



RAFFAELLA SALVEMINI

***LE SCUOLE NAUTICHE
NELL'ITALIA PRE-UNITARIA***



Offprint from

Sguardi mediterranei tra Italia e Levante (XVII–XIX secolo)



Malta University Press
2012





LE SCUOLE NAUTICHE NELL'ITALIA PRE-UNITARIA*

Raffaella Salvemini

Brevi note

Da qualche tempo la storiografia s'interroga sulla vocazione marittima delle città del Sud della penisola italiana in età moderna¹. In questo panorama di opportunità offerte dal mare ma raccolte solo a metà, di una propensione marittima reputata per molti versi limitata, localistica e poco propensa agli investimenti a terra e a mare, nel senso di costruzione di una flotta, si colloca la questione, in apparente controtendenza, delle scuole per la formazione e l'istruzione nautica. Sin dalla metà del Settecento emerge un primato del Sud e della Sicilia rispetto al Centro-Nord per numero di scuole deputate alla formazione della gente di mare. Un primato che, sebbene ridimensionato per numero di istituti ma confermato in termini di popolazione scolastica, rimase immutato per la Sicilia e la Campania, rispetto alla Liguria, per gran parte del periodo 1864-1914². Con questo progetto i governi dell'epoca intendevano favorire un mercato del lavoro marittimo e spingere le comunità costiere della nostra penisola a partecipare a un piano di formazione tecnico-professionale. Ma la concreta realizzazione e il mantenimento delle varie scuole del Sud non fu facile. Premesso che la questione è ben più complessa di quella che appare, con questo saggio ci si propone soprattutto di realizzare una mappa ragionata delle scuole nautiche nate prima del 1861. Si vuole non solo confermare quanto già rilevato dagli storici per Napoli, Sorrento e Procida, dove l'impianto scolastico aveva finalità assistenziali oltre che formative³, ma completare il ricco mosaico

* Abbreviazioni usate: Archivio di Stato di Napoli, Casa Reale Antica = ASN, CRA.

¹ In relazione a questo tema si era espresso in maniera radicale G. Galasso, *Il Mezzogiorno e il mare*, in A. Fratta (a cura di), *La fabbrica delle navi*, Electa, Napoli 1990, p. 11. Il tema è stato ripreso e approfondito in vari saggi e volumi da Frascani. Cfr. P. Frascani (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Donzelli, Roma 2001; Id., *Il mare*, Il Mulino, Bologna 2008.

² M.S. Rollandi, *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Brigati, Genova 2003.

³ Per Sorrento e Napoli la Sirago ha più volte affrontato e approfondito il tema. M. Sirago *La prima istruzione nel Collegio per gli orfani dei marinai di San Giuseppe a Chiaia di Napoli, e nelle scuole nautiche di Piano di Sorrento* in M.R. Pelizzari (a cura di) *Sulle vie della scrittura*.

dell'istruzione nautica nel Mezzogiorno per il secondo Settecento e l'Ottocento preunitario con una comparazione, almeno di tipo quantitativo, con il resto della penisola.

Le prime scuole per il mare nel Settecento: il polo campano

Mentre si riorganizza l'intero comparto dell'istruzione pubblica alcuni stati preunitari avviano nel Settecento un chiaro programma di revisione e rilancio dell'istruzione tecnica e nautica. Come si può osservare dalla tabella 1 la prima scuola nautica nacque a Venezia nel 1739, per decreto del Senato e per iniziativa dei riformatori dello Studio di Padova. Tra gli insegnanti ci furono il capitano veneziano Giovanni Siron e l'inglese Arturo Edgecombe al quale successe il figlio Tommaso⁴. Nel 1754 fu la volta di Trieste. L'imperatrice Maria Teresa d'Austria chiese a Francesco Saverio Orlando, un padre gesuita proveniente da Fiume (Rijeka), di fondare a Trieste una scuola di matematica e nautica per istruire i suoi "marinai". Gli iscritti, all'incirca 20, erano tutti di buona famiglia e adulti, di età compresa tra i 25 e 30 anni. Dopo un ventennio la scuola entrò in crisi e tutte le cattedre furono trasferite a Fiume, ma nell'agosto del 1784 la scuola ritornò a Trieste e ricominciarono i corsi con 20 iscritti. Nonostante l'impegno e l'attenzione rivolta dall'Imperatrice allo sviluppo della marineria gli allievi lamentavano una difficoltà a trovare un imbarco⁵. Nel 1766 toccò a Livorno che istituì la scuola per i guardia-marina, rivolta a giovani di buona famiglia, già alfabetizzati, di età compresa tra i 13 e 16 anni⁶. Ad accomunare queste scuole non furono tanto i programmi scolastici, incentrati tutti sullo studio della matematica, della geometria e sui primi rudimenti nautici, quanto piuttosto la formula: esse accoglievano ragazzi di buona famiglia, già capaci di leggere, scrivere e far di conto.

Alfabetizzazione, cultura scritta e istituzioni in età moderna, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1989, pp. 423-457; Ead., *Scuole per il lavoro. La nascita degli Istituti "professionali" meridionali nel dibattito culturale tra '700 e '800*, in «Rassegna Storica Salernitana», 31, 1999, pp. 109-172. Sulla scuola di Procida R. Salvemini, *Formazione e avviamento al lavoro nel Regno di Napoli alla fine del Settecento*, in S. Zaninelli, M. Taccolini (a cura di), *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, V & P Università, Milano 2002, pp. 197-198.

⁴ *L'istruzione nautica in Italia*, Ministero dell'Educazione Nazionale, Tipografia del R.I.N.I.P., Roma 1931. Sullo stesso tema cfr. <http://svenier.provincia.venezia.it/STORIA.htm>.

⁵ *L'Istituto tecnico nautico "Tommaso di Savoia, Duca di Genova" nel bicentenario della sua istituzione (1754-1954)*, Litografia Moderna, Trieste 1954, p. 11-29.

⁶ F. Bonaini, *Livorno considerato nelle sue presenti condizioni e nel futuro*, Cellini, Firenze 1856, pp. 35-36.

Tabella 1 Le scuole nautiche della penisola italiana e dell'Impero Austro - Ungarico nel Settecento

Città	Anno
Venezia	1739
Trieste	1754
Livorno	1766
Napoli	1770
Meta	1770
Carotto	1770
Procida	1788
Palermo	1789
Alberi	1790
Siracusa	1790

Fonte: ns. elaborazione da *L'Istruzione nautica in Italia*, cit.

Diverso per certi aspetti fu, invece, il piano sulla formazione di personale qualificato da impiegare sulla flotta mercantile e da guerra del Regno delle due Sicilie. Fu il governo di Carlo III ad avviare una politica di sviluppo commerciale marittimo attraverso un riordino normativo, incentivi ai porti e agli armatori⁷. Il piano, contemplato in alcune prammatiche emanate nel 1741 e nel 1751 sotto il titolo *De officio Nautis et Portubus*, prevedeva inizialmente una riqualificazione del personale di mare esperto, soprattutto "piloti, pilotini" e marinai. Per comprendere le condizioni in cui versava la marineria e quindi la necessità di intervenire, basta leggere il proemio della prammatica:

[...] i fatali troppo continui disastri, da cui si vede malmenata la nostra navigazione, sono ormai un effetto della negligenza, rilasciatezza e debolezza volontaria de' padroni e marinari, anziché del mare, de' venti e della forza de' pirati, navigando ognuno o quasi, tutti in qualità di padroni e capitani senza sapere i principi di tale officio, e senza essere i loro bastimenti provveduti d'armi, marinari, sarti, attrezzi e piloti convenevoli [...]⁸.

Nella stessa prammatica si stabilì l'erezione di una *Giunta* detta della *Navigazione Mercantile* il cui compito era di esaminare chi intendeva rivestire il ruolo di capitano, padrone o pilota "approvando i capaci e rigettando gl'insufficienti". Alla presenza di 2 o 3 piloti, la Giunta avrebbe

⁷ L. De Rosa, *Navi, merci, nazionalità, itinerari in un porto dell'età preindustriale. Il porto di Napoli nel 1760*, in *Saggi e ricerche sul Settecento italiano*, Istituto Italiano per gli Studi Storici, Napoli 1968, pp. 332-371.

⁸ L. Giustiniani, *Nuova Collezione delle Prammatiche del Regno di Napoli, De officio Nautis et Portubus*, Napoli 1804, Prammatica XVI, 13 marzo 1759, pp. 42-43.

dovuto valutare gli aspiranti, cui erano richiesti: il limite di età pari a 24 anni; un'esperienza di almeno 5 anni rilevata dalle annotazioni sui registri dei ruoli tenuti da padroni o capitani; e, infine, l'attestato di vivere da cristiano, una sorta di certificato di buona condotta, rilasciato dal parroco, dal capitano del quartiere o *Ottina*, dal Mastro d'atti della Gran Corte della Vicaria Criminale e dalla Marina⁹.

Per l'accesso a tale carriera era stabilito un determinato percorso formativo: gli aspiranti avrebbero dovuto frequentare il collegio di Santa Maria di Loreto e la scuola della Regia Squadra¹⁰. A conclusione del percorso, di teoria e di pratica, era prevista la consegna della patente che abilitava alla navigazione di costiera e di altura. Esentati da tutto ciò erano i padroni di barche, tartane e feluche da pesca, oltre alle imbarcazioni deputate al commercio interno e al trasporto di carbone e legna sulle spiagge romane¹¹. Mentre il governo borbonico si preoccupava della formazione di piloti e capitani, al contempo pensava di creare un collegio di convittori, non a numero chiuso e interamente finanziato, per l'educazione, il vitto e l'istruzione nautica dei giovani. A influenzare le iniziative di quegli anni in materia d'istruzione tecnica, lavoro e formazione professionale ci furono molti intellettuali, primo fra tutti Antonio Genovesi. E' indubbio, tuttavia, che il primo serio e sistematico approccio a questo tema si ebbe nel 1767 in seguito alla cacciata dei Gesuiti dal Regno di Napoli¹². Contrariamente a quanto accadde a Trieste, dove fu un gesuita a promuovere la scuola, a Napoli fu l'espulsione dell'ordine religioso a indurre lo stato napoletano a affrontare il delicato tema dell'istruzione pubblica e tecnica¹³. Sul rapporto tra questo evento, la creazione d'istituti diretti a contenere gli effetti del dilagante pauperismo

⁹ *Ibidem.*

¹⁰ Sul conservatorio musicale di S. Maria di Loreto cfr. S. Di Giacomo, *Il Conservatorio dei Poveri di Gesù Cristo e quello di S. Maria di Loreto*, Remo Sandron, Palermo 1928.

¹¹ Sui pescatori cfr. A. Clementi, *Il mestiere dell'incertezza. La pesca nel Golfo di Napoli tra XVIII e XX secolo*, Guida, Napoli 2005.

¹² Cfr. M. Lupo, *La scuola tra riformismo, rivoluzione, reazione. Gli esordi dell'istruzione pubblica nel Regno di Napoli (1767-1806)*, in «Nuova Rivista Storica», 1999, 2, pp. 281 sgg.

¹³ Con l'espulsione dei Gesuiti furono avviati programmi di sviluppo nei settori della scuola e del diritto di proprietà, temi che stavano molto a cuore ai riformatori napoletani. Per gli avvenimenti legati all'espulsione dei Gesuiti da Napoli cfr. F. Guardione, *L'espulsione dei Gesuiti dal Regno delle Due Sicilie*, Battiato, Catania 1907; P. Onnis, *L'abolizione della Compagnia di Gesù nel Regno di Napoli*, in «Rassegna Storica del Risorgimento», 1928, pp. 759-822; F. Renda, *Il riformismo di B. Tanucci. Le leggi di eversione dell'asse dell'asse gesuitico 1767-1773*, in «Archivio Storico per la Sicilia Orientale», 1969, pp. 127-233; Id., *Bernardo Tanucci e i beni dei Gesuiti in Sicilia*, Edizioni di Storia e Letteratura, Roma 1974; E. Robertazzi Delle Donne, *L'espulsione dei Gesuiti dal Regno di Napoli*, Libreria Scientifica Editrice, Napoli 1970.

e l'edificazione del sistema pubblico d'istruzione, importante è il contenuto dell'editto di Ferdinando IV di Borbone del 28 luglio 1769. In esso si poneva l'accento alla

giusta e necessaria espulsione da' nostri domini della Compagnia che dicevasi di Gesù [...] sono nate le pubbliche scuole e i collegi gratuiti per educare la gioventù povera nella pietà e nelle lettere; i conservatori per alimentare ed ammaestrare ne' mestieri gli orfani e le orfane della povera plebe; i reclusori per i poveri invalidi o per i validi vagabondi che, togliendosi all'ozio ond'erano gravosi e perniciosi allo Stato si rendono utili per istruirsi delle arti necessarie alla società¹⁴.

Parallelamente alla revisione dell'intero comparto dell'istruzione primaria e secondaria, nell'ultimo trentennio del Settecento nacquero nel Sud della penisola, secondo modalità e finalità diverse rispetto a quelle che caratterizzarono la nascita delle scuole in altri stati della penisola, due poli-scolastici dedicati all'istruzione tecnico-nautica situati in Campania e in Sicilia. Soffermiamoci sul polo campano e sulle sue specificità. A sancirne la nascita fu il decreto del 1770 che istituì le scuole nautiche a Napoli, nel convitto di San Giuseppe a Chiaia, a Meta e Carotto, nel territorio del Piano di Sorrento. Nel convitto di Napoli, che non si concentrò unicamente sulle attività legate al mare, furono accolti gli orfani dei marinai di età compresa tra i 6 e i 12 anni, ospitati fino al compimento dei 18 anni. Molti di essi provenivano dalla zona di Chiaia e, non a caso, dalla chiesa di Santa Maria della Neve, importante riferimento per la comunità dei pescatori e dei barcaioli di Mergellina. A seconda dell'età e delle loro attitudini i giovani frequentavano le varie scuole del convitto. Tra esse c'era quella per la formazione e l'istruzione nautica con un maestro di nautica per l'arte di pilotaggio; un falegname di mare per riparare i bastimenti e insegnare i rudimenti di costruzione; marinai per il maneggio del timone e delle vele oltre che un mozzo di nave. Per la pratica in mare era consentita la navigazione sugli sciabecchi reali e sulle navi militari. I programmi del convitto di San Giuseppe rispecchiano i principi delle nuove *scuole di arti e mestieri* che nel Regno come in Francia e in altri Paesi europei, si preoccupavano di coniugare teoria e pratica¹⁵. Sulla nave così come nella bottega si completava quel processo di apprendimento dei nuovi saperi tecnico-scientifici e, in molti

¹⁴ Per il decreto di Ferdinando cfr. P. Colletta, *Storia del Reame di Napoli dal 1734 al 1825*, Borroni e Scotti, Milano 1848, ristampa a cura dell'UTET, Torino 1975, p. 140.

¹⁵ M. Moroni, *Istruzione tecnica e sviluppo economico. Sapere agronomico, cultura scientifica e istruzione tecnica nelle Marche tra Ottocento e Novecento*, A. Livi, Fermo 2009, p. 129-130.

casi, anche dei primi rudimenti del leggere, scrivere e far di conto. Con qualche decennio di anticipo rispetto alla Francia sulle navi borboniche si viaggiava con il maestro di nautica¹⁶.

Gli anni Ottanta imposero una svolta, oltre che finanziaria anche metodologica, all'intero sistema di istruzione del Regno. Il numero dei ragazzi accolti al San Giuseppe, già ridottosi nel 1777 da 300 a 200, continuò a scendere. Nel dicembre del 1784 gli ospiti erano 182, di cui 111 gli interni e 71 affidati a maestri esterni. Degli interni solo 57 erano i ragazzi avviati all'arte nautica e 4 al pilotaggio¹⁷.

Ma, come si è detto, la formazione nautica non fu una prerogativa della capitale. Nel 1770 nacque il "convitto di orfani della marineria" in penisola sorrentina, di cui fu responsabile Bernardo Galiani. Purtroppo la deficienza di fondi ne impose nel 1777 la chiusura. Ma, prima l'arrivo nel Regno dell'ammiraglio John Acton e, poi, l'adozione nel 1784 nelle scuole pubbliche del *Metodo Normale*, ne favorirono la riapertura¹⁸.

Le scuole di Meta e Piano, diventate le più importanti della provincia di Napoli e specializzate nell'istruzione primaria e nautica, accolsero circa 450 alunni. Dall'organigramma pubblicato nei Calendari di Corte a partire dal 1787 si può risalire al nome dei vari maestri. Tra questi troviamo quel Giovanni Fileti destinato a segnare la storia dell'istruzione nautica non solo della penisola sorrentina: nel 1789 egli fu chiamato a rivestire l'incarico di direttore del seminario di Palermo e di capitano del porto della stessa città.

Tabella 2 Organigramma e materie delle scuole nautiche di Sorrento.

Discipline Terziere di Meta	Professori
Nautica e geometria	Don Giovanni Fileti
Lingua francese	Don Carlo Ghyaid
Prima classe: geografia, retorica, aritmetica, catechismo	Don Aniello Cassiero
Seconda classe: grammatica latina e italiana, ortografia, aritmetica	Don Saverio Trapani
Terza classe: aritmetica, calligrafia, lettura, catechismo	Don Cristofaro Astarita
Quarta classe: principi di leggere, scrivere, abaco e catechismo	Don Antonio Cafieri

¹⁶ Sull'alfabetizzazione in Francia cfr. S. Loriga, *La prova militare*, in G. Levi, J.C. Schmitt (a cura di), *Storia dei giovani*, II. *L'età contemporanea*, Laterza, Roma-Bari 2000, p. 34.

¹⁷ ASN, CRA, inventario I, Affari Gesuitici, f. 1413, dicembre 1784-gennaio 1785.

¹⁸ Sul *Metodo Normale* cfr. M. Lupo, *La scuola tra riformismo, rivoluzione, reazione* cit.

Terziere di Carotto

Nautica e geometria	Don Aniello Romano
Lingua francese	Don Carlo Ghyaid
Prima classe: geografia, retorica, aritmetica, catechismo	Don Gasparo Lauro
Seconda classe: grammatica latina e italiana, ortografia, aritmetica	Don Giosuè Ajello
Terza classe: aritmetica, calligrafia, lettura, catechismo	Don Simone Piscopo
Quarta classe: principi di leggere, scrivere, abaco e catechismo	Don Antonio Ajello

Fonte: *Calendario e Notiziario di Corte*, Stamperia Reale, Napoli 1787.

Nel 1788 la scuola nautica giunse sull'isola di Procida e, come per quella di Sorrento, si inserì in un piano più ampio riservato all'istruzione primaria. L'ammiraglio Acton, segretario di guerra e marina, da cui dipendeva la *Delegazione delle Scuole Normali e Nautiche del Regno di Napoli*, valutò positivamente un piano redatto dagli ideatori del *Metodo Normale*, i padri celestini Alessandro Gentile e Ludovico Vuoli, e presentato da Salvatore Schiano, sindaco e procuratore generale di quell'Università. Il piano educativo prevedeva, inizialmente, la creazione di tre classi delle *Scuole Normali* con una cattedra di nautica, cui si sarebbero aggiunte una classe di *Belle Lettere* ed una di *Lingua latina*. Circa le materie da apprendere, nella prima classe si cominciava con *il leggere, lo scrivere, l'abaco, il catechismo religioso e quello dei doveri*. Nella seconda classe sarebbe stata introdotta l'aritmetica, i «doveri particolari dei marinai», oltre all'istruzione della lingua italiana; e, infine, nella terza classe avrebbe fatto la sua comparsa la geografia affidata al maestro di nautica¹⁹. Circa il suo mantenimento si pensò a un fondo di 300 ducati pagati semestralmente al direttore da parte dell'Università e della Bussola delle tartane. Destinatari del progetto, sicuramente «utile a quella popolazione commerciante», erano i figli dei marinai e dei poveri cui, previo rilascio di una fede di povertà da parte degli amministratori dell'Università, sarebbero stati garantiti libri, carta e ogni altra cosa necessaria all'istruzione.

Mentre il piano veniva discusso il sacerdote Marcello Eusebio Scotti diede alle stampe il suo *Catechismo Nautico*. L'obiettivo di quest'opera era quello di:

dare un'istruzione de' propri particolari doveri a tutta la gente marittima, non solo a quelli, che attualmente esercitano il mestiere marinaresco, né a quelli pure soltanto che sono impiegati al servizio della marina armata ma ancora generalmente a tutti coloro, che sono nati, ed abitano ne' luoghi accanto al mare²⁰.

¹⁹ ASN, Segreteria d'Azienda, carte in ordinamento.

²⁰ M.E. Scotti, *Catechismo nautico*, nella Stamperia Simoniana, Napoli [1788], per le citazioni si considera la ristampa a cura di R. Salvemini, Nicola Scotto di Carlo, con introduzione di R. Salvemini, La Tipolistampa, Napoli 2001, pp. 47 sgg.

Il libro di Marcello Eusebio Scotti è di particolare importanza per comprendere in quale contesto politico-economico e culturale nacque il progetto dell'istruzione nautica. Appare, infatti, evidente che egli condivise appieno il progetto ferdinando e, soprattutto, del suo ministro di Marina, l'ammiraglio Acton, di rilanciare il commercio, la marineria, la navigazione, la cantieristica e i porti. Per queste ragioni lo Scotti sollecitava il re a sostenere una scuola di nautica unitamente all'arte di costruire i legni, alla scienza del commercio, alla geografia, alle scuole normali di leggere, scrivere e far di conto, alla fondazione di colonne di negozianti, al miglioramento dei cambi marittimi, ed infine alla marineria²¹. In sintonia con il pensiero di molti riformatori, lo Scotti reputava importante lo stretto rapporto tra istruzione e formazione tecnica non solo per ridurre il numero dei poveri ma anche per conseguire un successo certo nello sviluppo dei trasporti e della navigazione del Regno²².

Purtroppo la creazione della scuola non fu agevole. Vari problemi nacquero per la nomina del suo direttore che, solo nel 1793, fu affidata a Don Francesco Schiano, peraltro anche maestro di latino. Responsabili, invece, della seconda, della terza classe e della nautica furono rispettivamente Don Andrea Lubrano Lobianco, Don Giacinto Costigliola e Don Giovanni Fasanaro. Già oggetto di feroci critiche da parte di taluni isolani, lo Scotti fu in seguito accusato di aver preso parte alla Repubblica Partenopea del 1799, e nel 1800 fu giustiziato in Piazza del Mercato a Napoli.

Sullo stato della marineria e sulla necessità di non trascurare le attività di mare si soffermò anche Giuseppe Palmieri. Secondo l'autore bisognava investire o almeno bilanciare l'offerta scolastica: ridurre il numero di dottori in medicina e legge e aumentare il numero di quanti si dedicavano ad apprendere le arti e il commercio. Oltre a sottolineare la necessità di rilanciare l'agricoltura Palmieri incitava a reclutare come equipaggio per le navi i fanciulli di luoghi di mare come Taranto e Gallipoli, già sede, quest'ultimo, di uno dei porti più attrezzati dell'epoca²³.

²¹ *Ivi*, p. 57.

²² Sulle scuole normali e nautiche del Mezzogiorno secondo il modello austriaco, cfr. *Séances, recueillies par des sténographes, et revues par les professeurs*, Paris 1800, p. 539.

²³ G. Palmieri, *Riflessioni sulla pubblica felicità relativamente al Regno di Napoli in Scrittori classici italiani di economia politica*, parte moderna, tomo 38, Stamperia e Fonderia G.G. De Stefanis, Milano 1885, p. 81. Sul ruolo di Gallipoli nei traffici via mare cfr. B. Salvemini, *Il territorio sghembo. Forme e dinamiche degli spazi umani in età moderna*, Edipuglia, Bari 2006, p. 372.

Le prime scuole per il mare nel Settecento borbonico: il polo siciliano.

Per quanto concerne la Sicilia, la nuova fase per i convitti addetti all'istruzione della *bassa gente* ebbe inizio nel 1779. Dopo l'inaugurazione nel 1772 dell'Albergo dei Poveri per la cui costruzione erano stati stanziati negli anni di Carlo III, 8.000 scudi, tratti dai fondi dell'Arcivescovado di Monreale, nel 1779 fu accolta dal re la proposta, a firma dell'economista Vincenzo Emanuele Sergio, di costituire tre collegi a Messina, Catania, Palermo²⁴. Nel capoluogo siciliano la casa di educazione prescelta fu quella di San Francesco Saverio e per Messina la casa gesuitica di San Nicolò²⁵. Analogamente al caso di Napoli le attenzioni erano rivolte ai giovani, poveri, oziosi e vagabondi, ma diversa era la loro età, compresa tra i 12 e i 18 anni. Il loro numero, nel caso di Palermo, non avrebbe poi dovuto superare quota 70, mentre per Messina si parlava di un massimo di 30 allievi. La scelta delle arti da introdurre era connessa: 1) alla disponibilità di materie prime sul territorio; 2) alla relativa facilità di smercio del prodotto ottenuto; 3) alla necessità di rispettare gli equilibri imposti dalle corporazioni di arti e mestieri²⁶. Anche l'autoconsumo, come attestano i vari piani, incise sulla scelta delle produzioni da introdurre nei convitti, impegnandovi, come nel caso di Palermo, all'incirca il 30% degli ospiti. Le tre Deputazioni, incaricate ciascuna di valutare la fattibilità dei progetti, si dissero contrarie a quelle di lusso, la cui introduzione avrebbe comportato un aggravio di costi fissi e variabili, imputabili alle macchine ma anche ai vari maestri d'arte fatti pervenire direttamente dal continente²⁷. Nel piano per l'istruzione delle arti

²⁴ Sul pensiero del Sergio oltre che sul confronto tra le forze politiche ed intellettuali dell'isola in tema d'istruzione e sviluppo cfr. G. Giarrizzo, *Cultura ed economia nella Sicilia del'700*, Sciascia, Caltanissetta-Roma 1992, pp. 66-99.

²⁵ ASN, CRA, inventario I, *Affari Gesuitici*, f. 1383, *Piano delle istruzioni per il governo della Casa di Educazione che di Real Ordine si deve stabilire in vantaggio della Gente Bassa nella Casa di San Francesco Saverio di Palermo*; per i lavori da eseguire al suo interno f. 1387; f. 1390; per Messina vedi f. 1385. L'economista Bianchini ricorda che fu Vincenzo Sergio a stilare il *Piano di una nuova casa di educazione per la bassa gente (1779)*. Cfr. L. Bianchini, *Della Scienza del ben vivere sociale e dell'economia degli Stati*, Dalla Stamperia di Francesco Lao, Palermo 1845, p. 284.

²⁶ Sul ruolo delle corporazioni in Sicilia e in particolare a Palermo cfr. S. Laudani, *Il sistema delle Arti ed il governo della città. Palermo nella tarda età moderna*, in A. Guenzi, P. Massa, A. Moioli (a cura di), *Corporazioni e gruppi professionali nell'Italia moderna*, Franco Angeli, Milano 1999, pp. 140-217. Con riferimento alle manifatture regie dell'isola e alla seta Ead., *La Sicilia della seta. Economia, società, politica*, Donzelli, Catanzaro 1996.

²⁷ Nei programmi dei tre convitti, contrariamente a quanto previsto per i collegi napoletani l'apprendimento di un mestiere fu indubbiamente preferito all'istruzione di base. ASN, CRA, I inventario I, *Affari Gesuitici*, f. 1383.

meccaniche della *bassa gente* di Messina si ipotizzò anche l'insegnamento della nautica per educare i giovani a diventare perfetti nocchieri, alla lettura delle carte nautiche e alla carta geografica, sottolineando la necessità di «costruire qualunque sorta di legno e naviglio utile di molto al commercio. Vieppiù per la situazione e circostanze del porto di Messina a non mendicarsi tali artefici dalle nazioni straniere».

Il re, tuttavia, ricusò questa ipotesi in quanto tali arti «potevano essere apprese altrove»²⁸. Fallito il tentativo di Messina, la svolta si registrò dopo l'introduzione nell'isola delle *Scuole Normali*, affidate al pedagogista Giovanni Agostino De Cosmi²⁹. Nel commentare l'opera del vicerè Caracciolo, *Riflessioni sull'economia ed estrazione dei grani in Sicilia*, De Cosmi si soffermò sull'educazione del volgo. Apprezzando lo sforzo di Genovesi e richiamandosi a Smith egli affrontò il tema delle produzioni nazionali, del rilancio delle arti e manifatture, oltre che della necessità di aprirsi al commercio estero. Il 23 settembre del 1786 De Cosmi si recò nella capitale per apprendere il *Metodo Normale*³⁰. Tornato in Sicilia ottenne 2.500 onze per mantenere le 24 scuole erette negli ex-collegi gesuitici e 500 onze per il collegio Cutelli di Catania. Il 31 marzo 1788 il piano delle *Scuole Normali* era ormai una realtà. Nel suo progetto De Cosmi aveva ben chiaro il contributo che l'istruzione tecnica avrebbe potuto dare allo sviluppo dell'economia della Sicilia e del Regno e, difatti, richiamò l'utilità della nautica e dell'astronomia, oltre che delle scuole di commercio, di agricoltura, d'idraulica, d'ingegneria³¹.

Dopo l'introduzione del *Metodo Normale*, nel 1789, su iniziativa di Monsignor Gioeni dei duchi d'Angiò, nacque il seminario nautico di Palermo. Ispirato dall'economista Vincenzo Sergio, anche il sacerdote siciliano, come aveva già avuto modo di affermare Marcello Scotti, sottolineava l'assoluta incapacità dei comandanti dei bastimenti mercantili nella gestione del commercio loro affidato. Essi «non sapevano né leggere, né scrivere e sconoscevano la scienza della navigazione»³². Ciò portava

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ G. Giarrizzo, *Cultura ed economia nella Sicilia del '700* cit., 124.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ *Ivi*, p. 200. Sul pensiero di Giovanni Agostino De Cosmi, cfr. *Nota introduttiva* di G. Giarrizzo, in G. Giarrizzo, G. Torcellan, F. Venturi (a cura di). *Illuministi italiani. Riformatori delle antiche repubbliche, dei ducati, dello Stato pontificio e delle isole*, VII, Einaudi, Milano-Napoli 1998, pp. 1079-1098; M. Grillo, *Modelli economici e modelli sociali nella Sicilia delle Riforme* in A. Recupero, *Studi in ricordo di Nino Recuperati*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2004, p. 57. Sulle scuole normali cfr. E. Baeri, *Una riforma caraccioliana: le scuole normali di Sicilia (1788-1810)*, *Annali '80*, Acireale 1981, pp. 87-157.

³² A. Sansone, *Storia del R. Istituto Nautico Gioieni-Trabia (1789-1892)*, Filippo Barravecchia e figlio, Palermo 1892; ristampa Arti Grafiche Siciliane, Palermo 1989, p. 15.

gli stessi negozianti siciliani a noleggiare bastimenti stranieri. Monsignor Gioeni decise, quindi, di fondare a Palermo un seminario nautico “capace di fornire alla città e alla Sicilia, gente di mare adeguata”. La prima sede del nautico fu un edificio all’Acquasanta, di proprietà dello stesso Gioeni, dalla strana forma di nave, ancora oggi esistente. Le condizioni richieste per l’accesso al seminario di Palermo erano diverse da quelle previste per Napoli, Sorrento e Procida. Oltre alle doti morali e fisiche, il seminario accoglieva gratuitamente 12 ragazzi siciliani che sapessero già leggere e scrivere, di età compresa tra i 12 e i 18, e con un’esperienza di navigazione non inferiore ai due anni su navi a vela quadra e non feluche. Il ragazzo doveva, dunque, non solo conoscere gli attrezzi della nave ma mostrare una certa perizia nella navigazione, applicando il principio inglese secondo il quale la pratica di mare dovesse precedere la teoria della navigazione. Nella scelta degli allievi veniva adottato un criterio che privilegiava i siciliani ma, soprattutto, i figli dei padroni di bastimento e di piloti rispetto ai ragazzi poveri dell’isola³³. Oltre a questi il seminario poteva ospitarne altri “esterni” disposti a pagare una retta per vitto e alloggio. Monsignor Gioeni affidò la direzione dell’Istituto all’ufficiale della Real Marina Giovanni Fileti e la tutela amministrativa a Don Pietro Lanza di Trabia. Grazie anche alla pubblicità del Supremo Magistrato di Commercio, che ne inviò comunicazione a tutti comuni dell’isola, l’iniziativa ebbe un notevole successo: le domande d’iscrizione, infatti, andarono ben aldilà dei 12 posti a disposizione³⁴.

Nel 1803 il seminario, che nel frattempo si era trasferito dal 1793 nell’ex Convento dei Padri Mercedari al Molo, aveva già diplomato 58 alunni. Di questi una metà si trovava al comando dei bastimenti mercantili e l’altra metà, invece, era in giro per l’Europa a perfezionare gli studi di navigazione e commercio³⁵. Nel 1806 al seminario, che era ormai un punto di riferimento per l’istruzione nautica dell’isola, fu aggiunta, come per il polo campano, una scuola di prima alfabetizzazione, per “insegnare a leggere, scrivere e far di conto”, e una scuola di navigazione gratuita

³³ *Ivi*, p. 16-17.

³⁴ *Ivi*, p. 21. La scarsa disponibilità finanziaria indusse il direttore Fileti a scegliere solo 12 allievi: Antonino Previte, Giovanni Previte e Francesco Buono di Trapani, Giuseppe Tedesco e Mario Salemi di Temini Imerese, Francesco Aronne e Filippo Cotroneo da Messina, Giovanni Cassano da Pantelleria, Francesco Maria da Lipari, Luciano Castellucci da Siracusa, Gioacchino Filiberto e Giovanni Riso da Palermo. Sulla partecipazione di quest’ultimo alla vita economica dell’isola cfr. O. Cancila, *Storia dell’industria in Sicilia*, Laterza, Bari-Roma 1995 p. 124.

³⁵ A. Sansone, *Storia del R. Istituto Nautico Gioenit-Trabia*, Documento n. XX, p. XXVI.

per i padroni mercantili, da istruire alla conoscenza della bussola, al maneggio della carta nautica e al calcolo delle rotte, prevedendo anche dei premi per i più meritevoli. La spesa per la scuola pratica di navigazione fu coperta dirottando il contributo di 15–20 baiocchi destinati all'acquisto dell'olio per la lanterna da costruirsi sulla Torre di Capo Passaro³⁶, pagato alla capitaneria di porto dai padroni dei bastimenti e barche mercantili che partivano dal porto.

L'istruzione nautica nell'Ottocento pre-unitario

Nell'Ottocento viene scritta una nuova pagina per l'istruzione tecnica e nautica dell'intera penisola. Nasce una rete scolastica deputata alla preparazione dei naviganti sia al Nord che al Sud, sensibile, soprattutto a partire dalla metà del secolo, ai progressi della tecnologia e dei saperi, supportata dallo stato ma anche dai rappresentanti di categoria (armatori e padroni di barche siciliani) e dalle camere di commercio. La necessità di ammodernare la flotta impose un serio impegno nella formazione dei marittimi sia a terra, nei banchi di scuola, che a mare.

Nel Mezzogiorno il primo tassello del nuovo corso va ricercato nel Decennio francese (1806-15) quando tutte le scuole del Regno delle Due Sicilie passarono sotto il controllo del Ministero degli Interni. Decreti a sostegno delle scuole nautiche di Napoli, Sorrento e Procida furono emanati sia al tempo di Giuseppe Bonaparte, nel 1807, che di Gioacchino Murat (1809-15). Nel 1809 si promulgò il *Piano* sulla riorganizzazione delle scuole nautiche di Meta e Carotto, che contavano 374 alunni, redatto dal capo della Direzione Generale dell'Istruzione Pubblica Matteo Galdi. Ispirandosi alla scuola di Amsterdam, Galdi puntò sulle materie tecniche come: navigazione, matematica, geografia e ben due lingue: l'inglese e il francese. Inutili, invece, gli apparvero il latino, la retorica, lo stile epistolare³⁷.

Nel 1811 fu redatto dalla Commissione Straordinaria composta da Melchiorre Delfico, Tito Manzi e Vincenzo Coco, un primo progetto per l'organizzazione della pubblica istruzione che prevedeva *scuole speciali di navigazione* in vari comuni marittimi tra cui Torre del Greco, Sorrento, Maratea, Tropea, Cotrone, Taranto, Manfredonia, Ortona. Per molti di essi, tra cui Capri, Vico, Torre del Greco, la richiesta fu respinta a causa

³⁶ *Ivi*, p. L.

³⁷ M. Sirago, *La scuola nautica di Piano di Sorrento dalle origini al Novecento*, in D'Agostino G. (a cura di) *Piano di Sorrento. Città, Comunità, Territorio*, Giannini, Napoli 2009, p. 230.

di una deficienza di fondi e di una mancata corrispondenza tra domanda e offerta³⁸.

Nella Sicilia, controllata dagli inglesi, il Collegio di Palermo, ormai il centro degli studi nautici dell'isola, vide gli alunni collaborare alla costruzione delle prime navi mercantili, alla modifica della Carta Piana del Mediterraneo, oltre che alla fabbricazione, riparazione e regolazione di strumenti nautici. Per volontà dello stesso autore, Giovanni Fileti, apparve a nome degli alunni, un piccolo trattato di navigazione "*Compendio di navigazione per uso della marina mercantile*". Nel frattempo nascevano nuove scuole a Cefalù, Messina, Trapani (1810) e Siracusa (1814). Quella di Cefalù, eretta nel 1810, si avvaleva del supporto dei padroni di bastimento per mantenere un maestro per l'istruzione pratica e teorica: degli scrivani, dei marinai e dei figli dei padroni. Per gli alunni, già in grado di leggere e scrivere e far di conto, c'erano 3 classi: nella prima s'insegnava a leggere la bussola, il maneggio della carta nautica, la costruzione e l'uso dello scandaglio e del quadrante di riduzione; nella seconda c'era lo studio del *Compendio di navigazione*; nella terza c'erano: lo studio completo dell'aritmetica, della geometria piana e trigonometria sui manuali di Vito Caravelli (1724-1800), noto matematico nominato nel 1754 da Carlo di Borbone professore della Reale Accademia Militare di Napoli; il trattato della sfera armillare e quello della navigazione teorica. Ogni capitano o padrone di Cefalù, dopo aver frequentato la scuola riceveva un *biglietto* che lo autorizzava a comandare un bastimento. Grazie a tale attestato poteva ricevere dal direttore del seminario di Palermo, la Real Patente di bandiera. Ogni anno dalla scuola di Cefalù veniva redatto un elenco con i nomi di coloro che si erano distinti nella navigazione d'altura. Stessa utenza, stessa finalità e stesso principio di contribuzione fu stabilito per la scuola aperta a Trapani (1810) dove la somma pattuita e riscossa dalla Deputazione di Salute, sistema già adottato a Procida alla fine del Settecento, prevedeva 2 tari per barche e bastimenti, e 1 tari per i "liudelli". Il maestro veniva scelto tra i capitani istruiti presso il seminario di Palermo. Nel 1814 giunse la richiesta dei padroni e capitani di bastimenti mercantili della città di Siracusa. Sulla vita di queste scuole, abilitate a rilasciare il certificato d'idoneità, non si hanno molte notizie. Sembra, tuttavia, che vi furono numerose difficoltà. Non

³⁸ *Ivi*, p. 231. Questa commissione risaliva al 1809 quando, con Capecelatro e Bernardo della Torre, ebbe il compito di presentare un progetto di riforma della scuola nel Regno di Napoli. *Collezione delle Leggi e de decreti e di altri atti riguardanti la pubblica istruzione promulgati nel già Reame di Napoli dall'anno 1806 in poi*, III, Fibreno, Napoli 1863, p. 113.

sempre, infatti, i padroni di bastimento versarono quanto stabilito per il loro mantenimento. Tra le ragioni c'era la concorrenza di Palermo, che rilasciava gratuitamente il certificato d'idoneità alla navigazione³⁹.

Il Decennio francese si chiudeva con il *Rapporto di Galdi del 1814* e con un bilancio sostanzialmente positivo per l'istruzione e le *scuole normali e nautiche*. Con la Restaurazione mentre riprendono gli investimenti per la realizzazione di una flotta mercantile e militare, e di una compagnia per la navigazione a vapore⁴⁰, non si arresta l'impegno nel settore della formazione tecnico-nautica degli equipaggi. La rete di scuole nautiche, chiamata a rispondere alle crescenti richieste del settore dei trasporti e della navigazione, cresce e parallelamente si adattano i piani di studio alle nuove esigenze del mercato. Il polo campano con Meta e Carotto registrò il maggior numero di iscritti oltre che una prima riorganizzazione, nel 1817, con un nuovo ordinamento che contemplava ben 58 punti⁴¹. Nel frattempo il convitto di San Giuseppe a Chiaia di Napoli si avviava a trasformarsi da convitto in Collegio dei Pilotini.

L'ammodernamento del comparto scolastico marittimo interessò anche il resto della penisola. Nel Nord-Est, sotto l'egida dell'Impero austro-ungarico, nasceva a Trieste l'Accademia Reale di Nautica (in seguito anche di Commercio); nel Nord-Ovest, sotto casa Savoia, era invece giunto il momento del polo ligure. Al primo regolamento del 1816, da cui la nascita a Genova, Nizza e Cagliari di una scuola nautica, ne seguì uno nel 1827 e un altro nel 1840 destinato a influenzare il funzionamento della rete ligure e delle scuole del centro Italia. Con questo regolamento si fissarono regole sull'ammissione agli esami per capitani e padroni di marina di prima e seconda classe, cui era richiesta un'età compresa tra i 12 e i 20 anni; l'iscrizione alla matricola della gente di mare; 2 anni di navigazione; abilità nel leggere, scrivere e far di conto; lo stipendio dei maestri⁴². Nel 1823, su sollecitazione della camera di commercio, toccò alla scuola comunale d'Ancona. Com'era già accaduto alla cattedra di nautica di Pesaro, chiusa nel 1814, i risultati raggiunti non furono entusiasmanti.

³⁹ A. Sansone, *Storia del R. Istituto Nautico Gioienni-Trabia* cit., p. LI.

⁴⁰ Sulle condizioni del settore cfr. N. Ostuni, *Fisco, finanza pubblica e marina mercantile* in I. Zilli (a cura di), *Lo stato e l'economia tra restaurazione e rivoluzione*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1997, p. 224-229.

⁴¹ M. Sirago, *La scuola nautica di Piano di Sorrento dalle origini al Novecento* cit., p. 233.

⁴² M.S. Rollandi, *Istruzione e sviluppo nella Liguria marittima (1815-1921)*, Brigati, Genova 2005, p. 11.

Diversamente si registrò in Sicilia dove, negli anni Venti, sulla scia di un sostegno alla cantieristica e alla navigazione, i padroni di mare del piccolo polo mercantile di Riposto (1820), aprirono, su autorizzazione del Ministro di Marina, una scuola di navigazione il cui lettore fu Ferdinando Coco⁴³. Nel 1823 anche Reggio, sebbene mancasse di un porto, ebbe una scuola comunale per l'istruzione nautica di seconda classe. Essa funzionò fino al 1830, quando fu chiusa per 3 anni e fu riaperta nuovamente nel 1833, con corsi regolari in cui si insegnava, aritmetica, trigonometria, navigazione, pilotaggio⁴⁴. Nel 1831 Meta e Carotto passano sotto il controllo della Marina Mercantile e la gestione è affidata a un primo pilota. Il finanziamento, pari a 1.160 ducati, è a carico del comune e della Real Tesoreria.

Nel 1832, Trapani, su proposta del Ministro di Guerra e Marina, adottò un nuovo regolamento che prevedeva l'iscrizione di alunni di età non inferiore ai 12 anni, per un numero massimo di 25, tutti di Trapani e già in grado di leggere e scrivere. A capo della scuola c'era il capitano del porto coadiuvato da un consiglio di 6 persone. Il finanziamento della scuola era anche in questo caso legato al contributo degli addetti al settore, che avrebbero dovuto corrispondere da 1 a 2 grani siciliani su ogni patente sanitaria rilasciata ai padroni di bastimento⁴⁵. Lettore della scuola fu nominato Giacomo La Monica, responsabile dell'insegnamento di geografia, di aritmetica, geometria piana e sferica, trigonometria sui manuali di Caravelli, il trattato della sfera armillare e di navigazione sul

⁴³Sulle peculiarità di Riposto, destinata a registrare negli anni "40 dell'Ottocento una vera impennata del numero dei marittimi, e sul rapporto tra mercato e sviluppo dei traffici", cfr. E. Iachello, *Il vino e il mare: "trafficienti" siciliani tra '700 e '800 nella Contea di Mascali*, Maimone, 1991; P. Macry, *Le élites urbane stratificazione e mobilità sociale, le forme del potere locale e la cultura dei ceti emergenti*, in A. Massafra (a cura di), *Mezzogiorno preunitario. Economia, società e istituzioni*, Dedalo, Bari 1988, p. 815. Per la *Comunicazione del rescritto d'istituzione della scuola di nautica di Moscalei Giarre (Riposto), Catania 2 aprile 1820*, cfr. *Relazione del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio (Pepoli), sopra gli Istituti Tecnici, le Scuole di Arti e Mestieri, le Scuole delle Miniere e le Scuole Agrarie*, Torino 1862, p. 568.

⁴⁴Per la Calabria *Consiglio della Provincia della Prima Calabria Ulteriore*, in «Annali Civili del Regno delle Due Sicilie», X, 1834, luglio-agosto, p. 93. Sul rapporto tra i porti della Calabria e il commercio marittimo cfr. A. Placanica, *Storia della Calabria dall'antichità ai giorni nostri*, Meridiana, Roma 1993, pp. 322-325; B. Salvemini, *Il territorio sghembo. Forme e dinamiche degli spazi umani in età moderna* cit., pp. 609-619.

⁴⁵Sulla patente sanitaria, sui suoi costi e sui porti di sanità rimando a quanto da me scritto. R. Salvemini, *A tutela della salute e del commercio: la sanità marittima nel Mezzogiorno preunitario*, in Ead (a cura di) *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età moderna e crescita antica*, Cnr-Issm, Napoli 2009, pp. 259-298.

manuale di Giovanni Fileti. Inoltre il lettore avrebbe dovuto insegnare la lettura della bussola e delle carte nautiche⁴⁶. Come si può osservare i manuali erano gli stessi adottati nelle scuole della Sicilia al tempo della dominazione inglese.

Sempre nel 1832 nella Scuola di Meta e Carotto fu introdotto un nuovo regolamento di 26 punti e, nello stesso anno, i piloti delle scuole nautiche di Sorrento, unitamente a quelli di Palermo, Messina, Reggio e Trapani furono ammessi a concorrere ai posti superiori della Marina Regia. Identica opportunità fu offerta l'anno successivo agli alunni di Siracusa e di Riposto⁴⁷. Come previsto già per Trapani, anche per Riposto e Catania, nata nel 1843, fondamentale si rivelò il contributo dei padroni di bastimento⁴⁸.

Tale peculiarità non sembra più caratterizzare la scuola di Procida che, nel 1833, diventò comunale⁴⁹. Punta di eccellenza in questa ricca ma sempre più confusa e scollegata offerta formativa del Mezzogiorno rimaneva Palermo. La marina siciliana, infatti, continuò ad avvalersi soprattutto delle innovazioni e degli studi avviati nel suo seminario dove insegnava quel Giovanni Fileti che suggerì nel 1835 la rotta di andata e ritorno meno rischiosa per il Nord-America e consigliò di foderare gli scafi con il rame e non con lo zinco⁵⁰.

Al miglioramento delle tecniche di navigazione si dedicò Arcangelo Scotto Lachianca⁵¹, insegnante di matematica, navigazione e diritto marittimo presso il nautico comunale di Procida prima e di Castellammare di Stabia, poi. In quest'ultima città, sede di uno dei cantieri più importanti del Regno, il decreto istitutivo del 1843 prevedeva 4 insegnamenti: il

⁴⁶ Sulla nascita della scuola nautica di Trapani cfr. *Collezione delle leggi e decreti reali del Regno delle Due Sicilie*, decreto n. 254, 1831, I semestre, dalla Stamperia Reale, Napoli 1831, pp. 168-169. Per Trapani e il mare e per la difficoltà a competere con altri gruppi mercantili cfr., F. Benigno, *Ultra Pharum. Famiglie commerci e territori nel Meridione moderno*, Donzelli, Corigliano Calabro 2001, pp. 96-117.

⁴⁷ Alcuni passi del decreto sulla vita di queste scuole lasciano aperti alcuni interrogativi. Si sente infatti il bisogno di precisare che le scuole erano operative e provviste di un corpo insegnante capace e preparato. Cfr. *Collezione delle leggi e de' decreti reali del Regno delle Due Sicilie*, Stamperia Reale, Napoli 1833, I semestre, decreto 1861, p. 313.

⁴⁸ *Relazione del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio (Pepoli), sopra gli Istituti Tecnici, le Scuole di Arti e Mestieri cit.*, pp. 137-139.

⁴⁹ Sul peso assunto da questa comunità di mare in età moderna cfr. G. Di Taranto, *Procida nei secoli XVII-XIX*, Droz, Genève 1985.

⁵⁰ Sui progressi della marineria cfr. L. Radogna, *Storia della marina mercantile del Regno delle Due Sicilie (1734-1860)*, Mursia, Milano 1982, pp. 132 sgg.

⁵¹ Lachianca fu autore di *Trattato di navigazione*, Napoli 1836; *Catechismo pratico per uso delle scuole di navigazione*, Napoli 1841.

primo per la lingua italiana, francese, geografia, e calligrafia; il secondo per la matematica; il terzo per la navigazione e il catechismo di pilotaggio; il quarto per la lingua inglese⁵². Il corso della durata di 3 anni, e diretto ai ragazzi di età non inferiore ai 13 anni, incluse poi, con il riordino del 1853, il diritto marittimo a scapito dell'inglese.

Ma la storia dei nautici alla vigilia dell'Unità non si era ancora conclusa. Così mentre si riorganizzavano, su proposta del Ministro degli Interni la scuola di Reggio (1857) e Procida (1858), l'unica a accogliere ragazzi di 8 anni, si puntava, sempre su proposta degli Interni su scuole comunali a Gaeta e Torre del Greco (1859), quest'ultima mai aperta⁵³, e una scuola provinciale a Bari.

Per quanto concerne Gaeta la proposta era già stata riusata nel 1818. La nuova richiesta inoltrata dal decurionato di Gaeta e supportata dai cittadini fu esaminata dal Ministro dell'Agricoltura e Commercio nel 1849. Se l'iniziativa rispondeva all'incremento del commercio e della marina mercantile, il modello cui ispirarsi era quello delle scuole di Meta, Carotto e Procida. L'obiettivo era di realizzare una scuola di prima classe per i capitani e piloti di altura e grande cabotaggio, destinati a navigare in qualunque parte del globo. Meno interessati erano alle scuole di seconda classe destinate a piloti e capitani di piccolo cabotaggio abilitati alla navigazione nell'Adriatico, fino a Malta, Marsiglia, Sardegna e la Corsica. Ma la deficienza di fondi da parte del comune ne impedì l'immediata apertura che si procrastinò fino al 1854, e solo la scuola di seconda e non di prima classe si avvale del contributo della provincia e della cassa comunale. Approvato il piano formativo di durata triennale, in analogia con Castellammare, passava a 13 anni l'età dei fanciulli "già alfabetizzati"⁵⁴.

Prima di chiudere la lunga parentesi pre-unitaria è opportuno ricordare il supporto delle camere di commercio⁵⁵. Come per le scuole liguri e per Ancona, tale istituzione veicolò e sostenne l'iniziativa della scuola provinciale di Bari⁵⁶.

⁵² Sul ruolo di Castellammare cfr. M. Sirago, *Le città e il mare*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2004, p. 216.

⁵³ *Collezione delle leggi e de' decreti reali del Regno delle Due Sicilie*, Stamperia Reale, Napoli 1859, pp. 49-50. Sui progressi di questa marineria cfr. C.A. Altiero, A. Formicola, *Navi e armatori di Torre del Greco*, Grafica Montese, Napoli 2008,

⁵⁴ G. Tallini, *L'istruzione nautica a Gaeta. Dalla scuola di marina all'Istituto Caboto*, Tipografia Type Studio, Gaeta 2008.

⁵⁵ Sulle specifiche competenze delle camere di commercio cfr. G. Russo, *La Camera di Commercio di Napoli dal 1806 al 1978*, Prismi, Napoli 2006.

⁵⁶ *Collezione delle leggi e de' decreti reali del Regno delle Due Sicilie*, Stamperia Reale, Napoli 1857, pp. 460-461.

L'Unità d'Italia e il bilancio sull'istruzione nautica negli stati della penisola

Con l'Unità d'Italia viene estesa all'intera penisola la legge Casati del 1859⁵⁷. Il settore tecnico professionale fu suddiviso in due gradi di durata triennale: l'istituto tecnico (inizialmente biennale) e la scuola tecnica. La legge ne stabilì le regole per l'accesso, riservato a quanti erano in possesso di un titolo d'istruzione elementare superiore o di un attestato di superamento di un esame. Il Ministero responsabile fu quello di Agricoltura, Industria e Commercio fino al 1877, quando l'intero comparto passò sotto l'egida del Ministero della Pubblica Istruzione e, infine, nel 1917 del Ministero della Marina.

Le discussioni in Parlamento mostrano che, nonostante il grande fermento, grave era lo stato d'abbandono in cui versava la marineria e l'intero settore dell'istruzione nautica della penisola. Tutti gli sforzi realizzati nelle regioni del Mezzogiorno, sin dal Settecento, sembravano non aver prodotto risultati duraturi e significativi. Quell'impegno e quel susseguirsi di interventi e di decreti a favore di una scuola per i naviganti del Regno non erano stati adeguatamente supportati e finanziati dai comuni. La rete scolastica era apparsa debole e incapace di autopromozione. Tardivo "per incoraggiare gli studi nelle scuole nautiche" il decreto del 1857 che esentava dalla leva gli alunni iscritti alle scuole nautiche del Regno delle Due Sicilie.

È l'onorevole Bixio a ricostruire, nell'interpellanza del luglio 1861, il quadro dell'istruzione nautica, proponendo una commissione composta da deputati, ufficiali di marina, economisti e altri incaricati che girasse nei vari porti per studiare lo stato dell'insegnamento nautico e suggerire gli interventi utili a un rilancio della marineria a vela e a vapore. "Per fare una marineria potente, bisogna darle un insegnamento" e aumentare il contributo a carico della spesa pubblica, diceva Bixio. Nella stessa seduta il deputato Maresca prendeva la parola a proposito del triste quadro delle scuole nel Mezzogiorno. Anche per le scuole di Sorrento, le uniche degne di attenzione, denunciava il grave stato dell'insegnamento nautico affidato a due maestri uno per geometria piana e aritmetica; l'altro per il corso di nautica: sul testo dello Scarpati. Mancavano sia la geografia sia la navigazione. E così Nord, Centro e Sud sembravano accomunati da un triste destino di abbandono⁵⁸.

⁵⁷ RDL, 13 novembre, n. 3725. Per un quadro più completo cfr. A. Tonelli, *L'istruzione tecnica e professionale di Stato nelle strutture e nei programmi da Casati ai giorni nostri*, Giuffrè, Milano 1964.

⁵⁸ G. Galletti, P. Trompeo, *Atti del Parlamento Italiano sessione del 1861*, Discussioni della Camera dei Deputati, II, Eredi Botta, Torino 1861, p. 1812.

Un quadro completo, in termini temporali e spaziali, delle scuole nautiche all'Unità d'Italia lo si ritrova in una relazione del 1862 del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, Gioacchino Napoleone Pepoli. Nell'intera penisola, a partire dalla fine del Settecento, erano state avanzate 35 richieste per l'apertura di scuole, "più numerose sul Mediterraneo che non sull'Adriatico".

Tabella 3. Le scuole nautiche nell'Ottocento preunitario negli Stati italiani secondo la relazione Pepoli (1862).

Sede	Anno di istituzione	Soggetti finanziatori					N.ro is.
		Comune	Provincia	Governo	Privati	Tassa di tonnellaggio	
Province antiche							
<i>Governative</i>							
Genova	1816; 1827			2.267,00	990,000		22
Cagliari	1827			1.700,00			16
Chiavari	1850	275,00		800,00			8
Savona	1857	200,00		2.000,00			16
Oneglia	1857	700,00		800,00			15
San Remo	1860	200,00		800,00			24
Spezia	1860	200,00		800,00			15
Alghero (senza maestri)	1860	700,00		800,00			0
<i>Comunali</i>							
Rapallo	1861		900,00				8
Sestri levante (mai aperta)	1856		500,00				0
Alassio (chiusa agosto 1860)	1859	1.300,00					0
<i>Private</i>							
Camogli	1855						50
Centro Toscana-Stato Pontificio							
<i>Governative</i>							
Livorno	1813; 1860			2.000,00			13
Viareggio	1860			2.000,00			0
Portoferraio (senza maestri)	1860			2.000,00			0
Santo Stefano	1860			2.000,00			0
Rimini	1824			2.000,00			3
<i>Comunali</i>							
Pesaro	1814; 1858			1.064,00			7
Ancona	1823; 1860			226,00			10
Regno delle Due Sicilie							
<i>Governative e Comunali</i>							
*Meta	1770; 1816	1.066,75	2.031,50	1.373,00			45
*Carotto o Piano	1770; 1816						68
*Alberi	1790; 1831	633,25					0

Provinciale e comunali							
Bari	1856	3.510,00					52
Gaeta	1854	2.932,43					40
Comunali							
Reggio Calabria	1823	765,00					0
Castellammare	1842	3.825,00					42
Napoli (sc.dei Grumetti 1843)	1770						
Procida	1788; 1833; 1855	3.481,00					10
Torre del Greco (mai aperta)	1859	1.863,00					0
Messina	1810; 1843				2.142,00		4
Trapani	1810; 1833				2.000,00		27
Siracusa (non vi è notizia)	1814; 1833						0
Riposto	1820;1833				970,00		5
Catania (chiusa nel 1860)	1845				1.059,54		
Governativa							
Palermo	1780				23.334,70	23.425,50	40
Totale							539

Fonte = *Relazione del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio (Pepoli) sopra gli Istituti tecnici, le scuole di arti e mestieri, le scuole di nautica, le scuole delle miniere e le scuole agrarie cit.*, pp. 140-148.

*Per Carotto, Meta e Alberi i fondi sono unici, come unico è il regolamento. La tabella è una fotografia al 1862 per quanto concerne fondi e alunni. Per la nascita delle scuole ci sono i riferimenti per il '700 e l'800 oltre ad alcune trasformazioni dello statuto o regolamento.

Dalla tabella redatta del Pepoli si contano 12 scuole nel Nord, 7 nel Centro e 16 nel Mezzogiorno, di cui 6 in Sicilia⁵⁹. Nelle *Province Antiche* del Nord c'era il distretto nautico più importante della penisola, ma non più antico, con 8 scuole governative: Genova, Cagliari, Savona, Oneglia, Chiavari, Alghero, San Remo, Spezia; 3 scuole comunali: Rapallo, Sestri Levante, Alassio; 1 scuole privata: Camogli⁶⁰.

Nel Centro c'erano 5 scuole governative: Livorno, Portoferraio, Santo Stefano, Viareggio, Rimini; 2 scuole comunali: Ancona e Pesaro. Nelle province meridionali ce n'erano 16 e tra queste almeno 5 erano nate nella sola Campania nel corso Settecento. Erano mantenute con fondi: comunali, provinciali, erariali, ma anche da associazioni economiche cittadine e dalle camere di commercio come per Reggio e Bari. Caso diverso quello della Sicilia dove, per la formazione della gente di mare, si era instaurato un rapporto molto stretto tra autorità centrali e interessi di quanti operavano nel campo della navigazione e traevano profitto dai progressi

⁵⁹ *Relazione del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio (Pepoli), sopra gli Istituti Tecnici, le Scuole di Arti e Mestieri cit.*, p. 98.

⁶⁰ M.S. Rollandi, *Istruzione e sviluppo nella Liguria marittima (1815-1921) cit.*, p. 34.

del commercio via mare e dalle costruzioni navali. Nel Settecento e nell'Ottocento furono proprio gli armatori e i padroni di bastimento a cooperare in maniera sostanziale alla nascita e al finanziamento di talune scuole nautiche, giungendo finanche, come nel caso di Messina, Riposto e Catania per gli anni 1861-62, ad essere gli unici sostenitori.

La relazione del Pepoli, oltre a fornire un quadro della distribuzione sul territorio delle scuole, fornisce ragguagli su quelle realmente operative rispetto alle 35 complessive, sull'ammontare dei finanziamenti e sulla popolazione scolastica. Le scuole che funzionavano ammontavano all'incirca a 20. Grazie ai finanziamenti, a seconda dei casi, di comuni, province e privati si coprivano le spese per il personale e, per una piccola percentuale, quelle per l'acquisto di materiale. I dati sul finanziamento attestano un maggiore afflusso di risorse al Sud rispetto a quelle del Nord. Complessivamente risultava che nel Nord la spesa ammontava a lire 14.942,00 (28%), nel Centro a lire 10.354,00 (20%) e nel Sud a 27.542,57 lire (62%). In questa somma non è compreso il contributo per la scuola dei Grumetti di Napoli e quello per il seminario di Palermo. Solo per quest'ultimo, infatti, c'era una somma di 23.334,70 lire cui si aggiungeva un sussidio da parte di privati pari a 23.425,50 lire.

Relativamente alla popolazione scolastica, che comprendeva anche Procida chiusa nel 1862 e riaperta nel 1864, questa ammontava: al 58% al Mezzogiorno, al 35% al Nord, da cui è esclusa Venezia non ancora annessa, e al 7% al Centro. In termini assoluti si trattava di numeri piuttosto esigui pari cioè a complessivi 539 iscritti.

Conclusioni

Alla luce di quanto emerso è davvero difficile accettare le ragioni di quel fallimento che coinvolse molte città marittime del Mezzogiorno. Si è visto che non tutti i decreti portarono alla concreta realizzazione delle scuole e notevole influenza ebbe sulla diffusione del progetto la deficienza di fondi, lo scollamento tra il progetto e gli investimenti concreti nel settore marittimo, la molteplicità degli operatori economici e politici, dei programmi scolastici. Prima della Casati, contrariamente al modello ligure che adottò il regolamento del 1840, le numerose scuole del Mezzogiorno si avvalsero, infatti, di propri regolamenti.

Come premesso la storia dei "nautici" del Mezzogiorno è ancora alle prime battute. In questa breve analisi sono mancati gli uomini: chi e quanti frequentarono queste scuole? Come venivano reclutati i maestri? Come venivano pagati? Quanti ragazzi completavano il ciclo di studi?

Quale contributo riuscì a trarre da questa presenza diffusa sia il mondo armatoriale sia quello delle costruzioni navali? Notevole ancora la confusione tra scuole governative, comunali e private; sui ministeri di competenza; sull'evoluzione dei programmi.

Purtroppo contrariamente a quanto fatto per l'Ottocento in altri distretti marittimi della penisola, la storia dell'istruzione nautica del Mezzogiorno è ancora densa di ombre. Si è visto che la diffusione dell'istruzione tecnica non poteva prescindere dall'istruzione primaria⁶¹, e che quanto fu fatto in quelle scuole non riuscì a invertire l'andamento negativo dei tassi di alfabetizzazione. Tuttavia la presenza sul territorio meridionale di armatori, costruttori, assicuratori e altri gruppi potrebbe attestare la validità di un progetto di formazione e impone una nuova riflessione non solo sulle ragioni del successo della marineria di alcune zone del Sud, ma anche sulla portata di quel divario che ha caratterizzato la storia dell'istruzione tecnico-professionale tra Nord e Sud⁶².

⁶¹ P. Frascani, *A vela e a vapore* cit., p. 123. Sulla difficoltà a istruire le masse cfr. M. Lupo, *Tra le provvide cure di Sua Maestà. Stato e scuola nel Mezzogiorno tra Settecento e Ottocento*, Il Mulino, Bologna 2005. Sul "sempiterno problema della scrittura dell'italiano" cfr. A. Bartoli Langelì, *La scrittura dell'italiano*, Il Mulino, Bologna 2000.

⁶² Sui divari di sviluppo tra Nord e Sud cfr. V. Zamagni, *Istruzione e sviluppo economico in Italia (1861-1913)*, in G. Toniolo (a cura di), *Lo sviluppo economico italiano (1861-1940)*, Laterza, Bari 1973.