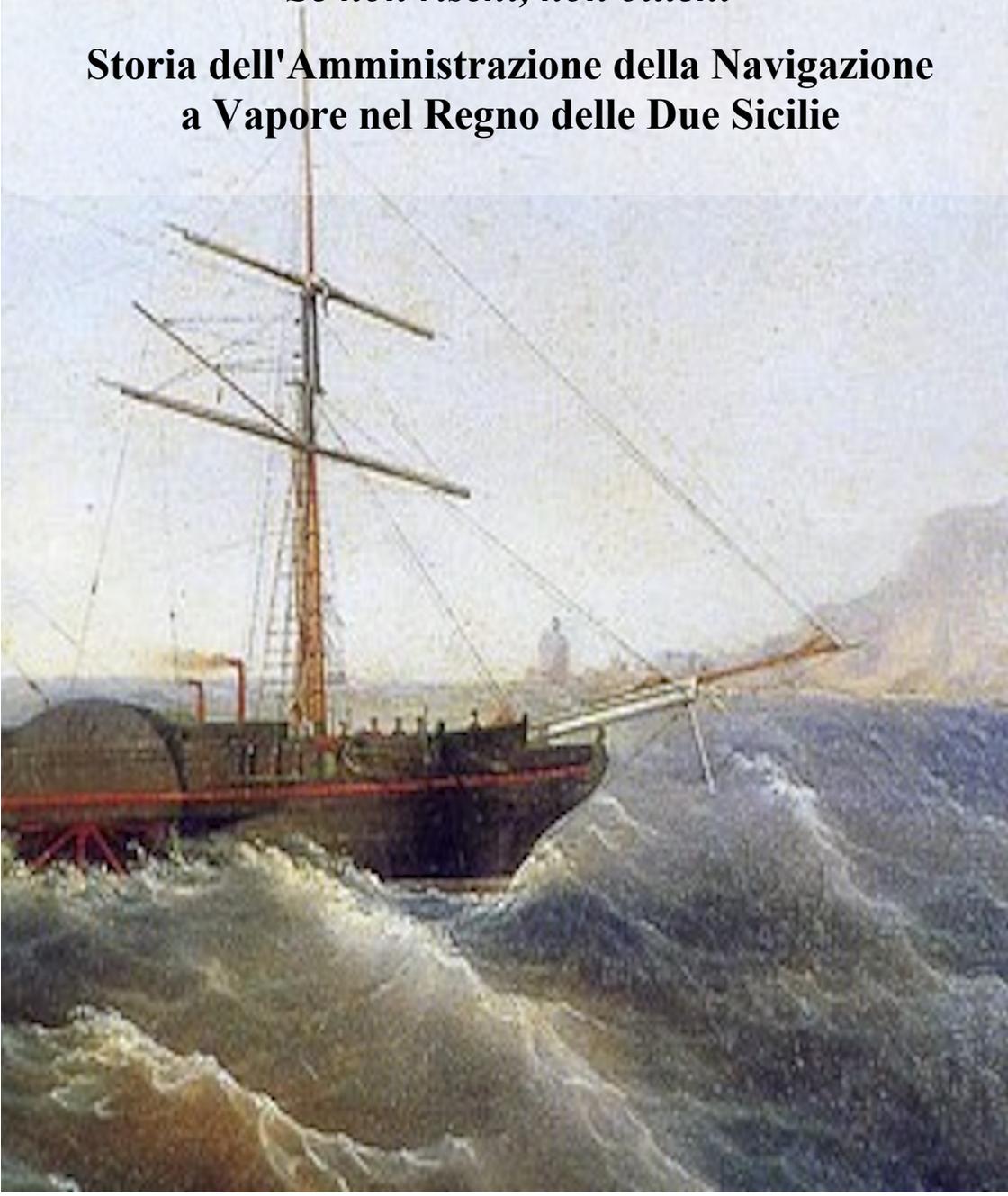


Mario A. Iannaccone

Se non rischi, non ottieni

**Storia dell'Amministrazione della Navigazione
a Vapore nel Regno delle Due Sicilie**



La storia della navigazione a vapore in Italia e nel Regno delle Due Sicilie si deve all'iniziativa di finanziari e industriali come Charles Lefèbvre e la famiglia Rothschild della Maison di Napoli, fondatori nel 1808 dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie*. Una storia avventurosa, con risvolti misteriosi – a causa di morti e incidenti inspiegabili – che continuò sino al 1865, quando il nuovo Regno d'Italia tolse all'*Amministrazione* ogni commessa per trasferirla a flotte siciliane, toscane e genovesi, portandola infine al suo fallimento. Tra i primati dell'*Amministrazione*, che armava soltanto navi a vapore prima con ruota laterale e poi anche con elica di poppa, c'è la prima crociera del Mediterraneo, riservata a ricchi industriali e nobili, effettuata nel 1832.



Mario A. Iannaccone

Se non rischi, non ottieni

**Storia dell'Amministrazione della Navigazione
a Vapore nel Regno delle Due Sicilie**



Nothing venture nothing have.

AMMINISTRAZIONE

DELLA

Navigazione a Vapore

NEL REGNO DELLE DUE SICILIE.

INDICE

Cap. 1 - Il XVIII secolo	p.	7
Cap. 2 - Il re innovatore? Ferdinando IV		17
Cap. 3 - La flotta mercantile nel Decennio francese		27
Cap. 4 - Il ritorno di Ferdinando		33
Cap. 5 - Andriel e Sicard		39
Cap. 6 - L'Amministrazione della Navigazione...		53
Cap. 7 - Due testimonianze: 1833 e 1841		81
Cap. 8 - Gli anni Quaranta		93
Cap. 9 - Un viaggio con il battello a vapore		115
Cap. 10 - Gli anni Cinquanta		127
Cap. 11 - La tragedia dell' <i>Ercolano</i>		133
Cap. 12 - Il terribile metà secolo		143
Cap. 13 - La fine		157
Cap. 14 - Conseguenze		173
Cap. 15 - La Compagnia di Navigazione del Regno e dell'Italia Meridionale		179
Cap. 16 - La flotta regia		183
Cap. 17 - La Calabro-Sicula		187
Cap. 18 - Un importante concorrente: Rubattino		193
NOTA - Un gruppo sociale coeso		195
Bibliografia		199
Indice dei nomi		205

Capitolo 1

Il XVIII secolo

Carlo III di Borbone (Carlos III de Borbón y Farnesio, 1716-1788) governò Napoli per circa 25 anni. La sua politica, la gestione dello Stato, viene definita illuminata nella letteratura storica. Le riforme che avviò si ispiravano ai principi che, in economia, finanze e rapporti con la Chiesa, fanno rientrare nella categoria dell'«assolutismo illuminato».¹

Limitandoci alla politica marittima, si può affermare che egli fece in modo di riammodernare la flotta militare e la flotta mercantile del Regno non soltanto per potenziare l'esercito ma anche per dare ossigeno ai commerci. Quando prese possesso del trono, il 15 giugno 1734, unendo il Regno di Sicilia e il Regno di Napoli sotto la sua persona, le due flotte si trovavano in una situazione deplorabile. I viceré spagnoli e austriaci che si erano succeduti negli ultimi cinquanta anni non avevano avuto opportunità, capacità ma anche interesse a potenziarle. Sia per gli uni che per gli altri, i regni del Sud Italia erano funzionali alle potenze di Spagna e dell'Impero austriaco, madrepatrie per i governanti, e secondo questa logica venivano governati. Gli austriaci erano più interessati al controllo delle rotte adriatiche, prosecuzione naturale dei territori asburgici; il baricentro del

¹ Prendo le notizie principali da Francisco Sánchez-Blanco, *El absolutismo y las luces en el reinado de Carlos III*, Marcial Pons Historia, Madrid 2002.

potere e dei commerci spagnoli era ormai spostato nelle rotte atlantiche.

Anche per i motivi brevemente accennati sopra, il potenziale mercantile marittimo regnicolo era sottoutilizzato; la maggior parte dei porti si trovava sulle coste calabre e pugliesi. Poco numerose e in genere straniere erano le navi che potevano affrontare la navigazione d'altura e spingersi oltre il Mediterraneo. In mancanza di regolamenti certi, molti armatori preferivano issare bandiere straniere pur di godere di benefici e privilegi. Molti di coloro che si occupavano dei traffici erano profittatori, dichiaravano portate di stiva che non rispecchiavano la realtà o ipotenevano le navi per farle naufragare e incassare i premi di assicurazione. In definitiva, non esisteva un sistema di trasporto marittimo paragonabile a quello francese, inglese o anseatico.

Dall'anno successivo al suo arrivo, re Carlo iniziò ad attuare i primi provvedimenti che, in generale, migliorarono la situazione nel giro di alcuni anni. Nel 1735, per suo impulso, fu riorganizzata la Giunta di Commercio (*Editto Reale*, 6 aprile 1735) e, nell'ottobre del 1739, riorganizzò anche il Supremo Magistrato del Commercio, una magistratura composta da 10 membri (magistrati e nobili) che costituiva l'ultima istanza in campo di contenziosi e giudizi. Questa magistratura «offriva una giurisdizione fortemente concorrenziale rispetto alle corti signorili e comunali, perché decideva in tempi rapidi, usava la lingua italiana comprensibile a tutti, teneva bassi i costi della giustizia». ² In poco tempo furono create varie filiali di questa

² Mario Caravale, *Storia del diritto nell'Europa moderna e contemporanea*, Laterza, Bari-Roma 2012, p. 73. Cfr., *Editti, proclami, ed ordini reali per la creazione, e governo del supremo magistrato del commercio, e de' consolati di mare, e terra in questo fedelissimo Regno di Sicilia, regnante Carlo re delle Due Sicilie Infante di Spagna &c.*

magistratura che aveva la sede centrale a Napoli, in particolare fu creato il Supremo magistrato di Sicilia.

La stessa magistratura aveva il compito di decidere in materie doganali e tariffarie e di riscuotere dazi e gabelle per navi e carichi. A dicembre 1739 i due consolati furono riuniti in una struttura unica, il Consolato di terra e di mare; in seguito vi furono altre riforme per rendere l'organo più rispondente ai bisogni concreti e furono così istituiti 5 consolati periferici di terra e di mare. Carlo ripristinò anche la Corte del Grande Ammiraglio (Corte dell'Ammiragliato) che era stata precedentemente abolita.³

Questi e altri (come l'abolizione di organi ritenuti obsoleti, come il Concilio Collaterale) erano tutti tentativi di organizzare e razionalizzare un sistema di controlli, di organismi, di norme e di cariche ereditate dal passato e spesso non più rispondenti alle nuove esigenze di razionalizzazione, soprattutto per quella che si avviava a diventare una potenza regionale. Tali riforme erano in gran parte ispirate alle idee di Antonio Genovesi (1713-1769), esponente dell'Illuminismo meridionale docente di Meccanica e Commercio all'Università di Napoli. Ulteriori precisazioni in merito alle competenze, ai diritti e ai doveri dell'azione del Consolato del Mare e dell'Ammiraglio del Mare saranno poi stabilite dal figlio di Carlo, Ferdinando, in una riforma del 1783.⁴

Nel 1741, Carlo fece compilare e pubblicare una tabella (pandetta) dei diritti da esigere ai legni e ai loro carichi, in modo che non vi potessero essere degli abusi.⁵ Negli anni successivi,

negl'anni MDCCXL e MDCCXLI, Stamperia di Francesco Cichè Impressore del Supremo Magistrato del Commercio, Palermo 1741.

³ *Prammatica V*, tit. CLXXIX, 1746.

⁴ *Prammatica I*, tit. 191, *De Officio Admiratus et Consulatus*, 6 dicembre 1783.

⁵ *Prammatica I*, tit. 179, *De Officio Nautis et Portibus*, 7 aprile 1741.

emanando norme e disposizioni di varia natura, il re cercò di mettere ordine ai regolamenti che riguardavano la costruzione del naviglio, i diritti e i doveri di piloti e capitani, marinai, armatori, equipaggi; di stabilire norme che regolamentassero il momento di uscita dal porto, quello di entrata, l'attracco. Si stabilì un sistema di patenti e permessi che sottoponevano all'obbligo di superare un esame chiunque intendesse pilotare una nave di stazza superiore a un certo limite o che compisse operazioni delicate. Carlo fece anche normare l'obbligo di issare la bandiera borbonica e di tenere un regolare giornale di bordo.⁶

Per quanto riguarda gli obbligatori esami (di idrografia e di navigazione costiera e d'altura) a cui dovevano essere sottoposti coloro che avevano la responsabilità di guidare un legno, esso dava diritto a ricevere un attestato che aveva un valore riconosciuto anche in altri paesi. Si stabiliva inoltre un'età minima per guidare una nave.⁷ Molti altri aspetti furono normati, come l'equipaggio minimo che doveva essere presente su ogni tipologia di nave, il prezzo dei noleggi a seconda delle tratte e anche le procedure di imbarco e sbarco, la patente di salute, le norme della quarantena, i diritti sanitari da versare alla Deputazione della Salute.⁸

In particolare, molto importante fu l'istituzione, nella città di Napoli, di un corpo di piloti che avevano l'esclusiva di pilotare i bastimenti lungo le coste del Regno, al limite affiancando altri comandanti (1754).⁹ Carlo III si dedicò anche alla cura dei rapporti diplomatici e per questo firmò trattati con vari Stati

⁶ *Prammatica* XIV, tit. 94, *De Officio Nautis et Portibus*, 16 dicembre 1751.

⁷ *Prammatica* XIII, tit. CLIV, 8 dicembre 1751.

⁸ Istituita dal viceré García de Avellaneda y Haro conte di Castrillo sin dal 30 maggio 1659.

⁹ *Prammatica* XIII, 24 maggio 1754.

(Svezia, Danimarca, Province Unite, Danimarca e varie potenze musulmane). La maggior parte di questi trattati, in quegli anni, non ebbe l'esito sperato. Infine, tutte le Prammatiche, i documenti emanati dal re che regolavano gli aspetti specifici della navigazione, furono riunite in un testo unico e organico, la *Prammatica de Officio Nautis et Portubus* (1751 e poi 31 gennaio 1759). Ciò venne fatto nell'attesa della pubblicazione di un *Codice della Navigazione* che si andava scrivendo e pensando sin dall'anno 1741.

Il problema dei privilegi di bandiera

Un problema notevole che Carlo III, e anche i suoi successori, si trovò a gestire era il cosiddetto "privilegio di bandiera". Si trattava di privilegi fiscali goduti dai legni che battevano bandiera inglese, francese o spagnola e che derivavano da vari trattati, in particolare il Trattato di Madrid (23 maggio 1667); quello di Aquisgrana (2 maggio 1668); ancora di Madrid (6 marzo 1669); Utrecht (9 dicembre 1713); Madrid (13 dicembre 1715) e Vienna (14 marzo 1731). Tali accordi regolavano gli scambi commerciali fra Stati, ed erano l'esito diplomatico di guerre e alleanze. Formalmente siglati fra la Spagna e le altre potenze europee, mantennero la loro validità fino a quando il vicereame borbonico cessò di essere una parte del Regno di Spagna e divenne autonomo.

Salvo eccezioni, godevano della franchigia doganale tutte le merci che venivano trasportate da legni francesi, inglesi, olandesi e spagnoli. Essi erano esenti da ogni diritto marittimo; non solo: le navi potevano gettare l'ancora fuori dai porti, soggetti a maggiori controlli, caricare e scaricare; erano inoltre esentate dalle visite doganali per il controllo del contrabbando se non dopo

aver scaricato completamente. Questi privilegi ledevano la concorrenza, poiché esentavano quelle navi dal pagamento di diritti a cui altre navi erano sottoposte provocando danni economici a queste e allo Stato, e favorivano ogni tipo di traffico clandestino.¹⁰ Anche la costituzione di una Compagnia di Sigurtà Marittima che doveva mettere al riparo da truffe, speculazioni e malafede, ebbe risultati minimi anche se indicava una direzione interessante.¹¹ Nello stesso anno, il sovrano consentì a tutti i navigli commerciali di armarsi di fucili, armi bianche e piccoli cannoni. Con una prammatica del 1759 venivano fissati i diritti da esigere da parte dei consoli del Regno nei principali porti del Mediterraneo secondo il tipo di nave.

Per il resto, come capitava a molti regni del tempo, la politica borbonica sotto Carlo III, e in buona parte anche sotto il figlio Ferdinando IV, si caratterizzava per essere fortemente protezionistica: le tariffe doganali, stabilite dal Supremo Magistrato di Commercio, erano estremamente protettive. A quel tempo, come giustamente osserva Lamberto Radogna, una delle cause del protezionismo era anche l'estrema paura delle epidemie: navi poco controllate, tenute in una quarantena poco rigorosa, potevano diffondere facilmente terribili epidemie che falciavano le città, soprattutto quelle costiere, causando vere e proprie stragi. Era capitato più volte nel secolo e sarebbe capitato ancora in quello successivo, ma meno spesso proprio grazie ai sempre più stringenti controlli. Ma nella paura rientravano anche le carestie: un commercio di generi di consumo e alimenti di prima necessità, sottratti a una città per venderli in un'altra, poteva aggravare carestie, come avvenne nell'anno 1764.¹²

¹⁰ Lamberto Radogna, *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Mursia, Milano 1982, p. 12.

¹¹ *Ibidem*.

¹² Pietro Colletta, *Storia del reame di Napoli dal 1734 al 1825*, Le

Quando Carlo, in seguito alla morte del fratello, re di Spagna, si trasferì a Madrid lasciando il Regno al Consiglio di Reggenza del figlio Ferdinando, che aveva solo 8 anni, lasciava uno Stato finalmente regolamentato nel campo della Marina Mercantile. A Carlo va ascritto, oltre a una prima importante, anche se parziale, razionalizzazione del settore come si è visto, anche il merito di aver fondato i Reali Cantieri di Castellammare il cui scopo principale era ammodernare la flotta militare. Si trattava di cantieri ancora piccoli, che non consentivano a Napoli di raggiungere l'autosufficienza nella costruzione di navi a livello della sua potenza, della sua estensione, del ruolo che le spettava nello scacchiere mediterraneo. Ma si trattava di un inizio. Fino ad allora i vascelli venivano acquistati all'estero, in Francia o nei cantieri di Genova.



Antonio Joli, *Partenza di Carlo di Borbone per la Spagna vista da terra* (1759). In quest'occasione il Regno mostrò la sua potenza navale, comunque insufficiente alle sue ambizioni di potenza regionale.

Monnier, Firenze 1846, I, cap. XXI.

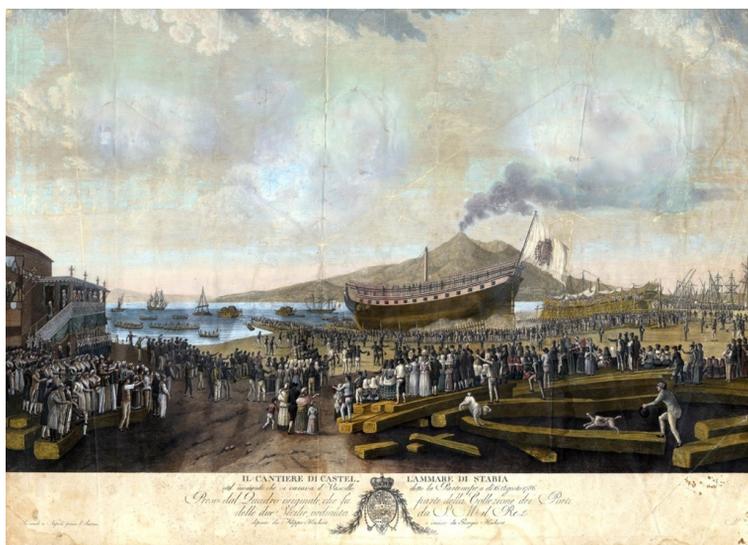
La flotta mercantile

Comunque, Napoli poteva vantare una flotta mercantile molto numerosa anche se in generale non di alta qualità. Dal punto di vista della numerosità dei legni, poteva dirsi una vera potenza navale. I registri mercantili provano la presenza e l'attività di migliaia di navigli, piccoli e grandi. Una testimonianza interessante della vivacità, anche se non della modernità, della Marina Mercantile napoletana a fine Settecento ci è data da Giuseppe Maria Galanti nella *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie* (1786). Questi scrive che «I luoghi dove si esercita, sono Napoli, Procida, Ischia, Torre del Greco, Castello a Mare, Sorrento, Vico-Equense, Positano, Conca e Vietri». Con Sorrento, al tempo, si indicavano vari villaggi e frazioni attorno alla città (oggi Meta, Piano di Sorrento e Sant'Agello).

I traffici del Mediterraneo, in quel tempo, sono in ripresa dopo un lungo periodo di guerre e di difficoltà dovute soprattutto alle incursioni dei pirati barbareschi. Così gli abitanti delle zone costiere del napoletano si avvantaggiano del relativo benessere che deriva dalla necessità di approvvigionare una città che, a quel tempo, contava circa 350.000 abitanti. Decine di migliaia di persone lavoravano nei trasporti di prodotti agricoli, in particolare grano, frutta, cereali e agrumi. Una parte del trasporto avveniva via mare: la via più economica e veloce in un territorio in parte montuoso, a parte la pianura campana.

Vivaci sono i traffici fra Napoli e Genova, Marsiglia, Cadice ma anche Livorno e Palermo. Alcune navi napoletane, poche tuttavia, riescono a uscire dal Mediterraneo avventurandosi nell'Atlantico per trasportare arance o sete nel Nord Europa. Si trattava di navi costruite dai rinomati mastri di Procida: le tartane, che stazzavano

dalle 6.000 alle 8.000 tomole.¹³ Le navi costruite a Procida ma anche a Sorrento avevano una meritata fama di solidità e funzionalità. Secondo Lamberto Radogna, che ha esaminato registri delle autorità portuali napoletane, le navi attive attorno al porto di Napoli e nei porti vicini, alla fine del Regno di Carlo III (circa 1.750) erano almeno 7.500, forse addirittura 8.000.



Varo del vascello *Partenope*, 1784.

¹³ Il tomolo, unità di misura diffuso nei territori del Regno delle Due Sicilie, mediamente valeva 55 litri. Poteva essere applicato a superfici o volumi. In genere si riferiva al contenuto di un recipiente di portata di 50 o 55 litri e delle olive (o grano) che poteva contenere.

Capitolo 2

Il re innovatore? Ferdinando IV

Il re bambino

Il figlio di Carlo, Ferdinando IV di Borbone, salì al trono quando aveva soltanto 8 anni e per questo motivo, considerata la giovanissima età, fu assistito da un Consiglio di Reggenza guidato da Domenico Cattaneo principe di San Nicandro. Del Consiglio la figura preminente era il toscano Bernardo Tanucci (1698-1783), un aretino, che si era formato all'Università di Pisa e che era arrivato a Napoli al seguito di Carlo III di ritorno dalla Toscana. Durante questo periodo, durato 8 anni e conosciuto come Periodo della Reggenza, non furono adottati provvedimenti di rilievo che riguardassero la marina anche se nel 1762 furono emanate norme severe riguardanti il contrabbando.¹⁴ Al raggiungimento della maggiore età, nel gennaio 1767, il Consiglio di Reggenza fu disciolto ma le figure più influenti, come Tanucci, rimasero a servizio del re. L'anno successivo, nel 1768, Ferdinando sposò Maria Carolina d'Asburgo-Lorena (1752-1814), figlia di Francesco I, imperatore d'Austria, che portava nella corte napoletana la sua personalità forte e le idee, i pensieri, il moto di riforma dell'assolutismo illuminista austriaco.

¹⁴ *Prammatica* XVII, t. 94, 15 dicembre 1762.

Nel 1776 Tanucci lasciò i suoi servigi e fu sostituito da Giuseppe Beccadelli Bologna, marchese della Sambuca (1726-1813), ex ambasciatore a Vienna. A quel punto si ricominciò a pensare a una politica di marina all'altezza del Regno. Al terzo rinnovo del patto di famiglia fra i diversi rami dei Borbone, nel 1766, la Spagna dichiarò decaduti i privilegi di bandiera concessi agli inglesi e 11 anni più tardi, nel 1776, dopo l'allontanamento di Tanucci, anche Ferdinando fu tentato di dichiarare decaduti quei privilegi che erano stati firmati quando Napoli era sotto la Spagna, ma non vi riuscì: la politica aggressiva inglese rendeva in questi casi possibile persino una guerra. La decisione andava dunque rimandata.

Dopo un periodo di relativo immobilismo, dovuto anche alla sua giovanissima età, Ferdinando si impegnò per promuovere iniziative di ammodernamento nel campo marittimo. Ascoltata la regina, che aveva chiesto informazioni nelle varie corti europee per assoldare un uomo esperto, acconsentì a chiamare l'irlandese John Edward Acton (1735-1811), uomo di grande esperienza, convocandolo nell'aprile del 1778. Ferdinando IV aveva in mente di far completare il *Codice di Navigazione* che era stato pensato sin dal 1741 e mai concluso. Acton nell'agosto di quell'anno arrivò a Napoli dove sarebbe rimasto per il resto della vita. Acquisì un notevole potere nella veste di consigliere speciale ma non divenne mai, formalmente, ministro. Era un uomo esperto, che aveva ricevuto un'educazione e un addestramento da capitano navale. Quanto al *Codice*, l'ordine di compilarlo fu dato nel 1779 all'esperto giurista Michele de Jorio di Procida (1738-1806) che lo concluse nel 1781 con il nome di *Codice marittimo compilato per ordine di Ferdinando IV*. Si trattava di un'opera imponente, circa 2.400 pagine che furono stampate in poche copie e distribuite e ai membri del Consiglio di Stato perché lo esaminassero. Era stato compilato tenendo presenti i codici

aragonesi, catalani e amalfitani degli ultimi secoli. Per i problemi intervenuti a partire dal 1789 sullo scacchiere internazionale, l'applicazione effettiva del *Codice marittimo* fu però momentaneamente accantonato, e questo accantonamento fu rimandato ad libitum, tanto è vero che tale grande lavoro restò, di fatto, inutilizzato. Di esso rimane una sola copia che si trova ora all'Archivio di Stato di Napoli.

Nel 1782 le competenze relative alla Marina Mercantile vennero poste sotto il controllo della Segreteria di Stato del Dispaccio e della Marina, in sostanza un ministero della Marina che accentrava molte competenze prima sparse fra diversi magistrati.¹⁵ Acton si impegnò nella riorganizzazione della flotta, nella fondazione o potenziamento di scuole per piloti di nave e tecnici, e nell'allargamento e ammodernamento dei cantieri navali di Castellammare e di Procida. Per portarsi alla pari con le altre potenze, Acton chiamò come consulente al cantiere il francese Antoine Imbert, ingegnere di fama, progettista di navi, che arrivò nel 1780 con il collaboratore Pietro Leopar. I due stabilirono subito un efficace laboratorio di progettazione, sfruttando le migliori maestranze locali e formando nuovi ingegneri. Nel corso della loro attività, tra il 1734 e il 1860, i Cantieri di Castellammare avrebbero costruito 136 navigli maggiori (vascelli, fregate, corvette, sciabecchi, avvisi a ruote e a elica, pirofregate) e 300 unità più piccole perlopiù militari (cannoniere, bombardiere, speronare). I traffici marittimi erano naturalmente una priorità per un Regno affacciato sul mare con 3000 chilometri di coste e vari porti importanti, come quelli di Napoli, Palermo e Messina fra gli altri.

¹⁵ *Decreto Reale*, 16 ottobre 1782.

Per quanto riguarda le rinnovate scuole nautiche di Piano e di Meta di Sorrento, alle quali Acton dedicò particolare attenzione, fu stabilito che in esse si impartisse ai futuri piloti e comandanti di nave un'educazione completa che comprendesse aritmetica, geometria, calligrafia e lingua inglese per i primi due anni; geometria solida, algebra, logaritmi e lingua francese nel terzo; trigonometria piana e sferica, geometria solida, nautica e astronomia nel quarto anno.

La prima nave varata dagli ampliati cantieri di Castellammare fu il *Partenope*, nel 1786, vascello a tre ponti che montava 74 cannoni e poteva ospitare 680 uomini di equipaggio. A quel tempo i cantieri davano lavoro a circa 200 persone, ma si rivelarono insufficienti 20 anni dopo. Un celebre quadro di Philipp Hackert che illustra il varo del grande vascello mostra cantieri già grandi; nel quadro si intravede una seconda nave in costruzione vicino alla prima. Tuttavia, a quel tempo, poteva essere costruita e “armata” (cioè rifinita di velatura e completata) soltanto una nave per volta.

I costi erano notevoli e bisognava spesso chiedere tecnici e piloti al mercato francese. Nel corso del secolo, i rapporti fra la Francia e Napoli si erano fatti notevolmente stretti anche per via della vicinanza delle coste (si raggiungeva Marsiglia in 5 giorni). Tali rapporti si rafforzeranno ulteriormente soprattutto durante il Decennio Francese e in circostanze ben diverse. Un rapporto molto stretto si stabilisce però già in questo periodo quando il re guarda alla Francia come a uno Stato moderno, una risorsa, un luogo dove si coltivavano i progressi tecnologici e scientifici le cui ricadute potevano arricchire anche il Regno. Ferdinando, come avrebbero fatto i discendenti, si sarebbe servito spesso di professionisti francesi che potevano aiutarlo a rendere più potente e moderno il suo Regno. Non vi era molta scelta, del resto: rivolgersi alla Spagna non conveniva, essa era più arretrata del

Regno di Sicilia, altre nazioni non garantivano trasporti veloci come la Francia.



Varo del vascello Archimede nei cantieri di Castellammare di Stabia (1795). L. Ducros - Musée Cantonal Des Beaux-Arts di Losanna. Esistono molti dipinti che testimoniano il varo delle grandi navi costruite a Castellammare dopo la seconda metà del XVIII secolo.

Acton fece anche le veci di Ministro della guerra. Si impegnò per riorganizzare un esercito che si era rilassato, che era disorganizzato e male equipaggiato anche per via di 50 anni di pace ininterrotta, una pace rotta soltanto da scaramucce regionali. A fine secolo, il buon funzionamento del cantiere navale di Castellammare era evidente, così come quello del Reggimento Real Marina e l'avviamento di un buon numero di piloti di marina.

Un altro importante conseguimento furono i rapporti diplomatici e in qualche caso commerciali con potenze navali lontane. Nel settembre 1784, Ferdinando IV, con la buona

conduzione di Francesco d'Aquino principe di Caramanico (1738-1795), ambasciatore di Napoli a Parigi, riconobbe ufficialmente la nascita della Repubblica degli Stati Uniti d'America. Subito dopo la proclamazione dell'indipendenza del nuovo Stato, vari emissari napoletani cercarono di stringere rapporti più stretti. Al momento gli effetti furono pochi ma nel marzo 1797 Ferdinando IV fece accreditare Jean Sabin Mathieu quale console generale degli Stati Uniti d'America. Nell'aprile dello stesso anno attraccava a Napoli la prima nave americana che riempì le stive di liquori, pasta, seta grezza e sapone. Il viaggio aveva più uno scopo promozionale che economico e serviva a rafforzare l'amicizia fra i due Stati, ma i rapporti sarebbero rimasti stretti, o perlomeno amichevoli, anche negli anni successivi. Nessun trattato fu concluso con la Francia, nonostante intense consultazioni che procedettero dal 1776 sino al 1783.

Intanto, nel gennaio del 1787, dopo che l'esercito di Caterina II aveva preso il controllo della Crimea, Ferdinando e gli emissari russi strinsero il Trattato di Czarskogesello, concordato in quella località il 17 gennaio e poi nella Reggia di Caserta il 21 marzo 1787. Il trattato era stato preparato dal capace Antonino Maresca, conte di Serracapriola (1750-1822), ambasciatore a San Pietroburgo. Si trattava di un accordo importante che consentiva alle navi cerealicole napoletane di raggiungere la Crimea per approvvigionarsi del grano così necessario alla produzione pastaria. Il grano coltivato nel Regno non era sufficiente e risultava meno costoso importarlo dalla Russia. Un'altra clausola consentiva ai legni napoletani diretti al Mar Nero di passare i Dardanelli e il Bosforo issando bandiera russa (Trattati di Kajnargie del 21 luglio 1784 e di Costantinopoli del 10 giugno 1783). Nel 1788 un altro trattato apriva i porti russi del Baltico (1784).

Una guerra russo-turca sospese per qualche anno questi traffici che ripresero, poi, quando la Russia si garantì un controllo definitivo della regione nel 1792. Altri trattati conclusi nel periodo furono quelli con la Reggenza di Tripoli (agosto 1785), con il Regno di Sardegna e con la Repubblica di Genova (luglio 1786). Ferdinando ottenne la franchigia del diritto di pedaggio nelle acque di Nizza e Villafranca (Villefranche). Altro trattato fu stretto nel 1787 con la Reggenza di Algeri. Come ben dimostra Lamberto Radogna, citando numeri e statistiche, alla fine del XVIII secolo la Marina Mercantile napoletana era progredita: le misure protettive messe in atto da Ferdinando IV avevano avuto effetto.

I regni di Carlo e Ferdinando portarono notevoli progressi alla Marina Mercantile napoletana. I legni napoletani frequentavano tutti i maggiori porti mediterranei e atlantici: Livorno, Genova, Marsiglia, Trieste, Venezia e anche Lisbona, Bordeaux, Nantes, Londra, Liverpool, Rotterdam e i porti del Baltico, della Crimea e delle Antille. Il periodo che va dall'inizio del Regno di Carlo III al Decennio francese sino alla ripresa del governo da parte di Ferdinando mostrò notevoli progressi, un riammodernamento generale delle procedure, una razionalizzazione delle norme e un potenziamento della flotta composta da velieri più grandi.

Nel corso degli anni Sessanta il traffico aumentò costantemente.¹⁶ A titolo di esempio, Radogna cita come dal 5 gennaio al 28 aprile del 1790 entrarono nel porto di Napoli 13 bastimenti inglesi, 12 danesi e 9 olandesi. Intanto navi napoletane arrivavano sino alla Martinica e oltre.

A fine XVIII secolo esistevano già navi che facevano regolare servizio di trasporto passeggeri come il “pacchetto” a vela

¹⁶ Lamberto Radogna, *op. cit.*, pp. 21-23.

Tartarus, un elegante e solido veliero a costruzione americana. Il passaggio costava 30 ducati in cabina speciale con vitto e 3 ducati sottocoperta senza vitto.¹⁷ Giuseppe Maria Galanti nella sua *Descrizione storica e geografica delle Due Sicilie* del 1789 (t. III, p. 359) ricorda che nel 1784 entrarono nel porto di Napoli ben 2683 legni mercantili regnicoli di varia grandezza e portata. La città aveva una popolazione di circa 5000 marinai imbarcati. Nello stesso periodo entrarono 343 legni stranieri (93 francesi, 89 genovesi, 39 inglesi, 10 svedesi, 7 danesi, 7 toscani, 6 olandesi, 5 veneziani, 5 ragusei, 5 ottomani, 5 tedesche, 1 spagnola, 1 russa).¹⁸ Una nave regnicola arrivò nel 1783 in USA, altre nelle Antille e ancora in Crimea. Durante una spedizione del 1794, una nave finanziata dal principe di Torella e dal principe Pignatelli si perse perché il capitano preferì restare alle Antille a fare il corsaro.¹⁹ Oltre a Napoli, una vera e propria piccola potenza marinara era Procida che vantava 97 legni di altura soprattutto polacche (spesso oltre le 5000 tomole), navi che potevano navigare sino ai mari baltici e boreali.

Le spedizioni di ingegneri e architetti

Un aspetto poco conosciuto dell'attività di Ferdinando IV, ma che inizia a essere studiato approfonditamente, è la sua apertura nei confronti delle novità tecniche che provenivano dall'estero, un'attitudine che lo porterà a richiedere persone competenti a

¹⁷ Johann Wolfgang Goethe, *Viaggio in Italia*, Rizzoli, Milano 2005, passim.

¹⁸ La fonte è sempre Giuseppe Maria Galanti, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, Napoli 1789, tutto il capitolo 6 del tomo III.

¹⁹ ASN, Affari esteri Americani, f. 4210.

lavorare e a stabilirsi nel Regno ma soprattutto a inaugurare una struttura costante di scambi fra architetti e ingegneri napoletani. Questa sua propensione per l'innovazione renderà più facile spiegare come e perché proprio Ferdinando abbia concesso e protetto iniziative proposte dai francesi sin dai primi mesi del suo ritorno (con le concessioni a Antoine Beranger, per le industrie cartarie, a George Sicard per la navigazione a vapore, a Charles Lefèbvre e ad Auguste Viollier per cartiere, stamperie e navigazione a vapore). Tutti questi imprenditori-finanziari favorivano l'ingresso nel Regno di ingegneri e tecnici francesi e inglesi con il beneplacito del re. Ma, appunto, questo favore si spiega con un passato di scambi trentennale.

Nel gennaio 1787, Ferdinando IV appoggiò la proposta di Acton di mandare alcuni ingegneri in Francia per un corso di perfezionamento. Altri scienziati, mineralogisti in quel caso, partirono nel 1789.²⁰ La prima spedizione fu pianificata dal generale Giuseppe Parisi (1745-1831), fondatore della scuola militare detta della Nunziatella. Nel caso specifico gli ingegneri furono inviati in Francia per impraticarsi delle ultime tecniche in materia di idraulica. Il loro interesse era rivolto soprattutto al miglioramento degli impianti di bacino dei porti civili e militari, un obiettivo di Acton. La meta era la prestigiosa École des Ponts et Chaussées.²¹ Queste missioni ufficiali, che venivano

²⁰ Sugli scambi tecnici, tecnologici e scientifici ha scritto un interessante studio Fabio d'Angelo: *Ingegneri e architetti del Regno delle Due Sicilie*, Limina Mentis, Villasanta 2014, da cui prendo queste informazioni. Cfr. *ivi*, pp. 110-124. La missione ebbe una fine infelice a causa di un duello fra due ufficiali, a ogni modo gli ingegneri tornarono più preparati. Questo viaggio aprì un canale di collaborazione scientifico non soltanto sul piano militare ma anche nel campo civile.

²¹ *Ibidem*, p. 113. D'Angelo cita i documenti da cui risulta la preparazione della missione, i suoi scopi, la selezione degli individui da

concordate dai vertici dei regni, dovevano avere una contropartita altrettanto importante: a seguito dello scambio e quindi della cessione di conoscenza d'ingegneria e tecnologia, i francesi, non necessariamente militari, avrebbero ricevuto dal Regno borbonico un trattamento di favore anche dopo il Decennio francese.

La cultura scientifica per radicarsi ha bisogno della sua applicazione e per realizzare quest'ultima non può intervenire il singolo o il gruppo; è fondamentale la presenza dello Stato. È evidente senz'altro che alcune iniziative, in particolare quelle patrocinate dai Borbone, non siano legate all'idea di miglioramento tecnico-scientifico ed economico. Di contro, però, la presenza tra le fonti di archivio di documenti, testimonianza di un'interessante mobilità, promossa e finanziata anche dallo Stato, evidenzia la volontà dei sovrani avvicendatisi sul trono del Regno di Napoli, di provare a tenere il passo dei paesi europei.²²

La concessione di privilegiate a quanti avevano intenzione d'introdurre tecnologie avanzate nel Regno fu una prova di questa volontà.

inviare: ASNA, *Segreteria di Guerra e Marina, Lettera di Giuseppe Parisi al Re*, 8 settembre 1786, Autorizzazione n.6/2013.

²² Fabio d'Angelo, *op. cit.*, p. 162.

Capitolo 3

La flotta mercantile nel Decennio francese

Un periodo di prove

Quando scoppiò la Rivoluzione francese, l'avanzata del generale Championnet costrinse il re alla fuga sul vascello inglese *Vanguard* il 23 dicembre 1798. Nella rappresentazione del potere borbonico, la pompa navale è sempre in primo piano, come dimostra, fra gli altri, il dipinto di Antonio Joli (1700-1777), *Partenza di Carlo di Borbone per la Spagna vista da terra* (1759) dove la partenza del re avviene in un tripudio di velieri. Durante i mesi della Repubblica partenopea, anche per l'incalzare degli eventi e la fragilità del nuovo regime, non fu varato alcun provvedimento che riguardasse la Marina Mercantile. Al governo di Napoli e del Regno si succedettero Giuseppe Bonaparte (15 febbraio 1806-14 luglio 1808) e poi Gioacchino Murat (dal 15 luglio 1808 sino alla fuga nel 1815).

Il primo, fratello di Napoleone, riuscì a fare poco: portò la Marina Mercantile sotto le dipendenze del Ministero della Marina (1806) e nominò un Consiglio di Amministrazione e un Ispettorato della marina che aveva la funzione di verificare e razionalizzare le spese. Durante l'epoca del suo governo i traffici marittimi soffrono. Il blocco continentale imposto dalla flotta britannica contro Napoli paralizza quasi del tutto il commercio via mare.

Tuttavia, il contatto sempre più stretto con francesi e inglesi che portavano *expertise* pregiate per quanto riguardava la costruzione di navi adatte agli Oceani portò a una sostituzione piuttosto veloce delle tipiche imbarcazioni mediterranee (polacche, pinchi, tartane, marticane), con nuovi tipi di navi da carico: brigantini (*bricks*) e golette (*schooner*) diffusi soprattutto nelle acque dell'Atlantico.

Fra i pochi provvedimenti attuati in questo periodo ci fu l'adozione della nuova legge doganale che riordinava i servizi doganali e portuali e adeguava le tariffe. Fu promulgata anche una Legge sulla Navigazione che soppresse numerosi diritti e cespiti derivanti da consuetudini antiche e ormai inadatte a una moderna potenza navale. Si trattava di gabelle riscosse nei porti, quali i diritti di falangaggio, ancoraggio, alberaggio, zavorra, concia, carena, spalmo e fretto, susta, licenza, portata, imbarco, visita, pratica, assistenza, jus porti, jus passeggeri, jus forestieri, rilievo e pennelli e altre ancora, derivate da antichi diritti consuetudinari. Tali gabelle venivano incassate dalle dogane, dai capitani dei porti, dai comandanti dei forti e dei castelli, dai capi dei movimenti marittimi (ufficiali di stanza nei porti), dall'ufficio dell'Ammiraglio, dalla polizia portuale e dalle dogane ex baronali, e la gestione di tali esazioni si rivelava talvolta così laboriosa da favorire la corruzione.²³ Infatti, le gabelle venivano a volte richieste più volte – le varie autorità non erano in collegamento fra loro – e per ovviare si ricorreva a mance e tangenti. Avendo compreso questo, Giuseppe Bonaparte decise che il sistema andava riformato.

Durante i primi anni dell'età murattiana gli armatori napoletani controllano il 44% di tutta la flotta mercantile delle Due Sicilie (il

²³ Lamberto Radogna, *op. cit.*, p. 26.

60% circa se ci si riferisce alle sole province continentali; oltre le 200 tonnellate le navi sono al 94% napoletane). Meta e l'isola di Procida possiedono lo stesso numero di bastimenti atlantici (54) di tutta la Sicilia. Nel 1811 fu ultimato una sorta di censimento che iscriveva 20.000 persone provenienti dal golfo di Napoli imbarcate su circa 500 bastimenti grandi e altri 2000 più piccoli ma impegnati in traffici mediterranei anche di lungo raggio. Ai 20.000 marinai bisognava aggiungere gli addetti nei cantieri navali e l'indotto (maestri d'ascia, fabbri, calafati, velai, cordai).

Napoli e il Regno si affrancano definitivamente in quel periodo dalla dipendenza dal naviglio genovese, francese, olandese, inglese e danese: in gran parte è la flotta mercantile meridionale a trasportare le proprie esportazioni e importazioni. Inoltre i miglioramenti sul piano delle costruzioni navali e dell'istruzione nautica consentono agli equipaggi napoletani di far concorrenza alle marinerie che collegano il Mar Nero e il Levante mediterraneo con il Mare del Nord, il Baltico e i porti atlantici delle Americhe. Protagonista di questa performance nel commercio marittimo a lunga distanza non è soltanto la capitale ma anche i centri rivieraschi: Procida e i paesi della costiera sorrentina (Vico Equense, Castellammare di Stabia, Meta e Piano di Sorrento). A Torre del Greco la pesca e la lavorazione del corallo a metà secolo impiegano oltre 700 barche e quasi 5.000 marinai.

Il riordino della flotta

A Gioacchino Murat va ascritto il merito di aver ulteriormente riordinato i cantieri di Castellammare in modo che potessero costruire più di un unico battello di grandi dimensioni, anche se il suo interesse fu rivolto prevalentemente alla flotta di guerra e

non alla Marina Mercantile. Un suo merito fu anche l'estensione del sistema delle "privative" e degli incentivi. Quanto a Castellammare, l'ingrandimento avvenne nel 1808 e i primi vari del nuovo cantiere furono due velieri di notevoli dimensioni: il *Capri* (1810) e il *Gioacchino* (1812).

L'editto di Napoleone del 21 novembre 1806 decretò il blocco continentale nei confronti degli inglesi; tale blocco divenne vigente anche nel Regno di Napoli dal dicembre di quell'anno.²⁴ Da quel momento nessun legno proveniente dai domini inglesi fu ammesso nei porti del Regno. In risposta l'Order of Council (1 novembre 1807) impose il blocco commerciale, marittimo e su terra, a tutti gli Stati che escludevano i navigli inglesi. Napoleone rispose estendendo il blocco anche alle potenze neutrali che avessero accettato le decisioni inglesi. Nel Regno di Napoli, Murat istituì un Consiglio delle Prede Marittime.²⁵ Il presidente degli USA, Thomas Jefferson, impose un embargo (26 dicembre 1807) vietando ai legni americani di recarsi nei porti europei e fermando nei porti americani tutti i bastimenti dei paesi in guerra. A sua volta, nel 1808, Murat giudicò i bastimenti americani come "corsari" e come tali li considerò suscettibili di essere intercettati, cannoneggiati o catturati.²⁶

Nel corso del 1809 e 1810 il conflitto con l'Inghilterra e gli USA non si placò. Furono molti i navigli, in particolare americani, a essere catturati come prede e confiscati da veri e propri pirati murattiani (24 soltanto nel 1810; 55 dal settembre 1809 al maggio 1811). Altri episodi si ebbero nel 1811 e 1812. Soltanto nel 1813 Gioacchino Murat annullò le disposizioni e autorizzò il traffico libero, la libera importazione ed esportazione di merci di ogni

²⁴ *Decreto*, 20 dicembre 1806.

²⁵ *Decreto*, 31 agosto 1808, n. 279.

²⁶ *Ordinanza*, 9 maggio 1808.

potenza amica ma anche neutrale dando nuova linfa ai commerci paralizzati da anni di guerra.

Quando il suo governò finì, il Regno del Sud aveva nel complesso recepito nuove pratiche di governo, una burocrazia più efficiente, ma non era progredita nel commercio marittimo, nonostante il maggior numero di navi. In particolare, come vedremo, era stata recepita venendo poi assorbita e adattata la pratica moderna delle privative secondo un razionale sistema di esami e controlli che sarebbe rimasto in vigore sino all'Unità d'Italia che consentiva di introdurre innovazioni e perfezionamenti dall'estero anche nel campo nautico in modo razionale e ordinato. Questa legislazione e queste disposizioni sarebbero state definitivamente recepite tra il 1816 e il 1824.²⁷

Ferdinando IV di Borbone tornò a Napoli il 17 giugno 1815 acquisendo il nome di Ferdinando I delle Due Sicilie. Il re trovò una situazione di commercio marittimo disastrosa, in parte da ascrivere a Gioacchino Murat ma anche alla situazione internazionale e a Napoleone. La guerra aveva strangolato la potenza marittima di Napoli. A quel punto, bisognava riannodare molti fili, avere l'accortezza di tenere il buono che era stato fatto ma anche di ripristinare il vecchio o il soppresso.

²⁷ Maurizio Lupo, *Il calzare di piombo. Materiali di ricerca sul mutamento tecnologico nel Regno delle Due Sicilie*, Franco Angeli, Milano 2017, pp. 21-24.

Capitolo 4

Il ritorno di Ferdinando

Quando Ferdinando tornò sul trono di Napoli, nel 1815, continuò nell'opera iniziata da Gioacchino Murat di riorganizzare e potenziare la flotta. Non poteva più avvalersi dell'esperienza di Acton, morto nel 1811. Riconosceva che l'impronta di questi era stata determinante, e infatti continuò sulla linea delle sue riforme e della sua modernizzazione. Fece ulteriormente ingrandire i cantieri marittimi di Castellammare, ordinando la costruzione di un avanscalo in muratura.²⁸ Soprattutto emanò nuove norme per la riorganizzazione della flotta regia (1815-1816) e nel 1818 fece pubblicare le *Ordinanze generali della Real Marina* (Decreto, 1 ottobre 1818), firmate dal Ministro della Marina Diego Naselli (1754-1832) e dal cancelliere marchese Donato Tommasi (1761-1831). In esse si riorganizzava il settore marittimo dal punto di vista delle gerarchie e delle strutture amministrative istituendo i Dipartimenti di Napoli, Palermo e Messina. Si riorganizzavano poi ulteriormente, dopo gli interventi degli anni precedenti, i percorsi formativi degli uomini della Real Marina da Guerra ma

²⁸ Maria Sirago, *L'organizzazione della marineria, della flotta e del sistema portuale nel Decennio*, in Renata De Lorenzo, cur., *Ordine e disordine. Amministrazione e mondo militare nel Decennio francese*, Atti del sesto Seminario di Studi "Decennio francese (1806-1815), Vibo Valentia 2-4 ottobre 2008", Giannini, Napoli 2012, pp. 67-91; Ead., *Il cantiere di Castellammare dal 1784 ai primi del '900*, in L. Capobianco, a cura di, *Le donne di Castellammare ricordano e raccontano*, "Meridione Nord e Sud nel Mondo", a. IX, n. 3, lu. sett. 2009, pp. 30-42.

anche per la Marina commerciale, aggiornandoli e aggiungendo nuove materie di studio.

Si disponeva, inoltre, la costruzione di nuove navi (vascelli, fregate, corvette e altri legni minori). In queste istituzioni, ulteriormente potenziate, si impartivano nozioni di navigazione, geometria, astronomia, geografia, matematica formando ufficiali e subalterni preparati alla navigazione di pace e di guerra. Agli ufficiali superiori veniva impartita l'educazione di un gentiluomo, la conoscenza del francese e nozioni di diplomazia perché spesso, in certi luoghi, il comandante di una nave militare poteva fare la funzione del console.

Tra i primi provvedimenti di Ferdinando, in materia di Marina Mercantile, ci fu il divieto di vendere navi napoletane all'estero (*Decreto Reale*, 15 luglio 1815, n. 31). Nel 1816, il re fissò i diritti di navigazione per i legni nazionali ed esteri e stabilì il minimo di marinai per ogni legno (*Decreto Reale*, 1 agosto 1816, n. 436). La stessa legge disponeva che la navigazione commerciale dei domini continentali e insulari fosse posta sotto le dipendenze del Ministero della Marina per quanto riguardava aspetti tecnici e politici e del Ministero delle Finanze per quanto riguardava gli aspetti economici e di tassazione. A quel punto fu istituita la Direzione Generale della Navigazione composta da un'amministrazione e dal direttore generale dei dazi indiretti per la parte doganale.

Appena Ferdinando riprese posto nel suo Regno, gli inglesi posero la questione dei privilegi di bandiera che erano stati aboliti da Murat con la legge del 1809. Furono così iniziate trattative diplomatiche a Napoli fra il Ministro William à Court e Tommaso di Somma marchese di Ciercello, Ministro segretario di Stato degli Affari Esteri. A Londra altri colloqui avvenivano fra Fabrizio Ruffo principe di Castelcicala, Ministro plenipotenziario delle Due Sicilie presso la corte inglese, e Lord Robert Stewart

visconte di Castlereagh, Ministro segretario degli Affari Esteri del Regno Unito. Nonostante il parere contrario di Luigi de' Medici, i ministri decisero di ripristinare i diritti di bandiera, il 25 agosto 1815, limitandoli ai bastimenti inglesi con esclusione di quelli delle isole Jonie e di Malta soggette alla corona britannica. Siccome il ripristino di questo antico sistema era in contrasto con il nuovo ordinamento doganale e con gli interessi commerciali marittimi, per intervento del De' Medici la nuova legge sulla navigazione fu corretta nel luglio 1816. Gli inglesi accettarono la rinuncia del privilegio in cambio di una riduzione del 10% sui dazi doganali delle merci importate con bastimenti provenienti dall'Inghilterra e da tutti i suoi domini. Analoghe riduzioni furono accordate il 1 luglio 1818 alle navi francesi e un mese dopo a quelle spagnole. In cambio dei favori doganali, gli inglesi resero validi per le Due Sicilie i trattati di amicizia e di commercio sottoscritti con Omar Pascià, bey di Algeri (3 aprile 1817), con Mahum Pascià, bey di Tunisi (17 aprile) e col bey di Tripoli (15 maggio).

Si ripristinava finalmente la libertà dei commerci nel Mediterraneo e venivano anche liberati tutti i sudditi del Regno imprigionati nelle nominate reggenze barbaresche. Seguirono accordi favorevoli per il commercio anche con gli USA, Francia, Svezia, Paesi Bassi, Russia, Prussia, Lega delle Città Anseatiche, Ducato di Oldenburg e Sardegna. Un importante trattato di commercio con il Regno Unito fu reso esecutivo il 22 dicembre 1815.

Il 26 aprile 1816 iniziava anche la missione di William Pinkney che arrivò a Napoli (con 6 navi da guerra che avevano scopo intimidatorio) per chiedere il risarcimento dei carichi confiscati sotto il regime di Murat che ammontavano, secondo una loro stima, a oltre 3milioni di ducati per i carichi confiscati, 69.000 per

i bastimenti e altre spese per un totale di 3.157.679 ducati.²⁹ Appoggiato dal Regno Unito, in quel momento favorevole al Borbone (anche per via di vantaggiosi trattati di estrazione dello zolfo siciliano), il re rifiutò di restituire quei denari che erano stati effettivamente confiscati dall'usurpatore Murat. Ferdinando aveva ragione anche in punta di diritto. A quel punto, Pinkney e le navi americane lasciarono il porto di Napoli il 30 agosto 1816 senza colpo ferire. La controversia sarebbe stata risolta soltanto nel 1832 quando Napoli si sarebbe obbligata a versare agli USA 2.115.000 ducati oltre a 7.670 per spese di rimborso rimpatri in 9 rate sino al 1842 per la somma complessiva di 2.538.000 ducati.³⁰ Una cattiva eredità lasciata da Murat. Da quel momento però ci fu piena libertà di navigazione per i legni dei due Stati.

Per il rinnovamento in senso moderno della Marina Mercantile napoletana è importante il decreto emanato nel gennaio 1818 con il quale si vietò ai legni regnicoli di usare bandiere estere.³¹ Tra il mese di marzo e quello di luglio dello stesso anno fu abolito ogni tipo di privilegio che esentava dai diritti doganali i bastimenti che battevano bandiera inglese, francese e spagnola.³² Veniva accordata anche la franchigia dei diritti doganali ai primi due carichi di generi prodotti nel Regno e su legni costruiti nel Regno di portata maggiore alle 200 tonnellate, escluso l'olio di oliva, le seterie e la liquerizia, mentre furono ritoccate le tariffe dei diritti di navigazione, riducendo a grana 4 quella per i bastimenti nazionali senza distinzione di provenienza. Per agevolare l'acquisto di bastimenti esteri - pratica che poteva accelerare soprattutto l'acquisizione di nuove tecniche costruttive - nel

²⁹ SSN, Affari Esteri Americani, fascio 4455.

³⁰ *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, 25 giugno 1842.

³¹ *Decreto Reale*, 15 gennaio 1818.

³² *Legge*, 30 luglio 1818, n. 1259.

novembre del 1818 il dazio d'importazione fu ridotto dal 25% al 10%. Questa riduzione rese vantaggioso l'acquisto dei nuovi battelli a vapore, appena inventati e in fase di sperimentazione.

Altri provvedimenti del 1818 e 1819 favorivano le navi costruite nel Regno di portata maggiore alle 200 tonnellate. A queste navi veniva alleggerito il dazio in uscita se trasportavano merci prodotte o estratte da miniere del Regno. Per quanto riguarda la consistenza della flotta mercantile, Radogna, citando gli *Annali Civili delle Due Sicilie* del 1834, ricorda che al 1 gennaio 1818 Napoli aveva 1376 navi mercantili sul totale di tutto il Regno di 2387 (tonnellaggio totale 92.269); Giuseppe de Thomasis, Ministro ad interim della Marina rilevava che il naviglio mercantile al 1 gennaio 1820 assommava a 3127 navi da trasporto, 1047 da pesca (per un tonnellaggio totale di 98.265).³³ Altre statistiche venivano riportate nel citato *Giornale* (22 giugno 1825).

Ancora: nell'agosto nel 1823 venne accordata la diminuzione del 10% sui dazi doganali di esportazione per tutti i generi che non avessero altri benefici e che fossero trasportati su bastimenti dei domini al di qua del faro. A fine 1823 la riforma della politica doganale diede libertà all'esportazione dei prodotti regnicoli, diminuendo i dazi sulle materie prime necessarie alle manifatture nazionali e abolendo la scala franca del porto di Napoli.³⁴ Altre liberalizzazioni relative alla Marina Mercantile arrivarono in quegli anni, come la libera esportazione su navi mercantili con il divieto però di esportare legname per costruire navi (materia prima di cui c'era sempre gran penuria e che iniziava a diventare scarsa, ad esempio, in Inghilterra). La diminuzione del 10% sui dazi doganali e i premi di costruzione vennero estesi anche ai

³³ *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, 17 ottobre 1820 (p. 87).

³⁴ *Decreto Reale*, 15 dicembre 1823, n. 884.

domini insulari con decreti del gennaio 1824 (13 gennaio 1824, n. 941; 26 gennaio, n. 956) e 31 dicembre 1824.

Dopo una lunga pausa, tra il 1815 e il 1819 le navi regnicole si inoltrarono oltreoceano (famosa la traversata del brigantino *Oreto* che attraccò a Boston nel 1818), nel Mar Nero, nelle Antille, in Brasile e in molti altri paesi.³⁵ Si verificò una nuova pausa tra il 1820 e il 1823 a causa dei nuovi moti rivoluzionari scoppiati in varie città italiane e anche a Napoli. Questi venivano alimentati, molto spesso, dai nostalgici giacobini e dai murattiani; a questa fase di blocco seguì una notevole ripresa nei tardi anni Venti con viaggi sino alla capitale cubana di L'Avana, Vera Cruz, Boston, New York.

Si trattava perlopiù di brigantini, polacche e golette che pesavano 200 o 300 tonnellate e avevano da 10 a massimo 16 uomini d'equipaggio, quasi tutti napoletani, procidani, con qualche siciliano. Si trattava di navi che avevano spazi angusti.

A poppa erano poste le cuccette degli ufficiali attorno a una saletta che serviva da sala nautica, sala riunioni e svago e sala da refettorio; mentre a prora vi erano gli angustissimi alloggi dell'equipaggio, in una zona della nave maggiormente esposta a scosse e urti delle onde.³⁶ Gli uomini che solcavano i mari su quei legni erano allenati a sopportare fatiche immani e una vita durissima. Ma la loro mortalità era alta, il mestiere rischiosissimo.

³⁵ Lamberto Radogna, *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie*, Mursia, Milano 1982, pp. 40-41.

³⁶ *Ibidem*, pp. 42-43.

Capitolo 5

Andriel e Sicard

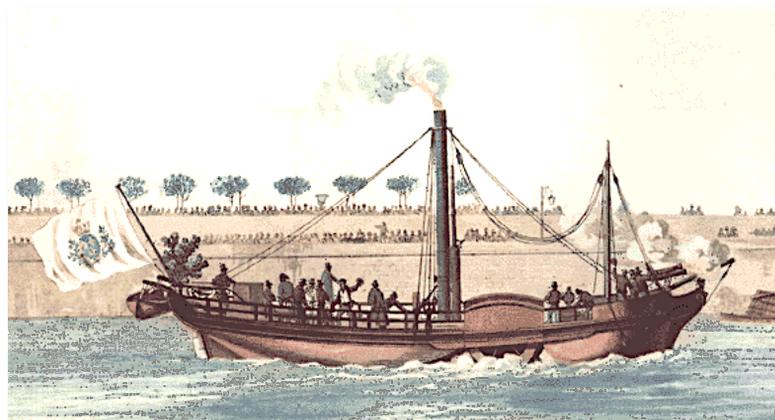
La navigazione a vapore a Napoli: uomini e capitali

Nel 1816 e 1823 furono pubblicati i regi decreti che dovevano facilitare la Marina Mercantile e promuovere l'adozione di una nuova classe di imbarcazioni, ovvero brigantini, velieri a due alberi con stazza variabile dalle 100 alle 300 tonnellate e velatura sviluppata, particolarmente adatti ai viaggi in altura e alle traversate oceaniche. Nel 1824 i reali cantieri di Castellammare varavano il grande vascello *Vesuvio*, con più di 100 pezzi di artiglieria di vario tipo (cannoni, carronate, obici). Come succedeva anche a Genova e Trieste, anche nel napoletano, e soprattutto in città, tra il 1818 e 1831 si costituiscono una decina di società di assicurazioni e cambi marittimi per ripartire i rischi e reinvestire una parte dei profitti. Circa 10 anni dopo l'inizio delle riforme e dopo una sostenuta campagna di costruzioni, nel 1826 la Regia Flotta borbonica veniva equiparata a quella francese, inglese e spagnola, per quanto riguardava le leggi del mare.

Nel frattempo, era letteralmente esplosa una novità: l'applicazione della forza motrice del vapore alle navi. Nel 1807 era iniziata l'epoca della navigazione a vapore quando l'ingegnere statunitense Robert Fulton (1765-1814) aveva costruito un primo bastimento a vapore, il *Clermont*, effettuando

un viaggio da New York ad Albany per 240 chilometri circa, percorsi in 32 ore. Subito dopo ebbe inizio la costruzione di piccoli battelli a vapore. In Europa per la sua intraprendenza spiccò Pierre Andriel, capitano di marina e imprenditore di Montpellier che, nell'aprile del 1815, chiese il permesso al Ministro della Marina francese di portare una sua barca, il *Margery* (Mercey) sino a Parigi. Il battello, ribattezzato *Elise* (per non turbare la suscettibilità francese), fece effettivamente il viaggio dall'Inghilterra alla Francia raggiungendo la capitale francese nel 1816. La risalita fluviale da Le Havre a Parigi durò 11 giorni, dal 16 al 27 aprile.³⁷ Andriel aveva formato, per questa impresa, una società, la Andriel & Pajol con il socio Pierre Claude Pajol (1772-1844, generale dell'esercito francese). La società ebbe vita breve e fu sciolta quando Andriel non ebbe gli sperati aiuti dal governo francese. Ma in Francia c'erano molti concorrenti, mentre non si poteva dire lo stesso di Napoli; avendo dunque appreso che lì si davano importanti concessioni e benefici agli stranieri che intendessero investire i loro soldi e le loro competenze, vi si trasferì.

³⁷ Maria Sirago, *A Bridge between Conceptual Frameworks: Sciences, Society and Technology Studies*, cur. Pisano, Springer, Amsterdam 2014, pp. 497-498.



Il piccolo Elise di 21 metri.

L'introduzione della navigazione a Napoli è merito della chiara volontà di Luigi de' Medici, principe di Ottajano, che volle portare nel Regno il primato di quel tipo di navigazione del quale intravedeva molti vantaggi. È merito anche dell'intraprendenza di Pierre Andriel ma anche di un piccolo gruppo di uomini che rischiarono nell'impresa, fra i quali il francese Charles Lefèbvre, da alcuni anni residente a Napoli.

Il *Giornale del Regno delle Due Sicilie* del 22 febbraio 1817 incoraggiava a non lasciare indietro il Regno in un simile progresso: la navigazione a vapore. Andava controcorrente, se così si può dire, perché l'idea prevalente al tempo era che i battelli a vapore fossero utilizzabili soltanto in caso di mare molto calmo e per il piccolo cabotaggio. Molti li ritenevano adatti alla navigazione in acque interne: fiumi, laghi forse fiordi marini.

Nonostante le loro limitazioni tecniche, i primi esemplari già mostravano vantaggi indubbi: potevano manovrare molto facilmente nei porti, più facilmente delle navi a vela. Ma soffrivano ancora notevoli svantaggi per quanto riguardava la

navigazione d'altura, anche se l'incessante lavoro di tecnici e ingegneri tentò, si può dire a ogni viaggio, di risolvere i problemi che via via si presentavano. Inoltre, le caldaie consumavano molto e il carbone aveva un costo alto; doveva essere ammassato in grandi quantità riducendo notevolmente le capacità di carico. Per almeno un ventennio, infatti, i piroscafi non avrebbero avuto una vera e propria stiva, ma soltanto degli spazi destinati all'alloggiamento delle merci sopra coperta. Il resto dello spazio era destinato all'equipaggio e ai passeggeri. Di conseguenza, gli alti costi rendevano difficile, anzi impossibile almeno in quel momento, concorrere con le navi mosse dal vento. Si era inoltre osservato che le ruote, in caso di onde alte, uscivano sopra il pelo dell'acqua per la maggior parte del tempo riducendo la velocità della nave.

Luigi de' Medici era però convinto che il tempo avrebbe apportato ulteriori migliorie e che possedere quella tecnologia fosse fondamentale per un Regno circondato da acque. Gli faceva eco il giornale ufficiale del Regno: la navigazione a vapore avrebbe reso più frequenti i viaggi avvicinando i popoli del meridione della Penisola (*Giornale delle Due Sicilie*, 1 marzo 1817). Nel 1816, l'accademico Luigi Serristori (1793-1857) scrive e stampa, a Firenze, anche grazie al De' Medici, il saggio *Sopra le macchine a vapore*. Il libro, che racconta in modo chiaro la breve ma avventurosa storia della tecnologia del vapore, include un'incisione dell'*Elise* che è il prototipo di tutti i battelli a vapore di quel decennio.³⁸

Pierre Andriel presentò una proposta il 15 dicembre 1816 al Ministro segretario di Stato della Marina per «lo stabilimento di

³⁸ Pierre Andriel, *Coup d'oeil historique sur l'utilité des batimens-a-vapeur dans le Royaume des Deux-Siciles*, De l'Imprimerie du Ministère de la Secrétairerie d'État, Napoli 1817, pp. 30-36.

bastimenti a vapore nel Regno delle Due Sicilie». Nella sua istanza, Andriel presentava un quadro convincente dei vantaggi che tale adozione avrebbe comportato. Il 20 dicembre 1816 il marchese Tommasi, Ministro segretario di Stato degli Affari Interni invitò il francese a sottoporgli il testo definitivo delle sue richieste che prevedevano, come di norma, una privativa per la navigazione a vapore e il godimento del privilegio della Real Marina con l'esonero della patente sanitaria nella scelta degli uomini di equipaggio che sarebbero comunque stati scelti fra marinai italiani.

L'8 gennaio 1817 il Ministro segretario di Stato della Guerra e della Marina Diego Naselli presentò a re Ferdinando il rapporto sulla richiesta di Andriel e questi, il 14 successivo, approvò la concessione di una privativa di 15 anni per «la navigazione accelerata per mezzo delle trombe a fuoco detta navigazione a vapore, nelle acque che bagnano il litorale e i fiumi del Regno».³⁹

Il 6 febbraio successivo, questi lesse al Real Istituto d'Incoraggiamento il testo *Coup d'oeil historique sur l'utilité des batimens-a-vapeur dans le Royaume des Deux-Sicules* nel quale ribadiva le sue ragioni portando anche argomenti storici.⁴⁰ Il 10 aprile 1817 il notaio Gaetano Lapegna di Napoli rogava un atto pubblico costituendo una società in accomandita chiamata *Compagnia privilegiata per la navigazione a vapore Andriel & C.*, che aveva sede a Vicolo Concezione a Toledo n. 32 a Napoli. La società veniva costituita con una dotazione di 200.000 azioni di 1000 ducati ciascuna, delle quali le prime 100 formavano il fondo sociale in numerario e furono anticipate dalla banca

³⁹ *Decreto Reale*, 14 gennaio 1817, n. 616.

⁴⁰ Pierre Andriel, *Coup d'oeil historique sur l'utilité des batimens-a-vapeur dans le Royaume des Deux-Sicules*, De l'Imprimerie du Ministère de la Secrétairerie d'État, Napoli 1817.

Emmanuel Appelt & C. Fra i soci accomandatari figurano i seguenti nomi:

Luigi de' Medici

Agostino Serra, per conto della ragione di Emmanuel Appelt

Ludovico Potenzani, marchese

Carlo Filangieri, generale

Augusto Lefèbvre

Carlo Lefèbvre

Giovanbattista Bourguignon, console svizzero

Augusto Rougon

Maurizio Dupont

Domenico Catalano

Carlo Fourquet

Fortunato Wolff

I soci acquistavano 15 azioni ciascuno, per il valore di 1500 ducati. Del Consiglio di Amministrazione facevano parte Carlo Fourquet, Giuseppe Pignatelli duca di Terranova, Carlo Lefèbvre, Giovanbattista Bourguignon, Edoardo Valentin, Domenico Catalano e l'abate Teodoro Monticelli. Segretario era Giuseppe Cottrau.⁴¹

Dopo la discussione relativa ai vari preventivi per la costruzione di un battello a vapore da denominarsi *Ferdinando I*, la commessa fu affidata al mastro Stanislao Filosa per 5780 ducati. Questi aveva un piccolo cantiere presso il Ponte della Maddalena vicino al fortino Vigliena all'altezza di San Giovanni a Teduccio, in una zona oggi inglobata nella città. Era uno dei tanti piccoli ma

⁴¹ ASN, Protocollo Notar Lapegna n. 549 (1817). Giovan Battista Bourguignon era probabilmente un figlio di Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville (1698-1782) celebre geografo ed esploratore, collaboratore dell'*Encyclopédie*. Questo "Gianbattista" non risulta abitare a Napoli.

rinomati stabilimenti che si estendevano a Nord di Napoli fino alla costiera amalfitana. Lo scafo in legno venne costruito sotto la supervisione dell'ingegnere inglese Ferry. Il varo viene fissato il 18 giugno 1818 ma, a causa di un incidente, ebbe luogo il 24 giugno successivo. Il battello venne rimorchiato nel porto di Napoli dal pontone *Forte*.⁴²

La goletta *Ferdinando I* era piccola ma non piccolissima: lunga 36 metri, pesava 213 tonnellate (non 115 come si legge talvolta) e nel suo scafo erano stati ricavati 16 camerini per i «passeggeri di distinzione» e la camera del capitano «molto comoda e propria». Aveva un camerone a poppa per circa 50 persone che volessero viaggiare in classe economica. Poteva portare anche un carico fino a 60 tonnellate.⁴³ Montava una doppia caldaia a vapore inglese da 50 cavalli con consumo di 20 cantaja al giorno che Andriel aveva personalmente trasportato dall'Inghilterra.⁴⁴

Il 27 settembre 1818 il *Ferdinando I* effettuò il suo primo viaggio al comando dell'alfiere di vascello Giuseppe Libetta che aveva allora soltanto 24 anni.⁴⁵ A bordo c'erano anche il pilota,

⁴² *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, 25 giugno 1818.

⁴³ Ernesto Mazzetto, *Il mare*, Guida, Napoli 2006, p. 104. Una riproduzione della nave, o di una nave pressoché identica, è conservata all'Archivio di Stato di Napoli in ASN, fs. 70/bis, cartella B-8, *Elevazione del primo pacchetto a vapore che verrebbe costruito in Napoli in seguito del privilegio reale di San Ferdinando*.

⁴⁴ Carlo Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore nel Reame delle Sicilie dal 1818 al 1860*, Stabilimento tipografico G. Barca, Napoli 1923, pp. 21-22. Come riportano vari autori esiste una bella stampa a colori della nave conservata all'Archivio di Stato di Napoli. Tuttavia, la sua somiglianza con l'*Elise* e il fatto che nel 1824 fu varata una seconda nave molto simile alla prima fa pensare ad alcuni che la nave illustrata non sia la prima Ferdinando I. Ma di ciò non esiste certezza.

⁴⁵ *Giornale del Regno delle due Sicilie*, 14 settembre 1818 (secondo altre fonti il viaggio sarebbe avvenuto il 24 settembre). Giuseppe

Andrea de Martino, 10 uomini d'equipaggio e un macchinista di nazionalità inglese che doveva governare la grande caldaia. Il Libetta scrisse sul diario di bordo una relazione del viaggio che condusse sino a Livorno. Questo diario di bordo pare oggi perduto, ma il testo fu letto dai redattori del *Giornale del Regno delle Due Sicilie* che ne riportarono vari brani. Il 13 ottobre il battello ripartì da Livorno diretto a Genova, dove arrivò il giorno successivo, suscitando un grande interesse: il rumore che produceva, la sua velocità senza vela, le fiamme che uscivano dalla sua alta ciminiera, erano un'assoluta novità. Era la prima nave a vapore che entrava nel porto di Genova e le sue ruote del diametro di 12 piedi (circa 3 metri) in ferro catramato, ciascuna a 8 palette, suscitarono eco e meraviglia.

A Genova vi fu un avvicendamento: Libetta lasciò ufficialmente il comando al De Martino, considerato più esperto: ci si era resi conto che la navigazione di quel tipo di imbarcazioni presentava notevoli difficoltà. E anche svantaggi: difatti, sin dal viaggio inaugurale, il comandante e il pilota si erano accorti che la nave soffriva di difetti costruttivi e che andava incontro a frequenti guasti; in particolare, il macchinario che trasmetteva il movimento alla ruota non era stato alloggiato e fissato in modo adeguato e tendeva a oscillare. Dal camino posto sopra la caldaia uscivano alte fiamme che, a seconda di dove le buttava il vento, potevano apparire innocue ma anche molto minacciose.

Il 30 ottobre il *Ferdinando I* ripartì per Marsiglia dove giunse il 4 novembre, sempre seguito da meraviglia e interesse.⁴⁶ La nave, però, era partita pressoché vuota e non aveva trovato passeggeri

Libetta era nato il 17 gennaio 1794 a Napoli.

⁴⁶ *Le Moniteur Universale*, 13 novembre 1818.

né a Livorno né a Genova, pertanto il risultato finanziario dell'impresa si era rivelato fallimentare.

Andriel pensò di venderla a Marsiglia con l'evidente intenzione di finanziarne una nuova, secondo il suo piano originario. Ma il 25 maggio 1819 non era ancora stato trovato un acquirente.⁴⁷ Sei mesi più tardi, il 19 novembre 1819, era all'ancora a Genova dove, con fatica, riuscì a trovare un carico e alcuni coraggiosi passeggeri. Ma una nuova grave avaria la costrinse a entrare nel porto di Lerici e a effettuare riparazioni a La Spezia. Rientrò a quel punto a Genova. Il 18 gennaio 1820 rientrava nuovamente a Livorno e l'8 febbraio a Civitavecchia.⁴⁸ In questo porto, probabilmente, necessitò di un'altra riparazione perché ripartì soltanto un mese più tardi, e l'8 marzo tornava finalmente a Napoli.⁴⁹

Nel progetto di Andriel, alla prima nave, che aveva inaugurato la tratta Napoli-Marsiglia, dovevano seguirne altre tre. Gli storici datano da questo momento l'inizio della navigazione a vapore nel Mediterraneo ma per quanto si abbia notizia si trattò probabilmente del primo viaggio in assoluto di una nave a vapore in mare aperto in Europa. La goletta non era concorrenziale rispetto a navi a vela che in quel periodo erano più veloci, sicure e comode. A Napoli nessuno fu disposto a comperare il *Ferdinando I* e Andriel, non potendo fare altro, fu costretto a far smantellare la nave nel 1824 e a tornarsene, sconfitto, in Francia.⁵⁰ La prima avventura fu fallimentare dal punto di vista

⁴⁷ ASN, Protocollo Ministero Marina, anno 1819.

⁴⁸ ASN, Protocollo Ministero Marina, n. 533 anno 1820.

⁴⁹ ASN, Protocollo Ministero Marina, n. 1021 anno 1820.

⁵⁰ Antonio Formicola - Claudio Romano, curr., *Storia della marina da guerra dei Borbone di Napoli. Dal 1815 al 1830*, v. II, Uff. Storico Marina Militare, Roma 2010, pp. 701-706. La notizia dello

finanziario e alcuni soci: Fourquet, Filangieri, Rougon e la principessa di Paternò non pagarono mai le loro quote. Gli altri – Lefèbvre, Filangieri, Catalano, Dupont – persero i loro soldi capendo, però, che avevano aperto una nuova èra. Nel frattempo, Andriel aveva ricevuto il permesso con privativa di sperimentare l'illuminazione a gas, altro campo che prometteva guadagni e sviluppo. Saranno, però, altre persone, suoi connazionali, a sviluppare quest'altra innovazione a Napoli. Lui non ebbe la forza finanziaria di iniziare.

Cenni sul sistema delle privative

Quando si affronta il tema dell'adeguamento tecnologico nel Regno borbonico, come introduzione o perfezionamento, si tocca il tema delle privative. Il sistema delle privative, che esisteva già prima del Decennio francese viene però regolato in modo organico soltanto il 2 marzo 1810. Fu in quell'anno che, riprendendo un analogo provvedimento che era stato stabilito in Francia nel 1781, si introdusse un organico sistema di privative o privilegi. Si distinguevano, a tal proposito, tre diverse tipologie di privative: la privativa di invenzione, di perfezionamento e di introduzione. La *privativa di invenzione* veniva concessa all'inventore di una scoperta del tutto nuova; la *privativa di perfezionamento*, per vari aspetti simile alla prima, concerneva il perfezionamento di un'invenzione già conosciuta; la *privativa di introduzione*, che riguardava il caso specifico qui trattato, consentiva al sovrano di proteggere chi introduceva, si intende dall'estero, dispositivi o processi o intere industrie o rami di

smantellamento nel 1824 si trova in *Annali d'Italia* (1750-1861) di Antonio Coppi, 1824, n. 20.

industrie, quando questa fosse assente nel paese di introduzione, però tutelata da un privilegio nel paese d'origine. Il diritto di privativa tutelava per 5 anni prorogabile per altre due volte sino a un massimo di 15 per ragioni di pubblica utilità.

Chi voleva far richiesta di privativa doveva redigere una domanda descrivendo l'oggetto o la tecnologia, il processo da introdurre, da depositarsi presso le Intendenze locali. La domanda veniva poi esaminata dal Ministero dell'Interno che stilava un rapporto ed eventualmente un esame preliminare della richiesta, obbligatorio soltanto per i progetti dai quali potevano derivare pericoli per la salute pubblica o la sicurezza (esplosivi, avvelenamenti). Se l'esame era positivo, il progetto di privativa veniva sottoposto al Sovrano che faceva pubblicare il permesso con l'indicazione di realizzarlo entro un anno, con pena di decadenza. Si prevedevano varie tutele per il beneficiario, che poteva chiedere di sequestrare contraffazioni, richiedere il risarcimento degli eventuali danni e poteva anche vendere il privilegio.⁵¹ Frequentemente, i titolari di privilegi accedevano poi

⁵¹ *Bollettino delle Leggi del Regno di Napoli*, Tomo I, 1810, pp. 200-211. La prima bozza di questo decreto fu presentata da un funzionario francese, un certo Le Riche che era ispettore delle manifatture e direttore del Convitto del Carminiello al Mercato, v. Anna dell'Orefice, *La politica delle privative industriali nel pensiero degli economisti meridionali (1830-1848)* in AA.VV, *Fatti e idee di Storia economica nei secoli XII-XX: Studi dedicati a Franco Borlandi*, Il Mulino, Bologna 1977, p. 769. Il testo della proposta che doveva ricalcare quella francese fu pronto nel dicembre 1807, trasmesso al Ministero dell'Interno e approvato da Gioacchino Murat. Cfr. Anna Portente e Adriana Tolomeo, *Il progresso tecnologico nel Mezzogiorno pre-unitario*, 2 voll., Mapograf, Vibo Valentia 1990-1991, Ivi, vol. I, p. 14. Del Giudice spiega poi come prima di questo provvedimento le privative venissero accordate nel Regno in grazia di un semplice parere favorevole del ministero competente: Francesco del Giudice, *Notizie storiche, del Regio Istituto di Incoraggiamento alle scienze naturali*

ad aiuti di carattere finanziario come prestiti agevolati e la concessione di locali.

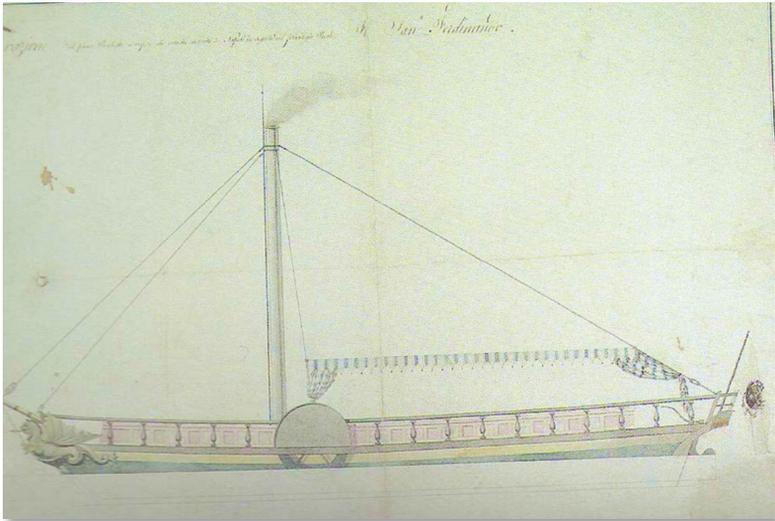
I Borbone approvarono il sistema delle privative murattiano con una sovrana Risoluzione che fu applicata prima alla parte continentale del Regno (25 maggio 1816) e poi esteso alla Sicilia (4 giugno 1824). Se le leggi che regolavano questa materia non furono più toccate sino all'unità, il processo che portava alla concessione di privilegio a partire dal 1824 fu sottoposto al giudizio di tre soggetti istituzionali con un esame sempre obbligatorio.

Il giudizio del Regio Istituto di Incoraggiamento, fondato nel 1806 da Giuseppe Bonaparte e considerato come un Corpo Accademico nel quale si riunivano i migliori scienziati e tecnici del Regno, non era definitivo e vincolante. Dopo il suo parere si passava alla Consulta di Stato, organismo formato da magistrati, amministratori, notabili, militari ed ecclesiastici, uomini molto più vicini al potere politico di quanto fossero quelli del Regio Istituto di incoraggiamento. L'ultima istanza spettava al Consiglio Ordinario di Stato, organo supremo dell'amministrazione borbonica, nel quale il sovrano, con i suoi ministri, prendeva decisioni importanti per la vita del paese.

Tutte le decisioni che riguardavano l'introduzione di tecniche relative all'industria tessile, cartaria, dell'illuminazione a gas, del trasporto ferroviario, della tecnologia dei battelli a vapore, della carta da parati e di molti altri aspetti passavano attraverso questi tre gradi di giudizio ed esame.⁵²

dalla sua fondazione sino al 1850, Napoli 1862, p. 149.

⁵² *Regolamenti da osservarsi per il Consiglio di Stato da tutti i nostri ministri e segretari di Stato*, Stamperia Reale, Napoli 1826. Per un panorama più vasto, cfr. Renato Giannetti, *La legge sulle privative industriali e l'innovazione industriale regionale in Italia prima e dopo la legge Scialoja del 1859*, in Piero Barucci - Gabriella Gioli - Piero



Il disegno del *Ferdinando I* della Compagnia di Sicard & soci, conservato nell'Archivio di Stato di Napoli. Primo battello a vapore del Mediterraneo finanziato da Sicard, Fourquet, Pignatelli, Lefèbvre, Bourguignon, Valentin, Catalano, Monticelli, Rougon, Dupont, Wolff (Acquerello di Antoine Roux, Museo di Marsiglia). Fu presentato in occasione della richiesta della Privativa di introduzione.

Roggi, curr., *Antonio Scialoja e la politica economica del Risorgimento*, Atti del Convegno di Studi a Napoli del 22-23 febbraio 2007, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Napoli 2007.

Capitolo 6

L'Amministrazione della Navigazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie

La Compagnia Sicard

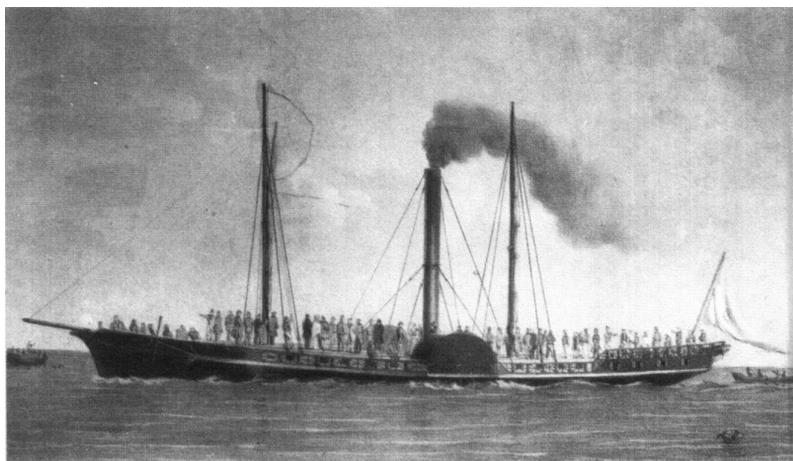
La Storia moderna della navigazione italiana ricomincia a Napoli pochi anni dopo. Luigi de' Medici, principe di Ottajano (1759-1830), Ministro delle Finanze in pectore sin dal 1803 e poi con pieni poteri sul territorio del Regno dal 1815, si mette a lavorare per creare una situazione più adatta allo sviluppo del commercio e delle infrastrutture. Sarà allontanato momentaneamente in occasione dei moti del 1820 (ai quali non aveva partecipato) e richiamato alla prima occasione. Nonostante la pausa, dunque, la sua gestione presenta caratteristiche di continuità e di progettualità a media scadenza.

Una delle sue prime preoccupazioni fu il potenziamento della Marina Mercantile, strategica in una città marittima come Napoli e ancora inadeguata al rango del Regno. De' Medici quindi prevede un piano di costruzione mediante finanziamento e agevolazione di compagnie private di navigli; contemporaneamente decise una riorganizzazione dei porti e un potenziamento delle loro infrastrutture. La scelta di una politica di incentivi fiscali e di "privative" fu vincente e consentì di attrarre capitali e intraprendenti imprenditori. Piuttosto velocemente si crearono a Napoli le condizioni per lo sviluppo di iniziative private finalizzate a costruire flotte di navigli a vapore.

Nel 1824 crea il Corpo de' Ponti e delle Strade (più tardi diventerà una scuola ingegneristica di primo livello) entro la quale vengono reclutati ingegneri e progettisti che avevano lavorato anche sotto Murat. Questi uomini erano guidati dal capace Carlo Afan de Rivera (1779-1852), militare e geniale ingegnere. Il Corpo progettò lo sviluppo dei bacini di costruzione delle navi e dei porti. Afan de Rivera, peraltro, aveva scritto nel 1818 un opuscolo nel quale sosteneva che la priorità assoluta, strategica, del Regno era la valorizzazione delle proprie acque e coste.⁵³

Come si è detto, le navi di quel periodo non disponevano di una stiva, tutto lo spazio veniva usato per l'equipaggio e l'alloggiamento del carbone a poppa. Per consentire un viaggio più agevole, il ponte - sul quale si trovava la gran parte del carico trasportato - era coperto.

⁵³ Carlo Afan de Rivera, *Considerazioni su i mezzi da restituire il valore proprio a' doni che ha la natura largamente concesso al Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1818.



Il Real Ferdinando I in uno dei suoi viaggi inaugurali.
(Collezione Macpherson).

Poco impressionato dal cattivo esito della prima compagnia di navigazione, Luigi de' Medici si mostrò pubblicamente favorevole alla ripresa dei tentativi. Con una richiesta presentata al principe ereditario Duca di Calabria, futuro re, nell'ottobre 1822 Francesco Stella chiese gli fosse concesso il permesso di mettere in porto due vapori di costruzione scozzese della portata di 200 tonnellate e potenza di 80 cavalli per collegare con viaggi periodici Napoli a Marsiglia e altri due per collegare Napoli alla Sicilia. Il richiedente si impegnava a compiere il servizio postale trasportando plichi e lettere se gli fosse stata consentita una privativa di 15 anni. Una seconda istanza fu presentata dalla ditta inglese Maingy, Price & Co. che si era stabilita a Napoli il 21 ottobre 1822 per costruire due battelli da 200 tonnellate con portata di trasporto di 140 passeggeri per unire il continente alla

Sicilia. Chiedevano le stesse condizioni di Stella ma rinunciavano alla privativa.⁵⁴

Nel novembre 1822 ci fu una terza richiesta da parte degli inglesi Walther Vallin, Routh ed Edward Valentine che richiedevano una “privativa” di dieci anni per fondare una società di navigazione a vapore per passeggeri e posta nella rotta tra Napoli e Palermo. La solvibilità e la buona fama di questa società londinese venne garantita probabilmente in quell’occasione e anche in altre dagli stessi Rothschild che ne scrivevano in una loro corrispondenza pochi anni dopo:

My chef ordered me to get information on the house Vallin Routh Valentine & C. and communicate it to you. I have asked about it the chef of a first rate house here who told me he knew said gentlemen as men of probity and had not seen they did business above their means or meddled with too large speculations and he had already taken their paper to about 2/m £; the said friend observed still that certainly much would also de pend on the state of their house in London on which acc. He however had got formerly also satisfactory information. You will oblige me to tell me your opinion of this London establishment of said Gentlemen.⁵⁵

E ancora:

The firm Vallin, Routh, Valentine & Co. tho’ not wealthy, is in my opinion good from the respectability of its connections & extent of its

⁵⁴ ASN, Agricoltura e Commercio, fascio 204.

⁵⁵ Cfr. RAL, *Correspondence from C.M. von Rothschild & figli*, XI/84/1A-7A. Cit. in *Carl Mayer Rothschild e Il Credito Commerciale nel Regno delle Due Sicilie*, in “Società e Storia”, n. 110 (2005), pp. 705-739. Ivi, p. 709.

business. A few thousands pounds (one to 11.500) may be safely entrusted on its signature.⁵⁶

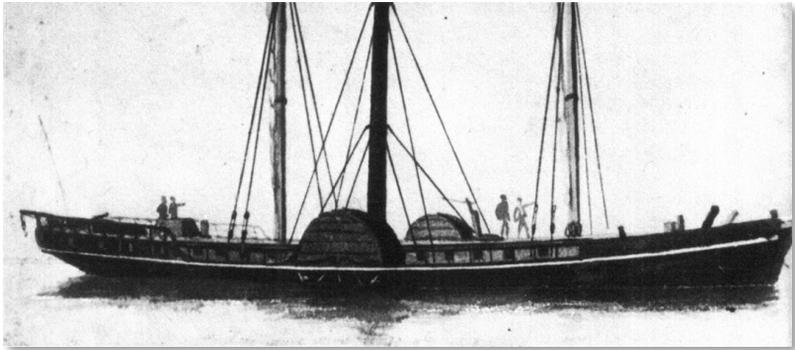
Il Consiglio dei Ministri del 25 gennaio 1823 favorì la proposta di Maingy, Price & Co. «essendo quella che non pretendeva privativa e non impediva a chiunque altro di poter introdurre simili legni».

In seguito, il 28 aprile dello stesso anno questi rinunciarono e fu dunque ripresentata la richiesta di Walther Vallin, Routh ed Edward Valentine che confermavano di voler richiedere la “privativa” di dieci anni per creare una società di navigazione a vapore per trasporto di passeggeri e di posta nella rotta tra Napoli e Palermo. Prevedevano di far pagare un biglietto di 120 ducati a viaggio, molto costoso dunque.

La loro richiesta fu appoggiata come socio accomandatario da Giorgio Wilding, principe di Radali e di Butera (1791-1841), un ufficiale tedesco nativo di Dresda, nominato gentiluomo di camera del re.⁵⁷ Molto probabilmente fu appoggiata anche dai Rothschild della *maison* napoletana con i quali il Wilding era in rapporti documentati.

⁵⁶ RAL, *Correspondence from C.M. von Rothschild & figli*, XI/84/1B (lettera del 12/11/1825).

⁵⁷ *Neuer Nekrolod der Deutschen*, Bern Friebr Voigt, Weimar 1943, p. 538.



Il *Real Ferdinando* (acquerello di anonimo, Napoli).

Luigi de' Medici fece approvare questa richiesta con Decreto Reale il 2 dicembre 1823 (n. 876). Inizialmente gli armatori, tutti di origine inglese, stabilirono il loro ufficio a Palermo, mentre un ufficio napoletano era stabilito a Napoli in vico (via) Pileo 29.⁵⁸ Alla società fu concessa anche la franchigia e la privativa delle navi da guerra (per la sola rotta siciliana) a condizione che i vapori fossero comandati da ufficiali che appartenessero alla Real marina e che l'avvio dei viaggi avvenisse entro 9 mesi dall'emissione del decreto. Fu così creata la prima compagnia di navigazione *a vapore* del Regno delle Due Sicilie con un ufficio a Napoli e uno a Palermo. La *Amministrazione* (questo nome resterà per i successivi 30 anni di storia della società, attraverso le sue varie trasformazioni) ordinò in Inghilterra un battello a vapore costruito secondo le concezioni più moderne. Dopo qualche trattativa acquistò una nave già varata, il *Superb*, costruito nei cantieri Scott & Sons nel 1820, ribattezzandolo *Real Ferdinando I*.⁵⁹ Aveva una portata di 250 tonnellate e poteva

⁵⁸ *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, I, Napoli 1824, p. 578.

⁵⁹ E non nel 1823 come indicato nel libro di Radogna: cfr. *Scottish Built Ships Register*: *Superb*.

trasportare sino a 200 passeggeri. Quelli che viaggiavano in prima classe erano alloggiati in una galleria poppiera che serviva da sala da pranzo. Il battello arrivò a Napoli il 14 giugno 1824 e iniziò il suo servizio facendo rotta per Palermo il 20 giugno al comando di Andrea de Martino che era stato l'ufficiale in seconda del *Ferdinando I*.

Il *Giornale delle Due Sicilie* dell'8 marzo 1825 precisava le tariffe: 27 ducati per la prima classe, con diritto a trattamento di tavola, letto con biancheria e trasporto gratuito dei bagagli; 20 ducati in seconda classe nella stanza di prora, compreso vitto e trasporto bagagli; 4 ducati in terza classe, in coperta, senza vitto e alloggio. Successivamente i prezzi furono ritoccati al ribasso per la prima classe (24 ducati), la seconda classe (ducati 8) non aveva più diritto al vitto e la terza classe come la tariffa precedente ma senza bagaglio. Pur avendo ricevuto il primo esempio di convenzione postale marittima in Italia, i risultati finanziari della gestione del *Real Ferdinando* furono passivi. Il carbone costava, le avarie erano frequenti e probabilmente i passeggeri non erano sufficienti. La nave non viaggiava sempre a pieno carico in un periodo in cui la navigazione a vela era ancora concorrenziale.

Come si noterà, in questa società erano assenti i soci che avevano fatto parte della società di Andriel, e gli stessi furono assenti anche nella successiva configurazione societaria, quando si tentò di vendere il battello in Inghilterra, ma invano.⁶⁰ Quando fu messo all'asta per 48.000 ducati a Napoli fu però acquistato da uno dei vecchi soci di Andriel, Maurizio Dupont, al quale venne trasferita la privativa del principe di Butera nel giugno 1826.⁶¹

⁶⁰ *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, 25 aprile 1826.

⁶¹ *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, 21 luglio 1826.

Il 4 gennaio 1825 moriva Ferdinando I e gli succedeva Francesco I (1777-1830) che, nel suo Regno durato soltanto 5 anni – sino al 1830 – cercò con sincera passione di promuovere la Marina Mercantile. Ormai era chiaro a tutti, nell'entourage dei reali, che quello era un settore strategico. Nel febbraio 1826, dopo mesi di lavoro di una commissione appositamente voluta dal nuovo regnante, veniva emanata una legge che univa tutte le disposizioni relative alla Marina Mercantile, stabiliva nuove tariffe dei diritti di navigazione e riordinava le Commissioni marittime delle province secondo una logica di maggiore ordine e razionalità.⁶²

Nel dicembre del 1827 il re volle personalmente emettere un'ordinanza che concedeva uno sconto del 20% sui dazi doganali per le merci importate direttamente dalle Indie occidentali, per la durata di 10 anni (*Sovrano rescritto*, 16 maggio 1827), e nello stesso anno sottoscrisse un trattato di navigazione con l'Impero Ottomano che dava piena libertà di transito per i Dardanelli e il Bosforo ai bastimenti che battevano la bandiera del Regno, in parte ripristinando antichi privilegi ma evitando, come accadeva in passato, che dovessero cambiare la bandiera del Regno con quella russa (Decreto Reale 14 dicembre 1827). Come riporta Ludovico Bianchini nella sua *Storia economica-civile di Sicilia* alla fine del 1825, la Marina Mercantile delle Due Sicilie aveva 440 navi grandi (tonnellaggio 65.184) e 4568 minori (tonnellaggio 42.754).

Il 2 maggio 1826, il *Real Ferdinando* riprese a viaggiare facendo rotta a Palermo e il 2 agosto apriva la linea che portava a Nord, sino a Marsiglia. I costi di questo servizio erano altissimi, proibitivi: 42 ducati la prima classe per Livorno e 72 quella per

⁶² Legge, 25 febbraio 1826.

Marsiglia; alla seconda classe, rispettivamente 21 e 36 ducati, non era concesso il diritto alla stanza di prora con vitto e letto. E alla terza classe (che costava comunque 6 ducati sino a Livorno e 10 sino a Marsiglia) era riservata ai servitori. Dupont era un appaltatore generale dei servizi per l'esercito e gestì la costruzione del Muro Finanziere, muro doganale, voluto da re Ferdinando IV ora I (che regnò con questo nome fra il 1816-1825) e costruito fra il 1826 e il 1830 sotto Francesco I. Per sfruttare al meglio la nave nei momenti in cui mancavano passeggeri o merci, Dupont organizzava anche giri turistici nel Golfo di Napoli che era allora meta di un turismo colto che privilegiava luoghi legati a memorie classiche. Oltre a garantire la vista di Capo Miseno e Posillipo, questi tour portavano i viaggiatori, prevalentemente francesi, inglesi e tedeschi, a Ischia e Capri.

La gestione fu fallimentare, o forse fu il pubblico pagante che mancò. Comunque, non avendo il Dupont pagato la nave per intero, gli fu sequestrata e venduta al pubblico incanto il 15 aprile 1828. La acquistò il 19 giugno 1828 un mercante di nome Gennaro Finizio che la rivendette per 32.500 ducati a una società formata dal francese Giorgio Sicard, dai romani Camillo Pizzardi e Domenico Benucci e da Augusto e Ilario Degas.⁶³

Giorgio Sicard (1790 ca.-1836) era un personaggio noto. Console generale dei Paesi Bassi a Napoli, sposato con la napoletana Giuseppina Politi,⁶⁴ acquistò la concessione, che

⁶³ Atto rogato notar Gaetano Scoppa, 1 luglio 1828.

⁶⁴ Il monumento funebre di Giorgio Sicard, definito "viennese" di nascita, risulta collocato nel 1837 nella Chiesa del Santo Sepolcro di Napoli, di fronte alla Cappella Origlia. I visitatori di un tempo potevano vedere la scultura realizzata da Gennaro de Crescenzo. Da tempo la chiesa, in stato di abbandono, è chiusa al culto. Cfr. Carlo Celano, *Notizie del bello, dell'antico e del curioso della città di Napoli*, vol. III, Stamperia di Agostino de Pascale, Napoli 1858, p. 333.

garantiva la franchigia dalle tasse di navigazione, creando nel 1829 la *Società Giorgio Sicard, Benucci e Pizzardi*, con la consulenza del figlio Leopoldo, esperto di costruzioni navali. John Davies definisce Pizzardi e Benucci “banchieri napoletani” e ciò ci consente di identificarli. Il primo era il marchese Camillo Pizzardi di nascita bolognese e romano d’adozione e l’altro Domenico Benucci (morto nel 1847 e sepolto a Poggioreale).⁶⁵ Alla società, con una quota minore, partecipava Teodoro Block (spesso erroneamente scritto Beck), un ricco commerciante tedesco che da anni viveva a Napoli. I sostenitori di questa società provenivano dunque tutti dall’estero (anche i romani provenivano da quello che allora era lo straniero Stato della Chiesa).⁶⁶ Da varie fonti sappiamo che Pizzardi e Benucci lavoravano per la fabbricazione dei tabacchi nel monopolio di Stato.

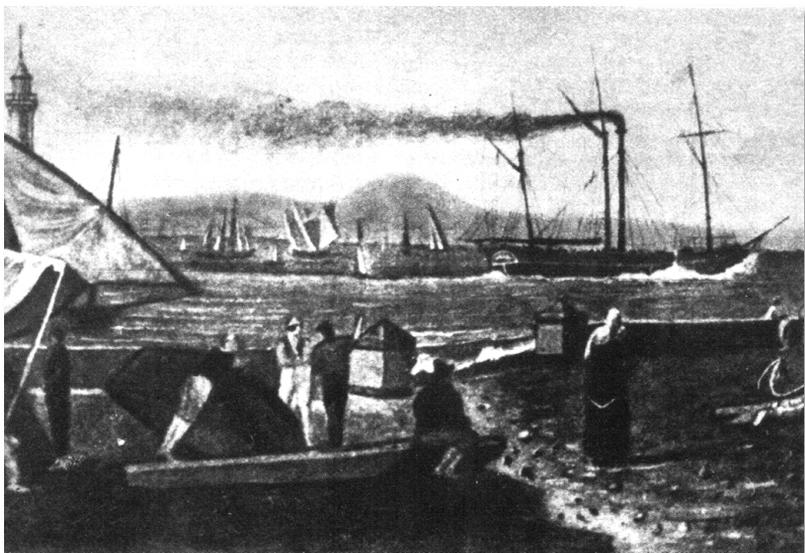
In quel momento la Compagnia Sicard possedeva soltanto la *Real Ferdinando*. Con la nuova disponibilità di soldi portata dai soci, la Sicard & C. poteva pensare a piani più ambiziosi. Fu subito chiaro dai risultati ottenuti che la gestione Sicard generava interessanti profitti e così il capitale sociale fu aumentato dai 38.000 ducati ai 140.000 nell’agosto del 1829.⁶⁷ I soci di quella che si chiamava, ufficialmente, *Impresa della privilegiata navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie* (anche se in alcuni atti già veniva usata la successiva parola *Amministrazione*) furono Giorgio Wilding, Teodoro Block, Carlo Orlando, Augusto Viollier, Camillo Guerra, il duca di Ferrandina, il marchese Luigi Gagliardi, Mariano Buonocore, Marino Torlonia, Lorenzo Lezzani di Roma, Giulio de Grossi e Claude Clerc di Marsiglia.

⁶⁵ Camillo Napoleone Sasso, *Storia de’ Monumenti di Napoli*, Federico Vitale, Napoli 1858, p. 184.

⁶⁶ John Davies, *Società e imprenditori nel Regno borbonico (1815-1860)*, Laterza, Roma-Bari 1979, p. 114.

⁶⁷ *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, 28 agosto 1829.

A questi si aggiungevano soci minoritari, acquirenti di quote, come Charles Lefèbvre che non uscì mai dall'affare. Questi soci con pacchetti di quote simboliche nella fase intermedia, dal 1829 al 1839, diminuirono momentaneamente il loro impegno.



Il *Ferdinando I* o *Real Ferdinando* in uscita dal porto. Il quadro a olio di anonimo è teso a dimostrarne l'inedita velocità.

Sicard ottenne anche il privilegio di effettuare il trasporto postale per l'estero col beneficio di metà dell'affrancatura ordinaria. Il *Real Ferdinando* continuò i suoi viaggi per Palermo e per Marsiglia (con le solite tappe Civitavecchia, Livorno, Genova) e a effettuare crociere nel Golfo di Napoli di una giornata e di 2 o 3 giorni sino a Stromboli, Taormina e Malta.

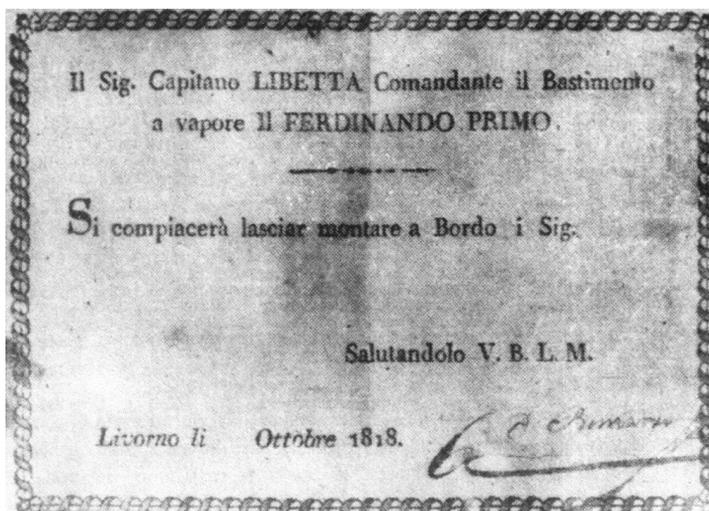


Il *Real Ferdinando* quando si chiamava *Superb* in un dipinto di William A. Knell nelle acque di Norfolk (Naval Museum, Londra).

Nell'agosto del 1829 la società annunciava l'acquisto di un secondo vapore chiamato inizialmente *Bella Partenope* e poi *Francesco I.*⁶⁸ A parte il caso specifico, la politica delle "privative" e il loro impatto sull'economia, in questo caso, della navigazione a vapore, furono un fondamentale impulso a un settore imprenditoriale di notevole successo per decenni, a Napoli e nel Regno. Le privative consentirono di impiantare e poi vivacizzare un settore per il quale il Regno borbonico, con i suoi 3.000 chilometri di coste era vocato. Oltre alla privativa, anche altre forme di incentivo come lo sconto sui diritti di navigazione costituì in altri momenti un importante traino favorito dal re e dai suoi ministri, soprattutto Luigi de' Medici.

⁶⁸ *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, 28 agosto 1829.

La gran parte di queste navi era però di costruzione inglese: se i cantieri inglesi avevano una tecnologia pari a quella italiana nella costruzione dei velieri, erano invece molto più avanti nella progettazione e costruzione di navi a vapore, dove servivano ingegneri che sapessero affrontare problemi del tutto diversi, come la presenza di una caldaia. Il *Superb*, divenuto *Real Ferdinando I*, era per il tempo una nave di grandi dimensioni che poteva trasportare sino a 200 passeggeri in viaggi di piacere, vere e proprie crociere. Il legno, dotato di tre alberi, fu affidato al comando del capitano Andrea de Martino, già pilota del *Ferdinando I*.



Il nuovo battello inaugurò il 20 giugno 1824 la rotta di collegamento tra Napoli e Palermo, mentre il Ministro De' Medici accordava all'*Impresa della privilegiata navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie* speciali privilegi per il

servizio postale statale, il primo in Italia.⁶⁹ Come si può notare, a parte qualche apporto minore, i “capitalisti” e gli imprenditori che si dedicavano a questo tipo di nuove imprese erano tutti stranieri.

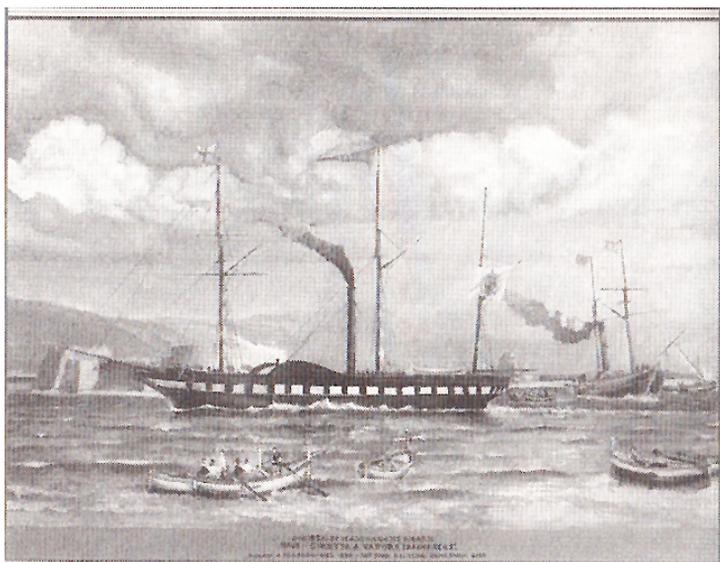
Il figlio di George, Leopoldo Sicard, firmò un contratto a Glasgow per la costruzione dei motori del battello *Francesco I*, destinato ai viaggi per l'estero. Lo scafo venne invece costruito nei cantieri di Castellammare di Stabia nel corso del 1831 e inviato in Scozia per il completamento. Risulta che il piroscafo avesse una velocità eccezionale rispetto alle navi dell'epoca grazie a motori da 120 cavalli, e riusciva a coprire la distanza tra Napoli e Palermo in un tempo molto simile a quello delle navi odierne. Stazzava 309 tonnellate, aveva tre alberi armati a nave goletta (utili in caso di avaria), lo scafo era di legno, magnificamente costruito e sagomato, e foderato in rame; la prua aveva un bompresso. Il vapore era portato dalla forza motrice di due macchine a bassa pressione, meno pericolose delle precedenti, a bilanciere di 160 cavalli. La sua lunghezza era di 45 metri, la larghezza 8. Partito da Glasgow il 12 settembre 1830, rimase a Liverpool per qualche settimana prima di partire per Marsiglia il 9 novembre, dove rimase per qualche tempo a causa di un'epidemia di colera. Ripartito il 28 novembre, il 5 dicembre arrivò a Napoli con 62 passeggeri. Tre giorni dopo moriva re Francesco I e gli succedeva Ferdinando II.

Intanto *Il Real Ferdinando* continuava a solcare la rotta fra Napoli e Palermo e offriva gite domenicali a costo contenuto nel golfo di Napoli. Lo comandava Luigi Consiglio. Quando le macchine dovettero essere sottoposte a drastiche riparazioni, dal

⁶⁹ *Storia della marina da guerra dei Borbone*, cit., p. 707. Il primo a raccontare la storia della società napoletana è stato Luigi de Matteo, “*Noi della meridionale Italia*”. *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione*, ESI, Napoli 2002 nel capitolo 43 della sua opera.

gennaio 1831, Sicard stipulò una convenzione per noleggiare il battello parmense *Maria Luigia* (sino al 31 ottobre 1831), mantenendo in servizio il *Francesco I* per l'estero. Questo iniziò i suoi viaggi il 15 dicembre al comando di Andrea de Martino con 41 passeggeri.⁷⁰

Nello stesso 1830 cominciava la concorrenza del Regno Sardo, coi battelli *Carlo Felice* e *Carlo Alberto*, che viaggiavano sulle stesse tratte, toccando Napoli e Palermo. Questa si configurava come una violazione della privativa concessa al Sicard, ma il re poco poteva contro uno Stato straniero e, per non incorrere in incidenti diplomatici, fu costretto a lasciar correre. Altri cercarono di ottenere la privativa di Sicard al suo scadere, tra questi ancora Maurizio Dupont e un certo Gennaro Gioia, ma non la ottennero.



Il *Francesco I*. La prima nave da crociera del Mediterraneo.

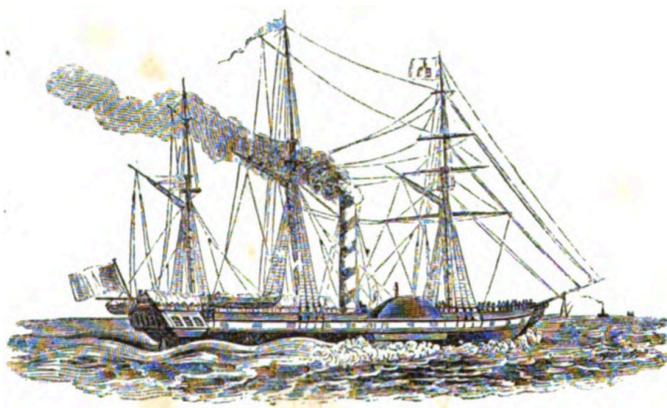
⁷⁰ *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, 7 dicembre 1830.

Intanto, a Marsiglia viene fondata la *Société Bazin* che installa un servizio per Napoli con i battelli *Enrico IV* e *Sully*. Pur tra varie difficoltà la società *Sicard & C.* continuava a prosperare. Per meglio far conoscere la propria attività e la sicurezza delle sue navi, nel 1832 annunciò l'organizzazione della prima crociera al mondo che, nell'estate del 1833, tra maggio e agosto, doveva toccare tutto il Mediterraneo orientale. Alla crociera, che si tenne sulla *Francesco I*, parteciparono molti illustri personaggi. Tra loro Giorgio Sicard, che toccò i porti di Messina, Catania, Malta, quelli delle Isole Jonie, Patrasso, Nauplia, Atene, Smirne, Costantinopoli e il Bosforo, le coste dell'Asia Minore, Zante, ritornando poi a Malta, Palermo, Messina e Napoli, secondo il racconto di uno dei 60 facoltosi crocieristi, Marchebeus (uno pseudonimo), che fece un *reportage* su questo primo viaggio "turistico", il *Voyage de Paris a Costantinoples par un Bateau a Vapeur* (1839).

Quando entrò nel porto di Costantinopoli (si racconta che il sultano la seguisse dal suo palazzo con un binocolo), la motonave destò ammirazione e stupore. Il suo arrivo era stato preceduto da una vera e propria campagna pubblicitaria. Durante il viaggio furono organizzati a bordo balli, concerti e feste eleganti. La crociera durò in tutto quasi tre mesi e con gli scali intermedi, soprattutto al ritorno, consentì visite in varie città inaugurando lo stile delle crociere come si sarebbero imposte attorno al 1880-1890. Il *Francesco I*, con i suoi passeggeri consapevoli di aver fatto parte di un evento storico, l'invenzione del viaggio di piacere, rientrò a Napoli a mezzogiorno del 9 agosto 1833. Si legge in una testimonianza:

Il *Francesco I* è il più grande e il più bello di quanti piroscafi siansi veduti fin d'ora nel Mediterraneo, gli altri sono inferiori, i pacchetti francesi *Enrico IV* e *Sully* hanno le macchine di forza di 80 cavalli

(mentre la macchina del *Francesco I* è di 120) ... i due pacchetti genovesi si valutano poco, il *Maria Luisa* (del Regno di Sardegna) è piccolo, la sua macchina non oltrepassa la forza di 25 cavalli, e quantunque una volta siasi fatto vedere nei porti del Mediterraneo, adesso è destinato per la sola navigazione del Po.⁷¹



Il *Francesco I* disegnato da Marchebeus, 1839.

A seguito di questa prima crociera e l'apertura al pubblico degli scavi di Pompei e di Ercolano, furono aperte delle vere e proprie agenzie turistiche nel Regno delle Due Sicilie. Del resto, le grandi città a maggiore affluenza turistica, in quel periodo, erano Napoli e Parigi. A Napoli, nel 1838, gli alberghi di prima categoria contavano 8500 visitatori. L'afflusso era continuo, soprattutto d'inverno.

Nel 1834 la "privativa" Sicard era in scadenza e il sovrano non la rinnovò. Sicard richiese la possibilità di formare una società

⁷¹ Michele Vocino, *Primi del Regno di Napoli. Attività meridionali prima dell'Unità di Napoli*, Mele Editore, Napoli 1950, p. 33.

anonima per azioni anche senza privilegio, aveva trovato azionisti tra cui diversi di coloro che avevano partecipato alla primissima società con Andriel, come Charles Lefèbvre, ma non gli fu concesso.⁷² Quello stesso anno il figlio Leopoldo si recò a Glasgow per acquistare un terzo vapore, il *Maria Cristina*, varato poi l'anno seguente (28 aprile 1835), acquistato grazie all'aumento di capitale sociale a ducati 110.000. Aveva una stazza di 293 tonnellate, era lungo 42,60 metri e largo 8,50 con arredamenti interni eleganti in acero e mogano. Le due ruote venivano azionate da una macchina da 130 cavalli. Entrò in servizio il 30 novembre 1835 al comando di Raffaele Cafiero.

Nel 1836 il re istituiva la compagnia commerciale denominata *Real Compagnia de' Battelli a Vapore* con decreto del 17 maggio 1836. La compagnia pubblica gestiva 4 vapori: il *Ferdinando II*, il *Nettuno*, il *Veloce* e il *Santa Wenefrede*. Ma quel servizio non rendeva e il passivo accumulato in pochissimo tempo fece recedere il re altrettanto velocemente dal progetto. La concorrenza di agguerrite compagnie francesi, austriache, inglesi ma anche regnicole, convinse il re a liberalizzare il traffico di Cabotaggio nei Reali Domini con decreto del 15 maggio 1839, abolendo infine il servizio postale della Real Delegazione.⁷³

La Sicard entrò momentaneamente in crisi per la perdita della privativa, l'aumentata concorrenza estera e gli esosi diritti richiesti nel porto di Marsiglia, che in quegli anni aveva organizzato le prime compagnie di navigazione a vapore.

⁷² Sovrano rescritto 10 luglio 1834.

⁷³ Alessandro Arseni, *Storia della Navigazione a Vapore*, vol. I, *The Postal Gazette*, pag. 58.



Nothing venture nothing have.

AMMINISTRAZIONE

DELLA

Navigazione a Vapore

NEL REGNO DELLE DUE SICILIE.

Giorgio Sicard tentò di trasformare la società da accomandita di persone in società anonima, col privilegio di utilizzare marinai della flotta regia, da mantenere a sue spese con l'obbligo di istruirli nel nuovo tipo di navigazione a vapore e di tenerli a disposizione del governo nel caso fossero richiesti. Il progetto non gli riuscì: Giorgio Sicard morì nell'agosto del 1835 e la società *Sicard, Benucci & Pizzardi* fu sciolta il 31 dicembre 1835. L'intenzione era però di aprirne una nuova immediatamente dopo, con un concorso di azionisti più ampio chiedendo nuovamente al re il permesso di trasformare l'accomandita in società per azioni, un tipo di assetto societario ancora rarissimo, se non del tutto inedito in quella forma nel Regno.

In un primo tempo si scelse una forma intermedia: all'inizio del 1836 la società fu ricostituita in accomandita sotto la ragione sociale di Leopoldo Sicard e soci, proprietaria dei vapori *Real Ferdinando I* (che veniva intanto disarmato nel 1838), del *Maria*

Cristina e del battello per piccolo cabotaggio *Furia*. La società a nome collettivo venne mutuata in società in accomandita per azioni con durata di 8 anni dal 1 gennaio 1836.⁷⁴ Aveva un capitale di 250.000 ducati nella prima sottoscrizione di 500 azioni da 500 azioni l'una. I sottoscrittori furono Leopoldo Sicard, Giuseppe de' Medici (figlio di Luigi), Luigi Caracciolo, Emmanuele de la Tour, Pietro Alvarez di Toledo. Tornarono in primo piano anche i sottoscrittori della prima società, come Charles Lefèbvre.

Quattro anni più tardi, nel 1839, si ammalava di un male non precisato e moriva dopo un anno di peggioramenti il ventottenne Leopoldo Sicard che aveva condotto brillantemente per circa 3 anni la società.⁷⁵ A quel punto, la famiglia Sicard uscì dagli affari napoletani con il proprio nome. Soltanto un'altra figlia di Giorgio, Joséphine Sicard (1819-1851?), sposata con l'ingegnere francese Enrico Falcon (1810-1868), continuerà attività imprenditoriali sistemando un'antica villa a Sorrento e trasformandola in un albergo di lusso.⁷⁶

Nello stesso anno, nel maggio 1839, la Marina del Regno concesse un premio di grana 2 (una frazione di ducato) a tonnellata per tutte le merci trasportate di porto in porto nel Regno. L'incentivo veniva concesso a tutte le navi acquistate o gestite da cittadini regnicoli. Intanto vi erano state accese discussioni sulla concessione di privative sul vapore, che il

⁷⁴ Atto Pubblico, notaio Bonucci, 31 dicembre 1835.

⁷⁵ Una necrologia che tratteggia la vita del giovane Leopoldo Sicard si trova nel periodico *Poliorama Pittoresco*, 28 settembre 1839, pp. 53-54.

⁷⁶ La storia della famiglia Falcon, altra famiglia francese che ha avuto importanti attività a Napoli a partire dall'epoca napoleonica, è raccontata in un manoscritto pubblicato a cura di Maria Ercolano, *Le memorie di Ernesto Falcon. Una famiglia dalla Francia a Napoli e Sorrento nel lungo Ottocento*, Franco Angeli, Milano 2019.

governo considerava un valido incentivo economico a patto che non divenisse un monopolio. Perciò il sovrano, in risposta alla richiesta di permettere sviluppo del nuovo sistema di navigazione, nel 1839 accordò un premio per coloro che costruivano navi a vapore nel Regno e concesse libertà di cabotaggio a ogni piroscalo a vapore. Questo il decreto:

Napoli 8 giugno, Ferdinando II per la grazia di Dio, Re del Regno delle Due Sicilie [...]. Veduti i nostri reali decreti de' 2 dicembre 1823 e de' 17 maggio 1836 diretti al successivo incremento della navigazione a vapore: volendo ora maggiormente favorirla; sulla disposizione del nostro ministro segretario degli affari interni; udito il nostro consiglio ordinario di Stato; abbia risoluto di decretare e decretiamo quanto segue: Art. 12 a contare alla pubblicazione del nostro real decreto è accordato a' nostri sudditi ed agli esteri stabiliti ne' nostri reali domini di trasportare per mare generi o passeggeri da luogo a luogo dei medesimi con battelli a vapore di loro proprietà sia che fossero costruiti nei cantieri del Regno sia in quelli di stranieri paesi, purché provveduti con corrispondente atto di nazionalità, e di riconoscimento ai termini delle leggi vigenti, e quindi coperti dalla Nostra Real Bandiera.

Art. 2 per favorire semprepiù questo ramo d'industria commerciale accordiamo a datare dalla pubblicazione del presente nostro Real Decreto per tutto maggio 1841 a qualunque de' nostri sudditi o estero stabilito nel Regno che costruirà ne' cantieri del medesimo, ov'introdurrà dallo straniero un battello a vapore per destinarlo ai termini dell'Articolo precedente, e colle formalità ordinate dal medesimo alla marina mercantile de' Nostri Reali Domini una diminuzione di grana due a tonnellata sul diritto di tonnello e questo pei viaggi da porto a porto del Regno.

Art. 3 Tutte le disposizioni contrarie al contenuto del precedente decreto verranno rivate. [...]. Napoli 15 maggio 1839.⁷⁷

⁷⁷ *Decreto Reale*, 15 maggio 1839.

Di fatto, a parte la liberalizzazione, questo atto aveva il principale scopo di favorire l'importazione di tecnologia dall'estero anche da parte di stranieri che si fossero stabiliti nel Regno, vi vivessero, vi avessero trasferiti i propri affari, come appunto era stato per i Sicard, i Meuricoffre, i Lefèbvre, i Viollier e altri, la dinamica comunità francofona di origine francese e svizzera che costituiva in quel momento la punta avanzata dell'imprenditoria napoletana e delle sue spinte all'innovazione. Va anche detto che queste famiglie ricevevano un fondamentale aiuto, in quel momento, anche da cospicue famiglie napoletane.

Società anonima per azioni

Dopo la morte di Leopoldo Sicard, la società fu trasformata in società anonima per azioni subendo un'ulteriore trasformazione, che mostrava però una sostanziale continuità: il gruppo di personaggi interessati all'affare erano sempre gli stessi. La sottoscrizione fu lanciata il 28 settembre 1840, presso l'ufficio del notaio Giovan Battista Bonucci, e la società nasceva ufficialmente con questo nome: *Amministrazione della navigazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie*.⁷⁸ Ciò consentì di allargare la platea dei sottoscrittori. Furono invitati négociants, mercanti, finanziari e maggiorenti del Regno, aumentando il capitale sociale di altri 200.000 ducati. Il capitale totale di

⁷⁸ Luigi de Matteo, "Noi della meridionale Italia", cit., p. 163 ss. Giuseppe Galasso, *Storia del Regno di Napoli, V, Il Mezzogiorno borbonico e risorgimentale (1815-1860)*, UTET, Torino 2007, pp. 492-493; Carlo Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore nel Reame delle Sicilie dal 1818 al 1860*, Stabilimento tipografico G. Barca, Napoli 1923, p. 48.

450.000 ducati veniva suddiviso in 900 azioni da 500 ducati l'una e proposto sulla piazza di Napoli.

Questa nuova società aveva una durata di 15 anni e viene considerata dagli storici la prima compagnia di navigazione a vapore del Mediterraneo. Il ricavato delle azioni vendute veniva utilizzato per rinforzare la propria dotazione di naviglio che in quel momento contava soltanto il *Francesco I* e il *Maria Cristina*.⁷⁹ Un altro naviglio piccolo, il *Veloce*, fu venduto nel frattempo e sostituito dal *Furia* utilizzato soltanto nel trasporto dentro al Golfo di Napoli. Ma questo piccolo battello non faceva onore al proprio nome, e così fu venduto nel 1841 perché considerato troppo lento.⁸⁰ Esprimeva la sua ammirazione per lo stato della navigazione a vapore del Regno borbonico in quegli anni Stendhal, viaggiatore e diplomatico, che si serviva dei piroscafi della ditta *André & Abeille* di Marsiglia (il *Maria Antonietta* e il *Leopoldo II*) ma che conosceva bene anche i vapori dell'Amministrazione, sui quali viaggiava volentieri, il *Francesco I* e il *Maria Cristina*, viaggi dei quali lasciava traccia nella sua ampia corrispondenza.⁸¹

Il ben informato viaggiatore francese scriveva che i battelli dell'Amministrazione garantivano un ottimo rendimento annuo che, calcolando il combinato dei ricavi netti dei due, dava il 18% in quegli anni, pur essendo stato il *Francesco I* fuori gioco per alcuni mesi per riparazioni.⁸²

⁷⁹ *Ibidem*.

⁸⁰ Lamberto Radogna, *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Mursia, Milano 1982, p. 66.

⁸¹ Stendhal, *Correspondances*, cur. H. Martinau, III, Gallimard, Parigi 1968. In particolare pp. 441-444 (2 febbraio 1840 - 25 maggio 1841).

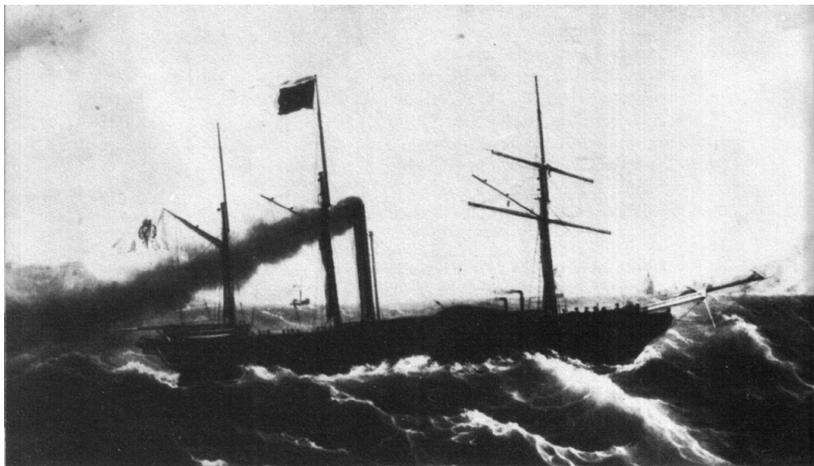
⁸² *Ibidem*, p. 443, 25 maggio 1841.



Leopoldo Sicard ritratto in occasione del suo necrologio sul
Poliorama Pittoresco del 1839.

Fra coloro che sottoscrissero somme cospicue vi erano vari membri della famiglia Pignatelli Ruffo e Francesco Pignatelli Strongoli (1774-1853, nipote del generale lealista Francesco Strongoli principe di Laino.), i Lefèbvre, i Rothschild, i Degas, Filangieri, De' Medici e Laviano. Rientravano così alcuni soci della primissima società, quella di Andriel, e nuovi soggetti, come il Pignatelli Ruffo. È pressoché lo stesso gruppo di facoltosi personaggi che troviamo in altre due imprese importanti del periodo, la *Società Lionese per l'illuminazione pubblica a gas di Napoli*, e la *Società Industriale Partenopea*, la prima holding del mezzogiorno, nate negli stessi anni. Quest'ultima fu promossa da Domenico Laviano, alto esponente della burocrazia finanziaria,

revisore generale della Direzione Generale dello Stato e poi Revisore generale delle Poste.⁸³



Altra immagine del *Francesco I* che va controvento in una giornata ventosa. (Museo San Martino di Napoli, quadro di anonimo).

Sin dalle prime adunanze, come vedremo, si contavano, oltre ai francesi, anche tedeschi e qualche inglese e russo. Ma gli inglesi erano presenti soprattutto come tecnici visto che i vapori erano perlopiù di costruzione britannica.

La società si dava un'organizzazione solida con un direttore dotato di ampi poteri, pagato con il 10% degli utili a fine anno e dunque fortemente incentivato alla buona conduzione dell'impresa. Era retta in modo moderno da un Consiglio di Amministrazione composto da 5 consiglieri ordinari e 2 supplenti in carica per 5 mesi che dovevano riunirsi ogni venerdì. Si stabiliva anche un turnaggio obbligatorio di 2 membri all'anno.

⁸³ *Almanacco del Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1840, p. 331.

Sin dall'inizio si stabilì un calendario di adunanze generali e di riunioni piuttosto nutrito. La sede della società era in Vico (strada) Piliero n. 1, nella zona del porto, dove era allestita anche un'officina per le riparazioni delle navi. Successivamente la zona è stata modificata da una calata che ha ampliato la larghezza della strada stravolgendo le forme urbane, e la strada è stata poi chiamata Calata Piliero. La numerazione però risulta corrispondente dal confronto di diverse cartine e immagini, e dunque si può identificare il palazzo in cui aveva sede la società: era il primo della strada, provenendo da direzione sud. Oggi è stato abbattuto.

Si trattava di una sede ampia. Lo possiamo comprendere dalle adunanze che lì si tenevano raccogliendo anche 50, 60 o 70 persone. La società aveva un suo molo, uffici, officine di riparazione delle vele, delle parti in legno e anche delle caldaie.

Grazie alle recenti agevolazioni dello Stato si decise di acquistare tre nuovi vapori tra il 1839 e il 1842. I primi furono l'*Ercolano* (342 tonnellate, a ruote, con macchina a doppio cilindro a 220 cavalli) e il *Mongibello*, di concezione più moderna, in legno, di 290 tonnellate, a ruote, anche se relativamente piccolo (47,70 metri x 8,03). In quel momento vantava un capitale di 250.000 ducati e veniva definita "floridissima".⁸⁴ Gestiva anche il piccolo *Furia*, oltre al *Mongibello* e all'*Ercolano* (poi affondato in un sinistro con il *Salvatore de Pace*). Erano tutti vapori di costruzione inglese, con macchine *Maudslay & Company* e scafo costruito dalla *Società William Pitcher* di Londra.

⁸⁴ *Amministrazione della Navigazione a Vapore del Regno delle Due Sicilie*. Società anonima sovranamente istituita. Capitolazioni, p. 3.

La società adottò un logo nel quale appariva un piroscavo e la scritta in inglese *Nothing venture, nothing have* che, liberamente, può essere tradotto: *se non rischi, non ottieni*.



Un'immagine di Via Piliero ripresa dal castello. Si trovava sul fronte mare. Nel primo palazzo d'angolo, subito dopo la chiesa aveva sede la Amministrazione della Navigazione a Vapore.

L'immagine successiva mostra un'altra fotografia, presa di fronte alla sede dell'*Amministrazione*, vicino al gabbiotto di controllo dell'autorità portuale, mostra la strada antistante la sede. Si trattava, come si vede, di una strada molto frequentata, ricca di negozi e botteghe, dove avevano sede molte società che avevano attività legate al mare.



La lunga banchina sulla destra allineava barche da pesca e, più in fondo, velieri di dimensioni medie e piccole. I battelli a vapore erano compresi nel bacino nella zona più esterna non visibile in queste fotografie risalenti al 1870-1880 circa.

Capitolo 7

Due testimonianze: 1833 e 1841

Crociere promozionali

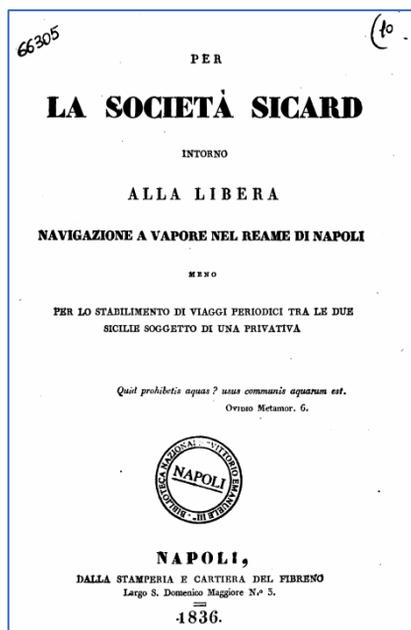
Interessanti a proposito delle strategie per far conoscere i vantaggi della navigazione a vapore sono due testimonianze scritte che ci danno informazioni sulla vita delle navi dell'*Amministrazione*. Una è la citata testimonianza dell'architetto Marchebeus, ospite nella prima crociera del *Francesco I*, e l'altra è un articolo apparso sul *Giornale delle Due Sicilie* (21 giugno 1841) a firma di Luigi Scovazzo. Entrambe le navi, ammiraglie evidentemente nei rispettivi decenni della piccola flotta mercantile napoletana, erano guidate dal comandante Cafiero.

La crociera del 1833

Del libro *Voyage de Paris a Constantinople*, scritto da un architetto francese che si firmava Marchebeus si è già, in parte, detto. Questi si descriveva come un curiosissimo *artiste, ancient militaire et voyageur* che si era trovato, nel corso del suo tour italiano, a poter salire sul battello in crociera nel 1833. La prima di tutti i tempi registrata nella Storia prima di quella di P&O

considerata la prima nave da crociera da storici come Vincenzo Zaccagnino in *Storia delle Crociere* (Mursia, Milano 2014).

Il racconto inizia con la partenza dell'autore da Parigi e include fra le sue tappe Genova, Livorno, Civitavecchia all'andata. Il libro, con 11 illustrazioni, è concepito come un resoconto di viaggio con curiosità e indicazioni relative agli usi e ai costumi locali, alle monete e alle unità di misura.



Il testo che difendeva l'istituto dellaprivativa a vapore, in questo caso, della Società Sicard.

Il viaggio del *paquebot* (pacchetto, all'italiana) *Francesco I* era stato annunciato da tempo sui giornali, scrive l'autore, e aveva suscitato un vivo interesse anche in Francia. Era la prima volta, scrive «che un battello a vapore percorreva il Mediterraneo, per esplorarlo, unendo insieme piacere e istruzione». Il programma annunciava che avrebbe toccato la Sicilia, Malta, le Isole Eolie, la Grecia, la Turchia e l'Asia Minore. Non solo: era la prima volta che una simile impresa veniva organizzata unendo assieme «una società di persone così scelta che si trovava riunita per un viaggio di questa natura. Dame di merito, artisti e sapienti avevano fatto a gara per salire sul *Francesco I* e quel concorso di personaggi distinti non ha contribuito poco al fascino del nostro interessante viaggio». ⁸⁵ Gli ospiti di sangue blu comprendevano, fra altri nobili, il principe ereditario di Baviera che, durante quel viaggio, faceva visita a suo fratello, re di Grecia; il re delle Due Sicilie, che andava a incontrare il Sultano e poi la Duchessa di Berry, lungo il viaggio di ritorno da Palermo. Nelle tappe principali gli ospiti scendevano e prendevano parte a banchetti e feste danzanti. Del suo libro diceva:

Questa relazione non è altro [...] che il riassunto delle osservazioni di 60 viaggiatori riuniti sul *Francesco I*: è una specie di giornale di bordo le cui note sono state raccolte giorno per giorno, dove ognuno ha scritto o dettato la sua pagina.

Il giornale di bordo trasmetteva molta curiosità per le città visitate, la loro storia e i paesaggi, ma non per la nave in sé, nonostante la sua novità: si trattava di una nave a vapore. Ma l'architetto pareva poco interessato ai progressi tecnici. Gli ospiti erano quasi tutti francesi, a parte qualche nobile toscano, il conte

⁸⁵ Marchebeus, *Voyage*, cit., p. XI-XII.

Strozzi di Firenze, il conte Bandini di Siena, un certo Martaselli incaricato degli affari del Regno in Turchia.

Quando il nostro si imbarca a Napoli il 16 aprile sul *Francesco I* c'è un'immensa folla sul molo, il mare è agitato ma non abbastanza per non partire e quando la nave si stacca vengono esplose salve di cannone.⁸⁶ Si comprende che il battello è un prodigio per l'epoca e che ci sono dei fenomeni nuovi, come le fiamme che escono dalle caldaie

Il nostro battello solleva lungo la sua strada delle lunghe lingue di fiamme definite fosforiche ma pochi dei passeggeri riescono ad interessarsi a questo fenomeno; presto tutti sono attanagliati dal fastidioso mal di mare.

La crociera tocca, oltre a Costantinopoli, anche Messina, Siracusa, Malta, Patrasso, Delfi, Morea, Nauplia e altri luoghi. Ogni volta la nave getta l'ancora per qualche giorno, i passeggeri – se lo vogliono – possono scendere e visitare porto e città, secondo una scansione dei tempi che è già quelle delle crociere di un secolo dopo. Come già detto, il libro è più interessato alla crociera, alle persone e alle divagazioni erudite, e nemmeno una volta nelle 350 pagine del testo, l'autore si concentra sulla nave, le sue macchine, i suoi spazi; questa viene comunque più volte definita, genericamente, come comoda, elegante e veloce.

Poco interessante per la storia della navigazione in sé, per la povertà di descrizioni tecniche della nave, l'elegante libro dell'architetto francese è un *divertissement* in forma di guida turistica minimale. È però un documento importante se si considera che testimonia forse la prima crociera, e una crociera di lusso, della storia della mariniera, e non soltanto di quella del

⁸⁶ *Ibidem*, p. 14.

Mediterraneo. Un viaggio di piacere che univa l'informazione, la conoscenza di luoghi esotici e pittoreschi con il piacere della conversazione, dei banchetti, delle passeggiate in città immerse nel sole mediterraneo.



La minicrociera del 1841

Una seconda crociera dimostrativa ben più breve e modesta della prima, un giro in barca di un giorno per toccare Capri,

Sorrento, Castellammare, fu organizzata dall'*Amministrazione della Navigazione a Vapore* nel 1841 per mostrare al pubblico una nave tecnicamente molto avanzata. Questa volta, a bordo, era salito un giornalista e poeta, Luigi Scovazzo, al quale era stato dato l'incarico di descrivere la nave, le sensazioni, i prodigi tecnici, le comodità. In effetti, Scovazzo ci dà doviziosi dettagli sulla conformazione e l'organizzazione della nave, più dell'architetto francese molto più interessato ai luoghi, alla storia e al pittoresco che al viaggio in sé.

Innanzitutto, lo scrittore si stupisce della velocità. La nave porta i passeggeri da Napoli a Capri in un'ora e mezza coprendo 18 miglia. Dopo 30 anni dal primo modello di piroscafo a vapore e dopo che a Napoli se ne erano visti ormai oltre una ventina, molta gente si domandava ancora se fosse un viaggio sicuro e se fosse, insomma, un trasporto confortevole. A queste parole Scovazzo risponde con convinzione: «Sembra che il *Mongibello* riunisca tutte le qualità che fan d' uopo al corso, alla sicurezza, al moto, all'agiatezza, al piacere, e senza che niuno di questi vantaggi nocca al conseguimento degli altri. – Il *Mongibello* è un'opera ragionata, è un'opera veramente degna dei tempi».⁸⁷

Dopodiché fornisce alcuni interessanti dettagli sulle macchine motrici e il loro aspetto:

Le macchine furono costrutte da' famosi meccanici di Londra *Maudslay Sons e Field*, sicurissimi di un principio che ottenne la patente di privativa, e che applicossi per la navigazione transatlantica. Le due macchine *a bassa pressione* sono della forza di 240 cavalli. Costrusse il bastimento *W. Pitcher*. Ad evitare la distrazione del calorico le caldaie sono rivestite di un feltro incombustibile – I cilindri sono fasciati di legno di mogano che resta illeso per virtù del feltro. – Le caldaie sono alte e strette e possono girarsi attorno, fanno che il peso

⁸⁷ Luigi Scovazzo, *Una corsa sul Mongibello*, 2 giugno 1842.

graviti sul centro, ed il battello vada più svelto e libero. – Le pulsazioni poi de' cilindri e le rivoluzioni delle rote ci fanno avvertiti della prestezza con cui si va.

Il *Mongibello* non era forse il più veloce dei vapori – era molto largo, poco slanciato rispetto alla lunghezza – ma proprio per questo era sicurissimo, stabile nell'oscillazione lungo il suo asse longitudinale (stabile, dunque, nel rollio). «La parte motrice era fissata allo scafo da un robustissimo architrave di ferro fuso, e l'architrave poggiato sopra dodici colonne di ferro ed addossato a due massicce travi di mogano che si stendono per tutta la larghezza del bastimento». Anche le caldaie sono protette tanto da rendere improbabili i molti incidenti da fuoco che avevano spesso rovinato o funestato quelle navi: «Quanti disastri fin qui accaddero a battelli, ne' quali sotto la sferza delle burrasche si lasciò esposta all'azione del fuoco o d'una porzione delle caldaie?».

Le caldaie del *Mongibello* erano protette da un apparato di nuova invenzione che riusciva a far precipitare e concentrare tutto il sale in un punto determinato e da lì farlo fuoriuscire. Perché si era accertato che il sale dell'acqua di mare usata per raffreddare incrostava i diversi strati di ferro delle caldaie corrodendole velocemente e facendole scoppiare. Il *Mongibello* aveva inoltre un disegno che lo rendeva adatto ad affrontare le tempeste. Infatti, il 23 maggio fu un giorno molto ventoso e quasi burrascoso eppure, testimonia il giornalista, «non sentivasi scossa alcuna». Soprattutto, il *Mongibello*, rispetto a tutti i piroscafi precedenti, era più comodo e ampio. La nave conteneva 140 letti e sul ponte potevano essere alloggiati 14 carrozze. Sottocoperta c'era una galleria dove si potevano sistemare tavoli per dar da mangiare sino a 80 persone contemporaneamente.

Sotto di essa c'erano le cabine e due sale per dormire. Quanto alla galleria ha ricchezza e lusso, è ben concepita; isolata come la è, lascia alle sue ali due corridoi perché la gente passi a suo grado; – i posti e la sala della seconda classe presentano agiatezza e nobiltà; – la maggior parte de' letti è a guisa di gradinata: così chi sta nel letto di sopra non dà disturbo a chi sta nel letto di sotto; – i letti poi non sono angusti, secondo il consueto, che pare debbano ricevere tisici morti, ma sono da ricevere viaggiatori vivi irrequieti, e sono, come meglio si possa, addobbati; – le stanze interne son ben ventilate, e le finestre guernite e difese da cristalli e da persiane; – il tetto della galleria robustamente fatto è una loggia che t'invita a passeggiare in amena conversazione con viaggiatori distinti, a godere della sommità del cielo, della faccia del mare, del consorzio dell' uomo che sa creare opere sì stupende.

Tutti gli spazi del *Mongibello* apparivano eleganti e degni di un'epoca di progresso e di crescente benessere: la sala macchine aveva un pavimento decorato, le lenzuola, le salviette, l'argenteria, i piatti e il vasellame della nave erano «degni di chi sa sposare il gusto alla ricchezza e portano lo stemma delle Due Sicilie». I tavoli della sala ristorante erano di mogano, le sedie si trovavano in varie fogge e c'erano anche marmi, bronzi, specchi, cornici dorate, e «un'armonia tra la solidità inglese ed il gusto italiano». Bellezza e utilità si univano, dunque, per il giornalista. Le cabine guardavano all'esterno attraverso limpidi cristalli.

Il vapore diveniva per il giornalista che aveva viaggiato, entusiasta, sul *Mongibello*, la materia eterea di quel secolo mercuriale di progressi nei quali gli spostamenti stavano diventando velocissimi. Anche se certe osservazioni oggi possono far sorridere, ma soltanto se non si contestualizzano, sappiamo che i viaggiatori del tempo si dichiaravano letteralmente impressionati da quei pochi nodi di velocità in più che facevano guadagnare un giorno, persino due in casi particolarmente favorevoli.

I battelli a vapore, a lungo osteggiati nei confronti dei velieri, stavano aumentando in quel decennio. La Reale Marina duosiciliana già possedeva il *Ferdinando II*, il *Nettuno*, il *S. Wenefrede* e altri se ne progettavano, anche per la marina da guerra. In Sicilia, le nuove società di navigazione annunciavano il *Palermo* e il *Messina*. La *Amministrazione della Navigazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie* contava il *Francesco I*, il *Maria Cristina* e l'*Ercolano* (che sarebbe stato consegnato di lì a poco), il *Mongibello* e il piccolo *Furia*. Queste navi, di diverso tonnellaggio, diverse anche nell'offerta di biglietti e servizi, riuscivano a coprire molte fasce di utenza: i ricchi viaggiatori, i nobili e i diplomatici, ma anche i mercanti e persino gli umili viaggiatori che potevano spendere pochi soldi per raggiungere Marsiglia o Civitavecchia. Naturalmente il minor costo comportava disagi notevoli: bisognava persino adattarsi a dormire sopra coperta, sotto le stelle o magari, con un piccolo sovrapprezzo, sotto una tenda cerata. I viaggiatori comunque non mancavano e già si annunciava il varo delle navi *Vesuvio* e il *Veloce*, da parte di altri armatori. Mentre tornava nel suo porto, il *Mongibello* incrociò il francese *Carlomagno* (*Charlemagne*), anch'esso considerato un prodigio della tecnologia del tempo poiché in cinque giorni copriva la tratta Napoli-Marsiglia risparmiando 24 ore rispetto ai velieri.



Immagine del *Poliorama Pittoresco* del 1842 che guarda via Piliero da sud. La sede e le officine dell'*Amministrazione* si trovavano nel blocco di edifici dopo l'inferriata, sulla destra, probabilmente nell'ultimo edificio della fila.

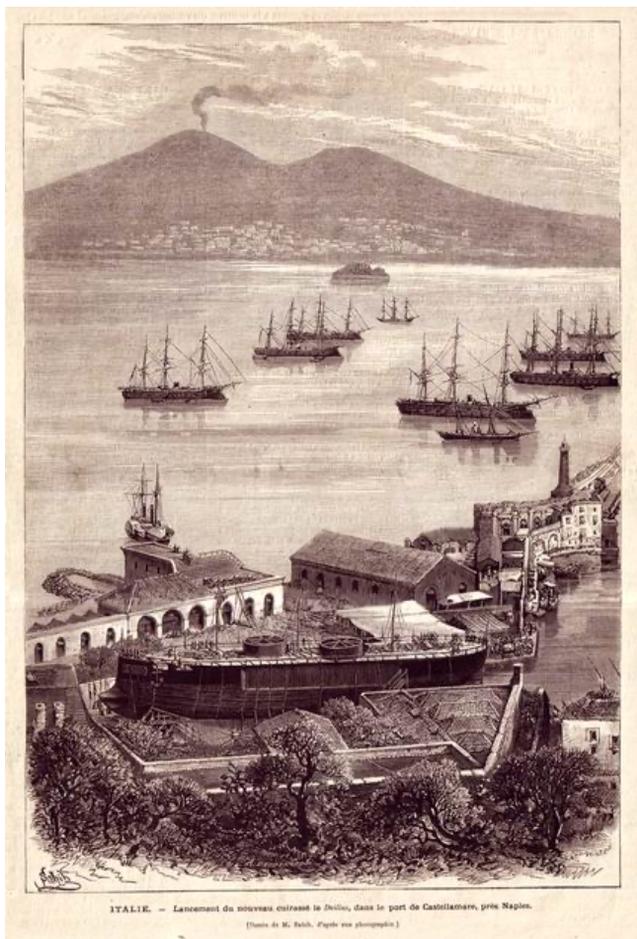
Una breve anticipazione, a questo punto, può essere utile. Come ben si nota dalla storia della costruzione del *Francesco I*, costruito nel 1831 tra Castellammare e Glasgow (e parte degli interni a Vigliena in un altro cantiere, più piccolo) - primo di una lunga serie - i *Reali Cantieri* di Castellammare di Stabia avevano acquisito le competenze per la costruzione di battelli a vapore che erano in grado di resistere alle sollecitazioni di motori azionati da grosse caldaie, motori che spesso causavano oscillazioni pericolose e che comunque mettevano a dura prova la struttura delle navi. Nel corso di pochi anni i suoi tecnici acquisirono la capacità di costruire interamente battelli a vapore, prima in legno rinforzati da rame, poi in ferro, passando quindi dalle navi con propulsione a ruota a quelle con propulsione a elica. La

committenza principale, anche se non esclusiva, guardando la lunga lista di navi varate, fu di tipo militare. Già all'indomani dell'Unità iniziò la costruzione di grandi navi corazzate come la *Duilio* (1876), la gigantesca *Italia* (1880) e la pirofregata *Giuseppe Garibaldi* (inizialmente *Borbona*, 1860). La lunga storia dei *Cantieri* di Castellammare, qui appena accennata ma che meriterebbe un approfondimento a parte, confluirà in quella di altri cantieri del Golfo di Napoli soprattutto quando, nel 1939, viene fondata la società *Navalmeccanica* che incorporò le principali officine navali presenti nel territorio: i *Cantieri navali* di Castellammare di Stabia, le *Officine & Cantieri Partenopei*, il *Cantiere di Vigliena* di San Giovanni a Teduccio – che aveva una tradizione di mastri costruttori particolarmente abili – e le *Officine Meccaniche e Fonderie*, che raccoglievano l'eredità della *Hawthorn & Guppy*, grandi costruttori inglesi di scafi e motori, stabilitisi a Napoli a seguito della decisione di Thomas Guppy (1797-1882), ingegnere eclettico e geniale, del quale avremo modo di parlare ancora.⁸⁸

Rimasero fuori dal grande gioco, i Cantieri di Procida, più piccoli, antichi e da secoli rinomati costruttori di velieri e navi da pesca di varia grandezza, che non riuscirono a rinnovare, anche per ragioni logistiche e geografiche, la loro grande e antica tradizione nella nuova cantieristica. Nel 1984, il grande complesso che si era costituito con la *Navalmeccanica* confluirà

⁸⁸ Tutti questi cantieri e aziende hanno una storia complessa e importante. In particolare, per la storia dei cantieri navali di Castellammare nel periodo borbonico, v. Antonio Formicola – Claudio Romano, *Storia della marina da guerra dei Borbone di Napoli*, II vol., 1815-1830, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 2010; per una storia generale e sintetica di Finmeccanica, utile anche Vera Zamagni, *Finmeccanica. Competenze che vengono da lontano*, Il Mulino, Bologna 2009.

nel gruppo Fincantieri, una delle più prestigiose aziende della cantieristica navale del mondo.



Scrivere il parigino *Le monde illustré* (n.100, 10 giugno 1876): «L'8 maggio scorso [l'Italia] ha varato un bastimento la cui grandezza supera di molto tutto quello che è stato costruito dalle altre nazioni. Questo vero mostro dei mari è stato chiamato *Duilio*...».

Capitolo 8

Gli anni Quaranta

I conti delle gestioni degli anni Quaranta, almeno sino al 1848, si mantennero buoni e la società vantava un attivo talvolta considerevole, pagate tutte le spese e i mutui accesi per l'acquisto o il riammodernamento dei piroscafi. L'*Amministrazione* disponeva anche di agenti stipendiati all'estero che lavoravano nei vari porti toccati dalle navi (ve ne erano di fissi a Marsiglia, Genova, Livorno, Palermo e Malta), lavoro che dava risultati, anche se qualcuno lamentava l'eccessivo costo di questi agenti che probabilmente presentavano spese di rappresentanza per azioni non fatte. Questo almeno è il sospetto che emerge nei resoconti delle adunanze.

A partire dagli anni '40 in Inghilterra si perfezionarono nuovi modelli con scafo in ferro, più leggeri, e con una propulsione a vapore che tendeva a sostituire sempre più spesso la ruota a pale con l'elica, meno ingombrante e pericolosa; il che permise di aumentare la velocità delle navi e dare un nuovo impulso alla navigazione a vapore. Le migliorie tecniche, intanto, avevano reso meno frequenti le avarie che ancora affliggevano i piroscafi negli anni Venti e Trenta, e protetto le parti "a fuoco" delle navi. Tuttavia, ancora per parte degli anni Cinquanta i viaggi d'altura, ad esempio le traversate oceaniche delle linee Cunard, venivano effettuati – come vedremo – con battelli in tutto simili a quelli dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore*.

Ciò che risulta nelle deliberazioni dell'adunanza generale del 15 marzo 1841 è molto interessante.⁸⁹ In essa si presentava una gestione transitoria fra la società in accomandita chiusa nel dicembre 1839 e la nuova che aveva iniziato a lavorare *de facto* il 29 settembre 1840. Della precedente si calcolavano dare e avere di 9 mesi e della nuova di 5 mesi.

Fu soltanto nel 1842 che si cominciarono a raccogliere i frutti della nuova gestione. La gestione Sicard aveva deciso di riammodernare il *Francesco I* sia nelle caldaie, che dopo pochi anni andavano cambiate, sia nello scafo e negli spazi interni (con una spesa di circa 20.000 ducati). La nave rimase ferma dal marzo 1839 all'aprile del 1840, perché fu inviata a Livorno per essere restaurata nelle sue "interne distribuzioni" e poi si attese invano per 6 mesi una nuova caldaia dall'Inghilterra che non arrivò. Questo imprevisto costrinse la *Amministrazione* a lavorare con un solo piroscifo, il *Maria Cristina*, nel momento di maggiore concorso di persone.

Nella nuova gestione i piroscifi avevano garantito dei buoni utili: il *Maria Cristina* aveva fatto 17 viaggi in Ponente e 11 in Sicilia con un introito di circa 97.000 ducati, giudicato molto buono perché, detratte le spese, restavano 42.000 ducati di utile netto. Prima di essere sottoposto a restauro, il *Francesco I* aveva invece fatto 20 viaggi, garantendo un introito netto di 20.000 ducati. Restava anche un residuo in attivo della gestione Sicard che, comprese le azioni presenti in cassa, ammontavano a 40.000 ducati.

Nell'agosto del 1839, inoltre, veniva revocata una legge che assoggettava i piroscifi della società napoletana a una

⁸⁹ *Amministrazione della Navigazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie. Estratto delle deliberazioni dell'adunanza generale del 15 marzo 1841*, Stamperia del Fibreno, Napoli 1841.

«straordinaria imposizione» di tasse che aveva ridotto ulteriormente gli introiti. Si era così fatta richiesta per riavere quei soldi. Intanto erano state acquistate due nuove navi, da aggiungersi al *Francesco I* e al *Maria Cristina*: il 15 marzo 1841 si attendeva la consegna dell'*Ercolano* che era quasi finito. Doveva seguire poi il *Mongibello* dopo l'estate. Le operazioni di acquisto dei piroscafi erano state finanziate con la vendita di azioni e ricorrendo al fondo di riserva della società. Si dichiarava anche che la somma totale per l'acquisto non doveva superare gli 80.000 ducati. Se gli utili netti della gestione nuova garantivano 42.000 ducati per una nave e 20.000 per un'altra i guadagni erano notevoli. Pochi mesi dopo si sarebbe deciso di riammodernare anche il *Maria Cristina*. Non è chiaro se questi riammodernamenti fossero consigliati da situazioni di pericolo delle navi o se, come successe nel caso del *Francesco I*, si cercasse anche di rendere le navi più grandi per garantire il trasporto di un maggior numero di persone, sempre in aumento. Probabilmente entrambe le ipotesi: quando una nave presentava qualche problema, anche non critico, si dava il via al suo riammodernamento. La vita media di questi navigli era comunque piuttosto breve. Si apprende, intanto, nella seduta del 15 marzo che nel settembre del 1840 era morto il signor Meuricoffre, uno dei soci della prima ora, membro di una famiglia di svizzeri trasferiti a Napoli che avrebbe gestito importanti attività.

Quanto all'arrivo del *Mongibello*, l'evento fu pubblicizzato sui giornali del tempo, tra la fine del 1841 e l'inizio del 1842, con annunci come questo apparso sul *Corriere mercantile* di Genova:

L'Amministrazione della Navigazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie. Perviene che il nuovo vapore napolitano, il *Mongibello*, costruito in Londra, con macchine in bassa pressione de' celebri meccanici signor *Maudslay, Sons & Field* della forza di 240 cavalli

entrerà per la prima volta nel nostro porto nel corr. Marzo; egli sarà seguitato da altro vapore, di eguale forza, nominato *Ercolano*. Questi due grandiosi ed eleganti piroscafi, assieme ad altri due favorevolmente conosciuti, la *Maria Cristina* e il *Francesco I*, faranno periodici decadali viaggi da Napoli e Sicilia a Marsiglia con li scali di Genova, Livorno, Civitavecchia e viceversa.

La Società di Napoli, la prima che introdusse la navigazione a vapore nel Mediterraneo, si ascrive a titolo d'onore che il di lei esempio abbia eccitato una notevole emulazione, che non può non riuscire di giorno in giorno di immenso vantaggio per ogni ramo di traffico e di commerciale industria.

Se l'esperienza già da molti anni ha dimostrato con quanta esattezza di servizio abbia l'impresa napolitana giustificata la confidenza di cui l'onorarono i sigg. Negozianti e Viaggiatori, ora che dopo notevole aumento di capitali, legni, macchine di riserva, ottenne dalla grazia sovrana di costituirsi in società anonima, nutre la lusinghiera fiducia e che in ragione di tante cure e sacrifici verrà ricambiata dal pubblico favore, e dalla preferenza degli accorrenti, che da un'impresa graziosa otterranno tutte le maggiori e possibili convenienze desiderabili.⁹⁰

Il caso del Polluce

Il *Polluce* era un battello nuovo della compagnia sarda *De Luchi & Rubattino*. Come il suo gemello, il *Castore*, era stato costruito nei cantieri *Augustin Normand* di Le Havre, cantieri che aveva lasciato soltanto tre mesi prima. Era considerato un gioiello: lungo circa 50 metri, motore da 160 cavalli, 10 nodi di velocità, lo scafo lucente nero, l'alto fumaiolo. Trasportava passeggeri in prima e seconda classe. Era comandato dal quarantenne genovese Carlo Lazzuolo e le sue macchine erano governate dall'inglese Wilkins che, con i suoi uomini, faticava nel locale caldaie. A

⁹⁰ *Corriere Mercantile di Genova*, febbraio 1842.

bordo, la ristorazione era curata e i servizi in porcellana elegante erano ripresi dai battelli della *Amministrazione della Navigazione a Vapore* di Napoli. I battelli a ruota di quel tempo, del resto, si assomigliavano tutti.

Alle quattro e mezza del 17 giugno 1841 era partito da Civitavecchia. Oltre al solito carico di passeggeri benestanti, ricchi francesi, inglesi, russi e napoletani, il *Polluce* trasportava alcune casse di preziosi e lingotti d'oro, un vero e proprio tesoro. Verso le 23 navigava in vista delle coste dell'Elba, circa 5 miglia al largo. A un certo punto, dalla tenebra, inavvertito, uscì, velocissimo, un piroscafo che squarciò un fianco del *Polluce*. Dopo qualche minuto di sconcerto, prima che la nave sardo-genovese affondasse, i passeggeri della nave speronatrice, il *Mongibello*, aiutarono gli scampati del *Polluce*. Si disse inizialmente che un naufrago, creduto morto, sarebbe riuscito a guadagnare la riva e salvarsi, ma poi la notizia si rivelò infondata: una persona era morta davvero.

Il comandante del *Mongibello*, Ferdinando Cafiero, subito dopo l'urto, fece fare alla nave un giro su se stessa tra le proteste non soltanto dei propri passeggeri ma anche dei naufraghi del *Polluce*, marinai e passeggeri, e poi si allontanò. Arrivato al porto di Langone, vi rimase alcune ore. Si presentò poi al console napoletano e fece giurare quattro testimoni, due dell'equipaggio e due passeggeri, che però testimonieranno contro di lui.

Il comandante del *Polluce* si recò invece presso il tribunale competente e denunciò Cafiero e i suoi uomini. Quando presentò la denuncia era venerdì 18; il giorno successivo, sabato, deposero molti testimoni, 31 in tutto, tra cui 3 del *Mongibello* e 9 del *Polluce*.

Nei giorni successivi fu istruita la causa *De Luca & Rubattino* contro la *Amministrazione della Navigazione a Vapore* nella persona dell'avvocato livornese Domenico Guerrazzi. Il

processo, che iniziò nel 1842, aveva evidenti venature politiche e durò circa due anni. Era un processo che coinvolgeva un legno del Regno sardo contro quello borbonico.

Il diritto marittimo, all'epoca, mancava di codici che potessero aiutare: la conduzione dei piroscafi non era stata ancora normata e questo causò qualche difficoltà. Pertanto, l'avvocato della Rubattino spingeva affinché il processo fosse fatto secondo il diritto comune. Guerrazzi nella sua accusa arrivò ad avanzare l'ipotesi che l'*Amministrazione* napoletana, ispirata da trame politiche, avesse ordinato di affondare il *Polluce* essendo gelosa dei due battelli e decisa a non avere rivali. Quando avvenne il sinistro, la notte era chiara, senza onde, senza vento. Come mai il comandante del *Mongibello* era finito addosso all'altra nave? Come mai, come risultava, molti dell'equipaggio erano sottocoperta? Nel corso delle sue arringhe, Guerrazzi insinuò che quell'urto fra due navigli partiti da punti opposti e che si erano urtati uno sull'altro in una notte calma, senza vento, con mare tranquillo e visibilità ottima, non poteva essere un caso. Se si era trattato di un caso fortuito bisognava attribuirlo all'imperizia e alla negligenza, ma c'era di più. Forse era stato voluto, quell'affondamento?

Guerrazzi alludeva al dolo, ma poi disse che sicuramente c'era anche negligenza e viltà da parte del Cafiero. Il Codice di Diritto Marittimo al tempo non contemplava l'affondamento doloso o colposo di un piroscifo in alto mare. I napoletani trascurarono un fatto importante che emerse poi nel corso dei processi: il carico del *Polluce* era perduto, ma era un carico prezioso, anzi un carico di preziosi – monete d'oro e probabilmente lingotti – e una parte non piccola erano preziosi che appartenevano alla comunità

israelitica di Livorno. Per questo motivo il processo fu celebrato a Livorno e non a Napoli e su questo Guerrazzi fu inflessibile.⁹¹

La difesa della società napoletana era affidata a Giacinto Galanti che stampò nei torchi della Stamperia del Fibreno la sua *Difesa dell'Amministrazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie*.⁹² Secondo lo storico Lamberto Radogna la controversia legale si concluse con il torto del battello della Rubattino con conseguente condanna dell'armatore. Tuttavia, non esiste più copia di questa sentenza che pare sia stata presente in copia alla Biblioteca Nazionale di Firenze dove andò distrutta nel 1966. A ogni modo gli autori del libro *L'oro dell'Elba*, ne attestano l'esistenza e ne hanno fotografato il frontespizio. Esiste invece il testo citato dal Galanti (tecnicamente un'«eccezione di decadenza rigettata dal Tribunale di Livorno») datata agosto 1842. Quanto a Rubattino, egli rimase sempre persuaso che lo speronamento fosse stato doloso. Su questo non esiste certezza, la vicenda resta effettivamente avvolta in molti dubbi. Gli azionisti dell'*Amministrazione*, in quel momento, erano tutti uomini del re, e può essere che abbiano organizzato un'operazione drastica come quella per rallentare il finanziamento ai rivoluzionari toscani.

⁹¹ Domenico Guerrazzi, *Replica ai dubbi comunicati dal tribunale di prima istanza di Livorno in causa di abbordaggio tra il Polluce e il Mongibello*, Livorno 1842. Sul processo esiste una serie di arringhe e cause date alle stampe. Oltre al precedente: *Difesa della amministrazione sarda de Luchi, Rubattino contro l'amministrazione dei piroscafi napoletani nella causa di abbordaggio tra il Polluce e il Mongibello*, Livorno 1842, esiste anche la deposizione dei testimoni: *Consolato relativo al naufragio del battello a vapore Polluce dell'impresa De Luchi, Rubattino e Comp.*, di Genova.

⁹² Giacinto Galanti, *Difesa dell'Amministrazione della Navigazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie*, Stamperia del Fibreno, Napoli 1842.

AMMINISTRAZIONE
dei **Pacchetti a Vapore Napoletani**

VESUVIO P O M P E I AMALFI		CAPRI MONGIBELLO SORRENTO
---	---	--

IL CAPRI

Reduce da **Napoli** e **Civitavecchia** giungerà in questo Porto giovedì 21 corrente e partirà lo stesso giorno a ore 4 pomeridiane per **Genova** e **Marsilia**.

IL POMPEI

Reduce da **Marsilia** e **Genova** giungerà in questo Porto Venerdì 22 corrente e partirà lo stesso giorno a ore 4 pomeridiane per **Civitavecchia**, **Napoli** e **Palermo**.

I Raccomandatarj

In **FIRENZE**, **Santi Borgheri Figlio e C.**
Via dell'Oche N.º 795.

In **LIVORNO**, **Torcello Borgheri e Napoli**, Via
del Porticciolo, N. 3 primo piano.

Una inserzione informativo-pubblicitaria dell'Amministrazione della Navigazione a Vapore (come si vede le navi erano definite anche con il nome di "pacchetti").

Resta il fatto che questo incidente, al di là della condanna, ha probabilmente pesato quindici anni più tardi, quando si è trattato di decidere, da parte di genovesi e piemontesi, di affidare incarichi ben pagati alle compagnie del Meridione. Il precedente del Polluce fece pendere per la Florio?

I soci dell'Amministrazione

Quanto alla storia dei gruppi e degli individui che guidarono queste imprese occorre fare qualche osservazione sulle famiglie e i soggetti economici che per primi si impegnarono nell'animare la storia della navigazione a vapore a Napoli. Nel gruppo dirigente si nota innanzitutto Augusto Viollier. Questi era un intraprendente francese che aveva servito la sussistenza dell'esercito napoleonico e murattiano prima di stabilirsi a Napoli. Il suo primo affare lo fece assieme ai connazionali Antonie Beranger, Joseph-Isidore Lefèbvre, Charles Lefèbvre ed Emmanuel Appelt. Charles Lefèbvre ed Emmanuel Appelt furono suoi compagni di società nell'introduzione della navigazione a vapore, e una complessa vicenda di affari intrecciati fra la Francia e Napoli emerge in un opuscolo pubblicato senza data a Napoli, ma probabilmente nel 1818, dallo stampatore Porcelli. Tutti questi uomini erano abituati a far circolare il denaro e a fare rete tra loro per introdurre in particolare nuove tecnologie, mentre sembravano meno interessati ai commerci tradizionali (di granaglie, di olio o di corallo).⁹³

⁹³ Molte informazioni relative al primo affare di Viollier e Lefèbvre si trovano nell'opuscolo *Per sig. Ibert contro reclamanti la proprietà degl'effetti da lui sequestrati a danno di C. A. Beranger*, Porcelli s.d., Napoli 1818.

AMMINISTRAZIONE
DELLA NAVIGAZIONE A VAPORE
 NEL
REGNO DELLE  **DUE SICILIE**

IL PACCHETTO A VAPORE
MONGIBELLO

Partirà Lunedì 7 corrente, a ore 4 pom. per GENOVA.
 Partirà Giovedì 10 corrente, a ore 4 pom. per CIVITAVEC-
 CHIA, NAPOLI, PALERMO e MESSINA.
 Livorno, 2 Dicembre 1857.

Torello Bergheri è Nipoti
 via del Porticciolo N.° 3, P.° P.°

Dirigersi in FIRENZE dagli Agenti **Santi Bergheri**
Figlio e C., Via dell'Oche N.° 795, primo piano, Canto di
 Via Calzajoli, ove sono vendibili i Biglietti d'Imbarco.

Viollier si mise in affari con questi in una società in accomandita per gestire la concessione di una stamperia con fonditura di caratteri nei locali del Carminello a Chiaia, e in una più grande concessione a Isola di Sora (nella provincia della Terra di Lavoro), dove sarebbero poi sorti – rilevate e ampliate dal solo Charles Lefèbvre dal 1818 in poi – le grandi Manifatture del Fibreno. Pochi anni dopo, Viollier cedette le sue azioni a Lefèbvre. Uscito da quell'affare, nel 1822, Viollier venne incaricato assieme ad altri stampatori di creare le matrici per la stampa delle obbligazioni del Governo di Sicilia.⁹⁴

Questo gruppo di immigrati francesi rappresentava un elemento estremamente dinamico nella società napoletana del tempo. Il loro dinamismo si nota anche nel fatto che le loro strade si separavano e s'intrecciavano in diverse imprese. Dopo aver preso strade diverse, uno nell'affare delle stamperie e l'altro nella

⁹⁴ *Giornale di Sicilia*, 20 gennaio 1824, Supplemento al n. 16.

fabbricazione della carta, Charles e Augusto si ritrovarono nell'impresa dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore*, e non solo, costituendo un sodalizio basato sulla cultura dei paesi d'appartenenza che è stata recentemente indagata in un testo dedicato al mondo degli immigrati tecnici nel Regno di quegli anni.⁹⁵ Nel corso degli anni Trenta, Lefèbvre si dedicò prevalentemente alle cartiere di Isola, mentre Viollier divenne dirigente di un gruppo armatoriale. Significativamente, però, chiamò Lefèbvre fra i finanziatori.

Fu Viollier a prendere l'iniziativa di rilevare dalla famiglia Sicard e soci, alla morte di Leopoldo, nel 1839, l'*Amministrazione della Navigazione a Vapore*. Charles Lefèbvre aderì, assieme ad altri soggetti cospicui – nobili, *négociants*, banchieri, mercanti – alla nuova società di navigazione. Una figlia di Augusto Viollier, Joséphine, nata a Napoli, si sposò con Francesco Torelli dando alla luce nel 1842 quell'Eugenio Torelli Viollier (1842-1900) che diventerà il fondatore a Milano del *Corriere della Sera*. Un altro socio importante era Achille Meuricoffre (1793-1840), membro di una importante famiglia di banchieri svizzeri che aveva trovato fortuna a Napoli. Meuricoffre aveva sposato la figlia di un banchiere di Francoforte, Victoria Bansa. Meuricoffre, come Charles Lefèbvre, era un consulente finanziario personale ed economico di re Ferdinando e soprattutto del figlio Francesco. La sua attività era configurata come una banca, la Banca Meuricoffre. Morto Achille nel 1840, il figlio Oscar (1826-1880) continuerà la partecipazione all'*Amministrazione*.

⁹⁵ Marco Rovinello, *Cittadini senza nazione. Migranti francesi a Napoli (1793-1860)*, prefazione di Daniela Luigia Cogliati, Le Monnier, Firenze 2009.

Fra gli azionisti della prima ora troviamo l'intera famiglia Lefèbvre. Charles acquistò delle quote per sé e la moglie Rosanne, ma anche per i figli Ernesto e Flavia. Quote furono prese anche dal cognato, marito di Flavia, Raoul de Raigecourt, e dal fratello di Charles, Auguste. Questi ultimi due avevano cittadinanza francese e venivano a Napoli soltanto in occasione di festività o ricorrenze di famiglia. L'impegno della famiglia Lefèbvre non scese mai sotto i 9.000 ducati circa, più altre migliaia comperate da Raoul e Auguste. Significativo l'impegno anche dei Rothschild di Napoli. Troviamo quote importanti acquistate dal barone Carl Rothschild e dalla moglie Adelheid e altre quote a nome dei tre figli Adolph, Wilhelm e Alexander. Rothschild era arrivato a Napoli in seguito alla concessione di un grande prestito di 20milioni di ducati al re, concesso in due date: il 20 maggio e il 5 dicembre 1821. Si erano stabiliti in una grande casa di nuova costruzione ma non disdegnavano altri affari come la partecipazione a società per azioni o il commercio di olio nel quale divennero, per alcuni decenni, i principali mercanti.⁹⁶ Questi impegni, che si riscontarono anche in altre società come la *Società lionese per l'illuminazione a gas*, contraddicono, come già ha rilevato lo studioso Marco Rovinello, l'idea che:

Carlo Rothschild non si occupò del commercio di Napoli. Con i privati non fece quasi mai affari. Pensava invece di impiegare i potenti capitali e relazioni dei Rothschild ad organizzare prestiti governativi, come avevano fatto con tanto successo i quattro altri Rothschild in quattro altri grandi Stati.⁹⁷

⁹⁶ Sul prestito al re, v. Nicola Ostuni, *Finanza ed economia*, cit., pp. 155-156.

⁹⁷ Ignazio Balla, *I Rothschild*, Treves, Milano 1935, p. 205. Cfr. Marco Rovinello, *Un Grande Banchiere in una piccola piazza: Carl Mayer*

Pochi erano gli inglesi che partecipavano alla società; in genere erano tecnici coinvolti nella costruzione del naviglio, delle caldaie e nella manutenzione almeno sino a tutti gli anni Quaranta, come ad esempio Carl James Ridgway. Nutrita era naturalmente la presenza dei napoletani. Troviamo infatti quote acquistate dai Pignatelli Strongoli e in particolare da Francesco Pignatelli Strongoli (1775-1853), ex militare, esponente di spicco del partito filogiacobino, che si era adattato al Regno lavorando nell'approvvigionamento dell'esercito e in altri settori economici sensibili.

Varie quote erano state acquistate da membri delle famiglie Staiti, De' Medici di Ottajano, Lucchesi Palli e altri. Si trattava in questi casi di quote simboliche, che consentivano a queste famiglie di essere parte dell'innovazione senza rischiare troppo, anche se nel caso dei Lucchesi Palli la partecipazione fu più impegnativa. Una quota di obbligazioni era stata acquistata anche dell'importante ditta di armatori *Claude Clerc & C.* di Marsiglia. Questa resterà sempre in contatto e in collaborazione con l'*Amministrazione della Navigazione a Vapore* per tutta la vita di questa società. Marsiglia era lo scalo di partenza e di arrivo verso Nord. A Marsiglia, capolinea, le navi venivano messe in rada, rifornite, pulite, riparate. Era necessario che le due aziende avessero rapporti buoni e stretti. Significativa anche la partecipazione convinta della famiglia di Auguste e Ilario Degas, tra gli altri. I Degas si erano stabiliti a Napoli nella seconda metà del XVIII secolo; li troviamo in molte attività economiche, anche importanti, della zona partenopea.

Rothschild e Il Credito Commerciale nel Regno delle Due Sicilie, in "Società e Storia", n. 110 (2005), pp. 705-739. Ivi, p. 709.

Nel 1846 la compagnia decise di acquistare in Inghilterra due vapori del nuovo modello in ferro, ma ancora a ruota, il *Vesuvio* e il *Capri*. Il primo stazzava 432 tonnellate, era lungo 55 metri per 7,85 di larghezza; il secondo 475 tonnellate per 55,95 e 7,82. Che si trattasse di navi notevoli, guardate ancora come prodigi tecnici e che l'*Amministrazione della Navigazione a Vapore* fosse considerata assolutamente all'avanguardia nel campo, lo si può constatare da varie fonti giornalistiche e a stampa. Notevole, ad esempio, è l'articolo scritto da Giacinto Galanti il 7 novembre 1846, per celebrare l'ingresso del nuovo piroscavo *Vesuvio* che sostituiva il *Francesco I* che dopo una vita non lunghissima veniva ritirato.⁹⁸ Il *Vesuvio* era il primo piroscavo con scafo di ferro a entrare in funzione a Napoli poi seguito dal *Capri*. Augusto Viollier aveva seguito personalmente a Londra le fasi di commissione e costruzione del *Vesuvio* e del *Capri*, battelli a ruota, con potenza di 300 cavalli, costruiti nei cantieri sul Tamigi *Ditchburn & Marc*. Il redattore del *Giornale delle Due Sicilie* annunciava questi orgogli della nuova marineria regnicola:

L'Amministrazione della Navigazione a Vapore nel Regno delle Due Sicilie sempre intenta ad attivare le comunicazioni ha fatto costruire in Londra due magnifici vapori di ferro con macchine a bassa pressione della forza di 300 cavalli. Questi due vapori, chiamati *Vesuvio* e *Capri*, furono eseguiti dai rinomati costruttori Ditchburn & Mare di Blackwall e le macchina da *Maudslay & Field*.⁹⁹

Il redattore si felicitava del fatto che i porti del Regno e del Mediterraneo avrebbero goduto di lì a poco di migliori e molto più veloci collegamenti. Quando in quel giorno di sole e mare

⁹⁸ Giacinto Galanti, *Il Vesuvio, piroscavo di ferro della forza di 300 cavalli venuto da Londra il 7 novembre 1846*, Porcelli, Napoli 1846.

⁹⁹ *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, 26 ottobre 1846.

calmo, il 7 novembre 1846, il piroscampo guidato dal comandante Pietro Cusmano si avvicinò alla banchina e vi attraccò, gli spettatori assiepati sul molo erano molti. Il battello rimase ormeggiato qualche giorno, fu rifornito e il giorno 11 re Francesco con la Real famiglia, il Conte di Aquila e il Conte di Trapani, lo visitò e si intrattenne a bordo per una crociera di un giorno nell'arcipelago.

E fu contento nel mirare da' sudditi secondarsi il suo ardore all'impegno sociale, commendando tutti i perfezionamenti introdotti nelle machine; le ruote articolate da fendere con più facilità le onde; la costruzione in ferro, e come in armonia questo col legno fermato; il solido, il raffinato in tutte le parti dello scafo e sopra coperta; ogni punto elaborato con esattezza incredibile; fino preveduto e riparato a qualunque varietà avesse potuto produrre alla bussola lo immenso metallo.

Si compiacque il monarca della bella distribuzione della parte interna, ove un'elegante galleria al primo piano verso poppa s'incontra, con delicate pitture, con intagli de' più pregevoli legni, con suppellettili le più ricercate da' capricci della moda, con attrezzi e fornimenti di gran lusso, da soddisfare appieno i sensi.¹⁰⁰

Una nave di lusso, dunque, e adatta a crociere mediterranee, come la nave sorella *Capri*. Suppellettili, decorazioni, intagli, quadri, mobilio di lusso fanno comprendere che si trattava di navi per trasporto di passeggeri che potevano spendere. Quanto alla distribuzione interna degli spazi, Galanti notava che sottocoperta c'erano, separati da altri spazi, una sala da notte per gli uomini, con qualche cabina per i più facoltosi collocate sui lati esterni, e uguale sistemazione per le donne con il loro "appartamento a dormire".

¹⁰⁰ *Ibidem*, pp. 4-5.

Il battello poteva viaggiare a 15 miglia all'ora, una velocità considerevole per il tempo «senza quello scotimento traballante, l'incomodo, comune agli altri battelli; ma con moto equabile per forza del variamento alle macchine ed alle ruote e per l'armatura di ferro, fu il più ammirevole, e soddisfece appieno il Sovrano e gli augusti Germani».¹⁰¹ Prima di andarsene la Real famiglia salutò con un brindisi i membri del Consiglio di Amministrazione e il direttore.

Quattro giorni più tardi, il giorno 15, era fissata una breve crociera con soci, sottoscrittori e dirigenti.

Cielo ridente, mare tranquillo, dolci zeffiri da una parte; la magnificenza del battello e del suo movimento, il lusso e l'eleganza dello insieme dall'altra, accompagnati da ristorante banchetto, resero le ore di transito deliziosissime.¹⁰²

Il battello percorse le 17 miglia e mezzo che separano Capri da Napoli in un'ora e otto minuti. Le velocità continuavano ad accorciarsi. Pochi giorni dopo giungeva in porto la nave gemella, il *Capri*. Nello stesso anno in cui *Vesuvio* e *Capri* iniziavano la loro carriera di navigazione, il *Maria Cristina* veniva posto in disarmo per una revisione completa rimandata da anni a causa dei costi. Le sue vecchie e rumorose caldaie venivano sostituite con altre costruite a Napoli nell'officina di Zino & Henry. In dieci anni, le officine napoletane avevano acquisito il *know-how* per la costruzione di potenti caldaie per generare la forza motrice delle navi a vapore e, presto, delle prime macchine per l'industria.

Alla morte del conte Lucchesi Palli nel 1847 al Consiglio di Amministrazione fu nominato Charles Lefèbvre che tenne la

¹⁰¹ *Ibidem*, pp. 5-6.

¹⁰² *Ibidem*, pp. 6-7.

carica per 5 anni, secondo i regolamenti, assieme a Giovanni del Gaudio, Nicola Serra Conte di Montesantangelo, del principe di San Giacomo, Ilario Degas e il Duca di Bivona.¹⁰³ Un giornale inglese riportava una serie di dettagli commerciali interessanti. I biglietti potevano essere venduti da vari uffici presenti in Europa: a Marsiglia da Clerc & C., che dunque erano agenti della società oltre che essere soci (Rue Montgrand, 56); Degrossi a Genova; a Palermo presso l'agenzia Morrison, Seager & C.; a Roma, in via dei Condotti n.7, presso l'agente Freeborn. A Marsiglia, Civitavecchia, Livorno (e in certi periodi anche a Palermo, Messina e Malta) c'era una partenza alla settimana, due da Napoli. Le navi offrivano un servizio di lusso in prima classe con stoviglie di porcellana che portavano il marchio della società.

Nel 1847 l'*Amministrazione*, guidata da uomini di idee moderne, stabiliva un nuovo primato, stipulò un accordo con la *Società dei vapori sardi* di Raffaele Rubattino per gestire in comune alcune linee marittime, come quella fra Marsiglia, Genova, Civitavecchia, Napoli, Calabria, Sicilia e Malta. Alla linea Marsiglia-Napoli fu riservato il *San Giorgio* e il *Virgilio* del Rubattino, alternandoli con l'*Ercolano*, il *Mongibello*, il *Maria Cristina* e il *Vesuvio* dell'*Amministrazione*. In questo modo, ripartendo i ricavi secondo delle tabelle concordate, si garantiva un servizio frequente e regolare. Per tre volte al mese, inoltre, il *Maria Cristina*, l'*Ercolano* e il *Mongibello*, arrivati a Napoli da Marsiglia, proseguivano il viaggio per Reggio Calabria, Siracusa e Malta, mentre il *Capri* e il *Vesuvio* collegavano la capitale partenopea a Messina e Palermo. Fu il primo esempio di collaborazione integrata fra due società di armatori in Italia che, per di più, appartenevano a due Stati diversi. L'idea fu proposta

¹⁰³ ASN, *Archivio Borbone*, f. 884, Verbale adunanza generale 13 marzo 1847 sulla gestione dell'anno 1846.

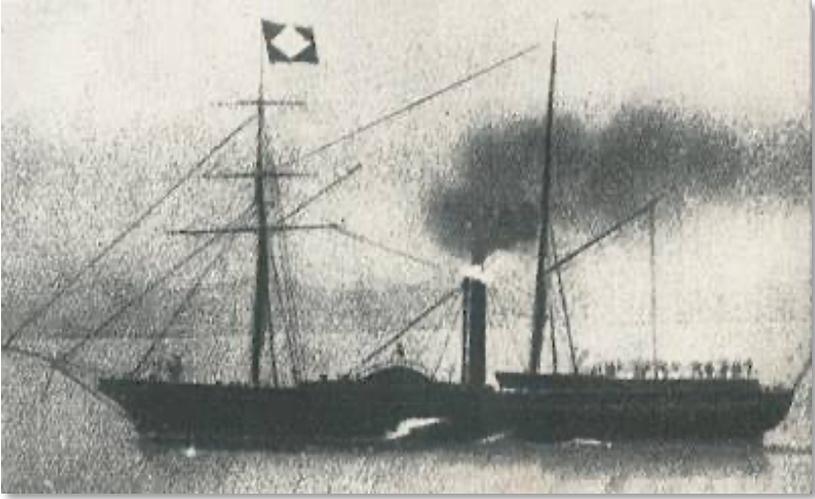
sotto la gestione di Charles Lefèbvre e funzionò magnificamente. Se fu interrotta lo si deve allo scoppio dei moti del 1848 e alla cattura di alcune navi, come vedremo.¹⁰⁴

Incidenti di guerra: 1848-1853

Nella seconda parte degli anni Quaranta, anche per via delle turbolenze politiche, dei moti di Sicilia (1848-49) e della Guerra di Crimea (1853-1856), la società cominciò a incontrare difficoltà e la sua disponibilità di denaro liquido diminuì: nella crisi del 1848-1849, che coinvolse peraltro molte città anche in Francia e nella penisola italiana, si viaggiò molto meno. I viaggi di visita all'estero e dall'estero furono pressoché interrotti.

A Napoli per interi mesi l'attività marittima, non tanto delle navi che trasportavano generi di prima necessità quanto di quelle dedicate al trasporto di passeggeri, rallentò notevolmente. Tuttavia, all'alba degli anni Cinquanta, si osservò che il traffico passeggeri era in aumento, così come quello delle merci. La società, però, aveva pochi battelli per poter reggere la concorrenza di un Mediterraneo sempre più affollato. Nel 1848 il *Mongibello* che era stato inviato nell'Adriatico assieme alla scuola navale del Regno comandata da Raffaele de Cosa, fu venduto alla Marina da Guerra del Regno di Sardegna (maggio 1848).

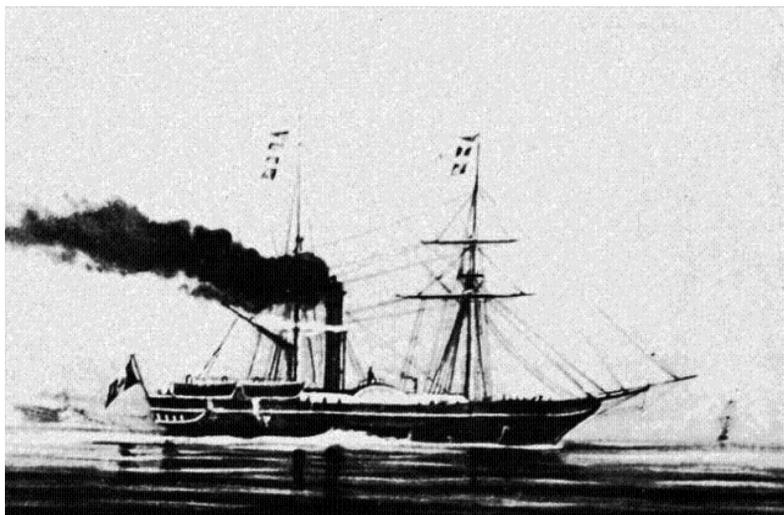
¹⁰⁴ *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, 6 agosto 1847.



Il Mongibello quando apparteneva *all'Amministrazione della Navigazione a Vapore*. Riproduzione in bianco e nero di un quadro a olio di anonimo.

Dopo la vendita fu rinominato *Monzambano* e 13 anni più tardi partecipò all'assedio di Gaeta (1861).¹⁰⁵ Il 20 gennaio 1861, infatti, entrò nel porto di Gaeta per notificare il blocco navale del forte borbonico. Il 22 dello stesso mese prese parte alle azioni contro le cosiddette Batterie di Ponente. Nel mese successivo trasportò prigionieri dello sconfitto e ormai disciolto esercito borbonico a Ponza e a Genova.

¹⁰⁵ Lamberto Radogna, *op. cit.*, II, p. 70.



Il Mongibello armato come nave militare.
Fu ribattezzato *Monzambano*.

Due anni dopo il suo primo trionfale ingresso a Napoli, il *Vesuvio* fu coinvolto in uno spiacevole incidente capitato durante i disordini del gennaio 1848. Quando scoppiò la rivolta in Sicilia i commerci fra “le Due Sicilie” non furono mai interrotti e così i piroscafi *dell’Amministrazione della Navigazione a Vapore, Capri, Ercolano, Maria Cristina e Vesuvio* continuarono a fare la spola fra Napoli e Palermo a volte recando commissioni speciali del governo.

Il 20 maggio il *Vesuvio*, capitanato da Leopoldo Minutolo, si diresse verso Palermo in un viaggio regolarmente anticipato dagli avvisi. Mentre si apprestava a ripartire, il mattino del 22 maggio, nonostante le proteste del comandante e dell'equipaggio, il piroscafo fu sequestrato da un ufficiale siciliano di nome Castiglia. Dopo due mesi e mezzo di inutili proteste, il 12 agosto Augusto Viollier presentava istanza presso gli uffici competenti del governo di Napoli per sbloccare la situazione. Durante le successive vicende belliche, il *Vesuvio* fu usato dai ribelli siciliani per portare da Palermo a Milazzo ben 1400 soldati. Quando i



ribelli fuggirono per altre operazioni, il *Vesuvio* nel ritornare a Napoli fu fermato dal viceconsole russo che chiese di inalberare la bandiera russa, e non quella napoletana, per evitare che i ribelli si dessero nuovamente all'arrembaggio della nave.

La nave infine fu restituita a Napoli, l'equipaggio interrogato e poi liberato mentre Viollier chiedeva alla Real Marina di accollarsi le spese dei danni e delle urgenti riparazioni di cui aveva bisogno il piroscafo. Intanto il *Vesuvio* veniva trattenuto come "preda" (buona preda). Ancora il 12 ottobre e il 21 novembre ne chiedeva la restituzione. Il 15 marzo 1848, dopo quasi un anno di inattività, la nave fu restituita ai proprietari e dopo un certo periodo, nell'estate del 1848, poté riprendere i suoi viaggi. Il danno per l'*Amministrazione* non era stato di poco conto. La Real Marina intanto richiedeva indietro il battello in

quanto catturato dai ribelli e quindi divenuto libera preda, ma perdeva la causa.¹⁰⁶

Questi eventi non causarono al momento danni irreparabili, ma resero la società più fragile e cominciarono a convincere molti soci che l'attività di armatore fosse più rischiosa di quanto si pensasse, anche perché questi battelli a vapore risultavano generalmente più fragili di quelli a vela, nonostante i vantaggi che presentavano (il poter navigare anche in caso di assenza di vento). Era ancora fresco nella memoria di molti il caso della *British and American Steam Navigation Company* che nel 1838 cercò di inserirsi nel mercato dei viaggi transatlantici accanto alla *Great Western Steamship Company* e alla *Cunard Steamship* armando la nave SS *British Queen* e la SS *President*, navi grandi ma con motori poco potenti. Il secondo battello andò perso in un naufragio nel 1841 e la compagnia, che aveva intenzione di allargarsi, fallì.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Le vicende qui riassunte si trovano raccontate alle pagine 5-13 del testo *Cenno de' veri fatti e confutazione delle contrarie fallacie ... nella causa tra il sig. Augusto Viollier Direttore dell'Amministrazione della Navigazione de' Vapori del regno delle Due Sicilie contra l'intendenza della Real Marina ...*, Migliaccio, Napoli 1848. Dopo il primo riassunto dei fatti lo scritto riassume le argomentazioni degli avvocati dell'*Amministrazione* e riporta in appendice documenti che possono interessare soltanto la Storia Militare.

¹⁰⁷ Charles Robert Vernon Gibbs, *Passenger Liners of the Western Ocean: A Record of Atlantic Steam and Motor Passenger Vessels from 1838 to the Present Day*, John De Graff, 1957, pp. 41-45.

Capitolo 9

Un viaggio con il battello a vapore

Una rara descrizione dell'aspetto interno dei battelli a vapore degli anni Quaranta, e delle condizioni di viaggio dure a cui si sottoponevano i passeggeri, si trova in un testo di Charles Dickens, *America (American notes)*, pubblicato nell'ottobre del 1842. L'interesse di questo testo è accresciuto dal fatto che



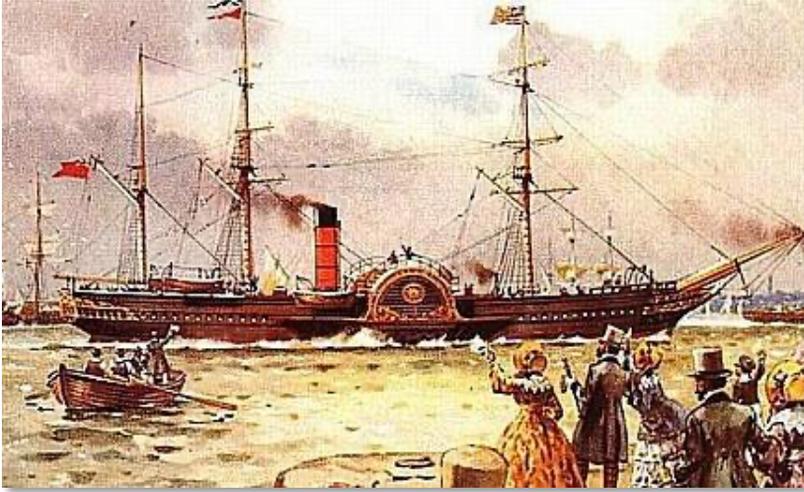
Dickens viaggiò su un battello molto simile a quello dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore*.

Charles Dickens (1812-1870) fece un viaggio transoceanico nell'inverno del 1842 sulla nave della compagnia britannica *Cunard* che era stata fondata nel 1840 in collaborazione fra Samuel Cunard (1787-1865), armatore, e Robert Napier (1791-1876), grande costruttore di navi. Il viaggio durò da gennaio a giugno di quel 1842.

Si trattava del *Britannia*, molto simile, per struttura, tecnologia costruttiva, spazi interni e dimensioni, ai battelli inglesi della compagnia napoletana. Questa nave era stata costruita nei cantieri di Robert Duncan & Company, a Greenock. A essa era seguita la costruzione di 5 navi gemelle che variavano di poco in dimensioni e tecnologia, a parte qualche miglioria: il *Britannia* o l'*Acadia*, il *Caledonia* e il *Columbia* che montavano motori della Robert

Napier & Sons e della Mergery & Co. Queste navi, chiamate di Classe Britannia (Britannia Class Steamship) erano state, a loro volta, costruite sul modello della *Great Western*, sulla quale torneremo. Sulla nave su cui viaggiò Dickens, impiegata sino al 1849 su quella tratta, viaggiò anche uno dei soci dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore*, Ernesto Lefèbvre, con la moglie Teresa Doria d'Angri, nell'estate del 1847.

Dickens si imbarcò a Liverpool nel febbraio 1842. Il *Britannia* era simile ai battelli della compagnia napoletana ma era più lungo e largo di vari metri in quanto doveva sopportare la traversata oceanica. Inoltre, doveva imbarcare molto più carbone: il *Britannia*, ad esempio, ne consumava ben 38 tonnellate al giorno per una traversata che durava mediamente 15 giorni e poteva allungarsi di 3 o 4 giorni; una traversata che non consentiva scali per lunghissimi tratti. Ciò sottraeva moltissimo spazio, che non poteva essere utilizzato per ricavare ulteriori cabine passeggeri. Se le imbarcazioni della compagnia napoletana mediamente avevano una lunghezza di 56 metri per 8, il *Britannia* contava 63 per 10. La differenza fondamentale stava non tanto negli ingombri, nella grandezza, nella struttura e negli spazi, ma nella potenza dei motori.



Il *Britannia* della Cunard nel viaggio inaugurale, giugno 1840.

La durata media della traversata nel 1842 come nel 1847 era di 15 giorni, anche se le traversate duravano talvolta meno (13 giorni) o di più (20 giorni). Gli attracchi comprendevano il porto di Halifax e poi quello di Boston.

Entrambe le coppie di viaggiatori, i Dickens e i Lefèbvre, fecero itinerari uguali sul continente americano, poiché la *Cunard* organizzava anche quel tipo di servizio.

Il viaggio dei Dickens sul *Britannia*

Il viaggio di Catherine e Charles Dickens fu molto tormentoso e difficile. Lo scrittore lo definì «uno sforzo gigantesco». La nave su cui viaggiavano montava un motore potente, per il tempo, da 720 cavalli mentre le navi mediterranee ne avevano uno da 280 a 320. Se queste ultime potevano ospitare sino a 300 persone

compreso l'equipaggio, i transatlantici della *Cunard* ne trasportavano 115 più 83 di equipaggio, un terzo dei quali impegnati come meccanici o nella sala macchina. Per i primi tre giorni del viaggio dei Dickens, affrontato nel periodo peggiore dell'anno, gennaio, sulla nave stettero tutti malissimo a causa delle onde alte. La moglie dello scrittore ebbe difficoltà persino a uscire dalla cabina. Con il suo consueto stile umoristico lo scrittore descrive i disagi di vivere in uno spazio così angusto per tanti giorni.

Nel corso del quinto giorno il battello entrò «nel mezzo di una poderosa tempesta», tanto potente che il fumaiolo venne distrutto dagli urti dei marosi e dal vento, e le scialuppe, addirittura, strappate dai loro ormeggi. Questo fa capire quanto fossero rischiosi quei viaggi e come il problema del fumaiolo, che era fragile e gettava un fumo nero sui passeggeri, non fosse stato ancora risolto.

Catherine Dickens – avrebbe poi scritto il marito – visse «momenti di puro terrore» per vari giorni. La traversata, anche dopo quella tempesta, fu tormentosa e, in più momenti, terrorizzante. A peggiorare la situazione ci fu il mal di denti che la povera donna sviluppò e che non poteva essere curato a bordo perché non era possibile effettuare alcun tipo di interventi a causa dei movimenti della nave. Dickens racconta che i passatempi dei passeggeri, anche nei momenti meno drammatici, erano difficili: si tentava di svagarsi con giochi di carte e giochi di società nell'unica sala, mentre le onde spostavano tavoli e sedie e rovesciavano bicchieri.

Quando la nave entrò nella baia di Halifax in Nuova Scozia, gettò l'ancora per i rifornimenti e il carico scarico di materiali e posta (faceva anche servizio postale tra l'Inghilterra e gli Stati Uniti e tra la città di Halifax Boston). La traversata dei Dickens

al bordo del *Britannia* nel complesso fu più lunga di 3 giorni rispetto al previsto e arrivò a durare 18 giorni e mezzo.

Molto diversa l'esperienza dei Lefèbvre, che viaggiavano con un cognato e un nipote. Presero i biglietti del *Britannia* nell'estate del 1847. La loro traversata atlantica, prevista in 15 giorni, durò esattamente quel tempo. Furono avvisati, prima di salire a bordo, che sarebbero stati 15 giorni di sofferenza e mal di mare all'andata e 15 al ritorno. Fu loro assicurato, tuttavia, che la sistemazione sulla nave poteva essere, se non comoda, almeno sicura giacché in quella stagione la navigazione era tranquilla e le tempeste rare. In realtà, furono fortunati, soffrirono sì il mal di mare ma molto meno dei Dickens e soprattutto non dovettero attraversare tempeste. Partirono il 14 agosto sera da Le Havre per raggiungere il porto di Cherbourg, punto d'imbarco della *Cunard* per la traversata dell'Oceano.¹⁰⁸ Sarebbero tornati il 12 novembre successivo, oltre 80 giorni più tardi dopo un itinerario che ricalcò quasi esattamente quello dei Dickens.¹⁰⁹

Come documento storico è interessante la descrizione esatta che Dickens fece della cabina, che collima con la disposizione delle cabine sulle navi della compagnia napoletana.

Non dimenticherò mai l'espressione di stupore, per un quarto seria e per tre quarti divertita, che aveva il mio viso quando, la mattina del 3 gennaio 1842, aprii la porta e mi affacciai nella "cabina di lusso" del piroscalo postale *Britannia*, registrato a 1.200 tonnellate di stazza ed in partenza per Halifax e Boston.

Che quella fosse la cabina assegnata al "Signor Charles Dickens e Signora" anche la mia mente turbata lo comprendeva grazie a un

¹⁰⁸ AB XIX 4481, vol. IV, p. 167.

¹⁰⁹ AB XIX 4481, vol. IV, p. 175. Il viaggio negli USA comprendeva Boston, New York, Baltimora, Washington, Pittsburgh, Buffalo, Niagara, Montreal, Toronto, per tornare, lungo la costa, sino a Boston.

biglietto proclamante il fatto, appuntato su un sottile coltrone, destinato a ricoprire un sottilissimo materasso disteso in un luogo dall'apparenza irraggiungibile. La mia mente non poteva ancora rendersi conto, almeno per il momento, che proprio quella fosse la cabina di lusso intorno alla quale il “Signor Charles Dickens e Signora” avevano discusso giorno e notte per quattro mesi; che proprio quella fosse la piccola, raccolta cameretta, con almeno un piccolo divano, che il forte spirito profetico di Charles Dickens aveva prevista e che la Signora, con senso delle proporzioni splendidamente misurato, aveva predetta provvista soltanto di due grandi armadi piazzati in qualche angolo remoto (armadi che avrebbero potuto passare dalla porta con la facilità con la quale una giraffa entra in un vaso di fiori). Impossibile connettere la stravagante ed impraticabile specie di scatola che avevamo davanti con l'immagine delicata e graziosa, per non dire splendida, magione dipinta da mano maestra negli annunci pubblicitari della compagnia di navigazione, appesi negli uffici dell'agenzia londinese. Impossibile non pensare che quella cabina di lusso fosse soltanto un piacevole scherzo del comandante della nave, inventato apposta per far apprezzare di più la vera cabina di lusso dove fra poco ci avrebbero fatti entrare. Così, mi lasciai cadere su una specie di seggiolotto di crine e mi rivolsi, con uno sguardo privo d'espressione, verso alcuni amici che ci avevano accompagnati a bordo, e facevano mille smorfie cercando d'infilarsi attraverso la piccola porticina della nostra cabina di lusso.¹¹⁰

¹¹⁰ Charles Dickens, *America*, trad. it., Feltrinelli, Milano 1842, pp. 71-72.

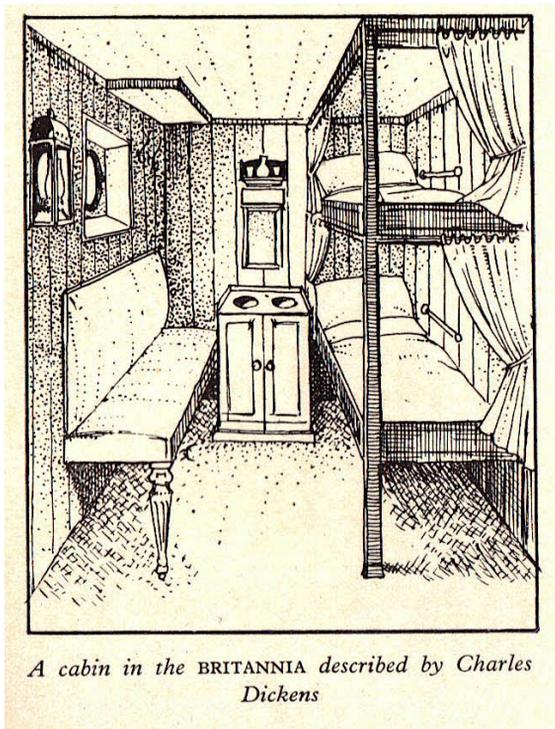


Illustrazione tratta da Frank E. Dodman,
Ships of the Cunard Line, Adlard Colers 1955.

Il numero di passeggeri che le navi dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore* potevano ospitare era molto più alto, rispetto a quelle della *Cunard* proprio perché queste ultime dovevano trasportare molto più. Per resistere ai venti e alla onde oceaniche, era necessario un motore molto più grande, di dimensioni doppie rispetto a quelle delle navi costruite per il Mediterraneo.

Thomas Guppy della Great Western a Napoli

Un interessante collegamento fra le flotte di navigazione oceanica della *Cunard* e la flotta mediterranea dell'*Amministrazione* si trova nella figura di Thomas Richard Guppy (1797-1882), membro di una famiglia di costruttori navali britannici con base a Bristol.

Nel 1836, Isambard Kingdom Brunel (1806-1859) e il suo amico Thomas Guppy, che si erano conosciuti nel 1829, assieme a un gruppo di investitori della città di Bristol, fondarono un sodalizio che li portò dapprima a realizzare la *Great Western Railways Company* e dopo la *Great Western Steamship Company*. Di quest'ultima, Guppy era ingegnere capo. La prima realizzò una ferrovia nella zona di Bristol, la seconda doveva progettare e costruire una linea di battelli a vapore che coprissero la tratta Bristol-New York. Non erano gli unici a pensare a un servizio di trasporti transatlantici di passeggeri e merci, ma furono i primi e il loro lavoro avrebbe costituito il modello per i progettisti della *Cunard*. Sia Brunel che Guppy furono inventori geniali e versatili, importantissimi progettisti in vari campi, dagli impianti di illuminazione ai ponti, alle ferrovie, ai tunnel, ai primi transatlantici a vapore.

Gli ingegneri della *Great Western's* progettavano navi molto grandi, come la *Great Western*, appunto, il primo esemplare che fu sottoposto a varie migliorie nel corso dei primi anni Quaranta. Altri tecnici del tempo consideravano questo tipo di navi troppo grandi, pericolose e soprattutto dispendiose. Tuttavia, Isambard e Guppy avevano compreso che le navi più grandi potevano essere più efficienti per la gestione del carburante, un aspetto fondamentale, cruciale per i trasporti transatlantici. Brunel sosteneva, a ragione, il principio che la capacità di trasporto di una nave si accresceva con il cubo delle sue dimensioni mentre la

resistenza all'acqua si accresceva con il quadrato delle dimensioni.

La *Great Western* era una barca con scafo di legno, ma rinforzato da acciaio, a ruota, con vele ausiliare da usare durante il mare grosso per non far deragliare la nave dalla rotta e soprattutto per consentire un assetto che non facesse fuoriuscire dall'acqua le ruote laterali. La grande nave fu provvista di due motori prodotti dalla *Maudslay, Sons & Field* per 750 cavalli vapore, lo stesso fornitore di motori dell'*Amministrazione* napoletana, ed entrò in servizio il 19 luglio 1837.

La *Great Western* si basava sulla tecnologia del motore ad asta laterale (Side Lever Engine). Le navi costruite dalla *Cunard* a partire dal 1840 erano una versione ridotta della *Great Western* ma adottavano gli stessi principi costruttivi, gli stessi che ritroviamo nelle *Vesuvio* e *Stromboli* della compagnia napoletana. Tra gli anni Trenta e gli anni Cinquanta, quando iniziò gradatamente a essere introdotta l'elica, la struttura di queste navi era per tutte la stessa.

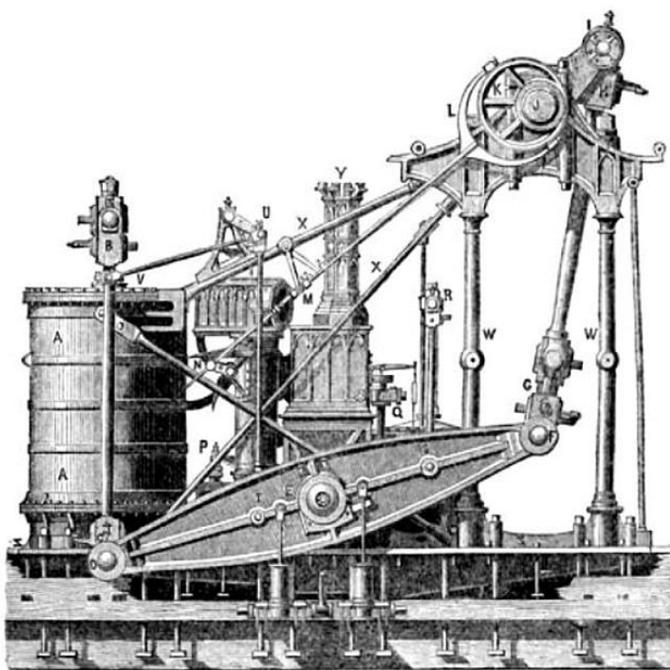


FIG. 92.—The Side-Lever Engine, 1849.

Schema del Motore ad asta laterale che muoveva le macchine dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore*, della Great Western Steamship e di parte delle navi Cunard.

Ciò che collega la storia di Thomas Guppy all'*Amministrazione della Navigazione a Vapore* è il fatto che egli, dopo aver sviluppato importanti opere sia nel campo dei battelli a vapore sia nel campo della costruzione di ferrovie e ponti ma anche nell'illuminazione a gas (queste tecnologie erano legate sempre agli stessi gruppi di persone, industriali, finanziari e ingegneri), ormai noto a livello internazionale, il primo dicembre del 1849 si trasferì a Napoli, definitivamente, portando con sé oltre mille libri professionali e scientifici.

Qui fondò un'azienda, le *Officine Meccaniche Guppy & Macry* che avrebbero poi attratto soci vari, molti dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore* e anche Ernesto e Charles Lefèbvre.

L'arrivo di un professionista noto negli Stati Uniti e in Inghilterra per le sue grandi realizzazioni tecniche a Napoli fa comprendere come in questo periodo la città partenopea fosse considerata promettente per gli sviluppi che poteva avere nel vicino futuro.

Guppy morì a Napoli Portici il 28 giugno del 1883.



Il *Britannia* nel porto di Boston imprigionato dai ghiacci (1842).

Capitolo 10

Gli anni Cinquanta

Nell'adunanza del 20 dicembre 1850, Charles Lefèbvre e figli risultano possedere 18 azioni per 19.000 ducati di controvalore. Tra gli altri azionisti figurano ancora i più ricchi finanziari e possidenti di Napoli, come Carlo Maria e Adolfo Rothschild (53 azioni), la società di Marsiglia *Claude Clerc & Figli* (40), la *Ilario Degas & Figli* (30) e Giobatta Staiti (24).

Questo gruppo di azionisti – perlopiù di origine straniera – continuava a rappresentare la punta più avanzata dell'imprenditorialità napoletana. Si trattava di un gruppo di persone facoltose e di finanziari che aveva interessi comuni in altri settori (l'illuminazione pubblica, la *Società Industriale Partenopea*, il commercio di olio, grano, sete, prodotti agricoli).

Al momento della sua trasformazione in società per azioni, la *Amministrazione* possedeva quattro piroscafi. I suoi utili derivavano principalmente dalla concessione in privativa dei servizi postali. Ma il vero problema è che mancavano soldi per l'acquisto di nuovi piroscafi. Tutti i personaggi citati, e non soltanto i Rothschild, disponevano di notevoli risorse finanziarie familiari e industriali, ma si erano dati la regola di non finanziare l'impresa oltre quanto era stato determinato nei prospetti societari. Volevano che essa facesse utili con la provvista di soldi che era stata decisa. Questo dimostra come l'*Amministrazione* fosse anche una sorta di esperimento per molti di loro e come reagisse la rete degli azionisti più piccoli.

Nel 1851, con grande sforzo, la società acquistò il *Mongibello* (280 tonnellate), nave famosa perché aveva speronato e affondato nel 1841 il *Polluce*. La vicenda dello speronamento fece molto discutere al tempo e anche dopo.¹¹¹

La cordata

Continuava intanto la gestione di Augusto Viollier. La società si salvò da una crisi che si manifestò attorno al 1850 grazie a un importante prestito. Dopo l'esercizio del 1850, la *Amministrazione di Navigazione a Vapore* decise, dopo un'Adunanza generale, di far costruire due piroscafi a elica di grandi dimensioni. I due nuovi navigli erano necessari per sostenere l'aumentata concorrenza. La decisione doveva essere presa presto perché nel 1851 scadeva l'ultimo anno di vita della società secondo i piani originari, e per decidere di prolungarla bisognava avere motivi validi. Tuttavia, non vi era denaro a sufficienza e nessuno dei facoltosi soci per diverso tempo offrì il proprio aiuto così si rivolse al credito privato, ovvero a operazioni di prestito regolato dalle leggi di commercio.

Si offrì di fornire denaro per l'operazione ingente, probabilmente necessaria alla sopravvivenza della compagnia, una piccola cordata di imprenditori che in questa occasione si presentarono come finanziari, ma che erano già soci della Società: Ernesto Lefèbvre, Enrico Catalano e Marianna e Luisa de Berner. Ernesto Lefèbvre era già socio della società e fece quest'operazione indipendentemente dagli altri familiari. Ad esempio il padre Charles, socio fondatore e già amministratore

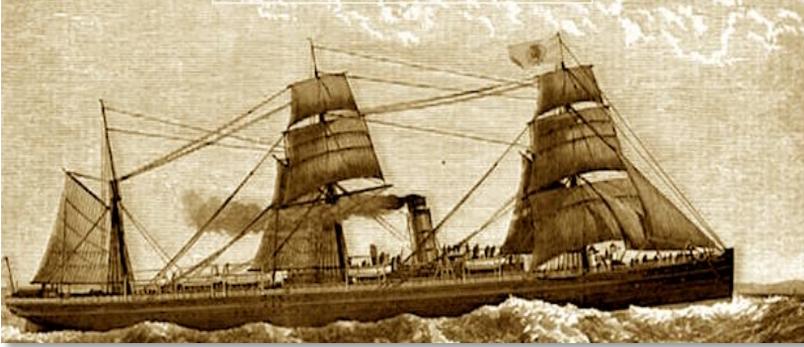
¹¹¹ Nicola Cappelletti - Gianluca Mirto, *L'oro dell'Elba. Operazione Polluce*, Addiction-Magenees, Milano 2004.

delegato non partecipò con il proprio patrimonio personale al finanziamento della nave. E lo stesso si può dire degli altri soggetti che parteciparono all'operazione, Catalano e Marianna e Luisa de Berner. Quest'ultima compare in altri documenti del tempo come la figlia di Catalano. Marianna era la moglie di Catalano, ed era di nazionalità straniera.¹¹² Dettagli su queste vicende vengono offerte dalle deliberazioni pubblicate delle adunanze della Società di navigazione ma anche dalle cause legali intentate da Ernesto Lefèbvre e soci con documenti firmati il 20 settembre 1866.¹¹³

I contratti siglati per l'erogazione del denaro furono firmati il 1 ottobre 1852 e il 21 aprile 1853 nell'ufficio del notaio della Compagnia. Col primo, il Direttore della Società, autorizzato dal Consiglio di Amministrazione, ottenne da Ernesto Lefèbvre un mutuo che ammontava a 65mila ducati (dalle 15 alle 20mila lire del periodo postunitario) da usare per l'acquisto del vapore *Sorrento*. Si decise di dividere quella somma in 130 "obbliganze" (obbligazioni) di 500 l'una, messe in circolazione e acquistate dagli azionisti. Con la seconda operazione si ottenne un prestito mutuo di 90.000 ducati dal gruppo familiare dei Catalano-De Berner per l'acquisto dell'*Amalfi* e la somma venne divisa in 180 "obbliganze" da 500 ducati. Nel caso di Ernesto Lefèbvre i soldi furono presi dal suo patrimonio personale senza coinvolgere il complesso delle cartiere del Fibreno.

¹¹² Girolamo Nisio, *Della istruzione pubblica e privata in Napoli dal 1806 sino al 1871*, Testa, Napoli 1874, p. 160. In questo libro, ad esempio, come in altri dedicati all'infanzia, la "gentildonna" Luise de Berner *née* Catalano appare come una benefattrice.

¹¹³ *I creditori a cambio marittimo sui vapori Sorrento e Stromboli contro il signor Giuseppe Cartoux*, 20 settembre 1866 (ASN, Tribunale di commercio, Atti Depositati); c'è anche un atto successivo che ha lo stesso titolo ma è datato 23 gennaio 1867 e che contiene alcune precisazioni e aggiunte.



Piroscaro a elica *Sicilia*.

Nei contratti era scritto che a coloro che finanziavano la Compagnia veniva accordato «il privilegio sul corpo, attrezzi, macchina e corredi de' due battelli; ipoteca privilegiata sopra qualunque altro credito per aver servito il danaro alla costruzione de' bastimenti». E si soggiunse che il danaro si sarebbe dovuto considerare come dato a cambio marittimo. Ciò comportava che i contratti dovevano essere iscritti nella cancelleria del Tribunale di Commercio sui registri dei cambi marittimi, cosa che fu fatta il 17 novembre 1852 e il 23 aprile 1853.

Con quei soldi furono costruiti i due grossi piroscari nei cantieri inglesi. Questi diedero ossigeno alla compagnia per circa un decennio. Della fiducia di quegli anni è prova anche l'elaborato progetto di miglioramento dei moli e della marina del porto mercantile che Augusto Viollier presentò allo Stato nel 1853.¹¹⁴ Le navi furono costruite velocemente e nel 1854 il *Sorrento* e l'*Amalfi* entravano in esercizio. Il *Sorrento* e l'*Amalfi* mossi a elica avevano entrambi lo scafo in ferro di circa 300 tonnellate

¹¹⁴ Giorgio Simoncini, *Il Regno di Napoli*, Olshky, Firenze 1993, p. 34.

l'uno, e potevano portare oltre 300 passeggeri. Con queste navi, capaci di lunghe tratte, fu inaugurata la nuova rotta che, doppiando la Calabria, risaliva l'Adriatico sino a Trieste. In quello stesso anno, però, una collisione portò all'affondamento dell'*Ercolano*. Successe che il piroscafo *Sicilia*, nella notte fra il 24 e il 25 aprile 1854, una notte in cui spirava un vento forte, entrò in collisione con l'*Ercolano*. Il *Sicilia* era molto più grande dell'*Ercolano* e squarciò con la sua prora il fianco del piroscafo che fu letteralmente tagliato in due e affondò al largo di Nizza. Morirono 48 persone fra membri dell'equipaggio e passeggeri. A bordo dell'*Ercolano* si trovava anche il figlio del primo ministro inglese, sir Robert Peel junior. Trattenuto per qualche giorno a Marsiglia, il *Sicilia* poté ripartire. Tra le due società iniziò una lunga e costosa causa penale che contribuì al dissesto dell'*Amministrazione*.¹¹⁵

¹¹⁵ Carlo Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore nel Reame delle Sicilie dal 1818 al 1860*, Stabilimento tipografico G. Barca, Napoli 1923, Appendice VIII.

Capitolo 11

La tragedia dell'*Ercolano*

Il caso dell'affondamento dell'*Ercolano* divenne per qualche tempo un tema toccato dal Foreign Office inglese che dovette stabilire se si fosse trattato di un fatto doloso, di un incidente e per colpa di chi. Tale interesse era un atto dovuto poiché a bordo del battello viaggiavano il deputato Thomas Plumer Halsey (1815-1854) e il figlio del primo ministro inglese Robert Peel jr. (1822-1895). I due viaggiavano insieme. Morirono annegati Halsey, la moglie, Federica Johnson e il figlio infante, Ethelbert Arthur Sackville Halsey, di un anno, oltre al suo personale di servizio.¹¹⁶

Anche per questo motivo le indagini furono lunghe. Per l'*Amministrazione* il problema era grave perché, pur se le testimonianze puntavano contro una manovra del comandante John Carson, nato nel 1819 a Palermo, sospetti di inadempienza colpirono anche il tenente di vascello cavalier Francesco Miceli che era uno dei migliori piloti dell'azienda napoletana. I fatti furono descritti in vari articoli di giornale, italiani e stranieri e in una *Difesa pel Cavalier Francesco Miceli* che fu pubblicata nel 1858 scritta dall'avvocato Santi de Cola.¹¹⁷

¹¹⁶ Foreign Intelligence *The Times* April 28, 1854; *Lecture by Sir Robert Peel. Most Interesting Account of His Shipwreck, Nelson Examiner and New Zealand Chronicle* March 31, 1855.

¹¹⁷ Santi de Cola, *Difesa pel Cavalier Francesco Miceli tenente di vascello della R. Marina Napolitana comandante del piroscifo Ercolano e sottoposto a giudizio*, Stamperia Pappalardo, Messina 1858;

La causa veniva descritta dall'autore «gigantesca»: «dessa ha preso proporzioni gigantesche, à richiamato l'universale interesse per tante vite miseramente sprecate, che deve la giustizia col suo potente braccio vendicar, per tanti valori perduti, dei quali si richiedono le indennizzazioni, per la giusta punizione, infine, che il colpevole deve subire». ¹¹⁸ La sciagura, si ricorda, avvenne nelle acque tra Antibes e Villefranche fra il piroscavo *Ercolano* e il molto più grande piroscavo a elica *Sicilia* (lungo circa 75 metri e largo quasi 10, 828 tonnellate di stazza, scafo di ferro) che apparteneva alla *Sicula Transatlantica* degli armatori palermitani Luigi e Salvatore de Pace.

Ambedue i capitani delle navi erano residenti e nativi del Regno anche se uno da genitori inglesi; si trattava di Francesco Miceli di Napoli e di Giovanni Carson (John Carson, trentacinquenne). E così «in pochi minuti 45 persone sventuratamente trovarono la morte [...] significanti valori vennero annientati; quel naviglio che aveva sfidato marosi e tempeste in brevi istanti scomparve». ¹¹⁹

Miceli era un capitano di lungo corso e di grande esperienza che aveva guidato varie navi di diverse compagnie. Il *Sicilia* era un transatlantico costruito a Glasgow, alla *James e G. Thompson*, uscito dai cantieri il precedente 31 marzo 1854. ¹²⁰

un altro scritto cercava di mantenere il giudizio a Napoli, dove si supposeva la Corte fosse più favorevole al Miceli: Leopoldo Tarantini, *Breve ragionamento in sostegno della competenza della Gran Corte Criminale di Napoli nella causa pel comandante signor Francesco Miceli contro il comandante signor Giovanni Carson*, Napoli 1854.

¹¹⁸ *Ibidem*, p. 4.

¹¹⁹ *Ibidem*.

¹²⁰ I fratelli siciliani De Pace ne ordinarono la costruzione ai cantieri James & G. Thomson di Glasgow, pagando 18.500 sterline. Il *Sicilia* era un piroscavo a elica di 828 tonn. di portata lorda e 462 nette, con scafo in ferro. Lungo 220 piedi inglesi e largo 28, a tre alberi, con prora

Imbarcava 26 persone di equipaggio e viaggiava a 11 miglia l'ora sotto il capitano d'altura Carson, che «aveva navigato lontani mari portando in remote regioni la bandiera delle Due Sicilie, ma che sventuratamente per la prima volta guidava un Piroscrafo». Questo non era un dettaglio da poco. Sino a quel momento, infatti, aveva guidato navigli a vela, e cosicché, si scriveva, «la poca conoscenza che aveva di sì fatto comando si era resa palese sin dal principio di quel funesto viaggio: per due volte aveva investito nel porto di Marsiglia altri legni, avendo rotto ad un Piroscrafo francese la prua sinistra dell'àncora, e a un Cutter di diporto lo intero albero».¹²¹ Questi erano fatti incontestabili, testimoniati da autorità portuali marsigliesi.

Al largo della costa i due navigli si avvistano e si raggiungono all'incirca alle 1 e mezza di notte e «il *Sicilia* correndo a tutta forza urta nel fianco sinistro l'*Ercolano*, e lo taglia dalla parte sinistra precisamente nell'albero di maestra con tal violenza, che lo divide in due parti» addentrandosi poi con la prora nell'*Ercolano* in un urto tremendo. I passeggeri, a quell'ora perlopiù addormentati nelle loro cabine, vengono a decine sbalzati in acqua o straziati nel groviglio di lamiere e di detriti di legno, e «ognuno è spinto dal pensiero della propria salvezza: chi consultando le proprie forze e in esse sperando slanciasi in mare; chi provvedesi in quell'estremo momento di una tavola, di un legno, di un oggetto qualunque che tenacemente abbranca, stringe come unico e solo mezzo di evitare la morte va a sfidare le onde; chi più fortunato nulla curando gli altri su piccola navicella si affida».

A questo punto, l'avvocato che descrive il sinistro si lascia

a clipper e macchina da 250 cavalli. Varato il 16 gennaio 1853, partiva il 31 marzo 1854, al comando del cap. John Carson, residente a Palermo e con cittadinanza nel Regno, con un equipaggio di 24 uomini.

¹²¹ *Ibidem*, p. 5.

andare a un pezzo di letteratura tragica che tuttavia non esagera quanto realmente accaduto:

Quando una donna ancor giovane videsi sul cassero compresa da spavento, scomposta nel volto, con ansia inesprimibile volgea gli occhi intorno cercando oggetti carissimi. Era una madre che ai figli correva; a lei presentasi generoso il francese Valentin: a lei che avvertito l'imminente pericolo d'ogni salvezza dispera; la chiama per nome; le addita il mare come ultimo scampo e l'avrebbe salvata!! Ma quella trambasciata, sfnita non risponde, i figli chiama, i figli cerca, sprezza la vita, ricusa la salvezza che non può divider coi figli; le sue immote pupille al cielo rivolge come per contemplare anche una volta la patria, alla quale ben presto sarebbe tornata cittadina, non manda una lagrima, corre, né sa dove; Valentin non può più esitare, adempiti ai doveri di umanità pensa a se stesso, e crede cercare nel acqua quella salvezza che non ha potuto apprestare alla misera, si slancia nella onde per lottare con nuovi pericoli ed allora un grido s'intese, uno solo; ma così stridente, così. Disperato e selvaggio che il cuore del generoso restò trafitto: era l'ultimo che mandava la sventurata madre, che spariva in quello abisso.¹²²

A quel punto, si narra, si ode un urlo *Go back*. Miceli ordina al macchinista Wilkins una manovra per districarsi. Va nel punto in cui la prora del *Sicilia* è entrata nell'*Ercolano*, distaccandosi, e ha lasciato un abisso, nel quale cade. Viene ferito da una pioggia di detriti e poi ode le urla del figlio.

egli ferito desiderava la morte, poiché i codardi vi soccombono al pensiero, gli animosi la portano come una corona di fiori, ma la voce suprema della natura, della religione, il trattenne, una speranza di salvezza per lui. Pel figlio, qual luce di Dio sfolgorò su quel trambasciato cuore, non disperò, fidò nella Provvidenza, ed un colpo di

¹²² *Ibidem*, pp. 9-10.

remo sulle spalle lo tradusse da quell'agonia di morte; era il remo di una lancia del Sicilia, così ferito, così malconco è raccolto dalle acque e portato su quel Piroscrafo [...]. Ma la presenza del figlio miracolosamente salvato lo richiama alla vita.¹²³

Poi, in tre minuti, l'*Ercolano* affonda. Si insinua un comportamento colposo del *Sicilia* quando si scrive che esso «lasciava quella scena d'orrore troppo presto e muoveva per Genova, ed alle ore 1 e mezza p. m. vedevasi in quel porto apparire seco trascinando segni non dubbi della causata sventura: il suo cammino era lento; vedevasi pendente dalla propria una porzione dell'albero di maestra, ultima reliquia del perduto *Ercolano*».¹²⁴ Tutti, nel porto di Genova si rendono conto che quello è un naufragio con affondamento, e di quelli gravi, anche. Lì sbarcavano «taciturni» i naufraghi e passeggeri e uomini del *Sicilia*. Intanto, sul far del giorno una barchetta che aveva raccolto dei naufraghi sbarcava con quattro persone: i due timonieri dell'*Ercolano*, il fuochista e l'inglese Carlo Sampson. Saputo del sinistro il tenente di vascello francese Borrel comandante del *Chacal* ancorato a Cannes si mosse nel Golfo di Antibes per cercare altri superstiti e non li trovò.

¹²³ *Ibidem*, p. 12.

¹²⁴ *Ibidem*, p. 13.



Robert Peel junior (1822-1895).

Il giorno 26 Miceli lasciava al Regio Consolato Napoletano di Genova la sua dettagliata dichiarazione seguita da quella dell'equipaggio. Davano la loro anche il comandante e l'equipaggio del *Sicilia*. Il Magistrato sentiva anche esperti, persone di mare, navigatori i quali «davano il loro unanime avviso, addebitando il fatalissimo urto a mancanza d'occhio e di calcolo nel comandante il *Sicilia*».¹²⁵ Miceli era ricoverato in ospedale per le ferite e tutti dichiararono una ricostruzione che sembrava dar ragione al comandante dell'*Ercolano*. Intanto degli esperti periziavano il *Sicilia*, determinavano le caratteristiche dell'urto, si stabiliva che i danni sofferti da quel bastimento erano 2.455 lire.

¹²⁵ *Ibidem*, p. 15.

La giustizia si muoveva e il 4 maggio il Magistrato di Genova iniziava il suo lavoro ma determinava che, essendo entrambi i bastimenti regnicoli, il giudizio doveva avvenire a Napoli – fatti salvi fatti minori da giudicarsi a Marsiglia – e determinava che si trattava di *delitto* colposo e non di *crimine*.

Il Capitano di Vascello Michele d’Urso, relatore presso la Corte Marziale marittima, poneva agli arresti preventivi i due comandanti a disposizione dell’istruttore sino al 13 dicembre 1854 quando, dopo aver discusso dove sarebbe dovuto tenersi il giudizio, con Sovrano Rescritto il re decideva per la Gran Corte Civile di Messina facente funzione di Gran Corte Criminale, e i due, rilasciati dopo 6 mesi di carcere, si spostavano a Palermo dopo aver versato cauzione di 200 ducati ciascuno.

L’errore del capitano del *Sicilia* sembrava palese: i due piroscafi correvano in una situazione detta di «rombo opposto», si erano avvistati a distanza di 4 miglia perciò, secondo i regolamenti di navigazione notturna, entrambi dovevano navigare tenendosi alla propria dritta. Miceli aveva ordinato due tocchi di campana e aveva lasciato tutto il fianco sinistro illuminato dal lume rosso «per fare avvertito senz’ombra di dubbio il comandante del legno che era per investirlo della sua posizione». Miceli accusava il comandante del *Sicilia* di aver trascurato i precetti della navigazione notturna e aver calcolato male: si era insomma ingannato nel credere che l’*Ercolano* gli sarebbe passato sulla destra in una parallela di due miglia. E tuttavia avrebbe potuto ovviare se non avesse fatto altri errori fatali di manovra. Miceli aveva dimostrato su carte nautiche e con calcoli nautici che il comandante del *Sicilia* dava una ricostruzione sbagliata.

Carson però nel suo interrogatorio trinceravasi in altra posizione, continuando a sostenere che i due Piroscafi correvano in rombo opposto in una parallela di due miglia, descriveva la manovra da lui ordinata,

fin da quando aveva rilevato il lume bianco dello Ercolano per le sartie di trinchetto, e come avesse dovuto attenersi sulla sinistra quando scoprì un lume verde, segno, come egli diceva, che un Piroscifo gli presentava il fianco dritto: dichiarava come quel Piroscifo tutto ad un tratto gli avea mostrato il lume rosso e come malgrado le sue giuste manovre il medesimo era venuto a traversarsi sotto la prora, e quantunque avesse dato ordine di arrestarsi la macchina e di retrocedere, l'urto era avvenuto; deduceva che il capitano Miceli nel momento dell'urto era nella sua cabina a dormire mentre dovea trovarsi di guardia, ed aggiungeva altre particolarità tendenti a confortare tale fatto che assumea giustificare, perocché nominava ben nove testimoni della prova dei suoi detti, fra i quali l'onorevole sir Robert Peel.¹²⁶

Il fatto di nominare Robert Peel junior diede un altro peso alla vicenda, al di là dell'accertamento della verità. Perché la parola di Robert Peel j., figlio del potentissimo politico conservatore Robert Peel (1788-1850) – due volte primo ministro e poi altre volte ministro in ruoli chiave – a sua volta ministro con importanti ruoli come deputato e poi come ministro nel partito liberal-conservatore, aveva la sua importanza. Proprio in quei mesi, nel marzo 1855, Lord Palmerston, Segretario di Stato per gli Affari Esteri, stava per nominare Robert Peel junior Lord Civile dell'Ammiragliato.

Inoltre, Peel era un infuocato sostenitore dell'unificazione italiana e un nemico del Regno borbonico.¹²⁷ Un suo collega presente sulla stessa nave, Thomas Halsey, era annegato insieme alla moglie e al figlioletto, e non vi è motivo di credere che possa aver coperto il Carson se la condotta di quest'ultimo avesse provocato simili lutti. Fu questo fatto a indebolire in parte il

¹²⁶ *Ibidem*, p. 122.

¹²⁷ S.v. Peel Robert (1822-1895), *Dictionary of National Biography*, Smith, Elder & Co. 1885-1900.

giudizio a favore della ricostruzione del Miceli nonostante Carson, nella ricostruzione di molti periti, avesse commesso errori fatali.

Carson non era un comandante esperto di piroscafi, aveva realmente provocato danni al porto di Marsiglia, ma il concorso di colpa fra i due comandanti era più grave nel caso del Miceli se questo davvero era assente dal posto di guida al momento dell'impatto. Lo era? La difesa citata esamina nel dettaglio in 240 pagine le ricostruzioni dei due. Gli ufficiali dell'*Ercolano* avevano nel complesso fatto tutto quello che potevano fare in quei frangenti. La prova definitiva che Miceli non fosse al suo posto non fu trovata: varie testimonianze si incrociavano, contraddicendosi le une con le altre in un quadro indiziario e accusatorio molto complesso che sarebbe inutile, qui, tentare di ricostruire. Un *Rapporto sull'abbordaggio de' piroscafi Sicilia ed Ercolano* molto dettagliato, tecnico, compilato dagli esperti Mario Patrelli e Luigi Chrétien, capitani di vascello e dal capitano di fregata Eugenio Rodriquez, addossava la colpa al Carson nel 1858, prima del giudizio finale.¹²⁸

Infine, il lungo processo determinò la colpa di Giovanni Carson (John Carson), condannato a Palermo e a Marsiglia, del quale fu riconosciuta la responsabilità in quanto «in quella occasione procedente nella notte senza le luci regolamentari».¹²⁹ Fu un processo lungo e complesso, e la battaglia legale molto costosa con decine di testimoni, perizie, e vari giudizi.

Quello che più conta dire, qui, è che quando si giunse alla

¹²⁸ Mario Patrelli - Luigi Chrétien - Eugenio Rodriquez, *Rapporto sull'abbordaggio de' piroscafi Sicilia ed Ercolano de' periti capitani di vascello Mario Patrelli e Luigi Chrétien e del capitano di fregata Eugenio Rodriquez*, Messina 1858.

¹²⁹ *Lamberto Radogna, Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Mursia, Milano 1982, p. 116.

condanna del Carson, l'*Amministrazione* aveva nel frattempo pagato molti soldi agli avvocati, indennizzi comunque dovuti agli inglesi. E non aveva ricevuto una nave al posto dell'*Ercolano*. L'assicurazione non aveva pagato e quando si arrivò a discutere di rifondere i danni la sofferenza finanziaria risultò notevole.

Capitolo 12

Il terribile metà secolo

I guai, però, non erano finiti con l'affondamento dell'*Ercolano*. Una terribile epidemia di colera imperversò lungamente fra il 1854 e il 1855 in tutte le città costiere del Mediterraneo occidentale, soprattutto francesi e italiane, colpendo particolarmente Napoli dove fece strage anche fra le classi alte. Questo impedì a lungo di inaugurare la nuova linea fra Marsiglia e Trieste per la quale le navi erano state acquistate per tenere testa a compagnie genovesi e ai Florio siciliani. Ciò causò un danno notevolissimo. Durante i due anni di inutilizzo, che durò sino all'autunno del 1856, le navi furono noleggiate per la Guerra di Crimea (5 ottobre 1853 - 30 marzo 1856) risultandone però danneggiate e rovinate. L'elegante clientela che su quelle navi aveva fatto crociere e aveva pagato per trasporti comodi non voleva viaggiare su bastimenti rovinati, sporchi, usurati dalle truppe. Le due navi, in parte ancora da pagare, dovettero essere sistemate.¹³⁰

In quegli stessi anni, altri due dei sei piroscafi rimasti furono collocati in rimessaggio per essere riparati e fra questi il *Capri*. La Compagnia si trovò così sull'orlo del fallimento e dovette negoziare condizioni di rientro per il debito. In quel periodo Domenico Laviano, il direttore, già ispettore generale delle Poste,

¹³⁰ Lamberto Radogna, *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, cit., p. 120. Sull'episodio si conservano però poche memorie.

riuscì a far ottenere finalmente un appalto governativo alla Compagnia alla quale fu affidato il servizio postale per l'anno 1856-1857. Nel 1857 l'appalto fu ritirato e l'anno successivo passò, con condizioni molto vantaggiose, alla Florio. Un altro colpo di sfortuna accadde il 17 settembre del 1857 quando il *Mongibello*, comandato da Domenico Ferrara, affondò al largo delle isole di Cap Cros, Hyeres il *Santa Annunziata* carico di grano e cereali della società sarda Rubattino. L'*Amministrazione*, chiarito velocemente l'errore di manovra del comandante, fu condannata a risarcire.

Nonostante ciò, i bilanci del 1857-1858 andarono meglio e la società sembrò riprendersi quando le navi ricominciarono a viaggiare. Tuttavia, non riusciva a pagare i premi delle obbligazioni. Quell'anno, impossibilitata a rimborsare alle scadenze le obbligazioni, propose ai suoi creditori di estinguere le rimanenti attraverso annuali sorteggi nel corso di dieci anni. Nonostante qualche malumore da parte dei creditori, questa soluzione fu adottata negli anni 1857, 1858, 1859, 1860 e 1861. In un'adunanza del 1857 si decise che la società avrebbe mutato il nome da *Amministrazione* a *Compagnia di navigazione a Vapore delle Due Sicilie* e nel primo Consiglio di Amministrazione entravano Francesco Dentice, Carlo Lefèbvre, il Duca di Bivona, Ilario Degas e Giovanni del Gaudio.

Il Lefèbvre però moriva improvvisamente all'inizio di quell'anno, il giorno 10 gennaio 1858, e da quel momento gli interessi furono tenuti dall'altro membro della famiglia che aveva già un ruolo attivo nella conduzione della società, Ernesto Lefèbvre. Negli stessi mesi dava le sue dimissioni Augusto Viollier, molto anziano e malato. Alla direzione della società per alcuni anni fu chiamato il capitano Luigi Consiglio e questa decisione può essere stata alquanto inopportuna dal punto di vista politico, come fa notare Lamberto Radogna, perché l'uomo,

benché esperto, scaltro, con buone relazioni nel mondo della marineria, era assai sgradito al sovrano per le sue idee politiche liberali, come anche i capitani Cusmano e Ferrara. Tutti costoro erano sospettati dalla polizia borbonica di favorire gli esuli napoletani e siciliani che si erano rifugiati a Genova o a Palermo. Forse per questo motivo l'appalto per il servizio postale settimanale fra Napoli e Palermo, che in fondo veniva ricompensato con 14.650 ducati all'anno (280 a viaggio), venne revocato e affidato alla Florio.¹³¹

All'avvento dell'Unità d'Italia, la *Compagnia* possedeva 6 piroscafi di tonnellaggio superiore ai 6 piroscafi di proprietà della società Rubattino, mentre la compagnia Florio, con base a Palermo, ne aveva 5. In quegli anni comunque si manifestavano crescenti difficoltà a pagare i fornitori, soprattutto i riparatori, come nel caso del *Maria Cristina* che diede origine a una causa legale.¹³² Si iniziò pertanto a sollevare la questione della sopravvivenza stessa dell'azienda. Gli amministratori, e in particolare il Direttore, per statuto, venivano aggrediti in solido dai creditori con un crescendo tale da rendere la situazione insostenibile. Come se non bastasse, iniziava anche la guerra. Nell'ottobre del 1860 il *Sorrento* fu confiscato dal governo provvisorio di Garibaldi per rimorchiare un brigantino carico di passeggeri diretti a Genova (e da lì probabilmente alla fortezza di Fenestrelle).¹³³ Nel frattempo Domenico Laviano veniva rimosso

¹³¹ Lamberto Radogna, *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, cit., p. 121.

¹³² ASN, Tribunale di Commercio di Napoli, 54 - Volume 926 1859 gen. 03 - 1860 gen. 14 - Valutazione dei conti di dare/ avere tra le parti per la riparazione del vapore *Maria Cristina* oggi *Pompei*. Parti in causa: Donzelli Antonio e *Compagnia di Navigazione a vapore (Regno delle due Sicilie)* / Viollier Augusto.

¹³³ *Gazzetta del popolo*, Napoli, n. 280, 9 ottobre 1860, p. 721.

dalla sua posizione di Ispettore generale delle Poste lasciando cadere ogni residua possibilità di ottenere dal Governo quel servizio.¹³⁴

Alla prima adunanza postunitaria della *Compagnia di Navigazione delle Due Sicilie*, il 30 dicembre del 1861, Ernesto Lefèbvre risulta in possesso di 6 azioni su 940 collocate. Poche settimane dopo ne acquisirà altre 3 ovvero circa l'1% e poi altre ancora sino a raggiungere i 9000 ducati circa, ai quali bisognava aggiungere i circa 65.000 ducati prestati nel 1852. I gruppi familiari Catalano-De Berner e Lefèbvre risultavano, di fatto, i maggiori azionisti, mentre altri cominciavano a vendere. La *Compagnia* promosse più volte in quei mesi campagne di acquisto di obbligazioni ma, come è facile capire, era sempre più difficile che avessero successo anche per via della guerra, del crollo del Regno, degli avvicendamenti di potere e dell'impossibilità di far riprendere il traffico normale di passeggeri.

Un altro grave problema che aveva tolto ossigeno alla *Compagnia* era stato quello di non riuscire a farsi assegnare servizi fissi, postali e di trasporto, da parte dello Stato, anche se sforzi in tal senso c'erano stati dopo la pausa del 1856-1857. La situazione su questo fronte era decisamente peggiorata. Il trasporto convenzionato dal nuovo Regno unitario d'Italia non fu concesso. I suoi amministratori protestarono quando scoprirono che alcune compagnie di navigazione del Nord, in particolare genovesi e con capitale piemontese, ottenevano convenzioni per trasporti postali dalle quali le compagnie meridionali furono escluse a priori. Infuriarono polemiche, furono elevate proteste anche attraverso canali ufficiali e pubbliche dichiarazioni che proseguirono per alcuni anni. La *Compagnia* teneva sotto

¹³⁴ *Rassegna storica del Risorgimento*, 1935, p. 388.

pressione il proprio referente a Genova, il signor Giulio Degrossi (che aveva ufficio in Strada Nuovissima 790), uomo di lunga esperienza nel campo, attivo nei trasporti marittimi sin dal 1830 circa. Questi teneva informati i napoletani sugli sviluppi della questione facendo la spola fra Genova e Torino. In sostanza il Direttore delle Poste e Telegrafi del ministero piemontese riteneva che la *Compagnia* versasse in pessime acque: lo era ma la situazione divenne insostenibile proprio dopo il 1860. Per questo motivo preferiva escluderla dai concorsi e affidare il servizio convenzionato ad aziende piemontesi. I dirigenti della *Compagnia* risposero facendo conoscere le cifre dell'ultimo bilancio, del 1860, bilancio che era ancora positivo. Nonostante l'evidenza non ci fu nulla da fare. Il Governo piemontese trattava, a tutti gli effetti, Napoli e le sue industrie come colonie da sfruttare.¹³⁵

Questa affermazione può essere sfumata, articolata e possono essere fatti dei distinguo, ma nel percorrere la ricca bibliografia specifica relativa all'economica meridionale nel periodo immediatamente successivo all'Unità, è difficile sottrarsi a questa impressione. Altre trattative simili, in altri settori, finirono con un nulla di fatto e la mancanza di commesse attese cominciò a deteriorare sul serio i conti economici della società.

¹³⁵ Questa è oggi un'evidenza storica difficile da confutare. Si può tutt'al più confrontare interpretazioni classiche e critiche. C'è da chiedersi se molte compagnie fiorenti, come quelle di cui si sta parlando, sarebbero fallite o chiuse senza questo trattamento. Per un confronto fra le varie interpretazioni del Risorgimento, cfr. almeno Lucy Riall, *Il Risorgimento. Storia e interpretazioni*, Donzelli, Roma 2007; Rosario Romeo, *Risorgimento e capitalismo*, Laterza, Roma-Bari 1959; Aldo Servidio, *L'imbroglio nazionale. Unità e unificazione dell'Italia (1860-2000)*, Guida, Napoli 2002; Antonio Nicoletta, "E furon detti Briganti...". *Mito e realtà della "Conquista del Sud"*, Il Cerchio, Rimini 2001.



Cantieri di Castellammare di Stabia, circa 1865.

In quell'anno per sopraggiunte altre difficoltà divenne impossibile per le casse esauste dell'azienda pagare debiti di vario genere verso i propri obbligazionisti, mutuanti e terzi. In particolare, rimasero creditori della società per somme ingenti Ernesto Lefèbvre, il cavalier Enrico Catalano, la figlia di Catalano e sua cognata, Gioacchino di Saluzzo che agiva per conto di sua figlia Lucia. Il Saluzzo aveva intanto concesso un prestito di circa 30.000 ducati nel 1863 all'amministratore della società.

L'Assemblea generale del 28 giugno 1864 denunciava alcuni dei principali problemi che, a parte la liquidità calante, stavano creando difficoltà grandissime – ma ancora non giudicate insormontabili – alla *Compagnia*. In quella stessa Assemblea venivano eletti presidenti il principe Ferdinando Pignatelli Strongoli (figlio di Francesco) e, come segretario, Pietro Prota,

un ex militare e ufficiale dell'esercito borbonico.

Nel Consiglio di Amministrazione sedeva il barone Gaetano Labonia, garibaldino notorio che sarebbe stato attivo sino a quasi la fine del secolo in diverse società per azioni del napoletano. La presenza di Gioacchino di Saluzzo, del Labonia e di tanti altri vicini alla causa risorgimentale non poteva far pensare che la *Compagnia di Navigazione* fosse un covo di borbonici come si andava dicendo. Tutti, comunque, se non divennero senatori del nuovo Regno come il Saluzzo, dovettero giurare fedeltà al nuovo re, e dunque il sospetto di filoborbonismo era improbabile. Saluzzo e Labonia dimostravano come ancora importanti maggiori di Napoli fossero coinvolti nelle vicende della tormentata società di navigazione.

Ancora il caso del Polluce

Nell'agosto e settembre del 1841 con un'azione senza precedenti nella storia della marineria d'altura fu tentato il recupero del *Polluce* il cui punto di affondamento era segnalato da un galleggiante di sughero. L'operazione coinvolse molte imbarcazioni (10 navi), autorità e tecnici ed è raccontata nel libro *L'oro dell'Elba. Operazione Polluce* del 1982. Tecnicamente era un'operazione quasi impossibile, se consideriamo lo stato dello scafo del Polluce, che era stato squarciato, e la profondità di oltre 100 metri. Dopo 40 giorni di lavoro, il relitto era stato sollevato di qualche metro dal fondo; l'operazione sembrava destinata al successo ma per l'imprevedibilità del tempo atmosferico dovettero abbandonare l'impresa per forti correnti contrarie. Raffaele Rubattino – che peraltro come Guerrazzi era carbonaro – aveva fretta di recuperare il relitto con il suo “ingente” contenuto e il tentativo gli costò circa il 50% del costo della nave

stessa.¹³⁶ Questo motivo, e altri – come il fatto che la nave conteneva oro che James (Jakob) Rothschild stava facendo trasportare a Livorno –, rende l'affondamento del *Polluce* un affascinante enigma storico mai stato risolto. Forse la nave trasportava oro che doveva finanziare precoci tentativi insurrezionali e unitari? Al *Mongibello* fu dato davvero il compito di affondare quel carico che Rubattino cercava disperatamente di recuperare? Sono questioni che esulano dagli interessi di questo scritto. Ma va registrato il fatto che sono state prese in considerazione e che qualche pezza d'appoggio per sostenerlo esiste. Forse questa interpretazione, meglio circostanziata, potrebbe spiegare l'ostilità indubbia che la *Amministrazione della Navigazione a Vapore* sentì di ricevere dai genovesi (la Rubattino era genovese) e dai sabaudi dopo l'Unità. Altre ipotesi storiche ipotizzano l'esistenza di un carico di circa 170.000 monete caricato a Napoli e intercettato dalle spie borboniche che avrebbero riguardato un ipotetico finanziamento al consolato russo di Livorno per operazioni contro il Regno: ipotesi poco credibile considerando i buoni rapporti fra Regno delle Due Sicilie e Impero russo. Un'altra ipotesi riguarda la presunta esistenza di soldi di Rubattino provenienti da operazioni di cui non voleva far conoscere l'esistenza. Più credibile fra tutti viene considerata oggi la pista che porta ai Rothschild inglesi che sicuramente, da documenti di carico, trasportavano sulla nave dei preziosi (e un avvocato della regina d'Inghilterra si interessò al caso) probabilmente destinati a operazioni politiche che avevano capo nella comunità liberale o carbonara del Granducato di Toscana. Quanto viene testimoniato nei giornali del tempo come la *Cronica delle Due Sicilie di C. de Sterlich dei marchesi di*

¹³⁶ Enrico Cappelletti - Gianluca Mirto, *L'oro dell'Elba*, cit., pp. 172-191.

Cermignano non è in realtà tanto peregrina:

Tutto il carico però si perdette; con esso due migliaia e mezzo di ducati di casa Rothschild e circa dodici che i signori Meuricroffe rimetteano a due case di Genova. Non vi è speranza di poter salvare nulla, essendo tale la profondità delle acque in cui è affondato il battello.¹³⁷

Per banchieri come i Rothschild, che senz'altro erano assicurati, 2000 ducati non erano certo molto. Più grande il danno sofferto dai Meuricroffe, che erano leali ai Borbone e di sicuro non finanziavano attività sovversive. Forse la nave trasportava altro che non era nei registri di carico? Di fatto, quel carico interessava molto: fu fatto un altro tentativo di recuperarlo nel 1859, e altri ancora nei decenni successivi sino al 1982 e, forse, oltre.¹³⁸

Estremi rimedi

Le azioni totali in quel momento erano 321 e i voti validi 125.¹³⁹ Si informava dunque che si cercavano soldi per il *Capri*, evidentemente per restituirli a Gioacchino di Saluzzo che aveva finanziato la riparazione del piroscafo, e per altre questioni debitorie. Invano. La buona società napoletana e i capitalisti francesi non erano più disposti a investire nell'impresa. Perdipiù,

¹³⁷ C[arlo] de Sterlich, *Cronica delle Due Sicilie di C. de Sterlich dei marchesi di Cermignano*, Tipografia Nobile, Napoli 1841, p. 93.

¹³⁸ Enrico Cappelletti - Gianluca Mirto, *L'oro dell'Elba*, cit., pp. 228-232. La questione è complessa, trattata in molti libri di tempo in tempo e in questa sede, come detto, non può essere che sfiorata.

¹³⁹ ASN, Fondo Ruffo di Bagnara, *Estratto delle deliberazioni dell'adunanza generale straordinaria degli azionisti nella tornata del 28 giugno 1864*, Stamperia del Fibreno, Napoli 1864. p. 1.

nei giorni 20 e 21 febbraio e 27 e 28 marzo precedenti, il porto di Napoli era stato investito da una forte burrasca con venti violentissimi che avevano danneggiato moltissime navi, fra cui due della *Compagnia* ormeggiate di fronte a via Piliero. In particolare, il *Vesuvio* aveva sofferto la rottura della “posticcia dritta” e del molinello o *paddle-box*, dunque la velatura, un albero e dei meccanismi meccanici costosi. Il danno veniva valutato in 38.510,34 lire italiane (9062,88 ducati). Vi era necessità di mettere al più presto in riparazione quel battello e poi proseguire con la riparazione del *Capri*.

Oltre al Saluzzo nessuno dei soci aveva prestato somme importanti, a parte l’acquisto di nuove quote da 500 ducati. Essendo scarsa la liquidità si avvisava che erano stati contratti altri debiti acquisendo prestiti sul mercato, per una somma totale di lire 120.106 (ducato 28.261) dal 1 gennaio 1864. Dei 6 battelli della *Compagnia* (*Capri*, *Vesuvio*, *Sorrento*, *Amalfi*, *Francesco I*, *Mongibello*) in quel momento due erano in disarmo. Per poter far fronte ai debiti contratti si approvava la decisione di emettere nuove obbligazioni per 120.000 lire, sia per le riparazioni sia per far fronte ai debiti in scadenza.¹⁴⁰ Intanto, come vedremo, il Consiglio di Amministrazione proprio in quei giorni chiudeva un accordo per cedere altri due vapori, il *Sorrento* e l’*Amalfi*, facendo torto principalmente a tre creditori, Ernesto Lefèbvre, Enrico Catalano e il gruppo composto dalla figlia (presumibilmente adottiva) Luisa e la cognata Marianna De Berner.

La seduta successiva avvenne il 28 novembre 1864, pochi mesi prima del fallimento.¹⁴¹ L’avviso dell’adunanza era stata data il

¹⁴⁰ *Ibidem*, p. 2.

¹⁴¹ *Compagnia di Navigazione delle Due Sicilie. Estratto delle*

12 e il 15 dello stesso mese sul *Giornale di Napoli*. Venivano nominati presidente e segretario dell'adunanza due soci appartenenti agli alti ceti napoletani, il principe D'Angri (probabilmente Marino Doria d'Angri, 1827-1905) e il barone Labonia. Il rapporto drammatico venne letto da quest'ultimo che, nelle sue parole, mescolava speranza a difficoltà ma non faceva mistero del fatto che la situazione si stava facendo disperata. Agli inizi di novembre, dopo lunga riparazione, il *Capri* aveva ripreso la sua navigazione nella tratta Marsiglia-Palermo, tratta che veniva in quel momento percorsa anche dal *Vesuvio* e dal *Mongibello*. Il barone lodava l'efficienza di quei battelli che facevano trasporto passeggeri, merci e trasporto postale e, aggiungeva polemicamente, «senza esserci obbligato da verun compenso governativo». Infatti, il servizio postale ufficiale era stato affidato ormai da anni alla Florio che con i soldi concessi a fondo perduto poteva acquistare nuovi battelli.

Ogni sforzo per far noleggiare i battelli al governo era fallito, si faceva notare, nonostante gli sforzi del direttore. Si annunciava poi un contratto con la Società di Industrie Meccaniche (la Macry & Soci) per la riparazione e manutenzione dei piroscafi in modo da poter chiudere la Officine di riparazione di proprietà della *Compagnia* stessa, divenute troppo costose. Si annunciava anche un tentativo di vendere battelli a Tunisi e a Marsiglia, non andato a buon fine (ma intanto erano in via di definizione gli accordi per vendere i battelli *Sorrento* e *Amalfi* come si fa velatamente cenno). Erano state vendute 274 obbligazioni che avevano consentito di condurre a termine la riparazione del *Capri*. A quel punto emergevano evidenti lacerazioni interne: Labonia criticava l'Amministratore Delegato per non essere riuscito a riportare la

deliberazioni dell'adunanza generale straordinaria degli azionisti nella tornata del 28 novembre 1864, Napoli 1864.

Compagnia in una situazione più stabile come era accaduto nelle precedenti crisi, ultima delle quali quella del 1857. Questi, Federico Stolte, si dimetteva, ormai sfiduciato.¹⁴² Questo ricco uomo d'affari napoletano, molto industrioso, apparteneva a una famiglia cospicua di origine tedesca. La sua avventura nelle vicende marinare, per il momento, finiva lì.

Dopo alcuni anni durante i quali gli amministratori cercarono di tenere a galla la Società, nel 1864 e nel 1865 cominciano a essere protestati assegni e cambiali. In particolare, il direttore Ernesto Sideri rischiò personalmente l'arresto per i debiti della Società. Nell'Assemblea generale del 18 novembre 1864 si espone il progetto di noleggiare ad una compagnia di Marsiglia i due piroscafi a elica *Sorrento* e *Amalfi*. Al momento, però, se ne poté noleggiare uno solo alla società *Clerc & C.*

In una successiva adunanza straordinaria, tenuta il 25 gennaio 1865, il Consiglio di Amministrazione rivelava che l'Amministratore Delegato aveva aperto trattative per la vendita del *Mongibello* a Marsiglia. Si pensava di ricavarne 200mila lire.¹⁴³ Tutto ciò che si ottenne fu un credito di 117mila lire – anche se si era sperato di più – da parte della *Clerc & C.* di Marsiglia in cambio di un'“assicurazione” – ovvero una forma di pignoramento preventivo e non esecutivo – sul *Pompei* e *Mongibello*.¹⁴⁴ La ditta di Marsiglia accettava di pagare varie tratte e di fornire un po' di denaro liquido ma in maniera limitata

¹⁴² *Ibidem*, p. 3.

¹⁴³ *Compagnia di Navigazione delle Due Sicilie. Estratto delle deliberazioni dell'adunanza generale straordinaria degli azionisti nella tornata del 25 gennaio 1864*, Stamperia del Fibreno, Napoli 1864, p. 1.

¹⁴⁴ *Ibidem*, p. 2.

rispetto alle necessità della società napoletana: il cattivo stato di salute della *Compagnia* rendeva difficili esposizioni più decise.

Il Consiglio rivelò anche di avere aperto una trattativa per vendere lo *Stromboli* e l'*Amalfi* (ribattezzato *Sorrento*) e di aver ricevuto l'offerta rispettivamente di 80mila per il primo e 100mila lire (cifra molto inferiore ai prestiti di Ernesto Lefèbvre, De Berner e Catalano) per il secondo, offerte che si pensava di accettare, salva l'approvazione dei soci che veniva richiesta. Il Consiglio di Amministrazione però non fece cenno delle obbligazioni di prestito privilegiato iscritte sopra i due vapori a favore di Lefèbvre, Catalano e De Berner: da ciò sarebbe nata una causa legale decennale con il piccolo gruppo di finanzieri che avevano prestato denaro alla società.

La mancanza di prospettive, la sordità del governo, l'impossibilità di ottenere sulla piazza di Napoli e Marsiglia nuovi capitali, costringeva dunque alla cessione o al disarmo di tutti i piroscafi tranne il *Capri* e il *Vesuvio*, ancora profittevoli, rinunciando ad altre linee, come quella dell'Adriatico o per i porti del vicino Oriente o anche il prolungamento delle linee per Palermo. Con lo scadere dell'affitto dei locali delle Officine di 400 ducati all'anno si approfittò per chiuderle licenziando i tecnici e gli impiegati e tenendo soltanto una o due persone per le pratiche amministrative.

Con dolore licenzieremo pure molti dei nostri impiegati, limitandolo al solo direttore indispensabile pe' nostri statuti e qualche altro puramente necessario. Ci ripromettiamo da questo lato un'economia di circa lire 7000 annue. Anche per gli equipaggi dei due vapori che teniamo attivati per la linea di Marsiglia, ci è riuscito prepararci una novella combinazione che ci porterà a un'altra economia di circa 16mila lire annue.¹⁴⁵

¹⁴⁵ *Ibidem*, pp. 3-4.

Capitolo 13

La fine

Burrasche

Il 15 marzo 1865, nei locali della società in vico Piliero 21 si riunì di nuovo un'affollata, drammatica assemblea generale dei Soci per ascoltare il rapporto del Consiglio sullo stato degli affari. Dalla redazione emerse che il Consiglio di Amministrazione con scrittura privata effettuata a Napoli il 15 febbraio 1865 aveva venduto lo *Stromboli* e l'*Amalfi* per 180mila lire (100mila per lo *Stromboli* e 80 mila per l'*Amalfi* ora denominato *Sorrento*) al marsigliese Giuseppe (Joseph) Cartoux (non ne conosciamo l'età ma morì comunque attorno al 1871). Questi risultava avere un domicilio a Napoli a Strada Grottone di Palazzo n. 52 come commerciante di generi diversi. Dal momento che la vedova di costui, Elisabetta Fiedler (vedova nel 1872), risulta vivente a Napoli ancora nei decenni successivi (fu, tra l'altro, corrispondente di Nino Bixio) è da ritenersi che il Cartoux avesse fissato la sua residenza in Italia. A quel punto, contando sul fatto che c'era stata in quel modo un'immissione di liquidità, gli obbligazionisti chiesero il pagamento delle loro somme senza far menzione del mutuo acceso dai finanziatori e sostenendo che i loro crediti dovessero essere trasferiti su un terzo vapore, il vapore a ruota *Vesuvio*. È difficile sottrarsi dal sospetto, avanzato

da altri storici, che il Cartoux fosse stato un prestanome e avesse compiuto l'acquisto per conto d'altri.¹⁴⁶

In quel momento, i due vapori si trovavano già nel porto di Marsiglia. L'accordo per la cessione dei due piroscafi era stato chiuso tra il 13 e il 15 luglio 1864. In seguito, era stata eseguita quella che veniva chiamata la "purga" da ogni credito e obbligazione facendo viaggiare la nave «sotto la bandiera», cioè per conto di un certo signor Tessier (probabilmente un prestanome di Cartoux) che aveva noleggiato il *Sorrento* per 15 mesi (a lire 4.250 al mese per il primo anno e 4.675 per i mesi successivi) per farlo navigare da una parte all'altra del Mediterraneo. Soltanto dopo quest'operazione era stato eseguito il pagamento. Il Consiglio di Amministrazione dichiarava di obbligarsi a «garantire il compratore di qualsiasi molestia che per avventura potesse essergli in qualunque tempo arrecata da parte di chiunque potesse pretendere di avere alcun diritto o di poter sperimentare alcuna ragione o di dominio o di credito qualunque su' due bastimenti».¹⁴⁷

Dopo la piega che avevano preso gli avvenimenti, «per ragioni di mera delicatezza», il Consiglio di Amministrazione rassegnò le sue dimissioni in blocco. Subodorando una lesione grave dei propri diritti Ernesto Lefèbvre e il cognato Gioacchino di Saluzzo, nell'adunanza del 9 aprile 1864, cercarono di farsi eleggere fra i nuovi amministratori per assumere un ruolo più attivo nella gestione dell'azienda ma il Lefèbvre fu sconfitto a un ballottaggio.¹⁴⁸ Protesti ed esecuzioni mobiliari cominciarono intanto a piovere sui responsabili della società. Bisognava nominare la dirigenza della liquidazione. Nella rosa dei nominati

¹⁴⁶ *Fra Spazio e tempo: studi in onore di Giuseppe de Rosa*, II, Edizioni scientifiche italiane, Roma 1995, p. 281.

¹⁴⁷ *Causa legale*, cit., p. 5.

¹⁴⁸ *Ibidem*, pp. 183-184.

si contano Eduardo Degas (zio e omonimo del pittore Edgar Degas), Federico Laviano del Tito,¹⁴⁹ il Conte di Montesantangelo ma anche Federico Stolte, il Principe di Alessandria, il Conte di Balsorano, il Duca di Cardinale, Gaetano Labonia, Augusto Sideri e Gioacchino di Saluzzo.

Il Saluzzo e il De Riso, proposti a guidare l'Assemblea, si rifiutano prevedendo discussioni tempestose. Intanto Ernesto Lefèbvre, che non riuscì per pochi voti a entrare nel consiglio di Amministrazione, diviene amministratore supplente. A quel punto viene nominato direttore della società Angelo Persico. Nei giorni successivi, un'altra riunione: si ammetteva che era stato impossibile pagare un debito a Gioacchino di Saluzzo e la cambiale era andata in protesto. Le 180mila lire ricavate dalla vendita dello *Stromboli* e del *Sorrento* non erano bastate ma con quei soldi si erano estinti debiti e obbligazioni con il signor Tessier, con la Banca di Credito Italiano, con il signor Stolte e i signori Patania, Imperato e Degas.¹⁵⁰ A quel punto, però, si arrivava a una conclusione drammatica.

Signori! Lo stato o meglio l'andamento della società, come ciascun vede dalle enunciate cose, si è reso difficile e scabro, sia per l'ammontare delle obbligazioni, sia per la diminuzione del movimento di trasporto di generi e passeggeri. Né di ciò può farsi carico ad alcuno, mentre i Vapori Postali sussidiati dal Governo, percorrendo da un capo

¹⁴⁹ Il pittore Edgar Degas dimorò a Napoli fra il 1854 e il 1857 ma non entrò mai nelle faccende economiche della sua cospicua famiglia napoletana che abitava un palazzo che era appartenuto ai Pignatelli Strongoli.

¹⁵⁰ *Compagnia di Navigazione delle Due Sicilie. Estratto delle deliberazioni dell'adunanza generale straordinaria degli azionisti nella tornata del 15 marzo 1865*, Stamperia del Fibreno, Napoli 1865, pp. 5-6.

all'altro l'Italia, impediscono che ad altri si possa con utile impresa scorrere la stessa linea.

A costo di questo fatto si aggiunge la mancanza assoluta di capitale circolante, e che gli espressi debiti a capo della Compagnia non permettono di tentare o attivare altra linea di cambio di quella fino a ora tenuta sulle coste d'Italia. E però, sempre a nostro modo di vedere, pare che non vi sia altra via per risolvere l'ambage sociale che procedere alla liquidazione della Società, mentre prolungarla non riuscirebbe più oltre possibile senza un maggior danno degli interessati.¹⁵¹

Secondo gli avvocati di Lefèbvre quel «procedere» fu irregolare, ed era certamente truffaldino anche se fosse stato eseguito rispettando leggi e consuetudini perché privava il Lefèbvre, il Catalano e le Berner di un loro ingente credito. Pochi giorni dopo la sottoscrizione della scrittura di compravendita, le parti si presentarono davanti al notaio Moreno di Napoli stipulando un contratto datato 25 febbraio 1865.

Le parti con scrittura privata del 15 febbraio si *compromisero reciprocamente per la compravendita del Sorrento e dello Stromboli*. Cotesta scrittura, mercé della quale fu pagato intero il prezzo alla Compagnia venditrice di 180mila lire, fu registrata, e di presente le parti l'hanno depositata presso notaro per adempiere al voto della legge che vuole la vendita costare da atto autentico. Quindi i componenti il Consiglio di Amministrazione dichiarano di vendere assolutamente i piroscafi al Sig. Cartoux. Il prezzo della compravendita in lire 180mila *trovasi già pagato dalla Compagnia venditrice*. Il compratore Cartoux farà seguire presso il Consolato di Marina in Napoli il trasferimento di proprietà dei due legni in testa sua, i quali seguiranno la bandiera italiana, da cui trovasi coperti. “Il compratore dunque che a' 15 febbraio obbligavasi a pagare il prezzo dopo la purga de' bastimenti dalle affezioni dalle quali erano gravati, dieci giorni dopo pagò quel prezzo

¹⁵¹ *Ibidem*, p. 6.

senza più temere che i creditori esercitassero i loro diritti!” Prendiamo atto di questa circostanza, la quale vieppiù appalesa il concerto tra contraenti a danno ed in disprezzo delle ragioni de’ creditori.¹⁵²

In chiusura, Gennaro de Riso, socio e avvocato di Ernesto Lefèbvre, domandava se le garanzie sui crediti di varia natura fossero stati passati sul battello *Vesuvio*. Alla domanda veniva risposto che erano garantiti e che fra i possessori di obbligazioni risultavano i due maggiori: Ernesto Lefèbvre (8900 ducati, più il credito per il mutuo) e le sorelle Berner (14.900, più il credito per il mutuo).¹⁵³ Veniva poi convocata una successiva assemblea per il 1 maggio 1865 che sarebbe stata l’ultima e avrebbe semplicemente preparato le pratiche per la consegna dei libri in tribunale.

Una lunga causa legale

Come si è visto, nel 1865, appena venuti a conoscenza, extragiudizialmente, degli atti durante un’Assemblea, Gennaro de Riso ed Ernesto Lefèbvre si dimisero dalle cariche che occupavano in seno alla società e presentavano un’azione legale il primo come avvocato il secondo come parte lesa. De Riso, ottimo amico di Ernesto Lefèbvre la cui casa frequentava, apparteneva a una ricca famiglia napoletana di avvocati e professionisti con interessi in vari campi. Era anche azionista della Banca del Popolo, con un buon numero di azioni.

¹⁵²ASN, Tribunale di Commercio, Atti depositati. *I creditori a cambio marittimo su’ vapori Sorrento e Stromboli contro il signor Cartoux*, 20 settembre 1866, Stamperia del Fibreno, Napoli 1866, p. 6.

¹⁵³ *Ibidem*, p. 7.

Protestarono contro il procedimento e misero in mora il compratore perché li rimborsasse. Veniva subito dopo istruita una causa legale che vedeva da una parte il Conte di Balsorano, Enrico Catalano, Marianna e Luisa de Berner e dall'altra Giuseppe Cartoux. La citazione venne fatta il 3 agosto 1865. Poco dopo, a essi si unì in causa Gioacchino di Saluzzo che in questo caso agiva in favore e rappresentanza della figlia minore. Gioacchino, però, aveva più cause aperte con la *Compagnia*: stava iniziando una causa legale per un mutuo con pagherò di 7000 ducati acceso nel 1863 che era stato protestato agli inizi di marzo del 1865. Ciò che va notato, in più, è che le cause mettevano gli uni contro gli altri due gruppi di maggiorenti napoletani e di personaggi di spicco come, da un lato, il Conte di Montesantangelo o Ilario Degas e, dall'altro, il Lefèbvre e il Saluzzo. La battaglia legale fu aspra, costosa, tortuosa e proseguì, come vedremo, per oltre 10 anni. Dati i toni che si trovano iscritti nei vari documenti, perlopiù conservati nell'Archivio di Stato di Napoli, è probabile che venissero pregiudicati rapporti personali. Le somme in gioco erano ingenti e la posta era il fallimento di una Società che dava lavoro a centinaia di persone, ma che fallì comunque prima dell'azione legale del Lefèbvre e del Saluzzo.

L'azione legale era comunque condotta contro Giuseppe Cartoux al quale veniva chiesto il pagamento delle somme loro rispettivamente dovute come creditori a cambio marittimo sui vapori *Sorrento* e *Stromboli*, cioè al conte di Balsorano per lire 23.375 sul *Sorrento*, che venivano calcolate come cinque obbligazioni da 500 ducati (la cifra pare essersi svalutata) e di sei sullo *Stromboli*; e ai signori Catalano e De Berner per lire 57.375, per quindici obbligazioni sul *Sorrento* e di dodici sullo *Stromboli*.

Gli istanti chiesero anche interessi su tali somme e le spese di giudizio. All'istanza principale venne ad aggiungersi Gioacchino di Saluzzo che chiese il pagamento di quattro obbligazioni

detenute dalla figlia minore Lucia, figlia di Maria Luisa Lefèbvre. Cartoux si difese facendo dire ai suoi avvocati che chi gli aveva intentato causa non possedeva credito privilegiato sui battelli *Sorrento* e *Stromboli*, sia perché essi avrebbero prestato consenso alla vendita trasferendo i loro diritti su il *Vesuvio*, sia perché il compratore aveva purgato i bastimenti da tutti i crediti privilegiati. Ci si riferiva, in questo caso, a un articolo del diritto commerciale marittimo (Leggi d'eccezione, art. 199) secondo il quale le navi che avessero viaggiato in altri porti, sotto il nome di un altro armatore per più di 60 giorni e senza che i proprietari, o i creditori, si fossero opposti, potevano passare di proprietà. Davanti a ragioni così esposte si chiedevano allora gli avvocati degli istanti: «Una volta che l'armatore faccia costruire un bastimento senza avere propri mezzi pecuniari, e li riceva a prestito da altri ed il danaro adibisca a far quello acquisto; negheremmo noi al mutuante il diritto di farsi rimborsare con privilegio dalla cosa comprata con la sua pecunia?».¹⁵⁴

Gli avvocati di Lefèbvre protestavano che, in punto di diritto, le scritture del 1852 e del 1853 conferivano esplicitamente ai loro clienti il privilegio derivante dalla somministrazione apposita del danaro per l'acquisto del *Sorrento* e dello *Stromboli*, senza la quale i piroscafi non avrebbero potuto essere acquistati dall'*Amministrazione*, poi *Compagnia di Navigazione a Vapore delle Due Sicilie*. Tale privilegio di credito non soltanto era autorizzato dalla legge ma formalmente consentito dalla parte interessata, e pubblicato presso la Cancelleria del Tribunale di commercio.

A creditori viene accordato il privilegio, dando loro speciale ipoteca sul corpo, attrezzi, macchine, e corredi de' nuovi vapori; ipoteca

¹⁵⁴ *Ibidem*, p. 9.

privilegiata sopra qualunque altro credito, per aver servito il danaro alla costruzione de' bastimenti.

Ernesto Lefèbvre non aveva acconsentito alla vendita proposta dal Consiglio di Amministrazione della *Compagnia*, approvata invece dall'assemblea dei soci, soci che però erano debitori. Lefèbvre intervenne nell'adunanza del 25 gennaio 1865, quando si autorizzò la vendita, ma in qualità di creditore, perché aveva sottoscritto la deliberazione sociale con la clausola che egli «*riservavasi di far valere i suoi dritti creditori privilegiati su' vapori che si leggono in vendita*». ¹⁵⁵ Il signor Cartoux quando si fece compratore di bastimenti ebbe certa contezza della deliberazione autorizzante la vendita e vi trovò scritta la riserva di Lefèbvre. Si fece presente che il naviglio era partito a nome e rischio di Cartoux, dopo l'accordo, dal porto di Napoli dove c'era il suo vecchio armatore e dove vivevano i creditori. Questi avrebbero dovuto subito contestare la partenza: ma i creditori, che non facevano parte dell'amministrazione diretta della società ed erano finanziatori, non potevano sapere che una nave era partita per "purgare le afficienze". ¹⁵⁶ Nemmeno furono affissi avvisi di partenza, come di solito si faceva sui giornali o alle cantonate della Città di Napoli. Dopo di allora i piroscafi non erano più tornati a Napoli come fu fatto certificare dal comandante del porto di Napoli.

¹⁵⁵ *Ibidem*, p. 14.

¹⁵⁶ *Ibidem*, p. 16. "Ad oggetto di eseguire la purga di qualunque obbligazione o credito qualunque privilegiato o chirografario, si conviene che il prezzo non verrà pagato che dopo due mesi a contare dal dì in cui la legge dichiara avvenuta la purga secondo i diversi casi indicati negli articoli 199 e 200 delle leggi di eccezione". *Ibidem*, p. 17.

Certifico io comandante del porto di Napoli che da registri esistenti in questo ufficio si rileva, che col piroscavo nazionale *Sorrento* in comando di Vincenzo Sacco il giorno 29 novembre 1864 riceve dal suddetto Comando le regolari spedizioni onde partire per Marsiglia, e l'altro piroscavo nazionale *Stromboli*, in comando di Bartolomeo Monti riceve ancora la spedizione per portarsi in Marsiglia il di 25 gennaio 1865. In seguito della partenza di detti due piroscavi sino a questo die *non hanno più fatto approdo in questo porto. Napoli 17 agosto 1865 - firmato Negri Capitano del porto.*¹⁵⁷

Nonostante le buone ragioni, la causa legale fu persa da Lefèbvre e soci in prima istanza. La prima sezione del Tribunale di Commercio di Napoli dava torto al creditore e sollevava da ogni responsabilità i principali dirigenti e componenti del Consiglio di Amministrazione della Società: Cavaliere Domenico Laviano, Giuseppe Pignone del Carretto, Principe di Alessandria, il Barone Gaetano Labonia, Edgardo Degas, il Conte di Montesantangelo Nicola Serra, Luciano Serra Duca di Cardinale, Giuseppe Cartoux. La corte rigettava pure la possibilità di condannare in solido anche con arresto provvisorio i Serra, Pignone del Carretto, Laviano, Labonia, Cartoux, Degas e altri personaggi.

La causa fu persa da Ernesto Lefèbvre e soci non perché si contestava l'esistenza del credito ma perché questo non fu richiesto prima del fallimento della società. Si discuteva dunque nel merito dei crediti privilegiati: quali dovessero essere ripagati per primi e quali no; si dichiarava che al fallimento della società, dichiarato il 25 novembre 1865, lo *Stromboli* e il *Sorrento* erano già alienati (lo erano stati nel gennaio di quell'anno). I due vapori, dunque, non rientravano nell'attivo del fallimento.

¹⁵⁷ *Ibidem*, pp. 19-20.

[...]. Osserva, che è errore gravissimo contrastare all'acquirente, signor Cartoux il diritto a discutere della spettanza del privilegio preteso dagli attori e dall'interventore su' vapori lo Stromboli e il Sorrento. E veramente, se la qualità privilegiata del credito è il fondamento dell'azione che si sperimenta contro il terzo possessore, sarebbe contro ragione e giustizia ricusare a costui il diritto di ricercare, se gli attori si trovano ciascuno nella condizione voluta dalla legge per perseguire la cosa allorché si trova passata in alieno dominio. Che i crediti degli attori e dell'interventore traggono origine dai contratti del 1 ottobre 1852 e del 21 aprile 1853 coi quali la Società di Navigazione delle due Sicilie, per comprare il vapore Sorrento e per far fronte al costo dell'*Amalfi*, che fu poi denominato *Stromboli*, contrasse un prestito di più migliaia divise in azioni. [...]. Però nell'uno e nell'altro si legge espressamente pattuito che l'amministrazione assumeva a sé tutti i rischi della navigazione dei bastimenti che avrebbero dovuto assicurarsi a sue spese a Londra dal momento che sarebbe terminata la loro costruzione sino al loro arrivo. [...]. Un debitore non può creare in favore di uno dei suoi creditori un privilegio che non fosse tra quelli stabiliti dalla legge. Ond'è, che siano qualunque le stipulazioni intervenute tra la Società di Navigazione e i prestatori, per determinare se costoro abbiano o no il privilegio su' vapori il *Sorrento* e lo *Stromboli*, bisogna ricercare se la natura e le condizioni del prestito siano tali da farle ricadere in uno dei casi di privilegio stabiliti dalla legge.

Che il privilegio non si può derivare dall'essersi detto nei contratti di servire il denaro tolto a prestanza per la compra del *Sorrento* e per lo acquisto dell'*Amalfi*, perciocché tra' diversi crediti privilegiati sulle navi stabiliti dall'articolo 197 *Leggi di eccezione*, non si leggono certo le somme prestate per l'acquisto della nave. Si parla, è vero, delle somme dovute al venditore, ai provveditori e agli artisti impiegati nella costruzione, ed ai creditori per armamento delle navi, ma, a prescindere che i privilegi, modificando la regola generale, giusta la quale tutti i beni del debitore fanno la comune garanzia dei suoi creditori, le disposizioni che li stabiliscono debbano applicarsi in modo restrittivo, ove potesse quel privilegio estendersi al prestatore del denaro versato al venditore, al provveditore, agli artisti, desso sarebbe svanito pel fatto

di aver quei legni viaggiato a nome della Società per volger di non pochi anni. E qualora si potesse per avventura venir attingendo la ragione del privilegio del diritto comune, questo neppure si presterebbe a sostenere il privilegio preteso dai signori Lefèbvre, Catalano, de Berner e Saluzzo. Di fatto, tra i crediti privilegiati su' mobili, l'articolo 1971 L.C. non annovera il danaro prestato per l'acquisto dei beni mobili, e trattandosi di immobili l'articolo 1972 numero due dette leggi, appresta il privilegio a chi somministra danaro per l'acquisto di essi, ma esige la condizione, [...] che sia comprovato autenticamente con l'atto dell'imprestito che la somma era destinata a tale impiego, e colla ricevuta dal venditore, e coll'atto stesso del pagamento, che il pagamento del prezzo sia stato fatto col danaro dato a prestanza.¹⁵⁸

Che il privilegio preteso dai signori Lefèbvre, Catalano, De Berner e Saluzzo non può neppur risultare dall'essersi detto che il danaro si dovesse considerare dato a cambio marittimo. Nel prestito a cambio marittimo chi toglie a prestito, è esonerato dall'obbligo di restituire la somma capitale e l'interesse, se la nave per fortuna di mare perisca nel corso del viaggio. Che se, per contrario, il viaggio riesca felice, chi riceve il prestito è obbligato di pagare come per prezzo del risico al quale il prestatore si è esposto, oltre il capitale, un interesse nautico, ossia più forte dell'interesse legale del danaro, che rappresenta il prezzo del risico. Quello adunque che tiene all'essenza di tale contratto, si è, che il mutuante deve essere esposto alle conseguenze dei rischi marittimi e non avere altra garentia tranne quella derivante dagli oggetti su' i quali il prestito è fatto. Ora nei cennati contratti, non solo non avvi il patto che sottoponeva il prestatore ai rischi dipendenti dalle fortune di mare, ma per contrario si legge che la società mutuataria assumeva a sé tutti i rischi della navigazione del bastimento, promettendo altresì di assicurare i due legni. Se adunque, il prestito consentito coi cennati contratti non può reputarsi a cambio marittimo, non si può invocare il

¹⁵⁸ Il punto della causa vertè a lungo sulla interpretazione da dare ad alcune righe delle Leggi di Eccezione in vigore nei primi anni dell'Unità, ma poi modificate, che attribuivano alle navi lo stato di beni immobili e non mobili.

privilegio stabilito dal n. 9 dell'art. 196 leggi di eccezione relativo alle somme in tale maniera mutate. La convenzione non può estendere ad un prestito ordinario il privilegio inerente a quello a cambio marittimo.¹⁵⁹

Per questi motivi, principalmente, la domanda veniva rigettata. Perché il mutuo di un “immobile” acquistato dalla società fallita, soggetto ai rischi dell'impresa secondo le regole del cosiddetto “cambio marittimo”, non poteva essere inserito fra i crediti privilegiati. Quel credito risultava assoggettato dunque ai rischi di mare.

Il 10 agosto 1868 Gennaro de Riso presentava una nuova istanza, molto articolata e completa, che ridiscuteva tutta la questione: veniva ammesso il credito di Lefèbvre e soci ma le regole di alienazione di un bastimento dovevano essere ridiscusse. La causa ebbe varie udienze durante l'autunno del 1868 e il gennaio del 1869 ma fu nuovamente rigettata. Di nuovo, Lefèbvre e soci presentavano nel 1871 richiesta di annullamento. Nuovamente rifiutata e per le medesime ragioni.

L'ultimo documento ufficiale sulla vertenza porta la data del 1874. Si tratta del Lefèbvre, di Saluzzo e Catalano contro l'erede di Cartoux, appello il cui testo fu stampato dalla Stamperia del Fibreno. Giuseppe Cartoux nel frattempo era morto, probabilmente nel 1870. Si chiamava in causa la moglie, Elisabetta Fiedler. Da quanto risulta agli atti né il Lefèbvre né gli altri riebbero mai indietro i loro soldi perché non esistono altri documenti che dimostrino che il processo sia continuato. Gioacchino di Saluzzo moriva in quello stesso 1874. In pratica, la domanda così lungamente articolata e scritta da Gennaro de

¹⁵⁹ ASN, Tribunale di Commercio, *Conte di Balsorano e altri contro Cartoux*, sentenza, 13 marzo 1867, pp. 13-20.

Riso assieme ad Angelo Mele e Giuseppe Castrone, non fu accolta.

In un documento firmato il 6 giugno del 1876, c'è prova che il litigio sia continuato anche se, di fatto, ancora non è stato trovato il documento portato in tribunale; il testo è scritto di suo pugno da Ernesto Lefèbvre, e si legge della volontà di continuare la causa:

Dichiarazione dei signori Conte di Balsorano Ernesto Lefèbvre ed Enrico Catalano relativa alla causa contro Giuseppe Cartoux e la di lui erede.

Noi sottoscritti Conte di Balsorano ed Enrico Catalano nella causa che, in unione della signora Duchessa di Bagnara, abbiamo sostenuto nella Seconda Sezione della Corte di Appello di Napoli in grado di rinvio della Corte di Cassazione siamo stati respinti dalle dimande inoltrate a carico del defunto Sig. Giuseppe Cartoux.¹⁶⁰ Perché riteniamo che la sentenza della Corte di Appello abbia risultato di Legge e Atti, e per Fatti contraddetti dagli Atti in possesso abbiamo ritenuto di ricorrere la seconda volta in Cassazione [con] il signor Duca di Bagnara, legittimo amministratore di una cassante.

Nel fine che non si chiuda la continenza della lite abbiamo pregato i coniugi Bagnara a volersi unire a noi nella produzione di siffatto nuovo ricordo alla quale eglino hanno aderito a condizione noi loro portassimo garentia per la maggior spese cui si andrà incontro. Noi adunque sosterremmo di nostro proprio denaro le spese (che) per tale nuovo esperimento i signori di Bagnara [vorranno sostenere].

Napoli 6 giugno 1876.

Scritto da Ernesto Conte di Balsorano e firmato da Enrico Catalano.¹⁶¹

¹⁶⁰ Qui lo scrivente Ernesto Lefèbvre si riferisce all'Appello del 1874 rigettato dal Tribunale di Napoli.

¹⁶¹ Archivio di Stato di Napoli, Archivio Ruffo di Bagnara, Parte II, Diversi 213.

Ernesto Lefèbvre ed Enrico Catalano tentavano un annullamento della precedente sentenza, chiamando nel loro tentativo anche i Duchi di Bagnara. Non esiste prova che questo tentativo sia andato a termine o anche che sia stato soltanto iniziato. Il testo sopra citato è manoscritto.

Gioacchino di Saluzzo, conosciuto per il suo temperamento collerico e per la passione violenta con la quale affrontava i suoi affari, era stato coinvolto in un'altra vertenza parallela, già accennata, contro due soci della *Compagnia di Navigazione a Vapore Delle Due Sicilie* negli anni che andavano dal 1863 alla sua morte. Il 25 novembre del 1863, infatti, piuttosto imprudentemente, aveva prestato a titolo personale 29.750 lire (equivalenti a 7000 ducati) all'allora direttore della *Società Anonima di Navigazione*, Angelo Prota, e al socio amministratore (direttore amministrativo) Domenico Laviano. La somma, un mutuo (dunque un'azione bancaria privata ma registrata, sotto forma di un effetto cambiario), veniva concessa per il "riattamento" del piroscafo *Capri* che era risultato danneggiato durante una tempesta nel porto e che aveva provocato danni ad altri natanti della *Compagnia*. Questa vertenza era del tutto indipendente da quella che vedeva impegnati in causa la figlia Lucia, Ernesto Lefèbvre e il gruppo familiare Catalano-De Berner.

Il mutuo concesso dal Saluzzo aveva durata di 15 mesi e cinque giorni e doveva dunque essere pagato entro la fine del febbraio 1865, ma in quella data la Società si trovava già in cattive acque e la somma non venne pagata. Nemmeno gli artieri che avevano riattato il *Capri* furono pagati e a loro volta tentarono una causa conto la società che si trovò sottoposta a un fuoco concentrico di richieste di ripianamento debiti.

Fu elevato protesto e il marchese Gioacchino di Saluzzo pretese la restituzione della somma. Nel frattempo, erano cambiate le

cariche sociali e il malcapitato fu Angelo Persico che il 2 marzo 1865 fu protestato nella sua qualità di direttore della Società e il 7 successivo gli fu intimato di presentarsi per pagare la somma di 29.750 lire anche con denaro personale.¹⁶²

Il Saluzzo richiese anche il suo arresto per debiti, se necessario. Pochi giorni dopo, però, prima della fine di novembre dello stesso anno, la società veniva dichiarata fallita e tutta la vertenza passava ai liquidatori.

¹⁶² ASN, Atto del 7 marzo 1865.

Capitolo 14

Conseguenze

Il porto di Napoli (1863-1883)

Mentre si consumava il dramma della prima società di navigazione a vapore napoletana, le autorità discutevano di grandi lavori che si dovevano tenere proprio di fronte alla via Piliero dove aveva sede la *Compagnia*, in quello che veniva chiamato il *dock* napoletano, dove gettavano l'ancora i battelli a vapore. L'ingegner Giustino Fiocca aveva proposto nel 1856 un progetto che fu discusso da apposite commissioni testimoniate in varie pubblicazioni come gli *Studi sul porto di Napoli per la camera di commercio e arti* (1863).¹⁶³ Bisognava superare un inconveniente: tra porto e dogana correva la frequentatissima Via del Piliero cosicché le merci dovevano raggiungere la dogana passando un canale che scorreva sotto la via per raggiungere il porticciolo del Mandracchio. A questo inconveniente si ovverà con una serie di lavori che saranno eseguiti negli anni successivi e che daranno corso a un allungamento dei porti e a delle "colmate" che allargheranno la base della Via Piliero – già unita a via della Marina – cambiando completamente l'assetto della zona e la gestione del dock. Erano migliorie che comportavano un aumento dei costi di gestione, in prospettiva, e che non

¹⁶³ *Studi sul porto di Napoli per la camera di commercio e arti*, Stabilimento Tipografico Banchi Nuovi, Napoli 1863.

potevano essere affrontati dalla società. Il progetto di modifica del porto verrà avviato, dopo moltissime discussioni, soltanto nel 1883.¹⁶⁴

Convenzioni

Nel 1858 il Governo italiano aveva deciso di concedere il servizio postale statale alla *Società Rubattino e Florio* sino al 1865 compreso per cui la compagnia napoletana, schiacciata dalla concorrenza e senza speranza di ottenere commesse, nel 1865 chiuse per fallimento. Prima del fallimento, però, il direttore della *Compagnia*, signor Laviano, dirigente delle Poste Reali, chiese e ottenne un ultimo, inutile e forse umiliante incontro al Ministero, a Torino, per dar manforte all'agente genovese Degrossi. Al solito gli fu risposto che si stava pensando di concedere a una sola compagnia i servizi convenzionati. Con grande sorpresa Laviano seppe poi che, in realtà, le convenzioni erano state suddivise tra varie compagnie ma tutte del Nord, in particolare a Genova.¹⁶⁵

Fu infine nominata una Commissione liquidatoria che decise il licenziamento di tutti i dipendenti e i componenti degli equipaggi dei battelli, con decorrenza dal 30 settembre.¹⁶⁶ Angelo Persico fu nominato custode dei piroscafi in attesa della loro vendita

¹⁶⁴ Giuseppe Acocella, cur., *Lo Stato e il Mezzogiorno: a ottanta anni dalla legge speciale per Napoli*, Guida, Napoli 1986, p. 83. Sulla zona del porto che si avviava a grandi trasformazioni v. Vincenzo D'Auria, *Dalla Darsena all'Immacolatella* in «Napoli nobilissima», v. I, (1892), p. 157; Antonio Colombo, *I porti e gli arsenali di Napoli* in «Napoli nobilissima», v. III, Trani 1894, pp. 142-143.

¹⁶⁵ Luigi de Matteo, «*Noi della meridionale Italia*», cit., p. 182. Cfr. anche Lamberto Radogna, *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Mursia, Milano 1982.

¹⁶⁶ *Ibidem*, p. 202.

fissata per il 15 novembre. La prima asta andò deserta o non ebbe luogo (non è chiaro) ma entro la fine dell'anno gran parte del patrimonio della *Compagnia* fu venduto.

In realtà, le udienze per il fallimento proseguirono a tutto il 1866 e 1867. Sino a quando, nell'udienza del 9 luglio 1867, la Corte di Cassazione di Roma dichiarava irricevibile ogni eccezione che era stata nel frattempo presentata come estremo tentativo di salvare il salvabile. Il residuo di beni della *Compagnia* veniva dunque definitivamente liquidato e la società cessava di esistere.¹⁶⁷

Secondo Luigi de Matteo, con la *Compagnia di Navigazione* (che era vicina al traguardo dei 25 anni di attività, dal 1841-1865, dai 30 considerando l'anno 1823 di inizio della Sicard), Napoli e il Mezzogiorno «perdevano un'azienda attiva e concorrenziale», una società «dotata di cospicui capitali ed espressione di consolidate capacità imprenditoriali» e che, a differenza delle tre compagnie sovvenzionate del Nord, era una società per azioni cioè possedeva una struttura adatta all'espansione, all'azionariato diffuso e non era un'azienda concentrata in poche mani.¹⁶⁸ In effetti, l'esame dei documenti della società dal 1840 al 1860 dimostra che gli azionisti erano sempre più numerosi e appartenevano alla crème della società napoletana.

Forse era stata sfavorita perché giudicata filoborbonica? Così viene scritto, tra l'altro, nel libro dedicato alla società Florio.¹⁶⁹ Sicuramente la percezione di questa nostalgia dinastica esisteva

¹⁶⁷ *La Legge. Monitore giudiziario e amministrativo del Regno d'Italia*, Martedì 6 agosto n. 63 (anno VII), Roma 1867, pp. 750-751.

¹⁶⁸ *Ibidem*, pp. 206-207.

¹⁶⁹ Orazio Cancilia, *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Bompiani, Milano 2008 (ediz. 2019, Rubbettino, Soveria Mannelli), pp. 120-125 e ssg.

ma non era diffusa fra i protagonisti della società che erano, perlopiù, uomini d'affari. Più probabilmente, le altre compagnie godevano di migliori referenti politici. In definitiva, il destino della promettente *Compagnia di Navigazione a vapore delle Due Sicilie* venne sacrificato *anche* da un'attività lobbistica scorretta.¹⁷⁰ Peraltro, il suo tracollo ebbe un effetto deprimente sull'economia napoletana.

Nel settembre 1865 persero il lavoro centinaia di operai, facchini, marinai, meccanici addetti alla manutenzione, personale di bordo e di trasporto. Persero il lavoro altre centinaia di persone che lavoravano nelle officine nelle quali venivano eseguiti periodici rimessaggi. Alcune migliaia, contando l'indotto, furono ridotte sul lastrico. Fra questi molti furono costretti a emigrare sui piroscafi che iniziavano a partire per le Americhe.

I piroscafi della *Compagnia* continuarono la loro vita per alcune decine di anni, sino a quando, generalmente prima del 1914, furono smantellati perché troppo obsoleti. A differenza della *Compagnia* napoletana, la sua concorrente più diretta, la *Società dei vapori siciliani* fondata da Vincenzo Florio e soci nel 1840, riuscì a superare le strette pre e postunitarie perché le fu concessa una lucrosa convenzione del trasporto postale dal Regno borbonico ma anche dal governo unitario del Regno d'Italia. Inoltre, in essa ci fu un socio di maggioranza che impiegò nell'azienda denaro guadagnato con il florido commercio del Marsala; la famiglia Florio investì moltissimi soldi e gestì direttamente la società arrivando a fondersi, nel 1881, con un'altra società che nel frattempo si era ingrandita, la *Rubattino* di Genova.

¹⁷⁰ Lamberto Radogna, *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Mursia, Milano 1982, p. 56 e ssg. e p. 119 e ssg.

La storia della ex Sicard poi *Compagnia della Navigazione a Vapore delle Due Sicilie*, è altamente significativa circa le caratteristiche dell'industria dei trasporti della capitale borbonica: da un lato attenta alla modernizzazione, dall'altro dipendente dalla tecnologia straniera e anche stretta da limiti di liquidità. Tuttavia, si è spesso segnalato come il naviglio borbonico, nel suo complesso, triplicò tra il 1818 e il 1860 e arrivando a costituire il 40% di tutto il naviglio italiano al momento dell'Unità. Certo, questo era dovuto anche a ragioni geografiche: una gran parte della regione lombardo-veneta non poteva entrare in questa competizione, ma Genova sì. Riassumendo la questione, un autore recente, Maurizio Lupo, ricorda come la tecnologia dipendesse dall'estero e a parte i casi delle società di navigazione che usavano battelli a vapore con propulsione a elica o a ruota, la gran parte usava ancora le vele ben dopo il 1860; d'altra parte il tonnellaggio medio era piuttosto basso, molte navi avevano scafo di legno e la gran parte del naviglio era usato per il cabotaggio o per la pesca. La marineria borbonica, inoltre, anche per circostanze storiche e per il crescente peso dei commerci atlantici e pacifici, cominciò a trovarsi attardata e tagliata fuori dalle grandi rotte del commercio internazionale. Ma, a quanto risulta, gli stessi difetti della marineria borbonica potevano essere attribuiti anche a quella italiana in genere.¹⁷¹

Come si è già osservato, ad esempio, da parte di Luigi de Matteo, la *Compagnia di Navigazione a Vapore*, al momento della sua chiusura, o perlomeno poco prima della sua chiusura, rappresentava il maggiore armatore italiano per quanto riguarda

¹⁷¹ Maurizio Lupo, *Il calzare di piombo: materiali di ricerca sul mutamento tecnologico*, Franco Angeli, Milano 2017, p. 45. In generale risulta interessante il contributo di P. Frascani, *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare in Italia nell'Ottocento*, Donzelli, Roma 2001.

il tonnellaggio delle navi (se si esclude ovviamente la marineria da guerra). I suoi sei piroscafi ancora attivi all'Unità avevano un tonnellaggio che superava le 1800 di stazza netta contro le 1329 dei sei della *Rubattino*, mediamente più piccoli.¹⁷² Subito dopo veniva la *Florio & C.*

L'indotto, come si è detto, era notevole. Le officine di Pietrarsa, che fornivano servizi di manutenzione e riparazione dei navigli e che costruivano anche le caldaie, davano lavoro a 800 operai, generalmente specializzati. In quegli stessi anni, i Cantieri navali di Castellammare di Stabia impiegavano ben 3400 addetti, fra specializzati, manovali e impiegati, cifre che consentivano un confronto alla pari con gli stabilimenti navali di Genova.¹⁷³

¹⁷² Luigi de Matteo, “*Noi della meridionale Italia*”, cit., p. 149 ssg.

¹⁷³ Luigi de Rosa, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Giannini, Napoli 1968, p. 63. Dai dati riportati dal De Rosa risulta che le dotazioni metalmeccaniche a vocazione ferroviaria e navale di Napoli avevano gli stessi numeri delle officine di Sampierdarena.

Capitolo 15

La Compagnia di Navigazione del Regno e dell'Italia Meridionale

La storia tormentata dall'*Amministrazione della Navigazione a Vapore* poi *Compagnia di Navigazione* rappresenta un unicum nella storia delle compagnie di navigazione del Meridione. Del tutto inedita è stata la sua capacità di attrarre investitori in operazioni di collocazione di azioni (obbligazioni) che a quel tempo, nel 1840, coinvolse circa 200 persone e almeno una sessantina di gruppi familiari. Numeri che variarono ma che in certi momenti arrivarono a superare le 300 persone. Il fatto che la metà fossero francesi conferma l'importanza che i *négociants* di quella nazionalità avevano con la città partenopea. Napoli era molto legata con il Midi della Francia, con Montpellier ma soprattutto con la grande città portuale di Marsiglia. C'era poi stato il Decennio francese che aveva comportato lati oscuri ma anche aspetti molto positivi, di modernizzazione tecnica e burocratica che vennero poi assorbite in modo permanente.

Delle facilitazioni tariffarie citate, che incentivavano il trasporto per navigazione a vapore, approfittò l'imprenditore siciliano Vincenzo Florio (1799-1868), un mercante attivo in diversi settori, da quello dei tabacchi a quello dei vini e la cui storia è

stata raccontata con dovizia da studi e libri.¹⁷⁴ Vincenzo Florio è oggi molto più conosciuto dei pioneristici animatori e capitalisti della società napoletana. Nel caso siciliano, gli stranieri che avevano più interesse per fare affari nell'isola erano gli inglesi. Questi avevano una loro piazzaforte militare e commerciale in Malta ma non disdegnavano l'isola italiana, che poteva fornire prodotti molto richiesti dagli inglesi. Ad esempio, mantenevano una presa sull'isola per l'estrazione dello zolfo *in primis* – zolfo che potevano ottenere in abbondanza e a bassi prezzi a causa di un accordo dal quale il Regno cercò di divincolarsi più volte – ma anche erano interessati anche ai vini, il Marsala soprattutto. Florio si mise in società nel 1840 con il facoltoso inglese Benjamin Ingham (1810-1872) per fondare una società armatoriale.

La *Società dei Battelli a vapore siciliana* fu fondata da Florio e da Ingham, suo socio in molti commerci (soprattutto di Marsala), insieme a un gruppo di investitori più contenuto rispetto a quello della società napoletana (120 soci) e un capitale di 35.000 onze (circa 210.000 ducati). Il proposito dichiarato era di vincere quello che in quel momento si configurava un monopolio da parte delle società napoletane, soprattutto nei trasporti tra la Sicilia e il continente. La società ordinò la costruzione del suo primo battello in Inghilterra, nei cantieri di Greenwich. Il piroscafo *Palermo* (da 150 cavalli) attraccò nel porto di Palermo il 27 settembre 1841. Il *Palermo* non era di sicuro un battello concorrenziale. Per diversi anni, infatti, la società vivacchiò riuscendo a coprire le spese.

Da notare che non risultano incroci azionistici fra i napoletani e i siciliani: i due ambienti risultavano del tutto separati e distinti, ostili addirittura. Del resto, fra Napoli e Palermo esisteva una

¹⁷⁴ Orazio Cancilia, *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Milano 2008 (ediz. 2019, Rubbettino, Soveria Mannelli).

secolare rivalità che si sarebbe rivelata ancor meglio nel 1848 e poi con l'Unità, in parte favorita dalla nobiltà siciliana.

Nel 1847, Florio acquistò e fece arrivare a Palermo l'*Indépendent* sotto bandiera francese. Quando gettò l'ancora a Palermo si era in piena rivoluzione. Così, nel 1848 il governo rivoluzionario sequestrò il *Palermo* ma non l'*Indépendent*. In quel momento venne chiusa la prima società e aperta l'*Impresa Ingham e Florio per la navigazione a vapore dei piroscafi siciliani*. Finita la rivolta, la nave, ribattezzata *Diligente*, iniziò i suoi viaggi circumnavigando la Sicilia.

Nel 1851 Florio ordinò la costruzione del *Corriere Siciliano* ai cantieri Thompson di Glasgow. Era un vapore di 250 cavalli in grado di trasportare un centinaio di passeggeri tra prima e seconda classe. Iniziò a percorrere la tratta Palermo-Marsiglia toccando gli stessi porti delle navi della società napoletana. A differenza di questa, nel 1856 la società siciliana riuscì a stringere una convezione con il governo borbonico per il trasporto di soldati e materiali, ottenendo un compenso di 7.500 ducati all'anno; riuscì poi a ottenere il servizio postale in Sicilia con dei buoni margini.

Il motivo per cui la Florio sia riuscita dove non riuscì la *Compagnia* napoletana non è del tutto chiaro. Di fatto, mentre Napoli aveva nel frattempo acquisito il *know-how* per la costruzione di scafi di ferro e di caldaie nelle officine di Pietrarsa, Palermo risultava ancora del tutto dipendente dall'Inghilterra. Probabilmente molto si giocava nei contatti stretti che i Florio avevano con gli inglesi e con la nuova classe politica italiana, legata agli interessi inglesi. Di sicuro, fu in seguito a contatti politici favorevoli (che la compagnia napoletana non aveva) che la Florio poté ottenere l'ambita concessione del servizio postale tra Napoli e la Sicilia, con un anticipo di 30.000 ducati all'anno, servizio che fu poi prorogato, per la stessa cifra, altri 6 anni.

Grazie a quei soldi acquistò nuovi bastimenti: prima l'*Etna* e poi l'*Eclettico*.

L'*Eclettico*, in particolare, diede un notevole vantaggio competitivo alla società, poiché poteva viaggiare alla velocità allora eccezionale di 13 nodi. Durante la guerra il Borbone noleggiò le navi della Florio che erano rimaste ferme dotandole di cannoni affinché vigilassero le coste siciliane. Furono poi requisite da Giuseppe Garibaldi nelle operazioni successive allo sbarco dei Mille. Quando tornarono alla Florio soltanto l'*Etna* risultò inservibile e irrimediabilmente rovinato venendo quindi affondato. A quel punto la società aveva 5 battelli: il *Diligente*, il *Corriere Postale*, l'*Archimede*, l'*Eclettico*. Nel corso del periodo postunitario la Florio divenne sempre più florida fino a trasformarsi in una grossa compagnia armatoriale con decine di battelli e navi alla fine del secolo.

Capitolo 16

La flotta regia

Dopo aver tolto all'*Amministrazione della Navigazione a Vapore delle Due Sicilie* di Napoli la privativa per la navigazione con scalo in esclusiva, nel 1836 re Ferdinando II fondò la *Real Delegazione de' pacchetti a vapore* con il quale intendeva istituire un servizio regolare per il trasporto della posta e dei passeggeri in particolare con la Sicilia. Alcuni aspetti della decisione dovettero essere presi d'impulso perché prima si assoggettò la società Sicard, l'unica concorrente, al pagamento dei diritti di navigazione ma poi, l'8 giugno, il magistrato impedì al *Real Ferdinando* di uscire dal porto, pur essendo carico di merce da trasportare e di passeggeri. Furono fatti scendere tutti e scaricate le stive perché secondo il magistrato si violavano i nuovi decreti che riguardavano i privilegi della *Real Delegazione*. Grande fu lo sconcerto e notevole il danno per la Sicard & C. I viaggi poi ripresero ma quel danno non fu mai ripagato. Da quel momento la Sicard seppe di avere un concorrente.¹⁷⁵

Il re in persona aveva deciso che la propria piccola società armatoriale dovesse reggersi con i propri mezzi; doveva seguire scelte oculate, manageriali. Iniziò la sua attività con la gestione di due navi in legno a ruote acquistate in Inghilterra, il *Nettuno* e il *Ferdinando II*. Su quest'ultimo in particolare esiste un'ampia documentazione. Costruito fra il 1833 e il 1834 per volere del re

¹⁷⁵ Domenico Bianco - Luigi Bonghi, *Per la società Sicard*, Stamperia del Fibreno, Napoli 1836, p. 7.

nei cantieri Union Dock di Londra, era caratterizzato da un comignolo molto alto che rendeva più agevoli i viaggi in caso di vento. A questi piroscafi fu poi aggiunta la goletta inglese a vapore *Santa Wenefreda*.

Nel 1839, infine, la *Real Delegazione de' pacchetti a vapore* venne soppressa per mancanza di guadagno e le tre navi vennero incorporate nella Real Marina dove continuarono comunque a fungere da collegamento fra Napoli e la Sicilia.¹⁷⁶ Un anno dopo, nel 1840, il re acquistò in Inghilterra 3 battelli a vapore, il *Nettuno*, il *Lilibeo* e il *Peloro*, al fine di organizzare un regolare trasporto di posta, viaggiatori e merci. Questo servizio fu affidato all'Amministrazione generale delle Poste e dei Procacci, sotto il Ministero dei Lavori Pubblici. Il servizio fu inaugurato nel 1842 e l'anno successivo fu potenziato quando furono acquistate altre tre navi a vapore, sempre in Inghilterra: la *Rondine*, l'*Antilope* e l'*Argonauta*; altri due piroscafi furono acquistati in Francia, il *Palinuro* e il *Misero*, entrambi adibiti all'esclusivo trasporto postale di documenti statali.

Nel 1846 il servizio postale fra Napoli, i porti calabresi e quelli siciliani fu dato in appalto con una gara che fu vinta dalla *Vicesvinci & Co.* di Napoli per la tratta Napoli-Messina e dal piccolo armatore Adolfo Hornbostel per la tratta Napoli-Palermo e Palermo-Messina (e non viceversa). Questi aveva i suoi uffici in Strada Piliero n. 8, accanto alla sede dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore*. Seguirono aspre questioni legali che durarono alcuni mesi sino a che Hornbostel poté iniziare a lavorare nel 1847. Il servizio però non era regolare e nel 1848

¹⁷⁶ La nave, incorporata poi nella marina del Regno di Sardegna e successivamente in quella unitaria, dopo aver subito varie migliorie fu infine smantellata nel 1861. Prima aveva una potenza nominale di 180 cavalli, dopo il riammodernamento 330.

entrambe le convenzioni tornarono nelle mani dello Stato.¹⁷⁷ Come si è già detto, nel 1856, per breve tempo, il servizio fu affidato all'*Amministrazione della Navigazione a Vapore* (1856-1857) sino a quando, nel 1858, andò al gruppo Florio per 7 anni con un finanziamento totale di 210.000 ducati.

Volontà d'indipendenza

Nel 1835 erano stati acquistati in Inghilterra per la regia flotta dei battelli a vapore, le draghe portuali (“cavafondi”), come il *Vulcano*, le cui macchine furono costruite nel laboratorio pirotecnico fondato nel 1830 a Torre Annunziata dal capitano di vascello William Robinson (1772-1836) di origine scozzese. Questi, dopo aver servito nell'esercito inglese era stato ingaggiato come direttore della Real Armeria ed era poi morto nel 1836 per un'epidemia di colera che fece strage particolarmente a Castellammare.¹⁷⁸

Tra il 1840 ed il 1849 il cantiere di Castellammare di Stabia (già Regio Arsenale) fu risistemato con macchinari acquistati in Inghilterra per adeguarlo al nuovo pescaggio delle imbarcazioni: i progressi nella costruzione delle caldaie e nella trasmissione della forza motrice aveva reso possibile la costruzione di piroscafi più larghi e più lunghi. Già nel 1843 fu varata una fregata di 300 cavalli vapore, l'*Ercole* e poi l'*Archimede*, il *Carlo III* e il *Sannita*. Tutte fregate a vapore con formidabili armamenti (pirofregate) per la marineria militare.

¹⁷⁷ Vincenzo Giura, *Contributo alla Storia della navigazione a vapore nel Regno di Napoli*, cit., pp. 720-727.

¹⁷⁸ *Discorso pronunciato ne' funerali di Guglielmo Robinson*, Stamperia di Guerra, Napoli 1837.

Il cantiere napoletano continuava a essere usato per le riparazioni e la manutenzione della flotta a vela e per la costruzione del naviglio minore. Ma il sovrano sentiva la necessità di affrancarsi dal giogo straniero, poiché macchinari e macchinisti giungevano ancora dall'Inghilterra o dalla Francia.

Così dopo la morte del Robinson trasferì il laboratorio pirotecnico nel palazzo reale. Nel 1840 è l'inizio dei lavori per la costruzione di Pietrarsa, presso Portici, il Reale opificio pirotecnico che all'avvio, nel 1841, occupava oltre 200 operai. E in esso Carlo Filangieri fondò una Scuola nella quale venivano educati alla conduzione delle navi a vapore i macchinisti, ma anche i futuri costruttori di caldaie e veicoli meccanici.

L'opificio produceva macchine a vapore per le navi e poi per la ferrovia e avrebbe giocato un ruolo importante nella prima industrializzazione di Napoli, assieme alle private Officine dei Granili. Nel 1851 fu costruito a Castellammare lo scafo di pirofregata *Ettore Fieramosca*, con un motore costruito a Pietrarsa, prima nave interamente costruita a Napoli, che resterà in servizio sino al 1883.

Capitolo 17

La Calabro-Sicula

All'indomani della liberalizzazione decisa dal re nel 1839 nacque la *Società di navigazione* una compagnia che doveva collegare Napoli con il Sud del Regno. Proprio quello stesso anno il re fece pubblicare il breve testo *Sulla navigazione a vapore delle Calabrie* nel quale chiamava alla necessità di meglio collegare la capitale con i porti calabresi, soprattutto Reggio Calabria. L'iniziativa venne da Andrea de Martino, pilota del *Ferdinando I* e del *Francesco I*, dunque formatosi sulle navi della *Amministrazione della Navigazione a Vapore delle Due Sicilie*.

Il De Martino, dopo aver lasciato la società per la quale lavorava acquisendo abilità allora preziose sul nuovo tipo di navi, fonda nel 1840 la *Società di navigazione pel traffico de' battelli a vapore nel Mediterraneo di Andrea de Martino e soci*. Armò la nave *Vesuvio* (aveva lo stesso nome dell'altra nave, di proprietà dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore delle Due Sicilie*), che fece comandare da Raffaele Cafiero, e tra il 1840 e il 1842 organizzò viaggi tra Napoli, Tropea, Messina e Palermo. Alla morte del De Martino, nel 1842, fu costituita la società *VicesVinci & Co.* con sede a Napoli che ribattezzò il *Vesuvio* in *Polifemo* per sottolineare la sicilianità elettiva della compagnia, e armò il *Duca di Calabria*.

Tutte queste navi collegavano Napoli a Messina facendo una tappa in Calabria. Nel 1846 la società commissionò a un cantiere inglese il piroscafo a elica con scafo in ferro *Giglio delle onde*, il

primo con elica nel Regno. Alla fine del 1845, il piroscifo *Polifemo* fu noleggiato e usato dalla compagnia di Raffaele Rubattino di Genova ma risultava appartenere a Domenico Ferrante, direttore della *Società rassicuratrice rischi marittimi* di Napoli. Era una società assicuratrice e finanziaria che si faceva dunque armatore.

Nel 1849 il *Polifemo* e il *Duca di Calabria* ripresero servizio armati dalla *Società Calabro Sicula per la navigazione a vapore*.¹⁷⁹ Il *Duca di Calabria* era appartenuto a Domenico Benucci, il primo socio della *Sicard* che aveva una piccola società armatoriale in Via Piliero n. 19. Quanto alla *Società Calabro Sicula* resistette ancora qualche anno dopo il 1862, amministrata dal direttore della società anonima di sigurtà marittima *Urania*, Carlo Cacace, società che aveva sede in via Piliero 16.¹⁸⁰ Questa via, elegante e larga in quel periodo, prima di diventare un vico fra due calate di cemento, era il vero cuore dell'attività degli armatori napoletani.

I moti del 1848 in Sicilia furono una vera e propria guerra. I piroscifi della *Società Calabro Sicula* furono requisiti dall'esercito borbonico dal marzo-aprile del 1848 al giugno 1849 per consentire il trasporto delle truppe. Nonostante ciò, gli affari andavano piuttosto bene e nel 1854 si decise per l'acquisto del *Calabrese*. Nel 1856 il *Polifemo* subì un riammodernamento e continuò a navigare con il nome di *Ercole*. La società sopravvisse all'Unità e continuò per alcuni anni.¹⁸¹

Nel 1850 a Napoli fu tentata la costituzione di una società di imbarcazioni a elica chiamata *Società anonima per la navigazione dei piroscifi con helice*, che però non trovò azionisti

¹⁷⁹ *Giornale del Regno delle Due Sicilie*, II semestre 1849.

¹⁸⁰ *Almanacco italiano per l'Anno 1862*, p. 2.

¹⁸¹ Carlo Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore nel Reame delle Sicilie dal 1818 al 1860*, cit., p. 64 e ssg.

e non riuscì a collocare un numero sufficiente di obbligazioni. La società fu dunque sciolta: i finanziatori di metà secolo non erano ancora convinti che la tecnologia dell'elica avrebbe potuto scalzare quella delle ruote laterali.

C'è da osservare che in quegli stessi anni anche la *Compagnia della Navigazione a Vapore*, nonostante la sua lunga storia, faticava a trovare azionisti. Se non fosse stata salvata dal prestito di Lefèbvre, Catalano e De Berner che consentì l'acquisto di due nuovi piroscafi, non sarebbe probabilmente durata oltre quell'anno. Appare dunque velleitario il tentativo di fondare nuove società che speravano di rastrellare denaro sulla piazza napoletana. Tale tentativo fu comunque fatto nel 1853 da Giuseppe Cianelli, agente marittimo napoletano e Regio agente di cambi e trasferimenti con ufficio in Largo San Ferdinando 48.¹⁸² Costituì la *Giuseppe Cianelli & C.* con tre piroscafi a elica di costruzione inglese, l'*Elba*, il *Partenope* e il *Newa*. Nel 1855 la società fu trasformata in accomandita con il nome di *Giuseppe Cianelli & C. Vapori ad Elica* e continuò a far navigare due vapori, l'*Elba* e il *Partenope* con viaggi settimanali in Calabria e Sicilia e collegamenti con Capri e Ischia durante la stagione estiva.

Nel 1860 Cianelli, anziano, si dimise e la società fu rilevata da un socio, Francesco de la Tour, che era stato con tutta la sua famiglia un azionista attivo dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore*. Aveva venduto le sue quote e investito molti soldi nella nuova *Società dei vapori ad elica napoletani del conte Francesco de la Tour*, con le stesse navi di Cianelli. Il conte ebbe però un notevole danno quando, proprio nel 1860, i due vapori furono sequestrati per il trasporto di truppe in Sicilia.

¹⁸² *Almanacco Reale del Regno delle Due Sicilie per l'anno bisestile 1840*, Stamperia Reale, Napoli 1840, p. 375.

Quando ripresero servizio, divenne insostenibile la competizione con la Florio nonostante la crisi della *Compagnia della Navigazione a Vapore*. Prima che andasse in fallimento, la società di Francesco de la Tour fu liquidata nel 1864.¹⁸³

Ultima a nascere, in periodo preunitario, nel 1842, è la *Società di navigazione di Domenico Bellini ed Enrico Quadri*, entrambi napoletani. Questi ottennero la concessione di una privativa per la tratta tra le Sicilie e le Americhe con un bastimento a vapore. Ma, a causa di numerose difficoltà, incluso il trovare una nave adatta, il progetto fu abbandonato. Lo ripresero nel 1852 Luigi e Salvatore de Pace, proprietari di velieri che coprivano varie rotte mediterranee, che costituirono la società *Siculo-Transatlantica*. Questi armarono il piroscavo *Sicilia* e nel 1854 – dopo l'affondamento dell'*Ercolano* – effettuarono il primo viaggio per New York in ben 26 giorni (molti, poiché le navi della *Cunard* e di altri concorrenti potevano impiegarcene 15). Comandava il piroscavo il membro di una famosa famiglia di capitani di nave, Ferdinando Caffero (talvolta, Caffiero), originario di Meta di Sorrento. Il viaggio del 1854 fu l'unico effettuato perché si constatò che (almeno con quel piroscavo) non c'era margine di guadagno a fronte dei notevoli rischi.¹⁸⁴ In realtà, di lì a poco, altre società sarebbero riuscite a guadagnare: il problema era legato a quella nave, eccessivamente lenta. È noto che soltanto fra il 18 e il 20 maggio 1854 sbarcarono a New York 20.000 emigranti italiani.¹⁸⁵

¹⁸³ Lamberto Radogna, *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, cit., pp. 99-101.

¹⁸⁴ Lamberto Radogna, *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Mursia, Milano 1982, pp. 114-118.

¹⁸⁵ Una storia delle linee passeggeri del XIX secolo, che elenca le principali compagnie, oltre alla più importante, la *Cunard*, si trova in Charles Robert Vernon Gibbs, *Passenger Liners of the Western Ocean*:

Quando la crisi nel meridione si fece più acuta all'indomani dell'Unità e dopo il 1873, il flusso di migranti fu canalizzato da società organizzate con grosse navi da trasporto. Peraltro, si ritiene che nel 1870 il numero totale delle navi a vapore superasse quello dei velieri; il calcolo dell'anno è difficile ma certamente in quel periodo il sorpasso tecnologico doveva essere vicino.

A quel punto entreranno nell'affare anche molti dei soci della defunta *Compagnia della Navigazione a Vapore* che avevano acquistato azioni della *Società Industriale Partenopea*. Questa, specialmente negli anni Sessanta e Settanta, trasportò molte decine di migliaia di emigranti a Ellis Island, New York, offrendo peraltro un servizio completo di espatrio con preparazione dei documenti, individuazione di un lavoro, di una casa, di una rete di protezione sociale e un prestito.

A Record of Atlantic Steam and Motor Passenger Vessels from 1838 to the Present Day, John De Graff, New York 1957.

Capitolo 18

Un importante concorrente: Rubattino

Un'altra importante compagnia di navigazione a vapore nacque a Genova nel 1838, la *De Luchi, Rubattino & C.*, con il piroscafo *Colombo*, affittato, che rimaneva a Nord del Regno borbonico sulla linea veloce Genova-Livorno.¹⁸⁶ Nel 1839 viene fondato un secondo soggetto, la *Società in accomandita per la navigazione a vapore sul Mediterraneo*, che si spinge sino a Napoli toccando i classici scali di Livorno e Civitavecchia. Il capitale sociale della società proviene soprattutto da ricchi milanesi. I primi piroscafi di proprietà della compagnia sono il *Dante*, il *Virgilio* e, nel 1841, il *Castore* e il *Polluce*, di cui già si è parlato. Dopo l'incidente del 1841, la società perde metà del suo capitale sociale.

Nel 1844 la società diviene *Compagnia Rubattino* e supera la crisi. In quell'anno dispone di 6 piroscafi. A quelli già posseduti si aggiungono il *Lombardo* e il *San Giorgio* e altri ne prende a noleggio nei mesi di maggior traffico. Rubattino faceva affari anche in altri settori ma la sua fortuna fu quella di appartenere alla parte politica che appoggiava l'Unità d'Italia. Fu lui a fornire a Carlo Pisacane (1818-1857) le navi per la sua impresa, così come a Giuseppe Garibaldi al quale concesse l'affitto del *Piemonte* e del *Lombardo*. Nonostante qualche incidente (i piroscafi concessi a Garibaldi furono rubati), la *Rubattino* fu una delle tre compagnie a ottenere concessioni postali, assieme alla *Periano* e

¹⁸⁶ Giorgio Doria, *Debiti e navi, la Compagnia di Rubattino, 1839-1881*, Marietti, Genova 1990, p. 20.

alla *Società dei Vapori Postali* di Florio. Peraltro, il *Lombardo* era entrato anche nell'interesse di Augusto Viollier per conto della società di navigazione che presiedeva. Aveva cercato di acquistarlo nel 1844, ma l'affare era sfumato. Il battello era entrato così in possesso della società dei vapori sardi (*Rubattino*) nel 1845.¹⁸⁷

Fu salvato dallo Stato dal fallimento nel 1869.¹⁸⁸ I salvataggi della compagnia furono diversi e dopo lo sviluppo delle ferrovie finì anche l'epoca delle vantaggiosissime concessioni. A ogni modo Rubattino intuì l'importanza delle rotte mediorientali ed estese la linea Genova-Livorno ad Alessandria d'Egitto e Porto Said (sino a Bombay, 1870). Nel 1873 la Società in accomandita semplice ebbe un nuovo commissariamento che però si risolse in un salvataggio che le consentì di iniziare le operazioni per fondersi nel 1881 con la *Navigazione Generale Italiana*, costituendo con questa la *Flotte Riunite Florio e Rubattino*.

Questa veloce ricapitolazione della storia della Rubattino, poi unita con la Florio, ha qui la sola funzione di mettere a confronto lo sviluppo di questa compagnia, di capitale proveniente prevalentemente dal Nord Italia e dalle banche, con la *Compagnia della Navigazione a Vapore delle Due Sicilie*, più piccola e non sopravvissuta all'unificazione dopo il 1865.

¹⁸⁷ *Annali di giurisprudenza. Decisioni della corte suprema*, Anno decimo, Nicolai, Firenze 1848, p. 448.

¹⁸⁸ *Ibidem*, pp. 132-135.

Nota

Un gruppo sociale coeso

Si è già accennato al fatto che gli uomini che parteciparono alla costituzione e poi al finanziamento della *Amministrazione della Navigazione a Vapore* appartenevano a un gruppo sociale coeso che aveva una diversa origine sociale: c'erano nobili che erano passati per la carriera militare, come Carlo Filangieri e Luigi de' Medici; commercianti e mercanti francesi che si erano stabiliti a Napoli nel gruppo di 5000 persone almeno, secondo i calcoli di Marco Rovinello, tra la seconda metà del XVIII secolo e i primi anni della Restaurazione, come i Degas, i Sicard, ma anche i Viollier, Lefèbvre e Fourquet.¹⁸⁹ C'erano gli svizzeri, come i Meuricoffre. C'erano diplomatici russi, francesi e tedeschi. C'erano naturalmente i nobili napoletani o del Regno – i Capece, i Torlonia, i Serra, i Doria, i Pignatelli, gli Strongoli, i Lucchesi – che tenderanno ad aumentare; prima pochi, poi sempre più numerosi. C'erano poi i mercanti regnicoli come la ricca famiglia Persico.

È sorprendente leggere sempre gli stessi nomi nelle attività industriali più diverse. Si sono citate la *Società Lionese per il gas*, la *Società Industriale Partenopea* e la collegata *Società partecipata*, dove troviamo buona parte degli stessi nomi dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore*. Lo stesso si può dire per le *Officine Macry & C.*

¹⁸⁹ Marco Rovinello, *Cittadini senza nazione. Migranti francesi a Napoli (1793-1860)*, prefazione di Daniela Luigia Cogliati, Le Monnier, Firenze 2009.

Troviamo per esempio buona parte degli stessi nomi: Carlo Filangieri, Alessandro Torlonia, Domenico Benucci (ex socio di *Sicard*), Rosario Persico, Ilario Degas della celebre famiglia di *négociants*, in una società di fatto riguardante la fornitura di polvere da sparo all'esercito (1835-1839).¹⁹⁰ Nel 1834, Filangieri, Persico e Degas intrapresero la vendita di sale e polvere da sparo. A questa società in accomandita subentrò poi quella composta da Filangieri, Persico, Benucci e Torlonia (1839-1842). Al di là dello sviluppo e dell'esito delle trattative, si può ben vedere come fossero le stesse persone, le stesse famiglie, lo stesso gruppo.¹⁹¹ E gli esempi si potrebbero moltiplicare. Viollier, Lefèbvre, Laviano e Filangieri si ritrovano in società come l'*Amministrazione della Navigazione a Vapore*, la *Società industriale partenopea*, la *Società Lionese* e i primi due anche nelle private di stampa del 1818 (quelle che diedero origine alle cartiere del Fibreno). Disegnando delle tabelle che dimostrano la persistenza di alcuni nomi in diverse iniziative contemporanee o nel tempo, Davies, all'inizio del suo classico studio sugli imprenditori del Meridione, osserva come i nomi coinvolti sino al 1860, siano sempre gli stessi, con minimo ricambio.

Era gente che, almeno sino al periodo immediatamente dopo l'Unità, quando nuova immigrazione e lacerazioni politiche cambiarono non poco il paesaggio umano della città, si trovava negli stessi luoghi, condivideva divertimenti, valori, ricorrenze, frequentazioni e che – soprattutto nella componente estera – era

¹⁹⁰ I Persico erano una facoltosa famiglia di commercianti che possedeva una bellissima casa in zona Chiaja descritta in Camillo Napoletano Sanno, *Napoli e degli architetti che li edificavano*, II, Federico Vitale, Napoli 1858, pp. 254-255.

¹⁹¹ *Contratto per la Regia de' Sali e delle polveri da sparo ed appalto pe' trasporto de' Sali*, stipulato il 31 luglio 1837, Napoli 1837.

favorevole e interessata all'introduzione di nuove e nuovissime tecnologie.

L'analisi della composizione dei gruppi di imprenditori, commercianti, finanziari che condussero l'operazione dell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore* con continuità nel corso di diversi decenni (i figli subentravano ai padri), può portare a interessanti, nuove conoscenze sull'ambiente economico del Regno. Come già rilevato, l'analisi – di cui questo libro è un primo nucleo – dovrà valutare da un lato le famiglie autoctone e dall'altro quella degli immigrati, in special modo di lingua francese (francesi, svizzeri e, più raramente, belgi).

Questi gruppi di immigrati avevano una composizione piuttosto fluida (c'erano partenze e arrivi) ma nel periodo successivo al decennio francese un centinaio di soggetti, non tutti con famiglia, si installarono permanentemente a Napoli. In vari messaggi inviati nel 1826 dal console francese, lo chevalier Charles Desjobert (1783-1832) e dall'attaché Gauthier, si informava che:

Ci sono circa 40 commercianti francesi, un numero simile di negozianti e circa 400 francesi fra uomini e donne che vivono in città. Ci sono anche circa 60 francesi a Napoli e dintorni che hanno iniziato l'attività di varie manifatture.¹⁹²

¹⁹² Archives du Ministère des Affaires Etrangères (MAE), *Correspondance Consulaire et Commerciale*, Naples, vol. 45, ff. 142-144; 218-319; Rapport adressé à Monsieur le Chevalier Desjobert, Consul General de France par M. Gauthier, Chargé du Vice-Consulat; C.C.C., Naples, vol. 53, ff. 269-298 e ff. 425-426, Liste des établissements français dans la ville de Naples. Queste fonti, benché note, non hanno ancora ricevuto un adeguato studio.

I 400 francesi nominati avevano attività di minore importanza (camerieri, uomini e donne di servizio, ma anche pedagoghi, giornalisti, militari rimasti in città per intraprendere qualche attività economica minore), ma i 100 che vivevano fra Napoli città e dintorni formavano in quel momento la crème dell'intraprendenza del Regno, soprattutto per l'alto contenuto tecnico e innovativo che le loro imprese portavano al Regno.

Come abbiamo visto, una decina di loro, cioè circa il 10%, forse di più, erano impegnati nell'*Amministrazione della Navigazione a Vapore*, e alcuni in plurime attività che li vedevano soci in vari campi, dal tessile al cartario, dal meccanico al chimico di base, all'estrattivo, al settore marittimo. Molti di questi parteciparono all'Esposizione industriale napoletana del 1853. L'importanza delle attività di Andriel, Sicard, Fourquet, Viollier, Beranger e Lefèbvre, fra pochi altri, deve ancora essere adeguatamente esplorata.

Bibliografia

AA. VV., *Cenno sull'amministrazione della Real delegazione de' pacchetti a vapore napoletani*, Napoli, s.n.t, 1 gennaio 1838, conto da maggio 1836 a dicembre 1837 per viaggi a Civitavecchia, Livorno, Genova, Marsiglia e Palermo, Messina, Tropea, Siracusa, Malta.

AA. VV., *Fatti e idee di Storia economica nei secoli XII-XX: Studi dedicati a Franco Borlandi*, Il Mulino, Bologna 1977.

AA. VV., *Reale opificio pirotecnico di Pietrarsa*, in «Poliorama pittoresco», feb. ag. 1842.

AA. VV., *Sulla navigazione a vapore nelle Calabrie*, Officine Tipografiche, Napoli 1839.

Acocella Giuseppe, cur., *Lo Stato e il Mezzogiorno: a ottanta anni dalla legge speciale per Napoli*, Guida, Napoli 1986.

Andriel Pierre, *Coup d'oeil historique sur l'utilité des batimens-a-vapeur dans le Royaume des Deux-Sicules*, De l'Imprimerie du Ministère de la Secrétairerie d'État, Napoli 1817.

Armstrong John - Williams David M., *The impact of technological change: the early steamship in Britain*, "Research in maritime history", n. 47, 2011.

Biondi Sandro, *Sul Real Ferdinando da Napoli a Ischia il 21 novembre 1824*, "Cose di Napoli", n. 3.

Campaignac Antoine Bernard, *De l'état actuel de la navigation par la vapeur*, L. Mathias, Parigi 1842.

Cancila Orazio, *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Bompiani, Milano 2008 (ediz. 2019, Rubbettino, Soveria Mannelli).

Caravale Mario, *Storia del diritto nell'Europa moderna e contemporanea*, Laterza, Bari-Roma 2012.

Celano Carlo, *Notizie del bello, dell'antico e del curioso della città di Napoli*, vol. III, Stamperia di Agostino de Pascale, Napoli 1858.

Cenno de' veri fatti e confutazione delle contrarie fallacie ... nella causa tra il sig. Augusto Viollier Direttore dell'Amministrazione della Navigazione de' Vapori del regno delle Due Sicilie contra l'intendenza della Real Marina ..., Migliaccio, Napoli 1848.

Colletta Pietro, *Storia del reame di Napoli dal 1734 al 1825*, Le Monnier, Firenze 1846.

Colombo Antonio, *I porti e gli arsenali di Napoli* in «Napoli nobilissima», v. III, Trani 1894.

D'Angelo Fabio, *Ingegneri e architetti del Regno delle Due Sicilie*, Limina Mentis, Villasanta 2014.

D'Auria Vincenzo, *Dalla Darsena all'Immacolatella* in «Napoli nobilissima», v. I, (1892).

Davis John, *Società e imprenditori nel Regno borbonico*, Laterza, Bari 1979.

De Cola Santi, *Difesa pel Cavaliere Francesco Miceli tenente di vascello della R. Marina Napolitana comandante del piroscifo Ercolano e sottoposto a giudizio*, Stamperia Pappalardo, Messina 1858.

De Lorenzo Renata, cur., *Ordine e disordine. Amministrazione e mondo militare nel Decennio francese*, Atti del sesto Seminario di Studi "Decennio francese (1806-1815), Vibo Valentia 2-4 ottobre 2008", Giannini, Napoli 2012.

De Matteo Luigi, *"Noi della meridionale Italia". Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione*, ESI, Napoli 2002.

De Rosa Luigi, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Giannini, Napoli 1968.

De Sivo Giacinto, *Storia delle Due Sicilie (dal 1847 al 1861)*, Grimaldi & C. Editori, Napoli 2016.

De Sterlich C[arolo], *Cronica delle Due Sicilie di C. de Sterlich dei marchesi di Cermignano*, Tipografia Nobile, Napoli 1841.

Del Giudice Francesco, *Notizie storiche, del regio istituto d'Incoraggiamento alle scienze naturali dalla sua Fondazione fino al 1860*, Napoli 1862.

Di Battista Francesco, *Origini e involuzione dell'Istituto d'Incoraggiamento di Napoli*, in Augello M.M., Guidi M. E. L., a cura di, *Associazionismo economico e diffusione dell'economia politica nell'Italia dell'Ottocento. Dalle società economico-agrarie alle associazioni di economisti*, 2 voll., Franco Angeli, Milano 2000.

Dodman Frank E., *Ships of the Cunard Line*, Adlard Coles 1955.

Formicola Antonio – Romano Claudio, curr., *Storia della marina da guerra dei Borbone di Napoli. Dal 1815 al 1830*, v. II, Uff. Storico Marina Militare, Roma 2010.

Galasso Giuseppe, *Storia del Regno di Napoli, V, Il Mezzogiorno borbonico e risorgimentale (1815-1860)*, UTET, Torino 2007.

Garofalo Claudio, *Pietrarsa da opificio a museo*, Altrastampa, Napoli 1997.

Giannetti Renato, *La legge sulle privative industriali e l'innovazione industriale regionale in Italia prima e dopo la legge Scialoja del 1859*, in Barucci Piero, – Gioli Gabriella, Roggi Piero, curr., *Antonio Scialoja e la politica economica del Risorgimento*, Atti del Convegno di Studi a Napoli del 22-23 febbraio 2007, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Napoli 2007.

Gibbs Charles Robert Vernon, *Passenger Liners of the Western Ocean: A Record of Atlantic Steam and Motor Passenger Vessels from 1838 to the Present Day*, John De Graff, New York 1957.

Gille Bertrand, *Les premières compagnies de navigation à vapeur avant 1848*, into *Les origines de la navigation à vapeur*, edited by M. Mollat.

Giura Vincenzo, *Contributo alla Storia della navigazione a vapore nel Regno di Napoli*, in *Fatti e idee di Storia economica nei secoli XII-XX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, Il Mulino, Bologna 1976.

L.M., *Leopoldo Sicard, Necrologio*, “Poliorama Pittoresco”, 1839.

Lanza Pietro, Principe di Scordia, *I vapori*, Tip. Evveg, Lao e Roberti, Palermo 1836.

Mancarello S., *Le attività industriali e la cantieristica navale nel Napoletano dal 1800 al 1860*, Tesi di laurea, Università degli Studi di Lecce, Facoltà di Economia e Commercio, A.A. 1999-2000, in Archivio di Stato, Napoli.

Marchebeus, *Voyage de Paris à Costantinople par bateau à vapeur*, Bertrand, Parigi 1839.

Millenet J., *Réflexions sur la question touchant les bateaux à vapeur de la Poste*, Stabilimento del Fibreno, Napoli 1837.

Nisio Girolamo, *Della istruzione pubblica e privata in Napoli dal 1806 sino al 1871*, Testa, Napoli 1874.

Patrelli Mario - Chrétien Luigi - Rodriquez Eugenio, *Rapporto sull'abbordaggio de' piroscafi Sicilia ed Ercolano de' periti capitani di vascello Mario Patrelli e Luigi Chrétien e del capitano di fregata Eugenio Rodriquez*, Messina 1858.

Perfetto Carlo, *Vicende della Marina Mercantile a vapore nel Reame delle Sicilie dal 1818 al 1860*, Stabilimenti tipografico G. Barca, Napoli 1923.

Portente Anna - Tolomeo Adriana, *Il progresso tecnologico nel Mezzogiorno pre-unitario*, 2 voll., Mapograf, Vibo Valentia 1990-1991.

Radogna Lamberto, *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Mursia, Milano 1982.

Radogna Lamberto, *Storia della Marina militare delle Due Sicilie*, Mursia, Milano 1978.

Rovinello Marco, *Cittadini senza nazione. Migranti francesi a Napoli (1793-1860)*, prefazione di Daniela Luigia Cogliati, Le Monnier, Firenze 2009.

Rovinello Marco, *French businessmen in the nineteenth-century Mezzogiorno: technical innovation, sociability, networks and negotiation of identities*, "Journal of Modern Italian Studies", vol. 13, n. 2, Routledge, Londra 2008.

Sánchez-Blanco Francisco, *El absolutismo y las luces en el reinado de Carlos III*, Marcial Pons Historia, Madrid 2002.

Tarantini Leopoldo, *Breve ragionamento in sostegno della competenza della Gran Corte Criminale di Napoli nella causa pel comandante signor Francesco Miceli contro il comandante signor Giovanni Carson*, Napoli 1854.

Materiale d'archivio

ASN, Archivio Bagnara Ruffo, F.1-54/54-59. Resoconti delle adunanze dell'Amministrazione della Navigazione a Vapore (vari opuscoli e documenti), Varie, 213.

ASN, Protocollo Ministero Marina, anno 1819.

ASN, Protocollo Ministero Marina, n. 533 anno 1820.

ASN, Protocollo Ministero Marina, n. 1021 anno 1820.

ASN, *Tribunale di Commercio di Napoli*, Atti depositati. Cause 1855-1875.

ASN, *Fondo Sassone-Corsi*.

Bollettino delle Leggi del Regno di Napoli, 1810, Tomo I.

Le Moniteur Universale, 13 novembre 1818.
Prammatica I, tit. 179, *De Officio Nautis et Portibus*, 7 aprile 1741.
Prammatica V, tit. CLXXIX, 1746.
Prammatica XIII, tit. CLIV, 8 dicembre 1751.
Prammatica XIV, tit. 94, *De Officio Nautis et Portibus*, 16 dicembre 1751.
Prammatica I, tit. 191, *De Officio Admiratus et Consulatus*, 6 dicembre 1783.
Regolamenti da osservarsi per il Consiglio di Stato da tutti i nostri ministri e segretari di Stato, Stamperia Reale, Napoli 1826.

INDICE NOMI

- Acton, John Francis Edward, 18, 19, 20, 21, 25, 33
Afan de Rivera, Carlo, 54
Alvarez di Toledo, Pietro, 72
Andriel, Pierre, 39-43, 45, 47, 48, 59, 70, 76, 198
Appelt, Emmanuel, 44, 101
- Bansa Meuricoffre, Victoria, 103
Beccadelli Bologna, Giuseppe, 18
Benucci, Domenico, 61, 62, 188, 196
Beranger, Charles-Antoine, 25, 101, 198
Bianchini, Ludovico, 60
Bixio, Gerolamo «Nino», 157
Block, Teodoro, 62
Bonaparte, Giuseppe, 27, 28, 50
Bonaparte, Napoleone, 27, 30, 31
Bonucci, Giovan Battista, 74
Borbone (dinastia), 18, 26, 50, 151
Bourguignon, Giovanbattista, 44
Brunel, Isambard Kingdom, 122
Buonocore, Mariano, 62
- Cacace, Carlo, 188
Cafiero, Ferdinando, 97, 98, 190
Cafiero, Raffaele, 70, 81, 187
Capece (famiglia), 195
- Caracciolo, Luigi, 72
Carlo III di Borbone, 7-13, 15, 17, 23
Carson, John, 133-135, 139-142
Cartoux, Joseph, 157, 158, 160, 162, 163-166, 168, 169
Castrone, Giuseppe, 169
Catalano, Domenico, 44, 48
Catalano, Enrico, 128, 129, 146, 148, 152, 155, 160, 162, 167-170, 189
Caterina II di Russia, 22
Cattaneo Della Volta, Domenico, 17
Championnet, Jean Étienne, 27
Chrétien, Luigi, 141
Cianelli, Giuseppe, 189
Clerc, Claude, 62
Consiglio, Luigi, 66, 144
Cottrau, Giuseppe, 44
Court, William à, 34
Cunard, Samuel, 115
Cusmano, Pietro, 107
- D'Aquino, Francesco Maria V., 22
D'Urso, Michele, 139
Davies, John, 62, 196
De Berner Catalano, Marianna, 128, 129, 146, 152, 155, 160-162, 167, 170, 189
De Berner, Luisa, 128, 129, 146, 152, 155, 160-162, 167, 170, 189
De Cola, Santi, 133
De Cosa, Raffaele, 110

De Jorio, Michele, 18
 De Martino, Andrea, 46, 59, 65, 67, 187
 De Matteo, Luigi, 175, 177
 De Pace, Luigi, 134, 190
 De Pace, Salvatore, 134, 190
 De Riso, Gennaro, 159, 161, 168, 169
 De Thomasis, Giuseppe, 37
 De' Medici di Ottajano (famiglia), 76, 105
 De' Medici di Ottajano, Luigi, 35, 41, 42, 44, 53, 55, 58, 64, 65, 195
 De' Medici, Giuseppe, 72
 Degas (famiglia), 76, 105, 195
 Degas, Augusto, 61, 105
 Degas, Edgar Hilaire Germain, 159, 165
 Degas, Eduardo, 159
 Degas, Ilario, 61, 105, 109, 144, 162, 196
 Degrossi (De Grossi), Giulio, 62, 109, 147, 174
 Del Gaudio, Giovanni, 109, 144
 Dentice, Francesco, 144
 Desjobert, Charles, 197
 Di Somma, Tommaso Maria, 34
 Dickens, Catherine «Kate», 117-120
 Dickens, Charles John H., 115-120
 Doria (famiglia), 195
 Doria d'Angri, Marino, 153
 Doria d'Angri, Teresa, vedi Lefèbre, Teresa
 Dupont, Maurizio, 44, 48, 59, 61, 67
 Falcon, Enrico, 72
 Ferdinando I delle Due Sicilie, 31, 60, 61
 Ferdinando II di Borbone, 66, 73, 182, 183
 Ferdinando IV di Borbone, 9, 12, 13, 17, 18, 20-25, 31, 33, 34, 36, 43, 55, 61, 103
 Ferrante, Domenico, 188
 Ferrara, Domenico, 144, 145
 Fiedler Cartoux, Elisabetta, 157, 168
 Filangieri (famiglia), 76
 Filangieri, Carlo, 44, 48, 186, 195, 196
 Filosa, Stanislao, 44
 Finizio, Gennaro, 61
 Fiocca, Giustino, 173
 Florio (famiglia), 143, 176, 181
 Florio, Vincenzo, 176, 179-181, 194
 Fourquet (Forquet) (famiglia), 195
 Fourquet (Forquet), Carlo, 44, 48, 195, 198
 Francesco I d'Austria, 17
 Francesco I di Borbone, 55, 60, 61, 66, 103, 107
 Fulton, Robert, 39
 Gagliardi, Luigi, 62
 Galanti, Giacinto, 99, 106, 107
 Galanti, Giuseppe Maria, 14, 24
 Garibaldi, Giuseppe Maria, 145, 182, 193
 Genovesi, Antonio, 9
 Gioia, Gennaro, 67
 Guerra, Camillo, 62

- Guerrazzi, Domenico, 97-99, 149
- Guppy, Thomas Richard, 91, 122, 124, 125
- Hackert, Jakob Philipp, 20
- Halsey, Ethelbert Arthur
- Sackville, 133
- Halsey, Thomas Plumer, 133, 140
- Hornbostel, Adolfo, 184
- Imbert, Antoine, 19
- Ingham, Beniamino, 180
- Jefferson, Thomas, 30
- Johnson Halsey, Federica, 133
- Joli, Antonio Francesco L., 27
- La Tour d'Auvergne, Emmanuele de, 72
- La Tour, Francesco de, 189, 190
- Labonia, Gaetano, 149, 153, 159, 165
- Lapegna, Gaetano, 43
- Laviano (famiglia), 76
- Laviano del Tito, Federico, 159
- Laviano, Domenico, 76, 143, 145, 165, 170, 174, 196
- Lazzuolo, Carlo, 96
- Lefèbvre "de Clunière", Flavia (Flavie), vedi Raigecourt-Gournay, Flavie o Flavia
- Lefèbvre "de Clunière", Francesco Ernesto, 104, 116, 117, 119, 125, 128, 129, 144, 146, 148, 152, 155, 158-165, 167-170, 189, 196, 198
- Lefèbvre "de Clunière", Louise «Luisa», vedi Saluzzo, Louise «Luisa» di
- Lefèbvre "de Revel", Joseph-Isidore, 101
- Lefèbvre "de Rochenu", Rose Anne «Rosanne», vedi Lefèbvre o Le Fèbvre "de Clunière", Rose Anne «Rosanne»
- Lefèbvre (famiglia), 74, 76, 104, 146, 195
- Lefèbvre o Le Fèbvre "de Clunière", Auguste «Augusto», 44, 103, 104
- Lefèbvre o Le Fèbvre "de Clunière", Charles-Flavien «Carlo», 25, 41, 44, 48, 63, 70, 72, 101-104, 108, 110, 125, 127, 128, 144
- Lefèbvre o Le Fèbvre "de Clunière", Rose Anne «Rosanne», 104
- Lefèbvre, Teresa, 116, 117, 119
- Leopar, Pietro, 19
- Lezzani, Lorenzo, 62
- Libetta, Giuseppe, 45, 46
- Lucchesi Palli (famiglia), 105, 195
- Lupo, Maurizio, 177
- Mahum Pascià, 35
- Marchebeus (pseudonimo), 68, 81
- Maresca, Antonino, 22
- Maria Carolina d'Asburgo-Lorena, 17
- Mathieu, Jean Sabin, 22
- Mele, Angelo, 169

Meuricoffre (famiglia), 74, 195
 Meuricoffre, Achille, 95, 103, 151
 Meuricoffre, Oscar, 103, 151
 Miceli, Francesco, 133, 134, 136, 138-141
 Minutolo, Leopoldo, 113
 Monti, Bartolomeo, 165
 Monticelli, Teodoro, 44
 Murat, Gioacchino, 27, 29-31, 33-36, 54

 Napier, Robert, 115
 Napoleone Bonaparte, vedi Bonaparte, Napoleone
 Naselli, Diego, 33, 43

 Omar Pascià, 35
 Orlando, Carlo, 62

 Pajol, Pierre Claude, 40
 Parisi, Giuseppe, 25
 Patrelli, Mario, 141
 Peel, Robert jr., 131, 133, 140
 Peel, Robert, 140
 Persico (famiglia), 195
 Persico, Angelo, 159, 171, 174
 Persico, Rosario, 196
 Pignatelli (famiglia), 195
 Pignatelli Ruffo (famiglia), 76
 Pignatelli Strongoli (famiglia), 105
 Pignatelli Strongoli, Ferdinando, 148
 Pignatelli Strongoli, Francesco, 76, 105, 148
 Pignatelli, Giuseppe, 44
 Pignone del Carretto, Giuseppe, 165

 Pinkney, William, 35, 36
 Pisacane, Carlo, 193
 Pizzardi, Camillo, 61, 62
 Politi Sicard, Giuseppina, 61
 Potenzani, Ludovico, 44
 Prota, Angelo, 170
 Prota, Pietro, 148

 Radogna, Lamberto, 12, 15, 23, 37, 99, 144
 Raigecourt-Gournay, Flavia «Flavie» de, 104
 Raigecourt-Gournay, Raoul Boisselin de, 104
 Ridgway, Carl James, 105
 Robinson, William, 185, 186
 Rodriquez, Eugenio, 141
 Rothschild (famiglia), 56, 57, 76, 104, 127, 150, 151
 Rothschild, Adelheid von, 104
 Rothschild, Adolph Carl von, 104, 127
 Rothschild, Anselm Alexander C. von, 104
 Rothschild, Carl Mayer von, 104, 127
 Rothschild, James (Jacob) Mayer von, 150
 Rothschild, Wilhelm Carl von, 104
 Rougon, Augusto, 44, 48
 Rovinello, Marco, 104, 195
 Rubattino, Raffaele, 99, 109, 149, 150, 188, 193, 194
 Ruffo, Fabrizio, 34

 Sacco, Vincenzo, 165
 Saluzzo di Lequile, Gioacchino di, 148, 149, 151,

152, 158, 159, 162, 167, 168,
 170, 171
 Saluzzo di Lequile, Lucia
 (Lucie), 148, 163, 170
 Saluzzo, Louise «Luisa» di,
 163
 Sampson, Carlo, 137
 Scovazzo, Luigi, 81, 86
 Serra (famiglia), 195
 Serra, Agostino, 44
 Serra, Luciano, 165
 Serra, Nicola, 109, 165
 Serristori, Luigi, 42
 Sicard (famiglia), 72, 74, 94,
 103, 195
 Sicard, George, 25, 39, 61-63,
 66-72, 198
 Sicard, Joséphine, 72
 Sicard, Leopoldo, 62, 66, 70-
 72, 74, 103
 Sideri, Augusto, 159
 Sideri, Ernesto, 154
 Staiti (famiglia), 105
 Staiti, Giobatta, 127
 Stella, Francesco, 55, 56
 Stendhal, pseudonimo
 di Marie-Henri Beyle, 75
 Stewart, Robert, 34
 Stolte, Federico, 154, 159
 Strongoli (famiglia), 195
 Strongoli, Francesco, 76

 Tanucci, Bernardo, 17, 18
 Tommasi, Donato Antonio, 33,
 43
 Torelli Viollier, Eugenio, 103
 Torelli, Francesco, 103
 Torlonia (famiglia), 195
 Torlonia, Alessandro, 196
 Torlonia, Marino, 62

 Valentin, Edoardo, 44, 136
 Valentine, Edward, 56, 57
 Valentine, Routh, 56, 57
 Vallin, Walther, 56, 57
 Viollier o Vollier (famiglia),
 74, 195
 Viollier o Vollier, Auguste, 25,
 62, 101-103, 106, 113, 128,
 130, 144, 194, 196, 198
 Viollier Torelli Joséphine, 103

 Wilding, Giorgio, 57, 59, 62
 Wolff, Fortunato, 44

 Zaccagnino, Vincenzo, 82

Il presente volume è un'edizione privata.
È vietata la vendita al pubblico.