



A VELA E A VAPORE

Economie, culture e istituzioni del mare
nell'Italia dell'Ottocento

a cura di Paolo Frascani

DONZELLI EDITORE

Questo volume nasce dalla collaborazione tra l'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici
e la Facoltà di Scienze Politiche dell'Istituto Universitario Orientale di Napoli

© 2001 Donzelli editore, Roma
Via Mentana 2b
INTERNET www.donzelli.it
E-MAIL editore@donzelli.it

ISBN 88-7989-613-X

A VELA E A VAPORE

Economie, culture e istituzioni del mare
nell'Italia dell'Ottocento

a cura di Paolo Frascani

Saggi di: Marco Armiero, Annunziata Berrino, Marco Doria,
Paolo Frascani, Carla Giovannini, Nicola Labanca, Maria Malatesta,
Marco Meriggi, Giuseppe Moricola, Maria Stella Rollandi

DONZELLI EDITORE

Indice

- p. IX Introduzione
di Paolo Frascani
- 3 1. Il mare visto da terra.
Quadri ambientali del litorale di Ravenna
di Carla Giovannini
- 8 1. Terra senza qualità
14 2. Terra in via di redenzione
21 3. Terra desiderabile
- 29 II. I sorrentini e il mare
di Annunziata Berrino
- 29 1. Un rapporto costante e articolato
33 2. Una comunità asservita al mare
45 3. Terra e mare
49 4. Conclusioni
- 55 III. Il cabotaggio in età postunitaria
di Giuseppe Moricola
- 58 1. «Uno dei più poderosi ed efficaci agenti delle mercantili transazioni»
67 2. Il debole primato delle vie marittime
73 3. Di morte lenta: Stato e cabotaggio
- 83 IV. La marina mercantile a vela in Liguria
dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale
di Marco Doria
- 83 1. La marina mercantile velica come problema storiografico:
una significativa realtà trascurata
88 2. Evoluzione e caratteri della flotta velica ligure: un quadro quantitativo

- 93 3. Il periodo preunitario e la nascita di una moderna marineria velica d'altura
95 4. Il periodo d'oro della vela
98 5. Armatori, navi e rotte nell'età del declino
- 109 V. Una comunità in viaggio: dal racconto dei giornali
di bordo delle navi napoletane (1861-1900)
di Paolo Frascani
- 115 1. I contratti di arruolamento
119 2. Tra terra e mare
126 3. Una comunità in viaggio
- 139 VI. «Imparare a navigare». Istruzione e marina mercantile
dalla legge Casati al primo dopoguerra
di Maria Stella Rollandi
- 139 1. La gente di mare
145 2. Le principali tappe legislative
160 3. L'Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile
167 4. Una riforma degli studi
- 177 VII. L'Italia di Padron 'Ntoni.
Pescatori, legislatori e burocrati tra XIX e XX secolo
di Marco Armiero
- 180 1. La pesca in Italia meridionale
187 2. Un'ipotesi distributiva e quantitativa dei pescatori
tra XIX e XX secolo
194 3. La legislazione meridionale e quella degli altri Stati preunitari
197 4. L'intervento istituzionale in materia di pesca dall'Unità alla Grande guerra
210 5. Conclusioni
- 215 VIII. Uniformi sul mare. Note sul reclutamento
della Marina militare nell'Italia liberale
di Nicola Labanca
- 216 1. Lo stato degli studi
221 2. Numeri
224 3. Norme
228 4. Nazione
231 5. Professioni
233 6. Renitenze
237 7. Volontari e raffermati
241 8. Uomini o navi
244 9. Conclusioni

| | |
|-----|---|
| 247 | IX. Le istituzioni del mare in età liberale di Marco Meriggi |
| 247 | 1. Il mare dell'«Enciclopedia giuridica italiana» |
| 250 | 2. Il «governo» del mare: dagli Stati preunitari all'unificazione |
| 253 | 3. Accentramento e militarismo nel Regno d'Italia: i malumori della marina mercantile |
| 255 | 4. La commissione parlamentare d'inchiesta e le modifiche istituzionali degli anni ottanta |
| 257 | 5. Le sovvenzioni statali alla navigazione mercantile |
| 259 | 6. Tra diritto pubblico e diritto privato |
| 260 | 7. Stati industriali e Stati militari |
| | |
| 267 | X. Le élites e la vela di Maria Malatesta |
| 267 | 1. La nascita dello yachting |
| 269 | 2. La geografia dei circoli nautici italiani |
| 273 | 3. Vele d'élite |
| 281 | 4. La monarchia e la vela |
| 288 | 5. Gli uomini, le donne, la vela |
| 292 | 6. Agonismo e sociabilità |
| 298 | 7. Rappresentazioni negative |
| 302 | 8. Vela, nazione e impero |

INDICE DELLE ILLUSTRAZIONI FUORI TESTO

1. Guglielmo Ciardi, *San Giorgio*, 1880 circa, Firenze, Galleria d'Arte Moderna.
2. Federico Zandomeneghi, *Bastimento allo scalo*, 1869, Firenze, Galleria d'Arte Moderna.
3. Guglielmo Ciardi, *Canale della Giudecca*, 1868, Venezia, Museo d'Arte Moderna, Ca' Pesaro.
4. Philipp Hackert, *Marina di Alimuri, presso Sorrento*, Caserta, Palazzo Reale.
5. Antonio Leto, *La mattanza del tonno*, Napoli, Museo di Capodimonte.
6. Hans von Marées, *Pescatori*, 1873, Napoli, affresco della sala della biblioteca della Stazione zoologica (particolare).
7. La fascia costiera di Ravenna all'inizio del XVIII secolo, Archivio Storico Comunale di Ravenna, n. 274.
8. La fascia costiera di Ravenna nel 1867, Archivio Storico Comunale di Ravenna, buste speciali 86 1, n. 55.

9. Gioacchino Toma, *I funari di Torre del Greco*, 1882, Napoli, Museo di Capodimonte.
10. Francesco Paolo Michetti, *Impressioni sull'Adriatico*, 1880, Milano, Galleria d'Arte Moderna
11. Giulio Aristide Sartorio, *Piccola re del Lazio e Circe di Tessaglia*, 1904, Roma, collezione privata.

II. I sorrentini e il mare

di Annunziata Berrino

1. *Un rapporto costante e articolato.*

Il rapporto che i sorrentini hanno con il mare ha fin dall'antichità un connotato positivo. Questa piccola penisola che si protende nel Tirreno, chiudendo a sud il golfo di Napoli, è una realtà piuttosto rara nel quadro complessivo di un Mezzogiorno la cui popolazione, per gran parte dell'età moderna, vive invece lontana e ritirata dalle coste per motivi di difesa.

Solo nei primi secoli dell'età medievale i sorrentini sembrano ritirarsi dal mare, schiacciati dall'emergere di quella grande potenza che è Amalfi¹, ma senza dubbio a partire dal Quattrocento, con il risorgere di Napoli, gli assetti regionali si modificano, e Sorrento, in grado di offrire fedeltà e sostegno alla vicina capitale, ne diviene sua partner privilegiata².

Per tutta l'età moderna il rapporto dei sorrentini con il mare procede su due grandi direzioni: incremento delle relazioni con la capitale e cabotaggio nell'intero bacino mediterraneo. È un rapporto che diviene sempre più articolato, complesso e specializzato, e che dà, tra

¹ La crisi del commercio marittimo sorrentino tra XIII e XIV secolo è argomentata in: M. Castellano, *Sorrento e il mare: un rapporto difficile. Alcune considerazioni sulle attività marinare della Penisola sorrentina tra il secolo XIII e il XIV*, in «Rassegna del Centro di cultura e storia amalfitana», XVI, 1996, pp. 11-2.

² Per la riqualificazione del porto di Sorrento nel corso del XV secolo, cfr. A. Berrino, *I Correale, patrizi sorrentini. Inventario dell'archivio di famiglia*, Napoli 2000. La terza parte dell'intero movimento di piccole imbarcazioni approdate a Napoli tra il 1492 e il 1494, e dunque nel corso di 16 mesi, proviene dalla penisola sorrentina. Si tratta di qualcosa come 1279 viaggi. Alcuni dei cognomi degli armatori di questi anni sono sorprendentemente gli stessi che vedremo operare nel cuore dell'Ottocento: Aponte, Cafiero e Maresca. Cfr. F. Esposito, *La navigazione sorrentina alla fine del Medioevo*, in «La terra delle sirene. Bollettino di studi e ricerche del Centro culturale Bartolommeo Capasso», IV, ottobre 1894, p. 4.

l'altro, un importante contributo al progresso dell'economia, della tecnica, dell'istruzione e della cultura del mare. Con questi presupposti, la penisola sorrentina è ovviamente pronta ad avvantaggiarsi della congiuntura economica favorevole che vive il Regno di Napoli del secondo Settecento³. A quel tempo non c'è porto mediterraneo o nord-europeo che non sia frequentato dalle polacche, tartane e feluche sorrentine. Le polacche utilizzate sulle rotte del nord Atlantico, le tartane, dalla stazza di 30-60 tonnellate, per il commercio di cabotaggio con le coste del Mediterraneo e le sfilate, veloci e leggere feluche per il collegamento e il rifornimento della città di Napoli e per trasportare le aristocrazie che viaggiano⁴.

L'esperienza settecentesca rappresenta il presupposto e il fondamento del fortunato trend ottocentesco. L'Ottocento è il secolo nel quale, proprio attraverso il mare, questo tratto di costa tirrenica entra in comunicazione con i centri avanzati della società industriale, della quale va assimilando la complessità e riflettendo i caratteri: l'aumento dei consumi, l'intensificarsi delle comunicazioni e la diffusione della tecnologia rappresentano per i sorrentini tante occasioni nelle quali proporre e mettere a frutto le proprie competenze sul mare, e nelle quali offrire il proprio mare come risorsa ambientale e naturale, e il proprio antico e positivo rapporto con il mare come un'importante tradizione culturale⁵.

Tutto questo ci legittima a parlare di capitani di lungo corso, di cabotaggio, di istruzione navale, di cantieristica, di armamento, di commercio marittimo, di pesca e di associazionismo, ma ci sollecita anche a riflettere su altri fenomeni, che la società che definiamo industriale mette in moto e che comunque hanno attinenza con il mare: prima di tutti il turismo, che vede il mare come via di comunicazione, ma anche e soprattutto come attrazione climatica per il viaggio effettuato per salute⁶, come risorsa alimentare per la cultura gastronomica, infine come

³ G. M. Galanti, *Della descrizione geografica e politica delle Due Sicilie*, a cura di F. Asante e D. Demarco, Napoli 1969, II, pp. 187-8.

⁴ M. Maresca, *La feluca sorrentina del XIX secolo*, in *Navi di legno. Evoluzione e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo a oggi*, a cura di M. Marzari, Grado 1998, pp. 305-8.

⁵ La produzione culturale di carattere locale ispirata al mare è molto vasta. Si cita qui ad esempio R. V. Romano, *Viento 'mpoppa. Proverbi marinari sorrentini*, Massa Lubrense 1992, che raccoglie e commenta le espressioni più usate e i proverbi che rimandano al mare. Per il genere narrativo: M. Paturzo, *L'Oceano in pensione*, Sorrento 1951; G. Alfaro, *Il comandante del vulcano*, Roma 1994; Id., *Il servizio giapponese. Racconti di terra e di mare*, Roma 1998. Per la memorialistica: M. Taddei, *Armatori*, Milano 1952.

⁶ Il riferimento è alla diffusione della moda del viaggio classico «sulle radiose sponde della baia di Napoli» (A. Corbin, *L'invenzione del mare*, Venezia 1990, pp. 35 sgg.).

risorsa paesaggistica e fonte di ispirazione culturale: si pensi a tutta la produzione pittorica, musicale e fotografica otto-novecentesca.

Siamo dunque dinanzi a un rapporto che non lascia sguarnita, trascurata o sottovalutata alcuna forma di utilizzo e valorizzazione. E non credo esista un tratto della costa italiana che abbia caratteristiche simili. Ma soprattutto che abbia spinto a tali livelli di specializzazione tanti settori e in tempi così anticipati. Dove troviamo avviata la vocazione turistica, non troviamo quella armatoriale, dove troviamo la piscatoria non troviamo la componente culturale o non troviamo quella commerciale.

Ne deriva che risulta inevitabilmente parziale l'analisi di un aspetto che trascuri le altre parti del rapporto che questa popolazione ha con il mare, anche perché in taluni casi le vicende e gli ambiti si intrecciano in maniera inestricabile.

Se si analizzano le figure professionali, le rotte, il naviglio e il tipo di commercio e di attività marittima che emergono dalla documentazione relativa alla prima metà dell'Ottocento, ci si trova dinanzi a una diversificazione di settori nei quali i sorrentini sono impegnati, tutti ad alta specializzazione. Si tratta di una diversificazione che è certamente eredità preziosa dell'antico regime, ma che si presenta in fase di accentuazione sotto la spinta dell'incremento dei traffici e dell'ampliamento delle rotte a livello internazionale⁷.

Per intenderci: squadre di calafati, equipaggi di barche coralline, e di pesca d'altura, maestranze d'ascia e altro ancora. Ma se si analizzano ancora meglio le caratteristiche degli attori sociali coinvolti in tali settori, ci si accorge che essi provengono in modo pressoché compatto da precise aree della penisola. In altre parole ci troviamo dinanzi a comunità diverse, localizzate nelle diverse zone della penisola e che offrono particolari specializzazioni. Ad esempio Marina Grande di Sorrento pratica la pesca d'altura e la stagione della salatura del pesce sulle coste nordafricane; Torca di Massa Lubrense fornisce grandi calafati alla marina borbonica; dalla marina di Nerano si parte per la pesca nelle bocche di Capri e per andare a corallo; il trasporto nel golfo di Napoli è quasi tutto nelle mani della Marina Piccola di Sorrento; il piccolo e il grande cabotaggio sul Mediterraneo sono praticati da equi-

⁷ «Difatti, i Procidani costruivano e padronizzavano quasi esclusivamente le cd. Marticane, gli Isclani le Tartane, mentre i capitani della penisola sorrentina ed i napoletani li troviamo quasi sempre al comando di Polacche e Brigantini, così come gli Amalfitani e i Positanesi al comando di galeoni e galeazze». R. Cisternino - G. Porcaro, *La marina mercantile napoletana. Dal XVI al XIX sec. Capitani in alto mare. (Cronache)*, Napoli 1954.

paggi di Piano e di Meta; i carpentieri navali più abili operano nelle marine di Alimuri di Meta e di Cassano di Piano⁸.

Tante diverse vocazioni, pratiche e specializzazioni professionali riflettono una gerarchia degli spazi che è di fondamentale importanza per comprendere ciò che accadrà sul mare nell'Ottocento, perché ognuna di queste comunità troverà una sua collocazione nell'accelerazione dei traffici internazionali e contribuirà alla grande visibilità della marineria a vela della penisola sorrentina sul Mediterraneo, sui mari del Nord e sull'Oceano Atlantico.

Sappiamo che nel corso della seconda metà del Settecento l'intera linea delle coste del Regno di Napoli viene ridisegnata dai traffici marittimi. Sono in particolare i genovesi a dare il via a un fitto sistema di scambi basato sui prodotti dell'agricoltura meridionale, in particolare di olio e grano, da tratti di costa, come quella calabrese, che nel corso dell'età moderna erano rimasti inattivi. Queste regioni vengono spinte a riqualificare piccoli e grandi porti e a tracciare strade di penetrazione commerciale dal mare verso l'interno. È dunque il naviglio di bandiera genovese a creare nuove rotte e a sollecitare la commercializzazione, la raccolta e il traffico. È un fenomeno che tiene finché non si ampliano le rotte sull'Atlantico, verso l'America del nord. Infatti la nuova dislocazione del commercio internazionale attira subito gli armatori genovesi, i quali abbandonano i porti del Mezzogiorno e passano sull'Oceano. Il loro ruolo e il loro spazio vengono allora occupati da operatori locali. Primi tra tutti, i procidani e i sorrentini, i quali sono pronti a sostituire i genovesi proprio perché non si sono mai ritirati dal mare, perché i loro equipaggi sono ad alta specializzazione e perché la buona congiuntura economica della metà Settecento ha permesso loro di accumulare piccoli capitali.

Si rompe così il trend di antico regime, che aveva visto i sorrentini veleggiare nel Mediterraneo con grande e imbattuta competenza, ma non sempre in un ruolo economico attivo e di primo piano, e prende il via una nuova avventura. Da questo momento in poi – e siamo agli ultimi decenni del Settecento – i sorrentini assumeranno, effettuando uno sforzo sempre maggiore, il grande cabotaggio nel Mediterraneo, poi quello sul nord Europa, infine, ancora una volta seguendo l'esempio dei genovesi, la navigazione di lungo corso sull'Atlantico.

⁸ Sulla Marina di Cassano opera ad esempio il costruttore navale Aniello Castellano. Tra il 1851 e il 1877 si ha notizia di almeno 53 bastimenti da lui costruiti: nel primo decennio si tratta di brigantini di piccolo tonnellaggio, mentre dopo l'unità d'Italia iniziano i brigantini a palo di 400-500 tonnellate. Aniello Castellano costruirà tutte le navi in legno di Francesco Saverio Ciampa, il più importante armatore della penisola sorrentina della seconda metà dell'Ottocento (M. Maresca, *Costruttori navali sorrentini: Aniello Castellano*, in «Genius loci. Annuario del Centro studi e ricerche Francis Marion Crawford», 1998-1999, pp. 47-50).

Da questa geografia così articolata e ricca emergeranno in particolare tre comunità, che saranno capaci di realizzare l'inserimento della marineria e dell'armamento sorrentino sul mercato internazionale nel corso della seconda metà dell'Ottocento, e ovviamente il loro successo tratterà tutte le altre competenze presenti sul territorio. Esse sono Meta, Piano e Sant'Agnello.

2. Una comunità asservita al mare.

Meta è il cuore del comando e della marineria ed è la comunità della penisola sorrentina che si presenta in maniera più compatta e omogenea votata al mare.

Assieme ai pianesi, i capitani metesi dominano il grande cabotaggio dell'intero XVIII secolo¹ e dei decenni che seguono la fine del blocco continentale. Se guardiamo un registro delle partenze dal porto di Castellammare di Stabia, di un anno quale il 1843, vediamo che da un vero e proprio sciame di paranzelli, barche, schifazzi, sciabecchi, gozzi², gozzetti, mistici, barche latine e feluche, che utilizzano le loro poche decine di tonnellate di stazza per trasportare da un porto all'altro del regno borbonico farina, grano e granone, pasta e biscotti, formaggio, baccalà e carrube, e per pescare o pescare corallo, si stagliano le stazze ben più importanti da 2-300 tonnellate dei brigantini di armatori e capitani metesi: i Cafiero, gli Scarpato, i Lauro, i Ruggiero, i Di Martino, i Cacace, assieme a quelli di alcuni pianesi come i Ciampa, e i Maresca. Dunque le barche più capaci sono quelle dei metesi: partono spesso in coppia, lo stesso giorno, anche con le stive vuote, e operano in condizioni di quasi monopolio sulle coste pugliesi, in particolare sul porto di Gallipoli, dove caricano essenzialmente olio, in gran parte destinato alle industrie tessili inglesi³.

¹ Le presenze metesi e pianesi nei traffici marittimi, impegnate in particolare nel trasporto di grano e altri cereali dai porti pugliesi a quello di Napoli, per conto di grossi commercianti, nel corso del Settecento sono attestate anche dai «testimoniali» di capitani mercantili conservati presso l'Archivio di Stato di Napoli. Cfr. Cisternino - Porcaro, *La marina mercantile* cit.

² Per il gozzo sorrentino, destinato alla pesca locale, cfr. E. De Pasquale, *Il gozzo sorrentino*, in *Navi di legno. Evoluzione e sviluppo* cit., pp. 309-10.

³ Archivio della Capitaneria di Porto di Castellammare di Stabia, Registro di partenza dei legni, marzo 1843. E per i mutamenti nella dislocazione delle aree di scambio in particolare sulla costa campana, che favoriscono città portuali come Castellammare di Stabia, rimando a P. Frascari, *Mercato e commercio a Napoli dopo l'Unità*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Campania*, a cura di P. Macry e P. Villani, Torino 1990.

Tale eccellenza del comando, e della marineria metese in questi decenni preunitari è un dato di fatto. E queste competenze di grande e piccolo cabotaggio permettono agli uomini di Meta di cogliere con straordinaria prontezza la possibilità di inserirsi nell'ulteriore espansione dei traffici della seconda metà dell'Ottocento, di ampliare le proprie rotte e di spingersi dai porti del Nord Europa a quelli oltreoceano del continente americano.

È però indispensabile attrezzarsi con barche più solide, perché le rotte atlantiche chiedono navi nuove e più affidabili, e di stazza maggiore di quelle dei vecchi brigantini da 2-300 tonnellate, perché i mercati dei porti americani chiedono carichi di portata straordinaria.

Il vecchio brick a due alberi appare improvvisamente insufficiente. Occorrono navi di capacità che oltrepassino le 400 tonnellate e che dunque possano contare su una superficie velica maggiore, distribuita almeno su tre alberi. Nasce così il cosiddetto brigantino a palo, con i primi due alberi a vele quadre e l'ultimo con vela aurica, barco che, a partire dagli anni settanta avrà un successo straordinario e che sarà adibito ai più svariati traffici sulle più importanti rotte transatlantiche⁴.

Se la letteratura ci dice che il brigantino compare nel 1870, i capitani metesi ne commissionano già negli anni sessanta, che vedono una vera e propria rincorsa alla costruzione e all'armamento di nuove navi. Gli investimenti sono possibili perché nascono dagli utili ricavati dal gran cabotaggio e vengono effettuati nelle forme e nei modi della tradizione, che vede una grande frammentazione della proprietà dei barchi. Si tratta dunque di trasferire semplicemente un'esperienza di investimento e di rischio su un piano più alto.

Il nuovo brigantino a palo avrà una stazza doppia del vecchio brigantino; le sue parti di legname o azioni avranno un prezzo più alto; sarà necessario un equipaggio più numeroso; il rischio che presenterà la navigazione sarà maggiore; i carichi più faticosi; le merci complesse ed esotiche; i viaggi e la lontananza da casa più lunghi, ma ovviamente gli utili saranno, in rapporto, straordinariamente più ricchi.

Prende il via allora la storia corale di una comunità che si dedica totalmente all'armamento e al comando. Nel 1866 a Meta, su una popolazione di circa 8000 abitanti ritroviamo qualcosa come 3791 marittimi, in pratica quasi l'intera popolazione maschile è addetta alla

⁴ Per il brigantino a palo: C. De Negri, *Vele italiane del XIX secolo*, Milano 1974, pp. 61-4.

navigazione e di questi 806 sono capitani (527 di lungo corso e 289 di gran cabotaggio), 138 padroni e 2847 tra marinai e mozzi. È ancora più chiaro il primato detenuto da Meta nel fornire uomini di comando, se si pensa che nello stesso anno in penisola sorrentina i capitani in attività sono in totale 1089 e che dunque Meta ne fornisce quasi l'80%⁵.

Le storie individuali si moltiplicano allora in maniera impressionante e forse può essere interessante ripercorrerne una esemplare.

È la storia del capitano don Giuseppe Esposito, detto poi Cafiero, e del suo brigantino a palo *Madre e figli*. Giuseppe è un esposto allevato dalla famiglia Izzo di Meta, e già giovanissimo lo ritroviamo capitano al comando del *Dorotea*, un brigantino che porta il nome della sua giovane sposa e del quale l'armatore è probabilmente suo suocero, che è un Cafiero.

Ma ben presto il giovane sente la necessità di investire in un barco che sia di sua proprietà. È il 1866 e sono anni nei quali i cantieri navali della penisola sorrentina hanno una fortissima domanda di nuove costruzioni ed è questo che probabilmente spinge il giovane capitano a rivolgersi ai cantieri della vicina Castellammare di Stabia. La contrattazione non è semplice. In un primo momento il capitano valuta una proposta di costruzione di un barco genericamente definito, di 600 tonnellate, ma le condizioni di ingresso dei soci non sono convenienti perché l'investimento iniziale, cioè l'anticipo da dare al cantiere, sarebbe per lui troppo gravoso⁶.

Con una seconda contrattazione i tempi dei versamenti sono più realistici e le quote meglio ripartite tra il capitano e i futuri soci⁷. E così si dà il via alla costruzione. I lavori procederanno in economia, e il capitano fornirà tutto il materiale necessario alla costruzione: dal legname alla ferramenta, dal rame all'abete, compreso manovra e vele. Saranno a suo carico anche le paghe giornaliere degli operai, i quali tuttavia lavoreranno sulla spiaggia di Castellammare sotto la direzione del costruttore, che seguirà i lavori finché il bastimento non sarà messo in mare⁸.

⁵ R. V. Romano, *Plancia in penisola. I primi cent'anni della Associazione Marittima sorrentina tra storia, cronaca e aneddotica*, Meta 1991, pp. 7 sgg.

⁶ Archivio privato Imperato di Meta (da ora AIM), Bozza di assunzione d'obbligo di costruzione del 1866.

⁷ AIM, Assunzione d'obbligo di costruzione, Meta, 17 gennaio 1866.

⁸ AIM, Notaio Catello del Giudice di Castellammare di Stabia, Assunzione di obbligo di costruzione, Meta, 18 dicembre 1866 e contratto di costruzione, Castellammare di Stabia, 30 marzo 1867. Il costruttore «di prima classe, Capo Maestro Aniello Bonifacio» chiede per sé, «per semplice assistenza personale, aggarbatura e regalo», la somma di 1000 lire italiane.

Il barco, armato a brigantino a palo, resterà ancorato nel porto di Castellammare finché il capitano non riuscirà a collocare le venti azioni, o parte di legname, o *carati*, che compongono il bastimento, e dei quali almeno sei devono rappresentare la sua quota⁹.

Nel corso della primavera del 1868, il capitano Esposito procede a prendere contatti con i possibili soci. Le condizioni della società sono identiche per tutti: gli azionisti riceveranno da lui, intestatario della proprietà del barco, l'utile di ciascun viaggio, viaggio per viaggio, al netto delle spese della nave, secondo le consuetudini della Marina di Sorrento. Il capitano si riserva di scegliere il comandante, e nel frattempo è lui stesso. L'utile della «cappa» andrà per metà ai soci e per metà al capitano. Ciascun azionista sarà libero di assicurare la propria quota.

Delle venti parti che costituiscono il barco è difficile dire quante il capitano riesca a collocare. Restano documentate solo le cessioni di 2 intere, di 7 metà e di 2 quarti, per un totale di 6 *carati*, ma questo non significa che le restanti 14 parti restino tutte nelle sue mani¹⁰. Certamente la frammentazione della proprietà comporta una serie di relazioni che rappresentano la vita stessa della nave e della comunità della quale è espressione.

Ad esempio il giorno stesso della costituzione della società, il capitano Esposito deve riconoscere un importante comproprietario del suo brigantino a palo. Si tratta della *Casa Crespi e Perossi* di Glasgow, la quale gli ha fornito «diverse ferramenta, cioè ancore e catene», per un importo che a conti fatti è pari a un intero carato. Non conviene pagare subito e in contanti le fatture alla casa inglese e il capitano allora avanza una proposta di cessione di azione.

Senonché nel giro di un anno la *Casa Crespi e Perossi* va in liquidazione e viene incaricata la ditta napoletana *Holme & C.* di liquidare i sospesi che la *Casa* inglese ha in Napoli. La *Holme* chiede subito che il pagamento delle forniture sia effettuato in contanti, dichiarando che in effetti già la *Crespi e Perossi* aveva deciso di non entrare in alcuna forma di «interessanza» sul brigantino a palo del capitano Esposito. È

⁹ Il brigantino, atto «a fare i viaggi di lungo corso», risulta di 473 tonnellate, e del valore di 29 973 ducati dell'antico Stato borbonico, pari a 127 385 lire italiane.

¹⁰ Ogni azione è del valore di 1498,65 ducati, pari a 6369,26 lire italiane. La mezza azione risulta del valore di 3184,63 lire italiane. Gli acquisti delle parti saranno effettuati mediante scritture private aventi valore di atti pubblici e tutti nello stesso giorno, il 10 aprile 1868. Le azioni vengono acquistate da esponenti del mondo del commercio e dell'armamento stabiese e metese. Sono uomini ben alfabetizzati e ben orientati nelle pratiche di società sui barchi.

allora il caso di controllare i conti, conti che il capitano salda comunque dopo circa due anni dalla costruzione del barco, e per i quali riesce a spuntare un cambio vantaggioso¹¹.

La *Madre e figli* prende il mare il giorno 22 febbraio del 1868 e dopo appena cinque anni di viaggi il capitano inizia a rilevare le azioni del barco, che ricompra tutte a condizioni diverse, a prova del fatto che sui rapporti economici stretti a livello comunitario insistono altri elementi oltre quelli classici della domanda e dell'offerta.

Gli anni settanta sono di intensa attività. Il capitano inizia con il mutare il proprio cognome Esposito. «Parlate col Parroco per cambiare il cognome Cafiero», scrive nel 1873 da Marsiglia alla moglie. Abbandona dunque il cognome che lo connota come un esposto per assumere quello di Cafiero, che rimanda al ceppo di armatori metesi più antico, diffuso e potente e al quale appartiene la sua stessa moglie. Un contributo simbolico alla costruzione della propria identità professionale.

Negli anni settanta il capitano Cafiero noleggia il brigantino a cifre sostenute sulle rotte transoceaniche. È un viavai incessante da New York ai porti europei e viceversa: da Livorno parte con carichi di marmo, da Trapani e dagli altri porti della Sicilia con carichi di sale, e poi da Trieste, Lisbona, Oporto, Marsiglia, Castellammare, Genova. E da New York ritorna con carichi di resina, di grano, di petrolio.

I ricavi dei noli, al netto delle spese della nave, delle paghe all'equipaggio¹², degli utili ai soci ancora non liquidati, e delle spese di assicu-

¹¹ AIM, Scritture private datate: Meta, 10 aprile 1868 e Napoli, 24 dicembre 1869. La fornitura ammonta a 226 sterline. Quando viene valutata come azione del brigantino, il cambio è fissato a 28,5 (pari a 6441 lire); quando viene valutata per la liquidazione in contanti, il cambio, più vantaggioso, è fissato a 27 (pari a 6102 lire).

¹² Un contratto di arruolamento sottoscritto nel 1879 nell'Ufficio di Porto di Meta fornisce alcune indicazioni circa il trattamento del personale di bordo della *Madre e figli*. Si tratta di sette uomini appartenenti al compartimento marittimo di Castellammare di Stabia, ma non tutti di Meta, anzi forse solo il capitano, che è uno dei due generi del capitano Cafiero. Il secondo è un capitano di 35 anni di Vico Equense, donde provengono probabilmente anche i 5 marinai di 22, 28, 33, 34 e 55 anni e il mozzo, che ne ha appena 16. La paga del capitano è fissata ovviamente con trattativa privata, quella del secondo è di 85 lire mensili, quella dei marinai è di poco meno di 67 lire, mentre al mozzo va la metà di quella dei marinai. La nave passa il vitto giornaliero, uguale per tutti, tranne che per capitano e secondo, che consumano in camera. Gli uomini partiranno da Napoli per Genova con vapore di mare e a spese del legno. Una volta imbarcati si andrà a Trapani, per caricare, indi a New York, «e poscia per dove converrà al capitano». L'arruolamento è per 15 mesi a datare dalla partenza da Genova; le paghe invece decorrono dalla partenza da Napoli. Al termine dei 15 mesi, se il legno si trova all'estero, carico e noleggiato, l'equipaggio proseguirà fino al porto previsto dal contratto di noleggio. Il rientro da quel porto a Napoli sarà sempre a carico del legno. Se si raffrontano queste paghe della *Madre e figli* con quelle medie degli stessi anni settanta dell'Ot-

razione, rendono al Capitano un utile straordinario. Forse i libri di tenuta di conto di bordo e l'andamento degli incassi dei noli non danno la percezione della quantità di denaro che la *Madre e figli* guadagna, quanto le lettere che il capitano invia alla moglie a Meta.

Sono lettere nelle quali il Capitano impartisce istruzioni dettagliate su tutte le operazioni amministrative e finanziarie da effettuare, sulle modalità da seguire per recuperare i crediti, per prendere tempo nei pagamenti, e che mostrano il controllo serrato delle proprie risorse e di quelle comunitarie.

Cara Consorte, [...] mi diceste di comprare la masseria ed il casino al Capo; non so come si deve comprare senza moneta; se il venditore si contenta di avere un anticipo, cioè quello che potete fare, o accumolare, andando da Gaetano Fienga, se vi può improntare tutto quello che tiene, come pure se il compare di Rachelina tiene i 250 franchi che li può restituire a Gaetano Fienga, anche li prendete; e poi per mezzo di D. Ciccio se potete avere dalla mutua qualche altra cosa e per mezzo delle camere, cioè D. Antonio Scarpati e D. Genaro Cafiero; ma li dovete prendere a cambio di terra, allora vedete prima quello che potete accumolare senza prenderli, e poi andate dal venditore a vedere se è contento, ed il resto gli direte che gli pagate il cambio, e prendete di tempo quanto più potete per restituire il resto, come anche l'altra moneta che prendete dagli altri; andate anche da Gaetano Cafiero se vi può restituire le 2.160 lire, nel caso che si ha venduta la casa a Salvatore Trapani¹³.

Assillante è la necessità di individuare terre e masserie da acquistare, ovunque, in Penisola, esse siano collocate e risultino in vendita.

Vi rimetto questa prima di cambio di lire sterline duecento, dico 200 a voi intestata, e la farete cambiare in Napoli alla banca di Genova che colà è la Cassa marittima, e credo prenderete circa 5.900 lire, delle quali ne farete l'uso che volete, se trovate a comprare qualche masseria lontana dal nostro paese, e potete comprarla fino al prezzo di 30.000 lire, dico trentamila, che al mio arrivo da Genova, a Dio piacendo verrò a casa ed effettuirò la compra, che se la posso mettere in testa ai nostri figli maschi ce la metterò; ma vi prego occuparvi se si vende qualche masseria acciò al mio ritorno la comprerò a Dio piacendo¹⁴.

Importante è che sulla proprietà non vi siano imbrogli e allora bisogna essere bene informati. La rete di relazioni comunitarie alle quali fa riferimento il capitano in ogni sua lettera è vastissima. Ogni pagina non coinvolge meno di 10-15 persone e 3 o 4 barche, ed è il reso-

to cento contrattate nel porto di Castellammare di Stabia, esse risultano inferiori di 5-10 lire mensili per i marinai e di 30-40 lire per il secondo. Ma il dato è difficilmente interpretabile.

¹³ AIM, Lettera di Giuseppe Cafiero alla moglie, Marsiglia, 25 marzo 1873.

¹⁴ AIM, Lettera di Giuseppe Cafiero alla moglie, New York, 30 giugno 1873.

conto di tutti i movimenti di navi dal passaggio dello stretto di Gibilterra all'arrivo nei porti americani.

Dite a Francesco, il compare, che dopo nove giorni che io sboccai lo stretto viddi il suo barco *Ividia* nella Latitudine 26 circa, ma con vento contrario che andavamo colle murre a dritta con vento da OSO, ed io arrivai fino alla Latitudine 22 e così principiò a riondare il vento; ma siccome l'*Ividia* camminava meno della *Madre e figli* per questo non è giunto ancora.

Questa mattina è arrivato la Concezione, cioè il figlio di Maestro Mariano, il fratello di Francesco lo speciale, che sboccò lo stretto di Gibilterra il 23 marzo, ed il bastimento di Gennaro Cafiero di Desiato è sboccato prima di lui e non è arrivato ancora qui¹⁵.

La speranza più frequentemente espressa è quella di guadagnare noli che lascino il brigantino sulle rotte più ricche del Nord Atlantico e che non lo costringano a rientrare nel Mediterraneo. E a seguire l'ansia per il tempo che passa - «non mi conviene più aspettare», «non conviene dimorare tanto tempo», «nel caso quando avrò finito la disscarica, e non mi sono noleggiato ancora, allora metterò sotto carico o per Genova, o pure Costantinopoli ed Odessa, per non perdere tempo» -, ansia dettata dal nuovo concetto di tempo, tra le righe di un tantum di informazioni, di valutazioni delle possibilità di noleggio, della qualità delle merci, e della qualità degli uomini coinvolti in questa grande avventura. Uomini amici, soci, parenti o concorrenti.

Le reti di relazioni comunitarie che uniscono terra e mare sono fitissime e tra queste maglie il capitano Cafiero sceglie gli sposi dei propri figli, dei maschi come delle femmine. La giovane Sofia è socia del padre e proprietaria di una mezza azione del brigantino¹⁶. Ella va in sposa a un giovane capitano vicino di casa¹⁷. Ciascuna delle due famiglie possiede un'azione sul brigantino a palo dell'altra, e dunque vi corre amicizia, e soprattutto reciprocità e solidarietà nei momenti cruciali degli investimenti. L'unione matrimoniale è saldata da rapporti economici e di stretta comunità di vicinato, perché i due giovani sono praticamente cresciuti insieme. Ma ciò non vieta che anche queste nozze siano precedute dalla redazione di un contratto matrimoniale che specifica che il regime scelto dai coniugi è quello dotale e non certo

¹⁵ AIM, Lettera di Giuseppe Cafiero alla moglie, New York, 29 maggio 1873.

¹⁶ AIM, Ricevuta rilasciata da Sofia Cafiero al padre per l'utile di mezza azione, Meta, 17 aprile 1879.

¹⁷ Il giovane è il capitano Francesco Ruggiero, figlio orfano di Giosuè, un amico del capitano Cafiero. Il capitano Giosuè Ruggiero nel 1867 era stato il primo sottoscrittore di una mezza azione della *Madre e figli*. A sua volta il capitano Cafiero, nel 1875 aveva aiutato un figlio dell'amico a costruire nella Marina di Alimuri di Meta il brigantino a palo *Eugenia Longo*.

quello della comunione dei beni¹⁸, perché la comunione del rischio non va confusa con quella dei beni a terra e a mare.

Ma a parte questo, i generi sono risorse importanti, e proprio a loro – ne avrà due – il capitano Cafiero già verso la fine degli anni settanta inizia a cedere il comando. «Pregiatissimo signor suocero ed armatore», così hanno inizio i resoconti dei noli che i generi inviano a Meta.

Nel 1879 ad esempio la *Madre e figli*, ancorata nel porto di Genova, attende il comando del capitano Francesco Saverio Scarpati, 40 anni, marito di Rachelina, figlia del capitano Cafiero. È Scarpati a stringere il contratto di arruolamento con l'equipaggio¹⁹.

È un passaggio di mano, che, già di per sé doloroso, risulta anche fonte di preoccupazione, perché con l'andare degli anni la concorrenza delle navi a vapore si è fatta insostenibile proprio su quelle rotte tanto ricche del nord Atlantico. L'ormai vecchio brigantino a palo è costretto ad accettare noli sempre più poveri e su rotte sempre più eccentriche. Finché nel 1894 naufraga, poco dopo la partenza da Bolama, nella Guinea Bissau, diretto verso Marsiglia con un carico di arachidi. Il capitano e il secondo, che sono i due generi dell'armatore, e i 10 uomini d'equipaggio si salvano, ma nel giro di pochi giorni moriranno tutti, per un contagio di febbre gialla. Si sarà salvato solo il figlio del capitano Cafiero, al quale l'anziano padre, preoccupato per il rischio del viaggio, aveva ordinato di sbarcare.

La vicenda del capitano Cafiero e del suo brigantino a palo è rappresentativa della parabola dell'armamento a vela metese, ma anche dell'organizzazione della comunità che si ritrova a vivere questa importante vicenda. Siamo dinanzi a un'esperienza economica, tecnica e culturale con caratteri compatti e omogenei, che ha riflessi sia nell'ambito privato sia in quello comunitario.

Da questa gente di mare i figli maschi vengono emancipati molto precocemente, così come precocemente ricevono l'assegnazione di quote di proprietà dei barchi, o la titolarità delle proprietà immobiliari acquistate, come abbiamo letto nella lettera del capitano Cafiero, ferma restando l'assoluta e indiscussa sottomissione all'autorità parentale. In virtù dell'alto rischio che caratterizza il mestiere, le giovani generazioni entrano da subito e a pieno titolo nella proprietà e nella par-

¹⁸ AIM, Notaio Clemente Cafiero di Meta, Contratto di matrimonio, Meta, 24 gennaio 1877. La dote ammonta a 5000 lire versate in contanti ed è considerata come quota legittima anticipata della successione paterna.

¹⁹ AIM, Ufficio di Porto di Meta, contratto di arruolamento di equipaggio per il brigantino a palo *Madre e figli* del 9 ottobre 1879.

tecipazione degli utili. Quanto alle figlie invece, esse vengono subito dotate, sposate e dunque liquidate, o restano nubili in casa, e solo in questo caso rientrano nelle preoccupazioni dei padri. Eppure i capitani, nonostante a ogni viaggio rischino la vita, ricorrono solo raramente al testamento; essi esprimono le proprie volontà, in forma spesso olografa, solo se non hanno eredi diretti, perché come si è visto, la trasmissione della proprietà da una generazione all'altra è regolata nel corso della vita. D'altra parte i processi economici dei decenni che abbiamo analizzato sono talmente accelerati da esaurirsi nel corso di una, due generazioni.

Con i testamenti dunque i capitani provvedono a tutelare le donne soprattutto nella vedovanza, chiamandole eredi della quota disponibile, perché in un quadro giuridico come quello italiano postunitario che non le tutela affatto, è logico che una comunità a forte rischio di vedovanza tenda a correggere la norma. Vedovanza e nubilito sono le due sole condizioni fragili, perché – come abbiamo visto nella storia del capitano Cafiero – a monte c'è la pratica diffusa di redigere contratti matrimoniali che escludono seccamente la comunione dei beni tra i coniugi. Il regime dotale per secoli è stato utilizzato per tenere separati i patrimoni delle due linee familiari che si uniscono in matrimonio ed è una prerogativa delle società nelle quali va annullata l'eventualità che i beni di una famiglia passino a un'altra attraverso il rapporto moglie marito. Tuttavia ciò non va interpretato come elemento teso a separare e a irrigidire le relazioni tra i generi. Anzi. Nel caso metese siamo piuttosto in una società che non discrimina tra maschi e femmine perché è impegnata in uno sforzo nel quale è indispensabile che contribuiscano e partecipino a pieno titolo entrambi i sessi. Certamente siamo dinanzi a ruoli ben distinti, marcati e che non possono essere scambiati – le donne non navigano –, ma che nel loro essere complementari non sono mai asimmetrici. In altri termini le donne non risultano sottoposte agli uomini. Sia l'identità maschile sia quella femminile vengono costruite in spazi e ambiti e con caratteristiche forti proprio a sottolineare la dignità e l'indispensabilità del ruolo coperto da ciascuno dei due sessi. Gli uomini di mare hanno tutto un complesso apparato di codici che la letteratura ci descrive molto bene. Le donne degli uomini di mare ne hanno un altro, che probabilmente è altrettanto complesso, ma che è di più difficile definizione per rarità di fonti.

La complementarità dei generi, la densità e reciprocità dei rapporti parentali, professionali e amicali sono dunque elementi peculiari degli

spazi privati e pubblici della comunità metese della seconda metà dell'Ottocento. Ad esempio, la comunanza del rischio che si corre in mare conduce all'elaborazione di una cultura che trova espressione in una specifica architettura. Ancora oggi Meta si presenta con una struttura urbanistica di insediamento a casale. Ma mentre in altre aree della penisola sorrentina e della Campania l'aumento demografico della seconda metà dell'Ottocento ha spinto a una proliferazione degli spazi abitativi, che talora la frammentazione ha reso anonimi, qui, l'aumentata disponibilità economica dei decenni postunitari ha reso possibile ristrutturare i vecchi casali in grandi unità abitative, e dunque unire per ampliare, piuttosto che frazionare. Ogni famiglia di armatori possiede una *casa*, ovvero un palazzotto autonomo, spesso con corte interna e giardino sul retro, assolutamente chiusa e rappresentata all'esterno solo dal portale monumentale. La *casa* così concepita e abitata finisce per rappresentare la dimensione assolutamente privata dell'impresa armatoriale. E, ancora simbolicamente, per gli uomini il rifugio dalle tempeste del mare e degli affari e per le donne lo spazio della gestione e dell'attesa.

Ma anche lo spazio pubblico è dominio del mare.

In un largo al centro del paese 'mmiezo 'o Casale, operava una specie di tribunale, quasi una corte marziale, composto di comandanti veterani che, anche se in via del tutto officiosa, emanava giudizi su uomini e cose, quasi inappellabili e spietate sentenze, che investivano pure il genere femminile (anzi, in tal caso, erano particolarmente feroci), senza alcuna possibilità di revisione. E per giunta, quando il personale di «bassa forza» attraversava quel largo, doveva smettere di fumare e togliersi la giacca, in segno di rispetto per il quartiere dei comandanti. L'intera cittadina, cioè si conformava in tutto e per tutto alle rigide leggi degli uomini di mare dell'epoca²⁵.

Dopo l'architettura, i rituali civili e religiosi. Se il varo di un bastimento mercantile, qui come altrove, è un momento di grande ritualità, va ricordato che anche tutte le fasi di costruzione sono accompagnate e scandite da continue pratiche augurali. In penisola ad esempio il momento in cui i carpentieri finiscono di inchiodare il fasciame e quello che vede alzare la ruota di poppa e di prua sono celebrati e festeggiati col cosiddetto *rummaglio*, ovvero con l'offerta di ghirlande di fiori da parte dei mastri d'ascia all'armatore.

Allorché i carpentieri han finito di cingere di tavole lo scafo ed il guscio del bastimento, si fa un po' di festa, in segno d'augurio agli iniziatori del nuovo dominator delle onde. Si abbozza, a forma di bastimentino, un pezzetto di le-

²⁵ R. V. Romano, *Le Voci del Mare. Antologia marinaresca sorrentina*, Sorrento 1993, p. 11.

gno qualunque; s'inghirlanda di *ramaglietti* [...] di fiori; ed in parecchi si porta a casa del primo armatore. Che allegria! Che schiamazzo! Che baldoria, per istrada! [...] E quando i maestri ed i capi maestri si sono seduti, il ragazzo (che ha portato il simulacro del futuro bastimento), e il caposquadra ne tolgono un ramaglietto e lo presentano all'armatore, beneaugurando. Se costui ha un figlio d'una certa età e di qualche conto, gli si presenta un secondo, coi più lieti auspici. L'armatore, per mostrar la sua gratitudine ed il suo gradimento, prendeva, una volta, dieci o venti piastre; ora de' pezzi da cinque lire o de' napoleoni, secondo la sua condizione e la sua liberalità, e li pone su quel pezzo di legno, dovendosi poi dividere proporzionalmente fra loro. Oltre questo, non vi mancano mai dei regali: prosciutto, caciocavalli, vino, dolci, e che so io! Trascorse alcune ore allegramente; e ripetuti gli auguri, si va via. Il simulacro talvolta si lascia, talaltra si riprende. E non di rado si riporta alla marina, e si spacca come legno inutile.

Passiamo al secondo *rummaglio*. Si usa, quando è finito il calatafaggio del bastimento. Né si ricorre al pezzetto di legno; anzi ad un mazzo di stoppa incatramato. Si recinge di fiori; e talvolta belli, se la stagione si presta. Nel restante somiglia all'uso antecedente [...]²¹.

Nel corso della seconda metà dell'Ottocento questo mondo complesso suscita attenzione e curiosità. La testimonianza su riportata è di Gaetano Amalfi, un magistrato, letterato e grande osservatore della cultura popolare, che in un libro del 1890 dedicato alle tradizioni e agli usi della penisola sorrentina, riporta un'attenta descrizione di alcuni *usi marinareschi*.

È soprattutto l'attraversamento dell'Atlantico a porre dinanzi a un rischio talmente estremo da alimentare una religiosità maschile che ha grande visibilità. Ne sono testimonianza gli ex voto che rappresentano pittoricamente i momenti drammatici affrontati dalla nave e dall'equipaggio. E tra quelli conservati presso la chiesa madre di Meta²² vi compare anche uno del 1883 del brigantino a palo *Madre e figli*, dipinto al centro di una forte depressione in pieno Oceano Atlantico, tra le isole Azzorre e la costa americana, mentre era comandato da Francesco Saverio Scarpati, uno dei generi del capitano Cafiero. E come l'ex voto donato dalla *Madre e figli*, quasi tutti gli ex voto metesi si riferiscono a difficoltà incontrate sulle rotte atlantiche, attestando così una pratica religiosa che si infittisce proprio nel momento in cui tutte le risorse emotive e psicologiche della comunità, accanto a quelle economiche, sono spinte al massimo per affrontare un'avventura di straordinario rischio.

²¹ G. Amalfi, *Tradizioni ed usi nella penisola sorrentina*, Palermo 1890, pp. 136 sgg. Alcune parti sono oggi riprese in Romano, *Le Voci del Mare* cit.

²² *Storie di tempeste e di fede. Gli ex voto nel Santuario Santa Maria del Lauro*, a cura di G. Coppola, Castellammare di Stabia 1998.

Il caso metese è importante perché aiuta a riflettere su una serie di elementi: intanto sul meccanismo dell'ascesa di quella che poi genericamente viene definita marineria sorrentina a vela di lungo corso, ma anche sui fattori del suo decadimento, sui quali a ragione la letteratura insiste, e che sono ravvisabili nell'anzianità delle navi; nelle rotte difficili verso le quali i piccoli armatori sono spinti dalla concorrenza internazionale; nelle dimensioni modeste delle navi che non le rendono concorrenziali rispetto alle nuove enormi navi a vapore; nella riduzione del numero dell'equipaggio, dettata ancora dalla necessità di ridurre i costi.

Ma questi a mio avviso sono i fattori generali del decadimento e che non spiegano completamente il caso metese. A essi allora va aggiunta un'altra serie di considerazioni, tra le quali determinante è la genesi degli investimenti nell'armamento. Si tratta di investimenti che resteranno nella forma di un'impresa familiare sostenuta e protetta dalla struttura comunitaria, incapace di sperimentare nuove forme di investimento per far fronte alle mutate condizioni di mercato o al progresso della tecnica. Con tali presupposti, l'avventura metese si consuma nella riproduzione su una scala semplicemente più alta di un modello imprenditoriale sperimentato in antico regime. La velocità della parabola non lascia il tempo di lavorare all'ammodernamento delle strutture economiche, sociali, e soprattutto culturali e questo ne sarà il grande limite. I provvidenziali profitti realizzati nei porti del nuovo continente saranno concepiti come erano stati concepiti i profitti del Settecento: utili da reinvestire ancora sul mare, possibilmente frammentati in più imprese per attutire i rischi, ma soprattutto utili da fermare in case o ancor meglio in terre. A questo riguardo il ruolo svolto dalle donne nella gestione economica familiare andrebbe esplorato con maggiore attenzione. È femminile lo stretto orizzonte nel quale la comunità metese iscrive la percezione delle rimesse del lavoro maschile? È su spinta di genere femminile che si realizza la scelta degli investimenti nell'acquisto di terra? Se le risposte sono positive, allora va aggiunto che le donne dei capitani cercano terre da comprare in un momento in cui il costo della terra in penisola sorrentina è straordinariamente alto, perché è ormai quasi tutta agruminata e si sa che gli agrumeti sono nel corso della seconda metà dell'Ottocento le colture a più alto reddito e dunque di più alto valore.

«Avete fatto male a comprare il giardino a quel prezzo», scrive secamente, senza dare altre spiegazioni, da New York, il capitano Cafiero alla moglie. Avere disponibilità economica non significa asseconda-

re e accettare i prezzi imposti da un mercato della terra gonfiato da una domanda eccezionale e alterato dalla concorrenza dei commercianti, degli incettatori e degli esportatori di agrumi. Infatti mentre Meta è impegnata nella sua avventura della navigazione di lungo corso, tutto il resto della penisola sorrentina vive una profonda trasformazione culturale proprio sotto la spinta di un mercato internazionale che esprime una forte domanda di agrumi.

Sono localizzati soprattutto a Piano e a Sant'Agnello gli operatori che gestiscono il commercio di arance e limoni, e che ne curano tutte le fasi: dalla coltura, alla raccolta, dall'allestimento in casse al trasporto, per finire alla vendita sui mercati inglesi e americani. Incontriamo qui grandi imprese commerciali e armatoriali. Prima tra tutte la *Casa Ciampa*, ma accanto a essa vanno almeno citate la *Ditta esportazione agrumi Tommaso Iaccarino* e la *Ditta Maresca*.

3. Terra e mare.

Francesco Saverio Ciampa (1821-1892) è considerato il fondatore di un vero e proprio impero economico. A 25 anni è già armatore, quando nel 1846 mette in mare un brigantino goletta, l'*Emilia*, di 200 tonnellate. È solo il primo di 17 bastimenti a vela che andranno a costituire la flotta Ciampa, una delle più importanti dell'Italia meridionale. A livello commerciale egli opera sul mercato agrumario e crea, nel 1864, la Ditta sorrentina esportazione agrumi, con succursali a Rodi Garganico e a Messina. Quale armatore, egli fa navigare almeno 4 velieri con scafi in acciaio e di oltre 1500 tonnellate. La sua prima nave in acciaio è il *Francesco Saverio Ciampa* al quale seguono altre tre navi costruite nei cantieri di Sestri Ponente. Nel 1892, alla sua morte, il figlio Francesco eredita un enorme patrimonio di beni immobili, naviglio e attività commerciali. E su tale forza procede all'adeguamento della flotta all'ormai aggressivo vapore. Tra il 1893 e il 1903 i Ciampa costruiscono e armano piroscafi a vapore che operano sulle linee nord americane e australiane, ma la loro fortuna è ormai in declino: il commercio agrumario dall'Italia va soccombendo alla concorrenza californiana; la politica dello stato italiano per la marina mercantile risulta inadeguata a sostenere le pressioni delle marine francesi e inglesi, ben più aggressive e sostenute dall'intervento statale; infine una serie di naufragi porteranno all'affondamento di ben 4 navi Ciampa tra il 1910 e il 1915.

Negli anni dell'immediato dopoguerra, dinanzi alla fine di una delle ultime navi della flotta, l'*Agnello Ciampa*, le considerazioni espresse nei contrasti che divideranno la famiglia di armatori saranno chiare e amare nel tenere separate responsabilità proprie e altrui:

La ragione del disavanzo enorme non deve cercarsi solo nelle esagerate e deleterie pretese del Fisco, (contro il quale, del resto, non si è lottato con quella energia, che a non pochi energici ed esperti ha fatto conseguire l'esito favorevole di risparmiare ingenti somme) ma anche:

1) nella continua costruzione di navi che specialmente in Inghilterra e in America creava una insostenibile concorrenza;

2) nel nessuno affidamento del Governo italiano che, per esempio, dopo una legge di incoraggiamento sulle costruzioni, alla distanza di pochi mesi, non solo l'abroga, ma sanziona la confisca totale degli extra profitti, non riconoscendo neppure molte spese vive;

3) nelle sempre crescenti irragionevoli e tracotanti pretese della gente di mare;

4) nella età dei due piroscafi, di circa 20 anni e le condizioni di grande inferiorità dell'«Agnello», per cui il costo delle riparazioni ed altro per tenerli in efficienza, specie l'«Agnello», era sempre più notevole e tale da assorbire e sorpassare qualsiasi profitto e da consigliare la vendita o, per lo meno, il disarmo.

Questi sono gli anni della fine, nei quali non resta che prendere atto della crisi irreversibile della marineria a vela, crisi che ha travolto, per una serie complessa di motivi, anche il tentativo di spostare gli investimenti e le energie imprenditoriali sul vapore.

Ma ritorniamo indietro, agli anni della congiuntura positiva. Nel 1862, per controllare il rischio di tali e tante imprese di armamento che vanno sorgendo in penisola sorrentina, viene istituita, anche e soprattutto per iniziativa di Francesco Saverio Ciampa, l'Associazione di mutua assicurazione della marina mercantile della Penisola sorrentina, destinata a diventare il più grande istituto marittimo del meridione d'Italia, sorto sul modello di quella di Camogli del 1853. Essa rappresenta l'espressione più chiara della comunione di esperienze che unisce Meta a Piano e Sant'Agnello². Dai Monti di antico regime, spesso fondati da singole casate, come ad esempio il *Monte Cafiero* di Meta, si passa nel 1825 alla Società della compagnia di assicurazioni e cambi marittimi del Piano di Sorrento, nella quale gli azionisti sono nella maggior parte anche i capitani dei loro velieri. Alla Società del 1825 segue una Prima compagnia metese, fondata nel 1826 e una Seconda compa-

¹ Archivio privato Ciampa di Piano di Sorrento, Copialettere contenzioso. Piano di Sorrento, 31 marzo 1922, lettera dei fratelli Ciampa furono Salvatore alla Ditta Francesco Saverio Ciampa.

² M. Astarita - A. Aversa, *Il piano di Sorrento e la sua marineria*, Napoli 1979, pp. 66 sgg.

gnia metese, del 1831 che opera fino al 1859. Alle diverse Compagnie metesi, nel 1862 fa seguito l'Associazione di mutua assicurazione della marina mercantile della Penisola sorrentina, con sede in Meta.

Nel corso della seconda metà dell'Ottocento la Mutua assicurerà oltre 500 bastimenti di medio e grosso tonnellaggio di tutti i compartimenti della costa tirrenica centro meridionale. Espressione dell'armamento a vela, essa è destinata a seguirne la parabola, svolgendo tuttavia anche un ruolo politico attivo, come quando a Camogli, nel 1880 in occasione del Congresso degli armatori italiani, presenta al governo una proposta di provvedimenti atti a sostenere la concorrenza della marina mercantile francese.

La Mutua sorrentina, che cessa ogni attività nel 1909, attende ancora di essere organicamente studiata, assieme al ruolo svolto da imprenditori quali i Ciampa, in particolare nei loro rapporti con i precedenti operatori stranieri nel commercio agrumario, con la politica locale e nazionale, ma anche nelle loro relazioni sociali ed economiche con la piccola proprietà, con il bracciantato e, per quel che interessa in questa sede, con i gruppi professionali del comando metesi.

Su quest'ultimo aspetto uno studio degli atti della Mutua sorrentina potrà certamente contribuire a chiarire la configurazione dei rapporti interni all'istituzione e in particolare tra il gruppo di interesse dei grandi armatori e commercianti pianesi, la cui forza economica è certamente maggiore, e quello dei singoli comandanti armatori metesi che per primi sono destinati ad avvertire i segni della crisi della marineria a vela e che dunque già a partire dagli anni ottanta vanno abbandonando il ruolo di armatori per ritornare in quello di semplici comandanti.

Come è chiaro, anche se vicine e praticamente geograficamente confinanti, Meta da una parte e Piano e Sant'Agnello dall'altra vivono tra mare e terra due vicende sostanzialmente diverse nella genesi, nei tempi, nei caratteri dell'evoluzione e nell'esaurimento. Eppure la diversità di fisionomia e di interessi appare annullata dall'elaborazione di una cultura comune talmente forte da riuscire a sfumare le divisioni, che pure si intravedono, tra i diversi gruppi professionali e di interesse. Un fenomeno sorprendente, spiegabile probabilmente solo ricorrendo alla forza unificante della cultura del mare, della quale trovo che la canzone che segue, trasmessa oralmente, rappresenti un esempio tanto raro quanto significativo.

*O viaggio d'a Celine Stanford
'A partenza 'e Castellammare
poco viento e bunazze 'e mare.
A buordo ci steve don Ciccio*

E tutte 'e figlie d'o zi' Ciccio.
 Arrivati fore Cazzano
 salutaime 'o principale,
 salutate 'a fratellanza
 braccia 'e vele e levate 'a nanze,
 ccà nuie simme cariche 'e frutte
 e ce jucammo 'o tutte per tutte.
 'E marinare da Celine n'hanno paura,
 si fanne 'e vele cu l'aria scura.
 Quanno l'aria ha di burrasca
 Se fummene 'a pippa sott' 'e frasche.
 Chi s'imbarca ca' *Stanford*
 adda tene' 'e spalle forte,
 ccà li scarmi e 'e culunnette
 porta 'a ponte de' raschiette.
 Arrivate fore 'a Sardegna
 'a *Dorotea* avietteme a segno.
 Fore 'a Spagna 'na bella matina
 c'incuntrajemo 'o *Cuomo I*,
 se ne jeve senza 'e velelle
 e 'o capitano 'mbastava 'e ricchielle.
 Ce ne jammo terra terra
 e sbucajeme Gibilterra.
 Arrevate fore 'a frangia d'oro
 'o scuuner 'e Ciampa nun è passato ancora.
 Fore 'e dogge simme arrivate
 nu bell' fatto c'è stato cuntate:
 juorne 'e pasque a buordo 'o *Lione*
 'e capitane fanno fore 'o Giacchettone

«Fore 'a sciassa!» capitan Brecchia s'è appiccicato cu' Filippo d'a Recchia.
 E a tutte 'ste bagattelle
 ci have colpe Cristianelle.
 Si nun sape chi è 'stu numocchio
 chillo è propite 'o figlio 'e Petrocchio.
 E doppo 'na jurnate
 so gliute 'o Cunzulate,
 e 'o Conzole, malandrino,
 appuraje 'o fatto pe' 'na butteglia 'e vino;
 e 'o Conzole tutte ' mumente
 diceve: «'E napulitane so' 'e ddie de fetiente!».

Si tratta della narrazione del viaggio per New York con un carico di agrumi, di un brigantino a palo, il *Celine Stanford*, costruito alla Marina di Cassano di Piano nel 1893 e armato da Maresca³. Ma è in so-

³ Canzone raccolta e trascritta da Fortunato Imperato nato a Sorrento il 28 luglio 1931. Egli l'ha ascoltata da Luigi Cafiero di Giovanni, di Meta, il cui primo imbarco era stato nel 1916 sul brigantino a palo *Giuseppe D'Alì*, come mozzo al comando del proprio padre.

stanza la canonizzazione di un viaggio di andata: vi ritroviamo l'evocazione della presenza dell'armatore, la competizione tra la vigoria degli uomini di mare e delle barche, il controllo delle attività della concorrenza e degli amici, le tecniche di navigazione utilizzate per seguire una rotta ormai notissima, la dinamica di un contrasto fisico violento interno ai membri dell'equipaggio, il rapporto con l'autorità consolare e infine, in ambito internazionale, l'affermazione della propria irriducibile identità regionale, quella napoletana.

E assieme alla cultura tradizionale, anche la cultura istituzionale contribuisce all'annullamento della segmentazione interna che caratterizza la storia della marineria a vela sorrentina. Mi riferisco qui alle scuole nautiche che tra Ottocento e Novecento svolgono il ruolo di luoghi di costruzione di un'identità comunitaria ufficiale, visibile, colta e istituzionalizzata. Fin dal XIV secolo in penisola sorrentina troviamo un importante intervento privato avente per scopo l'istituzione di luoghi di formazione della gente di mare. Tali preesistenze, già rafforzate e sostenute economicamente dai governi francesi dei primi anni dell'Ottocento, e da quello borbonico restaurato, nel 1863 confluiscono nell'istituzione di una Scuola nautica di costruzione navale, che nel 1866 il ministero di Agricoltura, Industria e Commercio eleverà a Regio Istituto di Marina Mercantile di Piano di Sorrento⁴.

4. Conclusioni.

Ancora una volta solo la scomposizione di un'immagine, quella della marineria sorrentina, che all'esterno appare così compatta, dà conto di una notevole diversificazione interna, che va molto al di là di una semplice ricchezza di pratiche e di competenze. Una diversificazione che avrebbe potuto essere ricchezza ma che invece diviene fragilità, a causa dell'assenza di un raccordo politico istituzionale a sostegno di un'iniziativa privata che procede quasi esclusivamente sulla forza delle proprie altissime competenze professionali, o su una sollecitazione del mercato internazionale. E tale diversificazione è tanto più fragile in quanto per molti aspetti è anche conseguenza e retaggio di una gerarchia spaziale resa rigida nei secoli dell'età moderna. Piano ot-

⁴ Nel 1872 l'Istituto viene arricchito di una sezione macchinisti e nel 1877 di una per la formazione di capi tecnici per le costruzioni navali in legno e in ferro. Tra il 1884 e il 1897 funzionò un convitto annesso per preparare candidati all'esame di ammissione alla Regia accademia navale di Livorno (Starita - Aversa, *Il piano di Sorrento* cit., pp. 43 sgg.).

tiene la sua autonomia da Sorrento nel 1808; Meta a sua volta si distacca da Piano nel 1819 e Sant'Agnello pure ottiene la sua autonomia da Piano nel 1866. Una gerarchia spaziale che è sostanzialmente anche il peso dell'eredità della ripartizione del territorio imposta da Sorrento nel corso di tutta l'età moderna all'intera penisola, anche se non sempre supinamente tollerata.

Una frammentazione che si riflette sulla diversità di intenti e di progetti economici, istituzionali e politici, sull'assenza di raccordi locali anche solo formali, un divario che, nel corso dell'Ottocento, nonostante la grande accelerazione dei processi socioeconomici, non sarà colmato e che comunque, retaggio plurisecolare, difficilmente poteva essere eliminato in pochi decenni.

Aver anche solo accennato ai caratteri delle altre importanti comunità di mare, quelle di Piano e di Sant'Agnello, ci permette di valutare meglio il caso di Meta, e soprattutto di seguirne gli esiti finali.

Questa società così organizzata e coesa inizia ad avvertire sempre maggiori difficoltà mano a mano che si avvanza negli ultimi anni dell'Ottocento, e mano a mano che le condizioni generali della marineria a vela si fanno sempre più difficili. La comunità infatti va perdendo la sua caratteristica di insieme compatto di imprese di armamento a carattere familiare, e inizia a fornire solo la cosiddetta «gente di mare» al servizio dei grandi armatori.

La crisi che attanaglia la marineria a vela si ripercuote sulle famiglie metesi senza essere attutita da alcuna forma di protezione. Nel cuore di Meta c'è un Caffè aperto da tale Matteo Fariello, marinaio figlio di un marinaio che aveva servito l'Armata napoletana dell'ammiraglio Francesco Caracciolo. Nel corso della seconda metà dell'Ottocento il Caffè Fariello è il ritrovo di armatori e comandanti, nonostante sia piccolo, angusto e a volta bassa. È qui che intorno agli anni ottanta la gente di mare di Meta e degli altri centri della penisola prendono consapevolezza delle condizioni nei quali versano le sei Casse degli invalidi che operano in Italia, e in particolare quella di Napoli, una delle peggio organizzate. È al Caffè Fariello che vengono confrontate le somme che le Capitanerie di Porto incassano dai marittimi al loro sbarco e che versano alla Cassa, con quelle che ricevono sotto forma di pensione o di indennità di decesso versata agli eredi.

È allora al Caffè Fariello che qualche anno dopo, nel 1890, quando ormai le difficoltà sono evidenti per tutti, i capitani di Meta, un centinaio, si riuniscono in un'Associazione Marittima Sorrentina di Mutuo Soccorso, tesa a sostenere i soci e le loro famiglie nelle difficoltà deri-

vanti dai naufragi o da malattie o decessi e dunque a sopperire ai ritardi e all'inconsistenza dei contributi erogati dalla «Cassa per gli invalidi della marina mercantile» di Napoli. Questo quando ormai i singoli capitani armatori, ricacciati nel ruolo più frequente di capitani e allontanati da quello di armatori, si ritrovano con profitti sempre più bassi, tanto bassi da non riuscire a coprire i rischi nel frattempo aumentati.

Nell'Associazione si trasferiscono dunque i dibattiti che prima avevano avuto luogo presso il caffè Fariello. La maggiore istituzionalità della sede e l'urgenza posta da problemi che attengono alle condizioni quotidiane di vita dell'intera comunità spingono su dibattiti nei quali maturano riflessioni e proposte di notevole significato e che spesso trovano eco e confronto a livello nazionale, proprio in virtù dell'ampiezza della crisi.

Il sistema di imbarco della *gente di mare* sulle navi mercantili italiane è ad esempio posto come una questione di grande importanza. Una proposta dei primi anni del Novecento formulata da un membro dell'Associazione invita a istituire in Italia una sorta di *Board of trade*, istituzione che aveva contribuito al primato mondiale della marina mercantile inglese.

In Italia, si dice, se la legge

esige un dato periodo di navigazione dai capitani diplomati per ottenere le patenti, la stessa legge dovrebbe provvedere a che tutti potessero con dignità facilmente conseguirla.

L'ufficiale mercantile italiano, dappertutto sempre ammirato, per sobrietà, capacità ed affezione alla nave, fu sovente deplorato (eccezione a parte) mancante di energia verso i suoi subalterni. Non può essere altrimenti perché è l'inizio della sua carriera che lo piega all'arrendevolezza.

Ottenuto il diploma, per conseguire quel tal periodo di navigazione deve nel più dei casi mendicare il primo imbarco, non tanto facilmente concesso oggi con la scarsità dei bastimenti, e quando accordato è messo a bordo senza riguardo alcuno, oppure (e ciò in via di eccezionale privilegio, veramente poco lusinghiero), a fare il camerotto¹; l'uno e l'altro ambiente, per ragioni facili a comprendersi non gli saranno certamente scuola di energia e d'insegnamento; tutt'altro.

Per evitare sacrifici da una parte e mortificazioni dall'altra, giacché l'apprendista, che è sempre utile e spesso necessario, è quasi sempre considerato (alla nave di peso) ed al personale un impiccio, una vela di straglio². Sarebbe equa quindi e necessaria cosa che ciascuna nave o Piroscavo in ragione del suo registro fosse obbligato imbarcare un numero di giovani diplomati, che pur tenuti a qualsiasi lavoro, facessero una tavola separata ma nella compagnia degli ufficiali, co' quali potessero esercitarsi nei calcoli etc. etc., ma che alloggiassero in ogni modo separatamente dalla massa.

¹ Per *camerotto* si intende cameriere.

² La vela di straglio è una vela triangolare che serve a riempire vuoti tra un albero e l'altro.

Così e non altrimenti si fa sui velieri inglesi, ed ora su tutti i piroscafi austriaci ed oh, con quale ottimo risultato pratico; sugl'inglesi il mantenimento è pagato dalle famiglie (se in condizione), in contrario da enti che sentono forte la necessità a che il prestigio si tenga alto in questi Nei-Capitani.

Sugl'Italiani potrebbesi fare altrettanto, ed in mancanza di enti protettori potrebbe subentrare la cassa Invalidi, la quale mi pare avrebbe tutto l'interesse, quasi direi l'obbligo di anticipare prima, a chi certamente avrebbe tutta la coscienza ed i mezzi di restituire dopo riconoscente³.

Queste constatazioni e proposte sono di Antonio Longobardo, socio fondatore dell'Associazione e proposto quale membro del Consiglio. Ma accanto all'arruolamento altre sono le questioni sulle quali lavorare.

Nel 1908 l'Associazione metese accoglie la proposta che giunge dall'Associazione consorella di Genova di costituire una Federazione nazionale fra capitani e macchinisti della marina mercantile. Lo scopo della Federazione è principalmente quello di chiedere al governo l'unificazione delle cinque Casse per gli invalidi della marina mercantile istituite nel 1861 a Genova, Livorno, Napoli, Palermo e Ancona, che con il tempo erano divenute espressione dei locali interessi armatoriali. Il motivo principale è dato dalla povertà di una previdenza che per la gente di mare è tanto «irrisoria da renderli accattoni nella vecchiaia, mentre la cassa accumula milioni»⁴, ma anche dalla necessità di allargare le iscrizioni e di rendere reversibili gli assegni alle vedove e agli orfani.

Nel 1909 l'Associazione metese entra a far parte del Comitato per la riforma delle casse invalidi della marina mercantile, alla cui segreteria è nominato Giuseppe Giulietti, deputato socialista nonché capitano marittimo, il quale procede subito a una migliore organizzazione dei lavoratori del mare. Campagne stampa e appelli per l'auspicata unificazione delle Casse marittime si susseguono nel corso del 1910 e del 1911, e l'Associazione di Meta, come scrive lo stesso Giulietti, è «come sempre in prima fila». L'unificazione viene realizzata solo nel dopoguerra, nel 1921, grazie ancora all'operato del deputato socialista, ma i risultati non rispondono alle aspettative. L'aumentato costo della vita, dovuto alla grave crisi che attanaglia il paese appena uscito dalla

³ Archivio storico dell'Associazione di mutuo soccorso tra capitani e macchinisti mercantili di Meta. Fascicoli individuali dei soci.

⁴ Archivio storico dell'Associazione di mutuo soccorso tra capitani e macchinisti mercantili di Meta, Lettera dell'Associazione dei capitani e macchinisti di Procida all'Associazione metese, ottobre 1905, Serie A/1. Per il coinvolgimento dell'Associazione metese nella questione della riforma della Cassa Invalidi si rimanda a L. Gargiulo, *L'Associazione di mutuo soccorso tra capitani e macchinisti mercantili di Meta. Inventario dell'archivio storico*, Napoli 2000, dattiloscritto.

guerra, contribuisce a svalutare gli aiuti che la gente di mare riceve dalla Cassa. Si riapre la lotta e ancora una volta l'Associazione metese è in prima fila. Ma la contrattazione è destinata a non procedere, soffocata dal clima di violenza che sconvolge il paese. Inoltre forti sono le pressioni politiche, di stampo demagogico e nazionalista, che mirano a redistribuire i fondi – si parla di 500 milioni – delle casse delle Assicurazioni marittime a tutti coloro che avevano ricevuto danni di guerra, laddove si riteneva spettassero, data la loro provenienza, ai soli combattenti del mare. Un attentato a Giulietti nel 1922 e «le rivoltellate» sparate sull'assemblea della Federazione a Genova il 2 gennaio 1923 rimettono la questione alle decisioni del Governo che invece di restare neutrale e di rispettare la volontà sindacale dei marittimi, legittima la violenza e scioglie la Federazione. La protesta si trasforma in scontro tra gruppi di interesse: da una parte gli armatori, che tentano di indebolire l'organizzazione dei marittimi e dall'altra la gente di mare, vale a dire tutti i naviganti, dai comandanti ai mozzi, ancora uniti e solidali con il «compagno Giulietti», al quale appunto gli armatori intendono sottrarre la segreteria della Federazione marinara. Gli esiti della vicenda sono noti: Giulietti andrà al confino e nessun provvedimento sarà preso per migliorare le condizioni previdenziali dei lavoratori del mare⁵.

Il diretto coinvolgimento dell'Associazione metese nella lotta politica e sindacale del primo dopoguerra ne pregiudicherà l'attività nei successivi decenni fascisti. Nel 1936 si iscriverà all'Opera Nazionale Dopolavoro evitando in tal modo di essere assorbita dall'Ente Nazionale Fascista della Cooperazione e preservando così la propria autonomia e il proprio statuto.

⁵ Romano, *Plancia in penisola cit.*, p. 185.



Finito di stampare il 10 gennaio 2001
per conto di Donzelli editore s.r.l.
presso la Società Tipografica Romana
Via delle Monachelle Vecchia - 00040 Pomezia (Roma)

I rapporti intercorsi tra la nostra comunità nazionale e il mare, negli anni che vanno dal processo di formazione dello Stato unitario alla prima guerra mondiale, furono caratterizzati da elementi di radicale trasformazione. Non solo intervennero in quella fase rivoluzionari cambiamenti tecnologici, ma mutò il rapporto stesso tra il mare (anzi i mari) e la rappresentazione complessiva dell'Italia, in un paese che si avviava a diventare Nazione. I contributi di questo volume si interrogano non solo su alcuni dei nodi strategici della nostra storia marittima – mercati, mezzi di comunicazione, mestieri del mare –, ma anche sugli effetti dei processi politici e istituzionali che, dall'Unità in poi, regolano, con intensità crescente, il ruolo, la presenza, l'identità della gente di mare. L'attenzione si concentra sui cambiamenti subiti dall'Italia minore, che lavora a bordo delle agili navi a vela transoceaniche o risiede nelle comunità del mare; ma si guarda anche a quel confine mobile e permeabile tra terra e mare sul quale si muovono ceti professionali e apparati burocratici chiamati a confrontarsi con la gestione delle questioni marittime; o per altro verso a quelle élites desiderose di distinguersi socialmente attraverso la pratica sportiva dello yachting.

Prende così forma, anche grazie alla valorizzazione di fonti «specializzate» come i giornali di bordo o gli statuti dei circoli nautici, un punto di vista storiografico che, attraverso la rappresentazione degli ineludibili limiti geografici e culturali dell'Italia marinara del XIX secolo, fa emergere le radici di più recenti e tumultuosi cambiamenti, destinati a segnare, per tutto il secolo successivo e fino ad oggi, il tormentato rapporto del nostro paese con l'ambiente marino.



Indice: P. Frascani, *Introduzione*; C. Giovannini, *Quadri ambientali del litorale di Ravenna*; A. Berrino, *I sorrentini e il mare*; G. Moricola, *Il cabotaggio in età postunitaria*; M. Doria, *La marina mercantile a vela in Liguria*; P. Frascani, *I giornali di bordo delle navi napoletane*; M. S. Rollandi, *«Imparare a navigare»*; M. Armiero, *L'Italia di Padron 'Ntoni*; N. Labanca, *Sul reclutamento della Marina militare nell'Italia liberale*; M. Meriggi, *Le istituzioni del mare in età liberale*; M. Malatesta, *Le élites e la vela*.



www.donzelli.it

ISBN 88-7989-613-X



L. 48.000 9 788879 896139