

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
Nuova Serie – Vol. XXXVI (CX) Fasc. II

Studi e Documenti di Storia Ligure

IN ONORE DI DON LUIGI ALFONSO
PER IL SUO 85° GENETLIACO



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

Per la riproduzione di p. 185 autorizzazione dell'Archivio di Stato di Genova
N. 16/97, Prot. n. 1832.5/9, del 27/5/1997

PAOLA MASSA

**ANDREA PODESTÀ, SINDACO DI UNA CITTÀ
TRA VECCHIA E NUOVA ECONOMIA**

Queste pagine sono state lette alla manifestazione organizzata dal Comune di Genova e dall'Associazione « A Compagna » il 23 marzo 1995, per ricordare, nel centenario della morte, *Andrea Podestà, « Il Sindaco » cent'anni dopo*. Altri aspetti della figura di Andrea Podestà sono stati ricordati, in quella circostanza, da B. Montale, E. Poleggi e M. G. Pighetti.

Il periodo intercorrente tra gli anni Sessanta e Novanta dell'Ottocento, gli estremi cronologici cioè dell'alterna presenza di Andrea Podestà alla guida del Comune, è segnato da importanti cambiamenti nell'economia nazionale e genovese, accomunate da aspirazioni e da tentativi non sempre riusciti di adeguamento ad un ritmo di sviluppo più moderno.

Come vedremo, il personaggio cui sono dedicate queste pagine è quasi il simbolo di molte di tali aspirazioni verso il nuovo, e ne dà testimonianza la sua attività, non solo pubblica, nella promozione economica, in quella culturale e nel settore della pubblica amministrazione, ma anche quella di operatore privato.

I temi che tratterò brevemente sono legati ad un difficile momento di trapasso dell'economia italiana, in cui Genova si inserisce con i suoi problemi di cambiamento e di adeguamento, e con le sue potenzialità legate alla tradizionale attività marittima e a forme di sviluppo di insediamenti industriali: in questo quadro va considerata l'azione di una classe dirigente, e di uno dei suoi più significativi rappresentanti come il Podestà, che mostra di comprendere la funzione di una moderna pubblica amministrazione in una contingenza politico-economica di rapido e notevole cambiamento.

L'Italia è pervenuta all'unità nazionale in condizioni di arretratezza economica rispetto ai paesi dell'Europa centro-settentrionale, pionieri della Rivoluzione industriale: la frantumazione del mercato e del territorio ne costituiscono le spiegazioni più evidenti. Tuttavia, nei primi trent'anni di storia unitaria (grosso modo, quindi, il periodo che ci interessa), il divario economico nei confronti dei paesi europei più avanzati, anziché restringersi come ci si poteva aspettare, continua ad aumentare, e solo nella così detta età giolittiana (tra fine secolo e la prima guerra mondiale, 1896-1908 specialmente, ma fino al 1914) il trend si inverte, permettendo al nostro paese di riconquistare in buona parte il terreno perduto.

Il fenomeno (cioè questo « ritardo ») non può certo trovare una singola spiegazione, ma deriva da una serie di cause: la fragilità e la disorganizza-

zione del sistema bancario e del mercato mobiliare; la povertà di risorse umane; l'arretratezza tecnologica; la lentezza con cui matura nel paese una borghesia imprenditoriale moderna, capace di assumere rischi. Per lungo tempo si preferisce, infatti, convogliare i capitali nei sicuri titoli di Stato o delle compagnie ferroviarie, accettando di affacciarsi verso l'attività manifatturiera solo quando la protezione doganale, le sovvenzioni e le commesse pubbliche consentono di operare in un ambiente, per così dire, « di serra », che riduce notevolmente la componente rischio dell'attività imprenditoriale stessa.

In parziale contrasto con l'andamento generale, per lo sviluppo e la maggiore espansione economica raggiunta, sono soltanto gli Anni Ottanta del secolo (grosso modo fra il 1880 ed 1887), ma la parentesi è di breve durata. In quegli anni, l'avvento della Sinistra al potere indica che, a poco a poco, la borghesia industriale è riuscita a conquistare un proprio spazio di influenza politica (la destra tradizionale aveva fino ad allora privilegiato gli interessi dei proprietari terrieri): lo sviluppo di alcuni rami manifatturieri è accompagnato da un vero e proprio boom edilizio, ma il trend della produzione agricola rimane, ad esempio, stazionario.

La crisi e la depressione successiva non si fanno, infatti, attendere (specialmente per le eccessive speculazioni di una parte del settore bancario e di quello edilizio), tanto da far definire il periodo 1888-1894 da uno storico dell'economia come Gino Luzzatto « gli anni più neri dell'economia del nuovo Regno ».

Genova e la Liguria non possono che risentire del contesto nazionale in cui gli operatori sono ormai inseriti. Il capoluogo è, dopo l'unificazione, una delle nove città della penisola che supera i centomila abitanti (cinque sono al nord; Napoli però con 450.000 abitanti è la città più popolosa), ed è logisticamente collocata al centro di quella che, nonostante la depressione generale, è l'area forte dello sviluppo economico, cioè il triangolo formato da Liguria, Piemonte e Lombardia.

In un paese ancora « prevalentemente popolato da contadini » (come è stato scritto con riferimento ai primi decenni postunitari), il commercio estero è peraltro uno dei settori in cui continua a registrarsi un andamento decisamente positivo, se pur inferiore all'espansione media degli scambi internazionali presente negli altri paesi europei.

In questo contesto il porto di Genova, nonostante le pesanti carenze strutturali che ne riducono la funzionalità e ne limitano il concorrenziale

inserimento nel mercato dei noli e degli scambi internazionali, è il primo scalo nazionale per dimensioni e per volume di traffico: sono vivaci le esportazioni di prodotti agricoli, ma anche dei così detti prodotti di prima trasformazione, come la seta ritorta, l'olio d'oliva, gli agrumi; importazioni consistenti si registrano in alcuni comparti significativi come il carbone e i rottami di ferro, le caldaie e i macchinari, il cotone.

Dal punto di vista delle strutture il porto è però ancora quello di un secolo prima: si lamenta la « giungla » dei tributi, l'insufficienza dei magazzini, la poca profondità dei fondali. A causa di questi problemi lo sbarco di determinate merci a Genova costa quattro volte più che a Savona; se, come spesso accade, le merci provenienti dall'Oriente devono essere sottoposte a quarantena nel Lazzaretto della Foce, l'aggravio dei costi è del 74%, per la inefficiente organizzazione sanitaria. Difficili sono le vie di comunicazione con il retroterra, di cui il porto è lo sbocco naturale, cosicché la rendita di posizione nei confronti del mare risulta sovente vanificata: nel 1854 era stata inaugurata la linea ferroviaria Genova-Torino; solo dieci anni dopo (1861-1867) viene attuato il collegamento per strada ferrata con Milano. Molte e quasi « miracolistiche » sono le aspettative di incremento dei traffici collegate all'apertura del canale di Suez (1869) e dei valichi transalpini negli anni Settanta-Ottanta (il Cenisio nel 1871, il Gottardo nel 1882), ma vengono presto deluse. Si è costantemente in ritardo rispetto alle necessità effettive dei traffici e della viabilità: è sintomatico, infatti, che già a fine secolo si inizierà con insistenza a progettare un terzo valico appenninico ed una direttissima Milano-Genova mai realizzate.

Si accusano i concorrenti, ad esempio i Francesi, che con le « tariffe differenziali delle loro ferrovie ... » impediscono di raggiungere proficuamente i mercati della Svizzera e della Germania, ma, come si legge in una relazione della Camera di Commercio dell'aprile del 1879, non si cerca di ovviare in termini operativi alla sempre minore partecipazione della bandiera nazionale al traffico portuale genovese: « poca attenzione » – si annota – viene prestata alla trasformazione « che andavasi operando all'estero dei mezzi di trasporto marittimo, colla sostituzione del ferro al legno e del vapore alla vela ».

Il ceto armatoriale ligure percepisce, infatti, con ritardo il significato economico dell'evoluzione tecnologica che si sta compiendo: se si riconoscono i vantaggi che la forza propulsiva del vapore può offrire, come « la rapidità dei viaggi, la loro regolarità, la maggiore sicurezza », grazie alla quale

si riducono le spese di assicurazione della nave e delle merci, nello stesso tempo non si riescono a dimenticare i lucrosi profitti che la vela aveva offerto con il trasporto degli emigranti e l'esercizio del tramping (servizio di trasporto senza stretti vincoli di percorso). L'Italia inoltre, non possiede né minerali né carbone, mentre al contrario è ricca di legname: viene pertanto perseguito, per lungo tempo, l'utilizzo dei velieri posseduti fino al loro estremo logoramento. Una strategia che porta al tracollo dell'industria cantieristica (nella quale il numero degli addetti tra il 1875 ed il 1880 diminuisce del 50%) ed a mutamenti profondi nell'organizzazione assicurativa. Ancora nel 1880, nel Congresso degli armatori di velieri tenutosi a Camogli, si rivendicano premi per la costruzione di questo tipo di scafi, e, tra i parlamentari liguri, vi è chi, come Edilio Raggio, sostiene che « vi sono navigazioni al di là dei Capi per le quali il vapore non potrà mai arrivare, per la troppa spesa del combustibile ».

Come già accennato, solo a fine secolo, con l'avvento definitivo del vapore ed il decollo industriale, il porto di Genova assume di fatto la funzione sua propria nel contesto nazionale: quella di essere, come è stato scritto, « la pompa di alimentazione per lo sviluppo industriale italiano ».

È nel 1875, però, che si dà l'avvio ai lavori che permetteranno allo scalo ligure di dotarsi delle attrezzature necessarie per svolgere tale ruolo in maniera efficace: la donazione di venti milioni di lire da parte di Raffaele De Ferrari, Duca di Galliera, permette, infatti, di potenziare un porto che è il punto di riferimento dell'area economica interregionale in cui, già a quella data, risultano concentrate l'80% della manodopera operaia, l'80% dell'industria cotoniera, la quasi totalità dell'industria serica, circa la metà di quella laniera, l'84% degli stabilimenti siderurgici e il 75% degli altoforni a carbone di legna.

Può essere significativo aggiungere anche che l'ammontare della donazione De Ferrari corrispondeva all'epoca al costo di quattro-cinque milioni di giornate-lavoro di un operaio specializzato, e a un terzo degli stanziamenti complessivi dello Stato italiano per il miglioramento di tutti i porti del territorio nazionale negli ultimi quindici anni; si trattava, anche, del 15% dell'intero patrimonio del Duca stesso.

In questi stessi anni, un altro importante tema è al centro dell'interesse delle categorie economiche genovesi operanti nel commercio: la ventilata e temuta soppressione del Portofranco, dopo la recente conclusione della vicenda del definitivo trasferimento dell'Arsenale militare a La Spezia ed il

passaggio al Comune degli spazi della Darsena, la zona più sicura del porto, per essere adibiti a magazzini.

Il Portofranco si era rivelato per il porto di Genova, per oltre due secoli e mezzo, un importante fattore di competitività ed aveva contribuito non poco ad alimentare le fortune dei traffici: privi di un importante hinterland politico-territoriale gli operatori avevano necessariamente dovuto rivolgersi ad un commercio di transito.

Con grave disappunto viene pertanto accolta nella città la notizia di un progetto di legge con cui, nel marzo 1865, il Ministro delle Finanze Quintino Sella prevede l'abolizione, oltre che delle città franche di Ancona, Livorno e Messina, anche del Portofranco genovese, con la destinazione dell'area a Magazzini generali: la ferma opposizione della Camera di Commercio e del Comune, che inviano a Torino una Commissione di otto membri, ha come risultato la proroga di un triennio dell'abolizione (ricordiamo per inciso che il provvedimento risulterà operativo solo nel 1875, e dura un solo triennio, in quanto l'istituzione viene riaperta in breve tempo come Deposito Franco).

È in questa occasione che si affacciano sulla scena cittadina ed operano attivamente per il raggiungimento del risultato di salvare il Portofranco due personaggi che, spesso concordi in varie iniziative, lasceranno un'importante impronta nella vita cittadina: il sindaco Andrea Podestà e Giacomo Millo, Presidente della locale Camera di Commercio.

Entrambi, due anni dopo, nel 1870, insieme all'allora Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, Stefano Castagnola (che sarà sindaco di Genova dal 1888 al 1891, tra due dei mandati di Andrea Podestà), sono anche tra i principali promotori del progetto di attivazione della Regia Scuola Superiore Navale, inaugurata nel gennaio 1871. Sia il Podestà che il Millo operano sin dall'inizio all'interno del Consiglio Direttivo, il cui primo Presidente è Cesare Cabella (anche Rettore dell'Università), e si adoperano affinché gli Enti che essi rappresentano contribuiscano finanziariamente al migliore funzionamento dell'istituzione.

Questa, la prima del genere operante in Italia con lo scopo « di formare ingegneri di costruzioni navali e di macchine a vapore, per servizio della marina mercantile e del commercio », diviene ben presto non solo Scuola ma anche centro di ricerca scientifico-tecnica, e rappresenta in pratica il primo dei due momenti in cui si attuano in Italia ed in Liguria il processo di fondazione di una industria navalmecanica moderna e l'organizzazione di basi teoriche e di preparazione tecnica degli addetti. Solo in seconda istanza

è infatti possibile passare alla fase, ancora più lenta e difficoltosa, di investimento e di realizzazione di cantieri atti alla costruzione di moderni piroscafi.

Andrea Podestà, del resto, dimostra modernità e lungimiranza nel percepire il ruolo fondamentale giocato dal fattore « istruzione » in ogni processo di sviluppo economico, e di quello italiano e genovese in particolare, di cui è specifico testimone e partecipe.

Già agli inizi della sua carriera politica, nel 1862, il Podestà si batte per ottenere migliori possibilità di formazione per il « capitale umano » della propria città, associandosi con il Consiglio Comunale, il 27 novembre, alla petizione contro il provvedimento che declassa l'Università genovese; più incisivamente, nel 1877 e nel 1883, impegna il Municipio nel Consorzio universitario che riesce ad ottenere con un notevole sforzo finanziario l'agognato « pareggiamento dell'Università di Genova alle Università primarie » (legge 13 dicembre 1855).

La città che il sindaco Podestà ha di fronte negli anni Sessanta ha — come si è detto — un'economia piena di contraddizioni e di problemi di adeguamento e di ristrutturazione, in funzione sia della necessità di aprirsi verso il nuovo mercato nazionale, sia di recepire nuovi stimoli nella tecnologia e nello sviluppo. Una città che formalmente mantiene per molto tempo un livello di popolazione stazionario, ma per il quale occorre invece tener conto del progressivo spostamento degli insediamenti abitativi nelle zone orientali della città, dove le attività produttive hanno un più considerevole sviluppo.

Poco più di due decenni dopo, negli anni Ottanta, le coordinate economiche di questo stesso insediamento urbano sono molte diverse: alcuni importanti capitani di industria, tra i quali non si può non citare Raffaele Rubattino e Carlo Bombrini, hanno nel frattempo lasciato chiari segni degli improcastinabili mutamenti nella strategia industriale che le aziende genovesi devono compiere; la Navigazione Generale Italiana, i Lavarello e i Piaggio, la Società di Navigazione « La Veloce » operano ormai su scala internazionale in maniera competitiva; l'Ansaldo viene confortata nei suoi sforzi produttivi dalla nuova politica protezionistica attuata dal governo italiano.

Lo stesso Andrea Podestà è in quegli anni attivo imprenditore e finanziere, impegnato nella Società delle ferrovie Mediterranee, nella Società Ligure Lombarda per la Raffinazione degli zuccheri, in una serie composita di società minerarie genovesi operanti in Sardegna, in altre società impegnate

in operazioni immobiliari a Roma e a Napoli, dei cui Consigli di amministrazione è ora Presidente ora attivo collaboratore.

Dal 1884 al 1895, oltre che Senatore del Regno, è alternativamente Sindaco della città e Presidente del Consiglio Provinciale; contemporaneamente però ricopre anche la carica di Presidente del Consiglio Direttivo della Scuola Superiore di Scienze economiche e commerciali, alla cui gestione partecipa attivamente, collaborando con il Direttore pro tempore, l'economista Jacopo Virgilio. Se quest'ultimo è figura determinante per il funzionamento interno dell'istituzione, il Consiglio direttivo ne è il supporto tecnico-finanziario, il collegamento con il mondo politico ed economico locale, il simbolo della forte simbiosi e delle interrelazioni che a Genova, negli ultimi decenni del secolo scorso, legano l'istituzione preposta agli studi economici, gli Enti territoriali e gli ambienti produttivi privati.

Andrea Podestà, ancora una volta promotore di cultura professionale per i giovani destinati a formare la classe dirigente, ha creduto e partecipato fin dall'inizio al progetto di creare un centro di studi superiori commerciali: egli è stato Presidente, nel 1882, di una delle prime Commissioni che discute dell'iniziativa, insieme all'economista Senatore Gerolamo Boccardo e – ancora una volta – con l'aiuto di Giacomo Millo, presidente della Camera di Commercio.

In Genova (è scritto nella Relazione di questa Commissione) « è universalmente sentito il bisogno di formare dei negozianti intelligenti, degli avveduti imprenditori, degli abili direttori di banche, dei colti aspiranti alla carriera dei consolati, dei sapienti professori ... ». « Non preme tanto – essa continua – di accrescere il numero di coloro che si dedicano al commercio (il che potrebbe accrescere il numero degli spostati, si giustamente lamentato da tutti), quanto di aumentarne la capacità ... ».

Credo che tali concetti, ancora oggi assai attuali, e tutta la particolare sensibilità di Andrea Podestà al problema della formazione di una capace classe dirigente, funzionale ad un rapido e proficuo sviluppo economico, nazionale e cittadino, giustifichino ampiamente la presenza (peraltro da molti ignorata) di un suo busto marmoreo nell'atrio del Palazzo dell'Università genovese in via Balbi, a memoria di un Sindaco illuminato che ha fortemente creduto che, nel passaggio epocale tra la vecchia e la nuova economia, questa, nelle sue espressioni di concreta applicazione, non potesse che giovare dell'integrazione con la cultura e la scienza.

Bibliografia specifica di riferimento

A. CAPOCACCIA, *Il centenario della fondazione della Scuola Superiore Navale*, in « La marina Italiana », maggio 1970; A. CAPPELLINI, *Dizionario biografico di Genovesi Illustri e Notabili. Cronologia dei Governi di Genova ed Indice Alfabetico-analitico*, Genova 1932; M. CATTINI, *La genesi della società contemporanea europea. Lineamenti di Storia economica e sociale dal XVIII secolo alla prima guerra mondiale*, Parma 1992; *Dizionario delle strade di Genova*, Genova 1956, *ad vocem*; G. DORIA, *Debiti e navi. La Compagnia di Rubattino, 1839-1881*, Genova 1990; ID., *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale, 1815-1914*, Genova 1969-1973; ID., *Un porto al servizio dell'industrializzazione italiana*, in *Consorzio Autonomo del Porto di Genova. Archivio storico*, I, 1870-1902, Genova 1988; R. DRAGO, *Ricordi di un Segretario comunale, 1857-1907*, Genova 1916; ID., *Svolgimento storico della amministrazione comunale di Genova*, Genova 1885; L. GARIBBO, *Forme e strategie di potere locale a Genova nell'età del positivismo*, in *Filosofia e politica a Genova nell'età del positivismo*, I, Genova 1988; G. GIACCHERO, *Genova e la Liguria nell'età contemporanea, 1815-1969*, Genova 1980; L. GRILLO, *Elogi di Liguri illustri*, Genova 1828, *ad vocem*; *I Duchi di Galliera. Alta finanza, arte e filantropia tra Genova e l'Europa nell'Ottocento*, Genova 1991; *Inaugurazione di un busto ad Andrea Podestà. Il discorso commemorativo del Sen. E. Broccardi*, in « Genova. Rivista municipale », agosto 1932; P. L. ISNARDI - E. CELESIA, *Storia della Università di Genova*, Genova 1867; *La cultura del Sapere. Antologia della "Rivista Ligure" (1870-1917)*, Genova 1991; G. LUZZATTO, *Storia economica dell'Età moderna e contemporanea*, parte II, *L'Età contemporanea*, Padova 1960; *Dalla Scuola Superiore di Commercio alla Facoltà di Economia. Un secolo di elaborazione scientifica e di attività didattica al servizio dell'economia genovese, 1884-1986*, a cura di P. MASSA, Genova 1992; EAD., *Tra tecnica e cultura: l'istruzione superiore commerciale nella seconda metà dell'Ottocento*, in *Dalla Scuola Superiore di Commercio alla Facoltà di Economia*, Atti del Convegno (Genova, 27 novembre 1992), Genova 1994; EAD., *Una vocazione internazionale: lo scalo genovese nella storia*, in P. MASSA, *Lineamenti di organizzazione economica in uno Stato preindustriale. La Repubblica di Genova*, Genova 1995; EAD., *Università e istruzione superiore economico-commerciale tra Otto e Novecento*, in *Università in Europa. Le istituzioni universitarie dal medio Evo ai nostri giorni: strutture, organizzazione, funzionamento*, Atti del Convegno, Messina 1995; F. E. MORANDO, *Podestà Andrea (1832-1895)*, in « Le Opere e i giorni », 1930, nn.3 e 4; *Proposta della Commissione Mista (Provincia, Municipio e Camera di Commercio) per riferire sui progetti presentati allo scopo di parificare l'Università di Genova a quelle di primordine e di creare una Scuola di Studi Commerciali Superiori*, Genova 1883 (con allegate Relazione della Maggioranza e Relazione della Minoranza); S. RANIERI, *La Reale Scuola Navale Superiore di Genova. Note storico-artistiche*, Genova 1898; M. ROMANI, *Storia economica d'Italia nel secolo XIX*, Bologna 1980; T. SARTI, *Il Parlamento Subalpino e Nazionale. Profili e cenni biografici di tutti i Deputati e Senatori eletti e creati dal 1848 al 1890*, Roma 1896; *Semplici riflessioni sulla Scuola Superiore di Commercio. Lettera aperta del prof. Senatore G. Boccardo al Barone Senatore Podestà, Sindaco di Genova*, Genova 1884; G. SOLARI, *Andrea Podestà. I suoi cinque lustri quale Sindaco di Genova. I suoi meriti. Le sue opere*, in « A Compagna », Genova, gennaio

1933; *L'economia italiana, 1861-1940* a cura di G. TONIOLO, Roma-Bari 1978; ID., *Alcune tendenze dello sviluppo economico italiano, 1861-1940*, in *L'economia italiana* cit.; *Verbali del Consiglio Comunale*, Sessione ordinaria, Seduta pubblica del 23 maggio 1870; *Verbali del Consiglio Comunale*, Sessione ordinaria, Seduta pubblica del 3 aprile 1883; V. ZAMAGNI, *Istruzione e sviluppo economico. Il caso italiano, 1861-1913*, in *L'economia italiana* cit.

INDICE

<i>Edoardo Grendi</i> , Presentazione	pag.	5
<i>Bibliografia di don Luigi Alfonso</i> a cura di Claudio Paolocci	»	7
<i>Edilio Boccaleri</i> , L'ubicazione dell'agro compascuo genuate secondo la tavola di Polcevera	»	21
<i>Vito Piergiovanni</i> , Tradizione normativa mercantile e rapporti internazionali a Genova nel medioevo	»	43
<i>Giovanna Petti Balbi</i> , Federico II e Genova: tra istanze regionali e interessi mediterranei	»	59
<i>Antonella Rovere</i> , Privilegi ed immunità dei marchesi di Gavi: un « Liber » del XIV secolo	»	95
<i>Paolo Fontana</i> , Contributi per un'analisi della « vita del Beato Martino eremita »	»	131
<i>Giuseppe Felloni – Valeria Polonio</i> , Un sondaggio per le comunità religiose a Genova in età moderna	»	143
<i>Giacomo Casarino</i> , Arti e milizie urbane nel 1531: indizi ed esordi di un rollo	»	167
<i>Vilma Borghesi</i> , Momenti dell'educazione di un patrizio genovese: Giovanni Andrea Doria (1540-1606)	»	191
<i>Cassiano Carpaneto da Langasco</i> , Rilettura del « caso » Strozzi	»	215
<i>Anna Maria Salone</i> , Federico Federici: note biografiche e ricerche d'archivio	»	247

<i>Carlo Bitossi</i> , Un oligarca antispagnolo del Seicento: Giambattista Raggio	pag. 271
<i>Franca Marré Brunenghi</i> , Un autore dimenticato: Filippo Maria Bonini	» 305
<i>Claudio Costantini</i> , Genova e la guerra di Castro	» 325
<i>Edoardo Grendi</i> , Fonti inglesi per la storia genovese	» 347
<i>Alessandra Toncini Cabella</i> , Rolando Marchelli: nuove testimonianze pittoriche e documentarie	» 375
<i>Rossana Urbani</i> , I capitoli e l'oratorio di S. Erasmo di Sori . . .	» 409
<i>Riccardo Dellepiane – Paolo Giacomone Piana</i> , Le leve corse della Repubblica di Genova. Dalla pace di Ryswick al trattato di Utrecht (1697-1713)	» 425
<i>Elena Parma</i> , Sul collezionismo genovese nel XVIII secolo. L'inventario dei beni mobili del palazzo in Vallecchiara di Gio Domenico Spinola e altri documenti	» 447
<i>Daniele Sanguineti</i> , Novità sull'opera di Anton Maria Maragliano. Documenti per le cappelle Squarciafico alle Vigne e dell'Angelo Custode in N. S. della Rosa	» 489
<i>Dino Puncub</i> , Istruzioni di Francesco Maria II di Clavesana per il buon governo del feudo di Rezzo e dell'azienda familiare	» 503
<i>Fausta Franchini Guelfi</i> , Pasquale Navone dal theatrum sacrum tardobarocco all'accademia	» 537
<i>Marco Bologna</i> , Per un modello generale degli archivi di famiglia	» 553
<i>Paola Massa</i> , Andrea Podestà, sindaco di una città tra vecchia e nuova economia	» 589



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

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

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