

COUP D'OEIL HISTORIQUE

SUR L'UTILITÉ

DES BATIMENS-A-VAPEUR

**La navigazione
a vapore**

LE ROYAUME **a Napoli** DES DEUX-SICILES ;

(1815-1861)

Lu à l'Institut Royal d'encouragement de Naples,

le 6 Février 1817.

di Maria Sirago

PAR PIERRE ANDRIEL,

*Chevalier de la Légion-d'honneur, Membre
Honoraire de l'Institut Royal d'encourage-
ment de Naples.*



Collana Sism

NAPLES,

DE L'IMPRIMERIE DU MINISTÈRE
DE LA SÉCRÉTAIRERIE D'ÉTAT.

1817.

Lo sviluppo della navigazione a vapore in età borbonica (1815-1861)¹

di Maria Sirago
(Liceo Classico Jacopo Sannazaro)

1. La riorganizzazione della flotta regia e mercantile dopo il 1815

Dopo la Restaurazione re Ferdinando continuò la politica murattiana volta a riorganizzare la flotta nel cantiere di Castellammare, opportunamente riorganizzato, con la costruzione di un avanscalo in muratura per agevolare il varo dei vascelli, già progettato nel “decennio francese”². Tra il 1815 ed il 1816 furono emanate norme per riorganizzare la flotta regia, compendiate nel 1818 nelle “Ordinanze generali della Real Marina”; ed in esse vi era un regolamento per l’Accademia di Marina, fondata nel 1735, in cui si istruivano gli ufficiali³. Nel contempo furono riorganizzati i “Collegi nautici” per piloti di Napoli e Sorrento, per potenziare gli studi matematici ed astronomici, necessari per la navigazione nel Mar

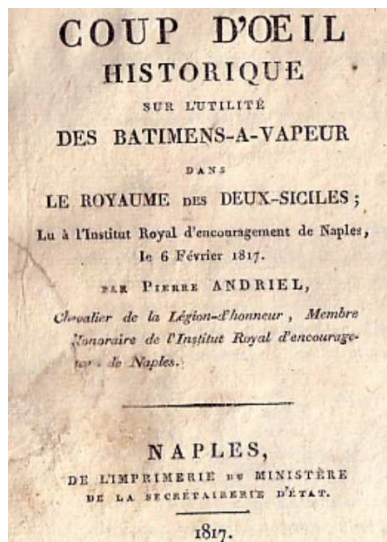
¹ Il testo è una rielaborazione di *The development of the new steamships and the history of the shipping industry in the Kingdom of Two Sicilies (1816-1861)*, in R. Pisano, a cura di, *A Bridge between Conceptual Frameworks, Sciences, Society and Technology Studies*, Springer ed, Amsterdam, 2014, pp. 1- 33.

² M. Sirago, *L’organizzazione della marineria, della flotta e del sistema portuale nel Decennio*, in R. Di Lorenzo, a cura di, *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.

³ M. Sirago, *Le città e il mare. Economia, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno moderno*, ESI, Napoli, 2004, pp. 54 ss.

Nero, nel Baltico e nelle Americhe che si sviluppava in quel periodo⁴ mentre tra il 1816 ed il 1823 erano emanati decreti per incrementare la marina mercantile, specie con nuove imbarcazioni, i brigantini, più adatti ai viaggi oceanici rispetto agli antichi pinchi e polacche infine nel 1826 tale flotta fu equiparata a quella francese, inglese e spagnola, che nel 1818 aveva ottenuto particolari esenzioni fiscali⁵.

2.L'avventura del vapore



Intanto il mercante francese Pierre Andriel, nativo di Montpellier, stimolato dai benefici concessi agli stranieri, aveva deciso di tentare anche nel Regno di Napoli l' "avventura" della navigazione a vapore, da utilizzare per il trasporto della posta e di passeggeri. In effetti l'Andriel non era nuovo a tali esperimenti, già iniziati da Robert Fulton che nel 1807 aveva costruito un primo bastimento a vapore, il *Clermont*, navigando per 240 km tra New York ed Albany in 32 ore⁶; e tale sistema fu perfezionato poi in Inghilterra⁷. Perciò l'Andriel aveva chiesto un privilegio per viaggio tra Londra e Parigi

con un bastimento a vapore, l'*Elise*, costruito in Inghilterra, con cui nel marzo 1816 partì da Londra per il porto di Le Havre, proseguendo poi per via fluviale per Parigi, il che aveva "bien démontré la supériorité de

⁴ M. Sirago, *Gli studi nautici nel Regno di Napoli (1770-1861)*, in M. Mafrici – C. Vassallo, a cura di, *Sguardi mediterranei tra Italia e Levante (XVII-XIX secolo)*, Mediterranean Maritime History Network (MMHN), 3rd MMHN Conference, Izmir 4-7 May 2010, University press, Malta, 2011, pp. 19 - 35.

⁵ Sirago, *Le città e il mare*, cit., p. 56 e p.64.

⁶ www.treccani.it, *Fulton Robert*; B. Bernard Campaignac, *De l'état actuel de la navigation par la vapeur*, L. Mathias, Paris, 1842, p. X;.

⁷ J. Armstrong, D. M. Williams, *The impact of technological change: the early steamship in Britain*, *Research in maritime history*, n. 47, 2011.

la navigation à vapeur” rispetto a quella a vela, usata da qualche anno anche per traversate atlantiche tra l’America e l’Europa⁸.

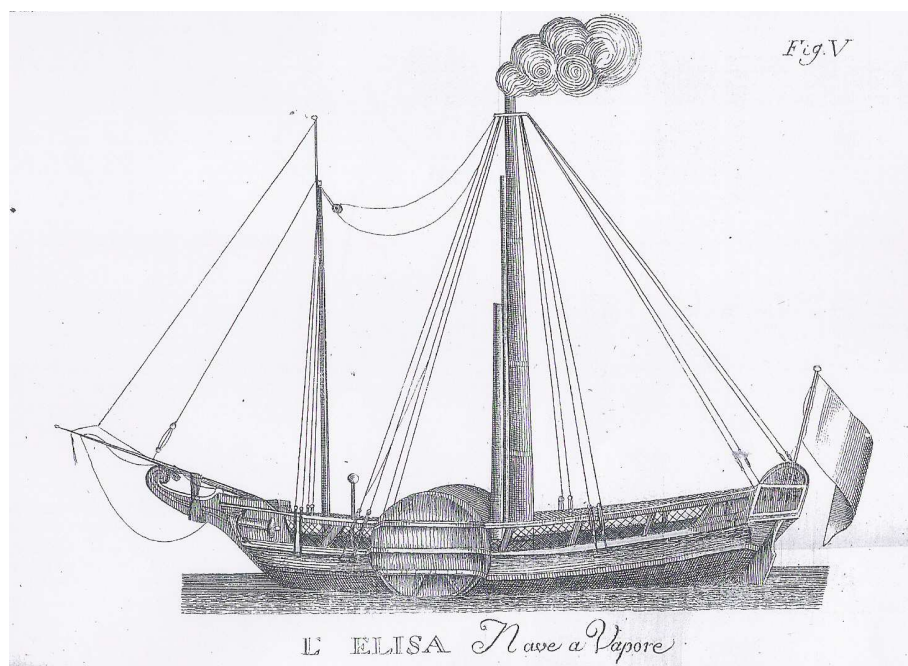


Fig. 2 L'Elisa, in Serristori, figura V.

L’anno seguente l’Andriel decise di raggiungere a Napoli l’amico Fortunato Adolfo Wolf, commerciante lorenese, nativo di Strasburgo, da alcuni anni nella Capitale partenopea. Qui ottenne dal re 17 gennaio 1817 una “privativa” per 15 anni per introdurre nel regno la navigazione mediterranea a vapore⁹. Nel contempo scrisse un trattato sui vantaggi che potevano derivare dalla navigazione a vapore per incrementare il commercio¹⁰, letto il 6 febbraio 1817 nel Regio Istituto di Incoraggiamento,

⁸ P. Andriel, *Coup d’oeil historique sur l’utilité des batiments – a –vapeur dans le Royaume des Deux – Siciles*, Naples, De l’Imprimerie du Ministère de la Secrétairerie d’État, 1817, pp. 30-36. Il disegno dell’*Elisa* è in L. Serristori, *Sopra le macchine a vapore*, nella Stamperia di Giovanni de Bonis, Napoli, 1817 (II ed.), figura V.

⁹ C. Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore nel Reame delle Sicilie dal 1818 al 1860*, Stabilimenti tipografico G. Barca, Napoli, 1923, p. 8 e p. 17.

¹⁰ P. Andriel, *Coup d’oeil*, cit.

un istituto fondato da Giuseppe Bonaparte nel 1806 per promuovere gli studi teorici in merito alle nuove innovazioni¹¹. Poi il 10 aprile dello stesso anno creò con il Wolf una società per introdurre la navigazione a vapore nel regno, la “P. Andriel e C.”¹², a cui si associarono numerosi azionisti, in primis il Ministro delle Finanze Luigi de’ Medici¹³, che aveva sempre sostenuto l’Andriel nei suoi affari, e Carlo Filangieri (figlio del giurista Gaetano), un affermato ingegnere interessato alla nuova tecnologia delle macchine a vapore, a cui dedicò poi numerosi anni di sperimentazione¹⁴. Nel contempo il Medici fece pubblicare in Napoli il volume del Serristori, in cui venne inserito il disegno della *Elise* mentre l’Andriel, raccolti i fondi necessari, incaricava Stanislao Filosa, “mastro costruttore di bastimenti” nell’arsenale di Castellammare, di costruire uno scafo nella “Marina di Vigliena” (presso Napoli), varato il 24 giugno col nome di “*Ferdinando I*”, sul quale fu montata una macchina inglese, comprata dallo stesso armatore in Inghilterra¹⁵. Il disegno che si conserva presso l’Archivio di Stato di Napoli¹⁶, molto simile a quello dell’*Elise*, si deve probabilmente ascrivere al *Ferdinando I*, anche se si è incerti perché la seconda nave a vapore, del 1826, ebbe lo stesso nome.

Il 24 settembre la nave, dotata di 16 cabine di prima classe, compì il suo primo viaggio, data di inizio della navigazione a vapore nel Mediter-

¹¹ F. Di Battista, *Origini e involuzione dell’Istituto d’Incoraggiamento di Napoli*, in M. M. Augello, M. E. L. Guidi, a cura di, *Associazionismo economico e diffusione dell’economia politica nell’Italia dell’Ottocento. Dalle società economico-agrarie alle associazioni di economisti*, Milano, Franco Angeli, 2000, 2 voll., 1, pp. 261-274.

¹² Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., p. 20.

¹³ M. Vanga, “Luigi de’ Medici”, *Dizionario Biografico degli italiani*, 2009, vol. 73, www.treccani.it

¹⁴ R. De Lorenzo, “Carlo Filangieri”, *Dizionario Biografico degli italiani*, 1997, vol. 47, www.treccani.it

¹⁵ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 21-23.

¹⁶ 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”, pubblicato in M. Sirago, scheda 6.25, pp. 319-320, disegno p.273, into AA.VV, *Casa di Re. Un secolo di storia alla Reggia di Caserta 1752 -1860*, Milano, Skira ed., 2004

raneo¹⁷, al comando di un giovane alfiere di vascello della flotta regia, Giuseppe Libetta, insieme ad un ingegnere inglese, che doveva controllare la macchina. Poi la nave fu posta al comando di Andrea di Martino, un pilota della flotta regia che aveva frequentato il napoletano *Collegio dei pilotini*. Ma dopo pochi viaggi la nave andò in avaria perché il macchinario era stato posto in uno spazio angusto. Inoltre l'impresa non aveva dato i profitti sperati sia per i problemi tecnici che per la difficoltà di diffondere questo nuovo mezzo di locomozione: difatti i passeggeri avevano paura di navigare con una nave che “sputava fuoco”, tanto da far accorrere nei porti d'attracco persone pronte a spegnere l'incendio: perciò l'Andrieli sciolse la società e tornò in Francia¹⁸.

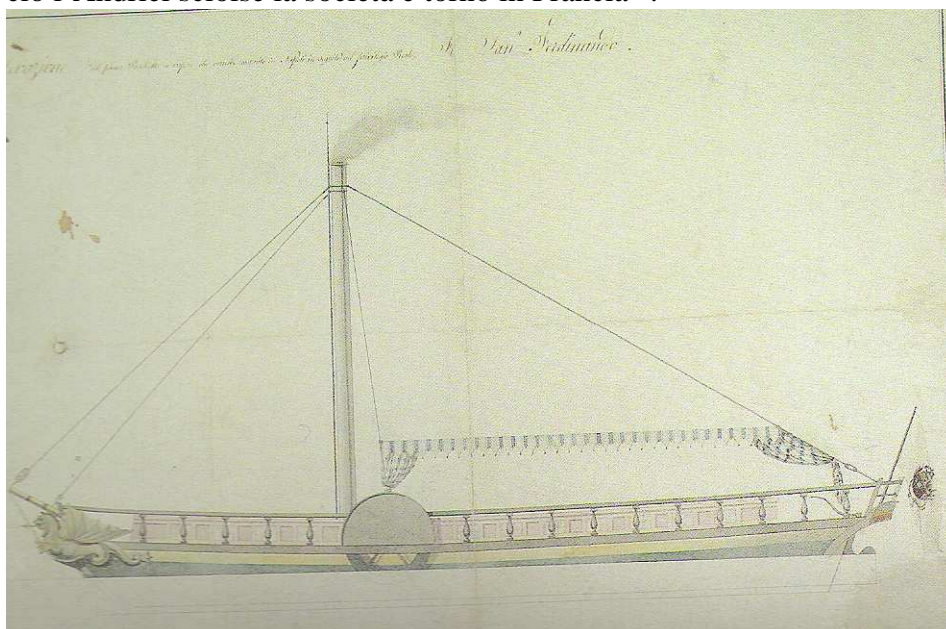


Fig. 3 Il Disegno del Ferdinando I, ASN, fs. 70/bis, cartella B-8.

¹⁷ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., p. 25; V. GIURA, *Contributo alla storia della navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie*, in *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XIX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologna, Il Mulino, 1976, pp. 709-732, pp.709-710.

¹⁸ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 28-30; A. Formicola – C. Romano, *Storia della marina da guerra dei Borbone di Napoli*, II vol., II. p., 1815-1830, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2010, pp. 701- 706.

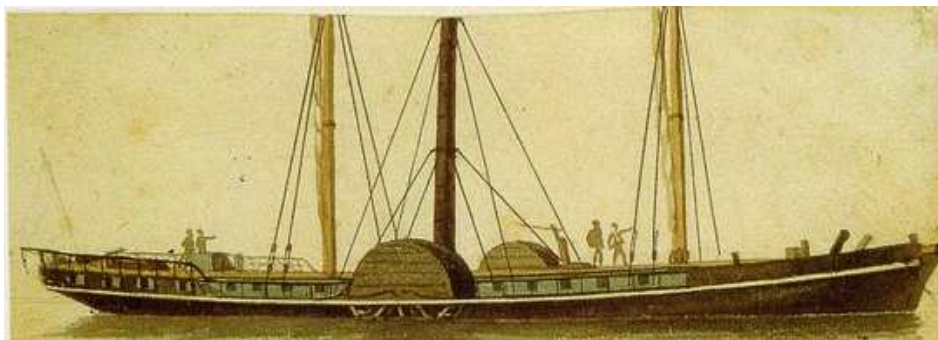


Fig. 4. Il Ferdinando I, il primo piroscalo italiano, costruito nel cantiere di Stanislao Filosa al ponte di Vigliena e varato il 24 giugno 1818.

3. La Compagnia di Navigazione a vapore delle Due Sicilie (1823-1865)

Dopo i moti del 1820-21 il ministro de' Medici, che era stato rimosso, tornò al governo e si dette alla riorganizzazione del commercio, alla promozione dello sviluppo della marina mercantile ed alla riorganizzazione i porti¹⁹. Ma un interesse particolare lo rivolse alla ripresa della navigazione a vapore: nel 1823 il re concesse ai mercanti Vallin Routh e Valentin una “privativa” di dieci anni per creare una società di navigazione a vapore per passeggeri e posta nella rotta tra Napoli e Palermo a cui partecipò Giorgio Wilding, principe di Radali e di Butera, un ufficiale tedesco nativo di Dresda, gentiluomo di camera del re. Fu così creata la “Compagnia dei *pacchetti*”²⁰ a vapore” del Regno delle Due Sicilie con un ufficio a Napoli e una sede a Palermo, la prima compagnia a vapore del Mediterraneo, per la quale fu costruito in Inghilterra il *Real Ferdinando I*, che poteva trasportare 200 passeggeri. La nave fu comandata da Andrea di Martino, pilota del *Ferdinando I*, che dal 20 giugno 1824 iniziò i suoi viaggi tra Napoli e Palermo, mentre il ministro Medici accordava alla Compagnia speciali privilegi per il servizio postale statale, il primo in Italia. Poi la privativa fu acquistata da Maurizio Dupont, che il 1° agosto 1826 iniziò il servizio per Marsiglia, ponendo al comando Gae-

¹⁹ M. Sirago, *La riorganizzazione del sistema portuale del Regno meridionale. Dal decennio francese all'Unità*, in A. Di Leo, a cura di, *L'ingegneria e la sua storia. Ruoli, istituzioni, contesti culturali XIX e XX secolo*, Salerno, 2007, pp. 94-107, pp. 97 ss

²⁰ Termine derivante dal francese paquebot, in inglese *packet boat* o *steamboat*, piccola imbarcazione usata per il trasporto della posta e dei passeggeri.

tano Astarita²¹; ed al ritorno a Napoli l'impresa fu pubblicizzata sulla "Gazzetta Piemontese"²². Ma, quando il *pacchetto* era nel Golfo di Napoli, si effettuavano delle "passeggiate turistiche", utilizzate per pubblicizzare questo nuovo sistema di navigazione, come quella narrata in versi dall'abate fiorentino Vito Maria de Grandis, in cui i passeggeri visitarono l'isola d'Ischia²³; ed erano organizzate altre "gite" con sosta di due ore a Capri, Ischia o Sorrento o per far assistere al varo di un vascello nel cantiere regio di Castellammare: iniziava così anche a Napoli il "turismo di massa", che pian piano, avvalendosi dei nuovi mezzi di locomozione, si andava sostituendo al più aristocratico "Grand Tour"²⁴.

Fallito il Dupont, un suo creditore, Giorgio Sicard, acquistò la concessione creando nel 1829 la "Società Giorgio Sicard, Benucci e Pizzardi", con la consulenza del giovane figlio Leopoldo, esperto di costruzioni navali, studiate nei principali porti europei, specie in Inghilterra e in Belgio²⁵; poi nel 1830 entrò in società anche il principe di Butera. Nel contempo Leopoldo Sicard si recò a Glasgow per dirigere la costruzione di una nave a vapore, il *Francesco I*, destinato ai viaggi per l'estero, condotto a Napoli da Andrea de Martino; invece *Il Real Ferdinando* continuava i viaggi tra Napoli e Palermo. E quando le macchine dovettero essere riparate, il Sicard stipulò una convenzione per noleggiare il battello parmense *Maria Luigia*, mantenendo in servizio il *Francesco I* per l'estero. Ma lo stesso 1830 cominciava la concorrenza del Regno Sardo, coi battelli *Carlo Felice* e *Carlo Alberto*, che viaggiavano per Napoli e Palermo, violando la privativa concessa al Sicard; ed a Marsiglia era stata fondata la società Bazin che installò un servizio per Napoli, con i battelli *Enrico IV* e *Sully*²⁶. Pur tra varie difficoltà la socie-

²¹ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 33-37.

²² "Gazzetta Piemontese", 5 September 1826, p. 679: 25 August 1826, the steamboat *Real Ferdinando* arrived in Naples to Marsiglia with 50 passengers.

²³ S. Biondi, *Sul "Real Ferdinando" da Napoli a Ischia il 21 nov. 1824*, "Cose di Napoli", n. 3.

²⁴ M. Sirago, *La scoperta del mare. La nascita e lo sviluppo della balneazione a Napoli e nel suo Golfo tra '800 e '900*, Napoli, Edizioni Intra Moenia, 2013, cap. II.

²⁵ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 38-39; L.M., *Leopoldo Sicard, Necrologio*, "Poliorama Pittresco", 1839, pp. 57-59.

²⁶ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 41-44.

tà Sicard continuava a prosperare²⁷; e per pubblicizzare la sua attività nel 1832 organizzò la prima “Crociera” del Mediterraneo, a cui parteciparono molti illustri personaggi, tra cui anche Giorgio Sicard, che toccò i porti di Messina, Catania, Malta, quelli delle isole ionie, Patrasso, Naulion, Atene, Smirne, Costantinopoli e il Bosforo, l’imboccatura del Mar Nero, le coste dell’Asia Minore, Smirne, Zante, ritornando poi a Malta, Palermo, Messina e Napoli, secondo il racconto di uno dei croceristi, il Marchebeus, che fece un *reportage* su questo primo viaggio “turistico” in Levante²⁸.

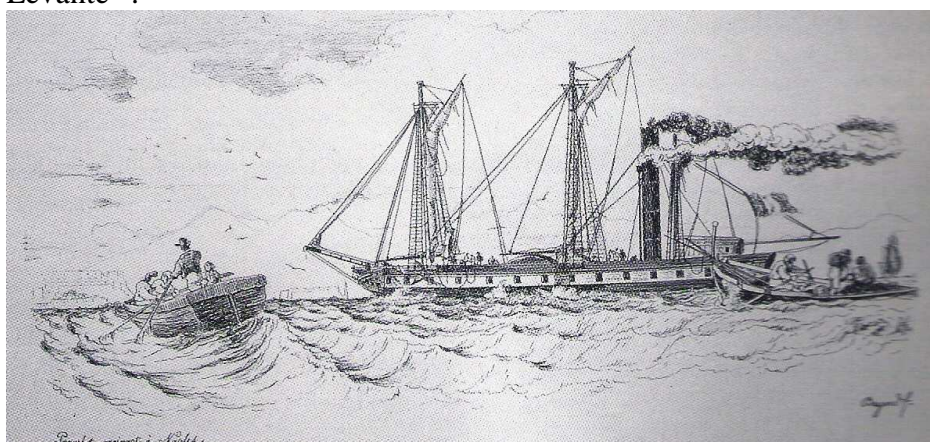


Fig. 4 Piroscalo a vapore nel Golfo di Napoli

Nel 1834, scaduta la “privativa”, il sovrano non la rinnovò, decidendo di istituire un regio servizio di vapori postali (rimasto attivo per tre anni). Ma il Sicard poté trasformare la società in anonima, col privilegio di utilizzare marinai della flotta regia, da mantenere a sue spese, con l’obbligo di istruirli nel nuovo tipo di navigazione e tenerli a disposizione del governo. Lo stesso 1834 il figlio Leopoldo si recò a Glasgow per acquistare un terzo vapore, il *Maria Cristina*, varato l’anno seguente. Ma, morto Giorgio Sicard nel 1835, la società fu trasformata in accomandita col nome di “Amministrazione della navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie” sotto la ragione sociale di Leopoldo Sicard e soci, proprietaria dei vapori *Ferdinando I* (disarmato nel 1838) e *Maria Cristina*.

²⁷ Giura, *Contributo alla storia della navigazione a vapore*, cit., p. 711.

²⁸ Marchebeus, *Voyage de Paris à Costantinople par bateau à vapeur*, Paris, chez Artus Bertrand, 1839.

Ma nell'1839, morto il giovane Leopoldo, la società si trasformò in anonima per azioni, col nome di "Amministrazione per la navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie", con due vapori in servizio, il *Francesco I* e il *Maria Cristina*²⁹.

Intanto vi erano state accese discussioni sulla concessione di privilegio sul vapore, ritenute valide solo per un breve periodo iniziale. Perciò il sovrano, in risposta alla richiesta di permettere lo sviluppo del nuovo sistema di navigazione³⁰, nel 1839 accordò un premio per coloro che costruivano navi a vapore nel regno e concesse libertà di cabotaggio ad ogni piroscampo a vapore. Ma l'"Amministrazione per la navigazione a vapore" era entrata in crisi per la perdita della privilegio, l'aumentata concorrenza estera e gli esosi diritti richiesti nel porto di Marsiglia dalla Francia³¹, che in quegli anni aveva organizzato le prime compagnie di navigazione a vapore³². Perciò per riorganizzare l'attività acquistò tre vapori, il piccolo *Furia*, per il servizio nel golfo napoletano, ed il *Mongibello* e l'*Ercolano*, tutti di costruzione inglese, con macchine Maudsley; ma il *Mongibello*, usato nella rotta di Marsiglia, durante il primo viaggio di ritorno si scontrò nelle acque di Genova con un piroscampo della società sarda Rubattino, per cui iniziò una lunga controversia legale in merito alle responsabilità ed ai danni da pagare³³.

Intanto dagli anni '40 in Inghilterra, a causa della scarsità del legname dovuta alle numerose navi costruite in quegli anni, si perfezionavano nuovi modelli con scafo in ferro, più leggeri, con propulsione a vapore, in cui la ruota a pale era sostituita dall'elica, il che permise di aumentare

²⁹ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp.46-47. Cfr. *Per la Società Sicard, intorno alla libera navigazione a vapore nel Regno di Napoli*, meno per lo stabilimento di viaggi periodici tra le due Sicilie soggetto ad una privilegio, Napoli, Dalla Stamperia e cartiera del Fibreno, 1836.

³⁰ P. Lanza, Principe di Scordia, *I vapori*, Palermo, Tip. Evag, Lao e Roberti, 1836.

³¹ J. Millenet, *Réflexions sur la question touchant les bateaux à vapeur de la Poste*, Naples, De l'imprimerie et papeterie du Fibreno, 1837.

³² B.Gille, *Les premières compagnies de navigation à vapeur avant 1848*, into *Les origines de la navigation à vapeur*, edited by M. MOLLAT, cit., pp. 97-101.

³³ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 62-63.

la velocità delle navi e dare un vero impulso alla navigazione a vapore³⁴. Perciò nel 1846 la compagnia decise di acquistare in Inghilterra due vapori con nuovo modello in ferro, ma ancora a ruote, il *Vesuvio* ed il *Capri*; poi tra 1853 e 1854 furono acquistati altri due piroscafi, in ferro ma con l'elica, il *Sorrento* e l'*Amalfi*, di 300 tonnellate ciascuno, capaci di trasportare un gran numero di passeggeri, e fu inaugurata una nuova linea fra Marsiglia e Trieste³⁵. Nel contempo il *Maria Cristina* veniva posto in disarmo e le caldaie sostituite con altre simili costruite a Napoli nell'officina di Zino & Henry. Ma per alterne vicende, dovute sia ai moti in Sicilia (1848-49) che alla Guerra di Crimea, la compagnia entrò in crisi, arrivando quasi al fallimento. Poi lentamente si riprese mutando il nome, nel 1858, in "Compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie. All'Unità la Compagnia possedeva 6 piroscafi, di portata superiore ai 6 della Rubattino, mentre la compagnia Florio ne aveva 5. Ma il Governo italiano decise di concedere il servizio postale statale alle società Rubattino e Florio per cui la compagnia napoletana, schiacciata dalla concorrenza, nel 1865 chiuse per fallimento³⁶.

4. Altre compagnie di navigazione a vapore

a. La "Compagnia Florio"

Dal maggio del 1839 il sovrano accordò la liberalizzazione della navigazione a vapore e concesse per tre anni un premio per coloro che acquistavano navi a vapore all'estero o le costruivano nel regno. Di questa opportunità approfittò Vincenzo Florio, un imprenditore siciliano interessato al commercio in vari settori, che in pochi anni aveva accumulato un cospicuo patrimonio. Nel 1840 con l'amico Beniamino Ingham, ricco imprenditore inglese venuto in epoca napoleonica in Sicilia, costituì la "Società dei battelli a vapore siciliani" con il piroscalo *Palermo* acquista-

³⁴ www.raffaelestaiano.com/l'evoluzione.

³⁵ Lamberto Radogna, *Storia della marina mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Milano, Mursia, 1982, pp. 56 ss. e pp.119 ss.

³⁶ L. De Matteo, "Noi della meridionale Italia". *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione*, Napoli, ESI, 2002, cap. IV, *La compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie*

to a Greenwich per la rotta Napoli Palermo con scalo a Messina, che iniziò a viaggiare dal 1841. Poi 1847 creò l'“Impresa I. E V. Florio per la navigazione a vapore dei piroscafi siciliani”, acquistando un vapore in legno, l'*Indépendant*, rinominato alla fine dei moti del 1848-49 *Diligente*, da utilizzare per i viaggi tra Sicilia e Malta, ed il “Corriere Siciliano”, utilizzato sia per i viaggi tra i porti siciliani che nella rotta fino a Marsiglia. Nel 1856 il governo borbonico privatizzò il servizio postale, affidato al Florio che acquistò in Inghilterra l'*Etna*, ottenendo nel 1858 il servizio postale settimanale tra Napoli e la Sicilia. All'Unità la flotta di Vincenzo Florio era composta da cinque piroscafi a vapore, il *Diligente*, il *Corriere Siciliano*, l'*Etna*, l'*Archimede*, l'*Eclettico*. Ma con l'arrivo di Garibaldi il servizio rimase interrotto per un anno, anche se poi lo Stato italiano preferì le compagnie di Florio e Rubattino, visto che la compagnia napoletana era sospettata di tendenze legittimiste³⁷.

b. La compagnia calabro-sicula ed altre compagnie minori

Dopo la liberalizzazione della navigazione a vapore nel 1839 il re fece pubblicare una memoria sulla necessità di organizzare questo tipo di navigazione per collegare Napoli con i porti delle Calabrie³⁸. Così nel 1840 Andrea de Martino, pilota del *Ferdinando I* e poi del Francesco I, creò a Napoli la “Società di navigazione per traffico de' battelli a vapore nel Mediterraneo” col *Vesuvio*, posto al comando di Raffaele Cafiero, utilizzato per due anni nei viaggi per Tropea, Messina, Palermo. Morto il de Martino nel maggio del 1842, fu costituita la società Vices Vinci e C., detta poi “Società Calabro – Sicula per la navigazione a vapore”, con sede a Napoli, diretta da Giuseppe Vices Vinci col *Vesuvio*, ribattezzato *Polidemo*, e col *Duca di Calabria*, per i viaggi tra Napoli e Messina, con sosta in Calabria. Poi nel 1846 fu commissionato in Inghilterra un nuovo piroscafo, in ferro ad elica, primo esemplare in Italia, il *Giglio delle Onde*. Durante i moti del 1848 in Sicilia i piroscafi furono requisiti per il trasporto delle truppe fino al febbraio 1849; poi dal mese di giugno ripre-

³⁷ O. Cancila, *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Milano, Bompiani, 2008, pp. 120 ss.

³⁸ AA. VV., *Sulla navigazione a vapore nelle Calabrie*, Napoli, dalle Officine Tipografiche, 1839.

sero servizio per la Calabria e la Sicilia. Nel 1854 fu acquistato in Francia un altro piroscalo, il *Calabrese*, pilotato da Raffaele Cafiero, poi da Salvatore Pampinella; poi i quattro piroscali vennero posti al comando di Agostino e Antonio Cafiero e Michele Mancino. Infine nel 1856 il *Polidemo* venne disarmato, furono sostituite le macchine e fu rinominato *Ercole*. E dopo l'Unità alcuni piroscali della società, diretta sempre dal Vices Vinci, continuarono ad effettuare viaggi per le Calabrie³⁹.

Intanto nell'agosto del 1850, in seguito alla diffusione delle imbarcazioni ad elica, fu creata una "Società anonima per la navigazione dei piroscali con eliche", con regia autorizzazione del 1851; ma per mancanza di azionisti fu sciolta. Nel 1853 Giuseppe Cianelli, un agente marittimo napoletano, riprese il progetto, costituendo la "Giuseppe Cianelli & C.", con tre piroscali ad elica inglesi, *Elba*, *Partenope* e *Newa*, con scafo in ferro e motori inglesi; due anni dopo la società fu trasformata in accomandita col nome di "Giuseppe Cianelli & C. Vapori ad elica", con i piroscali *Elba* e *Partenope*, usati fino al 1860 per viaggi settimanali in Calabria e Sicilia ed alcuni viaggi straordinari a Ischia e Casamicciola nella "stagione [estiva] de' bagni". Nel 1860 l'anziano Cianelli si dimise e la società fu rilevata da un socio, il de la Tour, col nome di "Società dei vapori ad elica napolitani del conte Francesco de la Tour". Durante la spedizione dei Mille i due vapori furono utilizzati per il trasporto di truppe in Sicilia; poi dal 1861 ripresero servizio, ma nel 1864 la società fu liquidata⁴⁰.

Infine nel 1842 i napoletani Domenico Bellini ed Enrico Quadri ottennero una concessione per un viaggio tra le Sicilie e le Americhe con un bastimento a vapore, progetto ripreso nel 1852 dagli armatori palermitani Luigi e Salvatore de Pace, già proprietari di velieri d'altura: essi costituirono la società "Sicula Transatlantica" per effettuare viaggi tra Palermo e New York col piroscalo *Sicilia*, in ferro e ad elica, costruito a Glasgow. che nel 1854 effettuò il primo viaggio per New York in 26 giorni al comando del capitano Ferdinando Cafiero di Meta di Sorrento. Ma questo fu l'unico, perché vi era stato poco guadagno⁴¹.

³⁹ Perfetto, *Vicende della Marina Mercantile a vapore*, cit., pp. 64 ss.

⁴⁰ Radogna, *Storia della Marina Mercantile*, cit., pp. 99-101.

⁴¹ Radogna, *Storia della Marina Mercantile*, cit., pp.114 – 118

5. La flotta regia e l'officina di Pietrarsa

Nel 1836, il re Ferdinando II fondò la “Delegazione Reale dei pacchetti a Vapore” per servizio postale e per passeggeri, con due navi in legno a ruote acquistate in Inghilterra, il *Nettuno* e il *Ferdinando II*, a cui fu aggiunta la goletta inglese a vapore *Santa Wenefreda* rivenduta dopo un incendio e ricostruita a Castellammare⁴². Ma dopo tre anni la “Delegazione Reale dei pacchetti a Vapore” venne soppressa per mancanza di guadagno. Un anno dopo, nel 1840, il re acquistò in Inghilterra 3 battelli a vapore, il *Nettuno*, il *Lilibeo* ed il *Peloro*, per il trasporto di posta, viaggiatori e merci, affidati all’Amministrazione generale delle Poste e dei Proccacci”, in servizio dal 1842; poi nel 1843 furono acquistate altre tre navi a vapore in Inghilterra, la *Rondine*, l’*Antilope* e l’*Argonauta*, e due in Francia, il *Palinuro* ed il *Misero*, per il servizio postale statale⁴³.



Fig. 5. Disegno dell'arsenale regio di Castellammare, 1860

⁴² 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.

⁴³ Radogna, *Storia della Marina Mercantile*, cit., pp. 75 ss. e pp. 94 - 98.

Intanto dal 1835 vennero acquistati in Inghilterra per la regia flotta dei battelli a vapore, i “cavafondi”, come il *Vulcano*, (usati per dragare i porti⁴⁴), le cui macchine furono costruite nel laboratorio pirotecnico fondato nel 1830 a Torre Annunziata, diretto dal capitano di vascello William Robinson di origine scozzese⁴⁵. Poi tra il 1840 ed il 1849 fu risistemato il cantiere di Castellammare di Stabia con macchinari acquistati in Inghilterra per adeguarlo alle nuove imbarcazioni.

Già nel 1843 fu varata una fregata di 300 cavalli vapore, *l'Ercole*, in cui si utilizzò legname e ferro provenienti dal Baltico. Nel contempo il cantiere napoletano continuava ad essere usato per le riparazioni e la manutenzione della flotta a vela e la costruzione del naviglio minore⁴⁶. Ma il sovrano sentiva la necessità di affrancarsi dal giogo straniero, poiché macchinari e macchinisti giungevano dall’Inghilterra o dalla Francia. Così dopo la morte del Robinson trasferì il laboratorio pirotecnico nel palazzo reale; poi nel 1840 fece costruire a Pietrarsa, presso la marina di Portici, il “Reale opificio pirotecnico” che già nel 1841 dava lavoro a 200 operai. Ed in esso Carlo Filangieri fondò una “scuola di allievi” per “perfetti macchinisti” ed abili costruttori ed inventori di macchine. L’opificio (oggi “Museo delle ferrovie”), terminato in un decennio, cominciò subito a produrre macchine a vapore sia per le navi che per la nascente ferrovia⁴⁷. In un primo momento vennero usate macchine inglesi ma nel 1851 fu costruito a Castellammare lo scafo di pirofregata, *Ettore Fieramosca*, con un motore costruito a Pietrarsa, prima nave interamente costruita in regno⁴⁸. Cominciava così la storia dell’industria navale meridionale, unico settore realmente produttivo, incentivato dal sovrano, at-

⁴⁴ Sirago, *Le città e il mare*, cit., p. 55.

⁴⁵ C. Garofalo, *Pietrarsa da opificio a museo*, Napoli, Altrastampa, 1997, p. 11

⁴⁶ Sirago, *Il cantiere di Castellammare*, cit.; Ead., *The shipbuilding industry and trade exchanges between the kingdom of the Two Sicilies and the countries of the Baltic and the Black Sea (1734 -1861)*, in “Journal of Mediterranean Area Studies”, dic. 2012, pp. 81 - 107.

⁴⁷ AA. VV., *Reale opificio pirotecnico di Pietr’arsa*, in “Poliorama pittoresco”, feb. ag. 1842, pp. 302-304.

⁴⁸ Sirago, *Il cantiere di Castellammare*, cit.

traverso il quale si sviluppò un notevole indotto⁴⁹. Intanto dal 1844 era stato approvato un nuovo organico del “Corpo dei Piloti”, composto da 100 unità, e l’anno seguente venne stabilito quello dei macchinisti in servizio sui legni a vapore. Perciò nel 1847 venne riorganizzata la “Scuola pratica”, necessaria per la formazione di piloti d’altura, sia per la marina militare che per quella mercantile⁵⁰.

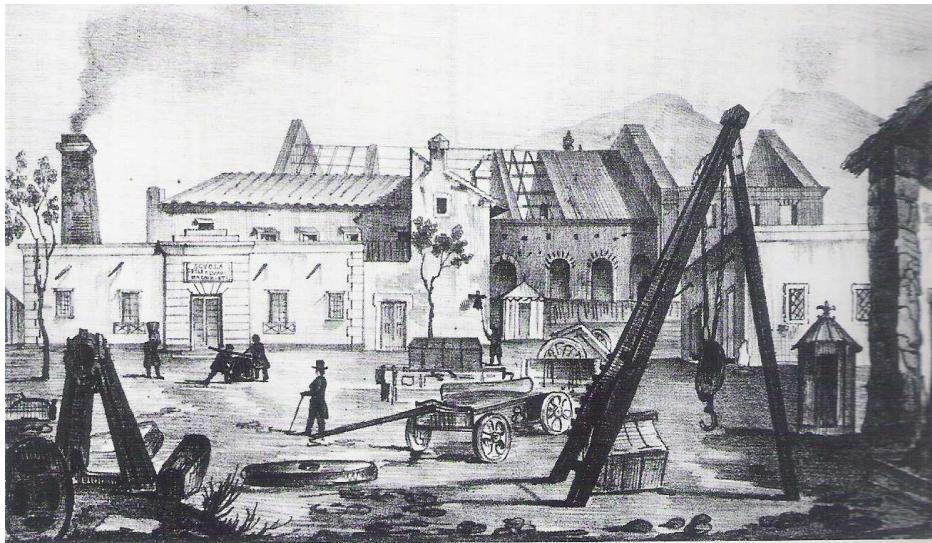


Fig. 6 Il “Reale opificio pirotecnico” di Pietrarsa

Dagli anni '50 si sperimentò il sistema di navigazione ad elica, più agevole di quello con le pesanti e delicate ruote a pale. Ma ancora una volta si usò un modello inglese, quello della fregata *Shannon*. La pirofregata *Borbone* fu completata nell'estate del 1860; ed all'arrivo dei Piemontesi erano in costruzione la sua gemella, la *Farnese*, e la pirocorvetta *Etna*. Tali nuove realizzazioni venivano sperimentate anche nelle fabbriche “metalmecchaniche” napoletane come la Zino & Henry, fondata nel 1834, fornitrice di materiali per la marina borbonica, dal 1850 Macry, Henry & Co, e la Guppy & Co., fondata nel 1849 dall'ingegnere navale Thomas Richard Guppy (1797-1882), industriale inglese di Bristol, in

⁴⁹ J. Davis, *Società e imprenditori nel regno borbonico*, Bari, Laterza, 1979, pp. 131 ss.

⁵⁰ L. Radogna, *Storia della marina militare delle Due Sicilie*, Milano, Mursia, 1978, pp. 108-117.

società con John Pattison di Newcastle, anche essa fornitrice di materiali per la flotta, fabbriche che continuarono la loro attività anche dopo l'Unità⁵¹.

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., *Sulla navigazione a vapore nelle Calabrie*, Napoli, dalle Officine Tipografiche, 1839.
- AA. VV., *Reale opificio pirotecnico di Pietr'arsa*, in "Poliorama pittoresco", feb. ag. 1842, pp. 302-304.
- ANDRIEL P., *Coup d'oeil historique sur l'utilité des batiments – a –vapeur dans le Royaume des Deux – Siciles*, De l'Imprimerie du Ministere de la Secrétairerie d'État, Naples, 1817.
- ARMSTRONG J. WILLIAMS D.M., The impact of technological change: the early steamship in Britain, "Research in maritime history", n. 47, 2011.
- BIONDI S., *Sul "Real Ferdinando" da Napoli a Ischia il 21 novembre 1824*, "Cose di Napoli", n. 3.
- CANCILA O., *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Milano, Bompiani, 2008.
- DI BATTISTA F., *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*, Milano, Franco Angeli, 2000, 2 voll., 1, pp. 261-274.
- BERNARD CAMPAIGNAC A.B., *De l'etat actuel de la navigation par la vapeur*, L. Mathias, Paris, 1842.
- DAVIS J., *Società e imprenditori nel regno borbonico*, Bari, Laterza, 1979.
- DE LORENZO R., voce a cura di, *Carlo Filangieri*, Dizionario Biografico degli italiani, 1997, vol. 47, www.treccani.it
- DE MATTEO L., "Noi della meridionale Italia". *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione*, Napoli, ESI, 2002, cap. IV, *La compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie*

⁵¹ S. Mancarello, *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.

FORMICOLA A. – ROMANO C., *Storia della marina da guerra dei Borbone di Napoli*, II vol., 1815-1830, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2010.

GAROFALO C., *Pietrarsa da opificio a museo*, Napoli, Altrastampa, 1997.

GILLE B., *Les premières compagnies de navigation à vapeur avant 1848*, into *Les origins de la navigation à vapeur*, edited by M. MOLLAT, cit., pp. 97-101

66305

PER
LA SOCIETÀ SICARD

INTORNO

ALLA LIBERA

NAVIGAZIONE A VAPORE NEL REAME DI NAPOLI

MENO

PER LO STABILIMENTO DI VIAGGI PERIODICI TRA LE DUE
SICILIE SOGGETTO DI UNA PRIVATIVA

Quid prohibetis aquas? usus communis aquarum est.
Ovidio Metamor. 6.



NAPOLI,

DALLA STAMPERIA E CARTIERA DEL FIBRENO
Largo S. Domenico Maggiore N.º 5.

1836.

(10)

GIURA V., *Contributo alla storia della navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie, in Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XIX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologna, Il Mulino, 1976, pp. 709-732.

LANZA P., *Principe di Scordia, I vapori*, Palermo, Tip. Evag, Lao e Roberti, 1836.

L.M., *Leopoldo Sicard, Necrologio*, "Poliorama Pittresco", 1839, pp. 57-59.

MARCHEBEUS, *Voyage de Paris à Costantinople par bateau à vapeur*, Paris, chez Artus Bertrand, 1839.

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.

MILLENET J., *Réflexions sur la question touchant les bateaux à vapeur de la Poste*, Naples, De l'imprimerie et papeterie du Fibreno, 1837.

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

RADOGNA L., *Storia della marina militare delle Due Sicilie*, Milano, Mursia, 1978.

RADOGNA L., *Storia della marina mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Milano, Mursia, 1982.

66351

DIFESA
DELL' AMMINISTRAZIONE
DELLA NAVIGAZIONE A VAPORE
NEL REGNO DELLE DUE SICILIE
CONTRO
L'AMMINISTRAZIONE DE' VAPORI SARDI
NEL GIUDIZIO DI DANNI
PER L'URTO DEL MONGIBELLO
COL POLLUCE SOMMERSO
INCOMPETENZA DECADIMENTO

Da' Torchi del Fibreno

NAPOLI 1842.

istituzioni, contesti culturali XIX e XX secolo, Salerno, 2007, pp. 94-107,

SIRAGO M., *Gli studi nautici nel Regno di Napoli (1770-1861)*, in MAFRICI M. VASSALLO C., a cura di, *Sguardi mediterranei tra Italia e Levante (XVII-XIX secolo)*, Mediterranean Maritime History Network (MMHN), 3rd MMHN Conference, Izmir 4-7 May 2010, University press, Malta, 2011, pp. 19 – 35.

SIRAGO M., *L'organizzazione della marineria, della flotta e del sistema portuale nel Decennio*, in DI LORENZO R., a cura di, *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.

SERRISTORI L., *Sopra le macchine a vapore*, nella Stamperia di Giovanni de Bonis, Napoli, 1817 (II ed.).

SIRAGO M., *Le città e il mare. Economia, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno moderno*, ESI, Napoli, 2004.

SIRAGO M., *Il cantiere di Castellammare dal 1784 ai primi del '900*, in CAPOBIANCO L., 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.

SIRAGO M., *Il Ferdinando I*, scheda 6.25, pp. 319-320, disegno p.273, in AA.VV., *Casa di Re. Un secolo di storia alla Reggia di Caserta 1752 - 1860*, Milano, Skira ed., 2004.

SIRAGO M., *La riorganizzazione del sistema portuale del Regno meridionale. Dal decennio francese all'Unità*, in DI LEO A., a cura di, *L'ingegneria e la sua storia. Ruoli*,

Salerno, 2007, pp. 94-107,

SIRAGO M., *The shipbuilding industry and trade exchanges between the kingdom of the Two Sicilies and the countries of the Baltic and the Black Sea (1734 -1861)*, in "Journal of Mediterranean Area Studies", dic. 2012, pp. 81 - 107.

SIRAGO M., *La scoperta del mare. La nascita e lo sviluppo della balneazione a Napoli e nel suo Golfo tra '800 e '900*, Napoli, Edizioni Intra Moenia, 2013.

SIRAGO M. *The development of the new steamships and the history of the shipping industry in the Kingdom of Two Sicilies (1816-1861)*, in R.PISANO, a cura di, *A Bridge between Conceptual Frameworks, Sciences, Society and Technology Studies*, Springer ed, Amsterdam, 2014, pp. 1- 33.

VANGA M., voce a cura di, *Luigi de' Medici*, Dizionario Biografico degli italiani, 2009, vol. 73, www.treccani.it

Sitografia

www.raffaelestaiano.com/l'evoluzione www.treccani.it

