inadeguato agli accresciuti bisogni della comunità. Nel 1853 si costituisce per iniziativa di Paolo Antonio Nicolay la Compagnia del Nuovo Acquedotto, con lo scopo di addurre a Genova l'acqua dello Scrivia che può passare attraverso la galleria ferroviaria dei Giovi da poco terminata. Nel 1860 il sistema delle tubazioni è sufficientemente ramificato: i palazzi di nuova costruzione dispongono di allacciamenti diretti all'acquedotto mentre si intensifica il lavoro di connessione alla rete degli edifici del centro storico; e l'acqua non viene consumata solo per usi domestici da parte di una clientela rappresentata, in un primo tempo, dai membri delle classi urbane abbienti, ma è impiegata anche come forza motrice di turbine idrauliche da svariate piccole e medie aziende presenti in città⁵⁷.

4. *Transformazioni economiche e nuove prospettive politiche*

All'indomani dell'Unità Genova appare dunque sotto molti aspetti diversa rispetto a come era alla metà del secolo. Gli anni Cinquanta segnano davvero l'inizio del processo di costruzione della città contemporanea; di tale incipiente modernizzazione l'industria non è ancora l'elemento trainante, pur giocando un ruolo – come si è visto – non trascurabile.

Determinanti appaiono quelli che possono essere definiti *intangibles assets*, di cui si dota la società genovese del tempo: mi riferisco alla cultura economica e allo spirito di intrapresa che permeano sempre più l'élite cittadina. I salutaris scossoni impressi dalla politica cavouriana e i nuovi spazi di dibattito e confronto politico, timidamente apertisi sul finire del decennio precedente e consolidatisi dopo il tumultuoso biennio 1848-1849, favoriscono la maturazione di una nuova cultura economica. Sin dal 1846 è attiva una scuola tecnica serale voluta dalla camera di commercio per formare operai qualificati; figura tra i suoi docenti Giovanni Ansaldo, poi direttore dello stabilimento Meccanico di Sampiedarena cui darà il suo nome, che nel 1851 guida a Londra in viaggio di istruzione un gruppo di allievi⁵⁸. Le influenze e le esperienze della prima

⁵⁷ M. DORIA, *L'acqua e la città. Storia degli acquedotti genovesi De Ferrari Galliera e Nicolay (secoli XIX-XX)*, Milano 2008.

⁵⁸ V. CASTRONOVO, *Giovanni Ansaldo cit.*, pp. 16-17.

nazione industriale del pianeta si diffondono anche grazie alla mobilità di quanti dalle isole britanniche si trasferiscono nei paesi dell'Europa continentale in cerca di fortuna: è ciò che fanno, ad esempio John Wilson e Alexander Maclaren, che giunti a Genova dopo la guerra di Crimea trovano lavoro nello stabilimento di Robertson, rispettivamente come capo tecnico e come ingegnere, prima di aprire nel successivo decennio una propria officina⁵⁹.

Ma tali stimoli potrebbero non lasciare traccia se non fossero raccolti da una nuova classe dirigente che, pure, non riesce ad affermare immediatamente la propria egemonia. Si sovrappongono e si intrecciano, e non sempre coincidono, infatti il piano del "paese legale" e quello del "paese reale", il dispiegarsi della dialettica politica e il formarsi di corposi interessi economici nel corso di un decennio che apertosi con gli eventi del 1848 è scandito, sul piano della politica, dalle elezioni del 1853 e del 1857 (anno segnato anche dai moti mazziniani) e infine dalle vicende del 1859-1860.

Ancora alle elezioni del 1857, allorché peraltro si reca alle urne il 50% degli aventi diritto, il cui numero è davvero ridotto, si registra una netta vittoria dell'opposizione antigovernativa, il che non manca di suggerire a Cavour parole aspre su Genova e i suoi ceti dirigenti. Sempre nel 1857, sui banchi del consiglio comunale cittadino siedono 30 aristocratici, 10 possidenti, 10 avvocati e solo 12 "negozianti", espressione di quel mondo degli affari di cui nelle pagine precedenti si sono descritti gli interessi e le imprese. Tre anni più tardi, alle elezioni del 1860, Cavour viene eletto con largo margine alla camera dei deputati proprio in un collegio genovese. Si tratta di un repentino cambiamento degli orientamenti dell'opinione pubblica, del "paese legale", o della maturazione di un processo già in atto? Talune vicende del 1858 possono suggerire una risposta alla domanda.

Sul finire del 1858 Cavour si reca in visita a Genova: una lettera coeva di Francesco Domenico Guerrazzi descrive l'episodio narrando che il ministro

« vi si trattenne una breve settimana, visitò, rovistò, guardò, s'ingegnò blandire. Ohimè! Ebbe a sentirsi fischiare in piazza e nella sala delle scuole tecniche. Vero, come notano i giornali che la maggioranza applausì (sic!). Ma i fischi ci furono, argomento di villanie e di maltalenti ».

Pochi giorni dopo compare sulla stampa cittadina una lettera di 168 "commercianti" genovesi all'uomo di governo, in cui i firmatari gli espri-

⁵⁹ B. CILIENTO, *Gli scozzesi di Piazza d'Armi*, Genova 1995.

mono la propria gratitudine per la visita compiuta alla città, gli riconoscono grandi meriti per l'azione intrapresa in favore dello sviluppo economico pur non mancando di sottolineare che molto resta ancora da fare. Pronta è la replica dello statista, anch'essa naturalmente resa pubblica, in cui egli ringrazia per le cortesi parole, sottolinea l'importanza dell'approccio liberale, afferma che « Genova non può essere considerata come un municipio isolato; sede di una cresciuta e crescente industria, principale emporio del regno... » deve essere opportunamente valorizzata, potenziando adeguatamente lo scalo e le ferrovie. La missiva viene scritta di proprio pugno da Cavour che facendola rivedere a un collaboratore pare gli abbia detto:

« Badi bene, la grammatica l'accomodi come meglio le pare, ma il resto lo lasci stare tal quale. Ho scritto quelle parole con una compiacenza che non posso descriverle. Creda pure, questo fatto è uno dei più bei trionfi della mia politica »⁶⁰.

Prende allora la parola e si propone come interlocutore diretto del governo sabauda una nuova élite, quella dei vari Bombrini, Rubattino, Nicolay, Orlando, una élite economica portatrice di un preciso progetto politico. Un progetto che si fonda sul rifiuto definitivo della contrapposizione tra Genova e Torino, che implica l'abbandono di quel "ligurismo" – cardine attorno al quale aveva ruotato a lungo il discorso politico locale e strumento per un "uso pubblico" della storia patria da brandire in chiave anti piemontese –, e che abbraccia, in positivo, una prospettiva non municipale ma compiutamente nazionale, la sola in grado di garantire una duratura fase di sviluppo alla città e di assicurare le fortune della sua classe dirigente.

⁶⁰ Sull'episodio della visita genovese di Cavour e le varie lettere, pubbliche e non, conseguenti si veda *Lettere edite e inedite di Camillo Cavour raccolte e illustrate da Luigi Chiala*, Torino 1884, II, pp. 613-617.

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