

## Andrea Podestà: il ruolo del barone-sindaco nella Genova postunitaria

Marco Doria

### *Sindaco in un'epoca di cambiamento*

Nella seconda metà dell'Ottocento si assiste a una profonda trasformazione della società italiana: in un Paese sempre più integrato in un sistema economico mondiale in rapida evoluzione, si avvia il passaggio da un'economia prevalentemente agricola a un mondo in cui vanno consolidandosi significative realtà industriali. Si esaurisce la dialettica politica risorgimentale che lascia spazio ai nuovi conflitti sociali e ideali che preludono alla "crisi di fine secolo". Di tali processi economici e politici Genova è uno dei principali teatri e sulla scena genovese si muove da protagonista Andrea Podestà (fig. 1).

Egli nasce a Genova, nel comune di San Francesco d'Albaro, nel 1832 da Luca e da Luisa Casanova; il padre, già ingegnere e colonnello del Genio nell'esercito napoleonico prima e quindi in quello piemontese, è un benestante (alcune fonti lo ricordano come direttore della Zecca e come proprietario di un'impresa di trasporti) in grado di garantire al figlio la migliore educazione. Andrea si laurea in legge nell'ateneo genovese nel 1854 e intraprende la professione forense. Presto interrompe però l'attività giuridica per dedicarsi all'amministrazione della cosa pubblica. Si tratta di una vera e propria scelta di vita che lo porterà alla ribalta per diversi decenni. Ed è per questo significativa la quasi completa assenza di informazioni sulla dimensione privata dell'esistenza di Podestà: un'assenza spiegabile in parte con il naturale riserbo del personaggio, da molti descritto come "severo" e "austero", in parte con uno stile assolutamente alieno dal confondere il ruolo "pubblico" ricoperto con la propria immagine "privata". Sappiamo comunque, da testimonianze e ricordi coevi di amici, quanto fosse centrale

per lui la famiglia, le cui vicissitudini lo segnarono profondamente nella gioia – il riunire settimanalmente attorno a sé, vero *pater familias*, nella villa di Prà i figli e i numerosi nipoti – e nel dolore – il tormento che lo accompagnò sempre per la prematura scomparsa di una delle sue figlie.

La sua carriera politica è rapida: egli diviene dapprima consigliere e poi sindaco di San Francesco d'Albaro, ove risiede nella villa paterna. Nel 1863 si presenta alle elezioni per il consiglio comunale di Genova risultando eletto e assumendo l'incarico di assessore ai lavori pubblici; nel 1866 è sindaco e conserva la carica sino alle elezioni del 1873. Dopo la tornata elettorale guida il comune in qualità di assessore anziano sino all'ottobre del 1874.

La grande instabilità del governo municipale comporta un continuo succedersi di giunte diverse. Nel mondo della politica Podestà si muove con abilità: egli è nuovamente sindaco negli anni 1882-1887 e 1892-1895; è inoltre membro del consiglio provinciale che presiede dal 1870 alla morte. Nel 1867 viene eletto deputato e conserva il seggio alla Camera quasi senza interruzione sino al 1883, quando ottiene la nomina a senatore del regno, a dimostrazione dei rapporti che ha saputo tessere e della considerazione di cui gode nella capitale (stretta è la sua relazione con Umberto I che gli conferisce il titolo di barone).

Per comprendere le dinamiche della politica di secondo Ottocento è necessario ricordare la ristrettezza del corpo elettorale, che pure conosce un progressivo ancorché lento allargamento: basti pensare a questo proposito che nel 1892 in occasione delle elezioni comunali, si registrano a Genova, che conta circa 180.000 abitanti, 8013 votanti su 26.400 aventi diritto. Le assemblee elettive sono dunque specchio

1. Andrea Podestà, sindaco di Genova dal 1866 al 1873



di un segmento tutto sommato limitato della società e sostanzialmente omogeneo sotto il profilo degli interessi di classe; sono esclusi dalla partecipazione alle battaglie elettorali i ceti popolari, si autoescludono i repubblicani intransigenti che non vogliono venire a patti con le istituzioni monarchiche. Le correnti politiche che si confrontano sono quelle dei liberali moderati, della cosiddetta Sinistra storica, del clericalismo più o meno aperto: risulta difficile tracciare tra esse linee nette di demarcazione, rimanendo forte su tutte l'egemonia culturale del "laicismo moderato".

Così il giudizio sarcastico che il foglio socialista "L'era nuova" dà nel 1894 di Podestà, definito una "banderuola, ora gialla papalina, ora fiammeggiante repubblicana, ora tricolore monarchica", deve essere depurato dalla sua *vis polemica* e assunto come testimonianza della sua capacità manovriera di mediare tra posizioni non irrimediabilmente inconciliabili, proponendosi come punto di riferimento di schieramenti sufficientemente ampi. Oltre a ciò, l'uomo politico, seguendo in questo una prassi diffusa, si adegua con rapidità al modificarsi delle situazioni e degli equilibri di forza, dirigendo, lui tipico rappresentante di un liberalismo moderato, coalizioni dalle diverse sfumature. La sua prima giunta (1866-1873), schierata sulle posizioni della Destra storica, aggrega al centro taluni esponenti della Sinistra liberale, emarginando i più coerenti interpreti della democrazia

risorgimentale. La seconda amministrazione (1882-1887) è "trasformista" e ha in Agostino Depretis il proprio referente. Nel 1887 Podestà rassegna le dimissioni: oltre a un probabile intervento di Crispi a livello romano, possono spiegare la fine di questa esperienza il malcontento che suscita tra i possessori di titoli del debito civico la scelta di ridurre l'interesse corrisposto dal comune, le accuse di eccessiva benevolenza nei confronti dei "clericali" mosseggi dai liberali più laici, forse una certa insofferenza diffusa per lo stile autoritario del sindaco nella gestione del municipio. Come osserva in un suo rapporto a Parigi il console francese a Genova, Podestà è politico troppo accorto per legarsi scopertamente ai clericali: egli intende piuttosto proporsi come guida di una possibile conciliazione delle diverse anime del moderatismo.

Confermando la previsione dell'attento diplomatico, nel 1892 egli è sindaco per la terza volta (1892-1895): le elezioni segnano, infatti, il successo dei candidati della moderata Associazione costituzionale liberale, da lui presieduta, e dell'Unione elettorale genovese, strumento politico della curia retta dal nuovo arcivescovo Tommaso Reggio, di orientamento cattolico-liberale. Primo degli eletti con più di 5000 voti (sui ricordati 8013 votanti), Podestà non è più sindaco di nomina regia, ma assume la carica con voto del consiglio comunale, così come stabilisce la nuova legge del 1888.

Si è detto del suo stile giudicato da molti autoritario nella conduzione del comune; egli controlla l'operato degli assessori, riserva a sé la compilazione del bilancio, segue da vicino il funzionamento della burocrazia municipale, il cui impegno e le cui retribuzioni sono oggetto costante dell'attenzione di Podestà, animato da una visione che potremmo definire a un tempo "aziendalista" e "paternalista" della macchina amministrativa, che deve infatti essere in grado di favorire, e talora di promuovere, in modo efficace un complesso e radicale processo di trasformazione della città, che ha nei settori dell'urbanistica e dei lavori pubblici le sue più evidenti manifestazioni.

#### *La grande trasformazione urbana*

Le giunte rette da Podestà realizzano e progettano opere che si inquadrano in un disegno complessivo di espansione urbana, che nella seconda metà del secolo XIX è perseguito dalle diverse amministrazioni che si succedono, nel segno di una grande continuità.

Riprendendo orientamenti di fondo della politica urbanistica genovese delineatisi nella prima metà del secolo, a partire dall'inizio degli anni cinquanta inizia a definirsi la fi-

sionomia della nuova città borghese: risalgono al 1852 i decreti di pubblica utilità per l'edificazione delle vie Assarotti e Caffaro; del 1859 sono i provvedimenti relativi all'assetto urbanistico della zona di via Palestro, via Goito e piazza Marsala. Nel corso del successivo decennio continua e si irrobustisce la tendenza dell'investimento nell'edilizia, uno dei campi privilegiati per l'allocatione di capitali da parte dell'aristocrazia e della borghesia genovesi, allettate dalla lievitazione dei valori fondiari e dalle buone possibilità di collocare sul mercato i nuovi fabbricati.

Il "Piano di ingrandimento e di allineamento della città di Genova" del 1863 prevede una grande arteria collinare, Circonvallazione a monte, che facendo da corona al centro storico colleghi le zone di recente urbanizzazione: a partire dal 1865 e sino agli anni ottanta, in fasi successive, prendono forma i viali alberati di Circonvallazione. Del 1867 è, invece, il piano di edificazione nella zona di Carignano, che contempla la creazione di un'altra importante via di comunicazione (Circonvallazione a mare) tra il porto e il Levante. Contestualmente si interviene sulla struttura del centro cittadino: nel 1869 si avvia la costruzione di via Roma (fig. 4), ideale prosecuzione di via Assarotti (fig. 6) verso il teatro Carlo Felice, cui segue la realizzazione di piazza Corvetto, autentico punto nevralgico della nuova città ottocentesca (fig. 2).

L'urbanizzazione della piana del Bisagno e delle colline immediatamente a est della valle è l'operazione dalle più rilevanti implicazioni politico-amministrative. I sei comuni limitrofi di Levante (Foce, Marassi, Staglieno, San Fruttuoso, San Francesco d'Albaro, San Martino d'Albaro) contano al censimento del 1871 poco più di 30.000 abitanti con una superficie di 24 km<sup>2</sup>, a fronte dei 130.000 abitanti del capoluogo che si addensano su una superficie di 9 km<sup>2</sup>.

L'annessione dei comuni del Levante, da tempo funzionalmente integrati con Genova, è una tappa ineludibile per pianificare la crescita della città e viene autorizzata da regio decreto, a decorrere dal 1 gennaio 1874. Si pongono così le premesse per quel "Piano regolatore e di ampliamento della città dal lato orientale nella parte piana delle frazioni suburbane", che trarrà inoltre impulso dalla costruzione della stazione ferroviaria di Brignole e dall'allargamento di via Giulia (poi via XX Settembre), il cui progetto del 1889 è approvato nel 1890 (fig. 3). Non manca che la definitiva sistemazione di piazza De Ferrari, compiuta all'inizio del Novecento con la nuova sede della Borsa, per dotare Genova di un grande centro commerciale e finanziario che sottrarrà a Banchi il ruolo svolto nei lunghi secoli precedenti.



2. Piazza Corvetto a Genova alla fine del XIX secolo

3. Lavori per l'apertura di via Giulia (ora via XX Settembre) a Genova, tra il XIX e il XX secolo



4. Via Carlo Felice (ora via XXV Aprile) e via Roma a Genova, nella seconda metà del XIX secolo

5. Copertura del collegamento (ora non più esistente) tra palazzo Grimaldi (Tursi) e palazzo Podestà (Lomellino) a Genova, creato dal sindaco Andrea Podestà in occasione della visita in città di Vittorio Emanuele II, del figlio Umberto e della nuora Margherita nel 1866.

La dimensione economica di questi sviluppi urbanistici è notevole: per il peso che il capitolo dei lavori pubblici ha sulle finanze municipali, per l'ammontare complessivo degli investimenti privati nell'attività edilizia. Con la regia e la disponibilità del comune, sono protagonisti di questa storia i proprietari dei terreni e le imprese di costruzione; e tra queste, accanto alle società private, si distinguono le cooperative edilizie che si sviluppano a partire dagli anni sessanta. Della "Società mutua cooperatrice per la provvista di viventi e di abitazioni", sorta nel 1864, Podestà risulta tra i sottoscrittori: si tratta di un'iniziativa che, con altre analoghe, prendendo a modello le classiche società filantropiche sostenute da aristocratici e borghesi, contribuisce di fatto alla realizzazione di palazzi per i ceti medi e alti.

Nel quadro di tale crescita un aspetto di rilievo è senz'altro quello delle infrastrutture: la nuova città moderna si dota di quei "servizi a rete", acquedotti e linee tranviarie, che ne costituiscono l'imprescindibile ossatura.

#### *I problemi dell'economia e l'attività imprenditoriale*

Il rapporto di Podestà con le vicende economiche deve essere analizzato nella duplice prospettiva del sindaco che tutela gli interessi della comunità e dell'imprenditore partecipe di alcune delle più significative iniziative della borghesia cittadina dell'epoca.

La prima grande questione che si pone all'attenzione dell'amministratore riguarda la scarsa efficienza del porto. Podestà, intervenendo alla Camera nel 1876, lamenta l'assenza di interventi migliorativi delle condizioni dello scalo nei precedenti venticinque anni. Proprio nel dicembre 1875 viene resa pubblica la convenzione con la quale Raffaele De Ferrari, duca di Galliera, imprenditore e finanziere di statura internazionale, s'impegna a versare allo stato la cospicua somma di 20 milioni di lire per ampliare il porto; lo stato e gli enti locali integrano la donazione con lo stanziamento di ulteriori 43 milioni. Possono iniziare così lavori di profonda ristrutturazione dello scalo che terminano nel 1891.

Oltre al problema dell'ampliamento dello specchio acqueo e della lunghezza delle sue banchine, positivamente risolto almeno nell'immediato, devono essere soddisfatte le esigenze di spazi, magazzini e servizi per le merci. Si discute della sorte del portofranco genovese, la cui esistenza è minacciata da un progetto governativo (1866) fortemente osteggiato dai rappresentanti genovesi alla Camera; la battaglia politica e parlamentare è lunga: nel 1868 Podestà ottiene che il portofranco continui a funzionare sino a che non siano realizzati nuovi magazzini generali; nel 1876 una legge istituisce

i nuovi depositi franchi e quello di Genova, in forza di un decreto del 1877, è affidato in amministrazione alla locale Camera di Commercio.

È ancora per determinazione municipale che sono adibiti a usi commerciali gli edifici della Darsena, sino al 1869 utilizzati come arsenale della marina. Sarà necessario attendere il periodo tra la prima e la seconda guerra mondiale perché il porto di Genova sia interessato da lavori e interventi di analoga importanza.

Se l'impegno in campo economico di Podestà nella sua qualità di sindaco si concentra sulla questione portuale, più ampi e vari sono i suoi personali interessi imprenditoriali.

Nel 1868 figura tra i membri del comitato promotore della "Società di colonizzazione per la Sardegna", che si costituisce nel 1869 a Firenze per incentivare flussi migratori dall'Italia continentale verso l'isola e favorirne lo sviluppo agricolo; tra gli azionisti, accanto ai membri della famiglia reale, si trovano qualificati esponenti del mondo politico e degli affari genovese. Podestà è presidente dell'impresa che però non riesce a superare la fase di avviamento. Ben diverso è lo spirito che porta alla costituzione, sempre nel 1869, della Società anonima Miniere di Lanusei in Sardegna; egli ne è promotore e azionista. Nel 1872 figura tra i finanziatori genovesi della Società mineralogica di Montesanto e partecipa pure al capitale della Compagnia generale delle miniere. Sono numerose le società minerarie, in cui forte è il peso del capitale genovese, costituitesi per lo sfruttamento delle risorse minerarie sarde; complessi sono gli intrecci azionari tra esse e Podestà, presente in vari consigli di amministrazione, si propone come vero e proprio *trait d'union* tra diverse compagini. Correboi, Lanusei, Sarrabus, Monteloro: luoghi significativi per la storia mineraria della Sardegna, di gran lunga il principale centro dell'attività di estrazione di minerali di piombo e di zinco. Il ciclo favorevole dell'industria mineraria sarda si esaurirà nell'ultimo decennio dell'Ottocento, con la liquidazione di cinque delle nove società con capitali liguri.

Nel 1871 Podestà è tra i fondatori della Compagnia Commerciale Italiana, che mira a realizzare soprattutto operazioni in campo marittimo; la Compagnia, posta in liquidazione nel 1875, possiede una raffineria di zucchero a Rivarolo che, dopo anni di difficoltà, conosce nuova prosperità grazie all'adozione delle tariffe doganali che proteggono il settore saccarifero. La fabbrica di Rivarolo è rilevata nel 1881 dalla Società Italiana per la Raffineria di Zuccheri di cui Podestà è presidente e azionista; a sua volta la Società Italiana per la Raffineria di Zuccheri viene assorbita nel 1888 dal-



6. Via Assarotti a Genova alla fine del XIX secolo

la Ligure Lombarda, nel quadro di un processo di progressiva concentrazione del settore. La Ligure Lombarda, che dispone nel 1890 di quattro raffinerie e di uno iustifico, ha tra i suoi azionisti i Raggio, i Bombrini, i Dufour; Podestà ne è azionista e amministratore, un amministratore attivo se è vero che, nel 1894, in un difficile momento di flessione del corso borsistico dei titoli dell'impresa, egli si reca a Parigi per stringere accordi con i grandi operatori saccariferi internazionali cercando di evitare dannose concorrenze. Meno positivo è l'esito ultimo della sua partecipazione all'Impresa dell'Esquilino, impegnata nell'edilizia a Roma. L'impresa versa in una situazione difficilissima nel 1888 e a nulla valgono i tentativi, cui concorre con propri capitali lo stesso Podestà che della Compagnia è azionista e amministratore, di salvarla dal fallimento.

Infine, deve essere ricordata tra le cariche da lui ricoperte quella di consigliere e poi vicepresidente della Società delle Ferrovie Mediterranee: la malattia che lo conduce presto alla morte lo coglie nel febbraio 1895, quando è in procinto di recarsi a Milano per la settimanale riunione del consiglio di amministrazione delle Mediterranee.

I tratti di fondo di questa poliedrica attività imprenditoriale possono essere individuati nella costante dimensione "politica" delle imprese, operanti in campi (ferrovie, miniere,

7. Manifesto in occasione delle celebrazioni colombiane, Genova, novembre 1892



edilizia) nei quali è obbligato il rapporto con l'amministrazione pubblica, e in una strategia di investimento comune a molti dei più autorevoli esponenti del mondo degli affari genovese che con Podestà condividono nel corso dei decenni rischi e fortune.

*La cultura e l'immagine della città*

Genova assume, dunque, nella seconda metà dell'Ottocento un ruolo di punta nel processo di crescita del Paese. In tale contesto l'élite cittadina dedica attenzione particolare alle vicende dell'istruzione universitaria. Podestà si batte per ottenere "il pareggiamento dell'Università di Genova alle Università primarie", possibile grazie anche all'impegno finanziario del municipio.

Egli partecipa poi alla nascita delle due nuove istituzioni di formazione superiore a Genova: la Regia Scuola Superiore Navale e la Scuola Superiore di Commercio, le future facoltà di Ingegneria ed Economia e Commercio. Della prima si fa promotore nel 1869 Stefano Castagnola, deputato genovese, futuro sindaco della città, e ministro di Agricoltura, industria e commercio: con Castagnola collabora attivamente Podestà, nella sua qualità di sindaco. Entrambi siedono nel consiglio direttivo dell'ente, che dovrebbe divenire una sorta di "politecnico del mare", capace di formare qualificate competenze in ambito ingegneristico, navalmeccanico e marittimo.

La Scuola Superiore d'Applicazione di Studi Commerciali è invece fondata nel 1884, per sostenere la preparazione di quanti sono chiamati a operare nel mondo dei traffici e degli affari, ai quali si richiede un'educazione che non si basi solo sull'esperienza pratica ma sia supportata da più solide conoscenze teoriche. Della Scuola genovese Podestà presiede il consiglio direttivo.

Così come si promuove la cultura, anche tecnico-scientifica e applicata, nei luoghi deputati all'istruzione, si realizza di fatto una vera e propria "politica culturale" con gli interventi architettonici e urbanistici nel territorio urbano. Non è visto allora con avversione il termine "sventramento" riferito al complessivo assetto della città antica, perché inteso come sinonimo di "risanamento" e di "grande riordnamento igienico"; ma ciò si accompagna a una rinnovata attenzione ai singoli monumenti, quelli ottocenteschi e quelli medievali, dei quali si sottolinea la funzione di trasmissione della memoria patria.

Con l'interessamento di Podestà si avviano i restauri di Porta Soprana e di palazzo San Giorgio; sue sono le idee di ripristinare nel loro vecchio aspetto i portici di SottoRipa, li-

berandoli dalle costruzioni che ne avevano snaturato le linee nel corso dei secoli, e di recuperare le vecchie proporzioni del doppio loggiato della Commenda di Prè.

Tutto ciò contribuisce a creare una certa visione di Genova, proiettata sì nel presente ma non dimentica del suo passato. E volendo affermare il ruolo e il prestigio della città non si può non prevedere una presenza agli eventi che, in modo particolare, nel XIX secolo concorrono alla formazione dell'immagine: le grandi esposizioni internazionali.

Già nel 1867 il comune, per precisa scelta del sindaco, partecipa all'Esposizione Universale di Parigi, esponendo opere, statue e fotografie della città. Nel 1892, poi, Genova è al centro delle celebrazioni colombiane (fig. 7). L'interesse per il grande navigatore era stato ravvivato da uno studio pubblicato nel 1882 che identificava in un piccolo edificio vicino a Porta Soprana la sua casa; nel 1887 Podestà ne decide l'acquisizione da parte del comune. Sin dall'inizio degli anni ottanta egli aveva nominato una commissione per predisporre il programma dell'Esposizione Italo-Americana del 1892. In un continuo accavallarsi di proposte e suggerimenti e nell'incertezza di disporre di adeguati finanziamenti il lavoro procede: nel 1890 un unico comitato raccoglie le migliori energie mobilitatesi per l'occasione, che possono contare sul pieno sostegno di Podestà, di nuovo sindaco nel 1892.

L'Esposizione, che si tiene nella piana del Bisagno da luglio a dicembre, è visitata da 800.000 persone ed è accompagnata da innumerevoli iniziative che si svolgono nell'area espositiva e nella città.

La grande folla – i giornali parlano di 40.000 persone – che il 9 settembre 1892 si accalca per assistere al passaggio dei sovrani accompagnati dal sindaco, in visita all'Esposizione e alla città, può essere vissuta da Podestà con la piena coscienza del proprio ruolo e del prestigio raggiunto. Un ruolo e un prestigio che erano ancora in larga misura da costruire quando, nel 1866, egli aveva accolto, nel suo palazzo di via Garibaldi, per una grande festa, Vittorio Emanuele II che accompagnava a Genova il figlio Umberto e la sua recente sposa Margherita (fig. 5). Due momenti, affrontati sicuramente da Podestà con slancio e con la sua caratteristica determinazione, che ben simboleggiano l'ascesa e il definitivo successo di un protagonista dell'Ottocento genovese.

#### Riferimenti bibliografici

Nonostante l'importanza del personaggio, non esistono a oggi approfonditi studi specifici su Podestà, di cui si parla peraltro in numerose pubblicazioni. Per trovare testimonianze coeve della sua vita e della sua azione, per quanto caratterizzate da toni celebrativi, si possono ve-

dere: *Genova nella morte del Barone Andrea Podestà*, a cura del Municipio, Genova 1895; *Andrea Podestà. Commemorazione fatta il 4 marzo del 1900 nell'Aula Magna dell'Ateneo genovese* (da Anton Giulio Barilli), Genova 1900; Giacomo Falcone, *Andrea Podestà*, in "Da Genova all'Eritrea. Numero unico delle missioni dell'Eritrea", Genova 1895. Un quadro del contesto in cui Podestà si mosse è proposto da P. Massa, *Andrea Podestà, sindaco di una città tra vecchia e nuova economia*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", n.s., vol. XXXVI, fasc. II, 1996, corredato da un'utile bibliografia.

Una recente sintesi generale della storia della città è offerta dal volume *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. Puncuh, Genova 2003.

Per la ricostruzione delle vicende politiche e amministrative della Genova ottocentesca si vedano F. Mazzanti Pepe, *L'amministrazione del comune di Genova tra '800 e '900*, Milano 1998, e L. Garibbo, *I ceti dirigenti tra età liberale e fascismo*, in *La Liguria (Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi)*, Torino 1994.

Alle vicende dell'economia sono dedicati i lavori di G. Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, vol. I, *Le premesse (1815-1882)*, vol. II, *(1883-1914)*, Milano 1969-1973, e G. Giaccherio, *Genova e Liguria nell'età contemporanea*, Genova 1980. Il porto è stato studiato da M.E. Tonizzi, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Milano 2000.

Le trasformazioni urbanistiche della città sono analizzate in E. Poleggi, P. Cevini, *Genova*, Roma-Bari 1981, e F. Balletti, B. Giontoni, *Genova. Cultura urbanistica e formazione della città contemporanea 1850-1920*, Genova 1984.

La nascita delle nuove scuole d'istruzione è l'oggetto dei volumi *Dalla Scuola Superiore di Commercio alla Facoltà di Economia 1884-1986*, a cura di P. Massa Piergiovanni, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", n.s., vol. XXXII, fasc. I, 1992, e *Dalla Regia Scuola Superiore Navale alla Facoltà di Ingegneria*, a cura di A. Marcenaro e M. Elisabetta Tonizzi, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", n.s., vol. XXXVII, fasc. I, 1997.

M.F. Giubilei, *Restauro e demolizioni a Genova nell'ottica dei pubblici amministratori, dei giornalisti, dei cittadini*, in *Medioevo restaurato. Genova 1860-1940*, Genova 1984, tratta della cultura della conservazione e del recupero dei monumenti architettonici nel XIX secolo. M. Bottaro, *Genova 1892 e le celebrazioni colombiane*, Genova 1984, ricostruisce le vicende dell'esposizione del 1892.