

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 5
2024

Fascicolo 20. Ottobre 2024
Storia Militare Contemporanea



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Rotem Kowner, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Alessandra Dattero, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Gioacchino Strano, Donato Tamblé.

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)

Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020

Scopus List of Accepted Titles October 2022 (No. 597)

Rivista scientifica ANVUR (5/9/2023) Area 11



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 978-88-9295-989-7

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 5
2024

Fascicolo 20. Ottobre 2024
Storia Militare Contemporanea



Società Italiana di Storia Militare



The banner, shown courtesy of the Schwind Collection to Pēteris Cedrinš, is the personal banner of prince Avalov, commander of the West Volunteer Army (Западная добровольческая армия), a White Russian anti-Bolshevik and pro-German force created by Germany Gen. von der Goltz in August 1919 merging the rest of German Freikorps in the Baltic States and some Russian POWs with the Special Russian Corps raised in November 1918 by Gen. Graf Fëdor Arturovič Keller and by Cossack Gen. Pavel Bermond, later Prince Avalov, both Knights of the Russian Branch of the Sovereign Order of Saint John of Jerusalem (SOSJJ). The Corps lent allegiance to Kolchak's white government and later to a Latvian puppet government supported by Berlin, and fought against both the Bolshevik and the Latvian democratic government supported by the Entente, being disbanded in December 1919. The Banner front shows the imperial coat of arms. On the reverse, the Black Maltese Cross with Crown of Thorns memorializes General Graf Keller, murdered by the Bolsheviks

<http://www.theknightsofsaintjohn.com/History-After-Malta.htm>;

<http://www.vexilloграфия.ru/russia/beloe.htm>;

<http://lettonica.blogspot.com/2007/11/bear-slayers-day.html> (Pēteris Cedrinš, *Bear Slayer's Day*, 11 November 2007). Cedrinš posted the image of the Flag's recto on wikipedia commons.

Destutturazione e ricostruzione: le riforme dell'amministrazione marittima del Regno di Sardegna dopo il congresso di Vienna (1815-1819)

di MAURO DIFRANCESCO¹

ABSTRACT. The present work, the result of extensive archival research and analysis of numerous works related to the maritime history of the House of Savoy during the chronological period of the early Modern Age, contains a preliminary study on the reconstruction of the Savoy Navy in the years immediately following the end of the Napoleonic Era and the Congress of Vienna. The acquisition of the territories once belonged to the former Republic of Genoa laid the foundations for a general reorganization of the maritime administration of the Kingdom of Sardinia, as well as for the reconstruction of its naval forces according to new strategic needs, including protection of the Ligurian maritime trade and ability to project its naval power where needed. The reforms promoted by the restored Savoy government significantly modified the structure of the maritime administration, transforming it into an almost entirely new and much more complex organism compared to experiences from previous centuries.

KEYWORDS: KINGDOM OF SARDINIA, ROYAL SARDINIAN NAVY, RESTORATION PERIOD, MARITIME ADMINISTRATION, NAVAL WARFARE, MILITARY STUDIES OF THE MEDITERRANEAN, AGE OF SAIL.

Premessa

Fra i numerosi registri, mazzi e carte conservati presso l'Archivio di Stato di Torino, e in particolare all'interno della struttura di via Piave 21, denominata *Sezioni Riunite*, è presente un fondo intitolato *Ministero di Marina*, contenente, oltre ad alcuni incartamenti risalenti al XVIII secolo, la gran parte della documentazione relativa alla marina da guerra sabauda dal 1815 in

¹ Laboratorio di Storia Marittima e Navale "Fernand Braudel" – Università di Genova.

avanti. Altro materiale è invece conservato alla *Sezione Corte*, situata in piazza Castello 209, dove si trovano numerosi documenti di carattere militare e, fra questi, l'organigramma della flotta e i progetti relativi alla sua strutturazione nel 1819, realizzati al termine di un programma di costruzioni quadriennale – iniziato, cioè, nel 1815 e terminato appunto nel 1819 – che mirava alla ricostituzione di una moderna squadra di navi da guerra di diverso rango e dimensioni. Attraverso lo studio di queste carte, è possibile realizzare un quadro complessivo circa la situazione della marina del Regno all'indomani della restaurazione monarchica e della fine del burrascoso periodo napoleonico.

Il ritorno della monarchia sabauda a Torino, sotto l'egida del congresso di Vienna, significò per il Regno sardo anche la realizzazione di un programma politico che aveva come obiettivo il ritorno integrale al passato assolutista²: aboliti gli ordinamenti e le istituzioni entrati in vigore durante il regime imperiale napoleonico, vennero ripristinate le costituzioni del 1770³, già obsolete al momento della loro promulgazione, insieme con parte degli antichi privilegi dell'aristocrazia e del clero, al quale venne inoltre restituito il monopolio dell'istruzione. Le principali cariche civili e militari furono affidate a funzionari e ad ufficiali di comprovata lealtà, mentre coloro i quali avevano servito sotto le aquile francesi, e avevano quindi raggiunto un elevato grado di esperienza, furono spesso scartati in favore di elementi talvolta di minore preparazione, ma sui quali si poteva fare sicuro

-
- 2 Il ritorno alle precedenti forme di governo, nella realtà, si rivelò più difficile che non reinsediare le antiche dinastie sui rispettivi troni: la dominazione napoleonica, e le idee della rivoluzione, avevano ormai permeato vari strati della società italiana e alterato la pratica di governo, trasformando radicalmente le relazioni fra lo Stato e la società civile. Il potere centrale, rispetto all'*ancien régime*, si caratterizzò per una ulteriore accentuazione del monopolio della forza, emergendo come l'unico detentore del potere pubblico e costituendo in questo modo un forte limite «ai desideri e ai tentativi di riemersione delle giurisdizioni *cetuali* (cioè relative alla condizione sociale di appartenenza, su cui si basavano i diritti) e di quelle territoriali (che assoggettavano alcuni territori a norme e usi diversi dal resto dello Stato)». Privilegi *cetuali* e feudali – nobiliare ed ecclesiastica –, nell'insieme, subirono un significativo rovesciamento a favore del potere statale; Marco Soresina, *L'età della Restaurazione 1815-1860. Gli Stati italiani dal Congresso di Vienna al crollo*, Milano-Udine, Mimesis, 2015, pp. 16-17.
 - 3 *Leggi, e Costituzioni di S.M.-Loix, et Constitutions de Sa Majesté*, Torino, Stamperia Reale, 1770, 2 voll. Sull'argomento si vedano: Elisa Mongiano, «L'ordinamento giudiziario degli Stati sabaudi nel XVIII secolo», in *Recherches Régionales*, 196, (2010), pp. 1-12 e l'ormai classico lavoro di Mario Enrico Viora, *Le Costituzioni piemontesi (Leggi e costituzioni di S.M. il Re di Sardegna). 1723-1729-1770. Storia esterna della compilazione*, Torino, Fratelli Bocca, 1928.



Fig. 1 - Difrancesco, Mauro (fotografo), 2024, gennaio 25. Regia Scuola Superiore Navale di Genova, modello in legno, cotone e tela della fregata da sessantadue cannoni *La Regina*, XIX secolo. Dono dell'Università di Genova, conservato presso il Galata Museo del Mare.

affidamento politico. Tale stato di cose rimase la prassi ancora per lungo tempo, e venne consolidata dall'esperienza dei moti del 1821, dopo i quali l'irrigidimento della struttura politica e militare sabauda, unito all'allarmistica convinzione che i nemici della monarchia (i fuoriusciti politici piemontesi e italiani) stessero progettando di infiltrarsi entro i confini dello Stato e di sbarcare lungo le riviere liguri, aumentò ulteriormente. Un esempio della preferenza dimostrata verso elementi di sicura fede monarchica è dato da una pratica dell'ottobre 1835 relativa alla nomina di un nuovo insegnante di disegno per la regia scuola di marina di Genova: il 1° ottobre era deceduto il professor Francesco Baratta, già direttore dell'accademia di belle arti di Genova⁴, e l'ammiraglio Des Geneys, comandante

4 Francesco Baratta venne nominato professore di disegno della regia scuola di marina il 3 giugno del 1830, andando a sostituire Luigi Gismondi, il primo a ricoprire tale carica a

in capo della marina, propose a Carlo Alberto, che sedeva sul trono ormai da quattro anni, di «mettere al concorso il suo rimpiazzamento», ossia di bandire un pubblico concorso attraverso il quale valutare la competenza e l'esperienza professionale dei candidati. La risposta del re, durante l'udienza del 6 ottobre, fu di preferire «che l'abilità andasse subordinata alla preferenza della moralità e dei buoni principi politici in fatto d'opinione, epperò meglio del concorso amerebbe la scelta di un maestro anche meno abile, ma di cui si fosse ben sicuri»⁵.

Il riordino amministrativo dello Stato sabauda, benché seguisse i dettami dell'assolutismo regio, produsse anche una fondamentale riorganizzazione dell'apparato militare, della quale ne giovò in particolar modo la marina. Le Regie Patenti del 17 aprile 1815 sancirono la nascita di un nuovo ministero completamente autonomo, svincolato dall'antica Segreteria di guerra e deputato agli affari marittimi. Sebbene la vita del nuovo ministero si rivelasse assai breve nella realtà – con editto del 17 agosto 1815 venne incorporato nella Segreteria di guerra e di marina, nata dalla fusione della preesistente Segreteria di guerra, ripristinata nel 1814 –, la sua creazione fu sicuramente un passo importante nella costituzione di una marina da guerra avente istituzioni e strutture amministrative proprie, sul sistema adottato dalle principali potenze marittime europee.

Le riforme promosse dal restaurato governo sabauda, volte a riordinare le sue istituzioni civili e militari, modificarono sensibilmente la fisionomia dell'amministrazione marittima fino a renderla un organismo quasi del tutto nuovo, molto più articolato rispetto alle esperienze dei secoli precedenti e suddiviso, nella sua forma più generica, fra un dipartimento centrale con base a Genova, dove risiedevano anche il comandante in capo insieme con i principali organi burocratici e deliberativi, e due dipartimenti periferici con sede a Villafranca e a Cagliari. Al vertice della ricostituita marina venne confermato il conte Des Geneys, sul quale si rende necessaria una descrizione breve ma accurata per comprendere appieno la figura del conte e il ruolo chiave che ebbe nella ricostruzione della marina da guerra di casa Savoia.

partire dal 12 febbraio del 1817, quando la scuola venne aperta per la prima volta. Gismondi si ritirò a vita privata con Regio Viglietto del 10 maggio 1830, «dispensato da ogni ult. [eriore] r.[egio] servizio per cagionevole salute» e provvisto di una pensione di £ 400 attinte dalla cassa degli invalidi di marina; Archivio di Stato di Torino, Sezioni Riunite (d'ora in avanti AST, SR), Ministero di Marina, Materiale, registro 656, Matricola generale della Regia Marina, 1814-1832, Scuola di Marina.

5 Ivi, Personale, mazzo 95, Pratiche Scuola di Marina, 1828-1838.

Giorgio Andrea Des Geneys nacque a Chaumont, oggi Chiomonte in val di Susa, il 29 aprile del 1761, secondogenito di dodici figli avuti da Giorgio Agnes barone di Fenile e Marthies, e da Cristina Boutal, dei conti di Pinasca. Nell'aprile del 1773, all'età di dodici anni, venne ammesso alla scuola di marina di Villafranca, da poco istituita e diretta dal cavalier de Foncenex⁶. Dopo aver ricoperto numerosi incarichi, nel 1790 passò agli ordini del capitano James Ross a bordo della fregata *San Vittorio* e poi sulla fregata francese di preda bellica *Alceste*, venendo fatto prigioniero in combattimento l'8 giugno 1794, nell'ambito della guerra contro la Francia rivoluzionaria. Nel 1796, al momento della sua liberazione dalla prigionia, venne promosso tenente colonnello, o capitano di fregata, secondo la gerarchia della marina. Due anni dopo seguì la corte in esilio e venne nominato comandante in capo della marina al momento del suo arrivo in Sardegna, nell'estate del 1800⁷. Durante gli anni dell'esilio, al comando di una flotta di modeste dimensioni, perlopiù composta da legni a remi e a vela latina di basso tonnellaggio, raggiunse il grado di maggior generale. Quando Vittorio Emanuele I rientrò in possesso dei suoi Stati di terraferma, dopo la caduta dell'impero di Napoleone, Des Geneys venne confermato al vertice della marina con il grado di tenente generale d'armata, nomina ottenuta il 3 giugno del 1815, mentre il 29 aprile dell'anno seguente fu promosso al grado di generale, ossia ammiraglio⁸. Oltre al ruolo di comandante in capo della marina, a partire dal 1815 Des Geneys rivestì anche l'incarico di comandante del 1° dipartimento marittimo, di governatore interinale

6 Marie-François Daviet de Foncenex (1734-1798) fu allievo del celebre Joseph-Louis Lagrange e studiò da allievo all'Accademia Reale di Torino. Brillante matematico, nel 1757 divenne socio dell'Accademia delle Scienze e nel 1762 venne nominato comandante della nuova Scuola di Marina, appena fondata a Villafranca con l'intento di formare i futuri ufficiali della marina sabauda, e direttore della Scuola d'Artiglieria, appositamente creata per l'addestramento al tiro degli artiglieri a bordo delle navi; Pierangelo Manuele, *Il Piemonte sul mare. La marina sabauda dal Medioevo all'unità d'Italia*, Cuneo, L'Arciere, 1997, pp. 84-85. De Foncenex era stato nominato governatore del porto di Villafranca solo pochi giorni prima dell'invasione; Emilio Prasca, *La Marina da guerra di casa Savoia dalle sue origini in poi*, Roma, Forzani e C. tipografi del Senato, 1982, p. 75.

7 Le notizie sulla carriera di Des Geneys sono state ricavati dal volume di Emilio Prasca, *L'ammiraglio Giorgio Des Geneys e i suoi tempi. Memorie storico-marinesche (1761-1839)*, Pinerolo, tipografia già Chiantore-Mascarelli, 1926, pp. 15, 18, 28, 31-34, 59-60. Nel 1808 venne promosso al grado di maggior generale; AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 661, Matricola Stato Maggiore-Genio Cannonieri, sino al 1842, Stato Maggiore della Regia Marina.

8 Ivi, registro 656, Matricola generale della Regia Marina, 1814-1832.

del Ducato di Genova – divenendo governatore effettivo con Regie Patenti del 18 febbraio 1826 – nonché di presidente del nuovo consiglio d'ammiragliato, un organo collegiale formato dai più alti ufficiali della marina che aveva il compito di deliberare in materia di gestione della flotta, sviluppandola in rapporto alla politica navale del Regno⁹.

Alessandro Michellini, nel suo volume intitolato *Storia della Marina Militare del cessato Regno di Sardegna*, descrisse Des Geneys «un uomo intelligente, energico, attivo, ostinato, assoluto, ruvido, intraprendente; [...] singolarmente atto alla direzione suprema delle cose di mare»¹⁰.

La figura di Des Geneys è fondamentale per comprendere il rilancio della politica marittima sabauda e la ripresa delle costruzioni navali successivamente alla Restaurazione. Sotto la sua direzione, che si avrà modo di evidenziare nelle pagine seguenti, venne finalmente iniziato il percorso per condurre la marina, ancora legata ad archetipi divenuti in buona parte obsoleti, verso una generale modernizzazione.

Uffici, cariche centrali e dipartimenti marittimi

L'ingrandimento territoriale del Regno sardo, attraverso l'acquisizione del Ducato di Genova, ebbe come conseguenza anche l'ampliamento del suo tratto costiero, che passò dai pochi chilometri dei litorali di Nizza, Oneglia e Loano ai circa 330 chilometri dell'arco che andava dalla foce del fiume Varo, a Ovest, a quella del fiume Magra a Est, ai quali si dovevano inoltre aggiungere le estese

9 L'influenza esercitata dalle tradizioni navali inglesi sulla marina sabauda, diffusasi a partire dalla prima metà del XVIII secolo, era andata via via aumentando in concomitanza con l'arruolamento di ufficiali inglesi, grazie agli stretti rapporti diplomatici e militari fra le due potenze – ulteriormente accresciuti in occasione delle guerre contro la Francia repubblicana e poi imperiale – e attraverso accordi di tipo economico-militare portati avanti nel corso del Settecento, come l'acquisto di navi di seconda mano e la costruzione di nuove unità in Inghilterra. Il nuovo consiglio d'ammiragliato «per oggetti appartenenti alla marina militare» venne creato seguendo l'esempio della marina inglese e, oltre al presidente, venne composto da un capitano di vascello «incaricato della direzione de' lavori, e movimenti dell'arsenale [di Genova] e delle costruzioni», da un intendente generale, da un controllore e da due segretari d'ammiragliato. Questi ultimi avevano il compito di pianificare l'agenda di lavoro del consiglio, organizzando le riunioni e registrando le tematiche di discussione; *ibidem*.

10 Alessandro Michellini, *Storia della Marina Militare del cessato Regno di Sardegna dal 1814 sino alla metà del mese di marzo del 1861*, Torino, Tipografia Eredi Botta, 1863, p. 41.



Fig. 2 - Difrancesco, Mauro (fotografo), 2024, gennaio 25. Anonimo, modello della fregata da cinquantaquattro cannoni *San Michele*, modello in legno, cotone e tela, XIX secolo.

coste della Sardegna. Il «Progetto di stabilimento per la regia marina e di amministrazione della Medesima», il cui studio iniziò nel 1814 su iniziativa dell'allora maggior generale Des Geneys, portò all'istituzione di tre dipartimenti stabiliti rispettivamente a Genova (1° dipartimento), Villafranca (2° dipartimento) e Cagliari (3° dipartimento). A ognuna delle nuove istituzioni venne affidata un'area di competenza, nonché la gestione del personale e del naviglio da guerra assegnato, il mantenimento in efficienza delle strutture, delle fortificazioni ecc. Attraverso la consultazione dei registri di bilancio della marina per gli anni dal 1816 al 1819, conservati presso l'Archivio di Stato di Torino-Sezioni Riunite, è possibile ricostruire l'organigramma di ognuno dei tre dipartimenti, nonché la spesa complessiva per il loro mantenimento. A ognuno di essi veniva assegnato un bilancio che doveva coprire la spesa per le paghe di ufficiali, marinai, soldati, maestranze e impiegati civili, nonché i costi per il vitto e l'alloggio di tutto il personale, la cassa degli invalidi di marina, la costruzione e la riparazione dei bastimenti mi-

litari e delle infrastrutture portuali, oltre a varie spese di carattere generale¹¹. Nel 1816 il dipartimento di Genova aveva al vertice l'ammiraglio Des Geneys, coadiuvato da uno stato maggiore formato da un capitano di vascello con l'incarico di direttore dell'arsenale, due capitani di fregata – il primo a capo delle due divisioni di marina presso il ministero della guerra di Torino, il secondo con funzione di capo di stato maggiore generale a Genova –, un capitano di vascello con paga da capitano in secondo, un capitano in secondo di vascello, un capitano di fregata con paga da capitano in secondo di vascello, due luogotenenti di vascello, tre sottotenenti di vascello, il quartiermastro pagatore¹², un «vice uditore generale di marina»¹³, un segretario d'ammiragliato, un segretario in secondo e un segretario assegnato al direttore dell'arsenale. L'ammontare complessivo delle paghe per lo stato maggiore era stabilito in £ 31.415:13:4 antiche di Piemonte; di queste, la paga più elevata era quella di Des Geneys, il quale percepiva annualmente £ 4.666:13:4¹⁴, mentre quella più bassa, £ 600, era assegnata al segretario del direttore dell'arsenale. Seguivano poi le spese relative alla tavola del comandante, al suo alloggio, all'ufficio nonché al personale di servizio, per l'ammontare di £ 12.181. In ogni dipartimento era inoltre presente l'«Ufficio generale della marina», che aveva il compito di sovrintendere alla direzione dei servizi marittimi; lo componevano un intendente generale coadiuvato da un segretario, tre commissari di prima, seconda e terza classe, sei sotto commissari di prima e seconda

11 All'interno del capitolo dedicato alle spese di carattere generale, o «spese diverse», potevano essere inseriti, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, i costi per l'illuminazione dell'arsenale, per la fornitura di generi di conforto e di mobilia per gli alloggi, nonché il denaro contante del quale dovevano «essere muniti i regi legni, e per far fronte alle avarie e premurose esigenze [e] le spese imprevedute, accidentali non bilanciate»; AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, Bilanci diversi, registro 436, Bilancio della Regia Marina 1816.

12 La carica di «quartiermastro pagatore della marina» venne assegnata al luogotenente di vascello Giovanni Manca (21 novembre 1815), già «maestro di marina» in Sardegna; mentre il 12 settembre 1816, dopo essere stato nominato console di marina a Cagliari, venne sostituito da Domenico Giletta, il quale aveva precedentemente ricoperto altri incarichi nell'amministrazione marittima; ivi, registro 656, Matricola generale della Regia Marina, 1814-1832.

13 Per il ruolo di uditore venne spesso scelto personale con esperienze giurisprudenziali, preferibilmente in possesso del titolo di avvocato; ivi, registro 436, Bilancio della Regia Marina 1816, 1° Dipartimento Marittimo-Genova.

14 La paga assegnata a Des Geneys per i primi cinque mesi del 1816 era relativa alla funzione di «governatore generale degli Stati di Genova», la quale andava a sommarsi allo stipendio da generale; ivi, Stato Maggiore-1° Dipartimento.

classe, due scrivani di seconda classe e un sottoscrittore. La spesa complessiva per le paghe del personale dell'Ufficio generale ammontava a £ 14.727:2, alle quali dovevano essere aggiunte circa £ 5.000 per le spese d'ufficio, comprese £ 800 per l'alloggio dell'intendente. Altre £ 2.000 erano assegnate per le «missioni degli impiegati militari ed economici, traslocazione de' marinai ed altre spese imprevedute». Erano poi previste £ 860 per le paghe di quattro dipendenti invalidi addetti agli uffici, appartenenti sia alla marina militare che a quella mercantile. Seguivano poi tre dipendenti con l'incarico di «controllori» – un controllore, un controllore in secondo e un assistente, i quali percepivano £ 4.000 in totale –, il tesoriere e cassiere della marina, il quale percepiva £ 2.000; un guardamagazzini (£ 3.500)¹⁵ e cinque impiegati non militari – un medico dell'ospedale della marina, un chirurgo maggiore che svolgeva lo stesso incarico presso il 2° reggimento artiglieria di marina¹⁶, un chirurgo di prima classe, uno di quarta classe e un cappellano di terza classe, i quali percepivano paghe per un totale di £ 3.320 –. Le maestranze addette al dipartimento erano suddivise fra l'ingegnere costruttore capo¹⁷ con il grado di capitano di vascello, un furiere addetto, dieci capi mastri – d'ascia, calafato, ferraio, «bosselaio», veliere, falegname, bottaro, «remolaio»¹⁸, pittore e «armaruolo»¹⁹ – e avevano una voce di spesa pari a £ 8.182. I sottufficiali assegnati al dipartimento, o «bass'ufficiali»²⁰, e i marinai erano ventisei, suddivisi fra un nocchiere di terza classe, un capo cannoniere, un guardiano dell'arsenale,

15 Nello stipendio del guardamagazzini erano comprese anche le spese d'ufficio e le paghe di due assistenti; *ibidem*.

16 Ivi, registro 656, Matricola generale della Regia Marina, 1814-1832, Impiegati non militari.

17 Il primo incarico di questo tipo fu ricoperto da Giacomo Biga, originario di Laigueglia. Le sue elevate capacità di progettazione gli valsero le lodi della corte e dell'ammiragliato in più occasioni: in una relazione datata 23 novembre 1816, relativa al varo della nuova fregata *La Maria Teresa*, è contenuto un suggerimento di Des Geneys, indirizzato al re, per accordare all'ingegner Biga la croce dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, oltre alla paga corrispondente al suo grado di capitano in secondo di vascello, per la buona riuscita della costruzione. La fregata venne infatti giudicata «come uno de' [legni] più belli e de' meglio costrutti nel suo genere». È noto che venne concessa unicamente la croce dell'Ordine ma non la paga richiesta, in quanto le ristrettezze di bilancio mal si conciliavano con una maggiorazione delle spese, anche se minima; ivi, registro 349, Relazioni a sua maestà 1817-1819, relazione n. 68 del 23 novembre 1816.

18 Addetto alla fabbricazione dei remi.

19 Responsabile dell'armamento.

20 Il termine indicava i militari appartenenti alla categoria oggi definita dei sottufficiali.

due quartiermastri timonieri, un «patrone di pontone o caracche» e venti marinai di prima, seconda e terza classe; a questi devono poi essere aggiunti quattro sottocochieri indicati come «aggregati»²¹. Il totale degli stipendi era fissato in £ 8.880. In conclusione, il bilancio del 1816 per il mantenimento del 1° dipartimento marittimo venne calcolato in £ 117.865:17:1²². Paragonando questa spesa parziale al bilancio complessivo della marina per l'anno 1799, pari a £ 118.012:8 di Piemonte, si ricava che il mantenimento di un singolo dipartimento, ancorché il più importante, fosse quasi pari al bilancio destinato all'intera marina sabauda alla fine del XVIII secolo, e di quali fossero le esigue condizioni economiche durante l'esilio sardo. Il paragone risulta ancora più incisivo se si confronta la spesa con quella del 1800, pari a £ 71.252:10:2, inferiore di oltre £ 46.600 rispetto a sedici anni dopo²³.

Al comando del dipartimento marittimo di Villafranca, il secondo per importanza anche se aveva subito un notevole calo di prestigio dopo l'acquisizione di Genova, venne assegnato, dietro suggerimento dello stesso Des Geneys, il cavalier Francesco Ricca di Castelvechio, ufficiale con una solida esperienza marinara alle spalle che aveva raggiunto il grado di capitano di fregata²⁴. Seguivano poi gli ufficiali e il personale dello stato maggiore, composto da un sottotenente di vascello, un quartiermastro cassiere, un vice uditore di marina, un segretario e tre furieri addetti agli ufficiali; mentre il personale dell'Ufficio generale di marina era formato da un commissario di seconda classe e uno di prima classe, due scrivani di prima classe e un guardamagazzini di seconda classe. Gli impiegati civili erano tre: un medico, un chirurgo di terza classe e un cappellano anch'egli

21 Non sono stati considerati gli equipaggi dei bastimenti da guerra, anche perché, ad eccezione del brigantino-goletta *Zeffiro*, le prime unità a vela quadra della nuova flotta cominciarono ad essere varate dai cantieri genovesi soltanto verso la fine del 1816.

22 Nel computo finale non sono state calcolate le voci di spesa relative alla scuola di marina, ai costi d'esercizio del bovo *Il Veloce* e della penice *La Speditiva*, alla costruzione di due «brik», o brigantini, il cui costo da solo ammontava a £ 170.138:17:10, alle paghe degli equipaggi necessari per due fregate, ai fondi di magazzino, ai lavori di completamento della fregata *La Maria Teresa* e ad altre spese di minore entità; AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, Bilanci diversi, registro 436, Bilancio della Regia Marina 1816.

23 Per i dati relativi al biennio 1799-1800 si rimanda a PRASCA, *L'ammiraglio Giorgio Des Geneys* cit., p. 136. Non essendo stata consultata la documentazione d'archivio sono state tenute in considerazione le cifre riportate dal Prasca, le quali potrebbero risultare errate o aver subito alterazioni nella loro forma definitiva.

24 AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 656, Matricola generale della Regia Marina, 1814-1832, 2° Dipartimento della Marina-Villafranca.

di terza classe. Due gli addetti alle maestranze: un mastro d'ascia di terza classe e un ferraio, mentre i sottufficiali e i marinai nove – un guardiano dell'arsenale e portiere, due guardiani dei regi palazzi, due patroni di pontone e caracca, un marinaio di prima classe, uno di seconda e due di terza –. Il totale del personale di terra ascendeva a ventisette elementi, per una spesa complessiva calcolata in £ 16.160. Si aggiungevano poi le spese di vettovagliamento, i medicinali e alcune spese di carattere generale, la cui somma era calcolata in £ 1.055:7:6. In ultimo venivano considerate altre £ 5.000 per «spese diverse per fondi di magazzino, compra d'effetti, ed altro per l'arsenale di Villafranca». Il ristretto di bilancio per l'anno 1816 relativo al secondo dipartimento, fatta eccezione per i costi d'esercizio dei legni assegnati – due mezze-galere armate per sei mesi e la penice *La Vestale*²⁵ – e del relativo personale imbarcato, ascendeva a £ 19.057:11:8.

Il dipartimento di Cagliari, che insieme all'isola de La Maddalena aveva ospitato una delle due sedi principali della marina sabauda durante gli anni dell'esilio, rivestiva dal punto di vista navale un ruolo decisamente secondario rispetto a Villafranca e soprattutto a Genova, nonostante fosse rimasta la sede del viceré. Proprio per la sua funzione politica, piuttosto che per quella militare – il porto di Cagliari e le sue infrastrutture erano inferiori a quelle villafranchesesi e genovesi –, nel 1816 venne affidato al comando di Giovanni Ornano, capitano in secondo di vascello, un grado superiore al comandante del dipartimento di Villafranca. Lo stato maggiore comprendeva sei elementi tra ufficiali e impiegati, fra i quali un luogotenente di vascello, un quartiermastro cassiere, un vice uditore di marina, un segretario del comandante e due furieri. L'Ufficio generale di marina era invece rappresentato da un commissario di seconda classe, un sotto commissario anch'egli di seconda classe, uno scrivano di prima classe e un guardamagazzini dipartimentale. Le maestranze e il personale civile comprendevano un mastro d'ascia di quarta classe, un mastro ferraio, un medico, un chirurgo di quarta classe e un cappellano di terza. Da ultimi erano indicati i sottufficiali e i marinai, nel numero di sette: un guardiano dell'arsenale, un guardiano dei regi palazzi e uno di pontone, un marinaio di prima classe, uno di seconda e due di terza. L'organico del terzo dipartimento comprendeva quindi ventidue elementi in totale, per una spesa complessiva di £ 13.092, le quali, sommate alle razioni di pane, ai

25 Il costo totale per il mantenimento delle tre imbarcazioni militari risulta decisamente più oneroso, per complessive £ 76.691:10:2 per le mezze-galere e £ 10.753:4:5 per la penice; ivi, Bilanci diversi, registro 436, Bilancio della Regia Marina 1816.

generi di conforto e alle spese per i medicinali, facevano ascendere il totale a £ 15.619:10:9²⁶. La squadra navale del terzo dipartimento risultava composta da due mezze-galere, *L'Aquila* e *Il Falco*, da una gondola e da un lancione scorridore. I costi di mantenimento per le due mezze-galere, armate per dodici mesi, era calcolato in £ 108.359:11, mentre per la gondola e il lancione era prevista una spesa complessiva di £ 25.040:4:3. Da quanto descritto finora si evince che ogni dipartimento avesse in forza un certo numero di unità militari; ma se le due squadre di Villafranca e di Cagliari erano composte in massima parte da imbarcazioni a remi e a vela latina, forse obsolete ma efficaci per i compiti specifici di polizia marittima e di controllo costiero, la squadra di Genova si trovava ancora in fase di allestimento²⁷, e avrebbe costituito, con le sue tre fregate, una corvetta e due brigantini, la principale forza navale a disposizione del Regno²⁸. Il ristretto di bilancio, all'interno del quale sono indicate in maniera generale tutte le voci di spesa della marina, elenca poi le somme destinate al mantenimento del 2° reggimento reale artiglieria di marina, che da solo assorbiva £ 533.171:19:9 – ossia quasi metà dell'intero bilancio –, delle batterie costiere, del presidio dell'isola di Capraia²⁹, dei bagni penali di Genova, della Foce, di Villafranca e di Nizza, delle riparazioni necessarie per le infrastrutture militari, dei «noliti» e trasporti delle truppe che si avvicendavano come guarnigione in Sardegna e delle pensioni concesse agli invalidi di marina. In conclusione, il bilancio generale assegnato alla marina per l'anno 1816 raggiunse la cifra di £ 1.119.737:8:5³⁰.

Gli elementi finora esaminati forniscono un valido contributo per la comprensione di quanto fosse articolata la struttura amministrativa della marina ad appena un anno dalla sua ricostituzione; mentre le cifre del bilancio aiutano a

26 Ivi, 3° Dipartimento-Stato Maggiore.

27 Nel 1816 la squadra di Genova poteva contare soltanto su due imbarcazioni operative: il bovo *Il Veloce* e la penice *La Speditiva*; ivi, Bilanci diversi, registro 436, Bilancio della Regia Marina 1816, Ristretto del Bilancio Generale della Regia Marina per l'anno 1816.

28 Il riferimento alla forza navale della squadra genovese è relativo ai bastimenti costruiti fra il 1816 e il 1819, in quanto successivamente entrarono in servizio nuove unità che gradualmente affiancarono o sostituirono le imbarcazioni più vecchie.

29 L'isola venne occupata nel novembre del 1815 da un corpo di spedizione trasportato a bordo di alcuni bastimenti mercantili noleggiati per l'occorrenza, mentre la scorta venne fornita da unità della marina, fra cui le due nuove mezze-galere *La Beatrice* e *La Liguria*; MANUELE cit., p. 140.

30 AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, Bilanci diversi, registro 436, Bilancio della Regia Marina 1816, Ristretto del Bilancio Generale della Regia Marina per l'anno 1816.

farsi un'idea di quali oneri comportasse il mantenimento in efficienza di uno strumento navale adeguato agli interessi del Regno sardo. Proseguire con la semplice trascrizione dei dati relativi agli anni dal 1817 al 1819 rischierebbe forse di tramutare il presente studio in un pedissequo elenco di numeri, incarichi e nomi, mentre parrebbe più interessante confrontare le variazioni nei bilanci assegnati alla marina di anno in anno, così da realizzare un quadro generale circa le risorse assorbite dalle tre aree amministrative durante i primi anni della Restaurazione³¹.

Il bilancio del 1817 subì una netta variazione positiva in conseguenza di una molteplicità di fattori legati al varo di nuove unità militari, all'ampliamento delle fortificazioni, a nuovi «ingaggiamenti» e all'apertura della regia scuola di marina di Genova. Prendendo in considerazione unicamente le spese relative al mantenimento dello stato maggiore assegnato ad ogni dipartimento marittimo, si evince che al dipartimento di Genova fossero destinate risorse pari a £ 119.595,83 nuove di Piemonte³², con un aumento di £ 1.730,66 rispetto al 1816 nonostante la forza organica fosse scesa da centoquattro a ottanta unità. Minori erano le spese per i dipartimenti di Villafranca e di Genova, ai quali erano destinate rispettivamente £ 23.575,30 e £ 31.798,06, registrando anche in questo caso un significativo au-

31 È auspicabile che, in un prossimo futuro, i dati raccolti ed esaminati in questo studio possano fornire utili informazioni per ulteriori ricerche sull'organizzazione delle forze armate sabaude terrestri e navali, esaminando inoltre i bilanci assegnati ad ogni istituzione per comprendere l'incidenza che l'esercito, la marina e le fortificazioni avevano sull'erario dello Stato, nonché l'importanza che quest'ultimo assegnava a ognuna di esse.

32 Da qui in avanti, salvo diversa indicazione, le somme di denaro saranno da considerarsi esclusivamente in lire nuove di Piemonte. Ad eccezione del periodo dell'occupazione francese, durante il quale si era diffuso il sistema di conto decimale, negli Stati sabaudi era sempre stato impiegato il sistema basato sulla lira di Piemonte di venti soldi da dodici denari l'uno. La Restaurazione comportò il ritorno dell'antico sistema, ma nel frattempo l'uso di contare in franchi di cento centesimi si era radicalmente diffuso, tanto che nel 1816 venne deciso di adottare, in tutta la terraferma, il sistema decimale, di maggior semplicità e capace di migliorare i commerci piemontesi con gli Stati limitrofi. Le Regie Patenti del 6 agosto 1816 sancirono l'obbligo per le zecche statali di coniare esclusivamente una moneta di valore eguale al franco, chiamata lira nuova di Piemonte per distinguerla dall'antica di venti soldi, e costituita da cento parti dette centesimi. Il netto aumento delle spese fra il 1816 e il 1817 è certamente dovuto all'introduzione della nuova moneta, il cui rapporto con la precedente era L.a. 1 = L.n. 1,1852; mentre nel 1826 venne stabilito che l'esatta equivalenza dovesse essere L.a. 1 = L.n. 1,1875. Se la teoria era questa, il commercio si regolò in maniera differente, in quanto £ 100 nuove venivano usualmente considerate pari a £ 85 antiche di Piemonte; Giuseppe Felloni, «Monete e zecche negli Stati Sabaudi dal 1816 al 1860», in *Atti della società ligure di storia patria, nuova serie*, 38/1, (1998), pp. 317-376.

mento. Il bilancio del 1817, comprensivo, oltre alle paghe degli ufficiali di stato maggiore, di altre quindici categorie di spesa³³, venne infine quantificato in £ 2.556.372,32, alle quali si aggiunsero ulteriori £ 785.292,39 indicate come «spese residue dell'esercizio 1816», ossia la giacenza totale dei fondi assegnati alla marina per quell'anno. Il totale generale fu di ben £ 3.341.664,71³⁴.

La quantità di risorse assegnate alla marina nel 1818 subì una drastica inflessione già a partire dall'anno seguente, quando il regio erario calcolò una spesa pari a £ 2.060.372,00 diviso fra tutte e sedici le voci di spesa alle quali si è accennato; mentre nel 1819 il computo totale fu di £ 1.906.394,33.

È necessaria una riflessione in merito al progressivo calo dei bilanci relativi agli anni presi in considerazione. Il 1816 si caratterizzò per essere un anno di assestamento generale, durante il quale i progetti studiati nel biennio precedente iniziarono appena ad essere messi in opera, ma con fondi non ancora sufficienti, ostacolati dalla nota parsimonia del governo di Torino e dalla carente tradizione navale piemontese. Nonostante tutto, l'accortezza e il pragmatismo del conte Des Geneys ebbero ragione delle perplessità nutrite dal governo: conscio che la nuova situazione geopolitica dello Stato necessitava la costituzione di una flotta da guerra di buone dimensioni, adatta a controllarne gli spazi marittimi e a proteggerne gli interessi commerciali, l'ammiraglio adoperò il suo potere politico e le sue capacità per ottenere i fondi richiesti, benché con qualche riduzione operata dallo stesso Vittorio Emanuele I. I fondi assegnati alla marina per l'anno 1817 furono impiegati principalmente per coprire le spese delle campagne addestrative, per la costruzione delle nuove navi a vela e provvedere all'arruolamento di marinai e fanti di marina, nonché alle relative paghe. È altresì vero che i fondi assegnati per i due anni successivi vennero ridotti, ma non tanto a cagione di un diminuito interesse verso il mantenimento di una marina di buon livello – eventualità che venne invece presa in considerazione all'inizio degli anni Venti e fortemente osteggiata da Des Geneys –, quanto piuttosto in concomitanza con la conclusione

33 Le voci di spesa erano indicate come segue: 1. stato maggiore, 2. equipaggi delle regie navi, 3. 2° reggimento artiglieria di marina, 4. batterie di costa, 5. regia scuola di marina, 6. campagne navali, 7. corpi di guardia, 8. spese diverse, 9. fondi di magazzino, 10. costruzioni, 11. presidio di Capraia, 12. bagni penali, 13. riparazioni infrastrutturali, 14. interessi, 15. noliti e trasporti di truppe, 16. casuali; AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, Bilanci diversi, registro 438, Bilancio della Regia Marina 1817, Ristretto del Bilancio generale della Regia Marina nell'anno 1817.

34 Ivi, registri 437 e 438 relativi al Bilancio della Regia Marina 1817.

dei lavori per l'allestimento e il varo delle navi previste dai piani di costruzione per il quadriennio 1816-1819. Un ulteriore elemento da considerare è il gravoso onere di mantenimento delle unità in assetto di navigazione, ossia armate per un certo periodo di tempo – solitamente da sei a dodici mesi, più raramente quattro –, di molto superiore ai costi necessari per conservare le navi ormeggiate nei porti militari. A tal proposito può essere esplicativo il confronto fra gli anni dal 1817 al 1819: la squadra congiunta dei due dipartimenti di terraferma allestita per le campagne navali del 1817 si componeva di quattro unità a vela quadra – due fregate, una corvetta e un brigantino – e due mezze-galere; mentre il terzo dipartimento poté armare due mezze-galere, un lancione e una gondola³⁵. L'anno seguente il numero di navi operative scese a sei: una fregata, *La Maria Teresa* (armata per sei mesi), una corvetta (nove mesi), un brigantino (nove mesi), una sola mezza-galera (due mesi prorogabili di ulteriori due per il controllo dei litorali sardi), un lancione (nove mesi) e una cannoniera (sei mesi), per il cui mantenimento era prevista una spesa di £ 207.989,92³⁶. Nel 1819 furono armate soltanto una fregata (otto mesi), una corvetta ed un brigantino (entrambi per un anno) e uno scorridore (quattro mesi), con un'ovvia diminuzione della spesa di £ 91.217,82 rispetto all'anno precedente³⁷.

L'ultima parte del presente paragrafo è dedicata alla riorganizzazione dell'ufficialità di marina. Con Regie Patenti del 20 dicembre 1817 venne istituito il «corpo ufficiali di stato maggiore», o di vascello, il quale riuniva tutto il personale con funzioni di comando assegnato ai dipartimenti marittimi, con una forza organica di cento novantadue elementi³⁸. Si trattava di una ulteriore spinta verso la modernizzazione, probabilmente influenzata dalle esperienze delle principali potenze marittime europee, le quali già da diverso tempo, con modalità diverse e risultati talvolta incerti, avevano intrapreso un percorso volto alla centralizzazione di cariche e istituzioni delle rispettive marine militari, nonché alla formazione di un corpo ufficiali di professione. Nel 1817 lo stato maggiore, al cui vertice era

35 Ivi, registro 437, Bilancio della Regia Marina 1817.

36 Ivi, registro 439, Bilancio della Regia Marina 1818.

37 Nel 1819 la spesa complessiva fu di £ 116.772,10; ivi, registro 440, Bilancio della Regia Marina 1819.

38 Il riordino del 1817 suddivise la marina in tre parti: la prima comprendeva lo stato maggiore, l'intendenza generale, il personale sanitario e religioso, gli impiegati civili ecc., la seconda era il corpo reale equipaggi, la terza il 2° reggimento reale artiglieria di marina; ivi, registro 659, Matricola Battaglione Real Navi-Ufficiali, sino al 1840.

lo stesso conte Des Geneys, aveva in organico due capitani di vascello – Gaetano de May quale colonnello comandante del 2° reggimento artiglieria di marina e Felice de Costantin direttore dell’arsenale di Genova –, un capitano in secondo di vascello applicato all’ammiragliato, i capitani di fregata conte Alberti di Villanova, cavalier Rey di Villarey, John Wright e Ricca di Castelvecchio, due primi luogotenenti di vascello – Francesco Sivori con il grado di capitano in secondo di vascello e Gavino Cugia –, tre luogotenenti di vascello – fra cui Luigi Serra con il grado di primo luogotenente, Giuseppe Albini e Giuseppe Zicavo – sette sottotenenti di vascello, un guardiamarina di prima classe e altri due di seconda per complessivi ventitré ufficiali.

L’intero corpo reale equipaggi comprendeva, secondo quanto stabilito con Regie Determinazioni del 26 gennaio 1815, quarantanove sottufficiali, trecento quarantadue fra marinai di prima, seconda e terza classe, venticinque mozzi di prima e seconda classe e due «arcieri» – ossia marinai di grazia –, otto maestranze e ventinove impiegati non militari³⁹.

La regia scuola di marina

Il progetto iniziale per la fondazione di un istituto dedicato alla formazione degli ufficiali della marina sabauda fu avviato nei primi anni Sessanta del XVIII secolo, come parte delle riforme promosse dall’allora primo segretario della guerra Giovanni Battista Lorenzo Bogino, indirizzate alla modernizzazione delle istituzioni navali del Regno. Le riforme di Bogino, datate 1762-63, portarono alla costituzione di una squadra di moderne navi a vela quadra, rendendo necessario anche l’arruolamento di personale adeguato alla manovra con quella tipologia di imbarcazione, in quanto gli ufficiali e i marinai sabaudi avevano esperienza esclusivamente nella conduzione di bastimenti a remi, le galee in particolar modo, che proprio fra i secoli XVII e XVIII iniziarono ad essere soppiantate dai velieri nel ruolo di *capital ship* delle flotte mediterranee. Sull’esempio di quanto stava accadendo nelle altre marine italiane, in modo da poter disporre in breve tempo di personale munito di una solida esperienza marinairesca, fu necessario rivolgersi all’estero. A quell’epoca la marina del Granducato di Toscana aveva fra i suoi ranghi numerosi ufficiali inglesi, quella pontificia impiegava prevalentemente ufficiali di origine francese, mentre quella borbonica ingaggiava generalmen-

³⁹ Ivi, registro 438, Bilancio della Regia Marina 1817.

te ufficiali spagnoli. Il governo sabauda scelse di rivolgersi all'Inghilterra, uno Stato con il quale erano stati avviati proficui rapporti di amicizia già durante il regno di Vittorio Amedeo II. Una missione capeggiata dall'allora tenente Vincenzo Balbiano, avviata nei primi mesi del 1762, portò all'acquisto di due vascelli di seconda mano, ribattezzati *San Carlo* e *San Vittorio*⁴⁰; vennero inoltre ingaggiati ufficiali ed equipaggi inglesi per un periodo di tempo che doveva servire quantomeno alla conduzione delle navi nel porto di Villafranca e all'addestramento di un certo numero di ufficiali e marinai locali. Nel contempo venne anche deciso di istituire la prima scuola di marina del Regno, fondata a Villafranca nel 1762 e affidata al comando del cavalier de Foncenex. Lo scopo della nuova scuola era duplice: perfezionare l'addestramento degli ufficiali già in servizio e istruire i giovani cadetti di marina, i quali, per la prima volta nella storia navale sabauda, non provenivano dai ranghi dell'esercito. La riforma dell'ufficialità si rese necessaria per adeguare l'istruzione del personale ai numerosi mutamenti che si stavano verificando nel campo della navigazione – così come in ogni altro ambito scientifico – durante il periodo dell'Illuminismo, e all'impiego di nuovi strumenti nautici quali, ad esempio, il cronometro marino inventato dall'inglese John Harrison e impiegato per determinare la longitudine in mare aperto⁴¹. L'esperienza della scuola di marina villafranchese ebbe termine con l'invasione del 1792 e l'occupazione della Contea di Nizza da parte delle truppe rivoluzionarie francesi. La restaurazione dei domini sabaudi nel 1815, insieme con l'annessione del territorio ligure e la ricostituzione della marina da guerra, pose finalmente le basi per recuperare l'antico progetto. L'esigenza di poter disporre di un corpo ufficiali professionali era resa ancor più urgente dal fatto che, dopo circa diciassette anni durante i quali le imbarcazioni della marina erano state essenzialmente piccoli natanti a remi e a vela latina, la maggior parte degli ufficiali non aveva avuto modo di maturare alcuna esperienza nelle manovre con le grandi navi a vela quadra. Inoltre, coloro i quali avevano servito nella marina napoleonica erano talvolta guardati con sospetto, soprattutto in merito alle idee politiche, discorso

40 Sulla missione di Vincenzo Balbiano e la formazione della squadra d'alto bordo con le navi *San Carlo* e *San Vittorio* si rimanda a Aldo Antonicelli, «From Galleys to Square Riggers: the modernization of the navy of the Kingdom of Sardinia», in *The Mariner's Mirror*, 7/2, (2016), pp. 153-173.

41 Sull'argomento si rimanda all'interessante saggio di Dava Sobel, *Longitude. The True Story of a Lone Genius Who Solved the Greatest Scientific Problem of His Time*, New York, Walker & Co., 1995.

già affrontato nelle pagine precedenti⁴². Il ricorso all'arruolamento di pochi ufficiali stranieri, infine, non avrebbe potuto compensare, se non in minima parte, la mancanza di personale "nazionale"⁴³.

Alessandro Michellini, nel citato volume sulla storia della marina da guerra di casa Savoia dal 1814 al 1861, definì in termini alquanto spregiativi gli ufficiali rimasti in servizio durante il periodo dell'esilio, soprattutto perché

solo avevano navigato sopra piccoli bastimenti, per lo più a vele latine ed in mari ristretti, poco discostandosi dai lidi dell'isola, od al più spingendosi sulle coste d'Africa per inseguire i legni barbareschi. Che cosa si dovrà dire poi di quelli ufficiali rimasti inoperosi per ben tre lustri? Nel qual periodo di tempo avevano naturalmente perduto quell'attività e quell'energia che deve distinguere un degno uomo di mare. Dal sin qui detto chiaro emerge che con questi elementi difettosi e poco omogenei riesciva cosa difficile assai di formare un'armata che atta fosse a proteggere l'esteso commercio genovese ed a far rispettare la bandiera nazionale⁴⁴.

42 Due ufficiali meritano una menzione particolare: si tratta del genovese Luigi Ottavio Serra e di Francesco Sivori, nato a Palermo da genitori di origine ligure, del quale si è già accennato in precedenza. Entrambi militarono nei ranghi della marina imperiale francese, guadagnando una notevole esperienza a bordo di navi a velatura quadra. Furono ammessi nella ricostituita marina sabauda su proposta del conte Des Geneys, il quale potè in questo modo disporre di un primo nucleo di ufficiali sperimentati nella navigazione velica. Serra venne ammesso come luogotenente di vascello il 2 novembre 1815; decorato con il grado di primo luogotenente, divenne effettivo il 2 agosto 1817, mentre il 13 gennaio 1819 raggiunse il grado di capitano in secondo di vascello. Sivori venne ammesso al regio servizio in data 3 novembre 1815 con il grado di primo luogotenente di vascello e ricevendo la decorazione a capitano di vascello in secondo; divenne effettivo il 31 agosto 1817. Alla data del 14 gennaio 1819 ricevette la decorazione a capitano di fregata, divenendo effettivo nel grado il 14 agosto 1820; AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 656, Matricola generale della Regia Marina, 1814-1832.

43 Come era già stato fatto in passato, vennero ingaggiati alcuni ufficiali della marina inglese, fra i quali John Rogerson Tomkins Wright, londinese; entrato al servizio sabauda nel settembre 1816 con il grado di capitano di fregata, venne promosso capitano di vascello il 30 marzo 1822, con una paga di £ 6.000 annue. Morì il 21 agosto 1824, mentre si trovava in congedo nella nativa Londra, «dopo breve malattia infiammatoria». Il conte Giovanni Giorgio de Viry, nativo della Savoia ma con una lunga esperienza di comando e navigazione sui vascelli della *Royal Navy*, prese servizio nella marina sabauda il 3 aprile 1816 con il grado di sottotenente di vascello. Venne promosso luogotenente di prima classe il 5 agosto 1817 e capitano in secondo di vascello il 13 gennaio 1819; RADOGNA, *Cronistoria delle unità da guerra* cit., p. 317; MICHELINI, *Storia della Marina Militare del cessato Regno di Sardegna* cit., pp. 40-41; AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 656, Matricola generale della Regia Marina, 1814-1832.

44 MICHELINI cit., pp. 39-40. L'opera di Michellini, benché interessante, risulta tuttavia inficiata dalla mancanza di obiettività e dalla forte critica nei confronti della marina sabauda, nel-

Il conte Des Geneys, consapevole delle condizioni in cui versava la marina nel 1815 e della penuria di ufficiali con esperienze di navigazione su vascelli d'alto bordo, fu tra i primi a promuovere l'idea di ricostituire la scuola di marina. Una volta ottenuta l'approvazione del re, il quale stabilì la fondazione dell'istituto con regolamento del 1° ottobre 1815⁴⁵ e con Regie Patenti del 16 gennaio 1816⁴⁶, il progetto iniziò gradualmente a prendere forma. In una relazione datata 3 gennaio 1816, Des Geneys suggeriva di provvedere al più presto alla fondazione della scuola, giudicata come l'unico mezzo attraverso il quale si sarebbero potuti «proccacciare per l'avvenire [...] de' buoni ufficiali di marina, [insieme alla] convenienza di poter dare sfogo ad una infinità di domande di piazze di allievi che già sono formate da molte famiglie genovesi»⁴⁷. Dal documento si evince quindi che il futuro dell'ufficialità marittima sabauda avrebbe dovuto poggiarsi su due elementi costitutivi: un collegio statale appositamente istituito, in grado di inserire gli allievi nella struttura militare piemontese, e le antiche tradizioni navali delle famiglie aristocratiche genovesi e liguri, i cui figli avrebbero garantito un ottimo bacino di reclutamento.

Stabilita la fondazione della scuola, si rese necessario reperire un locale adatto all'interno del quale avrebbero dovuto trovare posto le camerate, le aule studio, l'armeria, gli uffici del personale, un luogo adatto alle esercitazioni militari e all'allenamento fisico. Dopo aver valutato diverse ipotesi, il 19 aprile 1816 Des Geneys comunicò al re di aver individuato una struttura idonea, ossia l'antico monastero genovese di Santa Teresa d'Avila⁴⁸. L'edificio, per lungo tempo di-

la quale prestò brevemente servizio dal 1817 al 1821. Poco tempo dopo la sua nomina ad ufficiale venne infatti espulso per aver preso parte ai moti rivoluzionari del 1821, durante i quali combatté nelle fila degli insorti liberali piemontesi alla battaglia di Novara contro le truppe austriache inviate per reprimerli.

45 AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 349, Relazioni a sua maestà 1817-1819, relazione n. 65 del 9 novembre 1816.

46 *Regie Patenti con cui S. M. ordina, che si eseguisca il regolamento per l'amministrazione militare ed economica della marina reale*, in *Raccolta di R. Editti, proclami, manifesti, ed altri provvedimenti de' Magistrati ed Uffizj*, v. 5, cap. IV, Stamperia Davico e Picco, Torino 1816, p. 375, articoli 47-51.

47 AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 349, Relazioni a sua maestà 1817-1819, relazione n. 16 del 3 gennaio 1816.

48 Ivi, relazione n. 30 del 19 aprile 1816. Nell'arco di oltre due secoli la conformazione topografica del luogo è stata oggetto di una profonda urbanizzazione, ma è ancora possibile

mora dell'Ordine delle monache carmelitane scalze, venne ristrutturato e convertito in caserma militare durante l'età napoleonica, continuando a mantenere tale ruolo anche nel periodo dell'occupazione inglese di Genova precedente alla restaurazione monarchica, durante il quale venne adibito ad alloggio per le truppe stanziate in città. Le motivazioni che spinsero le autorità sabaude a eleggere il convento teresiano quale sede della nuova scuola di marina sono da ricercare nella sua vicinanza all'arsenale marittimo, sito presso l'antica darsena delle galere – dove oggi sorge il Galata Museo del Mare –, nella struttura interna, già organizzata secondo i parametri di una caserma e per la quale non erano necessari grandi lavori di ristrutturazione, e nella presenza di un'ampia zona esterna dove poter svolgere l'addestramento militare, in particolare «onde potervi esercitare gli allievi al maneggio del cannone senza obbligarli a sortire dal convitto»⁴⁹. Dopo aver ricevuto l'assicurazione che l'ex-convento di Santa Teresa non fosse annoverato fra quelli destinati ad essere ripristinati nella loro funzione originaria, Vittorio Emanuele accolse favorevolmente la proposta del comandante della marina. Venne dunque stilato un regolamento, approvato il 9 novembre 1816, che stabilisse l'organigramma interno della scuola, il numero degli allievi, il personale scolastico, la natura degli studi, le uniformi, gli stipendi ecc⁵⁰. La scuola venne posta direttamente alle dipendenze del primo segretario di guerra e di marina, mentre il comando effettivo venne affidato al conte Des Geneys, il quale avrebbe nominato un subalterno, scelto fra gli ufficiali di vascello o fra quelli appartenenti al 2° reggimento artiglieria di marina, che avrebbe avuto la funzione di «ripetitore delle lezioni matematiche, sussidiariamente ai professori, e maestri». Il comandante della marina aveva inoltre il compito di individuare un cappellano di terza classe da applicare alla scuola, richiedendone l'approvazione al primo segretario di guerra e di marina. L'articolo 8 del regolamento stabiliva inoltre che il medico e il chirurgo in forza allo stato maggiore del 1° dipartimento avrebbero prestato la loro opera anche nell'infermeria della scuola. La scelta dei professori e di un ma-

individuare l'ex convento in quella che oggi è salita di Santa Teresa, nel sestiere di Pré, situata a circa un centinaio di metri da piazza dell'Acqua Verde (oggi semplicemente piazza Acquaverde), dove sorge la moderna stazione ferroviaria di Genova-Piazza Principe.

49 *Ibidem*.

50 *Regolamento per la regia scuola di marina*, in *Raccolta di R. Editti, proclami, manifesti, ed altri provvedimenti de' Magistrati ed Uffizj*, v. 7, Stamperia Davico e Picco, Torino 1818, pp. 257-289.

estro doveva ricadere su individui conosciuti «per saviezza di massime e profonde cognizioni, e che abbiano compiti i 30 anni», ai quali sarebbe stato conferito il grado di tenente di vascello (professori) e sottotenente di vascello (maestro). Il personale addetto alle funzioni di «dispensiere, portiere e guardiani» venne scelto fra i sottufficiali di marina invalidi, mentre un marinaio avrebbe svolto l'incarico di cuoco. Gli allievi avevano inoltre a disposizione due camerieri il cui stipendio, stabilito in £ 288 annue, doveva essere corrisposto dall'Ufficio generale di marina di Genova. Tutto questo personale, dai professori ai camerieri, avrebbe dimorato nella scuola all'interno di locali individuati dal comandante della marina.

Gli allievi ammessi ai corsi, tutti di nomina reale e in età compresa fra gli undici e i quattordici anni⁵¹, erano suddivisi in due categorie: la prima, formata da venti allievi, comprendeva gli aspiranti guardiamarina e i cadetti d'artiglieria – ossia i futuri ufficiali del 2° reggimento –, mentre la seconda era composta da dieci allievi aspiranti piloti⁵². Gli articoli dal 29 al 37 del regolamento stabilivano tutte le fasi successive all'ammissione, ivi compresi il superamento di un esame volto a constatare le conoscenze dell'allievo, le visite mediche di controllo, la possibilità di essere imbarcati sulle regie navi per effettuare crociere addestrative, l'assegnazione dell'uniforme, la paga – stabilita in £ 180 per gli allievi di prima categoria e in £ 90 per quelli di seconda – e le razioni giornaliere di pane⁵³. Il regolamento proseguiva, al capitolo III, con la descrizione del vestiario e del corredo assegnati agli allievi; mentre il capitolo IV stabiliva che l'amministrazione economica della scuola sarebbe ricaduta sul consiglio d'ammiragliato. I capitoli dal V all'VIII erano invece dedicati al regolamento interno, alla disciplina, agli studi e agli esami⁵⁴.

Il primo a ricoprire l'incarico di direttore della scuola fu il cavalier Ricca di

51 Il regolamento stabiliva inoltre che gli aspiranti allievi dovessero rispettare una serie di parametri, fra i quali: professare la religione cattolica, essere di costituzione robusta, «atti a reggere le fatiche del mare», avere già contratto il vaiolo o esserne vaccinati, essere «di nascita civile». Agli allievi era inoltre assicurata una pensione di £ 600 annue fino al raggiungimento del grado di guardiamarina di prima classe o di sottotenente d'artiglieria, dopodiché sarebbe stata ridotta a £ 400. Facevano eccezione i primi tre dei sei allievi indicati come «pensionari del re», scelti fra gli allievi di prima categoria – i quali già percepivano una pensione intera –, e gli allievi di pilotaggio; ivi, cap. II, artt. 24, 27, p. 261.

52 Nel regolamento venne prevista la possibilità di aumentare il numero degli allievi in proporzione all'accrescimento delle regie forze navali; *ibidem*.

53 Ivi, p. 262.

54 Ivi, pp. 267-289.

Castelvecchio, già comandante del 2° dipartimento di Villafranca, con nomina datata 30 dicembre 1816⁵⁵. Gli insegnanti erano tre: due professori – uno di disegno e uno di geometria e nautica – e un maestro di lingue inglese e francese⁵⁶. La maggior parte degli allievi “nazionali” ammessi alla scuola fra il 1816 e il 1819 era originaria della Liguria, soprattutto di Genova e Savona; seguivano poi i sudditi nizzardi, i piemontesi (provenienti in particolare da Vercelli, Torino e Alessandria) e i sardi (Cagliari e La Maddalena)⁵⁷.

Fra gli allievi ammessi alla scuola erano presenti alcuni aspiranti ufficiali destinati a percorrere una brillante carriera nel servizio regio e ad essere talvolta legati alla memoria di eventi bellici di particolare importanza. Un esempio è costituito dal conte Carlo Pellion di Persano, la cui carriera nei ranghi della regia marina ebbe inizio nel 1819. L'anno prima, precisamente l'8 gennaio, il conte Alessandro de Rege di Giffenga, zio di Carlo, scrisse al primo segretario di guerra e di marina, conte di Robilant, per ottenere un posto «non gratuito» nella scuola di marina di Genova a favore del nipote⁵⁸. Dopo alcuni mesi di attesa, il 18 dicembre dello stesso anno De Geneys si espresse favorevolmente, e il tredicenne Carlo venne ammesso il 3 febbraio dell'anno successivo in qualità di allievo di prima categoria. Compiuti i suoi studi e superati gli esami, venne promosso guardiamarina di seconda classe il 23 dicembre 1821⁵⁹. Il nome di Carlo Pellion di Persano è però ricordato soprattutto per la sua partecipazione alla sfortunata bat-

55 AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 656, Matricola generale della Regia Marina, 1814-1832, Scuola di Marina.

56 La cattedra di professore di geometria e nautica venne assegnata al don Saverio Giraudi di Nizza, il quale mantenne il suo incarico fino al 25 aprile 1831, quando gli venne concessa una pensione di £ 720 tratte dalla cassa degli invalidi di marina e di £ 480 sul bilancio della marina; mentre quella di professore di disegno venne concessa a Luigi Gismondi, sul quale si rimanda alla n. 425, pp. 126-127. Don Giraudi, che già ricopriva l'incarico di insegnante presso il liceo di Nizza, venne raccomandato direttamente dal cavalier de Costantin, il quale ne elogiò l'esperienza e la bravura al conte Des Geneys; AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 349, Relazioni a sua maestà 1817-1819, relazione n. 69 del 10 dicembre 1816. In ultimo venne nominato maestro di lingue don Giuseppe Giaume di Nizza, il quale però si dimise dall'incarico il 12 novembre 1818 per motivi di salute e venne sostituito da Francesco Assalino di Genova il 26 dicembre dello stesso anno; *ibidem*.

57 *Ibidem*.

58 AST, SR, Ministero di Marina, Personale, mazzo 94, Pratiche Scuola di Marina, 1815-1827.

59 Ivi, Materiale, registro 656, Matricola generale della Regia Marina, 1814-1832, Scuola di Marina.

taglia di Lissa (20 luglio 1861), combattuta dalle forze navali del neonato Regno d'Italia contro la flotta austriaca dell'ammiraglio Wilhelm von Tegetthoff durante l'ultima guerra per l'indipendenza italiana. In conseguenza della sconfitta, costata l'affondamento di due moderne navi da guerra – la cannoniera *Palestro* e la pirofregata corazzata *Re d'Italia* –, Persano, in qualità di comandante, fu sottoposto a processo e individuato quale unico responsabile della disfatta. Condannato alla perdita del grado e delle decorazioni, venne congedato con disonore senza pensione. Visse gli ultimi anni di vita in povertà, con il solo sussidio assegnatogli in forma privata da re Vittorio Emanuele II⁶⁰.

Nonostante il regolamento prevedesse che gli allievi fossero tutti sudditi del re, alcune speciali deroghe accordavano ai figli di casate nobiliari straniere di «assistere agli studi nella r.[egia] scuola», con l'ulteriore possibilità, concessa dal sovrano, di prendere servizio nella marina sabauda in qualità di ufficiali. Di seguito sono riportati, a titolo d'esempio, i nomi di alcuni allievi di origine italiana e inglese: cavalier Carlo Corradino Ghiggi conte di Camollia, senese, ammesso nella prima categoria allievi in data 12 ottobre 1818, passato poi al regio servizio il 5 agosto 1821 a condizione «di non prendere l'anzianità [...] sui nazionali allievi del Corpo [della marina]» e promosso guardiamarina di prima classe il 28 dicembre dello stesso anno⁶¹; cavalier Carlo Bergagli, anch'egli originario di Siena, ammesso insieme al Chigi e passato al regio servizio con decreto reale del 5 agosto 1821⁶²; Silvio Maria Alli Maccarani marchese di Pietraforte, ammesso nella prima categoria allievi il 16 dicembre del 1816 e promosso sottotenente del Battaglione delle Reali Navi il 23 dicembre 1821⁶³; tale Trevor, «figlio del dottore

60 Sulla vita e sulla carriera di Carlo Pellion di Persano si rimanda ad Antonio Battaglia, *Il Risorgimento sul mare. La campagna navale del 1860-1861*, Roma, Nuova Cultura, 2012; Angelo Iachino, *La campagna navale di Lissa 1866*, Milano, Il Saggiatore, 1966; Nico Perrone, *Il processo all'agente segreto di Cavour. L'ammiraglio Persano e la disfatta di Lissa*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2018.

61 AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 656, Matricola generale della Regia Marina, 1814-1832, Scuola di Marina. Il cognome Ghiggi è in realtà la storpiatura di Chigi.

62 *Ibidem*. I documenti indicano che la nomina a ufficiali effettivi della regia marina fu ordinata da re Carlo Felice nel 1821, mentre questi si trovava a Modena. È possibile che dopo i moti del 1821 e la battaglia di Novara, il re avesse deciso di inserire nei ranghi della marina un certo numero di ufficiali stranieri, non legati alle idee politiche dei liberali piemontesi e sui quali avrebbe potuto fare migliore affidamento.

63 *Ibidem*. Il marchese Alli Maccarani prestò servizio su numerose unità della flotta, fra cui le fregate *Cristina* e *Carlo Felice*, raggiungendo il grado di colonnello del Battaglione. Parte-

inglese», ammesso in data 7 novembre 1818⁶⁴. Un altro esempio, assai posteriore, è fornito da una supplica indirizzata a re Carlo Alberto da parte del barone Carlo Acton, capitano di vascello della marina reale borbonica e gentiluomo di camera di Ferdinando II. Nell'ottobre del 1837 il barone domandò un posto gratuito da allievo per suo figlio Guglielmo, all'epoca tredicenne. Il giovane si trovava in collegio a Lucca e il padre avrebbe voluto avviarlo al più presto alla carriera militare sotto le bandiere del re di Sardegna, in quanto «la fama dei progressi della Marina Reale di V. M. [...] risuona dappertutto, e colpisce d'ammirazione gli uomini versati alla professione navale, fra quali si vanta essere il supplicante, testimone del nascimento di essa Marina, e del suo ingrandimento»⁶⁵. La richiesta del barone Acton non venne infine accolta a cagione delle richieste che provenivano da numerose famiglie del Regno, le quali avevano naturalmente la precedenza rispetto a un candidato straniero, ancorché figlio di uno sperimentato ufficiale di marina. Si tratta comunque, e a dispetto dell'enfasi retorica con la quale venne scritta la lettera, di un indizio che potrebbe portare a ritenere di buon livello la formazione offerta del collegio genovese, un fattore che probabilmente contribuì a guadagnare all'istituto anche un certo prestigio, quantomeno all'interno dello spazio geografico italiano.

Il cantiere navale della Foce

Durante gli oltre due secoli e mezzo della sua storia, a partire dalla restaurazione del 1559, lo Stato sabauda non riuscì mai a dotarsi di un complesso cantieristico che fosse in grado da solo di soddisfare le esigenze della sua flotta, ancorché di ridotte dimensioni⁶⁶. Le strutture portuali villafranchesì, nonostante avessero beneficiato di un certo ampliamento con la costruzione di una nuova

cipò inoltre alle prime due guerre d'indipendenza, venendo insignito della croce dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro nel 1848; ivi, registro 663, Matricola Campagne di Mare-Ufficiali, sino al 1853.

64 L'iscrizione nel ruolo matricolare riporta la dicitura «esterno», mentre sia Chigi che Bergagli sono indicati come «interni»; ivi, registro 656, Matricola generale della Regia Marina, 1814-1832, Scuola di Marina.

65 Ivi, Personale, mazzo 95, Pratiche Scuola di Marina, 1828-1838.

66 L'unica eccezione è probabilmente costituita dal breve periodo siciliano (1714-1719), durante il quale la marina ebbe a disposizione il munito arsenale di Palermo, le cui infrastrutture e maestranze offrivano la possibilità di allestire e riparare non soltanto le unità a remi, ma anche le nuove navi a vela quadra.



Fig. 3 - Il quartiere della Foce. Nel dettaglio sono evidenziate le vie che oggi delimitano l'area sulla quale sorgeva il cantiere navale, evidenziata in rosso.

darsena nel 1737⁶⁷, rimasero insufficienti per tutto il resto del secolo. Le carenze infrastrutturali, unite alla poca esperienza delle maestranze locali, furono un ostacolo anche quando la marina, dimesse le galee, iniziò a dotarsi di vascelli d'alto bordo. La fregata da trentadue cannoni *San Vittorio* (II), fu la prima ed unica nave a vela quadra realizzata a Villafranca, la cui costruzione durò ben tre anni e costò oltre £ 340.000 antiche di Piemonte⁶⁸. Gli anni d'esilio in Sardegna furono

67 La nuova darsena, denominata *Canal pour la construction des Galères* nei documenti del periodo, venne inaugurata nel 1737; era costituita da un bacino di carenaggio coperto da una sovrastruttura e presentava una facciata riccamente decorata; MANUELE cit., p. 79.

68 ANTONICELLI, *From Galleys to Square Riggers* cit., p. 168. Il costo finale della fregata fu di £ 347.119:3:5, escluse le spese per l'artiglieria e le scialuppe; Luca Lo Basso, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Ventimiglia,

inoltre contraddistinti dall'assenza, su tutto il territorio del Regno, di una struttura che permettesse l'allestimento di imbarcazioni militari di stazza e dislocamento elevati, essendo presenti soltanto piccoli impianti adatti alla costruzione di naviglio leggero e alla riparazione dei bastimenti danneggiati. In questa prospettiva, l'acquisizione del genovesato può essere considerata come un mutamento radicale, in grado di assicurare al Regno sardo la tradizione cantieristica ligure unita all'elevato *know-how* delle sue maestranze.

I ceti armatoriale e mercantile genovesi iniziarono a interessarsi allo sviluppo della costruzione di grandi bastimenti a vela a partire dagli anni Ottanta del Seicento. Il governo della Repubblica di Genova, privo delle risorse necessarie al mantenimento di una flotta statale formata sia da unità a remi che da vascelli – e dopo una breve parentesi durante la quale venne costituita una piccola squadra di «galeoni» per la protezione della navigazione convogliata –, optò per una politica di incentivi economici a favore della cantieristica privata, affinché quest'ultima potesse orientarsi verso l'allestimento di vascelli mercantili di elevato tonnellaggio e armati con un numero di cannoni adeguato a garantirne la difesa contro gli attacchi corsari. I siti adatti all'allestimento dei cantieri navali erano principalmente i lunghi tratti costieri ponentini, bassi e sabbiosi, la spiaggia di Sampierdarena e l'estuario del fiume Bisagno, dove sorgeva l'antico borgo costiero denominato appunto «Foce». Nei suoi *Annali della Repubblica di Genova*, il vescovo Agostino Giustiniani descriveva la spiaggia della Foce in questi termini:

[...] verso la marina, si giunge alla spiaggia, nominata la Foce, [...] molto atta e comoda a varar delle navi, alquanto però meno che quella di S. Pier d'Arena; come che sia più pietrosa e quella più arenile. E in questa spiaggia a tempi nostri si è edificato uno amplissimo edificio quadrato e diviso in due parti, con chiostri e molte officine concedenti alla cura degli ammalati di morbo pestifero [...]⁶⁹

L'edificio al quale faceva riferimento Giustiniani era il lazzeretto, ricostruito dalle rovine di una precedente struttura tra la fine del XV secolo e i primi anni del XVI. Accanto al lazzeretto sorgevano inoltre gli spazi dedicati alle costruzioni navali, le quali ebbero un notevole sviluppo nel corso del Settecento e nei primi anni del secolo successivo, durante l'epoca della Repubblica ligure e dell'impero

Philobiblon, 2004, p. 126.

69 *Annali della Repubblica di Genova scritti da Monsignore Agostino Giustiniani, corretti ed illustrati*, v. 1, Genova, Tipografia di Giovanni Ferrando, 1834, p. 82.

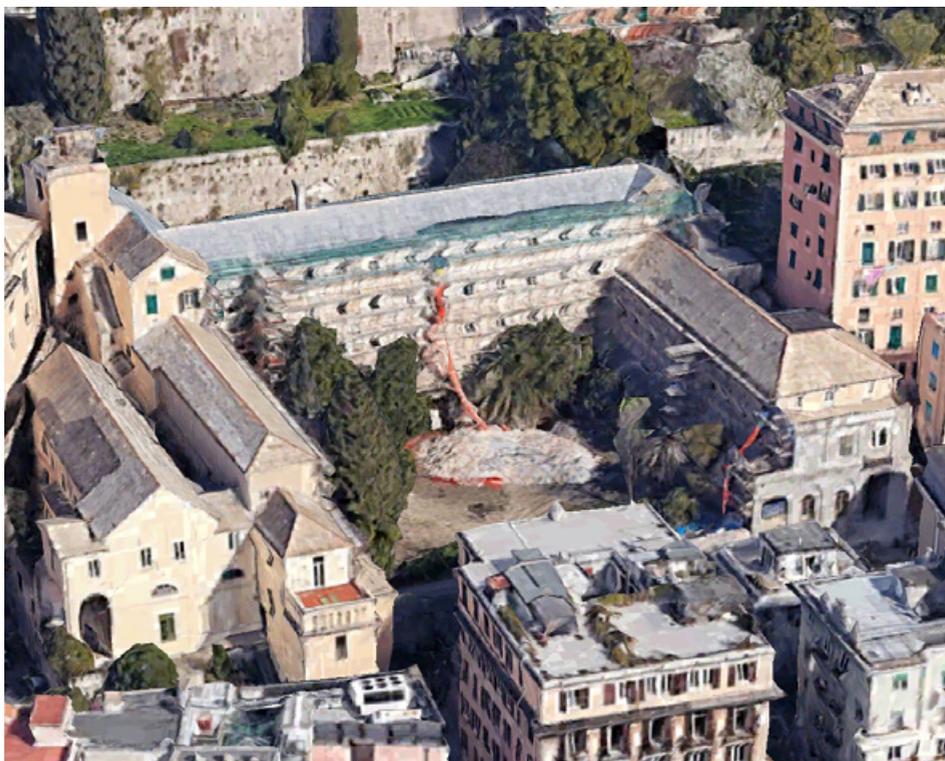


Fig. 4 - Foto panoramica dell'antico monastero genovese di Santa Teresa d'Avila, che divenne sede della Regia Scuola di Marina nel 1816; immagine estrapolata da Google Earth.

napoleonico. Nel 1751, presso il lazzaretto della Foce, il capitano Paolo Gerolamo Colombo fece allestire una grossa nave da sessanta cannoni e quattromila «rubbia» di portata, pari a circa novecentocinquanta tonnellate. La nave, denominata *Grand'Alessandro*, il cui costo complessivo ascendeva a £ 24.000 moneta di Genova, fu varata nel mese di agosto⁷⁰. Un elemento interessante è inoltre costituito dal termine “vascello”: sebbene l'utilizzo di tale terminologia possa apparire di scarsa importanza, essa riveste invece un particolare interesse, in quanto «anche per le unità più grandi e armate la documentazione genovese parla quasi sempre di “navi”, con qualche eccezione, tra XVI e XVII secolo, per il termine

⁷⁰ Luciana Gatti, «Le navi di Angelo M. Ratti “imprenditore” genovese del XVIII secolo», in *Quaderni del centro di studio sulla storia della tecnica del Consiglio Nazionale delle Ricerche*, 18, (2001), p. 32.

“galeone” e poi per qualche “vascello d’alto bordo” riferito a costruzioni nordeuropee del secondo Seicento»⁷¹. Nel biennio 1752-53 l’imprenditore genovese Angelo Maria Ratti si occupò della costruzione di almeno due grossi bastimenti entrambi realizzati presso il cantiere della Foce. Si trattava della *Nostra Signora della Concezione e Sant’Antonio da Padova*, completata nel maggio del 1753, e della *Nostra Signora Assunta e San Pietro*, i cui lavori terminarono invece a giugno. Entrambe furono costruite dai «maestri d’ascia costruttori di vascelli» Francesco e Bartolomeo Bianchi. Come ha scritto L. Gatti, il fatto che Francesco e suo figlio Bartolomeo si definissero «costruttori di vascelli» suggerisce probabili esperienze di lavoro collegate agli ambienti cantieristico e mercantile francesi⁷².

Circa mezzo secolo dopo, fra il 1803 e il 1804, il governo della nuova Repubblica avviò un programma di costruzioni navali per la realizzazione di due vascelli da settantaquattro cannoni, due fregate da quarantaquattro, due brigantini e due navi da trasporto da ottocento tonnellate da realizzarsi alla Foce, individuata come l’unica località della riviera ligure in grado di ospitare la costruzione di bastimenti di tali dimensioni⁷³.

Secondo uno studio di V. Ilari e P. Crociani, le prime unità impostate a Genova nell’estate del 1803 furono le fregate *Pomone* e *Incorruptible*, e i brigantini *Endymion* e *Cyclope*. Quest’ultimo fu varato insieme all’*Incorruptible* nel no-

71 Attraverso una ricerca relativa all’ambiente armatoriale genovese di metà Settecento, L. Gatti ha potuto rilevare come l’attività costruttiva di grandi bastimenti a vela, perlopiù mercantili con ampie dotazioni d’artiglieria, fosse particolarmente vivace, e che furono numerosi i privati che impiegavano la spiaggia della Foce per l’allestimento di tale tipologia di imbarcazione; ivi, pp. 32-33. Per un approfondimento sulla classificazione delle unità militari e sul loro impiego a partire dal secondo Seicento, nonché sul consolidarsi delle differenze, sempre più nette, con i bastimenti mercantili, si rimanda a Edoardo Grendi, *Un’alternativa genovese verso il 1725: galere o navi da guerra? (Costi comparativi e alimentazione)*, in Henri Bresc, Luciana Gatti, Edoardo Grendi, Paolo Borzone (cur.), *Studi di storia navale*, Firenze, Giunti, 1975, pp. 97-113

72 GATTI cit., pp. 33, 38-39.

73 Il programma interessava non solo il governo francese, presieduto da Napoleone Bonaparte in qualità di primo console, ma lo stesso ceto mercantile e armatoriale genovese. La Repubblica ligure, da sola, non aveva la disponibilità finanziaria per dare avvio al programma, ma l’intervento del ministro plenipotenziario francese Antoine Christophe Saliceti (1757-1809), in buoni rapporti con l’ambiente armatoriale ligure, mediò una risoluzione vantaggiosa per tutte le parti interessate (il governo francese, quello ligure e gli imprenditori genovesi), cosicché le costruzioni navali poterono avere inizio; Virgilio Ilari, Piero Crociani, *Le marine italiane di Napoleone. Le marine ligure, toscana e romana (1797-1814)*, Milano, Acies Edizioni, 2014, pp. 34-35.

Fig. 5 - Dealessandri, Marco (fotografo), 2023, marzo 16. Polena in legno scolpita a mezzo busto, con drappeggio morbido e avvolgente, raffigurante Maria Cristina di Savoia in età giovanile. La polena era posta sulla prua della fregata *La Cristina* della marina sabauda. Conservata presso la Sala delle Polene del Museo Tecnico Navale della Spezia.

vembre del 1804, mentre la *Pomone* fu completata nel marzo dell'anno seguente⁷⁴.

I primi anni dell'amministrazione sabauda coincisero con una nuova fase di sviluppo per il cantiere della Foce, il quale venne ampliato su parte dell'area dove in precedenza sorgeva il lazzeretto cinquecentesco. Le funzioni dell'antica struttura ospedaliera vennero infatti trasferite al Pammatone⁷⁵, nel quartiere di Portoria, mentre il lazzeretto fu demolito per consentire l'ingrandimento del cantiere, il quale raggiunse un'estensione di circa 70.000 m² sulla sponda sinistra del Bisagno, in un'area oggi delimitata a Nord da via Antonio Cecchi, a Est da via Alessandro Rimassa, a Ovest da viale Brigate Partigiane e che racchiude in sé piazza Raffaele Rossetti,



⁷⁴ Il varo della *Pomone*, tentato il 16 febbraio del 1805, venne effettuato usando il sistema francese del piano inclinato, il quale non risultò però adatto alle particolari condizioni della Foce. Dopo una corsa di appena trentadue piedi lo scafo della fregata si arrestò, e occorsero ben dieci giorni per portarlo in acqua a forza di leve e argani; Ivi, p. 58.

⁷⁵ L'ospedale di Pammatone fu per quasi cinque secoli il principale ospedale genovese, dal XIV al XX secolo. Quando le sue funzioni vennero trasferite nella nuova sede di San Martino, l'edificio ospitò per un certo periodo la facoltà di economia e commercio dell'università. Dopo i bombardamenti della seconda guerra mondiale, durante la quale il Pammatone venne quasi completamente distrutto, ciò che restava del complesso venne demolito negli anni Sessanta e al suo posto sorse il nuovo palazzo di giustizia, tutt'oggi in funzione e che dell'antica struttura conserva ancora il cortile interno con il portico colonnato, lo scalone monumentale e alcune delle numerose effigi in pietra di benefattori; <https://www.amezena.net/storia-di/storia-di-balestrieri/> (ultimo accesso 5 febbraio 2024).



Fig. 6 - Dealessandri, Marco (fotografo), 2023, marzo 16. Modello della mezza-galera *La Beatrice* (scala 1:25) conservato presso il Museo Tecnico Navale della Spezia.

il tratto più ampio di corso Guglielmo Marconi e i due grandi piazzali intitolati a John F. Kennedy e ai Cavalieri di Vittorio Veneto.

Il cantiere della Foce venne rimesso in funzione dalle autorità sabaude già a partire dal 1815, mentre l'anno successivo iniziarono i lavori per la costruzione di due fregate pesanti da quarantaquattro cannoni e di una corvetta da venti, nonché per le riparazioni e le modifiche di cui necessitava il brigantino-goletta *Sherbroo-*

ke, un legno privato acquistato a Genova e riarmato per servire nella regia marina con la nuova denominazione di *Il Zeffiro*⁷⁶.

Nota conclusiva

La storia marittima di casa Savoia rappresenta il caso di un piccolo Stato la cui espansione verso il mare, benché fortemente ricercata dai sovrani sabaudi, dovette alternarsi alla necessità di proteggere gli spazi terrestri, incuneati fra i territori appartenenti a due delle maggiori potenze europee d'età moderna, ossia il Regno di Francia e i domini del Sacro Romano Impero. Proprio la sua posizione geografica, unita alla politica aggressiva della classe dirigente piemontese, produsse l'effetto di costruire uno Stato fortemente militarizzato, il cui esercito rappresentava l'espressione concreta della volontà politica dei sovrani.

L'evoluzione della marina militare sabauda dovette subire condizionamenti di diversa natura, talvolta legati alle scelte politiche del governo di Torino, in altri casi connessi a fattori estrinseci, prevalentemente di natura militare. In questo senso risultano emblematici i due casi rappresentati dall'invasione spagnola della Sicilia, all'inizio del XVIII secolo, e dall'occupazione francese delle basi navali nizzarde nel 1792, in conseguenza delle quali lo sviluppo marittimo sabauda subì una sospensione forzata, dettata dallo stato di guerra e dalla perdita delle infrastrutture portuali necessarie al mantenimento della flotta. L'annessione della Liguria, nel 1815, rappresentò sicuramente un punto di svolta decisivo per il Regno di Sardegna, mentre la riorganizzazione del comparto amministrativo della marina sabauda si rivelò propedeutico alla successiva ricostruzione della flotta da guerra. Nel quadriennio compreso tra il 1816 e il 1819, infatti, il cantiere navale della Foce allestì e varò una serie di unità a vela quadra fra cui tre fregate, una corvetta e un brigantino, oltre a numerose unità minori del tipo goletta o lancia cannoniera. La nuova squadra d'altura – chiamarla con questo nome pare più adatto rispetto al termine “squadra da battaglia” – avrebbe avuto base a Genova, mentre i dipartimenti periferici – Nizza e Cagliari – avrebbero ospitato le unità navali minori (lance cannoniere, golette, mezze-galere ecc.).

L'ingrandimento dei confini marittimi dello Stato pose il governo di Torino

76 Sulla storia dello *Zeffiro*, precedentemente denominato *Sherbrooke*, si rimanda all'articolo di Aldo Antonicelli, «Il brigantino-goletta *Zeffiro* della Marina del Regno di Sardegna. Un “corsaro” statunitense per la Marina sarda», in *Rivista Marittima*, 10, (2012), pp. 101-110.

nella condizione di volgere il proprio sguardo verso il mare, ma questa volta non soltanto per la protezione delle coste e dei collegamenti verso la lontana isola di Sardegna, bensì per creare uno strumento in grado di perseguire una politica navale di maggiore respiro di quanto non fosse stato nei secoli passati; una politica volta soprattutto a garantire la lucrosa navigazione commerciale ligure dagli attacchi corsari attraverso l'azione diplomatica rafforzata dalla deterrenza militare, raggiungibile unicamente allestendo e mantenendo in efficienza uno strumento navale adeguato allo scopo. Quando, nel 1820 il governo sabauda cominciò a riflettere sull'utilità di mantenere in efficienza la totalità del proprio strumento navale, o se fosse piuttosto il caso di ridurre il bilancio assegnato alla regia marina e quindi disarmare alcune delle unità maggiori, venne ovviamente interpellato il conte Des Geneys, il quale si dimostrò alquanto sconcertato, ed espresse il proprio parere evidenziando che un taglio del bilancio avrebbe inevitabilmente compromesso le capacità operative della flotta e quindi la sua efficacia quale strumento di deterrenza militare. Benché la diplomazia e il versamento di tributi alle Reggenze garantissero in qualche modo la protezione del commercio nazionale, la vera capacità dissuasiva risiedeva nell'aver una flotta con «una forza sufficiente [...], e farla frequentemente comparire sulle loro coste [dei barbareschi]». Il solo pagamento dei tributi era una soluzione di ripiego, e a praticarla erano rimasti soltanto i Regni di Svezia e Danimarca, i cui governi non avevano intenzione di mantenere una squadra navale nel Mediterraneo «a cagione della lontananza, e perché sarebbero [stati] forzati a tenere continuamente i loro bastimenti armati» ad un costo spropositato. La soluzione rappresentata dal mantenimento di una squadra navale con elevate capacità operative era sicuramente la scelta migliore, praticata in quel torno di tempo da americani e olandesi, i quali mantenevano nel Mediterraneo una forza «non si considerevole», equivalente a quella del re di Sardegna. Le conclusioni dell'ammiraglio si concentravano poi su una caratteristica chiave della marina mercantile sabauda. Dopo aver ottenuto la pace con le Reggenze, gli armatori avevano avviato una nuova fase di costruzioni navali, optando per l'allestimento di un numero sempre più elevato di bastimenti di grande tonnellaggio, adatti alla navigazione d'altura⁷⁷. Nel caso in cui fosse nuo-

⁷⁷ La differenza con il passato è assai evidente: in virtù dei trattati di pace sottoscritti fra il Regno di Sardegna e le Reggenze, e attraverso lo strumento navale quale mezzo di dissuasione militare, i ceti armatoriale e mercantile della Liguria si trovarono finalmente nelle condizioni ideali per sviluppare appieno le proprie potenzialità commerciali, allargando i



Fig. 7 - Di Francesco, Mauro (fotografo), 2024, gennaio 25. Carronata in ferro colato, inizi del XIX secolo. Conservato presso il Galata Museo del Mare.

vamente scoppiata la guerra contro una o più Reggenze, i bastimenti mercantili, «non essendo più adatti al cabotaggio, o sia alla navigazione di costa, sarebbero stati tosto preda di quei pirati». Le fortificazioni costiere si sarebbero rivelate a quel punto inutili, mentre le navi da guerra non sarebbero state in numero sufficiente a garantire la protezione degli spazi marittimi e insieme della navigazione commerciale⁷⁸.

Le osservazioni di Des Geneys, sconcertato per la proposta di ridurre il bilancio di una marina nella cui ricostituzione aveva egli stesso giocato un ruolo di primo piano, si rivelarono corrette a distanza di cinque anni. Nel febbraio del 1825, infatti, il *bey* di Tripoli sfruttò il periodico avvicendamento del console generale sabauda per dichiarare decaduto il trattato sottoscritto nel 1816, pretendendo inoltre il versamento di un tributo per il suo rinnovo. Scaduti i termini per il pagamento, il *bey* dichiarò guerra al Regno di Sardegna il 7 agosto dello stesso anno. La reazione sabauda si concretizzò attraverso l'invio di una squadra navale al comando del capitano di vascello Francesco Sivori⁷⁹ e composta dalle fregate *Il Commercio di Genova* e *La Cristina*, dalla corvetta *Il Tritone* e dal brigantino *La Nereide*. Il 24 settembre la squadra di Sivori ancorò di fronte alle difese del porto tripolino, chiedendo la mediazione diplomatica del console inglese Warrington. Falliti i negoziati, nella notte del 26 un piccolo nucleo di fanti e marinai venne infiltrato nel porto con l'obiettivo di catturare o incendiare le imbarcazioni corsare ormeggiate. Il mattino seguente, dopo aver dato alle fiamme le poche navi tripoline – un brigantino e due golette, oltre ad alcuni sciabecchi –, Sivori fece avvicinare alla costa la propria squadra per iniziare la seconda fase dell'operazione, ossia il bombardamento della città, ma il *bey* ottenne che il consolato inglese mediasse una risoluzione diplomatica. I rappresentanti sabaudi poterono quindi

propri orizzonti di navigazione in tutto il Mediterraneo e oltre lo stretto di Gibilterra; mentre in precedenza venivano impiegati prevalentemente piccoli bastimenti adatti alla navigazione di cabotaggio che sfruttavano i corridoi costieri protetti dai sistemi fortificatori degli Stati rivieraschi; BERI, «Contro i corsari barbareschi» cit., p. 289.

78 All'inizio degli anni Venti del XIX secolo il commercio nazionale era arrivato a contare oltre tremila bastimenti immatricolati nella marina mercantile; AST, Corte, Materie Militari, Materie Militari per Categoria, Marina e Ammiragliato, mazzo 1, relazione del 31 agosto 1820.

79 Il grado rivestito da Sivori era in realtà una decorazione, ma divenne effettivo il 25 ottobre dello stesso anno. L'azione compiuta contro la città di Tripoli contribuì certamente alla sua promozione; ivi, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 656, Matricola generale della Regia Marina, 1814-1832.

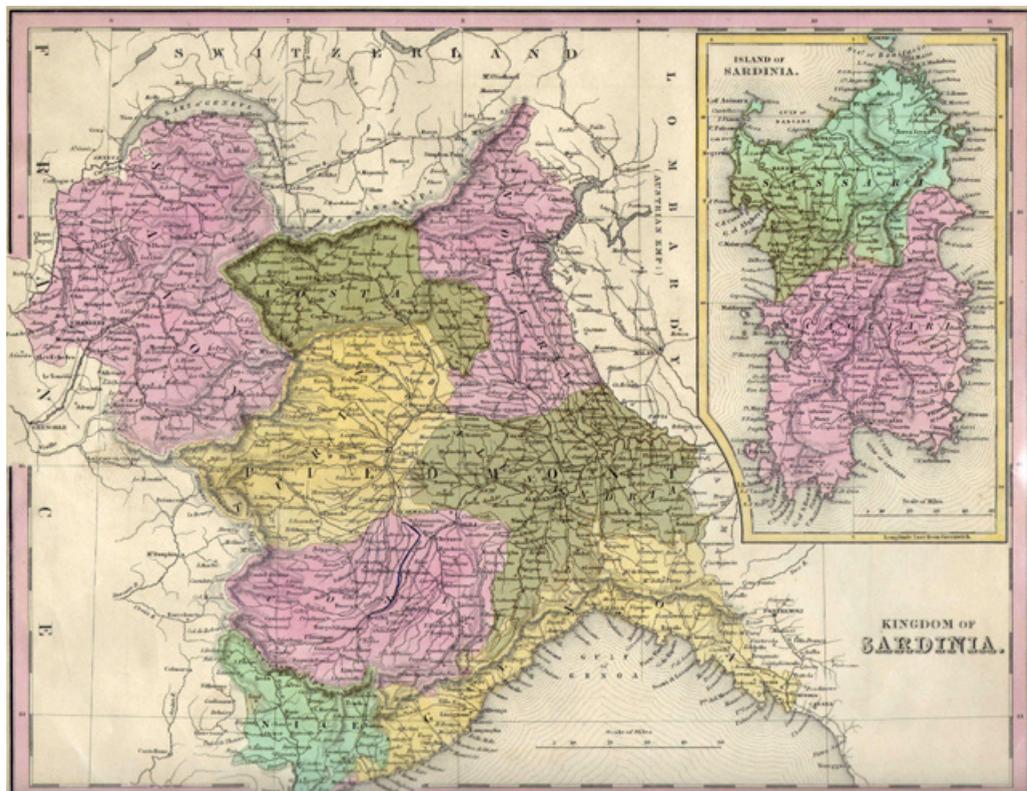


Fig. 8 - Tanner, Benjamin (1775-1846), mappa del Regno di Sardegna risalente al 1839.

rinnovare il trattato di pace con la Reggenza di Tripoli senza che venisse pagato alcun tributo⁸⁰.

La regia marina si trovò inoltre impegnata, fra il 1826 e il 1828, nella protezione del commercio nazionale nel Levante, minacciato dall'attività predatoria dei pirati greci, i quali, durante gli anni della guerra per l'indipendenza dall'Impero ottomano, furono molto attivi nel mare Egeo⁸¹.

⁸⁰ Sulle operazioni navali del 1825 si rimanda a Giuseppe Ferrari, *La spedizione della marina sarda a Tripoli nel 1825*, in *Memorie Storiche Militari*, fasc. 1, marzo 1912, Comando del Corpo di Stato Maggiore-Ufficio Storico, Roma, Officina Poligrafica, 1912, pp. 28-33; e infine a Piero Carpani, «I cannoni del Tritone», in *Rivista Marittima*, 6, (2016), pp. 71-79.

⁸¹ Per una trattazione più esaustiva sull'argomento, tanto interessante quanto poco conosciuto, si rimanda al saggio di Aldo Antonicelli, *Le campagne antipirateria nel Mar Egeo della Marina del Regno di Sardegna tra il 1826 e il 1828*, in Emiliano Beri, (cur.), *Dal Mediterraneo alla Manica*, pp. 247-282.

Privo di uno strumento navale efficace, il Regno di Sardegna non avrebbe avuto la possibilità di ricorrere all'uso della forza nel momento in cui se ne fosse presentata la necessità, come avvenne appunto fra il 1825 e il 1828; viceversa, sarebbe rimasto dipendente dalla mediazione di qualche potenza estera, in particolare l'Inghilterra, per garantire la sicurezza del proprio spazio marittimo e del commercio nazionale, riducendo però in questo modo la propria sfera di autonomia sul piano della politica internazionale.

FONTI D'ARCHIVIO

AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 656, Matricola generale della Regia Marina, 1814-1832.

AST, SR, Ministero di Marina, Personale, mazzo 95, Pratiche Scuola di Marina, 1828-1838.

AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 661, Matricola Stato Maggiore-Genio Cannonieri, sino al 1842, Stato Maggiore della Regia Marina.

AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 349, Relazioni a sua maestà 1817-1819, relazione n. 68 del 23 novembre 1816.

AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, Bilanci diversi, registro 436, Bilancio della Regia Marina 1816.

AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, Bilanci diversi, registro 437, Bilancio della Regia Marina 1817.

AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, Bilanci diversi, registro 438, Bilancio della Regia Marina 1817.

AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, Bilanci diversi, registro 439, Bilancio della Regia Marina 1818.

AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, Bilanci diversi, registro 440, Bilancio della Regia Marina 1819.

AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 659, Matricola Battaglione Real Navi-Ufficiali, sino al 1840.

AST, SR, Ministero di Marina, Personale, mazzo 94, Pratiche Scuola di Marina, 1815-1827.

AST, SR, Ministero di Marina, Materiale, registro 663, Matricola Campagne di Mare-Ufficiali, sino al 1853.

AST, Corte, Materie Militari, Materie Militari per Categoria, Marina e Ammiragliato, mazzo 1.

BIBLIOGRAFIA

- Annali della Repubblica di Genova scritti da Monsignore Agostino Giustiniani, corretti ed illustrati*, v. 1, Genova, Tipografia di Giovanni Ferrando, 1834.
- ANTONICELLI, Aldo, «From Galleys to Square Riggers: the modernization of the navy of the Kingdom of Sardinia», *The Mariner's Mirror*, 7/2, (2016), pp. 153-173.
- ANTONICELLI, Aldo, *Le campagne antipirateria nel Mar Egeo della Marina del Regno di Sardegna tra il 1826 e il 1828*, in E. BERI, (cur.), *Dal Mediterraneo alla Manica*, pp. 247-282.
- BATTAGLIA, Antonio, *Il Risorgimento sul mare. La campagna navale del 1860-1861*, Roma, Nuova Cultura, 2012.
- CARPANI, Piero, «I cannoni del Tritone», in *Rivista Marittima*, 6, (2016), pp. 71-79.
- FELLONI, Giuseppe, «Monete e zecche negli Stati Sabaudi dal 1816 al 1860», in *Atti della società ligure di storia patria*, nuova serie, 38/1, (1998), pp. 317-376.
- FERRARI, Giuseppe, *La spedizione della marina sarda a Tripoli nel 1825*, in *Memorie Storiche Militari*, fasc. 1, marzo 1912, Comando del Corpo di Stato Maggiore-Ufficio Storico, Roma, Officina Poligrafica, 1912.
- GATTI, Luciana, «Le navi di Angelo M. Ratti “imprenditore” genovese del XVIII secolo», in *Quaderni del centro di studio sulla storia della tecnica del Consiglio Nazionale delle Ricerche*, 18, (2001).
- GRENDI, Edoardo, *Un'alternativa genovese verso il 1725: galere o navi da guerra? (Costi comparativi e alimentazione)*, in BRESC, Henri, GATTI, Luciana, GRENDI, Edoardo, BORZONE, Paolo (cur.), *Studi di storia navale*, Firenze, Giunti, 1975, pp. 97-113.
- IACHINO, Angelo, *La campagna navale di Lissa 1866*, Milano, Il Saggiatore, 1966.
- ILARI, Virgilio, CROCIANI, Piero, *Le marine italiane di Napoleone. Le marine ligure, toscana e romana (1797-1814)*, Milano, Acies Edizioni, 2014.
- Leggi, e Costituzioni di S.M.-Loix, et Constitutions de Sa Majesté*, Torino, Stamperia Reale, 1770, 2 voll.
- LO BASSO, Luca, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Ventimiglia, Philobiblon, 2004.
- MANUELE, Pierangelo, *Il Piemonte sul mare. La marina sabauda dal Medioevo all'unità d'Italia*, Cuneo, L'Arciere, 1997.
- MICHELINI, Alessandro, *Storia della Marina Militare del cessato Regno di Sardegna dal 1814 sino alla metà del mese di marzo del 1861*, Torino, Tipografia Eredi Botta, 1863.
- MONGIANO, Elisa, «L'ordinamento giudiziario degli Stati sabaudi nel XVIII secolo», in *Recherches Régionales*, 196, (2010), pp. 1-12.
- PERRONE, Nico, *Il processo all'agente segreto di Cavour. L'ammiraglio Persano e la disfatta di Lissa*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2018.
- PRASCA, Emilio, *L'ammiraglio Giorgio Des Genèys e i suoi tempi. Memorie storico-mari-nesche (1761-1839)*, Pinerolo, tipografia già Chiantore-Mascarelli, 1926.

- PRASCA, Emilio, *La Marina da guerra di casa Savoia dalle sue origini in poi*, Roma, Forzani e C. tipografi del Senato, 1982.
- RADOGNA, Lamberto, *Cronistoria delle unità da guerra delle marine preunitarie*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1981.
- Regie Patenti con cui S. M. ordina, che si eseguisca il regolamento per l'amministrazione militare ed economica della marina reale*, in *Raccolta di R. Editti, proclami, manifesti, ed altri provvedimenti de' Magistrati ed Uffizj*, v. 5, cap. IV, Torino, Stamperia Davico e Picco, 1816.
- SOBEL, Dava, *Longitude. The True Story of a Lone Genius Who Solved the Greatest Scientific Problem of His Time*, New York, Walker & Co., 1995.
- SORESINA, Marco, *L'età della Restaurazione 1815-1860. Gli Stati italiani dal Congresso di Vienna al crollo*, Milano-Udine, Mimesis, 2015.
- VIORA, Mario Enrico, *Le Costituzioni piemontesi (Leggi e costituzioni di S.M. il Re di Sardegna). 1723-1729-1770. Storia esterna della compilazione*, Torino, Fratelli Bocca, 1928.

Le Petit Journal

Le Petit Journal
CHAQUE JOUR 5 CENTIMES
Le Supplément illustré
CHAQUE SEMAINE 5 CENTIMES

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ
Huit pages : CINQ centimes

ABONNEMENTS

SEINE ET SEINE-ET-OISE	2 fr.	3 fr. 50
DÉPARTEMENTS	2 fr.	4 fr.
ÉTRANGER	2 50	5 fr.

Septième année

DIMANCHE 9 FÉVRIER 1896

Numéro 273



LE PAIN COMPLET

Storia Militare Contemporanea

Articoli / Articles

- *Il ruolo dell'istruzione nautica nell'Italia meridionale dal Settecento a oggi*, DI M. SIRAGO e M. RASTRELLI
- *Primo Leggero Napoletano. A Regimental History (1806-1815)*, BY ADAM WALCZAK
 - *Destrutturazione e ricostruzione: Le riforme dell'amministrazione marittima del Regno di Sardegna dopo il Congresso di Vienna (1815-1819)*, DI MAURO DIFRANCESCO
 - *Verità dimezzate. Le contrastanti versioni dei generali costituzionali sulla sconfitta di Rieti (7 marzo) e Antrodico (9-10 marzo 1821)*, DI LINO MARTINI
- *Before Small Wars. Early Thoughts on the Strategy of Colonial Warfare*, DI MARCO MOSTARDA
- *L'assicurazione statale dei rischi di navigazione durante la Grande guerra attraverso gli atti dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni*,

DI PIETRO VARGIU

- *The repatriation of Greek prisoners of war from the Turkish military camps of Asia Minor (April 1923 – April 1924)*, BY N. TOMPROS and N. KANELLOPOULOS
- *La dimensione asimmetrica delle aviotruppe in Italia dagli anni Trenta alla Seconda Guerra Mondiale*, DI BASILIO DI MARTINO
- *Emploi et organisation de la Regia Aeronautica en Afrique Orientale Italienne (1936-1940) vues par les attachés militaires français à Rome*, par JEAN-BAPTISTE MANCHON
- *La resa di Pantelleria (1943) fra guerra aerea e polemiche postbelliche*, DI FRANCESCO PELLEGRINI
- *La 'Nembo' a Filottrano*, DI CARMELO BURGIO
- *Dal Nembo al Folgore. I paracadutisti della RSI come risultano dagli archivi militari italiani e tedeschi*, DI FEDERICO SESIA

- *Defending the Vatican: The Palatine Guard and the German Occupation of Rome in World War II*,

BY DAVID ALVAREZ

- *L'affaire Georges Pâques (1963-64). Un haut-fonctionnaire français au service des Soviétiques pendant toute la Guerre froide*, PAR BERNARD HAUTECLOQUE
- *L'idrovolante quadrigetto posamine Martin P6M Seamaster e la Seaplane Striking Force (SSF)*, DI ALDO ANTONICELLI
- *The Mountains as a Friend and a Foe The Indian Army in Kargil War*,

BY DIPTANGSHU DUTTA GUPTA

Strategic Studies

- *Strategic Studies and the Military. Insights from a Quarter Century of Teaching*, BY CONSTANTINOS KOLIOPOULOS
- *An issue pertaining to media information and privacy in the Russo-Ukrainian war*, BY JAIME A. TEIXEIRA DA SILVA

Cartography

- *Bernardino Olivieri (1770 – 1832) Un cartografo, incisore ed editore romano*, DI SIMONETTA CONTI

Insights

- *On Contested Shores. Historical Lessons on Contemporary Amphibious Warfare*, BY RICCARDO CAPPELLI
- *Air Warfare in Landing Operations*, BY BASILIO DI MARTINO

Notes

- *Un caduto dell'Armir. Le lettere dell'artigliere Roberti Luigi, classe 1921, da Piacenza a Glazov (1942-1945)*, DI ELEONORA FRASCA
- *Le radio fantasma dall'Urss*, DI AGOSTINO PENDOLA
- *Persons Who Commit Military Property Theft. A Legal and Social Survey in Wartime Ukraine*, BY GANNA SOBKO, HANNA REZNICHENKO, RUSLAN MUKOIDA, ANDRII SVINTSYTSKYI, ANDRII PADALKA

Recensioni / Reviews

- Peter H. Wilson, *Iron and Blood. A Military History of the German-Speaking Peoples since 1500* (DI G. FINIZIO)
- Robin Prior, *Conquest We Must. A Military History of Great Britain* (DI G. FINIZIO)
- Filippo Cappellano, *Storia dello Stato Maggiore dell'Esercito, I, dalle origini al 1914* (DI E. DI MURO)
- Armando Tallarigo, *I Capi e la loro preparazione morale, ed. Ferdinando Scala* (DI A. TRANSFARINO)
- Paola Bianchi (cur.), *Il 'militare' nelle Italie di Napoleone. Società, cultura, istruzione*, (DI V. ILARI)
- Federico Moro, *Risorgimento Veneto 1848-1849* (DI COMESTOR)
- Pasquale Libutti, *Elenco dei garibaldini lucani* (DI A. CECERE)
- Maddalena Carli et al., *Storia del Brigantaggio in 50 oggetti* (DI A. CECERE)
- Yael A. Sternhell, *War on Record. The Archive and the Afterlife of the Civil War* (DI G. FINIZIO)
- Bernard Hautecloque, *L'irréductibilisme italien dans l'Empire austro-hongrois (1866-1915)* (DI P. POZZATO)
- Gerhard Artl, *Ortigara 1917. La battaglia di giugno sull'Altopiano dei Sette Comuni* (DI E. PINO)
- Basilio Di Martino, *L'Ombra del Bombardiere 1919-1939* (DI D. BORSANI)
- Basilio Di Martino e Paolo Pozzato, *La battaglia di Chalkin Gol 1939* (BY M. SAMUELS)
- Richard Overy, *Sangue e rovine. La grande guerra imperiale 1913-1945* (DI G. FINIZIO)
- Brendan Simms & Charlie Laderman, *Hitler's American Gamble* (BY A. SEARLE)
- Eugenio Di Rienzo, *L'ora delle decisioni irrevocabili. Come l'Italia entrò nella Seconda guerra mondiale* (DI G. CECINI)
- Pier Paolo Battistelli, *La resa dimenticata. Il II SS-Panzer Korps e l'8 settembre nel Nord Italia* (DI F. SESIA)
- Lorenzo Cadeddu, *Storia militare dell'8 settembre 1943* (DI P. POZZATO)
- Emanuele Di Muro, *Randolfo Pacciardi il sogno di una nuova repubblica italiana* (DI A. GIONFRIDA)
- Junio Valerio Tirone, *Giovanni Messe. Un Maresciallo d'Italia nel parlamento della Repubblica* (DI E. DI MURO)
- Phil Haun, *Tactical Air Power and the Vietnam War. Explaining Effectiveness in Modern Air Warfare* (DI R. CAPPELLI)
- Arianne Gersi e Roberto Milani, *Analisi del jihad, dalla tradizione orale al cyberwarfare* (DI A. TRANSFARINO)
- Carlo Cadorna, *Equitazione naturale moderna. Nel segno di Caprilli* (DI T. VIALARDI DI SANDIGLIANO)
- Michele Angelini, Franco Luini, *La battaglia di Big Bethel* (DI COMESTOR)
- Jack J. Leide, *Professional Courage. My Journey in Military Intelligence Through Peace, Crisis, and War* (DI G. PILI)
- Mario Corti, *L'Ucraina e la vetrina delle distorsioni. Diario di guerra in poltrona 2022-2023* (DI V. ILARI)