
LA MARINA DELLA REPUBBLICA LIGURE

PAOLO GIACOMONE PIANA

Fra gli stati sorti in Italia in seguito alla calata delle truppe rivoluzionarie francesi la Repubblica Ligure è quello più dipendente dalle vicende marittime, alle quali però non fa riscontro un adeguato sviluppo delle forze navali, rimaste sempre a un livello men che modesto. Questo fatto viene tradizionalmente spiegato con il tentativo di ricostruire una Marina dopo anni di decadenza, ma la realtà era ben diversa, come appare sia dai documenti d'archivio, sia da una lettura scevra da pregiudizi delle tante raccolte di leggi e decreti pubblicate in questo periodo. La Marina della Repubblica Ligure altri non era che quella esistente sotto il precedente regime aristocratico, salvo qualche cambiamento di nome; la ragione del suo scarso sviluppo va ricercata nel poco consenso che godeva il nuovo regime, il quale dovette sempre fare i conti con l'opposizione interna, la cui manifestazione più clamorosa, in campo navale, si ebbe con la sollevazione della ciurma della galea *Prima* nella notte fra il 20 e il 21 maggio 1800.⁽¹⁾

Un quadro veritiero del comportamento della Marina della Repubblica Ligure si può avere solo inquadrando gli avvenimenti marittimi del periodo 1797-1805 nel contesto generale della storia navale della Repubblica di Genova, il che rende necessario chiarire i diversi aspetti particolari del suo or-

(1) Per non appesantire troppo l'articolo le note a piè di pagina sono state ridotte al minimo; però tutti i dati trovano riscontro nei documenti conservati dall'Archivio di Stato di Genova (d'ora in avanti ASGe), in particolare nei fondi *Repubblica Ligure*, *Guerra e Marina* e *Archivio Segreto*, oppure in una delle tante raccolte di leggi e decreti del periodo; per queste v. P. Giacomone Piana e R. Dellepiane, *Militarium. Fonti archivistiche e bibliografia per la storia militare della Repubblica di Genova (1528-1797), della Repubblica Ligure (1797-1805) e della Liguria napoleonica (1805-1814)*, Genova, Briganti, 2003 (anche Savona, Daner, 2003), p. 185-191.

dinamento navale, basato su una considerazione molto realistica degli interessi genovesi e non certo ispirato dai sogni di gloria tanto cari a una certa storiografia di maniera.⁽²⁾

La Marina della Repubblica di Genova

Uscita esausta dalle drammatiche vicende della Guerra di successione austriaca, la Repubblica di Genova si trovò a fronteggiare sia il profondo malcontento di molte città liguri, che mal tolleravano lo stato di soggezione in cui erano tenute dalla «Dominante», ancora legata al concetto medievale della città-stato, sia l'insurrezione della Corsica, che durava dal 1730. Nel 1769 Genova fu costretta a cedere l'isola alla Francia, momento che può considerarsi l'inizio della fine per la secolare Repubblica, ormai ridotta a un piccolo stato regionale di poco più di mezzo milione di abitanti.⁽³⁾

Ne risentì anche la Marina, che nel 1777 venne ridotta a tre sole galee in servizio, mentre un quarto scafo veniva impiegato come deposito della gente di ciurma vecchia o inabile. L'unico compito della flotta permanente era, in pratica, il controllo delle attività dei corsari barbareschi, per il quale tre unità erano ritenute sufficienti. La scelta di limitare la flotta solo a poche galee era dovuta a motivazioni di carattere politico e soprattutto economi-

(2) Un primo tentativo di scrivere una storia della Marina della Repubblica Ligure basata su fonti d'archivio è nella parte introduttiva di P. Giacomone Piana, "La Repubblica Ligure" in G. Boeri, P. Crociani, C. Paoletti, *Uniformi delle Marine Militari Italiane nell'Età Napoleonica*, Roma, Procom, 1996, p. 76-85; su queste pagine si basa sostanzialmente la parte dedicata alla Marina ligure in V. Ilari, P. Crociani, C. Paoletti, *Storia militare dell'Italia giacobina (1796-1802)*, I, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 2001, p. 223-230. Queste pagine sono in pratica riprodotte dall'articolo di V. Ilari, P. Crociani, "La Marina ligure di Napoleone (1797-1814)", posto on-line sul sito «Napoleon Series.org». Il tema è stato poi ripreso, introducendo la necessità di non trattarlo in maniera avulsa dalla precedente storia navale genovese, in P. Giacomone Piana, "Gli orrori della fame. La difesa di Genova del 1800 e la fine di una tradizione navale", *Immaginario napoleonico e luoghi della memoria (RNR, Rivista Napoleonica – Revue Napoléonienne – Napoleonic Review)*, 1-2, 2000, atti del convegno Forum Marengo 2000), Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2000, p. 233-243.

(3) Per un quadro d'insieme del periodo si rinvia a C. Bitossi, "L'antico regime genovese, 1576-1797", *Storia di Genova. Mediterraneo. Europa. Atlantico*, a cura di D. Puncuh, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2003, p. 391-506 e alla relativa bibliografia.

co, non certo all'incapacità di un ambiente retrogrado di mantenersi al passo con l'evoluzione della tecnica navale.⁽⁴⁾

La Repubblica aveva rinunciato a una flotta composta di vascelli d'alto bordo alla fine del XVII secolo, avendo constatato che finivano per essere più l'occasione di incidenti che avrebbero coinvolto la Repubblica nei conflitti europei che una garanzia di sicurezza. La galea, per quanto piuttosto antiquata, era ancora utile nel particolare contesto navale del Mediterraneo, dato che era l'unico mezzo navale in grado di operare in un teatro bellico dove occorreva prediligere la manovrabilità rispetto alla potenza di fuoco. Alle unità a vela si faceva ricorso solo eccezionalmente: quando le galee non potevano navigare per la stagione invernale, quando si dovevano scortare in alto mare bastimenti mercantili, oppure nei momenti di più intensa pressione corsara, quando le galee si rivelavano insufficienti. Quando si presentava la necessità di impiegarle, allora venivano armate unità a vela, noleggiandole con i rispettivi equipaggi: terminate le operazioni scadeva il contratto e i capitani venivano saldati in proporzione al tempo per cui erano stati impegnati.⁽⁵⁾ L'assunzione dello *status* di navi da guerra era facilitata dal fatto che a bordo dei mercantili genovesi vigeva una disciplina rigorosa ed era stabilito nei minimi dettagli il numero degli uomini d'equipaggio, l'armamento e le attrezzature che dovevano essere in dotazione, classificando queste navi in nove categorie, a seconda della portata.⁽⁶⁾

L'opportunità di avere una o più navi a vela costantemente in servizio portò nel 1741 alla costituzione della «Deputazione all'armamento», che traeva i fondi dai contributi degli ambienti armatoriali e dalle elemosine

(4) Solo in tempi molto recenti la tesi dell'«arretratezza» delle Marine mediterranee è stata posta in discussione: v. G. Candiani e L. Lo Basso, «Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo, secc. XVI-XIX», introduzione di *Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo*, a cura di G. Candiani e L. Lo Basso, Milano, Franco Angeli, 2010, p. 7-11.

(5) Questi bastimenti «armati in guerra», non devono essere confusi con i corsari: i primi erano considerati navi da guerra vere e proprie, sia pure a titolo temporaneo, i secondi restavano mercantili, sia pure autorizzati a esercitare la corsa. Vi erano poi le navi «armate in corso, e mercanzia», mercantili ben armati i cui capitani si assumevano l'obbligo di convogliare gli altri mercantili diretti per la loro stessa destinazione: in cambio, essi non potevano essere visitati in mare da corsari di nazione amica e, nei confronti di bastimenti da guerra o di corsari nemici, avevano gli stessi diritti delle navi della Marina militare.

(6) G. Giacchero, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Genova, Sagep, 1979, p. 692 sg.

raccolte dalla «Compagnia del Soccorso», una confraternita *sui generis* approvata da papa Benedetto XIV con la bolla *Attendentes universo gregi* del 16 marzo 1742.⁽⁷⁾

A quell'epoca i cantieri liguri erano ancora considerati in grado di costruire navi all'altezza dei tempi; ma nel 1760 tre vascelli acquistati a Genova dalla Marina francese furono giudicati sorpassati e radiati dopo pochi anni di servizio. La situazione era destinata a peggiorare con l'andar del tempo. Nel 1783 la «Deputazione all'armamento», afflitta da una cronica mancanza di fondi, sospese la sua attività, e l'ultimo bastimento fu posto all'incanto; doveva sostituirlo una fregata da costruirsi a Sestri Ponente sulla base di un progetto straniero che però non si riuscì a realizzare. Solo nel 1789, grazie al ricavato della vendita e a un prestito raccolto fra i commercianti e gli armatori, si poté rimpiazzare il vecchio scafo con la fregata mercantile britannica *Lion*, di 46 cannoni, ribattezzata *Nostra Signora del Soccorso*, ottima unità, ma del tutto sproporzionata alle possibilità genovesi, tanto che fece solo quattro campagne, dal 1789 al 1792: il suo acquisto fu dovuto soprattutto all'impellente necessità di acquisire una diretta conoscenza delle modalità costruttive britanniche per cercare di risollevarne il livello della cantieristica locale.⁽⁸⁾

Le difficoltà economiche impedirono anche di dare attuazione a diversi progetti di potenziamento delle difese costiere, intrapresi all'indomani della pace di Aquisgrana e continuati nei decenni successivi; né alcun rinnovamento si ebbe nel parco di artiglieria, malgrado anche in questo campo non mancassero studi e ricerche che tenevano conto delle più recenti acquisizioni tecnologiche.⁽⁹⁾

(7) La riluttanza del governo della Repubblica a destinare i fondi necessari per il rafforzamento della Marina militare si spiega col fatto che la maggior parte dei mercantili genovesi batteva una bandiera straniera: ne derivava che gli eventuali stanziamenti sarebbero andati a vantaggio solo della minoranza che per ragioni sue continuava a navigare sotto bandiera genovese (oppure di quanti ne facevano uso quando faceva loro comodo): cfr. G. Giacchero, *Economia e società del Settecento genovese*, Genova, Sagep, 1973, p. 146 sg.

(8) Cfr. P. Giacomone Piana, "Fregate per la Repubblica. Progetti e costruzioni al tramonto della marineria genovese", *Pratiche e Linguaggi. Contributi a una storia della cultura tecnica e scientifica*, Pisa, Edizioni ETS, 2005, p. 27-54.

(9) Per il livello raggiunto a Genova dagli studi scientifici nel campo dell'artiglieria verso la fine del Settecento, cfr. C. Montù, *Storia dell'artiglieria italiana*, II, Roma, *Rivista di Artiglieria e Genio*, 1935, p. 1086-1089.

Da un regime all'altro (1797)

Nel settembre 1792, quando la Repubblica Francese diede inizio alle ostilità in Italia invadendo Nizza e la Savoia, Genova si proclamò neutrale, riuscendo a restare fuori dal conflitto per circa un anno e mezzo. In questo periodo la Repubblica trasse notevoli vantaggi economici dalla situazione, grazie soprattutto al fatto che il traffico marittimo con Genova era l'unica via di rifornimento dall'esterno rimasta aperta alla Francia. Non a caso l'unica violazione grave della neutralità genovese venne compiuta dai Britannici, che il 17 ottobre 1793 catturarono la fregata francese *La Modeste* nel porto stesso di Genova. Però la neutralità non bastava a salvaguardare la navigazione dai corsari, barbareschi e non, e dai pirati veri e propri il cui numero si era moltiplicato, come accadeva sempre in tempo di guerra. Per far fronte a questa minaccia la Repubblica disponeva solo delle tre galee dello «Stuolo», impiegate soprattutto per convogliare i mercantili provenienti da Livorno, l'altro porto neutrale del Tirreno; la fregata *Nostra Signora del Soccorso* doveva infatti rimanere in disarmo per mancanza di mezzi finanziari.

Nei primi giorni di aprile del 1794 le truppe francesi varcarono il confine genovese per andare a occupare le *enclaves* sarde di Oneglia e di Loano e quindi assalire sul fianco sinistro l'esercito piemontese schierato a difesa delle Alpi. Nel giugno 1795, a loro volta, gli austro-piemontesi varcarono gli Appennini per attaccare i Francesi, i quali si arroccarono in posizione difensiva nella pianura di Albenga. In questo modo tutta la Riviera di Ponente fino a Savona divenne un campo di battaglia, dove la Repubblica esercitava una sovranità soltanto nominale.

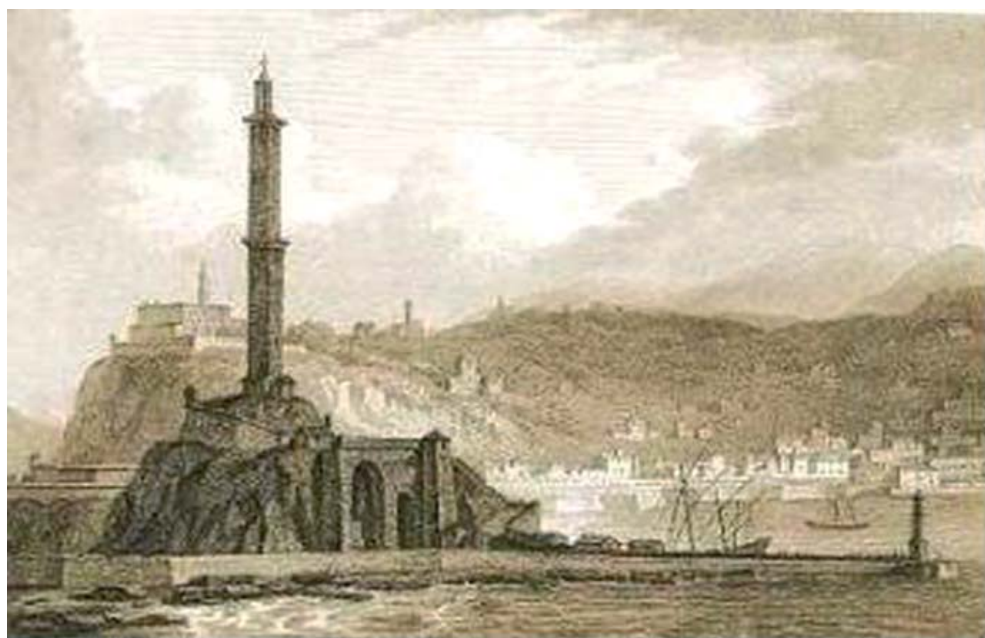
Con l'ingresso dei Francesi in territorio genovese cominciarono le incette di generi commestibili e foraggi per le necessità delle truppe, cui si aggiunsero furti e vandalismi, fino a causare nella Riviera di Ponente una grave carestia. Le galee furono quindi adibite alla scorta dei bastimenti che trasportavano granaglie e altri generi di prima necessità, mentre alla protezione del restante traffico mercantile si cercò di provvedere in qualche modo con piccole unità noleggiate per l'occasione.

La vittoriosa campagna di Bonaparte del 1796, che costrinse il Regno di Sardegna all'armistizio di Cherasco, trasferì il teatro principale delle operazioni nella pianura padana, liberandone il territorio ligure. Il governo della Repubblica ritenne giunto il momento di compiere un'energica azione di polizia contro pirati e corsari, e nel febbraio 1797 iniziarono i preparativi per un «armamento» formata dalla fregata *Nostra Signora del Soccorso* e da

due polacche mercantili armate, la *Nostra Signora delle Vigne* e la *Virgo Potens* dei capitani Giacomo Sciaccaluga e Gio Batta Marengo.

Prima che la spedizione fosse pronta a salpare, il 21 maggio 1797 cominciarono a Genova i tumulti per ottenere una riforma dello Stato in senso democratico, ma l'intervento decisivo in tal senso fu quello di Napoleone Bonaparte, che il 5 giugno impose ai rappresentanti del governo genovese l'adozione di una costituzione basata su quella della Repubblica Francese. In attesa che questa fosse pronta, i poteri furono affidati a un governo provvisorio di 22 elementi, che entrò in funzione il 14 giugno, presieduto dal doge Giacomo Maria Brignole. Che il passaggio dal vecchio al nuovo regime avvenisse sotto la presidenza dell'ultimo doge della Repubblica aristocratica, basta a dare un'idea del carattere moderato che si voleva dare alla «Rivoluzione» genovese, la quale doveva consistere, in sostanza, nell'ascesa dell'alta borghesia al rango di classe dirigente al fianco dei vecchi nobili. Tutte le proprietà furono garantite, tutte le leggi in vigore furono mantenute, l'integrità territoriale dello Stato – che ora assumeva il nome di Repubblica Ligure – conservata accrescendola con l'aggiunta dei feudi imperiali di valle Scrivia e valle Trebbia. Ma il mutamento di regime spezzò gli equilibri su cui si era retta la vecchia repubblica; i principi di *liberté, égalité e fraternité* vennero interpretati anche come rifiuto di pagare le imposte o, per le città delle Riviere, come diritto a emanciparsi dall'egemonia di Genova, senza rendersi conto che il sistema «alla francese», lungi dall'allentare quei vincoli statali che sotto il governo aristocratico erano stati tenuissimi, comportava un apparato pubblico ben più invadente e un fisco assai più esigente.

Come ha scritto il professor Giovanni Assereto, «nel giro di pochi mesi si delineò in Liguria un regime politico che scimmiettava quel che accadeva olttralpe, ma che, al di là dell'ubriacatura iniziale, godeva di un consenso ristretto e fittizio. Buona parte dell'aristocrazia, del clero e della stessa alta borghesia avevano accettato di contraggenio la 'rigenerazione', speravano che fosse effimera, se possibile tramavano per farla fallire. Soprattutto la avversavano i 'paesani' delle valli e dell'Appennino, che già nel settembre 1797 – allorché si sarebbe dovuto approvare la nuova costituzione che, come altrove in Italia, altro non era se non una traduzione di quella francese del 1795 – diedero vita a una furiosa controrivoluzione, repressa nel sangue solo grazie all'intervento dell'esercito francese. L'episodio dimostrò che la Repubblica Ligure era incapace di sussistere senza l'appoggio militare della Grande Nation, che era cioè uno stato satellite, tenuto in piedi solo perché serviva agli interessi strategici di Bonaparte e del suo governo. E da stato sa-



Veduta della Lanterna e del porto di Genova. (Incisione del tardo XVIII secolo)

tellite, anche quando ebbe un nuovo e compiuto assetto costituzionale, venne trattata: fu obbligata a mantenere truppe straniere sul proprio territorio, a pagare tributi di guerra, a chiudere – contro ogni interesse commerciale – i suoi porti ai nemici della Francia, agli Inglesi in primo luogo».⁽¹⁰⁾

La nuova Repubblica Ligure, per quanto alleata della Francia, riconfermò la sua neutralità, come richiedevano gli interessi della potenza protettrice, che aveva la necessità di conservare il porto di Genova aperto al commercio estero. Il 7 luglio il Governo Provvisorio prese la decisione di liberare tutti gli schiavi barbareschi, ufficialmente in nome dell'eguaglianza e della fraternità di tutti gli uomini, ma col malcelato scopo di procurarsi la simpatia e la riconoscenza degli stati barbareschi e favorire trattative di pace. La liberazione degli schiavi avvenne, con molta teatralità, durante la festa patriottica del 14 luglio. Il 27 luglio gli ex schiavi si imbarcarono sulla squadra già approntata per dar la caccia ai corsari, che si diresse invece a Tunisi e Algeri in missione di pace. Le tre navi, al comando di Niccolò Sciaccalu-

(10) G. Assereto, "Dalla fine della repubblica aristocratica all'Unità d'Italia", *Storia di Genova ...*, cit., p. 509-549, in particolare p. 511.

ga, avevano assunto i nomi, più consoni all'occasione, di *Liguria* (ex *Nostra Signora del Soccorso*), *Libertà* (ex *Virgo Potens*) e *Uguaglianza* (ex *Nostra Signora delle Vigne*). Le aspettative del governo furono deluse: il gesto di generosità verso i loro uomini non fece alcuna impressione sui bey di Tunisi e di Algeri, i quali non rilasciarono nessuno dei prigionieri liguri in loro potere, rimandando a un lontano e improbabile futuro eventuali negoziati di pace.

Naturalmente del fallimento dell'iniziativa non si trova traccia nei giornali dell'epoca; solo il 14 ottobre la *Gazzetta Nazionale della Liguria*, in singolare contrasto con i carmi del 14 luglio, scriveva: «La Libertà accordata agli schiavi Africani, e il ritorno alla loro Patria non hanno prodotto alcuna favorevole impressione in quel Popolo barbaro, e ignorante. Il crudele dispotismo, che tiene instancabile sul capo di quegli infelici una mano di ferro, gli ha resi stupidi, insensibili, e non possono trar profitto dalla sublime lezione del Popolo Genovese rigenerato».

Poiché i corsari barbareschi continuavano a infestare il Mar Ligure, già il 28 agosto il Governo Provvisorio fu costretto a mandare le navi reduci dal Nord Africa a dargli la caccia insieme a due galee. L'attività della squadra ligure si limitò a brevi crociere di sorveglianza nelle acque della Riviera di Levante, rientrando definitivamente in porto il 5 settembre, dopo di che fu sciolta. Il 5 ottobre, cominciando a farsi sentire le difficoltà finanziarie, le forze navali in crociera furono ridotte alla polacca *Libertà*, una galea e qualche bastimento minore e da allora in poi andarono sempre declinando.

La fregata *Liguria* venne venduta e apparentemente impiegata come un mercantile destinato a caricare carbone a Porto Longone (oggi Porto Azzurro nell'Isola d'Elba) per portarlo a Mogador in Marocco; però vi doveva essere qualche cosa di equivoco nella sua attività, come appare anche da un articolo del *Giornale Italiano*, un periodico che si pubblicava allora a Genova. Il 7 agosto 1798, nelle acque di Gibilterra, la *Liguria* si scontrò con il brig-sloop britannico *Espoir* che la catturò dopo un combattimento durato quattro ore.⁽¹¹⁾

(11) Per le ultime vicende della *Liguria* v. P. Giacomone Piana, *Fregate per la Repubblica*, cit., p. 45-47; sul combattimento del 7 agosto 1798 v. W. Laird Clowes, *The Royal Navy. A History of the Earliest Times to 1900*, IV, Londra, Chatham Publishing, 1997 (ristampa anastatica dell'edizione originale del 1899), p. 513. Questo combattimento è citato da vari autori, ma spesso con interpretazioni errate: ad esempio S. Romiti, *Le Marine Militari Italiane del Risorgimento*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1950, p. 66 n. ritiene la *Liguria* una nave corsara al servizio della Francia.

I primi anni della Repubblica Ligure (1798-1799)

Il 1° gennaio 1798 entrò in vigore la nuova Costituzione, e i problemi della Marina e del commercio attirarono subito l'attenzione dei consigli dei Giuniori e dei Seniori, che costituivano il Corpo Legislativo della Repubblica: già nella seduta del Consiglio dei Giuniori del 17 febbraio il deputato Ansaldo rilevava «che la floridezza del Commercio esige necessariamente un armamento, senza del quale la Nazione Ligure una volta padrona del Mediterraneo non potrà nemmeno fare il Cabotaggio da un luogo all'altro dello Stato» facendo quindi istanza «perché si cominci questa grand'opera da due Fregate, le quali assicurando i nostri mari somministreranno alla Nazione i mezzi di aumentarne il numero».⁽¹²⁾

Anche Napoleone Bonaparte era favorevole a un riarmo navale ligure: in una nota del 13 aprile 1798 al Direttorio francese attribuiva alla Liguria «*plus de 20.000 excellents marins*», proponendo di farle cedere dalla Spagna tre vascelli e tre fregate, oppure «*que nous mêmes vendissions à la République ligurienne trois vaisseaux des neuf pris aux Vénitiens, et que nous exigeassions qu'ils ne construisent trois autres*», concludendo: «*C'est une bonne escadre, montée par des bons marins, que nous nous trouverons avoir gagnée*».⁽¹³⁾

Mentre fervevano le discussioni sulla futura flotta ligure, i barbareschi costituivano una minaccia incombente costringendo il Corpo Legislativo a una serie di provvedimenti. Nel mese di marzo venne decretato di armare al più presto due galee e altri tre bastimenti da guerra da mandare in corso fino a tutto il mese di agosto, mentre si permetteva a ogni capitano con bandiera ligure di poter armare in corso contro i pirati. Ma ogni sforzo del governo ligure era frustato dalle pressioni francesi per contribuire alla spedizione in Egitto allora in corso di preparazione.

Il 15 marzo il Corpo Legislativo dovette approvare la «requisizione de' legni del Porto, e Littorale a servizio degli Agenti Francesi» stabilendo che «tutti i bastimenti esistenti attualmente, e che giungessero nel Porto di Genova, o anche in caso di bisogno, in tutto il litorale della Repubblica, con li rispettivi loro equipaggi, restino alla disposizione del Direttorio Esecutivo ad oggetto, che possa con gli stessi far eseguire que' trasporti, che saranno

(12) *Gazzetta Nazionale della Liguria*, N. 37 (24 febbraio 1798), p. 355.

(13) Napoleone I, *Correspondance de Napoléon I^{er} publiée par ordre de l'empereur Napoléon III*, IV, Paris, Imprimerie Impériale (altra ed. Plon et Dumaine), 1858, p. 57 (n. 2502).

necessarj alle spedizioni da farsi dagli agenti della Nazione Francese».⁽¹⁴⁾

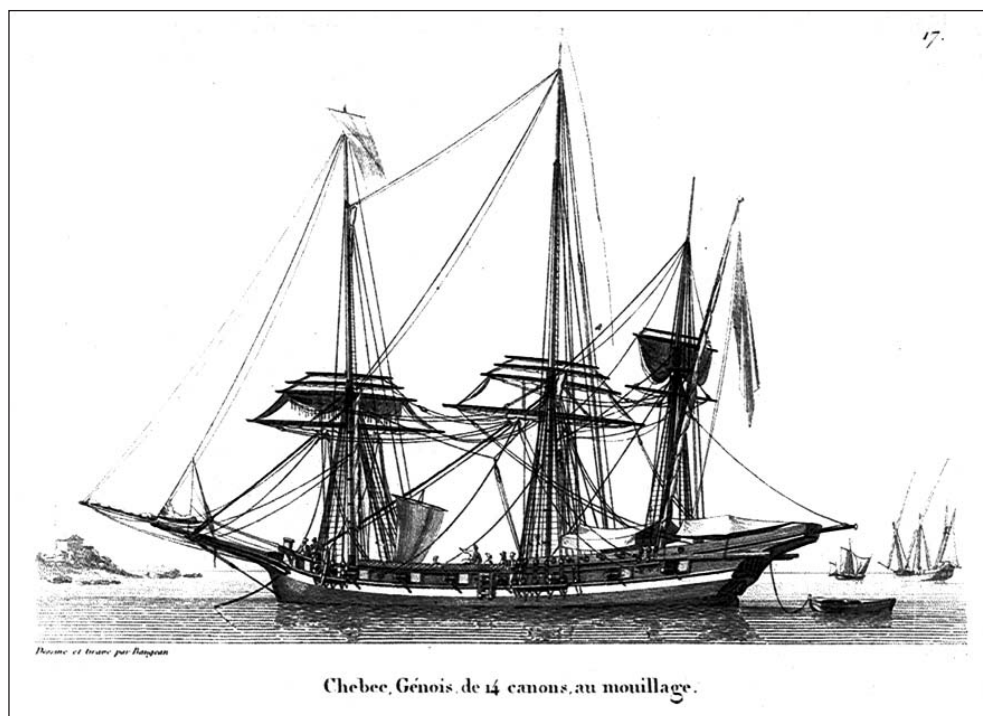
L'avventura egiziana diede il tracollo definitivo alla già mal ridotta Marina mercantile ligure, che vi perse gran parte dei bastimenti a vela quadra. Con il convoglio salpato da Genova in maggio erano partite anche due galee al comando del capitano Patrizio Galleano, che però il 3 giugno, mentre navigava al largo della Corsica, tornò indietro di sua iniziativa, affermando poi di esservi stato costretto dalle condizioni del tempo e da un principio di ammutinamento dell'equipaggio.

Nel giugno 1798 la Repubblica si trovò coinvolta in un breve conflitto con il Regno di Sardegna, sorto a proposito del diritto di passaggio delle truppe regie sul territorio ligure. Nel corso delle ostilità, che durarono poco più di un mese, i liguri occuparono Loano e Serravalle, ma furono duramente sconfitti di fronte a Oneglia. Le due galee in armamento dovettero essere impiegate per il trasporto di truppe e rifornimenti nella Riviera di Ponente, lasciando alle poche navi a vela l'onere di proteggere il traffico mercantile. Di conseguenza i corsari presero sempre più ardire, arrivando a catturare i bastimenti fin sotto costa, entro il raggio di tiro delle batterie costiere.

Finalmente, il 5 settembre 1798, dopo mesi di discussioni, il Corpo Legislativo approvò una legge per un «Armamento marittimo per la protezione del commercio», in base alla quale la Marina militare ligure avrebbe dovuto comporsi di tre galee in attività di servizio, due fregate di 26 pezzi in batteria del calibro di libbre 18, due corvette di 20 pezzi del calibro di libbre 12 e due sciabecchi di 16 pezzi del calibro di libbre 8. Una forza navale notevole, ma destinata a rimanere sulla carta, perché pochi giorni dopo, il 6 ottobre, veniva resa nota a Genova la dichiarazione di Giorgio III secondo cui la Gran Bretagna si considerava in stato di ostilità con gli stati mediterranei alleati della Francia, facendo esplicito riferimento a «i Porti e le Coste di Genova».

Con la dichiarazione di guerra della Gran Bretagna le imprese degli «africani» cominciarono a scolorire di fronte alla sempre maggior tracotanza della forte flotta britannica, che esercitava nel Mediterraneo il blocco contro la Francia e i suoi alleati. Nelle cronache delle gazzette sempre maggior spazio venne dato alle imprese dei corsari britannici, molti dei quali, come ben presto si venne a sapere, erano cittadini liguri. In pratica, fino all'estate

(14) *Raccolta delle leggi, ed atti del Corpo Legislativo della Repubblica Ligure*, I, Genova, Franchelli, 1798, p. 91.



Sciabecco ligure in un'incisione di Baugean. (Stampa dell'epoca)

1799 le ostilità lungo le coste della Liguria furono condotte essenzialmente da corsari liguri sotto bandiera britannica (o imperiale) oppure da altri armati a Livorno, Gibilterra e Mahon, nell'equipaggio dei quali era comunque sempre presente qualche marinaio ligure.⁽¹⁵⁾

Il 14 ottobre 1798 venne promulgata una legge che dichiarava «reo di lesa nazione» e condannava alla pena di morte e alla confisca dei beni qualunque cittadino ligure che armasse in corso sotto una bandiera nemica della Repubblica. Il giorno seguente, giunte da Livorno le notizie delle prime prede fatte da corsari di bandiera britannica, il Corpo Legislativo approvava un'altra «Legge per la protezione del Commercio Ligure» con la quale si incaricava il Direttorio Esecutivo di approntare «un armamento marittimo di quattro Legni della qualità che meglio apprenderà conveniente alla sua de-

(15) Sui rapporti fra corsari e insorgenza v. P. Giacomone Piana, *Gli orrori della fame*, cit., p. 238 sg.

stinazione, per impiegarlo nella protezione del Commercio, difesa delle Coste, e Convoglio de' bastimenti mercantili».⁽¹⁶⁾

Il 29 novembre 1798 le forze navali britanniche, violando la neutralità del porto di Livorno, s'impadronirono di due di queste unità, lo sciabeco *la Tigre* del capitano Ludovico Doderò e la polacca *Virgo Potens* del capitano Giacomo Sciaccaluga. Il 4 dicembre le coste della Liguria furono poste in stato d'assedio. Da allora le scarse forze navali della Repubblica operarono solo lungo le Riviere, cercando di proteggere almeno il cabotaggio costiero. Un avviso comparso sulla *Gazzetta Nazionale* del 9 marzo 1799 rende bene la situazione: «Partirà questa sera una Galera, con una Barca cannoniera, e un Felucone, destinata a proteggere, per quanto le sarà possibile, la navigazione dei nostri Legni commercianti».

Le operazioni offensive contro il naviglio mercantile nemico o che commerciava con esso avrebbero dovuto essere appannaggio dei corsari, ma quelli di bandiera ligure furono molto pochi, perché la legittimità delle prede veniva quasi sempre contestata, causa la debolezza del governo nei confronti degli armatori delle imbarcazioni catturate, palesi od occulti, che molto spesso vivevano a Genova e praticavano, arricchendosi, il contrabbando e la borsanera. Ne conseguiva che diversi liguri, specie quelli che avevano abbracciato con convinzione le nuove idee, primo fra tutti il famoso Giuseppe Bavastro, preferivano prendere «patenti» francesi, per non incontrare continui ostacoli alla loro attività.

Il deteriorarsi della situazione e l'evidente incapacità degli organi di governo di farvi fronte portarono a un colpo di stato: il 7 dicembre 1799 la Costituzione venne sospesa e tutti i poteri concentrati in una «Commissione di Governo» di nove membri, che nella prima seduta, tenuta il giorno successivo, deliberava «di far partire nella giornata la Galea, ed Avviso Ligure con istruzione d'incrociare sulla Riviera di Ponente, e di proteggere l'arrivo a questa Centrale de' bastimenti mercantili, e di quelli principalmente, che sono destinati all'approvvigionamento della Liguria».⁽¹⁷⁾

La Commissione di Governo faceva affidamento sulla promessa del primo console Bonaparte di inviare al più presto «centomila mine» di grano (la mina equivaleva a poco meno di un quintale) sufficienti ad assicurare la sus-

(16) *Raccolta delle leggi, ed atti del Corpo Legislativo della Repubblica Ligure*, II, Genova, Franchelli, 1798, p. 160.

(17) *Collezione delle leggi, atti, decreti e proclami della Commissione del Governo ligure*, Genova, Franchelli, 1800, p. 14.

sistenza della popolazione e delle truppe liguri e francesi, In effetti furono spedite a Genova grandi quantità di rifornimenti, utilizzando come vettori soprattutto imbarcazioni appartenenti ad armatori liguri: lo prova la corrispondenza del console ligure a Marsiglia, che teneva scrupolosamente nota di ogni singolo bastimento e del suo carico.⁽¹⁸⁾

Ma ben poche navi giunsero a destinazione, non tanto perché catturate dal nemico, ma in quanto dirottate verso altri scali. La carestia non si faceva sentire solo a Genova, per cui i bastimenti carichi di cereali che navigavano sotto costa per sfuggire ai corsari venivano fermati e costretti a scaricare la loro merce dalle guarnigioni francesi oppure dalle popolazioni della Riviera di Ponente; anche numerosi corsari liguri muniti di «lettere di marca» francesi partecipavano all'arresto delle imbarcazioni cariche di grano. Soprattutto, in un momento in cui i prezzi dei commestibili toccavano punte mai raggiunte in precedenza, molti capitani preferivano andare a vendere il carico a Livorno, in Corsica, in Spagna, piuttosto che correre i rischi della traversata verso Genova, anche se la Commissione di Governo offriva buoni prezzi e cospicui premi per ogni carico entrato in porto.⁽¹⁹⁾

Il blocco di Genova (1800)

Nel periodo 1799-1800 furono frequenti i combattimenti fra unità di bandiera ligure e gli avversari. I singoli episodi di valore, che pure vi sono stati, si inquadrano in una tradizione secolare di dedizione al servizio e di onore militare che in Liguria esisteva e di cui questi anni videro alcuni fra gli ultimi esempi.

Le operazioni navali erano caratterizzate dall'impiego di unità di piccole dimensioni, che avevano elevata manovrabilità, un buon armamento ed erano capaci di navigare anche con pochi refoli di vento, mentre le cannoniere rappresentavano una soluzione economica e tatticamente valida al problema della difesa dei porti e di determinati passaggi obbligati in ambiti litoranei. Poiché questi tipi di navi erano utilizzati da entrambi i belligeranti, non vi era alcun squilibrio tecnologico a sfavore della Marina ligure, che restava però soverchiata dal punto di vista numerico. Piuttosto va ricordato che le modalità delle azioni non si discostavano dalle pratiche tradizionali di una

(18) ASGe, *Archivio segreto*, 2624: Lettere consoli, Marsiglia (1800-1804).

(19) G. Assereto, *La seconda Repubblica Ligure*, Milano, Selene, 2000, p. 24-27.

guerriglia marittima che da secoli era un fenomeno costante nel Mediterraneo.

Occupata la Riviera di Levante, il 5 e 6 aprile 1800 le truppe austriache sferrarono un'offensiva che, grazie all'appoggio della flotta britannica, isolò l'armata del generale Massena all'interno di Genova, che il 21 aprile vi rimase isolata: ebbe così inizio quello che venne poi ricordato come il «blocco di Genova». Le vicende di quei tragici mesi sono note fin nei minimi particolari per la gran copia di diari, memorie e studi che le riguardano; sul mare gli scontri non mancarono, ma non ha fondamento il luogo comune che vorrebbe i Francesi protagonisti esclusivi anche di questi. La flottiglia francese non era direttamente impegnata nella difesa di Genova, avendo il compito di scortare i bastimenti mercantili lungo le coste della Riviera di Ponente. È però vero che i corsari liguri erano pochi, e furono quelli sotto bandiera francese a distinguersi nel tentativo di fare arrivare viveri alla città affamata, primo fra tutti Giuseppe Bavastro con il suo sciabecco *Le Massena*.

Il nome di Bavastro è rimasto legato al combattimento navale più celebre dell'assedio, ovvero la cattura della galea *Prima*, avvenuta la notte fra il 20 e il 21 maggio 1800. Per quanto la realtà dei fatti sia stata accertata da Giuseppe Pessagno ottant'anni fa, in libri e articoli di divulgazione si continua ancor oggi a leggere delle mirabolanti imprese compiute da Bavastro al comando di una vecchia galea, con la quale avrebbe affrontato in impari combattimento le navi britanniche che bombardavano Genova.

Bavastro non fece mai parte della Marina della Repubblica Ligure, con buona pace di quanti hanno scritto che vi ebbe il grado di capitano di fregata (che non esisteva); la galea *Prima* era nuova, essendo stata varata il 5 luglio 1799. La nave era al comando di Patrizio Galleano il quale la guidò il 20 maggio in una sortita volta ad allontanare le barche cannoniere nemiche, il che portò a un breve scambio di cannonate con una fregata britannica, con nessun danno per entrambe le parti. Non fu certo un gran combattimento, ma comunque un'azione valorosa, come tale riconosciuta dallo stesso nemico.⁽²⁰⁾

Galleano era quello stesso che a suo tempo era riuscito a evitare di andare in Egitto, ed evidentemente il generale Massena non si fidava molto di lui, per cui la sera stessa mandò a bordo Bavastro, in qualità di «valoroso

(20) Cfr. E. Cernuschi, "Prima, l'ultima galea", *Rivista Marittima*, CXXXI (1998), aprile 1998, p. 83-88.

Lord Keith (George Elphinstone visconte Keith), comandante della squadra navale che bloccò Genova nel 1800. (Stampa dell'epoca)



compagno» e «integerrimo testimoniaio», una specie di commissario politico si direbbe oggi. Quella notte dieci scialuppe britanniche, con a bordo un centinaio fra marinai e

soldati di Marina, si insinuarono nella bocca del porto e circondarono la *Prima*. Dal bordo partì solo qualche colpo di fucile, mentre la ciurma insorgeva lanciando grida di «Viva il Principe!» e «Viva gli Inglesi!».⁽²¹⁾

Si noti che la maggior parte dei forzati erano detenuti politici e contadini controrivoluzionari che il governo ligure non si faceva scrupolo di condannare al remo. Nel brevissimo combattimento i Britannici ebbero cinque feriti, i genovesi un morto e quindici feriti. Bavastro, visti inutili i suoi appelli alla resistenza, si salvò a nuoto. La *Prima*, rimorchiata a Livorno, fu poi ceduta alla Marina del Regno di Sardegna, che la ribattezzò *Santa Teresa* e la mantenne in servizio fino al 1810.⁽²²⁾

(21) I giornali genovesi del tempo, non potendo ammettere che la galea fosse stata sorpresa all'ancora, inventarono una sortita notturna, ma per il resto diedero una versione abbastanza precisa. Nel corso dell'Ottocento i fatti sono stati man mano ingranditi, fino all'epica narrazione di Eugenio Bucci, su cui si sono basate quasi tutte le pubblicazioni successive: cfr. E.B. di Santafiora [E. Bucci], *Il blocco di Genova*, Genova, F. Oliveri & C., 1909, p. 43. La verità venne ristabilita da Giuseppe Pessagno nel suo articolo "L'ultimo trionfo navale della vecchia Repubblica (11 agosto 1788)", *Il Raccoglitore Ligure*, anno II (1933), n. 8, p. 1-3 e n. 9, p. 24. In esso Pessagno, che era allora direttore dell'Archivio di Stato di Genova, pubblica il rapporto del comandante la galea sugli avvenimenti della notte del 20-21 maggio 1800; egli fa apparire la *Prima* come una delle navi che l'11 agosto 1788 catturarono lo sciabecco algerino *Uccello*, ma in epoca di dittatura era l'unico modo per pubblicare un documento tanto in contrasto con la *vulgata* dominante.

(22) Un'altra leggenda dura a morire è quella della sorte dei galeotti imbarcati sulla *Prima*. Il 21 maggio l'ammiraglio Keith restituì i 115 criminali comuni che facevano parte della ciurma, trattenendo solo i «politici». Si afferma che Massena abbia fatto fu-

Il 4 giugno 1800 il generale Massena dovette sottoscrivere la capitolazione della città, ottenendo però di potersi ritirare in Francia con i resti del suo esercito e tutti quanti avessero voluto seguirlo; tale possibilità venne estesa anche ai bastimenti di bandiera francese che si trovavano nel porto di Genova, ma non a quelli di bandiera ligure. L'occupazione austriaca durò solo una ventina giorni, durante i quali i Britannici portarono via le poche unità navali trovate nel porto, lasciando solo lo scafo della galea *Seconda*, ormai non più in grado di navigare.

La seconda Repubblica Ligure (1800-1805)

Le truppe francesi rientrarono a Genova il 24 giugno, in seguito alla battaglia di Marengo, installando una «Commissione Straordinaria di Governo» che resse la Repubblica Ligure dal 2 luglio 1800 al 30 luglio 1802. La situazione finanziaria era disastrosa e la Commissione poté far ben poco per la Marina, malgrado l'impudenza dei corsari si fosse ormai spinta fino a prendere i bastimenti a un tiro di schioppo delle spiagge: la quasi assoluta mancanza di denaro impediva ogni provvedimento efficace per la protezione della navigazione lungo le coste della Liguria, costringendo a sollecitare l'aiuto della Marina francese, che mandò a Genova il brick *L'Abeille* e lo sciabecco *Le Joubert*. Solo nel marzo 1801 la Commissione Straordinaria riuscì a trovare i mezzi per poter armare qualche bastimento con cui dar la caccia ai corsari e per far impostare in arsenale due piccoli brick, *Il Giano* e *La Liguria*.

La firma dei preliminari di pace tra la Francia e la Gran Bretagna, avvenuta a Londra il 1° ottobre 1801, rianimò gli animi e fece sperare in un futuro migliore, anche se la situazione restava grave, come scriveva la *Gazzetta Nazionale della Liguria* del 14 novembre 1801: «Non basta ancora, per la sicurezza della nostra navigazione, che siano sottoscritti i preliminari di pace coll'Inghilterra, e che sia spirato il prefisso termine di un mese per la cessazione delle ostilità nel Mediterraneo: gli armamenti in corso sono proibiti, e le squadre, e i legni da guerra non possono più dare alcuna inquietudine, e rientrano ne' loro porti. Ma i pirati barbareschi, e tanti altri assassini di ma-

cilare questi forzati: in realtà si limitò a consegnarli al governo ligure, che li destinò a pompar l'acqua dalla sentina della vecchia galea *Seconda*: cfr. E.B. di Santaflora [E. Bucci], *Il blocco di Genova*, cit., p. 43 sg., che pubblica i relativi documenti.

re che non hanno né bandiera, né nome, né patria, profittano di questa circostanza per esercitare più impunemente l'infame loro professione, e scorrono su i litorali più frequentati, e rendono anche più di prima pericolosa la navigazione».⁽²³⁾

Il trattato definitivo di pace venne stipulato ad Amiens il 25 marzo 1802 e la notizia venne accolta a Genova con grande soddisfazione, anche se la Gran Bretagna rifiutava di riconoscere la Repubblica Ligure a meno che non fosse ripristinato l'ordinamento anteriore al 1797. Le speranze di una ripresa dei traffici marittimi trovarono eco nell'articolo 14 della nuova Costituzione promulgata il 24 giugno 1802: «Il Popolo Ligure onora, e protegge il Commercio. Sarà stabilito in Genova un Arsenale di Costruzione, e la Repubblica manterrà un Armamento marittimo, composto almeno di due Vascelli da 74, due Fregate, e quattro Corvette. Tre milioni sono assegnati annualmente alle spese della Marina. Sarà fatta una classificazione generale della gente di mare. Le diverse disposizioni di questo Articolo serviranno di base alla Legge Organica sulla Marina, e sul Commercio».⁽²⁴⁾

Il 27 settembre 1802 era decretata la costruzione della prima fregata e nello stesso tempo veniva mandata in corso una flottiglia composta dai due brick nazionali *Il Giano* e *La Liguria* e dallo sciabecco *Il Serpente*. Ma ben presto la pace tra Francia e Gran Bretagna si rivelò effimera e le ostilità ripresero (16 maggio 1803). Con lo svanire le speranze, gli stanziamenti previsti per la Marina vennero dirottati per far fronte a necessità più urgenti, tanto che nel 1804 i due brick erano in disarmo e le forze navali in attività erano formate solo da quattro feluconi presi a nolo da armatori di Chiavari, ridotti ancora a tre nel maggio 1805. Lo stato di guerra rese inoltre sempre più pesante il controllo francese sulla Repubblica: Napoleone volle il Lazzeretto della Foce e la zona adiacente per installarvi un cantiere navale, e impose al governo una leva forzata di marinai da mandare a Tolone a prestar servizio sulle navi francesi.

L'Impero Francese circondava quasi da ogni parte il piccolo stato, assoggettando le merci liguri a pesanti oneri daziari: in queste condizioni la sovranità nominale della Repubblica finiva per costituire solo un ostacolo per i tentativi di aprire nuovi sbocchi commerciali che potessero in parte compensare le perdite causate dal blocco britannico. Di conseguenza il Senato

(23) *Gazzetta Nazionale della Liguria*, n. 23 (14 novembre 1801), p. 179.

(24) *Costituzione della Repubblica Ligure con le successive leggi organiche*, Genova, Stamperia Nazionale, 1803, p. 24.

deliberò il 25 maggio 1805 di chiedere l'annessione alla Francia, motivando, tra l'altro, questa decisione con la mancanza di mezzi per proteggere il commercio.

Il 4 giugno 1805, a Milano, il doge Girolamo Durazzo presentava a Napoleone il decreto del Senato e «il Voto della Nazione» per la riunione della Liguria alla Francia. Due giorni dopo, con un decreto imperiale datato «*Au Palais de Milan le 17 prairial an XIII*» (6 giugno 1805) il territorio della Repubblica Ligure era trasformato nei dipartimenti francesi di Genova, Montenotte e Appennini.

La sera del 10 giugno 1805 la bandiera bianca con la croce di San Giorgio veniva ammainata per l'ultima volta a bordo di una nave da guerra; all'alba del giorno seguente i tre feluconi della flottiglia ligure, misero resto di una flotta che un tempo aveva dominato il Mediterraneo, innalzavano il tricolore.

Appendice

Ordinamento della Marina della Repubblica Ligure

L'ordinamento della Marina genovese era caratterizzato dall'assoluta separazione tra la squadra delle galee, considerata l'unica, vera Marina militare, e le navi a vela, per le quali non esisteva un personale in servizio permanente. Per quanto possa sembrare incredibile, questa anacronistica concezione sopravvisse alla caduta della Repubblica aristocratica, perpetuandosi sotto la Repubblica Ligure.

Amministrazione centrale

Vigendo il regime aristocratico l'ordinamento delle forze armate genovesi vedeva la preminenza della Marina rispetto all'Esercito, aspetto sottolineato dal fatto che le *Leges Novæ* del 1576 (in pratica la Costituzione della Repubblica) dettavano norme precise per il comando delle forze navali, mentre quelle terrestri non erano nemmeno menzionate.

Fino al 1797 il comando supremo delle forze armate di terra e di mare era esercitato dai due Collegi dei Governatori (Senato) e dei Procuratori (Camera) cui spettava congiuntamente, come se si fosse trattato di un unico organo, la funzione di governo e di reggimento politico dello Stato. Il doge, che durava in carica un biennio, non esercitava individualmente alcuna autorità. I «Serenissimi Collegi» assommavano le funzioni che, nell'attuale ordinamento dello Stato italiano, sono ripartite fra il presidente della Repubblica, il consiglio dei ministri e i singoli ministri. Nell'esercizio della loro attività i Collegi erano però vincolati all'osservanza delle leggi e deliberazioni dei due Consigli, Maggiore e Minore, cui spettava il potere legislativo.

Prima di essere sottoposte alla discussione e deliberazione finali dei Collegi riuniti le singole pratiche erano esaminate dalle «Giunte», commissioni miste di senatori e procuratori che operavano di norma in sede referente, ma, qualora espressamente delegate, potevano esercitare anche poteri esecutivi. Le questioni di carattere navale erano devolute alla «Giunta della Marina» mentre non fu mai ritenuto necessario istituire una giunta permanente che si interessasse della materia militare.

Organi esecutivi dei Collegi erano i «Magistrati», organismi collegiali che svolgevano funzioni sia amministrative, sia giurisdizionali. La competenza in materia di Marina era ripartita fra Magistrati diversi: alla squadra delle galee provvedeva il «Magistrato dei provvisori delle galee» (chiamato

correntemente «Magistrato delle galee»), alla Marina mercantile soprintendeva il «Magistrato dei Conservatori del mare», la manutenzione del porto di Genova rientrava fra i compiti del «Magistrato dei Padri del comune» mentre l'arsenale aveva avuto un Magistrato proprio fino al 1738, poi assorbito dal Magistrato delle galee.

Le unità a vela noleggate per essere impiegate come navi da guerra erano gestite di volta in volta da organismi diversi, di solito i Conservatori del mare, ma anche dalla stessa Giunta della Marina. In questo campo l'unico organismo permanente era la «Deputazione all'armamento contro i corsari barbareschi», istituita nel 1741, che però non era un «Magistrato» e si occupava solo delle navi di sua proprietà. La Deputazione, composta di sei soggetti eletti dai Serenissimi Collegi, tre nobili e tre scelti fra i principali commercianti, aveva il compito di amministrare la «Confraternita di Nostra Signora del Soccorso contro gli Infedeli», impiegando i fondi raccolti per armare navi a vela da spedire in corso contro i barbareschi.⁽²⁵⁾

Questo ordinamento era assai meno irrazionale di quanto sembri a prima vista, poiché alla molteplicità di organi esecutivi faceva riscontro l'accentramento del potere decisionale nei Serenissimi Collegi e il fatto che tutti gli organi avessero sede nello stesso edificio (l'attuale Palazzo Ducale), salvo i Conservatori del Mare, collocati vicino a piazza Banchi, centro dell'ambiente armatoriale genovese fino ai primi decenni del secolo XX.

L'autorità dei Serenissimi Collegi era ancor più accentuata dal fatto che nella Marina genovese non esistevano in permanenza ufficiali generali. Le *Leges Novae* del 1576 prevedevano che il comando delle forze navali fosse retto da un *Generale delle galee*, il quale doveva essere eletto dai due Consigli tra i membri del patriziato e restava in carica due anni; ma dopo il 1685 si elesse solo qualche *Commissario generale*, la cui autorità era circoscritta alle navi sottoposte alle sue dipendenze e che durava in carica solo il tempo necessario per portare a termine una specifica incombenza.

Il Governo Provvisorio installatosi il 14 giugno 1797 istituì il giorno stesso quattro Comitati, ognuno formato da tre dei suoi membri. Fra questi il «Comitato Militare» ebbe la direzione delle forze armate di terra e di mare, assumendo tutte le competenze dei soppressi Magistrati di Guerra e delle

(25) Le navi della Deputazione erano soggette alle leggi e ai regolamenti della Marina mercantile e restavano sottoposte alla giurisdizione civile e penale dei Conservatori del Mare; esse venivano armate «in guerra» con deliberazione dei Serenissimi Collegi, ai quali la deputazione era direttamente subordinata.

galee, esclusa solo la giurisdizione criminale.

La Costituzione del 1798, ricalcata su quella francese dell'epoca, affidò il potere esecutivo a un «Direttorio Esecutivo» di cinque membri, alle cui dipendenze venne posto un «Ministro della Guerra, e della Marina» che, in base alla legge del 17 febbraio 1798, aveva competenza su tutto quanto concerneva il personale della «Forza Armata sì di terra, che di mare», nonché «l'Amministrazione dei Porti, Arsenali, Lazzeretti, Ufficio, ed Officiali di Sanità, provviste, e magazzini destinati al servizio sì della Forza Armata di terra, che della Marina» e «la costruzione, riparazione, manutenzione, ed armamento di ogni specie di bastimento Nazionale». Il personale già alle dipendenze del Magistrato delle Galee formò il «Burò di Marina» cui vennero devolute le questioni amministrative.

Un ordinamento del genere trascurava il fatto che a Genova non esisteva una burocrazia vera e propria, ma solo personale con compiti giudiziari o di registrazione degli atti, mentre molte delle funzioni che altrove erano svolte da impiegati a Genova erano state affidate in passato ai singoli membri dei vari «Magistrati». Ne derivava che sul Ministro veniva a gravare un carico di lavoro eccessivo per un uomo solo, con conseguenze negative sull'andamento degli affari militari che non tardarono a manifestarsi.

Marina ed Esercito venivano messi sullo stesso piano, anzi non venne neppure previsto di unificare il comando delle forze navali, affidandolo a una sola persona, mentre le truppe ebbero quasi sempre un generale in capo, perlopiù francese. La distinzione fra galee e navi a vela venne invece mantenuta, attribuendo le funzioni esecutive relative alle prime a due «Cittadini aggiunti per gli interessi dell'ex Magistrato delle galee» permanenti, mentre alle seconde provvidero uno o due «Deputati all'Armamento», nominati di volta in volta e scelti quasi sempre tra i membri del Tribunale di Commercio.

La «Commissione di Governo» insediatasi il 7 dicembre 1799 si divise in tre Comitati, uno dei quali «Di Guerra, Marina, e Affari esteri», alle cui dipendenze venne posta una commissione denominata «Amministrazione di Guerra, e Marina» che esercitava i poteri già spettanti al Ministro, tornando così a un organismo collegiale più rispondente alla realtà della situazione. L'«Amministrazione di Guerra, e Marina» rimase in carica fino al novembre 1800, quando venne soppressa dalla «Commissione Straordinaria di Governo» che nominò di nuovo un Ministro di Guerra e Marina.

La Costituzione del 1802 pose al vertice dello Stato un Senato, composto di trenta membri, presieduto dal Doge e diviso in cinque «Magistrati», fra cui il Magistrato di Guerra e Marina, composto di cinque senatori, com-

preso il presidente. Questi faceva le funzioni di Ministro e aveva un seggio nel Magistrato Supremo, presieduto dal Doge. I quattro senatori del Magistrato di Guerra e Marina si alternavano di anno in anno nella carica di «Deputato agli affari di mare». Il Senato eleggeva i capitani dei bastimenti da guerra e in caso di spedizione di più bastimenti uniti insieme ne designava il comandante scelto fra i capitani dei medesimi.

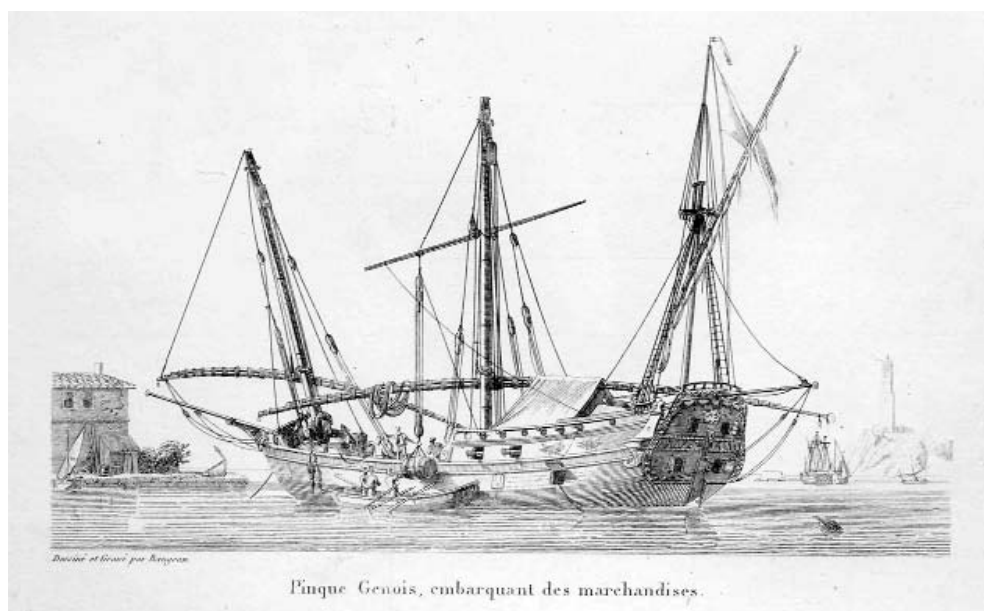
Con l'annessione di Genova all'Impero Francese il Magistrato di Guerra e Marina fu sciolto, ma gli uffici da esso dipendenti continuarono a funzionare per un certo periodo di tempo. L'amministrazione francese venne installata in meno di due mesi, e gli impiegati di quella ligure furono incorporati nei suoi ranghi; già il 18 Termidoro anno XIII (6 agosto 1805) l'Arci-Tesoriere Le Brun, incaricato dell'organizzazione dei nuovi dipartimenti, decretava che la Municipalità di Genova occupasse «la partie du Palais ci-devant national ou était établi le président de la guerre et de la marine et ses bureaux».

Arsenale, porto, cantieri

L'arsenale di Genova, le cui origini risalivano al XII secolo, negli ultimi decenni del Settecento si trovava in piena decadenza e buona parte dell'area era occupata da magazzini appartenenti a enti pubblici e a semplici privati. Alla costruzione delle galee era rimasto adibito uno solo degli scali, gli altri erano affittati a privati che vi costruivano per loro conto piccoli bastimenti a remi o a vela, al massimo dei pinchi, la tipica imbarcazione da commercio dei genovesi. L'amministrazione dell'arsenale faceva capo a un funzionario con il titolo di «soprintendente» mentre un «capo mastro costruttore» dirigeva la costruzione delle galee, valendosi di lavoranti assunti temporaneamente e licenziati una volta terminato il lavoro.⁽²⁶⁾

Le galee avevano sede in una delle darsene, detta «darsena delle galee» per distinguerla dalla contigua «darsena del vino», chiamata così perché vi ancoravano i bastimenti carichi di botti. Questa darsena era l'unica base navale della Repubblica, ma le sue condizioni non erano migliori di quelle dell'arsenale. Salvo pochi edifici a uso della Marina, quali il «Palazzetto» e l'ospedale, gli spazi erano occupati da privati o da altre amministrazioni; lo

(26) L. Gatti, *L'Arsenale e le galee. Pratiche di costruzione e linguaggio tecnico a Genova tra medioevo ed età moderna*, Genova, Centro di studio sulla storia della tecnica del Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1990.



Pinco ligure in un'incisione di Jean Jérôme Baugean. (Stampa dell'epoca)

specchio acqueo era poco profondo e di difficile accesso, tanto che farvi entrare una galea era considerato una delle massime manifestazioni di perizia marinaresca. La Deputazione all'Armamento aveva un ancoraggio al «molo vecchio», ma questo non era utilizzabile per i vascelli di linea, che potevano essere ormeggiati solo presso il «molo nuovo» dove però restavano esposti ai venti spiranti dal largo.⁽²⁷⁾

L'arsenale era l'unico cantiere navale in senso moderno esistente in Liguria: costruzioni mercantili o da pesca erano diffuse in molti centri costieri, ma il cantiere era semplicemente uno spazio libero o liberabile vicino al mare, senza importanti attrezzature fisse: qualche «capra» per sollevare pesi, qualche magazzino, o anche una baracca di legno costruita per l'occasione allo scopo di proteggere i materiali. Le sedi di costruzione specificatamente rivolte alle unità d'uso prevalentemente militare avevano la tendenza a concentrarsi nella capitale e zone circostanti, quali Sestri Ponente, San Pier d'A-

(27) Sulla configurazione e sulle vicende del porto di Genova vi sono molti testi; da ultimo v. P. Campodonico, *La Marineria Genovese dal Medioevo all'Unità d'Italia*, Milano, Fabbri, 1989, in particolare p. 175 ss.



Cristophe Saliceti, il diplomatico francese all'origine della costruzione del cantiere navale della Foce. (Stampa dell'epoca)

rena e alla Foce (come era detta, per antonomasia, la foce del torrente Bisagno).⁽²⁸⁾

La Repubblica Ligure non apportò alcun cambiamento a questa situazione, salvo affidare l'arsenale e la darsena a un «ispettore di Marina», il quale ebbe anche la direzione del personale della Marina e delle ciurme quando prestavano servizio a terra. Il 31 agosto 1797 il Governo Provvisorio

sospese la costruzione di uno scafo di galea impostato l'anno prima per sostituire quello ormai vecchio e inservibile della galea *Raggia*. I lavori della nuova galea ripresero nel settembre 1798 per disposizione del Corpo Legislativo, ed essa venne varata il 5 luglio 1799 con il nome di *Prima*, ultima unità di questo tipo a essere costruita in un cantiere italiano. Le altre costruzioni effettuate in arsenale per conto del governo ligure furono pochissime: un mistico, una palandra e una lancia cannoniera nel 1799 e i due piccoli brick *Il Giano* e *La Liguria* varati nel 1802.

Il 27 settembre 1802 fu decretata la costruzione della prima fregata della nuova Marina ligure, che venne impostata su uno scalo allestito sulla spiaggia di Sestri Ponente, dove avrebbe dovuto sorgere il nuovo arsenale di costruzione previsto dalla Costituzione della Repubblica. La rottura del trattato di Amiens impedì la realizzazione del progetto, e lo scafo in costruzione venne ceduto nel 1804 alla Marina francese.⁽²⁹⁾

(28) L. Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova*, Genova, Brigati, 1999, p. 19-40.

(29) Sulla costruzione di questa nave, che fu sempre designata come la «Fregata nazionale», cfr. P. Giacomone Piana, *Fregate per la Repubblica*, cit., p. 49-54.

Il cantiere navale della Foce non appartenne mai alla Repubblica Ligure. Il 17 aprile 1803 il ministro plenipotenziario francese Saliceti presentò al Senato una richiesta del primo console Bonaparte di stabilire in Liguria un cantiere per la costruzione di navi da guerra, a spese e per conto della Repubblica Francese.

Poiché si voleva riservare la spiaggia di Sestri Ponente alle costruzioni nazionali, l'ingegnere navale Lefevre scelse l'area adiacente al lazzeretto della Foce, e nel luglio dello stesso anno iniziò la costruzione del primo scalo, nucleo iniziale del futuro cantiere.⁽³⁰⁾

La squadra delle galee

La squadra delle galee statali della Repubblica di Genova sorse nel 1559, quando si volle avere un piccolo nucleo di unità sempre disponibili per la protezione delle acque della Liguria e della Corsica; il grosso delle forze navali genovesi era costituito da galee di proprietà privata, come era sempre stato in passato, che potevano essere chiamate altrove a tutela degli interessi della monarchia iberica di cui erano al servizio come «assentisti».⁽³¹⁾

Nel 1774 la forza della squadra delle galee era stata fissata in quattro unità, denominate *Capitana*, *Raggia*, *Santa Maria* e *San Giorgio*; però dal 1777 le galee effettivamente in servizio erano soltanto tre, mentre lo scafo più vecchio veniva impiegato come deposito della gente di ciurma vecchia o inabile. I nomi assegnati alle galee erano sempre gli stessi, poiché nel 1656, per togliere ogni occasione di disputa fra i capitani, era stato fissato il rango e l'ordine di precedenza di ciascuna unità.

La «marineria» di una galea, cioè l'equipaggio vero e proprio, si divideva in ufficiali, marinai e ciurma; vi erano poi i bombardieri, addetti alle artiglierie, e le truppe imbarcate che formavano la «guarnigione». Solo parte della «marineria» era in servizio permanente, il resto veniva arruolato quando le galee uscivano dallo «sciverno» e congedato al momento del disarmo.

(30) Sulla spiaggia alla foce del torrente Bisagno si costruivano da tempo grandi navi a vela, ma fu Edoardo Bucci a far risalire al XV secolo l'origine del cantiere navale della Foce, confondendolo volutamente con il Lazzeretto: cfr. E.B. di Santafiora [E. Bucci], *Il cantiere navale della Foce*, terza edizione, Genova, Tipografia G. Sambolino e figli, Genova, 1941.

(31) Cfr. V. Borghesi, «Il Magistrato delle galee (1559-1607)», *Guerra e commercio nell'evoluzione della Marina genovese tra XV e XVII secolo*, II, Genova, Centro Studi per la Storia della Tecnica in Italia del C.N.R., 1973, p. 189-223.

Nel 1778 il personale a soldo tutto l'anno era di soli 198 individui, ovvero 4 capitani, 8 gentiluomini di poppa, 4 cappellani, 4 chirurghi, 4 scrivani, 26 piloti e comiti, 5 "agozili", 9 bombardieri compreso un tenente, 18 timonieri, 34 marinai di guardia, 45 marinai di vela, 13 proeri, 16 capi di maestranza, 8 aiutanti e garzoni di maestranza.

La carriera di ufficiale a bordo delle galee era riservata esclusivamente ai patrizi. Un capitano di galea era equiparato a colonnello, e un gentiluomo di poppa a capitano; i primi quattro fra i gentiluomini di poppa in servizio avevano il titolo di «anziano», che dava loro diritto a un supplemento di paga, i quattro più giovani quello di «sotto anziano». Dal 1710 il gentiluomo di poppa più anziano fra tutti era onorato del titolo di «capitano intrattenuito», che gli conferiva il rango di colonnello e la relativa paga.

Si cominciava servendo a bordo di una galea (o di una nave a vela) come «volontario», una posizione simile a quella dei cadetti di altre nazioni, priva però di una regolamentazione definitiva; solo nel 1763 venne stabilito che potevano essere eletti in gentiluomini di poppa solo coloro che avessero fatto almeno quattro viaggi sopra pinchi o barche e che fossero intervenuti alla Scuola di Nautica stabilita nella darsena. L'organico ridotto all'osso rendeva la carriera lentissima: nel 1800 l'«anziano» della galea *Prima*, Paolo Gerolamo Mambilla, contava 66 anni d'età e 39 di servizio.

I marinai veri e propri richiesti da una galea erano assai pochi e la maggior parte veniva dalla zona attorno Noli e Spotorno, mentre quelli addetti alla sorveglianza della ciurma erano per lo più genovesi.

La ciurma si divideva in forzati (criminali comuni condannati a scontare sulle galee le pene loro inflitte), schiavi (corsari barbareschi fatti prigionieri) e «buonavoglia», vogatori volontari che accettavano di servire per un compenso; questi ultimi erano miserabili che si arruolavano per cinque anni spinti dalla disperazione o per sfuggire alla giustizia, condividendo le condizioni di vita e di lavoro degli altri galeotti. Al completo la ciurma della galea *Capitana* doveva contare 318 uomini, e 255 ciascuna delle altre tre, in totale 1083, mentre nel 1795 ve ne erano solo 780 (400 forzati, 110 schiavi e 270 «buonavoglia»), dai quali andavano dedotti gli invalidi, i vecchi e gli ammalati, restandone solo il numero bastevole ad armare due galee.

L'instaurazione della Repubblica Ligure apportò pochissimi cambiamenti nelle secolari tradizioni che regolavano la vita delle galee, le quali conservarono i vecchi nomi fino al marzo 1798, quando questi vennero aboliti e le unità si chiamarono *Prima*, *Seconda* e *Terza*. Nel successivo mese di aprile le galee navigabili si ridussero a due e dal gennaio 1799 a una sola, con conseguenti cambi di denominazione che rendono difficile identificare

questo o quello scafo. Nel marzo 1800 il vecchio scafo della galea *Prima* fu posto in disarmo a Savona e l'equipaggio tornò a Genova via terra per imbarcarsi sulla galea nuova, che aveva preso il nome di *Prima*. La galea *Seconda* si trovava in darsena in condizioni di non poter navigare e vi rimase fino al 1805, ultimo residuo di un glorioso passato.

Quanto al personale, i gentiluomini di poppa furono denominati «ufficiali di poppa» e, teoricamente, la carriera venne aperta anche ai non patrizi: in pratica, poiché non vi furono nuove nomine, il corpo degli ufficiali rimase uguale a quello di prima. Nei primi momenti di entusiasmo democratico venne invece adottato qualche provvedimento per migliorare la situazione delle ciurme: si stabilì di non arruolare più buonavoglia, sostituiti da «volontari di Marina» che godevano gli stessi diritti dei marinai, si abolirono le pene corporali, furono liberati gli schiavi. Ma buona parte di queste innovazioni ebbe breve durata: una grave insurrezione verificatasi in agosto a bordo di una galea portò il Comitato Militare a ripristinare, il 27 settembre 1797, la pena del bastone, ritenuta l'unico mezzo per mantenere l'ordine fra i galeotti.

Il fallimento del tentativo di cattivarsi la benevolenza degli stati barbareschi portò ben presto al ripristino della situazione precedente: nell'aprile 1798 il Corpo Legislativo decretò che i barbareschi fatti prigionieri dovessero essere «consegnati alla Nazione per essere impiegati in qualità di prigionieri di guerra nei pubblici lavori» in cambio di un premio di lire 200 per ognuno da corrispondersi ai loro catturatori. Il termine «prigionieri di guerra» era stato adottato per aggirare l'articolo della costituzione che proibiva la schiavitù, ma solo il nome era mutato, non le mansioni o le diminuzioni di libertà: nel 1799 compaiono 25 «turchi» nel ruolo di equipaggio della galea *Seconda*. Gli ultimi schiavi furono liberati solo nel 1805, quando Napoleone prese possesso della Repubblica Ligure e dopo che i bey di Algeri, Tunisi e Tripoli ebbero liberato i liguri loro prigionieri.

Il ripristino della pena del bastone non valse a impedire il diffondersi nelle ciurme di un grave stato di insubordinazione, aggravato dalla pratica del governo ligure di condannare al remo i prigionieri catturati durante la repressione dei moti controrivoluzionari, che si trovavano ad essere trattati alla stregua di criminali comuni. Il malcontento delle ciurme esplose violentemente il 17 marzo 1798 con una grave sommossa, nel corso della quale fu ucciso un aguzzino. L'immediata repressione, culminata nella fucilazione dei due forzati colpevoli del delitto, valse a riportare l'ordine, ma la possibilità d'impiego delle galee rimase gravemente compromessa, come dimostrò, due anni dopo, l'insurrezione verificatasi a bordo della *Prima*.

Dopo l'assedio del 1800 i compiti della Marina regolare si ridussero alla sorveglianza dei forzati, impiegati come uomini di fatica nei laboratori della darsena e dell'arsenale, nei cantieri navali, all'espurgo del porto e in opere di pubblica utilità. Solo nel 1803 si arrivò a una generale riforma di tutto il personale inutile, della quale fu incaricato il senatore Montaldo, deputato agli affari di mare, il cui rapporto si può ritenere l'epitaffio della Marina militare genovese: «Mi faccio un dovere di sottoporre a' vostri maggiori lumi la lista di tutti gli individui, che compongono, ossia componevano una volta la Marina militare, qual marca la superfluità di tanti uffiziali, ed altri inserienti, che inoperosamente sono a carico della nazione, e che fa chiaramente vedere la necessità, non che la convenienza d'una riforma [*sic*], dimissione, giubilazione, e ritenzione equamente proporzionate, conservando per ora quanti son necessari per la polizia della darsina, ed arsenale, per la cura de' pochi effetti di Marina, e per la custodia de' condannati». Veniva quindi proposta la «giubilazione» (pensionamento) del capitano di galea Patrizio Galleano e degli ultimi quattro «ufficiali di poppa», «inutili, dacché non esiste, che un solo scaffo [*sic*] innavigabile», dei piloti, timonieri e marinai di vela ancora esistenti nonché di parecchi altri impiegati.⁽³²⁾

In base al decreto 15 marzo 1805 erano conservati in servizio il capitano del porto con il suo marinaio, l'ispettore della darsena con due aiutanti, tre cappellani (frati cappuccini), il munizioniere, uno scrivano, un medico, un infermiere e due chirurghi per l'ospedale, cinque comiti «per le guardie al deposito de' forzati, direzione de' lavori da farsi da medesimi, ed altri», cinque individui di maestranza (calafato, capo remolaro, capo barilaro), tre agozili «custodi de' condannati» e un numero indeterminato di marinai «guardie de' Condannati». Vi erano poi tre timonieri, un sotto-timoniere e sei marinai «per la guardia in porto, pattuglie e simili servizi», da pagarsi però solo quando venissero impiegati.

Con l'unione di Genova alla Francia, nella darsena fu costituito un bagno penale, sotto l'alta direzione di un ispettore capo, direttamente dipendente dal prefetto marittimo.

(32) ASGe, *Guerra e Marina*, 514: Pratiche pubbliche 1801-1803, Rapporto del senatore Montaldo sulla riforma delle paghe de' stipendiati di mare, e ritenzione sulle paghe de' giubilati (4 settembre 1803).

La flottiglia ligure

La legge del 5 settembre 1798 sull'«Armamento marittimo a protezione del commercio», articolo 1°, stabiliva che «La Marina Militare Ligure sarà composta di Legni da remo, e di vela quadra», ma questa disposizione non venne mai applicata, e fino al 1805 l'unico personale in servizio permanente della Marina militare rimase quello addetto alle galee. La scelta di non costituire un quadro permanente di equipaggi delle navi a vela fu motivata essenzialmente da considerazioni economiche: la situazione finanziaria in cui versava la Repubblica rendeva difficile anche il pagamento dei noli e dei salari, tanto che alcuni capitani dovettero accettare, a saldo delle loro spettanze, legnami, cannoni fuori uso e altri oggetti. Nei primi tempi il complesso delle unità a vela non ebbe neppure una denominazione precisa, poiché quella di «Armamento marittimo» comprendeva anche le galee in corso: il termine «Flottiglia ligure» compare solo nel 1799.

La maggior parte delle unità a vela erano mercantili noleggiati, ai quali si affiancavano le poche imbarcazioni «di spettanza nazionale» costruite in arsenale. Si noti che i bastimenti noleggiati per essere armati in guerra dovevano essere assicurati, a spese del governo, contro il rischio di cattura da parte dei corsari barbareschi; dal gennaio 1798 la copertura assicurativa venne estesa anche a coprire il rischio di cattura da parte di navi di altre nazioni.

Il 16 ottobre 1797 il comitato militare approvò un regolamento per i bastimenti destinati al corso, in cui colpisce l'enfasi posta sull'osservanza della religione cattolica, prescrivendosi la celebrazione quotidiana della messa, la recita del rosario e delle litanie e l'insegnamento della dottrina; vi era l'obbligo di consultare il cappellano prima di erogare una sanzione disciplinare e l'equipaggio doveva mangiare di magro il venerdì, il sabato e «tutte le vigilie secondo il rito cattolico». L'articolo 10 specifica minutamente la composizione e la quantità della razione giornaliera: «La razione di carne tanto salata, che fresca ne' porti sarà di una libra [*sic*] per ogni uomo, e di mezza libra [*sic*] per li ragazzi, oncie quattro di riso, oppure di pasta fine, ed alla mattina oncie tre di formagio [*sic*]. Ne' giorni di magro oncie 4 di stockfix o tonina per ognuno e oncie tre di legumi, e tre di riso per minestra oppure la libra [*sic*] di pasta ordinaria, ed alla mattina un alice salato per ogni uomo, l'aceto, e sale secondo il solito bisogno, e per l'oglio ne' giorni di magro sì per il caldaro che per le pitanze [*sic*] in raggione [*sic*] di una oncia ognuno, e per li fanali ne sarà tenuto un conto separato dal scrivano; pane una libra [*sic*], e mezza ad ognuno, ed una amola di vino, e a ragazzi solo

mezza amola».⁽³³⁾

Dal 1797 al 1805 venne impiegato un gran numero di unità, spesso per periodi di tempo molto brevi, il che rende difficile farne un elenco, sia pure sommario. All'epoca dell'assedio del 1800 la «Flottiglia ligure» era così formata: schooner *il Vigilante* (capitano Francesco Viglienzone), palandra *la Giustizia* (capitano Benedetto Rivarola), avviso *l'Intrepido* (capitano Giovanni Battista Savignone), mistico (senza nome) (capitano Giovanni Battista Tubino), barca cannoniera (senza nome) (capitano Carlo Cassinelli). Oltre i «Corsari» Giovanni Raffetto (o Raffetti), che comandava l'avviso *il Vendicatore* e Giacomo Puccio con la sua feluca.

Prima del 1797 la gerarchia degli ufficiali delle navi a vela, diversa da quella in uso sulle galee, comprendeva: «capitano in guerra» equivalente a colonnello dell'Esercito, «capitano tenente» (maggiore), «tenente» (capitano), «sotto tenente» (tenente), «guardia marina» (alfiere o sottotenente), «cadetto» (cadetto); poi tale gerarchia venne semplificata e ridotta a tre soli gradi: capitano di Marina, tenente di Marina e sottotenente di Marina, equivalenti a quelli analoghi dell'Esercito.⁽³⁴⁾ A quali organi della Repubblica Ligure spettasse la nomina degli ufficiali non è chiaro, l'unica norma in proposito finora rinvenuta è la disposizione della Costituzione del 1802 che riservava al Senato l'elezione dei capitani dei bastimenti da guerra.

A titolo indicativo si riporta il «rollo» dell'equipaggio dello schooner *Il Vigilante*, armato in corso dal 25 settembre al 3 ottobre 1799: capitano Francesco Viglienzone, tenente Giovanni Savignone, un nostromo, un dispensiere, un guardiano, un mastro di stiva, un padrone di lancia, 4 timonieri e 35 marinai, più la «guarnigione» fornita dal «corpo nazionale d'artiglieria» e costituita da un sergente, un caporale e 13 comuni.

L'art. 7 del decreto emanato dal ministro dell'Interno Champagny il 20 pratile anno XIII (9 giugno 1805) stabiliva che «i Bastimenti dello Stato saranno sotto gli ordini del Comandante della Divisione francese che trovasi in questo Porto». Così le tre feluche, ultimo residuo di una flotta che aveva fatto la storia, entrarono a far parte della Marina imperiale, innalzando il tricolore francese all'alba dell'11 giugno 1805, insieme ai forti e agli altri bastimenti che si trovavano in porto. Un successivo decreto imperiale del 15

(33) ASGe, *Guerra e Marina*, 512: Pratiche pubbliche 1797/2, Regolamento li bastimenti destinati al corso (16 ottobre 1797).

(34) Probabilmente in teoria erano previsti anche alcuni cadetti, ma non risulta che ne siano stati nominati.

messidoro (4 luglio 1805) disponeva che i patroni di feluche, capitani e altri ufficiali della Marina ligure venissero mantenuti in servizio e ricevessero gradi nella Marina militare.

Le vicende successive di queste navi e dei loro equipaggi fanno parte della storia della Marina francese. Volendo accennarvi sommariamente, si può ricordare che i due brick in disarmo nella darsena, francesizzati i nomi in *le Janus* e *la Ligurie*, furono posti in armamento e rimasero sempre nell'alto Tirreno, svolgendo compiti di sorveglianza costiera e scorta ai bastimenti di cabotaggio: *la Ligurie* venne sabotato e mandato a fondo dai francesi stessi alla Spezia, il 27 marzo 1814, per evitare che cadesse in mano nemiche; *le Janus* sembra sia stato radiato nel 1815. Quanto alle tre feluche, di cui la Marina imperiale non sapeva che farsene, furono ben presto restituite ai rispettivi proprietari.

Bombardieri e truppe imbarcate

All'epoca del governo aristocratico prestavano servizio a bordo delle navi distaccamenti tratti dai normali reparti di fanteria di stanza a Genova. La «guarnigione» stabilita per una galea era di 20 soldati per i viaggi ordinari lungo le Riviere, di 60 per i viaggi fuori dello stato e di 80 durante le spedizioni in corso, salvo la *Capitana* che, andando in corso, imbarcava 100 soldati. Sulle navi a vela la forza della «guarnigione» variava a seconda delle dimensioni del bastimento: quella della fregata *Nostra Signora del Soccorso* era di 80 soldati con due ufficiali.⁽³⁵⁾

Le artiglierie di bordo erano affidate ai «bombardieri», che però avevano solo funzioni di direzione e puntamento, mentre ai soldati imbarcati spettava compiere le manovre di forza necessarie per il maneggio dei cannoni. Quella di «bombardiere» era una professione, per esercitare la quale era necessario avere la relativa «patente», che si otteneva superando una prova teorica e pratica. Il Magistrato delle galee aveva bombardieri propri, assunti in

(35) Questo sistema aveva l'inconveniente di indebolire il già scarso presidio di Genova, per cui nell'aprile 1790 venne deciso di formare due compagnie di soldati atti al servizio di mare destinate a servire a bordo delle galee mentre le «guarnigioni» delle navi a vela continuavano a venir formate dai normali reparti dell'Esercito. Questa riforma non ebbe successo perché il reclutamento delle nuove compagnie lasciò alquanto a desiderare (i loro soldati avevano, tra l'altro, la pericolosa tendenza a familiarizzare con le ciurme che avrebbero dovuto contenere) per cui nel giugno 1796 si decise di tornare al vecchio sistema.

forma permanente, che prestavano servizio solo quando erano chiamati, vivevano alle proprie case ed esercitavano per il resto del tempo un'altra attività; i bombardieri destinati alle navi a vela venivano invece assunti di volta in volta, scegliendoli fra quanti erano in possesso della necessaria «patente».

Nel febbraio 1793 venne deciso di formare un corpo di artiglieria vero e proprio, inizialmente di due compagnie, portate ben presto a quattro, fra i cui compiti rientrava anche quello di assicurare il servizio delle artiglierie di bordo in sostituzione dei bombardieri e degli altri soldati: infatti, nel marzo 1797 furono concessi alla «Deputazione all'Armamento» venti artiglieri da imbarcare sulle due polacche destinate alla spedizione in corso. Però i bombardieri in servizio non vennero congedati e continuarono a essere imbarcati sulle galee.

Con l'avvento della Repubblica Ligure il compito di fornire le «guarnigioni» e servire le artiglierie avrebbe dovuto essere appannaggio del battaglione di artiglieria compreso nella formazione dell'Esercito decretata il 22 maggio 1797, riprendendo quanto era stato fatto in Francia, dove nel 1795 erano state formate sette *Demi-Brigades d'Artillerie de Marine*. In realtà la situazione rimase quella di prima, tanto che alcuni bombardieri si ritrovano ancora a bordo della galea *Prima* nel maggio 1800, mentre i distaccamenti di truppa imbarcata continuarono a essere tratti anche dai quattro battaglioni di linea, dalla «Guardia del Governo» e perfino dalla gendarmeria.⁽³⁶⁾

Il corpo di artiglieria nazionale assunse effettivamente il compito di fornire le truppe d'imbarco solo con la nuova organizzazione dell'Esercito decretata il 24 gennaio 1801; non era un onere gravoso, perché le unità componenti la flottiglia erano poche e di piccole dimensioni. A causa della loro scarsa entità i distaccamenti imbarcati non risentirono del forte ridimensionamento degli organici attuato il 26 gennaio 1805 quando l'artiglieria venne ridotta a sole cinque compagnie (compresa una di operai) dopo che era stata liberata del peso delle batterie costiere; queste erano state affidate a sette compagnie guardacosta volontarie, costituite dalla legge del 7 gennaio 1803 e reclutate fra gli antichi bombardieri e i cannonieri marinari «che sogliono navigare su Bastimenti armati per causa de' Barbareschi».

(36) Fino ad ora non sono stati ritrovati nell'Archivio di Stato di Genova documenti che precisino la composizione delle guarnigioni delle galee all'epoca della Repubblica Ligure. A bordo della galea *Prima* furono fatti prigionieri 41 tra ufficiali e soldati della Guardia del Governo, ma può darsi che fossero stati imbarcati perché ritenuti di maggior affidamento nei confronti delle altre truppe.

Nei diversi decreti emanati da Napoleone il 4 luglio 1805 per l'incorporazione delle forze liguri di terra e di mare in quelle francesi si stabiliva che l'artiglieria passasse a Tolone, dove avrebbe formato il quinto battaglione del reggimento d'artiglieria di Marina ivi stanziato; la compagnia di operai doveva rimanere a Genova, per il servizio del porto e dei cantieri, e sarebbe stata composta esclusivamente di genovesi. L'artiglieria ligure entrò così a far parte del *Corps Impérial de l'Artillerie de la Marine*: i cannonieri diedero vita al *5^e bataillon du 2^e Régiment d'Artillerie de Marine* e si trasferirono a Tolone verso la metà di settembre del 1805, mentre con gli operai si formò la *6^e Compagnie d'Ouvriers*.

