
LA MARINA MERCANTILE
E IL COMMERCIO MARITTIMO NAPOLETANO
NEL SECONDO PERIODO BORBONICO

Alla fine del Settecento, l'autore di una memoria anonima e inedita (1), quasi riassumendo in breve quanto l'evidenza metteva in luce, incitava il governo borbonico alla costituzione di una forte marina mercantile: « Il fondamento di un commercio utile è la potenza marittima..... Qual dimostrazione più evidente della necessità della marina pel commercio? La Francia e l'Inghilterra vengono a prendere i nostri generi e ci lasciano non denaro, non oro, non argento ma le loro manifatture che sono i nostri generi stessi da loro lavorati. Prendono i nostri generi per uno e li rivendono a noi stessi lavorati, moltiplicati per dieci.... Dunque se vogliamo far commercio, altra risorsa non abbiamo che la marina per trasportar da noi stessi i nostri generi e riportar denaro ». E parecchi anni più tardi, nel 1834, l'autore di una relazione anonima del Ministero di guerra e marina (2) ammoniva: « Un governo saggio e della prosperità pubblica sollecito ricusar non deve le operose sue attenzioni alla marina mercantile, siccome quella che, apprestando con la esportazione

(1) *Stato della marina e del commercio nelle Due Sicilie in confronto agli altri regni d'Europa*, in **Arch. Stato Napoli**, *Scritture di Acton*, XXIII, 2. Cfr. su argomenti affini, per la stessa epoca, id. id., IV, 6 - 12, 15 - 6, e XXVII, 4.

(2) *Schiarimenti da servire alla compilazione dell'articolo sulla statistica della marina mercantile etc.*, in **A. S. N.**, *Min. guerra e marina*, fascio 3652.

modi facili e spediti allo smercio degl'indigeni prodotti, aumenta a gradi a gradi la massa della nazionale ricchezza e fa fiorire ad un tempo le industrie rurali, le arti, le manifatture, etc. ». Nè mancavano a tali considerazioni di carattere generale, considerazioni più strettamente locali: « Nessuno potrà richiamare in dubbio — scrive anche nel 1834 un ufficioso scrittore degli « Annali delle Due Sicilie (1) — essere il Reame di Napoli per felice positura acconcissimo a' traffichi: quasi nel cuore del Mediterraneo; eccetto che da una parte, da tre mari bagnato; nelle sue lunghissime coste pieno di golfi e seni e baje e cale d'ogni maniera; abitato da numerosa popolazione littorana, dedita alle cose marinesche, pronta, risoluta, sobria, intelligente ». Verità, tutte queste, evidenti ma che purtroppo non potettero dar frutti in pratica — malgrado le antichissime tradizioni marinare del nostro popolo meridionale — nel Settecento, nella prima restaurazione borbonica e nel periodo francese a cagione dello stato di guerra quasi permanente, per la « mancanza di una marina guerriera che avesse potuto difendere i siti lunghesso il mare ed in generale la nostra navigazione da' pirati africani » (2), per i gravosi privilegi accordati alle marine francese, inglese e spagnola, per l'antiquata legislazione marinara. È con la seconda restaurazione borbonica che cominciano i prodromi della rifioritura della nostra marina mercantile; rifioritura sospinta e aiutata dalla pace ristabilita in Europa, dalle nuovi leggi di navigazione del 1816, 1818 e 1826 e infine dall'accordo intervenuto con le potenze barbaresche (1816), per cui mezzo, malgrado « l'offesa del nazionale orgoglio, si salvò per piccola mercede i commercianti dal pericolo di schiavitù, il commercio da molti danni » (3).

(1) *Specchio della marina merc. de' Reali Domini al 1° luglio 1833*, in *Annali cit.*, IV, fasc. VII, Napoli, 1834, p. 23.

(2) **L. Bianchini**, *Della storia delle finanze del Regno di Napoli*, 3^a ed., ivi, stamp. Reale, 1859, p. 379.

(3) **P. Colletta**, *Storia del Reame di Napoli*, l. VIII, c. II, n. XXXII (ed. Losanna, Buonamici, 1862, II, p. 215). Cfr. anche **V. Morelli**, *I « Barbareschi » contro il Regno di Napoli*, ivi, Ceccoli, 1920, pp. 34 - 41.

È pertanto dal 1816 che comincia la vera storia di una numerosa e notevole marina mercantile napoletana, che sempre più andò sviluppandosi per inserirsi quindi, nel 1860, in quella del nuovo Regno d'Italia. Ma quali furono le vicende di questa marina? quali i dati essenziali della sua costituzione? quali i dati del commercio marittimo del Mezzogiorno?

Malgrado l'evidente importanza dell'argomento, finora — tranne qualche pubblicazione ufficiale degli « Annali delle Due Sicilie » (1) — fu solo il Bianchini nella sua nota e celebrata opera (2) che cercò rispondere a queste domande: perché quasi niente vi aggiunge l'Arias (3), come ben poco, prima, vi avea accennato Matteo de Augustinis (4), il noto docente privato di scienze economiche (5). Chè anzi notizie assai contraddittorie ed evidentemente errate ci danno questi due ultimi autori: il secondo restringe la marina mercantile napoletana a sole 700 o 800 tonnellate nel 1806, 1200 nel 1815, 8000 nel 1824, ponendo così cifre di una esiguità assurda (6), il primo, viceversa, pone una cifra troppo grandiosa per il 1855: 913006 tonnellate! (7) Nè, d'altra parte, è facile orientarsi fra i più disparati giudizi: chè mentre il Bianchini nota e dimostra l'incremento e il rapido rifiorire della nostra marina, ecco

(1) Cfr. nota prec. e note segg.

(2) Op. cit., spec. a pp. 534 - 46.

(3) *La questione meridionale*, I, Bologna, Zanichelli, [1920], pp. 163 - 70.

(4) *Della condizione economica del Regno di Napoli*, ivi, tipografia Manzi, 1833, a pp. 83 - 9.

(5) Su di lui, cfr., per tutti, A. Zazo, *Da R. di Benevento a F. de Sanctis*, (in collab. con me), Napoli, Itea, 1926, pp. 237 - 43; nonchè M. Pantaleoni, in *Palgrave's Dictionary of Political Economy*, ed. Higgs, London, Macmillan, 1925, I, p. 72.

(6) P. 88: nel 1825 il tonnelloaggio era di 107938!

(7) P. 163: l'A. dichiara di riferire dal Bianchini, ma questi (cfr. più oltre) dà la cifra di 212965.

che il De Cesare parla di « lento progresso » (1) e che già prima alcuni scrittori la denigravano addirittura, come, a tacer d'altri, fece nel 1848, Domenico Cervati, già capitano del genio idraulico, in un raro opuscolo (2), ove parla con disdegno del ministro Santangelo (da lui raffigurato quale un'oca vestita delle penne del pavone) e ove tratta dello squallore, della ruina, delle deplorabili condizioni della marina.

Noi, appunto in base a quanto ci dicono lavori editi, ma specialmente a quanto ci dicono documenti inediti del R. Archivio di Stato di Napoli, cercheremo di ricostruire rapidamente le vicende della marina mercantile e del commercio marittimo del Mezzogiorno dal 1816 al 1860 (3).

* * *

Anzitutto, accennerò ad alcuni dati statistici essenziali (4): il Bianchini ci dà soltanto quelli del 1825 e 1855; con il sussidio

(1) *La fine di un Regno*, I, 3^a ed., Città di Castello, Lapi, 1909, p. 194.

(2) *Considerazioni sullo stato attuale della marina merc. e proposta di necessarie riforme*, Napoli, tip. Manuzio, 1848.

(3) Le nostre indagini riguardano soprattutto la marina a vela, chè per quella a vapore si ha ora il notevole lavoro di **C. Perfetto**, *Vicende della marina merc. a vap. nel Reame delle Due Sicilie*, estr. *Atti R. Istituto d'incoraggiamento*, Napoli, 1923. Sull'argomento, però, altre ricerche potrebbero condursi nell'Arch. di Stato di Napoli, su docc. sconosciuti al Perfetto. Ad es., sul « Ferdinando II » e il « S. Wenefreda » cfr. *Min. marina*, fasci 117, 713, 717; *Delegazione di Salute al porto di Napoli*, rapporti del 1849; sul « Nettuno », *Min. marina*, fasci 717 e 722; *Deleg. Salute*, id.; *Min. Finanze*, esercizio 1846, cap. 86; sul « Veloce » del Duca Torlonia, *Min. marina*, fasci 717 e 723; sui piroscafi dell' « Impresa dei piroscafi Siciliani » (Florio), *Min. marina*, fascio 296; sul contratto di noleggio fra il governo italiano e la « Compagnia di navigazione a vapore » stipulato il 3 ottobre 1860, per i piroscafi « Amalfi », « Sorrento » e « Mongibello », cfr. *Min. marina*, fascio 296.

(4) I dati — ripeto — riguardano la marina a vela; quella a vapore solo intorno al 1860 raggiunse le 20 unità: cfr. **Perfetto**, id., p. 81.

degli « Annali delle Due Sicilie » e di alcuni documenti inediti, darò anche quelli del 1818, 1833, 1834, 1838, 1839.

Sappiamo così che nel 1818 v'erano 2387 navi (1); nel 1825, 5008 (2); nel 1833, 5328 (3); nel 1834, 5493 (4) — di cui 1240 nella sola provincia di Napoli (5) —; nel 1838, 8892 (6); nell'anno seguente, 9174; nel 1855, 8988 (7). Parallelamente, il tonnello saliva da 107938 del 1825 a 168320 nel 1834, e a 213298 nel 1839 per restare quasi stazionario — 212965 — nel 1855; e anche parallelamente i marinai imbarcati che nel 1834 erano 36267 — di cui 12120 nella sola provincia di Napoli — salirono a 52514 nel 1839 (8).

Navi, queste, barche e barchette (9), costruite quasi per intero nel Regno, chè nel 1833 solo 90 ne appaiono costruite

(1) *Specchio cit.*, *Annali* 1834.

(2) **Bianchini**, *id.*, p. 541.

(3) *Specchio della marina merc. al 1° gennaio 1839*, in *Annali civili*, LXXV, fasc. LI, 1841; cfr. relazione ministro Santangelo. Lo specchio invece cit. del 1834 dava la cifra di 3283, ma il ministro nota che la sua cifra era dovuta a nuove ricerche da parte degli intendenti.

(4) *Specchio marina merc., al 1° gennaio 1834*, in *Annali civili*, VII, 1835, fasc. XIII, pp. I - VII.

(5) A. S. N., *Min. marina*, « Stato de' Bastimenti di R. Bandiera ascritti alla prov. di Napoli.... dal 1816 a tutto giugno 1834 »: fu ricavato dai Registri della Commissione marittima di Napoli.

(6) Cfr. questa e seg. indicazione in *Specchio* 1839 *cit.*

(7) **Bianchini**, *id.*, p. 541.

(8) Cfr. i tre *Specchi cit.*, lo *Stato cit.* e **Bianchini**, *id.*

(9) Per la nomenclatura del naviglio, riferirò qui quelle dello *Stato cit.* e quella del **Bianchini**, *id.*, p. 541. Il primo classifica in « polacche, brigantini, pinchi, golette, bombarde, schiabecchi, mistici, filuche, filuconi, gozzoni, tartane, tartanelle, martigani, marielli, bovi, paranzelli, gozzi »; il secondo in « barche, brigantini, brik - scooner, golette, navi, polacche, mistici, trabacoli, pielaghi, feluche, feluconi, pinchi, martingane, cutter, bombarde, bovi, braciere, velacciere, paranze, paranzelli, sciabecchi, speronari, tartane, tartanoni, tartanelle, martinganelle, scoglierie, banche, gozzi ».

all'estero; nel 1834, 138; nel 1839, 237 (1). Quanto, poi, a maggiori particolari, ne abbiamo per alcuni anni: fra le navi efficienti nel 1833, occorre notare che 222 stazzavano dalle 200 alle 300 tonnellate e 42 dalle 300 in poi; fra quelle efficienti nel 1839, dette cifre erano portate, rispettivamente, a 245 e a 64 (2); fra quelle del 1855, infine, come riporta il Bianchini (3), si hanno 16 *piroscafi* di globali 3859 tonnellate, 16 *barche* di 6913 tonnellate, 6 *navi* di 2036 tonnellate, essendo frequente la costruzione di legni fino alla portata di 800 tonnellate l'uno. Quanto all'uso di questo naviglio, sappiamo che nel 1834, 4455 erano addette alla pesca e al cabotaggio e 938 per il commercio con l'estero, e che nel 1839 le cifre salirono, rispettivamente, a 7715 e a 1459 (con marinai 38066 e 14448) (4). E quanto alla dislocazione delle navi, per la provincia di Napoli, sappiamo che, nel 1834, se ne trovavano a Napoli 233, a Piano 175, a Castellammare 133, a Procida 142, a Torre 379 (5).

Insomma, come nota il De Augustinis (6), « dal 1816 e più di tutto dal 1824 [al 1833]..... la nostra crescente e prosperante Marina..... fece un passo inatteso anche pei più previdenti »; o, come nota il Bianchini (7), essa dal 1825 al 1855 si raddoppiò quasi, e anzi ebbe « il maggiore incremento per le navi di più grossa portata in una ragione molto maggiore dell'aumento totale », aumento « tanto più rilevante, in quanto si operò in mezzo a' grandi rivolgimenti che ebbe la navigazione..... per effetto de' piroscafi, e segnatamente de' piroscafi ad elica atti grandemente al trasporto delle merci in brevissimo tempo e con tenui noli »; nonché senza avere « grandi incoraggiamenti » governativi, essendo il contributo statale

(1) Cfr. i tre *Specchi* cit.

(2) Cfr. i due *Specchi* cit.

(3) Op. cit., p. 542.

(4) Cfr. i due *Specchi* cit.

(5) Cfr. lo *Stato* cit.

(6) Op. cit., p. 86.

(7) Op. cit., p. 542.

di soli 4 ducati a tonnellata. E ciò nonostante — occorre ancora notare — i trattati commerciali che Ferdinando I dovette nel 1816 e 1817 concludere con la Francia, l'Inghilterra e la Spagna, cedendo alle loro pretese (che rimontavano a trattati settecenteschi), con l'accordare alle merci trasportate da navi di quelle nazioni la diminuzione di dazio del 10 %, nei confronti della stessa nostra marina (1).

* * *

Ma se l'azione del governo solo per poco cooperava direttamente all'incremento del numero delle navi e all'aumento della loro portata, indirettamente vi provvedeva con il costruire o migliorare porti e fari, con il perfezionare o fondare scuole nautiche, con il favorire le compagnie di assicurazioni marittime, con il legiferare con spirito più consentaneo ai tempi, innovando e togliendo restrizioni.

E urgenti lavori si fecero a molti porti che si erano andati colmando, specie nell'Adriatico e nell'Jonio, come a Gallipoli, dove dal 1853 al 55 si lavorò alacrememente per ducati 31000; a Brindisi, ove sino all'agosto 1848 si spesero oltre 30000 ducati e altre costruzioni si fecero per altri ducati 547000 sino al 1856; a Molfetta, ove si spesero dal 1848 al 57 ducati 106000; a Barletta, ove nel 1852 - 3 si eseguirono rilevanti opere di cavamento e di costruzione; ad Ortona, ove nel 1847 si migliorò il porto, dedicandolo alla regina Maria Teresa; a Cotrone, ove nel 1818 si tentò spurgare il porto, spendendovi 807000 ducati, senza soddisfacenti risultati.

E porti minori si aprirono, a Ischia, iniziato nel luglio 1853 e inaugurato nel settembre dell'anno seguente, dove nel luglio 1855 già penetrò la fregata a vapore *Tancredi*, per l'importo totale di ducati 81056; e a Nisida, iniziato nel 1854 per l'importo di molte migliaia di ducati, dai 30 ai 35000 l'anno; e ciò mentre

(1) Cfr. **Bianchini**, id., pp. 447-8 e 473; **Arias**, op. cit., pp. 171-2.

che a Napoli si facevano grandiose opere per il porto militare e per quello mercantile, secondo il progetto del 1853 dovuto al Viollier, direttore dell'Amministrazione della navigazione a vapore. Spese, queste, sostenute dal governo, tranne pochi contributi comunali (1).

E molti fari furono rifatti, « adottando in essi tutti i migliori trovati di Arago e Fresnel » (2), dietro proposta di una commissione composta dal fisico Melloni, dall'ing. Lauria e dall'alfiere di vascello Vacca: uno di I ordine a Ischia, uno di III sulla torre del Molo, quattro di IV alla punta della Campanella, a Procida, a Nisida e a Castellammare, due di V a Baja e alla punta S. Gennaro, alcuni a lume fisso, altri a lume variabile (3). E fuori la provincia di Napoli citeremo con il Bianchini (4), come più importanti, quelli di Gaeta, Ponza, Giovanni a Piro, Scaura, Brindisi e Molfetta. A saggio della spesa relativa, ricorderò che il mantenimento del faro di Nisida era appaltato per 24 ducati al mese (5).

E scuole nautiche si mantengono in vita o si migliorano: a Napoli, Meta, Carotto, Castellammare, Gaeta, Bari, Reggio, Palermo, Messina, Siracusa, Giarre - Riposto, Catania, di cui alcune sorte fin dall'ultimo ventennio del Settecento su iniziativa del Valletta (6);

(1) Cfr. **G. Carelli**, *Sommario di un Resoconto de' porti, fari e lazzeretti costruiti, in costruzione od in progetto..... a tutto l'anno 1855*, Napoli, tip. Nobile, 1858, spec. a pp. 19, 29, 38, 59, 64, 67, 75, 79, 81, 86. Su un progetto di porto franco a Nisida e su quello di Messina, cfr., per tutti, **L. Bianchini**, *Sul progetto di un porto franco a Nisida e di un lazzeretto da peste a Miseno*, Napoli, tip. Flautina, 1834, e **R. Decreto portante la conferma dell'ampliamento del porto franco di Messina**, Palermo, tip. Virzi, 1852.

(2) **Bianchini**, id., p. 516.

(3) **Carelli**, op. cit., p. 7.

(4) Op. cit., p. 516.

(5) **Carelli**, id., p. 31.

(6) Su di esse, cfr., per tutti, **A. Zazo**, *L'istruzione pubblica e privata nel Napoletano (1767 - 1860)*, Città di Castello, « Il Solco », 1927, ad nomen.

e nuove ne sorgono nel 1831 a Trapani e nel 1833 a Procida (1).

E insieme compagnie di assicurazioni per rischi marittimi si sviluppano: la prima (« Società Napoletana di Assicurazione ») sorse nel 1818 e giunse fino ad avere un capitale di 110000 ducati, diviso in 110 azioni; nel 1823 sorse la « Compagnia del commercio di Napoli » con 100000 ducati; nel 1825 una a Sorrento; l'anno seguente un'altra a Napoli. Nel 1856, le società erano ben quindici con ingentissimo capitale (2).

Ma anzitutto fu la legislazione a progredire, specie per impulso del Medici (3). E se certo è enfatico quanto scrive il ministro Santangelo (4) in una relazione del 1835 « la bandiera napoletana più non isventolava, come per lo innanzi, ne' porti stranieri; e delle navi regnicole..... altre barattavansi a' forestieri, altre si limitavano a trafficare nelle coste del Regno, ed altre da ultimo, per mancanza di noleggi, trovavano nella pescagione l'unica loro risorsa..... *Ma*, caduto il continentale sistema, vennero in soccorso della marineria mercantile i salutari provvedimenti emanati dal re Ferdinando I e dopo di lui dall'augusto genitore della M. V.; i quali, rianimatala e trattata dal torpore in cui giaceva, la resero mano a mano più attiva ed intraprendente che prima non era »; è pur certamente vero che grandi miglioramenti vi furono.

Con il primo *atto di navigazione* del 5 luglio 1816 (5) si ridussero di molto le onerose riscossioni e i molteplici diritti che

(1) Cfr. *Specchio* del 1833, in *Annali* cit., e *Schiarimenti* cit., nella quale ultima relaz. è molto diffusa la parte che riguarda Procida.

(2) **Bianchini**, id., p. 549.

(3) Cfr. **Perfetto**, op. cit., pp. 32 - 3. Sul Medici, cfr. **L. Blanch**, *Il Regno di Napoli dal 1801 al 1806*, ed. Schipa, in *Arch. storico napoletano*, VIII, 1913, pp. 96 - 9.

(4) Cfr. *Specchio* del 1834, in *Annali* cit.

(5) Per il testo di tutte le disposizioni di seguito cit., cfr. *la Collezione delle leggi e dei decreti reali* etc., Napoli, 1815 - 60.

inceppavano la navigazione, anche di cabotaggio; con il secondo del 30 luglio 1818 e con la parte relativa del codice commerciale — più esattamente, « leggi di eccezione per gli affari di commercio » — entrato in vigore il 1^o settembre 1819 (1), si introdussero altre modifiche; con il terzo del 27 febbraio 1826 (2) si regolò stabilmente la materia, presidente interinale del Consiglio dei ministri il Medici. Con questo importantissimo provvedimento, si costituì una Direzione generale per la navigazione commerciale, con a capo un retro - ammiraglio e il direttore generale dei dazi indiretti, da cui dipendevano dieci Commissioni marittime, composte dal capitano del porto (o da un ufficiale di marina, in mancanza) e da un controllore dei dazi indiretti, residenti in Napoli, Salerno, Amantea (poi Paola), Pizzo, Gallipoli (poi Taranto), Barletta, Manfredonia, Pescara, Giulianova e Gaeta (nel 1841 se ne aggiunse una undicesima a Reggio). Per la Sicilia, anche alla dipendenza della Direzione generale di Napoli, v'era una Commissione principale a Palermo composta dal direttore della dogana e dal capitano del porto, da cui, a lor volta, dipendevano sei Commissioni, formate come sopra e dislocate a Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Girgenti e Trapani. Un bastimento era considerato nazionale se di proprietà totale di sudditi del Regno ivi domiciliati e se il capitano e due terzi almeno dell'equipaggio fossero regnicoli; per navigare occorreva un « atto di riconoscimento » da parte della Commissione marittima competente, una « patente » e una « bolletta di spedizione »; per uscire dai porti del Regno, nei riguardi delle navi « forestiere », occorreva un passaporto.

Altri provvedimenti minori si ebbero e prima e dopo del 1826: con due decreti 9 novembre 1818 fu ridotto dal 25 al 10% il dazio d'importazione per le navi costruite all'estero, ma di proprietà

(1) Cfr. **F. Nicolini**, *N. Nicolini e gli studi giuridici nella prima metà del sec. XIX*, Napoli, tip. Giannini, 1907, p. LIV, e **P. Del Giudice**, *Storia del diritto it.*, Fonti, Milano, Hoepli, 1923, p. 190.

(2) Cfr. **Del Giudice**, *id.*, p. 200.

di regnicoli, e furono liberate da ogni dazio e multa le navi costruite nel Regno per conto dell'estero. Con decreto 3 novembre 1823 si concesse un premio di ducati 2 o 3 a tonnellata per ogni legno maggiore di 200 tonnellate costruito nelle provincie continentali, proibendosi, nello stesso tempo, l'esportazione del legname da costruzione: misure che furono estese alla Sicilia con i decreti del 27 gennaio e 30 novembre 1824.

Altre agevolazioni furono date circa i dazi: già l'olio godeva della esenzione del terzo della gabella all'uscire dai porti siciliani; con decreto 13 gennaio 1824 fu diminuito del 10 % in Sicilia il dazio di importazione e esportazione. Con altro decreto 20 novembre stesso anno, si concesse la franchigia del 10 % di dazio sulle mercanzie importate o esportate da bastimenti nazionali; si elevò tale franchigia al 30 %, sui diritti di quelle trasportate dal Baltico e al 40 % per quelle dalle Indie e dalle Americhe. Nello stesso tempo, si abolì ogni formalità e pagamento di diritti per il traffico di cabotaggio lungo le coste del Regno al di qua e al di là del Faro; si scemò il dazio sulle merci straniere necessarie alle nostre industrie; si abolì quello sulle derrate indigene esportate con navi regnicole che trovavansi in concorrenza con quelle di altri stati.

Un cenno a parte merita il dazio sull'olio, che tanta parte costituiva delle nostre esportazioni: nel 1815, si riscuotevano grana 42 a staio; nel 1824, grana 30 a staio per l'esportazione su navi straniere e grana 20 per quella su navi nostrane; nel 1853, rispettivamente, 6 e 4 ducati a cantaio; nel 1856, 3,50 e 2,20 a cantaio (1).

Ricorderò, infine (2), due importanti provvedimenti specifici per la marina a vapore: il « Regolamento per la Reale Delegazione

(1) Cfr. **Bianchini**, id., pp. 545 - 6.

(2) Per quanto riguarda la legislazione relativa ai porti, cfr. i regolamenti sovrani del 20 settembre 1816, 28 febbraio 1826, 30 agosto 1840, 16 febbraio 1841, 20 novembre 1859, legge, quest'ultima, che fu seguita anche dalla Commissione consultiva dei porti istituita dal nuovo

dei pacchetti a vapore stabilita in Napoli » del 20 agosto 1836, e quello « per la navigazione notturna dei bastimenti a vapore » del 1° maggio 1853. Legislazione, quindi, quella del secondo periodo borbonico, che veramente agevolò e seguì l'incremento della marina mercantile e per mezzo della quale, specie dal 1845 in poi, « si inaugurò un periodo di protezione moderata, che, pur accordando alle industrie ed alla agricoltura nazionali una tutela talvolta non trascurabile, non consenta certo alla produzione nazionale di viversi neghittosamente all'ombra dei dazi doganali » (1). Legislazione, a dire in una parola, che si riconnette a quella buona amministrazione dello Stato borbonico, che costituisce una « verità a cui crediamo nessuno potrà mai opporsi » (2).

* * *

Ma sin dove giungevano i navigli borbonici che facevano commercio con l'estero? raggiungevano soltanto i paesi vicini d'Italia e Malta e la Francia, oppure si avventuravano in paesi più lontani? Non che — diciamo subito — le navigazioni anche transoceaniche fossero cosa rara a quei tempi, specie nei riguardi delle marine francese, e inglese, e olandese; ma certo sempre una testimonianza esse erano della floridezza e della qualità di una marina. Anche qui, a ogni modo, notizie discordanti si hanno, chè mentre il De Cesare asserisce che negli ultimi anni di Ferdinando II « la marina mercantile era formata quasi interamente di piccoli legni, buoni al cabotaggio e alla pesca » e che « la navigazione si limitava alle coste dell'Adriatico e del Mediterraneo » (3), ecco che il De

governo italiano, come risulta dal *Rendiconto delle deliberazioni della Comm. cons. d. P. istituita presso il dicastero de' lavori pubblici*, Napoli, Stamp. nazionale, 1861.

(1) **Arias**, op. cit., p. 172.

(2) **N. Cortese**, *L. Blanch e il partito liberale moderato nap.*, in *Arch. stor. nap.* cit., p. 292, n. 1.

(3) *Op. cit.*, pp. 133 - 4.

Augustinis, al contrario, scrive: « prima del 1806.....; più lunghi viaggi de' nostri capitani mercantili segnavano Trieste, Venezia, Ancona, Livorno, Malta, Genova; eran rari e famosi i nostri marinai che vedevan Marsiglia, o toccavano le coste di Francia. Ormai [1833] Pietroburgo, Tangaroc, Odessa, Smirne, Alessandria, Tunisi, Algieri, Tripoli, i porti di Spagna, di Portogallo, d'Inghilterra, degli Stati Uniti, del Brasile, ed ultimamente di Buenos - Aires, son viaggi che non più spaventano i nostri negozianti, e la marina napoletana » (1); ed ecco che lo stesso confermano le annotazioni agli specchi statistici del 1833, 34 e 39 (2). E, d'altra parte, mentre il Bianchini asseriva che gli armatori napoletani, non potendo sostenere la concorrenza dei piroscafi esteri « che si erano impadroniti dei traffici lunghezzo le coste del Reame di Napoli » (a cagione degli esosi trattati del 1816 - 7), « lasciando il meschino traffico di costa si erano spinti audacissimi con grande successo in lontani mari, affrontando i pericoli di lunghe e stentate navigazioni per farvi migliori commerci e ricavare più frequenti e pingui noleggi » (3); ecco che l'Arias ben nota che « con decreto 20 luglio 1845 il commercio di cabotaggio era stato riservato alla bandiera nazionale, sicché, per gli ultimi anni del Regno, la descrizione del Bianchini non appare in tutto conforme al vero » (4).

Or su queste questioni credo poter indagare qui con dati evidenti, non tanto attraverso le cifre già riferite sul numero delle navi trafficanti con l'estero — poiché per l'estero si intendevano naturalmente anche gli stati italiani —, quanto attraverso documenti inediti degli anni 1850, 51, 52, 55, 57, cioè i rapporti dei consoli del Regno nei più importanti e lontani porti di Europa, nonchè di America, in cui si riferisce sul movimento del naviglio

(1) Op. cit., p. 87.

(2) In *Annali civili* cit.

(3) P. 542; per i viaggi lontani dei marinai di Procida, cfr. *Schiarimenti* cit.

(4) P. 164; cfr. sul decreto del 1845, **Bianchini**, id., p. 473.

borbonico (1). Ecco i risultati dello spoglio di tali relazioni mensili o trimestrali, le quali si riferiscono naturalmente a navi a vela.

Attraverso lo stretto del Sund, provenienti sia dal Mar del Nord che dal Baltico, passarono di nostre navi, nel giugno 1850, 4; nel luglio, 9; nell'agosto, 19; nel settembre, 16; nell'ottobre, 8; nel novembre, 5; nel giugno 1851, 9; nel luglio, 8; nell'agosto, 17; nel settembre, 5; nell'ottobre, 3; nel novembre, 1: totale, rispettivamente, per sei mesi, 61 e 43. Nel semestre, poi, dal gennaio al giugno 1857, 20 in tutto. A Pietroburgo, ne giunsero nell'aprile 1852, 9; nel maggio, giugno e agosto 1857, 1, 10 e 9. A Costantinopoli, 362 nell'intero anno 1855; a Smirne, nell'intero anno 1857, 57; ad Amburgo, in due trimestri dello stesso anno, 3; a Stettino, 1 nave per ciascuno dei mesi di giugno, luglio e dicembre 1857; a Brema, 9 in due trimestri — sempre del 1857 —; nei Paesi Bassi, 41 in otto mesi — anche del 1857 —; agli Stati Uniti, 9 nel primo trimestre 1857, 6 nel terzo e 2 nel quarto.

Chè se poi volessimo accontentarci del movimento con la Francia, ecco l'importante dato riferito dal Bianchini (2): « Sul totale di legni al numero di 9284 della portata di tonnellate 1942270 che nel 1855 sono entrati ed usciti ne' porti della Francia, si è calcolato che appartengono a marine straniere tonnellate 1275728, ossia il 64%, divise pe' seguenti stati: Inghilterra, 835812 tonnellate; Due Sicilie, 69360..... Di modo che la bandiera delle Due Sicilie tiene il primo luogo dopo della inglese nella navigazione a vapore colla Francia. E se considerasi che la bandiera inglese prende il primo posto soltanto nel passo di Calais pe' servigi di due corse al giorno tra l'Inghilterra e la Francia, si scorgerà che la bandiera delle Due Sicilie è la più importante, fatto solo eccezione del Loyd Austriaco e delle *Messageries imperiales* francesi tanto largamente sussidiate da' rispettivi governi ».

(1) Cfr. A. S. N., *Ministero affari esteri*, 3.º ripartimento, *ad nomen*.

(2) Id., p. 542.

Così l'asserzione del De Cesare viene pienamente smentita, per quanto però è anche certo, d'altra parte, che pur « nei lontani mari sempre più difficile diveniva alla marina del Regno di sostenere la concorrenza con quella estera » e ciò specie in America, dove il console di New York, nel secondo semestre 1857, indicava l'arrivo di un sol legno regio contro 20 anglo-americi e 7 di altra bandiera estera e dove, come scriveva in una sua relazione del 12 marzo 1860 la Camera di commercio di Napoli, « la bandiera del Regno — ma era, certo, ben naturale — non poteva gareggiare con quella Nord Americana » (1).

Anche lo sviluppo, poi, dei traffici con l'estero fu agevolato e sospinto dai nuovi trattati vantaggiosi di navigazione stipulati, affermandosi « la reciproca sopra miglior principio di uguaglianza di diritti e di scambi » (2): e ciò specie nel decennio 1845-55. Abrogati quei due gravosi del 1816-7 con la Francia e l'Inghilterra, ne vennero stipulati altri due nel 1845 con quelle nazioni e con la Russia; nel seguente anno con la Sardegna, gli Stati Uniti d'America, la Danimarca; nel 1847, con la Russia; l'anno seguente, con l'Olanda e con il Belgio; nel 1851, con la Turchia; nel 1853, con la Toscana; nel 1854, con l'Austria e lo Stato Pontificio. Il 18 dicembre 1854, infine, fu emanato il decreto — detto « memorabile » dal Bianchini (3) — con cui si stabilì che i vantaggi sui diritti di dogana e navigazione conclusi con gli stati esteri per le provenienze dirette valessero anche per quelle indirette, sempre che gli stati stranieri accordassero la reciproca per tutti i loro possessi. Con queste norme, furono definiti altri trattati: nel 1856, con Brema, Amburgo e Lubeca, con la Svezia, la Norvegia, la Spagna, l'America del Nord; nel 1858, con il Belgio, con il Mecklenbourg, con la Toscana. E insieme con questi accordi, naturalmente, furono istituiti o aumentati i consoli nei principali porti

(1) **Arias**, id., p. 164.

(2) **Bianchini**, id., p. 538.

(3) **Id.**, p. 538.

stranieri, i quali consoli, oltre a badare agli interessi dei cittadini regnicoli che sbarcavano o alle merci inviate, spedivano pure al governo notevoli rapporti sul prezzo delle derrate dei luoghi ove risiedevano (1).

*
* *
*

Ma forse anche più interessa il conoscere notizie statistiche sulle merci trasportate dalla nostra marina mercantile: si avrà così uno *specimen* evidente della sua importanza e del suo rifiorimento.

Ecco i dati circa l'esportazione per gli anni 1833, 37, 38 e la media di quelli per il quinquennio 1851 - 5 (2), computando il valore della merce in ducati: 11826437, 12560368, 13722217, 9523219 (è da notare, però, che questa ultima cifra, calcolata sui rapporti doganali, come nota il Bianchini (3), è minore della vera). Nel quinquennio anzidetto sappiamo pure che furono esportate a cura della marina nazionale tante merci del valore complessivo di ducati 47616093 di contro ad appena 2084741 trasportate per via di terra e a 13398103 trasportate da navi estere. Chè se poi si domandano maggiori particolari circa il contributo delle singole provincie, ecco che per il 1738 sappiamo come la Sicilia esportò per ducati 3605955, da un massimo di ducati 2356168 per la provincia di Palermo a un minimo di 7233 per quella di Girgenti, e il continente per ducati 10116261, dai conspiciui valori di ducati 5026012 e 2911051 per le provincie di Napoli e Bari al minimo di ducati 1608 per la I Calabria Ultra (4).

Circa, poi l'importazione per il quinquennio 1851 - 5, sappiamo che le merci trasportate dalla marina borbonica ebbero il valore di 53392117 ducati, di contro a 31825393 trasportate da navi estere e a 283505 trasportate per terra.

(1) Cfr. rapporti Min. esteri cit.

(2) Cfr. *Specchio* cit. e **Bianchini**, id., p. 544.

(3) P. 543; cfr. **Arias**, id., p. 167.

(4) Cfr. *Specchio* cit., 1839.

Dati anche più particolareggiati possiamo dare per lo stesso quinquennio: le derrate più importanti esportate furono l'olio (ducati 21823519); la seta (15803580); il grano (3838521); la liquezizia (2497699); la robbia (1693612); la lana (1643445); la canape (1453067). Fra quelle importate noteremo: cotone filato non tinto (ducati 9144028); lo zucchero (5772128); il ferro (2129210); il caffè (1758218); il baccalà (1512615); lana grezza (454543) (1).

Ben intenso, quindi, era il traffico della nostra marina e ben larga la sua partecipazione alla vita economica del Reame; il suo incremento, come scrive il Bianchini « mentre *somministrava* utili occupazioni e mezzi di vivere per molte persone, per costruzioni di navi, per mantenimento di equipaggi, per provvigioni, dall'altro lato *produceva* un vero guadagno di que' noli che prima si pagavano a navi straniere ». Se, insomma, durante i regni di Ferdinando II e Francesco II, non si giunse a ciò che domandavano nel 1815 ventidue « padroni della marina mercantile », doversi ordinare, cioè, « alli negozianti del Regno di servirsi..... di bastimenti della nazione..... con proibire noleggiare i forestieri » (3); è pur vero, però, che la bilancia si ristabilì anzi traboccò in favore della marina mercantile borbonica di fronte a quella estera.

Non « lento progresso » — ripeto — si ebbe, ma rifioritura rapida e costante e notevolissima, altro esponente — ripeto —, e non dei meno importanti, della buona situazione economica e finanziaria del Regno delle Due Sicilie, nel secondo periodo borbonico. Senza esagerati elogi, ma anche senza esagerate denigrazioni, noi possiamo affermare che la nostra marina mercantile tenne alta la fama della bandiera borbonica e il nome d'Italia non solo nel Mediterraneo, ma anche, se pure in piccola misura, nell'Oceano Atlantico.

GENNARO MARIA MONTI
dell'Università di Bari.

(1) Cfr. **Bianchini**, p. 543.

(2). P. 543.

(3) Ed. in **Morelli**, *Barbareschi* cit., pp. 60 - 1.