

## Procida Mediterranea 2022

La gente di mare e la scuola nautica *nell'isola di Procida dal Settecento all'Unità d'Italia*.

Raffaella Salvemini, Dirigente di Ricerca, Istituto di Studi sul Mediterraneo (ISMed) CNR, Napoli.



Raffaella Salvemini

### *Premessa*

La notizia che Procida sia la Capitale Italiana della Cultura 2022 ha destato grande stupore. Procida ha vinto per la sua capacità di progettare un futuro ma anche grazie alla rilevanza del suo passato e del suo curriculum da cui emergono primati o rilevanti partecipazioni ai processi di sviluppo sociale, economico-marittimo nazionali e internazionali. Descritti nel Medioevo e in Età Moderna come abili naviganti e calafati, diventano comunità marittima di riferimento nel Settecento nel progetto di Carlo di Borbone e di suo figlio Ferdinando per lo sviluppo della marineria nel Regno delle Due Sicilie. Esperti nella navigazione e nel commercio lungo le coste

del Mediterraneo ai procidani e ai sorrentini fu concesso dai Borbone il privilegio della formazione della gente di mare. Sebbene Procida non sia né il primo né l'unico territorio ad aver investito sul capitale umano impegnato nella navigazione, di certo però è l'unica isola che ha partecipato alla nascita di una scuola che dal Settecento a oggi forma un personale marittimo di grande spessore professionale e umano.

### *La scuola nel Settecento*

Fu il governo di Carlo I di Borbone ad avviare una politica di sviluppo commerciale marittimo attraverso un riordino normativo, incentivi ai porti e agli armatori<sup>1</sup>. 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 (...)».<sup>2</sup>

Nella stessa prammatica si stabilì l'elezione di una *Giunta* detta della *Navigazione Mercantile* il cui compito era di esaminare chi intendeva rivestire il ruolo di capitano,

<sup>1</sup> L. De Rosa, *Navi, merci, nazionalità, itinerari in un porto dell'età preindustriale. Il porto di Napoli nel 1760*, in "Istituto Italiano per gli Studi Storici", Saggi e ricerche sul Settecento Italiano, Napoli, 1968, pp. 332-71.

<sup>2</sup> 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.

padrone o pilota “approvando i capaci e rigettando gl’insufficienti”. Alla presenza di due o tre piloti, la Giunta avrebbe dovuto valutare gli aspiranti, cui erano richiesti: il limite di età pari a 24 anni; un’esperienza di almeno cinque 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 Marina.<sup>3</sup> Per l’accesso a tale carriera era necessario un determinato percorso formativo: gli aspiranti avrebbero dovuto frequentare il collegio di Santa Maria di Loreto e la scuola della Regia Squadra<sup>4</sup>. 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 romane.<sup>5</sup> 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. È 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 Napoli<sup>6</sup>. Lo Stato borbonico fu costretto ad occuparsi dell’istruzione della “gente alta e bassa”.

Sul rapporto tra questo evento, la creazione d’istituti diretti a contenere gli effetti del dilagante pauperismo 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 società<sup>7</sup>».

Nacquero così le scuole professionali nautiche a Napoli al San Giuseppe a Chiaia (1767), a Meta e Carotto (1770) in penisola sorrentina<sup>8</sup> e nel 1788 a Procida. E proprio presso il convitto di San Giuseppe a Chiaia di Napoli troviamo un primo gruppo di ragazzi dell’isola orfani di marinai. 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 sei e i dodici anni, ospitati fino al compimento dei diciotto 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 barcaioi di

<sup>3</sup> Ibidem.

<sup>4</sup> 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 editore, Palermo, 1928.

<sup>5</sup> Sui pescatori cfr. A. Clementi, *Il mestiere dell’incertezza. La pesca nel Golfo di Napoli tra XVIII e XX sec.*, Guida, Napoli, 2005.

<sup>6</sup> M. Lupo, *Tra le provvide cure di Sua Maestà. Stato e scuola nel Mezzogiorno tra Settecento e Ottocento*, collana "Il Mulino/Ricerca", Bologna, 2006.

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> M. Sirago, *Le città e il mare, Economia politica, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del mezzogiorno moderno*, Napoli, ESI, 2004.

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. Come opportunità di lavoro esterno e di 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 pratica<sup>9</sup>. Sulla nave così come nella bottega si completava quel processo di apprendimento dei nuovi saperi tecnico-scientifici e, in molti 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 nautica.<sup>10</sup>



Fig. 1 Riggola delle proprietà del Pio Monte dei Marinai di Procida (1617).

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 riapertura<sup>11</sup>. 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. A Procida la genesi fu totalmente differente. Non c'erano enti dei Gesuiti né fondi a disposizione su cui confidare. L'iniziativa nel marzo del 1788 per aprire una scuola secondo il *Metodo Normale* che al suo interno avesse anche una classe di nautica fu promossa dal sindaco Salvatore Schiano, dai decurioni e dai massimi esponenti della marineria procidana, legati alla *Bussola delle tartane* e a quel Monte dei Marinai nato nel 1617 (fig.1). La proposta inviata ai responsabili dei piani dell'istruzione pubblica nel Regno di Napoli già conteneva un piano economico e un singolare modello di

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> Sull'alfabetizzazione in Francia cfr. S. Loriga, *La prova militare*, in G. Levi, J. C. Schmitt, (a cura di), *Storia dei giovani*, II vol. *L'età contemporanea*, Laterza, Roma-Bari, 2000, p. 34.

<sup>11</sup> Sul *Metodo Normale* cfr. M. Lupo, *Tra le provvide cure di Sua Maestà*, cit. Sulla scuola di Sorrento cfr. F. Assante, *La Costiera nel Settecento. Congiuntura economica e strutture sociali*, Centro Culturale Bartolomeo Capasso, Sorrento 1985.

*governance*: per il mantenimento della scuola fu stabilito un fondo di 300 ducati di competenza per metà dell'Università e per l'altra metà dalla Bussola delle tartane. Destinatari del progetto, sicuramente «utile a quella popolazione commerciante», erano i figli dei marinai e dei poveri cui si garantivano libri, carta ed ogni altra cosa necessaria all'istruzione. Il progetto fu redatto il 17 aprile 1788 dai padri Alessandro Gentile e Ludovico Vuoli, cui andava il merito di aver introdotto il Metodo Normale d'insegnamento nel Regno di Napoli. Per Procida si prevedeva 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* <sup>12</sup>. La scelta e il pagamento del maestro di nautica dovevano essere di pertinenza della Bussola e della Chiesa di Santa Maria della Pietà e del Monte dei Marinai. Per il ruolo di direttore della scuola fu fatto il nome di un supporter d'eccezione il sacerdote Marcello Eusebio Scotti autore nel 1788 del *Catechismo Nautico*.



Fig. 2. Stele dei martiri della Repubblica del 1799 a Procida.

La scuola fu avviata senza il direttore. Nel frattempo la fama dell'isola, già Sito Reale di caccia per i fagiani di casa Borbone, era cresciuta tanto da meritarsi il 2 giugno del 1792 il titolo di *Città Regia*. Con ben 16.000 abitanti, compresi i circa 2000 abitanti del Monte di Procida, alla sua popolazione si riconosceva l'impegno nel commercio marittimo e nella 'coltura' delle terre con positive ricadute sull'economia dello Stato e della stessa isola.

Ma l'isola, nonostante le lodi come ricorda la stele a Piazza dei Martiri a Procida, avrebbe pagato un prezzo altissimo al suo desiderio di partecipare al progetto della Repubblica Napoletana (fig. 2). Tra i martiri c'era anche il sacerdote Marcello Scotti che dopo aver tanto creduto e sostenuto la marineria dell'isola morì per mano del boia in Piazza del Mercato a Napoli in quel triste mattino del 4 gennaio del 1800 <sup>13</sup>.

<sup>12</sup> R. Salvemini *Le scuole nautiche nell'Italia pre-unitaria in Sguardi mediterranei tra Italia e Levante (XVII-XIX secolo)*, Mirella Mafri & Carmel Vassallo (a cura di) Malta, University Press, 2012, p.37-58.

<sup>13</sup> Idem

### La scuola nell'Ottocento

Con l'arrivo dei francesi nel Regno (1806) ci fu la riforma dell'istruzione pubblica. Decreti a supporto delle scuole nautiche di Napoli, Sorrento e Procida furono emanati sia al tempo di Giuseppe Bonaparte, nel 1807, che di Gioacchino Murat (1809-15). A Procida furono aperte le scuole maschili e femminili, con tre maestre, di leggere, scrivere e far di conto oltre la classe di nautica.

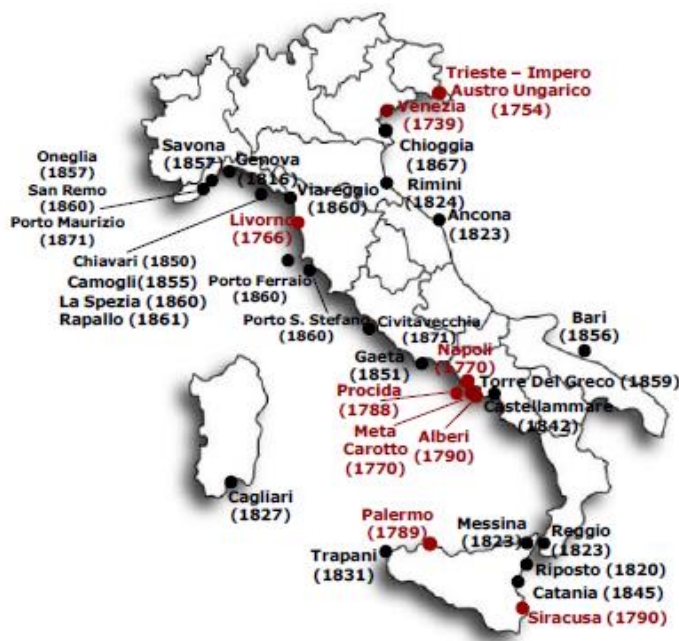


Fig. 3. Scuole nautiche negli stati di antico regime (sec. XVIII-XIX).

Con la restaurazione dopo la morte nel 1815 del maestro Domenico Parascandolo l'insegnamento fu soppresso. In generale l'istruzione pubblica e, ancora più, quella tecnico-professionale non erano tra le priorità dello Stato e quindi i Comuni facevano fatica a trovare dei fondi per la scuola. La decisione di chiudere la scuola dell'isola fu contestata da capitani e padroni di bastimenti di Procida che lamentavano l'assenza di equipaggi preparati e competitivi.<sup>14</sup> Nacque un conflitto tra gente di mare e amministratori. Il progetto della scuola fu ripreso nel 1830 quando salito al trono Francesco I di Borbone furono nuovamente i proprietari di alcuni bastimenti, con la precisione 78, a sottoscrivere un appello in cui s'impegnavano a finanziare la scuola versando in proporzione al tonnello 425 ducati annui. Dal finanziamento erano escluse le piccole barche da trasporto e traffico e coloro che avevano perso il bastimento. Finalmente il Consiglio provinciale di Napoli nel 1832 accettò la proposta e nella primavera del 1833 nacque la *Scuola nautica comunale di Procida* e nello stesso anno anche il primo cantiere comunale (fig. 3).<sup>15</sup>

<sup>14</sup> P. Avallone, R. Salvemini, *Gente di mare. Capitale umano e finanziario a Procida nell'Ottocento*, in S. Capasso, G. Corona, W. Palmieri (a cura di) *Il Mediterraneo come risorsa. Prospettive dall'Italia*, Il Mulino, Bologna, 2020, p. 483-494.

<sup>15</sup> Idem



Nel 1841 nella scuola furono introdotti tre insegnamenti affidati a: Giuseppe Scotto per la Scuola Normale; Giovanni Scotto per la grammatica Italiana e latina e Arcangelo Scotto Lachianca per matematica e nautica e diritto marittimo, cui si aggiunse Ferdinando Scarpati che vi rimase fino al 1843. Nel 1850 al posto di Lachianca arrivò nel nautico dell'isola Bernardo Scotto Galletta che aveva maturato la sua esperienza nel Collegio napoletano dei pilotini e si era occupato della scuola di Castellammare. Arcangelo Scotto Lachianca oltre che autore di libri specialistici come il *Trattato elementare di navigazione* del 1836, adottato come testo scolastico cui associò nel 1841 la *Scienza del pilotaggio*, scrisse un "Discorso per li suoi allievi della pubblica scuola nautica di Procida all'apertura dell'anno scolastico il 3 novembre 1847".

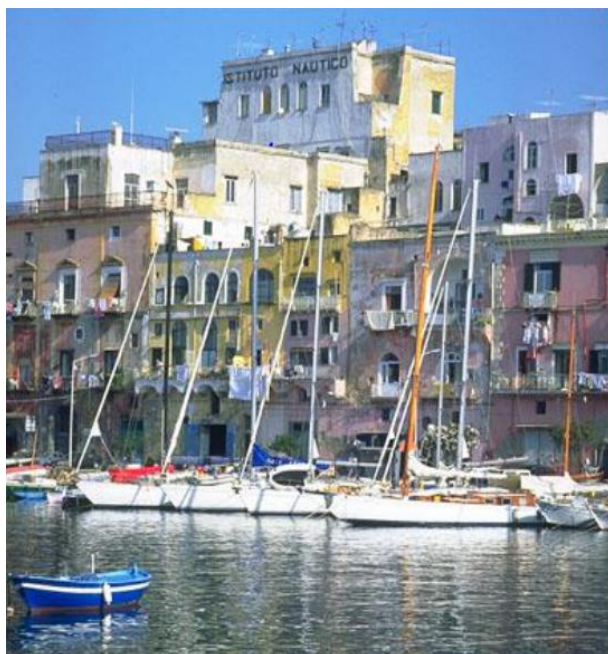


Fig.4 - Sede dell'attuale Istituto Nautico di Procida

Ma la storia del nautico di Procida continuò e su proposta del ministro degli Interni nel 1855 ne fu rivisto il suo funzionamento. Si stabilirono le materie, i maestri e gli stipendi. Alla preparazione tecnica si univa un corso per l'istruzione primaria. Il decreto di fondazione della Scuola nautica di Procida reca la data del 27 agosto 1855. Il regolamento entrò in vigore nel 5 novembre 1856. Il modello d'insegnamento non era diverso da quello delle altre scuole del Mezzogiorno con i principii della lingua italiana, dell'aritmetica e della calligrafia non disgiunti dall'istruzione nautica. Di grande importanza era stata l'introduzione del diritto marittimo. Il regolamento della scuola di Procida non era diverso da quello della scuola di Castellammare. Differente era la divisione degli alunni in nove classi, il dettaglio delle discipline da insegnarsi, le norme di ammissione, per l'ordine e il servizio interno. Gli iscritti avevano un'età compresa tra gli otto e i diciassette anni. Il corso completo di navigazione durava tre anni e nei primi due gli aspiranti al pilotaggio studiavano le matematiche elementari e dopo aver data prova nell'esame annuale di essere istruiti passavano al terzo anno ad imparare la scienza del pilotaggio, con dimostrazioni e teorie elementari ed applicata. C'erano quattro insegnanti: un maestro per la teoria della navigazione, che ricopriva anche il ruolo di direttore; un maestro per le matematiche e la geografia; un maestro per la lingua italiana, calligrafia e aritmetica pratica; un maestro dei primi

rudimenti di lingua italiana e delle prime quattro regole dell'aritmetica; un prefetto ecclesiastico; un bidello.

La scuola era comunale e si occupava dell'acquisto dei libri, delle carte geografiche, degli strumenti nautici, del fitto della casa per gli alunni. Il numero di alunni che continuavano annualmente il corso di studi nautici era pari a dodici. In questo numero c'erano anche coloro che non avevano frequentato la pubblica scuola, ma fatto privatamente il corso di nautica. Il numero degli alunni che avevano frequentato la scuola e sostenevano presso la Real Marina l'esame per ottenere una patente di grado era di nove nel 1861 e di dieci nel 1862.

#### *Conclusioni.*

La storia dell'istruzione nautica a Procida tra il Sette/Ottocento ha evidenziato l'affermarsi di un progetto di formazione professionale, più che di alfabetizzazione, frutto di una sinergia pubblico-privato. Il ruolo e il peso della marineria procidana non tramontò nel periodo post-unitario. Si parla infatti di "età dell'oro" con il consolidarsi del fenomeno delle "famiglie armatoriali" e dei bastimenti a palo. L'avvento della navigazione a vapore segnò il progressivo declino della gloriosa marineria procidana ma non la scomparsa della sua gente di mare e soprattutto della sua grande e antica tradizione nautica (fig.4). Dal Novecento a oggi il legame con il mare, la navigazione e la formazione di un capitale umano specializzato non si è mai interrotto e i procidani si fanno valere a bordo delle navi delle più importanti e prestigiose compagnie marittime.

**Ambiente e Cultura Mediterranea, novembre 2021**